

<b>DIRECTIVE 2007/59/EC OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL</b>	<b>ДИРЕКТИВА 2007/59/ЄС ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ ТА РАДИ</b>
<b>of 23 October 2007</b>	<b>від 23 жовтня 2007 року</b>
<b>on the certification of train drivers operating locomotives and trains on the railway system in the Community</b>	<b>про сертифікацію машиністів, локомотивів і потягів на залізниці в Співтоваристві</b>
THE EUROPEAN PARLIAMENT AND THE COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION,	ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ ТА РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ,
Having regard to the Treaty establishing the European Community, and in particular Article 71 thereof,	Беручи до уваги Договір про заснування Європейського Співтовариства та, зокрема його статтю 71,
Having regard to the proposal from the Commission,	Беручи до уваги пропозицію Комісії,
Having regard to the Opinion of the European Economic and Social Committee (1),	Беручи до уваги висновок Європейського Економічно-соціального комітету (1),
Having regard to the Opinion of the Committee of the Regions (2),	Беручи до уваги висновок Комітету регіонів (2),
Acting in accordance with the procedure laid down in Article 251 of the Treaty, in the light of the joint text approved by the Conciliation Committee on 31 July 2007 (3),	Діючи відповідно до процедури, викладеної в статті 251 Договору, з огляду на спільний текст, затверджений Погоджувальним Комітетом 31 липня 2007 (3),
Whereas:	Оскільки:
(1) Directive 2004/49/EC (4) of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 on safety on the Community's railways requires infrastructure managers and railway undertakings to establish their safety management systems in such a way that the railway system is at least able to achieve the common safety targets and comply with the national safety rules and safety requirements defined in the technical specifications for interoperability (TSIs) and that the relevant parts of the common safety methods are applied. These safety management systems provide, among other things, for staff training programmes and systems which ensure that staff competence is maintained and that duties are performed in the appropriate manner.	(1) Директива 2004/49/ЄС (4) Європейського Парламенту та Ради від 29 квітня 2004 року про залізничний транспорт Співтовариства потребує від керівників інфраструктури та підприємств залізничного транспорту для встановлення системи гарантування безпеки таким чином, щоб залізнична система щонайменше могла досягти спільних цілей з безпеки та відповідати національним правилам безпеки та вимогам безпеки, визначеним у технічних умовах сумісності (ТУС), та що були застосовані відповідні частини техніки загальної безпеки. Такі системи гарантування безпеки передбачають, серед іншого, програми навчання персоналу та системи, які забезпечують збереження компетентності персоналу та виконання обов'язків належним чином.
(2) Directive 2004/49/EC provides that, in order to gain access to railway infrastructure, a railway undertaking has to hold a safety certificate.	(2) Директива 2004/49/ЄС передбачає, що для отримання доступу до інфраструктури залізничного транспорту підприємство залізничного транспорту повинно мати сертифікат безпеки.
(3) Under Council Directive 91/440/EEC of 29 July 1991 on the development of the Community's railways (5), licensed railway undertakings have had, since 15 March 2003, a right of access to the trans-European freight network for international rail freight services and , from 2007 at the latest, will have a right of access to the entire network for domestic and international freight services. This gradual extension of access rights will inevitably lead to an increase in the movement of train drivers across national borders. The result will be a growing demand for drivers trained and certified for operation in more than one Member State.	(3) Згідно з Директивою Ради 91/440/ЄЕС від 29 липня 1991 року про розвиток залізниць Співтовариства (5) посвідчення підприємств залізничного транспорту з 15 березня 2003 року мають право доступу до Транс'європейської мережі вантажних перевезень для надання послуг з міжнародного перевезення вантажу залізницею та найпізніше з 2007 року матимуть право доступу до всієї мережі внутрішніх і міжнародних послуг з перевезення вантажу. Таке поступове розширення прав доступу неминуче призведе до збільшення руху машиністів поїздів через національні кордони. Результатом стане зростання попиту на машиністів, які пройшли навчання та мають сертифікат для роботи в більш ніж одній державі-членові.

<p>(4) A study carried out by the Commission in 2002 highlighted the fact that the laws of the Member States on the certification conditions for train drivers differ considerably. Community rules for the certification of train drivers should therefore be adopted to overcome these differences while maintaining the present high level of safety of the railway system in the Community.</p>	<p>(4) У дослідженні, проведеному Комісією у 2002 році, висвітлено той факт, що закони держав-членів про умови сертифікації машиністів поїздів значно відрізняються. Правила Співтовариства про сертифікацію машиністів поїздів повинні бути адоптованими таким чином, щоб подолати цю різницю, зберігаючи нинішній високий рівень безпеки системи залізничного транспортного сполучення у Співтоваристві.</p>
<p>(5) Such Community rules should also contribute to the aims of Community policies on the freedom of movement of workers, freedom of establishment and freedom to provide services in the context of the common transport policy, while avoiding any distortion of competition.</p>	<p>(5) Такі правила Співтовариства повинні також сприяти цілям політики Співтовариства про свободу пересування працівників, свободу заснування та свободу надання послуг у контексті спільної транспортної політики, уникаючи викривлення конкуренції.</p>
<p>(6) The aim of these common provisions should be above all to make it easier for train drivers to move from one Member State to another, but also to make it easier for them to move from one railway undertaking to another, and generally for licences and harmonised complementary certificates to be recognised by all railway sector stakeholders. To this end, it is essential that the provisions establish minimum requirements which applicants should meet to obtain a licence or harmonised complementary certificate.</p>	<p>(6) Метою таких спільних положень має бути передусім полегшити пересування машиністів поїздів з однієї держави-члена до іншої, а також полегшити їх перехід від одного підприємства залізничного транспорту до іншого та загалом визнання посвідчень та уніфікованих додаткових сертифікатів усіма сторонами залізничного сектора. З цією метою важливо, щоб положення установлювали мінімальні вимоги, яким мають відповідати заявники для отримання посвідчення або узгодженого додаткового сертифіката.</p>
<p>(7) This Directive follows and is largely based on the historic joint Agreement concluded by the European Transport Workers' Federation (ETF) and the Community of European Railways (CER) on certain aspects of the working conditions of mobile workers engaged in interoperable cross-border services (6).</p>	<p>(7) Ця Директива виконує та головним чином базується на історичній спільній Угоді, укладеній між Європейською федерацією працівників транспорту (ЄФПТ) та Співтовариством європейських залізниць (СЄЗ) щодо певних аспектів умов праці мобільних працівників, зайнятих у наданні супутніх міжнародних послуг (6).</p>
<p>(8) Even if a Member State excludes from the scope of this Directive drivers exclusively operating on certain categories of rail systems, networks and infrastructure, this should not limit in any way the obligation of that Member State to respect the validity of licences throughout the territory of the European Union or of harmonised complementary certificates on the relevant infrastructure.</p>	<p>(8) Навіть якщо якась держава-член виключає зі сфери дії цієї Директиви машиністів, які працюють винятково у певних категоріях систем залізничного транспорту, його мережах та інфраструктурі, це не повинно обмежувати в жодному разі обов'язку такої держави-члена поважати чинність посвідчень по всій території Європейського Союзу або уніфікованих додаткових сертифікатів у відповідній інфраструктурі.</p>
