

**Direktiva e Parlamentit European dhe e Këshillit 2007/59/KE e 23 tetorit 2007 për certifikimin e makinistëve që drejtojnë lokomotivat dhe trenat në sistemin hekurudhor në Komunitet**

*Gazeta Zyrtare L 315, 03/12/2007 fq. 0051-0078*

20071023

Direktiva e Parlamentit European dhe e Këshillit 2007/59/KE e 23 tetorit 2007 për certifikimin e makinistëve që drejtojnë lokomotivat dhe trenat në sistemin hekurudhor në Komunitet

**PARLAMENTI EUROPIAN DHE KËSHILLI I BASHKIMIT EUROPIAN**

Duke pasur parasysh Traktatin që themelon Komunitetin European dhe në veçanti nenin 71 të tij,

Duke pasur parasysh propozimin e Komisionit European,

Duke pasur parasysh mendimin e Komitetit Ekonomik dhe Social (1)

Duke pasur parasysh mendimin e Komitetit të Rajoneve (2),

Duke vepruar në përputhje me procedurën e përcaktuar në nenin 251 të Traktatit, duke marrë parasysh tekstin e përbashkët të miratuar nga Komiteti i Pajtimit më 31 korrik 2007 (3),

Duke pasur parasysh se:

- (1) Direktiva 2004/49/KE (4) e Parlamentit European dhe e Këshillit e 29 prillit 2004 për sigurinë në hekurudhat e Komunitetit, kërkon që drejtorët e infrastrukturës dhe ndërmarrjet hekurudhore të krijojnë sistemet e menaxhimit të sigurisë së tyre, në mënyrë të tillë që sistemi hekurudhor të jetë të paktën i aftë për të arritur qëllimet e përbashkëta të sigurisë dhe të jenë në përputhje me rregullat kombëtare të sigurisë, dhe kërkesat e sigurisë të përcaktuara në specifikimet teknike për ndërveprimshmërinë (STN-të), dhe që të zbatohen pjesë përkatëse të metodave të përbashkëta të sigurisë. Këto sisteme të menaxhimit të sigurisë, ndër të tjera, parashikojnë programe të trajnimit të stafit dhe sisteme që sigurojnë që kompetenca e stafit të ruhet dhe që detyrat të kryhen në mënyrë të përshtatshme.
- (2) Direktiva 2004/49/KE parashikon, me qëllim marrjen e të drejtës së përdorimit të infrastrukturës hekurudhore, që një ndërmarrje hekurudhore duhet të ketë certifikatë sigurie.
- (3) Sipas Direktivës së Këshillit 91/440/KEE të 29 korrikut 1991 për zhvillimin e hekurudhave të Komunitetit (5), ndërmarrjet hekurudhore të licencuara kanë patur që prej 15 marsit 2003 të drejtën e përdorimit të rrjetit të ngarkesave të mallrave ndëreuropiane për shërbimet ndërkombëtare hekurudhore të ngarkesave të mallrave, dhe maksimumi nga viti 2007 do të kenë të drejtën e përdorimit të gjithë rrjetit për shërbimet kombëtare dhe ndërkombëtare të ngarkesave të mallrave. Ky zgjerim gradual i të drejtave për përdorim do të çojë në mënyrë të pashmangshme në rritjen e lëvizjes së makinistëve përtej kufijve kombëtarë. Rezultati do të jetë një kërkesë më e madhe për makinistë të trajnuar dhe të certifikuar për të vepruar në më shumë se një Shtet Anëtar.
- (4) Një studim i kryer nga Komisioni European në 2002 theksoi faktin se ligjet e Shteteve Anëtare mbi kushtet e certifikimit për drejtuesit e trenave ndryshojnë konsiderueshëm. Për rrjedhojë, rregullat e Komunitetit për certifikimin e drejtuesve të trenave duhet të miratohen për të kapërcyer këto ndryshime, ndërsa ruajnë nivelin e lartë aktual të sigurisë të sistemit hekurudhor në Komunitet.
- (5) Këto rregulla të Komunitetit duhet të kontribuojnë, gjithashtu, në realizimin e qëllimeve të politikave të Komunitetit për lirinë e lëvizjes së punëtorëve, lirinë e krijimit dhe lirinë e ofrimit të shërbimeve, në kontekstin e politikës së përbashkët të transportit, ndërsa shmangin shtrembërimet e konkurrencës.
- (6) Synimi i këtyre dispozitave të përbashkëta duhet, para së gjithash, të lehtësojë lëvizjen e drejtuesve të trenave nga një Shtet Anëtar në tjetrin, por edhe të lehtësojë lëvizjen e tyre nga një ndërmarrje hekurudhore në tjetrën, dhe përgjithësisht njohjen e licencave dhe certifikatave plotësuese të harmonizuara nga të gjithë aktorët e sektorit hekurudhor. Për këtë qëllim është e rëndësishme që

dispozitat të krijojnë kërkesa minimale që kërkuarit duhet të plotësojnë për marrjen e një licence ose certifikate plotësuese të harmonizuar.

- (7) Kjo direktivë ndjek dhe mbështetet gjerësisht Marrëveshjen historike të përbashkët të lidhur nga Federata Europiane e Punëtorëve të Transportit (FEPT) dhe Komuniteti i Hekurudhave Europiane (KHE), mbi disa aspekte të kushteve të punës të punëtorëve sezonalë, të përfshirë në shërbimet e ndërvepruese ndërkufitare (6).
- (8) Edhe nëse një Shtet Anëtar përjashton nga fusha e veprimit të kësaj direktive drejtuesit e trenave që veprojnë ekskluzivisht në disa kategori sistemesh hekurudhore, rrjetesh dhe infrastrukture, kjo nuk duhet të kufizojë në ndonjë mënyrë detyrimin e atij Shteti Anëtar për të respektuar vlefshmërinë e licencave në të gjithë territorin e Bashkimit Europian, ose të certifikatave plotësuese të harmonizuara mbi infrastrukturën përkatëse.
- (9) Kërkesat duhet të mbulojnë të paktën moshën minimale për drejtimin e një treni, aftësinë psikologjike profesionale dhe fizike të kërkuarit, përvojën profesionale dhe njohuritë për disa çështje, në lidhje me drejtimin e një treni, si dhe njohuritë për infrastrukturën në të cilën ai kërkohet të veprojë, dhe të gjuhës së përdorur në to.
- (10) Me qëllim rritjen e leverdisë ekonomike, trajnimit, të cilit duhet t'i nënshtrohen drejtuesit e trenave për marrjen e një certifikate plotësuese të harmonizuar, duhet të përqendrohet në shkallën që është e mundur dhe e përshtatshme nga pikëpamja e sigurisë, në shërbime të veçanta që duhet të kryhen nga makinisti, si për shembull manovrimi, shërbimet e mirëmbajtjes, shërbimet për pasagjerët ose ngarkesat e mallrave. Gjatë vlerësimit të zbatimit të kësaj direktive, Agjencia Hekurudhore Europiane (në vijim e referuar si "Agjencia") duhet të vlerësojë nevojën për ndryshimin e kërkesave të trajnimit të specifikuara në shtojcë, me qëllim që të reflektojnë më mirë strukturën e re të sapokrijuar të tregut.
- (11) Ndërmarrjet hekurudhore dhe drejtorët e infrastrukturës që japin certifikata plotësuese të harmonizuara, mund të ofrojnë vetë trajnime për njohuri të përgjithshme profesionale, njohuri gjuhësore, njohuri për mjetet e transportit hekurudhor dhe infrastrukturat. Megjithatë, në lidhje me testet e kontrollit, duhet të shmangët çdo konflikt interesi, pa përjashtuar mundësinë që një inspektor t'i përkasë ndërmarrjes hekurudhore ose drejtorit të infrastrukturës që lëshon certifikatën plotësuese të harmonizuar.
- (12) Në përputhje me nenin 13 pika (4) të Direktivës 2004/49/KE, ndërmarrjet hekurudhore dhe drejtorët e infrastrukturës janë përgjegjës për nivelin e trajnimit të drejtuesve të trenave që ata punësojnë. Për këtë qëllim, ndërmarrjet hekurudhore dhe drejtorët e infrastrukturës marrin parasysh trajnimin dhe kompetencat e fituara më parë nga ata makinistë, në përputhje me nenin 13 pika (3) të asaj direktive. Është gjithashtu e rëndësishme të garantohet trajnimi i një numri të mjaftueshëm makinistësh. Megjithatë, në këtë kontekst është e nevojshme të merren masa për të siguruar që investimet e bëra nga një ndërmarrje hekurudhore ose një drejtor infrastrukture, për trajnimin e një makinisti, të mos i sigurojnë përfitime në mënyrë të papërshtatshme ndonjë ndërmarrjeje tjetër hekurudhore ose drejtori infrastrukture, në rastin kur ai makinist largohet vullnetarisht nga ndërmarrja e parë hekurudhore ose drejtori i infrastrukturës për t'iu bashkuar këtyre të fundit. Këto masa mund të jenë të një lloji të tillë, si për shembull legjislacioni kombëtar, marrëveshje kolektive pune, klauzola kontraktuale midis makinistit dhe punëdhënësit, ose marrëveshje që përcaktojnë ripunësimin e drejtuesve të trenave që i përkasin një ndërmarrjeje nga një ndërmarrje tjetër, në rastin kur drejtuesit e trenave janë palë në këto marrëveshje.
- (13) Kompetencat e stafit dhe kushtet e shëndetit dhe sigurisë po zhvillohen në kontekstin e direktivave të ndërveprimshmërisë, veçanërisht si pjesë të STN-ve të "menaxhimit dhe drejtimit të trafikut". Ka një nevojë për të siguruar koherencë midis këtyre STN-ve dhe shtojcave të kësaj direktive. Komisioni e arrin këtë duke modifikuar ose përshtatur STN-në përkatëse ndaj kësaj direktive dhe shtojcave të saj, duke përdorur procedurat e parashikuara në Direktivën e Këshillit 96/48/KE të 23 korrikut 1996 mbi ndërveprimshmërinë e sistemit hekurudhor ndërore me shpejtësi të lartë (7), dhe Direktivën 2001/16/KE të Parlamentit Europian dhe Këshillit të 19 marsit 2001 për ndërveprimshmërinë e sistemit konvencional hekurudhor (8).
- (14) Me qëllim rritjen e lirisë së lëvizjes së punëtorëve dhe sigurinë në hekurudhat e Komunitetit, vëmendje e veçantë duhet t'i kushtohet anëtarëve të tjerë të ekipit, që kryejnë detyra të rëndësishme për sigurinë në lokomotiva dhe trena. Rrjedhimisht, Shtetet Anëtare duhet të garantojnë që anëtarë të tjerë të stafit, të

- cilët kryejnë detyra vendimtare për sigurinë, të plotësojnë kërkesat minimale të përcaktuara në STN mbi veprimin dhe menaxhimin e trafikut. Duke marrë parasysh planet kombëtare të zbatimit që duhet të njoftohen nga Shtetet Anëtare, në lidhje me zbatimin e kësaj STN-je, Agjencia duhet të identifikojë alternativat e mundshme për certifikimin e anëtarëve të tjerë të ekipit që kryejnë detyra të rëndësishme për sigurinë, dhe të vlerësojnë ndikimin e këtyre alternativave të ndryshme. Mbi bazën e këtij raporti, Komisioni, nëse është e nevojshme, paraqet një propozim në lidhje me kushtet dhe procedurat për certifikimin e anëtarëve të tjerë të stafit, të cilët kryejnë detyra të rëndësishme për sigurinë në lokomotiva dhe trena.
- (15) Kërkesat, në lidhje me licencat dhe certifikatat plotësuese të harmonizuara të përcaktuara në këtë direktivë, duhet të kenë lidhje vetëm me kushtet që i japin të drejtë një makinisti të drejtojë një tren. Të gjitha kërkesat e tjera ligjore të pajtueshme me legjislacionin Komunitar dhe të zbatuara në mënyrë jodiskriminuese, që i përkasin ndërmarrjeve hekurudhore, drejtorëve të infrastrukturës, infrastrukturës dhe mjeteve të transportit hekurudhor, duhet gjithashtu të jenë të pajtueshme para se një makinist të mund të drejtojë një tren në një infrastrukturë specifike.
- (16) Kjo direktivë duhet të mos cenojë zbatimin e Direktivës 95/46/KE të Parlamentit European dhe të Këshillit të 24 tetorit 1995 për mbrojtjen e individëve, në lidhje me përpunimin e të dhënave personale dhe qarkullimin e lirë të këtyre të dhënave [9], dhe të Rregullores (KE) nr. 45/2001 të Parlamentit European dhe të Këshillit të 18 dhjetorit 2000 për mbrojtjen e individëve, në lidhje me përpunimin e të dhënave personale nga institucionet dhe organet e Komunitetit, dhe për qarkullimin e lirë të këtyre të dhënave (10).
- (17) Për të garantuar transparencën dhe njëtrajshmërinë e nevojshme, Komuniteti krijon një model të vetëm certifikimi, të njohur në mënyrë të ndërsjellë nga Shtetet Anëtare, që vërteton si përmbushjen e disa kushteve minimale nga drejtuesit e trenave, dhe kualifikimet e tyre profesionale dhe njohuritë gjuhësore, duke autorizuar autoritetet kompetente në Shtetet Anëtare të japin licenca, dhe për ndërmarrjet hekurudhore dhe drejtorët e infrastrukturës të japin certifikata plotësuese të harmonizuara.
- (18) Agjencia shqyrton, gjithashtu, përdorimin e një karte me mikrotranzistor (smart) në vend të një licence dhe certifikatave plotësuese të harmonizuara. Kjo kartë me mikrotranzistor ka përparësinë e kombinimit të këtyre dy zërave në një, dhe njëkohësisht mund të përdoret për zbatime të tjera, ose në fushën e sigurisë, ose për qëllime të menaxhimit të drejtuesve të trenave.
- (19) I gjithë informacioni në përmbajtje të licencave, certifikatave plotësuese të harmonizuara dhe regjistrave të licencave dhe certifikatave plotësuese të harmonizuara, duhet të përdoret nga autoritetet e sigurisë për të lehtësuar vlerësimin e procesit të certifikimit të stafit, të parashikuar në nenet 10 dhe 11 të Direktivës 2004/49/KE, për të shpejtuar dhënien e certifikatave të sigurisë të parashikuara në ato nene.
- (20) Punësimi i drejtuesve të trenave të certifikuar, në përputhje me këtë direktivë, duhet të përjashtojë ndërmarrjet hekurudhore dhe drejtorët e infrastrukturës nga detyrimi i tyre për të krijuar një sistem të vëzhgimit dhe kontrollit të brendshëm të aftësive dhe sjelljes së drejtuesve të trenave të tyre, sipas nenit 9 dhe Shtojcës III të Direktivës 2004/49/KE, dhe duhet të jetë pjesë e këtij sistemi. Certifikata plotësuese e harmonizuar nuk duhet t'u heqë ndërmarrjeve hekurudhore, as drejtorëve të infrastrukturës, përgjegjësinë e tyre për siguri, dhe në veçanti trajnimin e stafit të tyre.
- (21) Disa kompani ofrojnë shërbime të drejtuesve të trenave për ndërmarrjet hekurudhore dhe drejtorët e infrastrukturës. Në këto raste, përgjegjësia për të garantuar që një makinist të jetë i licencuar dhe i certifikuar, në përputhje me këtë direktivë, duhet t'i përkasë ndërmarrjes hekurudhore ose drejtorit të infrastrukturës që kontraktin makinistin.
- (22) Që transporti hekurudhor të vazhdojë të veprojë efektivisht, drejtuesit e trenave që tashmë punojnë në atë profesion para hyrjes në fuqi të kësaj direktive, duhet të ruajnë të drejtat e tyre të siguruara gjatë një periudhe kalimtare.
- (23) Kur autorizimet e drejtimit të dhëna për drejtuesit e trenave para zbatimit të dispozitave përkatëse të kësaj direktive zëvendësohen me certifikata plotësuese të harmonizuara dhe licenca që janë në përputhje me këtë direktivë, duhet të shmanget barra e panevojshme administrative dhe financiare. Rrjedhimisht, të drejtat për drejtimin e trenave që i janë dhënë më parë një makinisti duhet të ruhen në shkallën më të