<p>(1) OJ C 221, 8.9.2005, p. 64.  (2) OJ C 71, 22.3.2005, p. 26.  (3) Opinion of the European Parliament of 28 September 2005 (OJ C 227 E, 21.9.2006, p. 464), Council Common Position of 14 September 2006 (OJ C 289 E, 28.11.2006, p. 42), Position of the European Parliament of 18 January 2007 (not yet published in the Official Journal), Legislative Resolution of the European Parliament of 25 September 2007 and Council Decision of 26 September 2007.  (4) OJ L 164, 30.4.2004, p. 44. Corrected version in OJ L 220, 21.6.2004, p. 16.  (5) OJ L 237, 24.8.1991, p. 25. Directive as last amended by Directive 2006/103/EC (OJ L 363, 20.12.2006, p. 344).  (6) OJ L 195, 27.7.2005, p. 18.</p>	<p>(1) ОВ С 221, 8.9.2005, С. 64.  (2) ОВ С 71, 22.3.2005, С. 26,  (3) Висновок Європейського Парламенту від 28 вересня 2005 року (ОВ С 227 Е, 21.9.2006, С. 464). Загальна позиція Ради від 14 вересня 2006 року (ОВ С 289 Е, 28.11.2006, С. 42), позиція Європейського Парламенту від 18 січня 2007 року (ще не опублікована в Офіційному Віснику), Законодавче Рішення Європейського Парламенту від 25 вересня 2007 року та Рішення Ради від 26 вересня 2007 року.  (4) ОВ L 164, 30.4.2004, С. 44. Виправлена версія в ОВ L 220, 21.6.2004, С. 16.  (5) ОВ L 237, 24.8.1991, С. 25. Директива з останніми змінами, внесеними Директивою 2006/103/ЄС (ОВ L 363, 20.12.2006, С. 344).  (6) ОВ L 195, 27.7.2005, С.18.</p>
<p>(9) The requirements should cover at least the minimum age for driving a train, the applicant's physical and occupational psychological fitness, professional experience</p>	<p>(9) Вимоги повинні стосуватись щонайменше мінімального віку для керування поїздом, фізичну та професійно-психологічну придатність заявника, професійний</p>

<p>and knowledge of certain matters relating to driving a train, as well as a knowledge of the infrastructures on which he will be required to operate and of the language used on them.</p>	<p>досвід та знання певних речей стосовно керування поїзда, а також знання інфраструктур, в яких йому потрібно буде працювати, та мов, які використовуються там.</p>
<p>(10) In order to increase its cost-effectiveness, the training which train drivers should undergo in order to obtain a harmonised complementary certificate should be focused, to the extent that such is possible and desirable from a safety viewpoint, on the particular services to be performed by the driver, such as, for example, shunting, maintenance services, passenger or freight services. When assessing the implementation of this Directive, the European Railway Agency (hereinafter referred to as ‘the Agency’) should evaluate the need for amending the training requirements specified in the Annex in order better to reflect the new, emerging structure of the market.</p>	<p>(10) Щоб збільшити свою економічну ефективність, навчання, яке повинні пройти машиністи поїзда для одержання узгодженого додаткового сертифіката, повинно концентруватись такою мірою, наскільки це можливо і бажано з точки зору безпеки, на певних послугах, які має надавати машиніст, таких як, наприклад, маневрові роботи, послуги з надання технічного обслуговування, послуги для пасажирів або вантажу. Коли було досягнуто виконання цієї Директиви, Європейське агентство залізничного сполучення (надалі в тексті – «Агентство») повинно оцінити необхідність внесення поправок до вимог щодо навчання, зазначених у Додатку, щоб краще відобразити нову структуру ринку, яка формується.</p>
<p>(11) Railway undertakings and infrastructure managers issuing harmonised complementary certificates may themselves provide training for general professional knowledge, linguistic knowledge, knowledge of rolling stock and infrastructures. However, with regard to examinations, any conflict of interests should be avoided, without excluding the possibility that an examiner may belong to the railway undertaking or infrastructure manager issuing the harmonised complementary certificate.</p>	<p>(11) Керівники залізничних підприємств та інфраструктури, які видають узгоджені додаткові сертифікати, можуть самі надавати освітні послуги із загальних професійних знань, лінгвістичних знань, знань щодо рухомого складу та інфраструктур. Однак, беручи до уваги іспити, потрібно уникати будь-якого конфлікту інтересів, не виключаючи можливість того, що екзаменатор може належати до керівників залізничної структури або інфраструктури, які видають узгоджувальний додатковий сертифікат.</p>
<p>(12) In accordance with Article 13(4) of Directive 2004/49/EC, railway undertakings and infrastructure managers are responsible for the level of training of the drivers they employ. To this end, railway undertakings and infrastructure managers should take into account the training and competences acquired previously by those drivers, in accordance with Article 13(3) of that Directive. It is also important to ensure that a sufficient number of drivers is trained. In this context, it is necessary, however, to take measures to ensure that investments made by a railway undertaking or an infrastructure manager for the training of a driver do not unduly benefit another railway undertaking or infrastructure manager in the case where that driver voluntarily leaves the former for the latter railway undertaking or infrastructure manager. These measures can be of any kind, such as for example national legislation, collective labour agreements, contractual clauses between driver and employer, or agreements determining the rehire of drivers belonging to one undertaking by another in the case where drivers are party to such agreements.</p>	<p>(12) Згідно з частиною 4 статті 13 Директиви 2004/49/ЄС керівники залізничних підприємств та інфраструктур відповідають за освітній рівень машиністів, яких вони наймають на роботу. З цією метою керівники залізничних підприємств та інфраструктур повинні взяти до уваги освіту та компетентність, які були набуті раніше такими машиністами, відповідно до частини 3 статті 13 цієї Директиви. Також важливо забезпечити підготовку достатньої кількості машиністів. У цьому контексті необхідно, однак, вжити заходів для забезпечення того, що інвестиції, зроблені керівником залізничного підприємства або інфраструктури в навчання машиніста, не були незаконно використані іншим керівником залізничного підприємства або інфраструктури у разі, коли такий машиніст добровільно залишає попереднього керівника на користь останнього керівника залізничного підприємства або інфраструктури. Такі заходи можуть бути будь-якого виду, наприклад, національне законодавство, колективні трудові договори, пункти в договорі між машиністом та роботодавцем або договори, в яких забороняється перенаймання машиністів, які належать до одного підприємства, іншим підприємством у випадку, коли машиністи є стороною таких договорів.</p>
<p>(13) Staff competences and health and safety conditions are being developed in the context of the interoperability directives, in particular as part of the ‘traffic management and operation’ TSIs. There is a need to ensure coherence between these TSIs and the Annexes to this Directive. The Commission will achieve this by modifying or adapting the relevant TSI to this Directive and its Annexes using the</p>	<p>(13) Умови компетентності, здоров'я та безпеки персоналу розроблені в контексті сумісності директив, зокрема як частина «управління та регулювання транспортними операціями» ТУС. Якщо необхідно забезпечити взаємозв'язок між такими ТУС та Додатками до цієї Директиви, Комісія досягне цього шляхом зміни або адаптування відповідних ТУС цієї Директиви та її Додатків, використовуючи</p>

<p>procedures provided for in Council Directive 96/48/EC of 23 July 1996 on the interoperability of the trans-European high-speed rail system (1) and Directive 2001/16/EC of the European Parliament and of the Council of 19 March 2001 on the interoperability of the conventional rail system (2).</p>	<p>процедури, передбачені в Директиві Ради 96/48/ЄС від 23 липня 1996 року про сумісність Транс'європейської системи швидкісного залізничного сполучення (1) та Директиви 2001/16/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 19 березня 2001 року про взаємозв'язок системи звичайного залізничного сполучення (2).</p>