- lartë të mundshme. Kualifikimet dhe përvoja e secilit makinist ose një grupi makinistësh duhet të merren në konsideratë nga organet e autorizuar, kur autorizimet duhet të zëvendësohen. Organi i autorizuar duhet të vendosë mbi bazën e kualifikimeve dhe/ose përvojës, nëse është e nevojshme për një makinist ose një grup makinistësh t'i nënshtrohen ndonjë testi kontrolli dhe/ose trajnimi shtesë, para se të mund të marrin licencat e zëvendësimit dhe certifikatat plotësuese të harmonizuara. Rrjedhimisht, është detyra e organit të autorizuar të vendosë, nëse kualifikimet dhe/ose përvoja janë të mjaftueshme për të dhënë licencat e kërkuara dhe certifikatat plotësuese të harmonizuara, pa patur nevojë për test kontrolli ose trajnim të mëtejshëm.
- (24) Barra e panevojshme administrative dhe financiare duhet gjithashtu të shmanget kur drejtuesit e trenave ndryshojnë punëdhënës. Një ndërmarrje hekurudhore që punëson një makinist duhet të marrë parasysh aftësitë e fituara më parë, dhe duhet të sigurojë teste kontrolli dhe trajnime shtesë në nivelin më të lartë të mundshëm.
- (25) Kjo direktivë nuk duhet të japë ndonjë të drejtë të ndërsjellë njohjeje, në lidhje me të drejtat e drejtimit të mjeteve që drejtuesit e trenave kanë fituar para zbatimit të kësaj direktive, megjithëse pa cenuar skemën e përgjithshme të njohjes së ndërsjellë të krijuar sipas Direktivës 2005/36/KE të Parlamentit Europian dhe të Këshillit të 7 shtatorit 2005, për njohjen e kualifikimeve profesionale [11], që do të vazhdojë të zbatohet deri në fund të periudhës së tranzicionit.
- (26) Masat e nevojshme për zbatimin e kësaj direktive duhet të miratohen në përputhje me Vendimin e Këshillit 1999/468/KE të 28 qershorit 1999, që parashtron procedurat për ushtrimin e kompetencave zbatuese që Komisioni gëzon (12).
- (27) Në veçanti, Komisioni autorizohet për të krijuar kushtet dhe kriteret e nevojshme për zbatimin e kësaj direktive. Meqë ato masa janë të një objekti të përgjithshëm dhe janë planifikuar për të ndryshuar elementet jothelbësorë të kësaj direktive, ose për ta plotësuar atë me elemente të rinj jothelbësorë, ato duhet të miratohen në përputhje me procedurën rregullatore me shqyrtim, të parashikuar në nenin 5a të Vendimit 1999/468/KE.
- (28) Kur, për arsye të domosdoshme urgjence, afatet kohore normale për procedurën rregullatore me shqyrtim nuk mund të përmbushen, Komisioni duhet të ketë mundësi t'i drejtohet procedurës së urgjencës të parashikuar në nenin 5a pika (6) të Vendimit 1999/468/KE për miratimin e kritereve të Komunitetit për zgjedhjen e inspektorëve dhe testeve të kontrollit, siç parashikohet nga kjo direktivë, dhe për përshtatjen ndaj progresit shkencor dhe teknik të shtojcave të kësaj direktive, siç parashikohet në këtë mënyrë.
- (29) Në përputhje me pikën 34 të Marrëveshjes Ndërinstitucionale mbi ligjvënien më të mirë (13), Shtetet Anëtare nxiten të hartojnë për vete dhe në interes të Komunitetit, tabelat e tyre që ilustrjnë sa më shumë që të jetë e mundur lidhjen midis kësaj direktive dhe masave të përafrimit, dhe për t'i bërë ato publike.
- (30) Shtetet Anëtare duhet të parashikojnë kontrolle në lidhje me pajtueshmërinë me këtë direktivë dhe masat e nevojshme, kur një makinist shkel ndonjë dispozitë të kësaj direktive.
- (31) Shtetet Anëtare duhet të parashikojnë ndëshkime të përshtatshme për shkeljet e ndonjë dispozite të brendshme që vënë në zbatim këtë direktivë.
- (32) Meqë qëllimi i kësaj direktive, domethënë parashtrimi i një kuadri të përbashkët rregullator për certifikimin e drejtuesve të trenave që drejtojnë lokomotiva dhe trena për transportin e pasagjerëve dhe mallrave, nuk mund të arrihet në nivel të mjaftueshëm nga Shtetet Anëtare, dhe për rrjedhojë për shkak të shkallës dhe ndikimeve të kësaj direktive mund të arrihet më mirë në nivel Komuniteti, ky i fundit mund të marrë masa në përputhje me parimin e subsidiaritetit, siç parashtrohet në nenin 5 të Traktatit. Në përputhje me parimin e përpjesëtueshmërisë, siç parashtrohet në atë nen, kjo direktivë nuk tejkalon atë çfarë është e nevojshme, me qëllim arritjen e atij qëllimi.
- (33) Për arsye të leverdisë ekonomike, mund të duket e përshtatshme që të përjashtohen për një periudhë të kufizuar kohe drejtuesit e trenave, që operojnë ekskluzivisht në territorin e një Shteti Anëtar, nga zbatimi i dispozitave të kësaj direktive që i përkasin detyrimit për këta makinistë për të patur licenca dhe

certifikata plotësuese të harmonizuara, në përputhje me këtë direktivë. Kushtet që rregullojnë këto përjashtime duhet të përkufizohen qartë.

- (34) Një Shtet Anëtar që nuk ka asnjë sistem hekurudhor dhe asnjë mundësi të afërt për të patur një të tillë, do të ishte nën detyrimin shpërpjesëtuës dhe të pakuptimtë, nëse do t'i duhej ta përfaqësojë dhe zbatonte këtë direktivë. Rrjedhimisht, këto Shtete Anëtare duhet të përjashtohen, për sa kohë që nuk kanë asnjë sistem hekurudhor, nga detyrimi për ta përfaqësuar dhe zbatuar këtë direktivë,

## KANË MIRATUAR KËTË DIREKTIVË:

### KAPITULLI I

## QËLLIMI, FUSHA E VEPRIMIT DHE PËRKUFIZIMET

### Neni 1

#### Qëllimi

Kjo direktivë përcakton kushtet dhe procedurat për certifikimin e drejtuesve të trenave që drejtojnë lokomotivat dhe trenat në sistemin hekurudhor të Komunitetit. Ajo specifikon detyrat për të cilat autoritetet kompetente të Shteteve Anëtare, drejtuesit e trenave dhe aktorë të tjerë në sektor, veçanërisht ndërmarrjet hekurudhore, drejtorët e infrastrukturës dhe qendrat e trajnimit, janë përgjegjëse.

### Neni 2

#### Fusha e veprimit

1. Kjo direktivë zbatohet për drejtuesit e trenave që drejtojnë lokomotiva dhe trena në sistemin hekurudhor të Komunitetit, për një ndërmarrje hekurudhore që kërkon një certifikatë sigurie ose një drejtor infrastrukturë që kërkon autorizim sigurie.
2. Mbi bazën e dispozitave të brendshme, në lidhje me stafin tjetër në bordin e trenave të mallrave, Shtetet Anëtare nuk do të pengojnë trenat e mallrave nga kalimi i kufijve, ose nga sigurimi i transportit të brendshëm në territorin e tyre.
3. Pa cenuar nenin 7, Shtetet Anëtare mund të përjashtojnë nga masat që ata marrin, në zbatim të kësaj direktive, drejtuesit e trenave që veprojnë ekskluzivisht në:
  - (a) Metro, tramvaje, dhe sisteme të tjera të lehta hekurudhore;
  - (b) Rrjete që janë funksionalisht të ndara nga pjesa tjetër e sistemit hekurudhor dhe synohen vetëm për kryerjen e shërbimeve lokale, urbane ose periferike të pasagjerëve, trenat e ngarkesave të mallrave;
  - (c) Infrastrukturën hekurudhore private që ekziston vetëm për përdorim nga pronarët e infrastrukturës për veprimet e tyre të ngarkesave të mallrave;
  - (d) Seksionet e trasesë që janë përkohësisht të mbyllura për trafikun normal për qëllim të mirëmbajtjes, rinovimit ose përmirësimit të sistemit hekurudhor.

### Neni 3

#### Përkufizime

Për qëllimet e kësaj direktive:

- (a) “autoritet kompetent” nënkupton autoritetin e sigurisë të përmendur në nenin 16 të Direktivës 2004/49/KE;
- (b) “maknisti” nënkupton një person të aftë dhe të autorizuar për të drejtuar trena, duke përfshirë lokomotivat, lokomotivat e manovrimit, trenat e punës, mjetet hekurudhore të mirëmbajtjes, ose trenat

për transportin e pasagjerëve ose mallrave me rrugë hekurudhore në mënyrë autonome, të përgjegjshme dhe të sigurt;

- (c) “anëtarë të tjerë të ekipit që kryejnë detyra të rëndësishme për sigurinë” nënkupton stafin e trenit që nuk janë makinistë, por që ndihmojnë për të garantuar sigurinë e trenit dhe të pasagjerëve, dhe mallrave që transportohen;
- (d) “sistem hekurudhor” nënkupton sistemin e përbërë nga infrastrukturën hekurudhore, linjat përbërëse dhe instalimet fikse të sistemit hekurudhor, plus mjete tërheqëse të gjitha kategorive dhe origjinave që udhëtojnë në atë infrastrukturë, siç përcaktohet në Direktivën 96/48/KE dhe 2001/16/KE;
- (e) “drejtor i infrastrukturës” nënkupton çdo organ ose ndërmarrje që është përgjegjëse veçanërisht për krijimin dhe mirëmbajtjen e infrastrukturës hekurudhore ose pjesë të saj, siç përkufizohet në nenin 3 të Direktivës 91/440/KEE, që mund të përfshijë edhe menaxhimin e sistemeve të sigurisë dhe kontrollit të infrastrukturës. Funkcionet e drejtorit të infrastrukturës në një rrjet ose në pjesë të një rrjeti mund t’i ndahen organeve ose ndërmarrjeve të ndryshme;
- (f) “ndërmarrje hekurudhore” nënkupton çdo ndërmarrje hekurudhore, siç përkufizohet në Direktivën 2001/14/KE të Parlamentit Europian dhe të Këshillit të 26 shkurtit 2001, për ndarjen e kapaciteteve të infrastrukturës hekurudhore dhe vendosjen e tarifave për përdorimin e infrastrukturës hekurudhore (14) dhe çdo ndërmarrje tjetër publike ose private, aktiviteti i së cilës është të sigurojë transport mallrash dhe/ose pasagjerësh me rrugë hekurudhore, me kusht që ndërmarrja të sigurojë forcë tërheqëse. Termi përfshin gjithashtu ndërmarrjet që sigurojnë vetëm forcë tërheqëse;
- (g) “specifikime teknike për ndëreveprimshmëri” ose “STN-të” nënkuptojnë specifikimet nga të cilat çdo nënsistem ose pjesë të një nënsistemi mbulohen, me qëllim plotësimin e kërkesave thelbësore dhe për të siguruar ndëreveprimshmërinë e sistemeve konvencionale hekurudhore dhe ndëreuropiane të shpejtësisë së lartë, siç përkufizohet në Direktivat 96/48/KE dhe 2001/16/KE;
- (h) “agjenci” nënkupton Agjencinë Hekurudhore Europiane të krijuar nga Rregullorja (KE) nr. 881/2004(15) e Parlamentit Europian dhe e Këshillit të 29 prillit 2004;
- (i) “certifikatë sigurie” nënkupton certifikatën e dhënë një ndërmarrjeje hekurudhore nga një autoritet kompetent, në përputhje me nenin 10 të Direktivës 2004/49/KE.
- (j) “certifikatë” nënkupton certifikatën plotësuese të harmonizuar që tregon infrastrukturën, në të cilën zotëruesi është i autorizuar të drejtojë, dhe mjetin e transportit hekurudhor që zotëruesi është i autorizuar të drejtojë;
- (k) “autorizim sigurie” nënkupton autorizimin e dhënë një drejtori infrastrukture nga një autoritet kompetent, në përputhje me nenin 11 të Direktivës 2004/49/KE;
- (l) “qendër trajnimi” nënkupton një subjekt të akredituar ose të njohur nga autoriteti kompetent për të ofruar kurse trajnimi.