<p>(14) In order to increase the freedom of movement of workers and safety on Community railways, special attention should be paid to other crew members performing safety-critical tasks on locomotives and trains. Therefore Member States should ensure that other crew members performing safety-critical tasks meet the minimum requirements set out in the TSI on operation and traffic management. Taking account of the national implementation plans to be notified by the Member States in relation to the implementation of that TSI, the Agency should identify possible options for the certification of other crew members performing safety-critical tasks and assess the impact of these different options. On the basis of this report, the Commission should, if appropriate, present a proposal with regard to the conditions and procedures for the certification of other crew members performing safety-critical tasks on locomotives and trains.</p>	<p>(14) Щоб розширити свободу пересування працівників і безпеку на залізниці Спільноти, повинна бути приділена особлива увага іншим членам екіпажу, які виконують завдання з особливими вимогами до гарантування безпеки на локомотивах та поїздах. Однак держави-члени повинні забезпечити, щоб інші члени екіпажу, які виконують завдання з особливими вимогами до гарантування безпеки, відповідали мінімальним вимогам, викладеним у ТУС, щодо діяльності та управління транспортними операціями. Беручи до уваги національні плани з реалізації, про які повідомили держави-члени у зв'язку з реалізацією таких ТУС, Агентство повинне встановити можливі варіанти сертифікації інших членів екіпажу, які виконують завдання з особливими вимогами до гарантування безпеки, та оцінити вплив таких різних варіантів. На основі цього звіту Комісія повинна, якщо можливо, представити пропозицію стосовно умов та процедур сертифікації інших членів екіпажу, які виконують завдання з особливими вимогами до гарантування безпеки на локомотивах та поїздах.</p>
<p>(15) The requirements pertaining to licences and harmonized complementary certificates set out in this Directive should relate solely to the legal conditions entitling a driver to drive a train. All other legal requirements, compatible with Community legislation and applied in a non discriminatory manner, pertaining to railway undertakings, infrastructure managers, infrastructure and rolling stock should equally be complied with before a driver may drive a train on a specific infrastructure.</p>	<p>(15) Вимоги щодо посвідчень та уніфікованих додаткових сертифікатів, про які йдеться в цій Директиві, повинні мати відношення виключно до юридичних умов, які надають право машиністу керувати поїздом. Усі інші законні вимоги, сумісні із законодавством Співтовариства, та які застосовуються в недиференціальній манері щодо керівників залізничних підприємств, інфраструктур та рухомого складу, повинні бути також дотримані перед тим, як машиністу буде дозволено керувати поїздом від певної інфраструктури.</p>
<p>(16) This Directive should be without prejudice to the implementation of Directive 95/46/EC of the European Parliament and of the Council of 24 October 1995 on the protection of individuals with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data (3), and of Regulation (EC) No 45/2001 of the European Parliament and of the Council of 18 December 2000 on the protection of individuals with regard to the processing of personal data by the Community institutions and bodies and on the free movement of such data (4).</p>	<p>(16) Ця Директива повинна виконуватись без шкоди для реалізації Директиви 95/46/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 24 жовтня 1995 року про захист окремих осіб стосовно обробки особових даних та про свободу переміщення таких даних (3), та Регламенту (ЄС) № 45/2001 Європейського Парламенту та Ради від 18 грудня 2000 року про захист окремих осіб стосовно обробки особових даних інститутами та органами Співтовариства та про свободу переміщення таких даних (4).</p>
<p>(1) OJ L 235, 17.9.1996, p. 6. Directive as last amended by Commission Directive 2007/32/EC (OJ L 141, 2.6.2007, p. 63).  (2) OJ L 110, 20.4.2001, p. 1. Directive as last amended by Commission Directive 2007/32/EC.  (3) OJ L 281, 23.11.1995, p. 31. Directive as amended by Regulation (EC) No 1882/2003 (OJ L 284, 31.10.2003, p. 1).  (4) OJ L 8, 12.1.2001, p. 1.</p>	<p>(<sup>1</sup>) ОВ L 235, 17.9.1996, С. 6. Директива з останніми змінами, внесеними Директивою Комісії 2007/32/ЄС (ОВ L 141, 2.6.2007, С. 63).  (2) ОВ L 110, 20.4.2001, С.1. Директива з останніми змінами, внесеними Директивою Комісії 2007/32/ЄС.  (3) ОВ L 281, 23.11.1995, С. 31. Директива з останніми змінами, внесеними Регламентом (ЄС) № 1882/2003 (ОВ L 284, 31.10.2003, С. 1).  (4) ОВ L 8, 12.1.2001, С.1</p>
<p>(17) In order to guarantee the necessary uniformity and transparency, the Community should establish a single certification model, mutually recognised by the</p>	<p>(17) Щоб гарантувати необхідну узгодженість та прозорість, Співтовариство повинно встановити єдину модель сертифікації, загальновизнану державами-</p>

<p>Member States, attesting both to train drivers' compliance with certain minimum conditions, and to their professional qualifications and linguistic knowledge, leaving it to the competent authorities in the Member States to issue licences and to railway undertakings and infrastructure managers to issue harmonised complementary certificates.</p>	<p>членами, яка засвідчує як відповідність машиністів поїздів певним мінімальним вимогам, так і їх професійну кваліфікацію та знання мов, надаючи повноваження компетентним органам у державах-членах видати посвідчення, а керівникам залізничних підприємств та інфраструктури видати узгоджені додаткові сертифікати.</p>
<p>(18) The Agency should also examine the use of a smartcard instead of a licence and harmonised complementary certificates. Such a smartcard would have the advantage of combining these two items in one and at the same time could be used for other applications either in the area of security or for driver management purposes.</p>	<p>(18) Агентство повинне також розглянути використання смарт-карт замість посвідчення та уніфікованих додаткових сертифікатів. Такі смарт-карти матимуть перевагу поєднання цих двох документів в один та водночас зможуть використовуватись в інших цілях у зоні охорони чи з метою управління машиністом.</p>
<p>(19) All of the information contained in licences, harmonized complementary certificates and the registers of licenses and harmonised complementary certificates should be used by the safety authorities to facilitate evaluation of the staff certification process provided for in Articles 10 and 11 of Directive 2004/49/EC and to speed up the issuing of the safety certificates provided for in those Articles.</p>	<p>(19) Уся інформація, яка міститься в посвідченнях, гармонізованих додаткових сертифікатах та реєстрах посвідчень та уніфікованих додаткових сертифікатах, повинна використовуватись органами безпеки для полегшення оцінки процесу сертифікації персоналу, передбаченого в статті 10 та 11 Директиви 2004/49/ЄС, та для прискорення видачі свідоцтв з безпеки, передбачених цими статтями.</p>
<p>(20) The employment of train drivers certified in accordance with this Directive should not exonerate railway undertakings and infrastructure managers from their obligation to set up a system of monitoring and internal control of the competence and conduct of their train drivers pursuant to Article 9 of and Annex III to Directive 2004/49/EC and should form part of that system. The harmonised complementary certificate should not relieve either railway undertakings or infrastructure managers of their responsibility for safety and, in particular, the training of their staff.</p>	<p>(20) Працевлаштування машиністів поїздів, сертифікованих відповідно до цієї Директиви, не повинне звільняти керівників залізничних підприємств та інфраструктури від їх зобов'язань щодо впровадження системи моніторингу і внутрішнього контролю компетентності й поведінки машиністів їхніх поїздів відповідно до статті 9 та Додатка III до Директиви 2004/49/ЄС та повинне стати частиною такої системи. Узгоджений додатковий сертифікат не повинен звільняти ні керівників залізничних підприємств, ні інфраструктури від їх відповідальності щодо безпеки та, зокрема, навчання свого персоналу.</p>