## KAPITULLI II

### CERTIFIKIMI I DREJTUESVE TË TRENAVE

#### Neni 4

#### **Modeli i certifikimit të Komunitetit**

1. Të gjithë drejtuesit e trenave duhet të kenë aftësinë dhe kualifikimet e nevojshme për të drejtuar trena, dhe duhet të kenë dokumentet e mëposhtme:
  - (a) një licencë që tregon se makinisti plotëson kushtet minimale në lidhje me kërkesat mjekësore, arsimin bazë dhe aftësi të përgjithshme profesionale. Licenca identifikon makinistin dhe autoritetin e autorizuar, dhe përcakton kohëzgjatjen e vlefshmërisë së saj. Licenca do të plotësojë kërkesat e Shtojcës I derisa të miratohet modeli i certifikimit të Komunitetit, i parashikuar në paragrafin 4.

(b) një ose më shumë certifikata që tregojnë infrastrukturën në të cilat zotëruesi është i autorizuar të drejtojë, dhe që tregojnë mjetin e transportit hekurudhor që zotëruesi është i autorizuar të drejtojë. Çdo certifikatë përmbush kërkesat e Shtojcës I.

2. Megjithatë, kërkesa për të zotëruar një certifikatë për një pjesë specifike të infrastrukturës nuk zbatohet në raste të jashtëzakonshme të renditura në vijim, me kusht që një makinist tjetër, i cili zotëron një certifikatë të vlefshme për infrastrukturën përkatëse, të qëndrojë afër makinistit gjatë drejtimit të mjetit:

(a) kur një çrregullim i shërbimit hekurudhor paraqet nevojën e devijimit të trenit ose mirëmbajtjen e shinave, siç specifikohet nga drejtori i infrastrukturës;

(b) për shërbime të posaçme unike që përdorin trena historikë;

(c) për shërbime të posaçme unike të transportit të mallrave, me kusht që drejtori i infrastrukturës të bjerë dakord;

(d) për dhënien e një demonstrimi të një treni ose lokomotive të re;

(e) për qëllime të trajnimit dhe testimit të drejtuesve të trenave.

Përdorimi i kësaj mundësie është vendim i ndërmarrjes hekurudhore, dhe mund të mos vendoset nga drejtori përkatës i infrastrukturës ose nga autoriteti kompetent.

Sa herë që një makinist shtesë përdoret, siç parashikohet më lart, drejtori i infrastrukturës informohet paraprakisht.

3. Certifikata autorizon drejtimin e mjeteve në një ose më shumë prej kategorive të mëposhtme:

(a) kategoria A: lokomotivat e manovrimit, trenat e punës, automjetet hekurudhore të mirëmbajtjes dhe të gjitha lokomotivat e tjera, kur ato përdoren për manovrim;

(b) kategoria B: transporti i pasagjerëve dhe/ose i mallrave.

Një certifikatë mund të përmbajë autorizim për të gjitha kategoritë që mbulojnë të gjitha kodet e përmendura në paragrafin 4.

4. Deri në 4 dhjetor 2008 Komisioni miraton mbi bazën e një projekti të përgatitur nga Agjencia, një model Komuniteti për licencën, certifikatën dhe kopjen e vërtetuar të certifikatës, dhe përcakton gjithashtu karakteristikat e tyre fizike, duke marrë parasysh në këtë kontekst masat kundër falsifikimit. Këto masa të hartuara për të ndryshuar elementet jothelbësorë të kësaj direktive duke e plotësuar atë, do të merren në përputhje me procedurën rregullatore me shqyrtim, të përmendur në nenin 32 pika (3).

Deri në 4 dhjetor 2008 Komisioni merr masat e planifikuara për të ndryshuar elementet jothelbësorë të kësaj direktive, duke e plotësuar atë, dhe në lidhje me kodet e Komunitetit për tipe të ndryshme në kategoritë A dhe B, siç përmendet në paragrafin 3 të këtij neni, në përputhje me procedurën rregullatore me shqyrtim, të përmendur në nenin 32 pika (3) dhe mbi bazën e një rekomandimi nga Agjencia.

## Neni 5

### **Masat kundër mashtrimit**

Autoritetet kompetente dhe organet e autorizuar marrin të gjitha masat e nevojshme për të shmangur rreziqet e falsifikimit të licencave dhe certifikatave, dhe manipulimit me regjistrat e parashikuar në nenin 22.

## Neni 6

### **Pronësia, gjuha dhe organet e autorizuar**

1. Një licencë zotërohet nga mbajtësi i saj dhe përdoret nga autoriteti kompetent, siç përcaktohet në nenin 3 pika (a). Kur një autoritet kompetent ose agjenti i tij jep licencën në një gjuhë kombëtare që nuk është

gjuhë e Komunitetit, ai harton një version dygjuhësh të licencës që përdor një prej gjuhëve të Komunitetit.

2. Një certifikatë jepet nga ndërmarrja hekurudhore ose drejtori i infrastrukturës që punëson ose kontraktin një makinist. Certifikata zotërohet nga ndërmarrja ose drejtori që e jep atë. Megjithatë, në përputhje me nenin 13 pika (3) të Direktivës 2004/49/KE, drejtuesit e trenave kanë të drejtë të marrin një kopje të vërtetuar. Kur një ndërmarrje hekurudhore ose një drejtor infrastrukture jep certifikata në një gjuhë kombëtare që nuk është gjuhë Komuniteti, ai harton një version dygjuhësh të certifikatës që përdor një nga gjuhët e Komunitetit.

Neni 7

### **Vlefshmëria gjeografike**

1. Licenca është e vlefshme në të gjithë territorin e Komunitetit.
2. Certifikata është e vlefshme vetëm në ato infrastruktura dhe në atë mjet transporti hekurudhor të identifikuar në të.

Neni 8

### **Njohja e dokumenteve të certifikimit të drejtuesve të trenave të vendeve të treta**

Dokumentet e certifikimit të drejtuesve të trenave të një vendi të tretë që operon ekskluzivisht në seksionet e kalimit të kufirit të një sistemi hekurudhor të një Shteti Anëtar, mund të njihet nga ai Shtet Anëtar në përputhje me ndonjë marrëveshje dypalëshe me vendin e tretë në fjalë.

## **KAPITULLI III**

### **KUSHTET PËR MARRJEN E LICENCËS DHE CERTIFIKATËS**

Neni 9

#### **Kërkesat minimale**

1. Për marrjen e një licence kërkuesit plotësojnë kërkesat minimale të parashtruara në nenet 19 dhe 11. Për marrjen e një certifikate dhe që të mbetet e vlefshme, kërkuesit duhet të kenë një licencë dhe të plotësojnë kërkesat minimale të parashtruara në nenet 12 dhe 13.
2. Një Shtet Anëtar mund të zbatojë kërkesa më të rrepta në lidhje me dhënien e licencave në territorin e vet. Megjithatë, ai do të njohë licencat e dhëna nga Shtetet e tjera Anëtare në përputhje me nenin 7.

Seksioni I

Licenca

Neni 10

#### **Mosha minimale**

Shtetet Anëtare parashikojnë moshën minimale të kërkuesve për licencë, që do të jetë të paktën 20 vjeç. Megjithatë, një Shtet Anëtar mund të lëshojë licenca për kërkuesit nga mosha 18 vjeç, dhe më pas vlefshmëria e kësaj licence kufizohet në territorin e Shtetit Anëtar të autorizuar.

Neni 11

#### **Kërkesat bazë**

1. Kërkuesit duhet të kenë mbaruar me sukses të paktën 9 vite shkollim (cikli i ulët dhe i mesëm) dhe duhet të kenë përfunduar me sukses trajnimin bazë në nivelin 3, të përmendur në Vendimin e Këshillit 85/368/KEE të 16 korrikut 1985 mbi krahasueshmërinë e kualifikimeve të trajnimit profesional ndërmjet Shteteve Anëtare të Komunitetit Europian (16).



2. Kërkuesit duhet të japin konfirmim të aftësisë së tyre fizike duke kaluar një kontroll mjekësor të kryer nga ose nën mbikqyrjen që duhet të vendoset nga Shteti Anëtar të një mjeku të akredituar ose të njohur, në përputhje me nenin 20. Kontrolli do të mbulojë të paktën kriteret e treguara në seksionet 1.1, 1.2, 1.3 dhe 2.1 të Shtojcës II.
3. Kërkuesit duhet të tregojnë aftësinë e tyre profesionale, psikologjike, duke kaluar një kontroll të kryer nga ose nën mbikqyrjen që duhet të vendoset nga Shteti Anëtar të një psikologu, ose mjeku të akredituar ose të njohur, në përputhje me nenin 20. Kontrolli mbulon të paktën kriteret e treguara në seksionin 2.2 të Shtojcës II.
4. Kërkuesit tregojnë aftësitë e tyre të përgjithshme profesionale duke kaluar një test kontrolli, që mbulon të paktën subjektet e përgjithshme të renditura në Shtojcën IV.

## Seksioni II

### Certifikata

#### Neni 12

### **Njohuria gjuhësore**

Kriteri i njohurive gjuhësore i përmendur në Shtojcën VI plotësohet për infrastrukturën për të cilën zbatohet certifikata.

#### Neni 13

### **Kualifikimet profesionale**

1. Kërkuesit kalojnë një test kontrolli që teston njohurinë dhe kompetencën e tyre profesionale, në lidhje me mjetet e transportit hekurudhor, për të cilat kërkohet certifikata. Ky test kontrolli mbulon të paktën çështjet e përgjithshme të renditura në Shtojcën V.
2. Kërkuesit kalojnë një test kontrolli që teston njohurinë dhe kompetencën e tyre profesionale, në lidhje me infrastrukturën, për të cilat kërkohet certifikata. Ky test kontrolli mbulon të paktën çështjet e përgjithshme të renditura në Shtojcën VI. Kur është e mundur, testi i kontrollit mbulon edhe njohuritë gjuhësore, në përputhje me seksionin 8 të Shtojcës VI.
3. Kërkuesit trajnohen nga ndërmarrja hekurudhore ose drejtori i infrastrukturës, në lidhje me sistemin e tij të menaxhimit të sigurisë, të parashikuar nga Direktiva 2004/49/KE.

## KAPITULLI IV

### PROCEDURA PËR MARRJEN E LICENCËS DHE CERTIFIKATËS

#### Neni 14

### **Marrja e një licence**

1. Autoriteti kompetent publikon procedurën që duhet të ndiqet për marrjen e një licence.
2. Të gjitha kërkesat për licenca depozitohen pranë autoritetit kompetent nga makinisti kandidat ose ndonjë subjekt në emër të tij.
3. Kërkesat që i paraqiten autoritetit kompetent mund të jenë për dhënien e një licence të re, përditësimin e informacionit të licencës, rinovim ose marrjen e një kopjeje të saj.
4. Autoriteti kompetent lëshon licencën sa më parë që të jetë e mundur, dhe jo më vonë se një muaj pas marrjes të gjitha dokumenteve të nevojshme.
5. Licenca është e vlefshme për 10 vjet, në bazë të nenit 16 pika (1).

6. Licenca jepet në një kopje të vetme origjinale. Ndalohet çdo fotokopje e një licence e ndryshme nga ajo që jepet prej autoritetit kompetent, kur kërkohet një fotokopje e tillë.

#### Neni 15

### **Marrja e një certifikate**

Çdo ndërmarrje hekurudhore dhe drejtor infrastrukture krijon procedurat e veta për lëshimin dhe përditësimin e certifikatave, në përputhje me këtë direktivë, si pjesë të sistemit të tij të menaxhimit të sigurisë, si dhe procedurat e apelit që lejojnë drejtuesit e trenave të kërkojnë rishikim të një vendimi, në lidhje me lëshimin, përditësimin, pezullimin ose tërheqjen e një certifikate.

Në rast mosmarrëveshjeje, palët mund të apelojnë pranë autoritetit kompetent ose ndonjë organi të pavarur apeli.

Ndërmarrjet hekurudhore dhe drejtorët e infrastrukturës përditësojnë pa vonesë një certifikatë sa herë që mbajtësi i certifikatës të ketë marrë autorizimet shtesë, në lidhje me mjetet e transportit hekurudhor ose infrastrukturën.

#### Neni 16

### **Kontrollet periodike**

1. Me qëllim që një licencë të mbetet e vlefshme, mbajtësi i saj i nënshtrohet kontrolleve periodike dhe/ose testeve, në lidhje me kërkesat e përmendura në nenin 11 pikat (2) dhe (3). Në lidhje me kërkesat mjekësore, shpeshësia minimale respektohet në përputhje me dispozitat e seksionit 3.1 të Shtojcës II. Këto kontrolle mjekësore kryhen nga ose nën mbikqyrjen e mjekëve të akredituar ose të njohur, në përputhje me nenin 20. Për sa i përket njohurive të përgjithshme profesionale zbatohen dispozitat e nenit 23 pika (8).

Gjatë rinovimit të një licence, autoriteti kompetent verifikon në regjistrin e parashikuar në nenin 22 pika (1/a) që makinisti ka plotësuar kërkesat e përmendura në nënparagrafin e parë të këtij paragrafi.

2. Me qëllim që një certifikatë të mbetet e vlefshme, mbajtësi i saj i nënshtrohet kontrolleve dhe/ose testeve periodike, në lidhje me kërkesat e përmendura në nenet 12 dhe 13. Shpeshësia e këtyre kontrolleve dhe/ose testeve përcaktohet nga ndërmarrja hekurudhore ose drejtori i infrastrukturës, që punëson ose kontraktin makinistin, në përputhje me sistemin e tij të menaxhimit të sigurisë, dhe respekton shpeshësitë minimale të përcaktuara në Shtojcën VII.

Për secilin prej këtyre kontrolleve, organi i autorizuar konfirmon me një deklaratë për certifikatën dhe në regjistrin e parashikuar në nenin 22 pika (2/a), që makinisti ka plotësuar kërkesat e përmendura në nënparagrafin e parë, të këtij paragrafi.

3. Kur një kontroll periodik mungon ose jep rezultat negativ, zbatohet procedura e parashtruar në nenin 18.

#### Neni 17

### **Ndërprerja e punësimit**

Kur një makinist ndërpret punën për një ndërmarrje hekurudhore ose drejtor infrastrukture, ai informon pa vonesë autoritetin kompetent.

Licenca mbetet e vlefshme, nëse kushtet në nenin 16 pika (1) mbeten të plotësuara.

Certifikata bëhet e pavlefshme kur mbajtësi i saj ndërpret punësimin si makinist. Megjithatë, mbajtësi merr një kopje të vërtetuar të saj dhe të gjitha dokumenteve që japin dëshmi të trajnimit, kualifikimeve, përvojës dhe kompetencave të tij profesionale. Gjatë lëshimit të një certifikate për një makinist, një ndërmarrje hekurudhore ose drejtor infrastrukture merr në konsideratë të gjithë dokumentet përkatëse.

#### Neni 18

### **Monitorimi i drejtuesve të trenave nga ndërmarrjet hekurudhore dhe drejtorët e infrastrukturës**

1. Ndërmarrjeve hekurudhore dhe drejtorëve të infrastrukturës u kërkohet të sigurojnë dhe të kontrollojnë që licencat dhe certifikatat e drejtuesve të trenave, që ata punësojnë ose kontraktojnë, të jenë të vlefshme.

Ata krijojnë një sistem për monitorimin e drejtuesve të trenave të tyre. Nëse rezultatet e këtij monitorimi vënë në dyshim kompetencën e makinistit për punën, dhe vazhdimin e vlefshmërisë së licencës ose certifikatës së tij, ndërmarrjet hekurudhore dhe drejtorët e infrastrukturës marrin menjëherë masat e nevojshme.

2. Nëse një makinist konsideron që gjendja e tij shëndetësore vë në dyshim aftësinë e tij për punë, ai informon menjëherë ndërmarrjen hekurudhore ose drejtorët e infrastrukturës, cilido që është i përshtatshëm.

Sapo një ndërmarrje hekurudhore ose drejtor infrastrukture vihet në dijeni ose informohet nga një mjek, se shëndeti i një makinisti është përkeqësuar në një pikë ku aftësia e tij për punë vihet në dyshim, ai merr menjëherë masat e nevojshme duke përfshirë testin e kontrollit të përshkruar në seksionin 3.1 të Shtojcës II, dhe nëse është e nevojshme, tërheqjen e certifikatës dhe përditësimin e regjistrit të parashikuar në nenin 22 pika (2). Për më tepër, ai siguron që në asnjë moment gjatë shërbimit të tyre, drejtuesit e trenave të mos jenë nën ndikimin e një substance që mund të cenojë përqendrimin, vëmendjen ose sjelljen e tyre. Autoriteti kompetent informohet pa vonesë për ndonjë rast të paaftësisë për punë për më shumë se tre muaj.

## KAPITULLI V

### DETYRAT DHE VENDIMET E AUTORITETIT KOMPETENT

#### Neni 19

#### **Detyrat e autoritetit kompetent**

1. Autoriteti kompetent përmbush detyrat e mëposhtme në mënyrë transparente dhe jodiskriminuese:
  - (a) Lëshimi dhe përditësimi i licencave dhe dhënia e kopjeve, siç parashikohet në nenet 6 dhe 14;
  - (b) Sigurimi i kontrolleve dhe/ose testeve periodike, siç parashikohet në nenin 16 pika (1);
  - (c) Pezullimi dhe tërheqja e licencave, dhe njoftimi i organit të autorizuar për kërkesat e arsyetuara për pezullimin e certifikatave, siç parashikohet në nenin 29;
  - (d) Nëse përcaktohet nga Shteti Anëtar, njohja e personave ose organeve, siç parashikohet në nenet 23 dhe 25;
  - (e) Sigurimi që një regjistër personash dhe organesh të akredituar ose të njohur, siç parashikohet në nenin 20, të publikohet dhe përditësohet;
  - (f) Mbajtja dhe përditësimi i një regjistri licencash, siç parashikohet në nenet 16 pika (1) dhe 22 pika (1);
  - (g) Monitorimi i procesit të certifikimit të makinistit, siç parashikohet në nenin 26;
  - (h) Kryerja e inspektimeve, siç parashikohet në nenin 29;
  - (i) Krijimi i kritereve kombëtare për inspektorët, siç parashikohet në nenin 25 pika (5).

Autoriteti kompetent i përgjigjet shpejt kërkesave për informacion, dhe paraqet pa vonesë çdo kërkesë për informacion shtesë gjatë përgatitjes së licencave.

2. Autoriteti kompetent nuk ia delegon detyrat e përmendura në pikat (c), (g) dhe (i) të paragrafit 1 palëve të treta.
3. Çdo delegim detyrash është i tejdukshëm dhe jodiskriminues, dhe nuk shkakton konflikt interesash.
4. Kur një autoritet kompetent ia delegon ose kontraktin detyrat e përmendura në pikat (a) ose (b) të paragrafit 1 një ndërmarrjeje hekurudhore, përmbushet të paktën një prej kushteve të mëposhtme:

- (a) Ndërmarrja hekurudhore lëshon licenca vetëm për drejtuesit e trenave e vet;
  - (b) Ndërmarrja hekurudhore nuk gëzon ekskluzivitet në territorin përkatës për ndonjë prej detyrave të deleguara ose të kontraktuara.
5. Kur një autoritet kompetent delegon ose kontraktin detyra, përfaqësuesit ose kontraktorit të autorizuar u kërkohet të përmbushin detyrimet e vendosura mbi autoritetet kompetente nga kjo direktivë, gjatë kryerjes së këtyre detyrave.
  6. Kur një autoritet kompetent delegon ose kontraktin detyra, ai krijon një sistem për të kontrolluar përmbushjen e këtyre detyrave dhe siguron që të përmbushen kushtet e parashtruara në paragrafët 2, 4 dhe 5.

## Neni 20

### **Akreditimi dhe njohja**

1. Personat ose organet e akredituara sipas kësaj direktive, akreditohen nga një organ i emëruar nga Shteti Anëtar përkatës. Procesi i akreditimit bazohet në kriteret e pavarësisë, kompetencës dhe paanshmërisë, si për shembull seria e standardeve europiane përkatëse EN 45000, dhe mbi vlerësimin e një dosjeje të dorëzuar nga kandidatët, që jep dëshmi të përshtatshme të aftësive të tyre në fushën në fjalë.
2. Si alternativë për akreditimin e parashikuar në paragrafin 1, një Shtet Anëtar mund të sigurojë që personat ose organet e njohura sipas kësaj direktive, të njihen nga autoriteti ose organi kompetent i emëruar nga Shteti Anëtar përkatës. Njohja bazohet në kriteret e pavarësisë, kompetencës dhe paanshmërisë. Megjithatë, në rastet kur kompetenca e veçantë e kërkuar është mjaft e rrallë, lejohet një përjashtim nga ky rregull pasi të jetë dhënë një opinion pozitiv nga Komisioni, në përputhje me procedurën rregullatore të përmendur në nenin 32 pika (2).

Kriteri i pavarësisë nuk zbatohet në rastin e trajnimit të përmendur në nenin 23 pikat (5) dhe (6).

3. Autoriteti kompetent siguron publikimin dhe përditësimin e një regjistri personash dhe organesh që janë akredituar ose njohur sipas kësaj direktive.

## Neni 21

### **Vendimet e autoritetit kompetent**

1. Autoriteti kompetent deklaron arsyet për vendimet e tij.
2. Autoriteti kompetent siguron që të krijohet një procedurë administrative apeli, që i lejon punëdhënësit dhe drejtuesit e trenave të kërkojnë një rishikim të një vendimi në lidhje me ndonjë aplikim, sipas kësaj direktive.
3. Shtetet Anëtare marrin masat e nevojshme për të siguruar rishikim gjyqësor të vendimeve të marra nga një autoritet kompetent.

## Neni 22

### **Regjistrat dhe shkëmbimi i informacionit**

1. Autoriteteve kompetente u kërkohet të:
  - (a) Mbajnë një regjistër të gjitha licencave të lëshuara, të përditësuara, të rinovuara, të ndryshuara, të skaduara, të pezulluara, të tërhequra ose të shpallura të humbura, të vjedhura ose të shkatërruara. Ky regjistër përmban të dhënat e parashikuara në seksionin 4 të Shtojcës 1 për çdo licencë, që mund t'i referohesh duke përdorur numrin kombëtar të caktuar për çdo makinist. Ajo përditësohet rregullisht;
  - (b) Japin autoriteteve kompetente të Shteteve të tjera Anëtare, Agjencisë ose ndonjë punëdhënësi të drejtuesve të trenave, sipas kërkesës së arsyetuar, informacion mbi statusin e këtyre licencave.
2. Çdo ndërmarrje hekurudhore dhe drejtor infrastrukture u kërkohet të:

- (a) Mbajnë një regjistër ose sigurojnë mbajtjen e një regjistri të gjitha certifikatave të lëshuara, të përditësuara, të rinovuara, të ndryshuara, të skaduara, të pezulluara, të tërhequra ose të shpallura të humbura, të vjedhura ose të shkatërruara. Ky regjistër përmban të dhënat e parashikuara në seksionin 4 të Shtojcës I për çdo certifikatë, si dhe të dhëna në lidhje me kontrollet periodike të parashikuara në nenin 16. Ai përditësohet rregullisht;
  - (b) Bashkëpunojnë me autoritetin kompetent të Shtetit Anëtar ku ata banojnë, me qëllim që të shkëmbejnë informacion me autoritetin kompetent, dhe t'i japin atij të drejtë përdorimi të dhënave të kërkuara;
  - (c) U japin autoriteteve kompetente të Shteteve të tjera Anëtare informacion mbi përmbajtjen e këtyre certifikatave, sipas kërkesës së tyre, kur kjo kërkohet si pasojë e aktiviteteve të tyre ndërshtetërore.
3. Drejtuesit e trenave kanë të drejtë përdorimi të dhënave në lidhje me ta, të cilat ruhen në regjistrat e autoriteteve kompetente dhe të ndërmarrjeve hekurudhore, dhe u jepet një kopje e këtyre të dhënave, sipas kërkesës.
  4. Autoritetet kompetente bashkëpunojnë me Agjencinë, me qëllim që të sigurojnë ndërveprimshmërinë e regjistrave të parashikuar në paragrafët 1 dhe 2.

Për këtë qëllim, deri në 4 dhjetor 2008, Komisioni miraton mbi bazën e një drafti të përgatitur nga Agjencia parametrat bazë të regjistrave që duhet të krijohen, si për shembull të dhënat që duhet të regjistrohen, formatin e tyre dhe protokollin e shkëmbimit të dhënave, të drejtat e përdorimit, kohëzgjatjen e ruajtjes së të dhënave dhe procedurat që duhet të ndiqen në rastet e falimentimit. Këto masa të hartuara për të ndryshuar elementet jothelbësorë të kësaj direktive, duke e plotësuar atë, miratohen në përputhje me procedurën rregullatore me shqyrtim, të përmendur në nenin 32 pika (3).

5. Autoritetet kompetente, drejtorët e infrastrukturës dhe ndërmarrjet hekurudhore sigurojnë që regjistrat e parashikuar në paragrafët 1 dhe 2, dhe mënyrat e drejtimit të këtyre regjistrave të jenë në përputhje me Direktivën 95/46/KE.
6. Agjencia siguron që sistemi i krijuar në paragrafin 2 pikat (a) dhe (b) të jetë në përputhje me Rregulloren (KE) Nr 45/2001.

## KAPITULLI VI

### TRAJNIMI DHE TESTET E KONTROLLIT PËR DREJTUESIT E TRENAVE

#### Neni 23

#### **Trajnimi**

1. Trajnimi i drejtuesve të trenave përfshin një pjesë në lidhje me licencat dhe reflekton njohuritë e përgjithshme profesionale, siç përshkruhet në Aneksin IV, dhe një pjesë në lidhje me certifikatën, dhe pasqyron njohuri specifike profesionale, siç përshkruhet në Shtojcat V dhe VI.
2. Metoda e trajnimit përmbush kriteret e parashtruara në Shtojcën III.
3. Objektivat e hollësishme të trajnimit përcaktohen në Shtojcën IV për licencën, dhe në Shtojcat V dhe VI për certifikatën. Këto objektiva të hollësishme trajnimi mund të plotësohen ose:
  - (a) Nga STN-të përkatëse të miratuara në përputhje me Direktivën 96/48/KE, ose Direktiva 2001/16/KE. Në këtë rast Komisioni siguron pajtueshmëri midis STN-ve dhe Shtojcave IV, V dhe VI, ose;
  - (b) Kriteret e propozuara nga Agjencia sipas nenit 17 të Rregullores (KE) nr. 881/2004. Këto kritere, të hartuara për të ndryshuar elementet jothelbësorë të kësaj direktive, duke e plotësuar atë, miratohen në përputhje me procedurën rregullatore me shqyrtim, të përmendur në nenin 32 pika (3).
4. Sipas nenit 13 të Direktivës 2004/49/KE, Shtetet Anëtare marrin masa për të siguruar që drejtuesit e trenave kandidatë të kenë mundësi të barabarta dhe jodiskriminuese në trajnim, që nevojiten për të plotësuar kushtet për marrjen e licencës dhe certifikatës.

5. Detyrat e trajnimit në lidhje me njohuritë e përgjithshme profesionale, siç parashikohen në nenin 11 pika (4), njohuritë gjuhësore të parashikuara në nenin 12, dhe njohuritë profesionale në lidhje me mjetet e transportit hekurudhor të parashikuara në nenin 13 pika (1), kryhen nga persona ose organe të akredituara ose të njohura, në përputhje me nenin 20.
6. Detyrat e trajnimit në lidhje me njohuritë infrastrukturore, siç parashikohet në nenin 13 pika (2), duke përfshirë njohuri mbi rrugët dhe rregullat, dhe procedurat operuese, kryhen nga persona ose organe të akredituara, ose të njohura nga Shteti Anëtar ku ndodhet infrastruktura.
7. Për sa i përket licencave, sistemi i përgjithshëm për njohjen e kualifikimeve profesionale i krijuar nga Direktiva 2005/36/KE vazhdon të zbatohet për njohjen e kualifikimeve profesionale të drejtuesve të trenave, që janë shtetas të një Shteti Anëtar dhe kanë marrë certifikatat e tyre të trajnimit në një vend të tretë.
8. Një proces trajnimi i vazhduar hartohet me qëllim që të sigurojë ruajtjen e kompetencave të stafit, në përputhje me pikën (2/3) të Shtojcës III të Direktivës 2004/49/KE.