<p>(21) Certain companies provide the services of train drivers to railway undertakings and infrastructure managers. In such cases, responsibility for ensuring that a driver is licensed and certified in accordance with this Directive should lie with the railway undertaking or infrastructure manager contracting the driver.</p>	<p>(21) Певні компанії надають послуги машиністів поїздів для керівників залізничних підприємств та інфраструктури. В таких випадках відповідальність за забезпечення наявності посвідчення та сертифіката у машиніста відповідно до цієї Директиви покладається на керівника залізничного підприємства або інфраструктури, який наймає такого машиніста.</p>
<p>(22) For rail transport to continue to operate effectively, train drivers already working in that profession before the entry into force of this Directive should retain their acquired entitlements during a transition period.</p>	<p>(22) Для того, щоб залізничний транспорт продовжував ефективно працювати, машиністи поїздів, які уже працюють на цих посадах до набуття чинності цієї Директивою, повинні підтвердити свої набуті звання впродовж перехідного періоду.</p>
<p>(23) Unnecessary administrative and financial burdens should be avoided when replacing authorisations to drive issued to drivers before the application of the relevant provisions of this Directive with harmonised complementary certificates and licences which are in conformity with this Directive. Therefore, entitlements to drive previously granted to a driver should be safeguarded, as far as possible. The qualifications and experience of each driver, or group of drivers, should be taken into account by the issuing bodies when authorisations are to be replaced. The issuing body should decide, on the basis of qualifications and/or experience, whether it is necessary for a driver or a group of drivers to undergo any additional examination</p>	<p>(23) Слід уникати непотрібних адміністративних та фінансових нарахувань при заміні дозволів на керування, що видаються машиністам перед застосуванням відповідних положень цієї Директиви щодо уніфікованих додаткових сертифікатів та посвідчень, які відповідають цій Директиві. Однак повноваження на керування, попередньо надані машиністу, повинні зберігатись настільки довго, наскільки це можливо. Кваліфікація та досвід кожного машиніста або групи машиністів повинні враховуватись органами, що видають посвідчення, в процесі заміни дозволів. Органи, що видають посвідчення, повинні вирішити на основі кваліфікації та/або досвіду, чи необхідно машиністу або групі машиністів скласти додатковий іспит</p>

<p>and/or training before they can receive replacement licences and harmonised complementary certificates. Therefore, it should be a matter for the issuing body to decide whether qualifications and/or experience suffice to issue the required licences and harmonised complementary certificates, without there being any need for further examination or training.</p>	<p>та/або проходити навчання перед заміною посвідчення та узгодженням додаткових сертифікатів для них. Однак саме перед органами, що видають посвідчення, постає проблема вирішення того, чи кваліфікація та/або досвід достатні для видачі запитуваних посвідчень та узгодження додаткових сертифікатів без необхідності в подальшому складати іспити або проходити навчання.</p>
<p>(24) Unnecessary administrative and financial burdens should also be avoided when train drivers change employer. A railway undertaking employing a driver should take into account competences acquired earlier and should dispense with additional examinations and training as far as possible.</p>	<p>(24) Потрібно також уникати непотрібних адміністративних та фінансових нарахувань, коли машиністи поїзда змінюють роботодавця. Залізничне підприємство, яке наймає машиніста, повинне брати до уваги компетентність, набуту раніше, та не повинне вдаватись до додаткових іспитів та навчання в міру можливості.</p>
<p>(25) This Directive should not confer any mutual recognition rights relating to entitlements to drive which drivers have obtained before the application of this Directive, albeit without prejudice to the general mutual recognition scheme set up under Directive 2005/36/EC of the European Parliament and of the Council of 7 September 2005 on the recognition of professional qualifications (1), which shall continue to apply until the end of the transition period.</p>	<p>(25) Ця Директива не надає жодних прав на взаємне визнання стосовно надання права керування, яке машиністи отримали до впровадження цієї Директиви, хоча без шкоди для схеми загального взаємного визнання, викладеного в Директиві 2005/36/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 7 вересня 2005 року про визнання професійної кваліфікації (1), яку повинні продовжувати застосовувати до кінця перехідного періоду.</p>
<p>(26) The measures necessary for the implementation of this Directive should be adopted in accordance with Council Decision 1999/468/EC of 28 June 1999 laying down the procedures for the exercise of implementing powers conferred on the Commission (2).</p>	<p>(26) Заходи, необхідні для виконання цієї Директиви, повинні бути вжиті відповідно до Рішення Ради 1999/468/ЄС від 28 червня 1999 року, що встановлює процедури повноваження на виконання, надані Комісії (2).</p>
<p>(27) In particular, the Commission should be empowered to establish the conditions and criteria necessary for the implementation of this Directive. Since those measures are of general scope and are designed to amend non-essential elements of this Directive, or to supplement it with new non-essential elements, they must be adopted in accordance with the regulatory procedure with scrutiny provided for in Article 5a of Decision 1999/468/EC.</p>	<p>(27) Зокрема, Комісія має повноваження встановлювати вимоги та критерії, необхідні для виконання цієї Директиви. Оскільки такі заходи – це заходи загального масштабу, та вони розроблені для внесення поправок до несуттєвих елементів, їх необхідно скрупульозно прийняти відповідно до нормативної процедури, передбаченої в статті 5a Рішення 1999/468/ЄС.</p>
<p>(1) OJ L 255, 30.9.2005, p. 22. Directive as last amended by Council Directive 2006/100/EC (OJ L 363, 20.12.2006, p. 141). (2) OJ L 184, 17.7.1999, p. 23. Decision as amended by Decision 2006/512/EC (OJ L 200, 22.7.2006, p. 11).</p>	<p>(1) ОВ L 255, 30.9.2005, С.22. Директива з останніми змінами, внесеними Директивою Ради 2006/100/ЄС (ОВ L 363, 20.12.2006, С. 141). (2) ОВ L 184, 17.7.1999, С.23. Рішення зі змінами, внесеними Рішенням 2006/512/ЄС (ОВ L 200, 22.7.2006, С.11).</p>
<p>(28) When, on imperative grounds of urgency, the normal timelimits for the regulatory procedure with scrutiny cannot be complied with, the Commission should be able to have recourse to the urgency procedure provided for in Article 5a(6) of Decision 1999/468/EC for the adoption of Community criteria for the choice of examiners and examinations as provided for by this Directive, and for the adaptation to scientific and technical progress of the Annexes to this Directive, as provided for thereby.</p>	<p>(28) Коли на категоричній підставі терміновості звичайні ліміти часу, відведені для скрупульозної нормативної процедури, не можуть бути дотримані, Комісія повинна бути в змозі звернутися до термінової процедури, передбаченої в частині 6 статті 5a Рішення 1999/468/ЄС, для прийняття критеріїв Співтовариства щодо вибору екзаменаторів та іспитів, як передбачено цією Директивою, та для адаптації до наукового та технічного прогресу Додатків до цієї Директиви, як передбачено в цьому документі.</p>
<p>(29) In accordance with point 34 of the Interinstitutional Agreement on better law-making (1), Member States are encouraged to draw up, for themselves and in the interests of the Community, their own tables illustrating, as far as possible, the</p>	<p>(29) Відповідно до підпункту 34 Міжвідомчого договору про поліпшене законодавство (1) державам-членам рекомендується укласти, для себе та в інтересах Спільноти, свої власні таблиці, які б ілюстрували, наскільки можливо,</p>

correlation between this Directive and the transposition measures, and to make them public.	взаємозв'язок між цією Директивою і засобами переміщення, та зробити їх загальновідомими.