#### Neni 24

### **Kostoja e trajnimit**

1. Shtetet Anëtare sigurojnë që të merren masat e nevojshme, me qëllim që investimet e bëra nga një ndërmarrje hekurudhore ose drejtor infrastrukturë për trajnimin e një makinisti të mos sigurojnë përfitime në mënyrë të papërshtatshme për ndonjë ndërmarrje tjetër hekurudhore ose drejtor infrastrukturë, në rastin kur ai makinist e lë vullnetarisht ndërmarrjen hekurudhore ose drejtorin infrastrukturor, e parë për këto të fundit.
2. Vëmendje e veçantë i kushtohet zbatimit të këtij neni në raportin e parashikuar në nenin 33, veçanërisht për sa i përket pikës (f) të tij.

#### Neni 25

### **Testet e kontrollit**

1. Testet e kontrollit dhe inspektorët e synuar për qëllimin e kontrollit të kualifikimeve të nevojshme caktohen:
  - (a) Për pjesën në lidhje me licencën: nga autoriteti kompetent kur parashtron procedurën që duhet të ndiqet për marrjen e një licence, në përputhje me nenin 14 pika (1);
  - (b) Për pjesën në lidhje me certifikatën: nga ndërmarrja hekurudhore ose drejtori i infrastrukturës kur parashtron procedurat që duhet të ndiqen për marrjen e një certifikate, në përputhje me nenin 15.
2. Testet e kontrollit të përmendura në paragrafin 1 mbikëqyren nga inspektorë kompetentë, të akredituar ose të njohur, në përputhje me nenin 20, dhe organizohen në mënyrë të tillë që të shmangin ndonjë konflikt interesi.
3. Vlerësimi i njohurive mbi infrastrukturën, duke përfshirë njohuritë mbi itineraret dhe rregullat operuese, kryhet nga personat ose organet e akredituara ose të njohura nga Shteti Anëtar ku ndodhet infrastruktura.
4. Testet e kontrollit të përmendura në paragrafin 1 organizohen në mënyrë të tillë që të shmanget çdo konflikt interesi, pa cenuar mundësinë që inspektori mund t'i përkasë ndërmarrjes hekurudhore ose drejtorit të infrastrukturës që jep certifikatën.
5. Zgjedhja e inspektorëve dhe testeve të kontrollit mund t'i nënshtrohet kriterëve të Komunitetit të krijuara mbi bazën e projekt-masave të përgatitura nga Agjencia. Këto masa të hartuara për të ndryshuar elementet jothelbësorë të kësaj direktive, duke e plotësuar atë, miratohen në përputhje me procedurën rregullatore me shqyrtim, të përmendur në nenin 32 pika (3). Për arsye të domosdoshme emergjence, Komisioni mund t'i drejtohet procedurës së urgjencës të përmendur në nenin 32 pika (4).

Në mungesë të këtij kriteri Komuniteti, autoritetet kompetente vendosin kriterë kombëtare.

6. Në fund të kursit të trajnimit ka teste teorike dhe praktike. Dëshmia e aftësisë së drejtimit të mjetit vlerësohet gjatë provave në rrjet. Gjithashtu, mund të përdoren simulues për shqyrtimin e kërkesës së rregullave operacionale dhe performancën e makinistit, veçanërisht në situata të vështira.

## KAPITULLI VII

### VLERËSIMI

Neni 26

#### **Standardet e cilësisë**

Autoritetet kompetente sigurojnë që të gjitha aktivitetet e shoqëruara me trajnimin, vlerësimi i aftësive, dhe përditësimi i licencave dhe certifikatave t'i nënshtrohen monitorimit të vazhdueshëm sipas një sistemi të standardeve të cilësisë. Kjo nuk zbatohet për aktivitetet tashmë të mbuluara nga sistemet e menaxhimit të sigurisë, të vëna në funksionim nga ndërmarrjet hekurudhore dhe drejtorët e infrastrukturës, në përputhje me Direktivën 2004/49/KE.

Neni 27

#### **Vlerësimi i pavarur**

1. Një vlerësim i pavarur i procedurave për marrjen dhe vlerësimin e njohurive dhe kompetencave profesionale, dhe të sistemit për dhënien e licencave dhe certifikatave kryhet në çdo Shtet Anëtar në interval kohor prej jo më shumë se pesë vjet. Kjo nuk zbatohet për aktivitetet tashmë të mbuluara nga sistemet e menaxhimit të sigurisë, të vëna në funksionim nga ndërmarrjet hekurudhore dhe drejtorët e infrastrukturës, në përputhje me Direktivën 2004/49/KE. Vlerësimi kryhet nga persona të kualifikuar që nuk janë përfshirë në aktivitetet përkatëse.
2. Rezultatet e këtyre vlerësimeve të pavarura dokumentohen në mënyrën e duhur, dhe sillen në vëmendjen e autoriteteve kompetente përkatëse. Nëse është e nevojshme, Shtetet Anëtare marrin masat e përshtatshme për të ndrequr ndonjë defekt të konstatuar nga vlerësimi i pavarur.

## KAPITULLI VIII

### ANËTARË TË TJERË TË EKIPIT

Neni 28

#### **Raport për anëtarët e tjerë të ekipit**

1. Në një raport që duhet të paraqitet deri në datën 4 qershor 2009 dhe duke marrë parasysh STN-në mbi menaxhimin dhe drejtimin e trafikut të zhvilluar sipas Direktivës 96/48/KE dhe 2001/16/KE, Agjencia identifikon profilizimin dhe detyrat e anëtarëve të tjerë të ekipit, që kryejnë detyra të rëndësishme për sigurinë, kualifikimet profesionale të cilëve rrjedhimisht kontribuojnë në sigurinë hekurudhore që duhet të rregullohet në nivel Komuniteti me anë të një sistemi licencash dhe/ose certifikatash, që mund të jenë të ngjashme me sistemin e krijuar nga kjo direktivë.
2. Mbi bazën e këtij raporti, deri në datën 4 qershor 2010, Komisioni paraqet një raport, dhe nëse është e përshtatshme paraqet një propozim legjislativ për një sistem certifikimi për anëtarët e tjerë të ekipit të përmendur në paragrafin 1.

## KAPITULLI IX

### KONTROLLE DHE GJOBA

Neni 29

#### **Kontrollet nga autoriteti kompetent**

1. Autoriteti kompetent mund të marrë në çdo kohë masa për të verifikuar në trenat që operojnë në zonën e tij të juridiksionit, që makinisti zotëron dokumentet e lëshuara sipas kësaj direktive.

2. Pavarësisht verifikimit të parashikuar në paragrafin 1, në rast neglizhence në vendin e punës, autoriteti kompetent mund të verifikojë nëse makinisti në fjalë përmbush kërkesat e përcaktuara në nenin 13.
3. Autoriteti kompetent mund të kryejë kërkime në lidhje me pajtueshmërinë me këtë direktivë nga drejtuesit e trenave, ndërmarrjet hekurudhore, drejtorët e infrastrukturës, inspektorët dhe qendrat e trajnimit që ndjekin aktivitetet e tyre në zonën e tij të juridiksionit.
4. Nëse autoriteti kompetent konstaton se një makinist nuk përmbush më një ose më shumë kushte të kërkuara, ai merr masat e mëposhtme:
  - (a) Nëse ka lidhje me një licencë të lëshuar nga autoriteti kompetent, ky i fundit pezullon licencën. Pezullimi është i përkohshëm ose i përhershëm, në varësi të shkallës së problemeve të krijuara për sigurinë hekurudhore. Ai informon menjëherë makinistin e interesuar dhe punëdhënësin e tij për vendimin e tij të arsyetuar, pa cenuar të drejtën e rishikimit të parashikuar në nenin 21. Ai tregon procedurën që duhet të ndiqet për rimarrjen e licencës;
  - (b) Nëse ka lidhje me një licencë të dhënë nga një autoritet kompetent në një Shtet tjetër Anëtar, autoriteti kompetent i drejtohet atij autoriteti dhe i paraqet një kërkesë të arsyetuar, ose që të kryhet një inspektim i mëtejshëm, ose që licenca të pezullohet. Autoriteti kompetent kërkues informon Komisionin dhe autoritetet e tjera kompetente për kërkesën e tij. Autoriteti që ka lëshuar licencën në fjalë shqyrton kërkesën brenda katër javëve, dhe njofton autoritetin tjetër për vendimin e tij. Autoriteti që ka lëshuar licencën informon edhe Komisionin dhe autoritetet e tjera kompetente për vendimin. Çdo autoritet kompetent mund të ndalojë drejtuesit e trenave nga drejtimi në zonën e tij të juridiksionit në pritje të njoftimit të vendimit të autoritetit të autorizuar;
  - (c) Nëse ka lidhje me një certifikatë, autoriteti kompetent i drejtohet organit të autorizuar dhe kërkon ose që të kryhet një inspektim i mëtejshëm, ose që certifikata të pezullohet. Organi i autorizuar merr masa të përshtatshme dhe i raporton autoritetit kompetent brenda një periudhe prej katër javësh. Autoriteti kompetent mund t'i ndalojë drejtuesit e trenave nga drejtimi në zonën e tij të juridiksionit në pritje të raportit të organit të autorizuar, dhe informon në lidhje me këtë Komisionin dhe autoritetet e tjera kompetente.

Në të gjitha rastet, nëse autoriteti kompetent çmon që një makinist i caktuar përbën rrezik të lartë për sigurinë e hekurudhave, ai merr menjëherë masat e nevojshme, si për shembull t'i kërkojë drejtorit të infrastrukturës të ndalojë trenin, dhe të ndalojë makinistin nga drejtimi në zonën e tij të juridiksionit, për aq kohë sa të jetë e nevojshme. Ai informon Komisionin dhe autoritetet e tjera kompetente për një vendim të tillë.

Në të gjitha rastet, autoriteti kompetent ose organi i caktuar përditëson regjistrin e parashikuar në nenin 22.

5. Nëse një autoritet kompetent çmon që një vendim i marrë nga një autoritet kompetent në një Shtet tjetër Anëtar, sipas paragrafit 4, nuk arrin të përmbushë kriteret përkatëse, çështja i referohet Komisionit që jep mendimin e tij brenda tre muajve. Nëse është e nevojshme, i propozohen masa rregulluese Shtetit Anëtar të interesuar. Në rast mosmarrëveshjeje ose konflikti, çështja i referohet Komitetit të përmendur në nenin 32 pika (1) dhe Komisioni merr çdo masë që mund të jetë e nevojshme, në përputhje me procedurën rregullatore të përmendur në nenin 32 pika (2). Një Shtet Anëtar mund të vazhdojë një ndalim mbi një makinist që vepron në territorin e tij, në përputhje me paragrafin 4, derisa çështja të përfundojë në përputhje me këtë paragraf.

Neni 30

## **Gjobat**

Pa cenuar ndonjë prej gjobave ose procedurave të tjera të krijuara nga kjo direktivë, Shtetet Anëtare përcaktojnë rregulla mbi gjobat e zbatueshme për shkeljet e dispozitave të brendshme të miratuara sipas kësaj direktive, dhe marrin të gjitha masat e nevojshme për të garantuar zbatimin e tyre. Gjobat e parashikuara janë efektive, proporcionale, jodiskriminuese dhe frenuese. Shtetet Anëtare njoftojnë Komisionin për ato dispozita maksimumi deri në datën e specifikuar në nënparagrafin e parë të nenit 36 pika (1), dhe e njofton atë pa vonesë për ndonjë ndryshim të mëtejshëm që i prek ata.



## KAPITULLI X

### DISPOZITA PËRFUNDIMTARE

#### Neni 31

#### **Përshtatja e shtojcave**

1. Masat e hartuara për të ndryshuar elementet jothelbësorë të kësaj direktive, duke përshtatur shtojcat ndaj progresit teknik dhe shkencor, miratohen në përputhje me procedurën rregullatore me shqyrtim, të përmendur në nenin 32 pika (3). Për arsye të domosdoshme urgjente, Komisioni mund t'i drejtohet procedurës së emergjencës të përmendur në nenin 32 pika (4).
2. Kur përshtatjet kanë lidhje me kushtet e shëndetit dhe të sigurisë, ose kompetencave profesionale, Komisioni siguron që të konsultohen partnerët socialë para përgatitjes së tyre.

#### Neni 32

#### **Komiteti**

1. Komisioni asistohet nga Komiteti i krijuar nga neni 21 i Direktivës 96/48/KE.
2. Kur i bëhet referencë këtij paragrafi, zbatohen nenet 5 dhe 7 të Vendimit 1999/468/KE, duke marrë parasysh dispozitat e nenit 8 të tij.

Periudha e përcaktuar në nenin 5 pika (6) të Vendimit 1999/468/KE caktohet çdo tre muaj.

3. Kur i bëhet referencë këtij paragrafi, zbatohet neni 5/a pikat (1) deri (4) dhe neni 7 i Vendimit 1999/468/KE, duke marrë parasysh dispozitat e nenit 8 të tij.
4. Kur i bëhet referencë këtij paragrafi, zbatohet neni 5/a pikat (1), (2), (4) dhe (6) dhe neni 7 i Vendimit 1999/468/KE, duke marrë parasysh dispozitat e nenit 8 të tij.

#### Neni 33

#### **Raporti**

Agjencia vlerëson zhvillimin e certifikimit të drejtuesve të trenave në përputhje me këtë direktivë. Ai i paraqet Komisionit, jo më vonë se katër vjet pas miratimit të parametrave bazë të regjistrave të parashikuar në nenin 22 pika (4), një raport që përmban, sipas rastit, përmirësime që duhet t'i bëhen sistemit në lidhje me:

- (a) Procedurat për dhënien e licencave dhe certifikatave;
- (b) Akreditimin e qendrave të trajnimit dhe inspektorëve;
- (c) Sistemin e cilësisë të vënë në funksionim nga autoritetet kompetente;
- (d) Njohjen e ndërsjellë të certifikatave;
- (e) Mjaftueshmërinë e kërkesave të trajnimit, të specifikuara në Shtojcat IV, V dhe VI, në lidhje me strukturën e tregut dhe kategoritë e përmendura në nenin 4 pika (2/a);
- (f) Ndërlidhjen e regjistrave dhe lëvizshmërinë në tregun e punësimit.

Për më tepër, në këtë raport, sipas rastit, Agjencia mund të rekomandojë masa, në lidhje me shqyrtimin teorik dhe praktik të njohurive profesionale të kërkuesve, për certifikatën e harmonizuar për mjetet e transportit hekurudhor dhe infrastrukturën përkatëse.

Komisioni merr masa të përshtatshme mbi bazën e këtyre këshillimeve dhe propozon, nëse është e nevojshme, ndryshime në këtë direktivë.

#### Neni 34

## **Përdorimi i kartave me mikrotranzistor**

Deri në 4 dhjetor 2012, Agjencia shqyrton mundësinë e përdorimit të një karte me mikrotranzistor, që kombinon licencat dhe certifikatat e parashikuara në nenin 4, dhe përgatit një analizë të kosto-fitimit të tyre.

Masat e hartuara për të ndryshuar elementet jothelbësorë të kësaj direktive, dhe në lidhje me specifikimet operuese teknike për këtë kartë me mikrotranzistor, miratohen mbi bazën e një projekt-masash të përgatitura nga Agjencia, dhe në përputhje me procedurën rregullatore me shqyrtim, të përmendur në nenin 32 pika (3).

Nëse vënia në zbatim e kartës me mikrotranzistor nuk përfshin ndonjë ndryshim në këtë direktivë ose shtojcat e saj, specifikimet e kartës me mikrotranzistor miratohen në përputhje me procedurën rregullatore të përmendur në nenin 32 pika (2).

### **Neni 35**

#### **Bashkëpunimi**

Shtetet Anëtare ndihmojnë njëri-tjetrin në zbatimin e kësaj direktive. Autoritetet kompetente bashkëpunojnë gjatë kësaj faze zbatimi.

Agjencia e ndihmon këtë bashkëpunim dhe organizon takime përkatëse me përfaqësues të autoriteteve kompetente.

### **Neni 36**

#### **Zbatimi**

1. Shtetet Anëtare miratojnë ligje, rregullore dhe dispozita administrative të nevojshme për të qenë në përputhje me këtë direktivë para datës 4 dhjetor 2009. Ata informojnë menjëherë Komisionin në lidhje me këtë.

Në marrjen e këtyre masave, Shtetet Anëtare përfshijnë një referencë për këtë direktivë ose i shoqërojnë këto masa me një referencë, në rastin e botimit zyrtar të tyre. Metodatat e këtij referimi parashtrihen nga Shtetet Anëtare.

2. Shtetet Anëtare i komunikojnë Komisionit tekstin e dispozitave kryesore të ligjit kombëtar që ata miratojnë në fushën e mbuluar nga kjo direktivë. Komisioni informon Shtetet e tjera Anëtare në lidhje me këtë.

3. Detyrimet për përafrimin dhe zbatimin e kësaj direktive nuk zbatohen për Qipron dhe Maltën, për sa kohë që nuk është krijuar asnjë sistem hekurudhor brenda territorit të tyre.

### **Neni 37**

#### **Ndarja graduale në faza dhe periudhat e tranzicionit**

Kjo direktivë ndahet gradualisht në faza, siç tregohet më poshtë.

1. Regjistrat e parashikuar në nenin 22 krijohen brenda dy vjetëve nga miratimi i parametrave bazë të regjistrave të parashikuar në nenin 22 pika (4).

2. (a) Brenda dy vjetëve nga miratimi i parametrave bazë të regjistrave të parashikuar në nenin 22 pika (4), certifikatat ose licencat jepen në përputhje me këtë direktivë për drejtuesit e trenave që kryejnë shërbime ndërkufitare, shërbime kabotazhi ose shërbime për ngarkesat e mallrave në një Shtet tjetër Anëtar ose punojnë në të paktën dy Shtete Anëtare, pa cenuar dispozitat e pikës 3.

Nga kjo datë, të gjithë drejtuesit e trenave që kryejnë shërbimet e renditura më lart, duke përfshirë ata që nuk janë licencuar ende, ose të certifikuar në përputhje me këtë direktivë, realizojnë kontrollet e herëpashërshme të parashikuara në nenin 16.

(b) Brenda dy vjetëve nga krijimi i regjistrave të parashikuar në pikën 1, të gjitha licencat dhe certifikatat e reja jepen në përputhje me këtë direktivë, pa cenuar dispozitat e pikës 3.

(c) Brenda shtatë vjetëve nga krijimi i regjistrave të parashikuar në pikën 1, të gjithë drejtuesit e trenave zotërojnë licenca dhe certifikata në përputhje me këtë direktivë. Organet e autorizuar marrin në konsideratë të gjitha kompetencat profesionale tashmë të fituara nga çdo makinist, në mënyrë të tillë që kjo kërkesë të mos shkaktojë barra të panevojshme financiare dhe administrative. Të drejtat e dhëna drejtuesve të trenave për drejtim mjetesh transporti ruhen në shkallën më të lartë të mundshme. Megjithatë, organet e autorizuar mund të vendosin për makinistë specifikë ose për grupe makinistësh, sipas nevojës, që teste kontrolli dhe/ose trajnime shtesë janë të nevojshme, me qëllim marrjen e licencave dhe/ose certifikatave sipas kësaj direktive.

3. Drejtuesit e trenave të autorizuar, për të vepruar në përputhje me dispozitat që u zbatuan para zbatimit të pikës 2 (a) ose 2 (b), mund të vazhdojnë të ndjekin aktivitetet e tyre profesionale mbi bazën e të drejtave të tyre, dhe pa zbatuar dispozitat e kësaj direktive, për deri në shtatë vjet nga krijimi i regjistrave të parashikuar në pikën 1.

Në rast të praktikantëve që kanë filluar një program edukimi dhe trajnimi të miratuar, ose një kurs trajnimi të miratuar para zbatimit të pikës 2 (a) ose 2(b), Shtetet Anëtare mund t'i certifikojnë në përputhje me dispozitat e brendshme ekzistuese.

Për drejtuesit e trenave dhe praktikantët e përmendur në këtë pikë, autoriteti ose autoritetet kompetente të përfshira, në raste të jashtëzakonshme, mund të ofrojnë përjashtime nga kërkesat mjekësore të parashtruara në shtojcën II. Vlefshmëria e ndonjë licence të dhënë me këtë përjashtim kufizohet në territorin e Shteteve Anëtare të interesuara.

4. Autoritetet kompetente, ndërmarrjet hekurudhore dhe drejtorët e infrastrukturës sigurojnë zbatimin gradual të kontroleve periodike, që i korrespondojnë atyre të parashikuara nga neni 16 për drejtuesit e trenave, të cilët nuk zotërojnë licenca dhe certifikata në përputhje me këtë direktivë.
5. Kur një Shtet Anëtar e kërkon këtë, Komisioni i kërkon Agjencisë, në konsultim me atë Shtet Anëtar, të kryejë një analizë kostoje-fitimi të zbatimit të dispozitave të kësaj direktive, për të trajnuar drejtuesit e trenave që veprojnë ekskluzivisht në territorin e atij Shteti Anëtar. Analiza e kosto-fitimit mbulon një periudhë prej 10 vjetësh. Kjo analizë kostoje-fitimi i paraqitet Komisionit brenda dy viteve nga krijimi i regjistrave të parashikuar në pikën 1.

Nëse kjo analizë kostoje-fitimi tregon se kostot e zbatimit të dispozitave të kësaj direktive për këta makinistë tejkalojnë fitimet, në përputhje me procedurën rregullatore të përmendur në nenin 32 pika (2), Komisioni miraton një vendim brenda gjashtë muajve nga paraqitja e rezultateve të kësaj analize kostoje-fitimi. Vendimi mund të jetë që dispozitat e pikës 2(b) dhe 2(c) të këtij neni të mos zbatohen për këta makinistë, për një periudhë deri në 10 vjet në territorin e Shtetit Anëtar të interesuar.

Jo më vonë se 24 muaj para skadimit të kësaj periudhe të përkohshme, duke marrë parasysh zhvillimet përkatëse në sektorin hekurudhor në Shtetin Anëtar të interesuar, në përputhje me procedurën rregullatore të përmendur në nenin 32 pika (2), Komisioni mund t'i kërkojë Agjencisë të kryejë një analizë tjetër të kosto-fitimit, e cila duhet t'i dorëzohet Komisionit jo më vonë se 12 muaj para skadimit të kësaj periudhe të përkohshme përjashtimi. Komisioni do të marrë një vendim në përputhje me procedurën e përshkruar në nënparagrafin e dytë të kësaj pike.

Neni 38

### **Hyrja në fuqi**

Kjo direktivë hyn në fuqi ditën pas botimit të saj në Fletoren Zyrtare të Bashkimit European.

Neni 39

Kjo direktivë i drejtohet Shteteve Anëtare.

Nënshkruar në Strasburg, më 23 tetor 2007.

Për Parlamentin European

Presidenti

## **H-G.Pottering**

Për Këshillin

Presidenti

### **Z. Lobo Antunes**

(1) GZ C 221, 8.9.2005, fq. 64.

(2) GZ C 71, 22. 3. 2005, fq. 26.

(3) Mendimi i Parlamentit European i 28 shtatorit 2005 (GZ C 227 E, 21.9.2006, fq. 464), Qëndrimi i Përbashkët i Këshillit i 14 shtatorit 2006 (GZ C 289 E, 28. 11. 2006, fq. 42), Qëndrimi i Parlamenti European i 18 janarit 2007 (ende i pabotuar në Gazetën Zyrtare), Rezoluta Legjislative e Parlamentit European e 25 shtatorit 2007 dhe Vendimi i Këshillit i 26 shtatorit 2007.

(4) GZ L 164, 30. 04. 2004, fq. 44. Versioni i korrigjuar në GZ L 220, 21. 6. 2004, fq. 16.

(5) GZ L 237, 24. 8. 1999, fq. 25. Direktiva e ndryshuar së fundmi nga Direktiva 2006/103/KE (GZ L 363, 20.12. 2006, fq. 344).

(6) GZ L 195, 27. 7. 2005, fq. 18.

(7) GZ L 235, 17. 9.1996, fq.. 6. Direktiva e ndryshuar së fundmi nga Direktiva e Komisionit 2007/32/KE (GZ L 141, 2.6.2007, fq. 63).

(8) GZ L 110, 20.4.2001, fq.. 1. Direktiva e ndryshuar së fundmi nga Direktiva e Komisionit 2007/32/KE.

(9) GZ L 281, 23. 11. 1995, fq.. 31. Direktiva e ndryshuar nga Rregullorja (KE) nr. 1882/2003 (GZ L 284, 31. 10. 2003, fq. 1).

(10)GZ L 8, 12. 1. 2001, fq. 1.

(11) GZ L 255, 30.9.2005, fq. 22. Direktiva e ndryshuar së fundmi nga Direktiva e Këshillit 2006/100/KE (GZ L 363, 20.12. 2006, fq. 141).

(12)GZ L 184, 17. 7. 1999, fq.. 23. Vendimi i ndryshuar nga Vendimi 2006/512/KE (GZ L 200, 22. 7. 2006, fq. 11).

(13)GZ C 321, 31. 12. 2003, fq.. 1.

(14) GZ L 75, 15. 3. 2001, fq.. 29. Direktiva e ndryshuar së fundmi nga Direktiva 2004/49/KE.

(15) GZ L 164, 30. 4. 2004, fq.. 1. Versioni i korrigjuar në GZ L 220, 21. 6. 2004, fq. 3.

(16) GZ L 199, 31. 7. 1985, fq.. 56.

-----  
20071023

## **SHTOCJA I**

### **Modeli i licencës së Komunitetit dhe certifikata plotësuese e harmonizuar**

#### **1. KARAKTERISTIKAT E LICENCËS**

Karakteristikat fizike të licencës së makinistit duhet të jenë në përputhje me standardet ISO 7810 dhe 7816-1.

Karta duhet të jetë prej polikarboni.

Metodat për verifikimin e karakteristikave të patentave të drejtuesve të trenave të sigurojnë që pajtohen me standardet ndërkombëtare dhe me standardin ISO 10373.

#### **2. PËRMBAJTJA E LICENCËS**

Pjesa e përparme e licencës duhet të përmbajë:

- (a) fjalët “licencë e makinistit” e shtypur me shkronja të mëdha në gjuhën ose gjuhët e Shtetit Anëtar që lëshon licencën;
- (b) emrin e Shtetit Anëtar që lëshon licencën;
- (c) shenjën dalluese të Shtetit Anëtar që lëshon licencën, në përputhje me kodin ISO 3166 të vendit, shtypur në negativ në një drejtkëndësh blu dhe rrethuar nga 12 yje të verdhë;
- (d) informacion specifik për licencën e lëshuar, të numërtuar si më poshtë:
  - (i) mbiemri i mbajtësit;
  - (ii) emri (emra) të tjerë të mbajtësit;
  - (iii) data dhe vendi i lindjes së mbajtësit;
  - (iv) data e dhënies së licencës
    - data e skadimit të licencës;
    - emri i autoritetit të autorizuar,
    - numri i referencës së caktuar punëmarrësit nga punëdhënësi (jo e detyrueshme);
- (v) numri i licencës që ofron mundësi të përdorimit të dhënave në regjistrin kombëtar;
- (vi) fotografia e mbajtësit;
- (vii) nënshkrimi i mbajtësit;
- (viii) vendbanimi i përhershëm ose adresa postare e mbajtësit (jo e detyrueshme);
- (e) Fjalët “model i Komuniteteve Europiane” në gjuhën ose gjuhët e Shtetit Anëtar që jep licencën dhe fjalët “licencë për drejtimin e trenit” në gjuhë të tjera të Komunitetit, shtypur në ngjyrë të verdhë për të formuar sfondin e licencës;
- (f) Ngjyrat e referencës:
  - blu: blu pantone me refleks,
  - e verdhë: e verdhë pantone;

(g) Informacion shtesë ose kufizime mjekësore për përdorim, të vendosura nga një autoritet kompetent në përputhje me shtojcën II, në formë kodi.