(30) Member States should provide for controls regarding compliance with this Directive and appropriate action where a driver infringes any provision of this Directive.	(30) Держави-члени повинні передбачити контроль стосовно відповідності цієї Директиви та належних дій, коли машиніст порушує будь-яке положення цієї Директиви.
(31) Member States should provide for appropriate penalties for infringements of national provisions implementing this Directive.	(31) Держави-члени повинні передбачити відповідні штрафи за порушення національних положень, застосовуючи цю Директиву.
(32) Since the objective of this Directive, namely the laying down of a common regulatory framework for the certification of train drivers operating locomotives and trains for the carriage of passengers and goods, cannot be sufficiently achieved by the Member States, and can therefore, by reason of the scale and effects of this Directive, be better achieved at Community level, the Community may adopt measures, in accordance with the principle of subsidiarity as set out in Article 5 of the Treaty. In accordance with the principle of proportionality, as set out in that Article, this Directive does not go beyond what is necessary in order to achieve that objective.	(32) Коли мета цієї Директиви, а саме встановлення спільної нормативної бази для сертифікації машиністів поїздів, які працюють на локомотивах та поїздах з метою здійснення перевезення пасажирів та товарів, не може бути належним чином досягнута державами-членами, а отже, може з причин масштабу та впливу цієї Директиви бути краще досягнута на рівні Спільноти, Спільнота може вжити заходів відповідно до принципів делегування ініціативи нижчим підрозділам, як зазначено в статті 5 Договору. Відповідно до принципу пропорційності, викладеного в тій статті, Ця Директива не виходить за межі необхідного для досягнення цієї мети.
(33) It might prove appropriate, for reasons of costeffectiveness, to exempt for a limited period of time train drivers operating exclusively on the territory of one Member State from application of the provisions of this Directive pertaining to the obligation for such drivers to hold licences and harmonised complementary certificates in conformity with this Directive. The conditions governing any such exemptions should be clearly defined.	(33) Може виявитись доречним, з причин економічної ефективності, звільнити на обмежений період часу машиністів поїздів виключно на території однієї держави-члена від виконання положень цієї Директиви через зобов'язання таких машиністів мати посвідчення та узгоджені додаткові сертифікати відповідно до цієї Директиви. Умови, за яких допускаються будь-які такі виключення, повинні бути чітко визначеними.
(34) A Member State which has no railway system, and no immediate prospect of having one, would be under a disproportionate and pointless obligation if it had to transpose and implement this Directive. Therefore, such Member States should be exempted, for as long as they have no railway system, from the obligation to transpose and implement this Directive,	(34) Держава-член, яка не має системи залізничного сполучення, та в найближчій перспективі не матиме її, нестиме непропорційне та безцільне зобов'язання, якщо вона муситиме прийняти та виконати цю Директиву. Отже, така держава-член звільняється на період часу, допоки вона не матиме системи залізничного сполучення, від зобов'язання прийняти та виконати цю Директиву.
(1) OJ C 321, 31.12.2003, p. 1.	( <sup>1</sup> ) ОВ С 321, 31.12.2003, С.1
HAVE ADOPTED THIS DIRECTIVE:	УХВАЛИЛИ ЦЮ ДИРЕКТИВУ:
<b>CHAPTER I</b>	<b>ГЛАВА 1</b>
<b>OBJECTIVE, SCOPE AND DEFINITIONS</b>	<b>ПРЕДМЕТ, СФЕРА ЗАСТОСУВАННЯ ТА ВИЗНАЧЕННЯ</b>
<i>Article 1</i>	<i>Стаття 1</i>
<b>Objective</b>	<b>Предмет</b>
This Directive lays down the conditions and procedures for the certification of train drivers operating locomotives and trains on the railway system in the Community. It specifies the tasks for which the competent authorities of the Member States, train drivers and other stakeholders in the sector, in particular railway undertakings, infrastructure managers and training centres, are responsible.	Ця Директива встановлює умови та процедури сертифікації машиністів поїздів, які працюють на локомотивах або поїздах у системі залізничного сполучення Співтовариства. В ній зазначаються завдання, за які відповідають компетентні органи держав-членів, машиністи поїздів та інші зацікавлені особи цього сектора, зокрема керівники залізничних підприємств, інфраструктури та навчальні центри.
<i>Article 2</i>	<i>Стаття 2</i>
<b>Scope</b>	<b>Сфера застосування</b>

1. This Directive shall apply to train drivers operating locomotives and trains on the railway system in the Community for a railway undertaking requiring a safety certificate or an infrastructure manager requiring a safety authorisation.	1. Ця Директива застосовується до машиністів поїздів, які працюють на локомотивах та поїздах у системі залізничного сполучення Співтовариства на залізничних підприємствах, що вимагають сертифікат безпеки, або на керівника інфраструктури, що вимагає допуск безпеки.
2. Member States shall not, on the basis of national provisions pertaining to other staff on board freight trains, prevent freight trains from crossing borders or providing domestic transport in their territory.	2. Держави-члени не повинні на підставі національних положень стосовно іншого персоналу у вагонах товарних поїздів заважати товарним поїздам перетинати кордони або подавати свій транспорт на їх територію.