Kodet vendosen nga Komisioni në përputhje me procedurën rregullatore të përmendur në nenin 32 pika (2), dhe mbi bazën e një rekomandimi nga Agjencia.

### 3. CERTIFIKATA

Certifikata duhet të përmbajë:

- (a) mbiemrin e mbajtësit;
- (b) emrin (emrat) e tjerë të mbajtësit;
- (c) datën e lindjes dhe vendlindjen e mbajtësit;
- (d) datën e dhënies së certifikatës:
  - datën e skadimit të certifikatës,
  - emrin e autoritetit të autorizuar,
  - numrin e referencës të caktuar punëmarrësit nga punëdhënësi (jo e detyrueshme);

- (e) numrin e licencës që ofron mundësi përdorimi të dhënave në regjistrin kombëtar;
- (f) fotografinë e mbajtësit;
- (g) nënshkrimin e mbajtësit;
- (h) vendbanimin e përhershëm ose adresën postare të mbajtësit (jo e detyrueshme);
- (i) emrin dhe adresën e ndërmarrjes hekurudhore ose drejtorit të infrastrukturës për të cilat makinisti është i autorizuar të drejtojë trena;
- (j) kategorinë në të cilën mbajtësi i licencës ka të drejtë të drejtojë mjetin;
- (k) tipin ose tipet e mjeteve të transportit hekurudhor që mbajtësi është i autorizuar të drejtojë;
- (l) infrastrukturat në të cilat mbajtësi është i autorizuar të drejtojë mjetet;
- (m) çdo informacion ose kufizim shtesë;
- (n) aftësitë gjuhësore.

#### 4. TË DHËNAT MINIMALE NË PËRMBAJTJE TË REGJISTRAVE KOMBËTARË

##### a. Të dhëna në lidhje me licencën:

Të gjitha të dhënat që shfaqen në licencë, plus të dhënat mbi kërkesat e kontrollit të përcaktuara në nenet 11 dhe 16.

##### b. Të dhëna në lidhje me certifikatën:

Të gjitha të dhënat që shfaqen në certifikatë, plus të dhëna mbi kërkesat e kontrollit të përcaktuara në nenet 12, 13 dhe 16.

-----  
20071023

## SHTOJCA II

### **Kërkesa mjekësore**

#### 1. KËRKESA TË PËRGJITHSHME

1.1 Drejtuesit e trenave nuk duhet të vuajnë nga ndonjë sëmundje ose të marrin ilaçe, medikamente ose substanca që mund të shkaktojnë:

- Humbje të papritur të vetëdijes,
- Ulje të vëmendjes ose përqendrimit,
- Paaftësi të papritur,
- Humbje ekuilibri ose koordinimi,
- Kufizim të dukshëm të lëvizshmërisë.

#### 1.2. Shikimi

Për sa i përket shikimit, duhet të përmbushen kërkesat e mëposhtme:

- mprehtësia e shikimit në distancë me ndihmë ose pa ndihmë: 1,0; minimum i 0,5 për shikim më të dobët,
- lente korrigjuese maksimale: hipermetropi +5/miopi-8. Përjashtimet autorizohen në raste të jashtëzakonshme dhe pas marrjes së mendimit të një okulisti. Më pas, mjeku merr vendimin,

- shikim i afërt dhe i menjëhershëm: i mjaftueshëm, qoftë me ndihmë ose pa ndihmë,
- lentet dhe syzet autorizohen kur kontrollohen periodikisht nga një specialist,
- shikim normal ngjyrash: përdorimi i një testi të njohur si Ishihara, si dhe ndonjë test tjetër i njohur, nëse kërkohet,
- fusha e shikimit: e plotë,
- shikim për të dy sytë: efektiv; jo i kërkuar kur personi ka përshtatje të mjaftueshme dhe përvojë të mjaftueshme kompensimi. Vetëm në rast se ai ka humbur shikimin me të dy sytë pas fillimit të punës së tij,
- shikim me të dy sytë: efektiv,
- njohje e sinjaleve të ngjyrave: testi do të bazohet në njohjen e ngjyrave të vetme dhe jo mbi ndryshimet relative,
- ndjeshmëria ndaj kontrasteve: e mirë,
- nuk ka sëmundje progresive sysh,
- implante lentesh, keratotomia dhe keratektomia lejohen vetëm me kusht që ato të kontrollohen çdo vit ose në intervale kohore të caktuara nga mjeku,
- aftësia për t'i rezistuar verbimit,
- nuk lejohen lente me ngjyra dhe lente fotokromatike. Lejohen lente me filtër UV.

### 1.3. Kërkesat e dëgjimit dhe të folurit

Dëgjim i mjaftueshëm i konfirmuar nga një audiogram, dmth:

- dëgjimi në nivel të mjaftueshëm për të bërë një bisedë telefonike, dhe për të qenë i aftë të dëgjojë tinguj paralajmërues dhe mesazhe radiofonike.

Vlerat e mëposhtme duhet të merren si udhëzues:

- pamjaftueshmëria e të dëgjuarit nuk duhet të jetë më e lartë se 40dB në 500 dhe 1000Hz,
- pamjaftueshmëria e të dëgjuarit nuk duhet të jetë më e lartë se 45 dB në 2000 Hz për veshin me përcimin më të keq të tingullit në ajër,
- asnjë anomali e sistemit vestibular,
- asnjë çrregullim kronik i të folurit (për shkak të nevojës për të shkëmbyer mesazhe me zë të lartë dhe në mënyrë të qartë),
- përdorimi i mjeteve ndihmëse të dëgjuarit lejohet në raste të veçanta.

### 1.4. Shtatzënia

Në rast tolerance të pamjaftueshme ose gjendjeje patologjike, shtatzënia duhet të konsiderohet si një rast për përjashtimin e përkohshëm të drejtuesve të trenave. Dispozita ligjore që mbrojnë makinistët shtatzëna duhet të zbatohen.

## 2. PËRMBAJTJA MINIMALE E TESTIT TË KONTROLLIT PARA EMËRIMIT

### 2.1. Vizitat mjekësore:

- një vizitë e përgjithshme mjekësore,
- vizitat e funksioneve shqisore (shikimi, të dëgjuarit, perceptimi i ngjyrave),

- analiza e gjakut ose urinës, duke testuar mes të tjerash për diabet sheqeri, për sa kohë që ato janë të nevojshme për të gjykuar aftësinë fizike të kandidatit,
- një Elektrokardiogram (EKG) në gjendje pushimi,
- analiza për substancat psikotrope, si drogat e paligjshme ose mjekimi psikotropik, dhe abuzimi me pije alkoolike që vënë në dyshim aftësinë për punë,
- kognitive: vëmendja dhe përqendrimi; kujtesa; perceptimi; arsyetimi,
- komunikimi,
- psikomotorike: koha e reagimit, koordinimi i duarve.

## 2.2. Vizitat profesionale psikologjike

Qëllimi i vizitave profesionale psikologjike është të marrë pjesë në emërimin dhe menaxhimin e stafit. Në caktimin e përmbajtjes së vlerësimit psikologjik, vizita duhet të vlerësojë që makinisti kërkues të mos ketë deficite të konstatuara profesionale psikologjike, veçanërisht në aftësitë operacionale ose ndonjë faktor përkatës personaliteti që mund të ndërhyjë në ushtrimin e sigurt të detyrave.

## 3. VIZITAT PERIODIKE PAS EMËRIMIT

### 3.1 Shpeshtësia

Vizitat mjekësore (aftësia fizike) duhet të bëhen të paktën çdo tre vjet deri në moshën 55 vjeçare, më pas çdo vit.

Përveç kësaj shpeshtësie kohore, mjeku i akredituar ose i njohur sipas nenit 20, duhet të shtojë shpeshtësinë e vizitave, nëse kjo kërkohet për shëndetin e anëtarëve të stafit.

Pa cenuar nenin 16 pika (1) duhet të kryhet një vizitë e përshtatshme mjekësore, kur ka arsye të dyshohet se një mbajtës i licencës ose certifikatës nuk përmbush më kërkesat mjekësore të caktuara në seksionin 1 të Shtojcës II.

Aftësia fizike duhet të kontrollohet rregullisht, dhe pas çdo aksidenti profesional ose periudhe mungese, pas një aksidenti që përfshin njerëz. Mjeku i akredituar ose i njohur sipas nenit 20 mund të vendosë të kryejë një vizitë shtesë mjekësore të përshtatshme, veçanërisht pas një periudhe prej të paktën 30 ditësh raport. Punëdhënësi duhet t'i kërkojë mjekut të akredituar ose të njohur sipas nenit 20 të kontrollojë aftësinë fizike të makinistit, nëse punëdhënësi duhet të tërhiqte makinistin nga shërbimi për arsye sigurie.

### 3.2. Përmbajtja minimale e vizitës periodike mjekësore

Nëse makinisti përmbush kriteret e kërkuara për vizitën që kryhet para emërimit, vizitat periodike duhet të përfshijnë të paktën:

- një vizitë të përgjithshme mjekësore,
- një vizitë të funksioneve shqisore (shikimi, të dëgjuarit, perceptimi i ngjyrave),
- analizë gjaku ose urine për të zbuluar diabet sheqeri dhe gjendje të tjera që tregohen nga vizita klinike,
- analiza për barna kur tregohen klinikisht.

Për më tepër, një EKG në gjendje pushimi kërkohet gjithashtu për drejtuesit e trenave mbi 40 vjeç,



## **Metoda e trajnimit**

Duhet të ketë ekuilibër të duhur midis trajnimit teorik (në klasë dhe demonstrime) dhe trajnimit praktik (përvojë gjatë punës, drejtim mjeti me mbikëqyrje dhe drejtim mjeti pa mbikëqyrje në pistat që janë mbyllur për qëllime trajnimi).

Trajnimi me ndihmën e kompjuterit duhet të pranohet për të mësuarit individual të rregullave operacionale, situatave të sinjalizimit etj.

Përdorimi i simulatorëve, megjithëse jo i detyrueshëm, mund të jetë i dobishëm për trajnimin efektiv të drejtuesve të trenave; ato janë mjaft të dobishme për trajnimin në kushtet anormale të punës ose për rregullat që zbatohen jo shpesh. Ato kanë avantazh të veçantë në aftësinë e tyre për të siguruar kapacitet të mësuarit me anë të veprimit, për ngjarje që nuk mund të mësohen në jetën reale. Parimisht, duhet të përdoren simulatorët e brezit më të fundit.

Për sa i përket marrjes së njohurive mbi itinerarët, përjasja që duhet të favorizohet duhet të jetë kur makinisti shoqëron një makinist tjetër për një numër të përshtatshëm udhëtimesh përgjatë itinerarit, si gjatë ditës edhe gjatë natës. Video të itinerarëve siç shihen nga kabina e makinistit mund të përdoren, midis metodave të tjera, si metoda alternative trajnimi.

-----  
20071023

### **SHTOJCA IV**

#### **Njohuritë e përgjithshme profesionale dhe kërkesat në lidhje me licencën**

Trajnimi i përgjithshëm ka objektivat e mëposhtme:

- marrja e njohurive dhe mësimi i procedurave në lidhje me teknologjitë hekurudhore, duke përfshirë parimet e sigurisë dhe filozofinë pas rregulloreve operacionale,
- marrja e njohurive dhe mësimi i procedurave në lidhje me rreziqet mbi drejtimin e hekurudhave, dhe mjetet e ndryshme të përdorura për luftimin e tyre,
- marrja e njohurive dhe mësimi i procedurave në lidhje me parimet që të mësojnë një ose më shumë mënyra drejtimi hekurudhor,
- marrja e njohurive dhe mësimi i procedurave në lidhje me trenat, përbërjen e tyre dhe kërkesat teknike mbi njësitë e forcës tërheqëse, vagonët e mallrave, vagonët e pasagjerëve dhe mjetet e tjera të transportit hekurudhor.

Në veçanti, drejtuesit e trenave duhet të jenë të aftë të:

- kuptojnë kërkesat specifike për punën në profesionin e makinistit, rëndësinë e saj dhe kërkesat profesionale dhe personale (periudha të gjata pune, qëndrimi larg shtëpisë etj),
- zbatojnë rregullat e sigurisë për stafin,
- identifikojnë mjetet e transportit hekurudhor,
- njohin dhe zbatojnë një metodë pune në mënyrë të saktë,
- identifikojnë dokumentet e referencës dhe aplikimit (manualin e procedurave dhe manualin e linjave të përcaktuar në "Operacionet" STN, manualin e drejtuesve të trenave, manualin e avarive etj.),
- mësojnë sjelljet që përmbushin përgjegjësitë vendimtare për sigurinë,
- identifikojnë procedurat e zbatueshme për aksidentet që përfshijnë njerëz,
- dallojnë rreziqet e përfshira në operacionet hekurudhore në përgjithësi,

- njohin parimet që rregullojnë sigurinë e trafikut,
- zbatojnë parimet bazë të elektroteknologjisë.

-----  
20071023

## SHTOJCA V

### **Njohuritë profesionale mbi mjetet e transportit hekurudhor në lidhje me certifikatën**

Pas përfundimit të trajnimit specifik në lidhje me mjetet e transportit hekurudhor, drejtuesit e trenave duhet të jenë të aftë të përmbushin detyrat e mëposhtme:

#### 1. TESTE DHE KONTROLLE PARA NISJES

Drejtuesit e trenave duhet të jenë të aftë të:

- mbledhin dokumentacion dhe pajisje të nevojshme,
- kontrollojnë kapacitetet e njësisë së forcës tërheqëse,
- kontrollojnë informacionin e hedhur në dokumentet në bord të njësisë së forcës tërheqëse,
- sigurojnë me anë të kryerjes së kontrolleve dhe testeve të specifikuara që njësia e forcës tërheqëse është e aftë të ofrojë fuqinë tërheqëse të kërkuar, dhe që pajisjet e sigurisë janë funksionale,
- kontrollojnë disponueshmërinë dhe funksionalitetin e pajisjeve të parashikuara të mbrojtjes e sigurisë në dorëzimin e një lokomotive ose në fillim të një udhëtimi,
- kryejnë ndonjë veprim të rregullt parandalues mirëmbajtjeje.