3. Without prejudice to the Article 7, Member States may exclude from the measures they adopt in implementation of this Directive train drivers operating exclusively on:	3. Без шкоди для статті 7 держави-члени можуть виключити із заходів, до яких вони вдаються з метою виконання цієї Директиви, машиністів поїздів, які працюють виключно:
(a) metros, trams and other light rail systems;	(a) на поїздах метро, трамваях та інших легких системах залізничного сполучення;
(b) networks that are functionally separate from the rest of the rail system and are intended only for the operation of local, urban or suburban passenger and freight services;	(b) у мережах, які функціонально відділені від решти системи залізничного сполучення, та спрямовані лише на роботу з надання місцевих, міських, приміських послуг з перевезення пасажирів та товару;
(c) privately owned railway infrastructure that exists solely for use by the infrastructure owners for their own freight operations;	(c) на залізничні підприємства, що знаходяться в приватному володінні, та які існують виключно для використання власниками інфраструктури з метою здійснення їх власних товарних операцій;
(d) sections of track that are temporarily closed to normal traffic for the purpose of maintaining, renewing or upgrading the railway system.	(d) на ділянках колії, які тимчасово закриті для звичайного пересування з причини надання технічного обслуговування, оновлення або вдосконалення системи залізничного сполучення.
<i>Article 3</i>	<i>Стаття 3</i>
<b>Definitions</b>	<b>Визначення</b>
For the purposes of this Directive:	Для потреб цієї Директиви:
(a) ‘competent authority’ means the safety authority referred to in Article 16 of Directive 2004/49/EC;	(a) «компетентний орган» означає орган безпеки, про який йдеться в статті 16 Директиви 2004/49/ЄС;
(b) ‘train driver’ means a person capable and authorised to drive trains, including locomotives, shunting locomotives, work trains, maintenance railway vehicles or trains for the carriage of passengers or goods by rail in an autonomous, responsible and safe manner;	(b) «машиніст поїзда» означає особу, яка спроможна та має дозвіл на керування поїздами, включаючи локомотиви, маневрові локомотиви, робочі поїзди, залізничні транспортні засоби для надання технічного обслуговування або поїзди для перевезення пасажирів або товару залізницею незалежним, відповідальним та безпечним способом;
(c) ‘other crew members performing safety-critical tasks’ means staff on board the train who are not train drivers but who help to ensure the safety of the train and of the passengers and goods being transported;	(c) «інші члени екіпажу, що виконують завдання з особливими вимогами до гарантування безпеки» означає штат у вагонах поїзда, який не включає машиністів поїзда, але який допомагає забезпечувати безпеку поїзда та пасажирів і товару, що перевозиться;
(d) ‘railway system’ means the system composed of the railway infrastructures, comprising lines and fixed installations of the rail system plus the rolling stock of all categories and origin travelling on that infrastructure, as defined in Directives 96/48/EC and 2001/16/EC;	(d) «система залізничного сполучення» означає систему, що охоплює залізничні інфраструктури, які включають лінії та фіксовані установки системи залізничного сполучення, плюс рухомий склад усіх категорій та будь-якого походження, що рухається в такій інфраструктурі, як зазначено в Директивах 96/48/ЄС та 2001/16/ЄС;
(e) ‘infrastructure manager’ means any body or undertaking that is responsible in	(e) «керівник інфраструктури» означає будь-яку особу або підприємство, яке



particular for establishing and maintaining railway infrastructure, or part thereof, as defined in Article 3 of Directive 91/440/EEC, which may also include the management of infrastructure control and safety systems. The functions of the infrastructure manager on a network or on part of a network may be allocated to different bodies or undertakings;	відповідає власне за встановлення та технічне обслуговування інфраструктури залізничного сполучення або його частини, як зазначено в статті 3 Директиви 91/440/ЄС, що також може включати системи гарантування безпеки та контролю інфраструктури. Функції керівника інфраструктури в мережі або частині мережі можуть визначатись різним органам або підприємствам;
(f) 'railway undertaking' means any railway undertaking as defined in Directive 2001/14/EC of the European Parliament and of the Council of 26 February 2001 on the allocation of railway infrastructure capacity and the levying of charges for the use of railway infrastructure (1), and any other public or private undertaking, the activity of which is to provide transport of goods and/or passengers by rail on the basis that the undertaking must ensure traction. The term also includes undertakings which provide traction only;	(f) «залізничне підприємство» означає будь-яке залізничне підприємство, як зазначено в Директиві 2001/14/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 26 лютого 2001 року про розподіл компетенції в інфраструктурі залізничного сполучення та стягнення плати за користування послугами інфраструктури залізничного сполучення (1), та будь-яке інше громадське або приватне підприємство, діяльність якого полягає в наданні послуг з транспортування товару та/або пасажирів залізницею на основі того, що підприємство повинне забезпечити тягу. Ця умова також включає підприємства, які надають послуги лише з тяги;
(g) 'technical specifications for interoperability' or 'TSIs' means the specifications by which each subsystem or part of a subsystem is covered in order to meet the essential requirements and to ensure the interoperability of the trans-European highspeed and conventional rail systems as defined in Directives 96/48/EC and 2001/16/EC;	(g) «технічні умови сумісності», або «ТУС», означає умови, якими кожна підсистема або частина підсистеми керується, щоб відповідати найважливішим вимогам та забезпечити сумісність Транс'європейської системи швидкісного залізничного сполучення та системи звичайного залізничного сполучення, як зазначається в Директивах 96/48/ЄС та 2001/16/ЄС;
(h) 'Agency' means the European Railway Agency established by Regulation (EC) No 881/2004 (2) of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004;	(h) «Агентство» означає Європейське агентство залізничного сполучення, засноване Регламентом (ЄС) № 881/2004 (2) Європейського Парламенту та Ради від 29 квітня 2004 року;
(i) 'safety certificate' means the certificate issued to a railway undertaking by a competent authority in accordance with Article 10 of Directive 2004/49/EC;	(i) «сертифікат безпеки» означає сертифікат, виданий залізничному підприємству компетентним органом згідно з статтею 10 Директиви 2004/49/ЄС;
(j) 'certificate' means the harmonised complementary certificate indicating the infrastructure on which the holder is authorized to drive and the rolling stock which the holder is authorized to drive;	(j) «сертифікат» означає узгоджений додатковий сертифікат, в якому зазначено інфраструктуру, в якій його власник має право водити, та рухомий склад, яким його власник має право керувати;
(1) OJ L 75, 15.3.2001, p. 29. Directive as last amended by Directive 2004/49/EC. (2) OJ L 164, 30.4.2004, p. 1. Corrected version in OJ L 220, 21.6.2004, p. 3.	(1) ОВ L 75, 15.3.2001, С.29. Директива з останніми змінами, внесеними Директивою 2004/49/ЄС. (2) ОВ L 164, 30.4.2004, С. 1. виправлена версія в ОВ L 220, 21.6.2004, С. 3.
(k) 'safety authorisation' means the authorisation issued to an infrastructure manager by a competent authority in accordance with Article 11 of Directive 2004/49/EC;	(к) «дозвіл безпеки» означає дозвіл, наданий керівникові інфраструктури компетентним органом відповідно до статті 11 Директиви 2004/49/ЄС;
(l) 'training centre' means an entity accredited or recognised by the competent authority to give training courses.	(l) «навчальний центр» означає юридичну особу, акредитовану або визнану компетентним органом для проведення навчальних курсів.
<b>CHAPTER II</b>	<b>ГЛАВА II</b>
<b>CERTIFICATION OF DRIVERS</b>	<b>СЕРТИФІКАЦІЯ МАШИНІСТІВ</b>
<i>Article 4</i>	<i>Стаття 4</i>
<b>Community certification model</b>	<b>Модель сертифікації Співтовариства</b>
1. All train drivers shall have the necessary fitness and qualifications to drive trains and shall hold the following documents:	1. Усі машиністи поїздів повинні мати необхідну придатність та кваліфікацію, щоб керувати поїздами, та повинні мати такі документи:

(a) a licence demonstrating that the driver satisfies minimum conditions as regards medical requirements, basic education and general professional skills. The licence shall identify the driver and the issuing authority and shall state the duration of its validity. The licence shall comply with the requirements of Annex I, until the Community certification model is adopted, as provided for in paragraph 4;	(a) посвідчення, яке демонструє, що машиністи задовольняють мінімальним умовам стосовно медичних вимог, базової освіти та загальних професійних вмінь. Посвідчення повинно ідентифікувати машиніста та орган, який її видав, та повинна містити зазначення щодо тривалості своєї дії. Посвідчення повинна відповідати вимогам Додатка I, поки впровадиться модель сертифікації Співтовариства, як передбачено в частині 4.
(b) one or more certificates indicating the infrastructures on which the holder is authorised to drive and indicating the rolling stock which the holder is authorised to drive. Each certificate shall comply with the requirements of Annex I.	(b) один або більше сертифікатів, які зазначають інфраструктури, в яких їх власник має право керувати, та які зазначають рухомий склад, яким їх власник має право керувати. Кожен сертифікат повинен відповідати вимогам Додатка I.
2. However, the requirement to hold a certificate for a specific part of infrastructure shall not apply in the exceptional cases listed hereafter, provided that another train driver who possesses a valid certificate for the infrastructure concerned sits next to the driver during driving:	2. Однак вимоги щодо володіння сертифікатом на певну частину інфраструктури не повинні застосовуватися у виняткових випадках, зазначених нижче, за умови, що інший машиніст поїзда, який має дійсний сертифікат для інфраструктури, про яку йдеться, сидить поруч з машиністом впродовж керування:
(a) when a disturbance of the railway service necessitates the deviation of trains or maintenance of tracks, as specified by the infrastructure manager;	(a) коли перешкоди в наданні послуг з перевезення залізницею спричиняють необхідність зняття поїздів або проведення технічного обслуговування колій, за наказом керівника інфраструктури;
(b) for exceptional, one-off services which use historical trains;	(b) для надання виняткових, одноразових послуг з перевезення на історичних поїздах;
(c) for exceptional, one-off freight services, provided that the infrastructure manager agrees;	(c) для надання виняткових, одноразових послуг з перевезення товару, за умови погодження керівника інфраструктури;
(d) for the delivery or demonstration of a new train or locomotive;	(d) для відправки або демонстрування нового поїзда або локомотива;
(e) for the purposes of training and examining drivers.	(e) з метою навчання та проведення іспитів машиністів.
The use of this possibility shall be a decision of the railway undertaking and may not be imposed by the relevant infrastructure manager or by the competent authority.	Використання такої можливості повинне бути рішенням залізничного підприємства та не може нав'язуватись відповідним керівником інфраструктури або компетентним органом.
Whenever an additional driver is used as provided for above, the infrastructure manager shall be informed beforehand.	Коли залучається інший машиніст, як зазначено вище, керівник інфраструктури має бути поінформований про це заздалегідь.
3. The certificate shall authorise driving in one or more of the following categories:	3. Сертифікат дозволяє керувати в одній або більше таких категоріях:
(a) category A: shunting locomotives, work trains, maintenance railway vehicles and all other locomotives when they are used for shunting;	(a) категорія А: маневрові локомотиви, робочі поїзди, залізничні транспортні засоби з надання технічного обслуговування та всі інші локомотиви, коли вони використовуються для маневрування;
(b) category B: carriage of passengers and/or of goods.	(b) категорія В: перевезення пасажирів та/або товару.
A certificate may contain an authorisation for all categories, covering all codes as referred to in paragraph 4.	Сертифікат може містити дозвіл на всі категорії, включаючи всі коди, про які йдеться в частині 4.
4. By 4 December 2008 the Commission shall adopt, on the basis of a draft prepared by the Agency, a Community model for the licence, the certificate and the certified copy of the certificate, and also determine their physical characteristics, taking into account therein anti-forgery measures. These measures, designed to amend non-essential elements of this Directive by supplementing it, shall be adopted in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in	4. До 4 грудня 2008 року Комісія прийме на основі проекту, підготовленого Агентством, прийме типових зразків посвідчення, сертифіката та засвідченої копії сертифіката Співтовариства, а також визначить їх фізичні характеристики, беручи до уваги в документі заходи від підробки. Такі заходи, розроблені для внесення поправок до несуттєвих елементів цієї Директиви шляхом їх доповнення, приймаються відповідно до скрупульозної нормативної процедури, про яку

Article 32(3). By 4 December 2008, the Commission shall adopt the measures designed to amend non-essential elements of this Directive, by supplementing it, and concerning the Community Codes for the different types in categories A and B as referred to in paragraph 3 of this Article in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 32(3) and on the basis of a recommendation from the Agency.	Йдеться в частині 3 статті 32. До 4 грудня 2008 року Комісія вживе заходів, розроблених для внесення поправок до несуттєвих елементів цієї Директиви шляхом їх доповнення та в тому, що стосується Кодексу Співтовариства для різних типів у категоріях А та В, про що йдеться в частині 3 цієї статті, відповідно до скрупульозної нормативної процедури, по яку йдеться в частині 3 статті 32, та на основі рекомендації Агентства.
<i>Article 5</i>	<i>Стаття 5</i>
<b>Anti-fraud measures</b>	<b>Заходи від підробки</b>
Competent authorities and issuing bodies shall take all necessary steps to avoid the risks of falsification of licences and certificates and tampering with the registers provided for in Article 22.	Компетентні органи та органи, що видають дозволи, повинні вжити всіх необхідних заходів для скасування ризиків фальсифікації посвідчень та сертифікатів та підроблення записів у реєстрах, передбачених у статті 22.
<i>Article 6</i>	<i>Стаття 6</i>
<b>Ownership, language and issuing bodies</b>	<b>Володіння, мова та ограні, що видають посвідчення</b>
1. A licence shall be owned by its holder and shall be issued by the competent authority as defined in Article 3(a). Where a competent authority or its agent issues a licence in a national language which is not a Community language, it shall draw up a bilingual version of the licence using one of the Community languages.	1. Посвідченням має володіти її власник, та вона повинна бути видана компетентним органом влади, як зазначається в частині (а) статті 3. Коли компетентний орган влади або її агент видає посвідчення національною мовою, яка не є мовою Співтовариства, він повинен створити двомовну версію посвідчення, використовуючи одну з мов Співтовариства.