#### 2. NJOHURITË MBI MJETET E TRANSPORTIT HEKURUDHOR

Për të drejtuar një lokomotivë, drejtuesit e trenave duhet të njihen me të gjitha kontrollet dhe treguesit që u vihen në dispozicion, veçanërisht ato në lidhje me:

- forcën tërheqëse,
- frenimin,
- elementet e trafikut në lidhje me sigurinë.

Me qëllim zbulimin dhe lokalizimin e anomalive në mjetet e transportit hekurudhor i raportojnë ato dhe përcaktojnë se çfarë kërkohet për ndreqjen e tyre, dhe në disa raste për marrjen e masave drejtuesit e trenave duhet të njihen me:

- strukturat mekanike,
- elementet mbështetës për boshtet dhe pajisje mbështetëse,
- pjesë të lëvizshme të makinerive,
- pajisje sigurie,
- serbatorë, sistemi i furnizimit me lëndë djegëse, pajisje shkarkimi,
- kuptimi i shenjave në pjesën e brendshme dhe të jashtme të mjeteve të transportit hekurudhor, në veçanti simbolet e përdorura për transportimin e mallrave të rrezikshme,
- sistemet e regjistrimit të udhëtimeve,
- sistemet elektrike dhe pneumatike,

- koleksioni i sistemeve të rrymës dhe tensionit të lartë,
- pajisjet e komunikimit (radio me valë tokësore për trenat etj.),
- rregullimi i udhëtimeve,
- pjesët përbërëse të mjeteve të transportit hekurudhor, qëllimi i tyre dhe aparatet specifike për materialet e ngarkuara, në veçanti sistemi i ndalimit të trenit me anë të hapjes së tubit të frenimit,
- sistemi i frenimit,
- pjesët specifike për njësitë e forcës tërheqëse,
- zinxhiri i forcës tërheqëse, motorët dhe transmisioni.

### 3. TESTIMI I FRENAVE

Drejtuesit e trenave duhet të jenë të aftë:

- të kontrollojnë dhe llogarisin para nisjes që fuqia e frenimit të trenit t'i korrespondojë fuqisë së frenimit të kërkuar për linjën, siç specifikohet në dokumentet e automjetit,
- të kontrollojnë funksionimin e komponentëve të ndryshëm të sistemit të frenimit të njësisë së forcës tërheqëse dhe të trenit, sipas rastit, në fillim dhe gjatë drejtimit.

### 4. MËNYRA E FUNKSIONIMIT DHE SHPEJTËSIA MAKSIMALE E TRENIT NË LIDHJE ME KARAKTERISTIKAT E LINJËS

Drejtuesit e trenave duhet të jenë të aftë:

- të regjistrojnë informacionin që iu është dhënë para nisjes,
- të përcaktojnë tipin e drejtimit dhe shpejtësinë maksimale të trenit mbi bazën e të ndryshueshmëve, si kufijtë e shpejtësisë, kushtet e motit ose ndonjë ndryshim sinjalizimi.

### 5. DREJTIMI I TRENIT NË NJË MËNYRË QË NUK DËMTON INSTALIMET OSE MJETET E TRANSPORTIT

Drejtuesit e trenave duhet të jenë të aftë:

- të përdorin të gjitha sistemet e disponueshme të kontrollit, në përputhje me rregullat e zbatueshme,
- të nisin trenin duke marrë parasysh fërkimin dhe kufizimet e energjisë,
- të përdorin frenat për uljen e shpejtësisë dhe ndalesat, duke marrë parasysh mjetet e transportit hekurudhor dhe instalimet.

### 6. ANOMALITË

Drejtuesit e trenave duhet:

- të jenë të aftë për të qenë vigjilentë ndaj ngjarjeve të pazakonta, në lidhje me funksionimin e trenit,
- të jenë të aftë të inspektojnë trenin dhe të identifikojnë shenjat e anomalive, të bëjnë dallime mes tyre, të reagojnë sipas rëndësisë së tyre relative dhe të përpiqen t'i ndreqin ato, duke i dhënë kurdoherë prioritet sigurisë së trafikut hekurudhor dhe njerëzve,
- të njohin mjetet e disponueshme të mbrojtjes dhe komunikimit.

### 7. INCIDENTET OPERUESE DHE AKSIDENTET, ZJARRET DHE AKSIDENTET NË LIDHJE ME NJERËZIT

Drejtuesit e trenave duhet:

- të jenë të aftë të marrin masa për të mbrojtur trenin dhe për të kërkuar ndihmë në rast të një aksidenti në lidhje me personat që hipin në tren,
- të jenë të aftë të përcaktojnë nëse treni po transporton mallra të rrezikshme dhe t'i identifikojnë ato mbi bazën e dokumenteve të trenave dhe listave të vagonëve,
- të njohin procedurat në lidhje me evakuimin e një treni në rast emergjence.

## 8. KUSHTET PËR VAZHDIMIN E DREJTIMIT PAS NJË INCIDENTI QË PËRFSHIN MJETIN E TRANSPORTIT HEKURUDHOR

Pas një incidenti, drejtuesit e trenave duhet të jenë të aftë të vlerësojnë, nëse mjete mund të vazhdojë të drejtohet dhe nën cilat kushte, në mënyrë që të informojnë sa më parë që të jetë e mundur për këto kushte drejtorin e infrastrukturës.

Drejtuesit e trenave duhet të jenë të aftë të përcaktojnë, nëse një vlerësim ekspertit është i nevojshëm para se treni të mund të vazhdojë të funksionojë.

## 9. ÇMOBILIZIMI I TRENIT

Drejtuesit e trenave duhet të jenë të aftë të marrin masa për të siguruar që treni ose pjesë të tij të mos ndizen ose të mos lëvizin papritur, qoftë edhe në kushtet më të vështira.

Për më tepër, drejtuesit e trenave duhet të kenë njohuri rreth masave që mund të ndalojnë një tren ose pjesë të tij, në rast se ai është ndezur ose lëviz papritur.

-----  
20071023

## SHTOJCA VI

### **Njohuritë profesionale mbi infrastrukturën dhe kërkesat në lidhje me certifikatën**

Çështjet në lidhje me infrastrukturën

#### 1. TESTIMI I FRENAVE

Drejtuesit e trenave duhet të jenë të aftë të kontrollojnë dhe llogarisin, para nisjes, që fuqia e frenimit të trenit t'i korrespondojë fuqisë së frenimit të kërkuar për linjën, siç specifikohet në dokumentet e mjetit.

#### 2. TIPI I DREJTIMIT DHE SHPEJTËSIA MAKSIMALE E TRENIT SIPAS KARAKTERISTIKAVE TË LINJËS

Drejtuesit e trenave duhet të jenë të aftë:

- të regjistrojnë informacionin që u është dhënë, si për shembull kufijtë e shpejtësisë ose ndonjë ndryshim sinjalizimi,
- të përcaktojnë tipin e drejtimit dhe shpejtësinë maksimale të trenit mbi bazën e karakteristikave të linjës.

#### 3. NJOHURITË MBI LINJËN

Drejtuesit e trenave duhet të jenë të aftë t'i paraprijnë problemeve dhe të reagojnë në mënyrën e duhur, në lidhje me sigurinë dhe performanca të tjera, si për shembull përpikërinë dhe aspekte ekonomike. Rrjedhimisht, ata duhet të kenë njohuri të plota mbi linjat hekurudhore dhe instalimet në itinerarin e tyre dhe të ndonjë itinerari alternativ të rënë dakord.

Aspektet e mëposhtme janë të rëndësishme:

- kushtet operacionale (ndryshimet e pistës, itinerari vajtje, etj),
- kryerja e një kontrolli të rregullt dhe konsultimi i dokumenteve përkatëse;
- identifikimi i shinave që mund të përdoren për një tip të caktuar itinerari,
- rregullat e zbatueshme të trafikut dhe kuptimi i sistemit të sinjalizimit,
- regjimi i operacioneve,
- sistemi bllok dhe rregulloret ndihmëse,
- emrat dhe pozicioni i stacioneve, dallimi i largësisë së stacioneve dhe postet e centralizimit për ta përshtatur drejtimin e mjeteve në mënyrën e duhur,
- sinjalizimi i tranzicionit midis sistemeve të ndryshme operuese, ose i furnizimit me energji,
- kufijtë e shpejtësisë për kategoritë e ndryshme të trenave të drejtuar,
- profile topografike,
- kushte të veçanta frenimi, për shembull në linja me pjerrësi në rënie,
- karakteristika të veçanta operuese: sinjale të veçanta, shenja, kushtet e nisjes etj.

#### 4. RREGULLORET E SIGURISË

Drejtuesit e trenave duhet të jenë të aftë:

- të nisin trenat vetëm kur të plotësohen të gjitha kushtet e parashikuara (oraret, rendi ose sinjali i nisjes, operacioni i sinjaleve nëse kërkohet etj.),
- të zbatojnë sinjalet e rrugë kalimit dhe në kabinë, t'i interpretojnë ato menjëherë dhe pa gabime, dhe të veprojnë siç kërkohet,
- të drejtojnë trenat në mënyrë të sigurt sipas mënyrave specifike të drejtimit: të aplikojnë mënyra të veçanta nëse udhëzohen kështu, kufizime të përkohshme të shpejtësisë, nisje në drejtim të kundërt, leje për të kaluar sinjalet në rrezik, operacione ndryshimi, kthesa, kalim nëpër sheshe ndërtimi etj.
- të respektojnë ndalesat e planifikuara ose shtesë, dhe nëse është e nevojshme, të kryejnë operacione shtesë për pasagjerët gjatë këtyre ndalesave, veçanërisht për hapjen dhe mbylljen e deryeve.

#### 5. DREJTIMI I TRENIT

Drejtuesit e trenave duhet të jenë të aftë:

- të njohin në çdo kohë vendndodhjen e trenit në linjë;
- të përdorin frenat për uljen e shpejtësisë dhe ndalesat, duke marrë parasysh mjetet e transportit hekurudhor dhe instalimet,
- të rregullojnë drejtimin e trenit në përputhje me oraret dhe ndonjë urdhër të dhënë mbi kursimin e energjisë, duke marrë në konsideratë karakteristikat e njësisë së forcës tërheqëse të trenit, linjës dhe mjedisit.

#### 6. ANOMALITË

Drejtuesit e trenave duhet të jenë të aftë:

- të jenë vigjilentë në shkallën që e lejon drejtimin i trenit, ndaj ngjarjeve të jashtëzakonshme në lidhje me infrastrukturën dhe mjedisin: sinjalet, shinat, furnizimi me energji, kalimet e nivelit, mjedisi rrethues i shinave, trafik tjetër,

- të njohin distanca të caktuara për pengesa të qarta,
- të informojnë drejtorin e infrastrukturës sa më parë që të jetë e mundur, në lidhje me vendin dhe natyrën e anomalive të vërejtura, duke u siguruar që informacioni të jetë kuptuar,
- duke marrë në konsideratë infrastrukturën, të sigurojnë ose të marrin masa për të garantuar sigurinë e trafikut dhe njerëzve, kurdoherë që është e nevojshme.

## 7. INCIDENTET OPERUESE DHE AKSIDENTET, ZJARRET DHE AKSIDENTET QË PËRFSHIJNË NJERËZ

Drejtuesit e trenave duhet të jenë të aftë:

- të marrin masa për të mbrojtur trenin dhe për të kërkuar ndihmë në rast aksidenti që përfshin njerëz;
- të përcaktojnë ku të ndalojnë trenin në rast zjarri dhe të lehtësojnë evakuimin e pasagjerëve, nëse është e nevojshme,
- të japin informacion të dobishëm mbi zjarren sa më parë që të jetë e mundur, nëse zjarri nuk mund të mbahet nën kontroll nga makinisti që vepron vetëm,
- të informojnë drejtorin e infrastrukturës për këto kushte sa më parë që të jetë e mundur,
- të vlerësojnë, nëse infrastruktura e lejon mjetin të vazhdojë drejtimin dhe sipas cilave kushte.

## 8. TESTET E GJUHËS

Drejtuesit e trenave që duhet të komunikojnë me drejtorin e infrastrukturës mbi çështje vendimtare për sigurinë, duhet të kenë aftësi gjuhësore në gjuhën e treguar nga drejtori i infrastrukturës përkatëse. Aftësitë e tyre gjuhësore duhet të jenë të tilla që ata mund të komunikojnë në mënyrë aktive dhe efektive në situata të zakonshme, emergjencash dhe të pafavorshme.

Ata duhet të jenë të aftë të përdorin mesazhe dhe metodën e komunikimit të specifikuar në “Operacionet” STN. Drejtuesit e trenave duhet të jenë të aftë të komunikojnë sipas nivelit 3 të tabelës së mëposhtme:

Gjuha dhe niveli i komunikimit

Kualifikimi me gojë në një gjuhë mund të nënndahet në pesë nivele:

Niveli/ Përshkrimi,

5/mund të përshtatë mënyrën sesi ai/ajo shkruan për ndonjë bashkëbisedues, mund të paraqesë një mendim, mund të negociojë, mund të bindë, mund të japë këshilla,

4/mund të trajtojë situata tërësisht të paparashikuara, mund të bëjë supozime, mund të shprehë një mendim të argumentuar,

3/mund të trajtojë situata praktike që përfshijnë një element të paparashikuar, mund të përshkruajë, mund të zhvillojë një bisedë të thjeshtë,

2/mund të trajtojë situata të thjeshta praktike, mund të bëjë pyetje, mund t'i përgjigjet pyetjeve,

1/mund të bisedojë duke përdorur fjali të mësuara përmendësh.

-----  
20071023

## SHTOJCA VII

### Shpeshhtësia e testeve të kontrollit

Shpeshhtësia minimale e kontrolleve periodike është si më poshtë:

- (a) Njohuritë gjuhësore (vetëm për folësit jovendas): çdo tre vjet ose pas një mungese për më shumë se një vit;
  - (b) Njohuritë mbi infrastrukturën (duke përfshirë njohuri mbi rregullat e itinerarëve dhe drejtimit): çdo tre vjet ose pas një mungese për më shumë se një vit në itinerarin përkatës;
  - (c) Njohuritë mbi mjetet e transportit hekurudhor: çdo tre vjet.
-