2. A certificate shall be issued by the railway undertaking or the infrastructure manager who employs or contracts the driver. The certificate shall be owned by the undertaking or manager issuing it. However, in accordance with Article 13(3) of Directive 2004/49/EC, drivers shall be entitled to obtain a certified copy. Where a railway undertaking or an infrastructure manager issues a certificate in a national language which is not a Community language, it shall draw up a bilingual version of the certificate using one of the Community languages.	2. Сертифікат повинен видаватись керівником залізничного підприємства або інфраструктури, який наймає або наймає за контрактом машиніста. Сертифікат має залишатись у володінні підприємства або керівника, який його видав. Однак відповідно до частини 3 статті 13 Директиви 2004/49/ЄС машиністи повинні мати право отримати копію сертифіката. Коли керівник залізничного підприємства або інфраструктури видає сертифікат національною мовою, яка не є мовою Співтовариства, він повинен створити двомовну версію сертифіката, використовуючи одну з мов Співтовариства.
<i>Article 7</i>	<i>Стаття 7</i>
<b>Geographical validity</b>	<b>Географічна чинність</b>
1. A licence shall be valid throughout the whole territory of the Community. 2. A certificate shall be valid only on those infrastructures and rolling stock identified on it.	1. Посвідчення чинне на всій території Співтовариства. 2. Сертифікат чинний лише в тих інфраструктурах та на тому рухомому складі, які зазначені в ньому.
<i>Article 8</i>	<i>Стаття 8</i>
<b>Recognition of certification documents of train drivers of third countries</b>	<b>Визнання сертифікаційних документів машиністів поїздів третіх країн</b>
The certification documents of train drivers of a third country operating exclusively on border-crossing sections of a Member State's railway system may be recognised by that Member State in accordance with any bilateral agreements with the third country in question.	Сертифікаційні документи машиністів поїздів третьої країни, які працюють виключно у секторі перетину кордонів системи залізничного сполучення держав-членів, можуть бути визнаними такою державою-членом відповідно до будь-якого двостороннього договору зі згадуваною третьою країною.
CHAPTER III	ГЛАВА III

<b>CONDITIONS FOR OBTAINING THE LICENCE AND THE CERTIFICATE</b>	<b>УМОВИ ОТРИМАННЯ ПОСВІДЧЕННЯ ТА СЕРТИФІКАТА</b>
<i>Article 9</i>	<i>Стаття 9</i>
<b>Minimum requirements</b>	<b>Мінімальні вимоги</b>
1. To obtain a licence, applicants shall satisfy the minimum requirements set out in Articles 10 and 11. To obtain a certificate and for it to remain valid, applicants shall hold a licence and satisfy the minimum requirements set out in Articles 12 and 13.	1. Щоб отримати посвідчення, заявник повинен задовольняти мінімальним вимогам, викладеним у статтях 10 та 11. Щоб отримати сертифікат та щоб він залишався чинним, заявники повинні мати посвідчення та відповідати мінімальним вимогам, викладеним у статтях 12 та 13.
2. A Member State may apply more stringent requirements with regard to the issuing of licences on its own territory. Nevertheless, it shall recognise licences issued by other Member States, in accordance with Article 7.	2. Держава-член може прийняти більш суворі вимоги стосовно видачі посвідчень на своїй власній території. Тим не менш, вона повинна визнати посвідчення, видані іншими державами-членами, відповідно до статті 7.
<b>Section I</b>	<b>Секція I</b>
<b>Licence</b>	<b>Посвідчення</b>
<i>Article 10</i>	<i>Стаття 10</i>
<b>Minimum age</b>	<b>Мінімальний вік</b>
Member States shall prescribe the minimum age of licence applicants, which shall be at least 20 years. However, a Member State may issue licences to applicants from the age of 18 years, the validity of such a licence then being limited to the territory of the issuing Member State.	Держави-члени можуть визначати мінімальний вік заявників які мають посвідчення, який має становити щонайменш 20 років. Однак держава-член може видати посвідчення заявникам віком від 18 років, чинність такої посвідчення тоді буде обмежена чинністю на території держави-члена, що її видала.
<i>Article 11</i>	<i>Стаття 11</i>
<b>Basic requirements</b>	<b>Основні вимоги</b>
1. Applicants shall have successfully completed at least nine years' education (primary and secondary) and have successfully concluded basic training equivalent to level 3 referred to in Council Decision 85/368/EEC of 16 July 1985 on the comparability of vocational training qualifications between the Member States of the European Community (1).	1. Заявники повинні успішно завершити щонайменше дев'ять років освіти (початкової та середньої) та успішно пройти основне навчання, що відповідає рівню 3, про який йдеться в Директиві Ради 85/368/СЕС від 16 липня 1985 року про порівнянність кваліфікацій професійного навчання між державами-членами Європейського Співтовариства (1).
2. Applicants shall provide confirmation of their physical fitness by passing a medical examination conducted by, or under the supervision of — to be decided by the Member State — a medical doctor accredited or recognised in accordance with Article 20. The examination shall cover at least the criteria indicated in sections 1.1, 1.2, 1.3 and 2.1 of Annex II.	2. Заявники надають підтвердження своєї фізичної придатності шляхом проходження медичного огляду, що проводиться безпосередньо медичним лікарем або за його наглядом (за рішенням держави-члена), який акредитований або визнаний відповідно до статті 20. Огляд повинен охоплювати принаймні ті критерії, що зазначені в секціях 1.1, 1.2, 1.3 та 2.1 Додатка II.
3. Applicants shall demonstrate their occupational psychological fitness by passing an examination conducted by, or under the supervision of — to be decided by the Member State — a psychologist or a medical doctor accredited or recognised in accordance with Article 20. The examination shall cover at least the criteria indicated in section 2.2 of Annex II.	3. Заявники демонструють свою професійно-психологічну придатність шляхом проходження іспиту, що проводиться психологом чи медичним лікарем або за його наглядом (за рішенням держави-члена), який акредитований або визнаний відповідно до статті 20. Екзамен повинен охоплювати принаймні ті критерії, які зазначені в секціях 2.2 Додатка II.
4. Applicants shall have demonstrated their general professional competence by passing an examination covering at least the general subjects listed in Annex IV.	4. Заявники повинні продемонструвати свою загальну професійну компетентність шляхом складання іспиту, що охоплює принаймні загальні предмети, зазначені в Додатку IV.
<b>Section II</b>	<b>Секція II</b>
<b>Certificate</b>	<b>Сертифікат</b>

<i>Article 12</i>	<i>Стаття 12</i>
<b>Linguistic knowledge</b>	<b>Знання мов</b>
The linguistic knowledge criterion referred to in Annex VI shall be met for the infrastructure for which the certificate is being applied.	Критерій знання мов, про який йдеться в Додатку VI, повинен задовольнятися для інфраструктури, в якій було подано заявку на отримання сертифіката.
<i>Article 13</i>	<i>Стаття 13</i>
<b>Professional qualifications</b>	<b>Професійна кваліфікація</b>
1. Applicants shall have passed an examination testing their professional knowledge and competence relating to the rolling stock for which the certificate is sought. This examination shall cover at least the general subjects listed in Annex V.	1. Заявники повинні скласти іспит, що перевіряє професійні знання та компетенцію стосовно рухомого складу, сертифікат на керування якого хочуть отримати заявники. Цей іспит повинен охоплювати щонайменше загальні предмети, зазначені в Додатку V.
2. Applicants shall have passed an examination testing their professional knowledge and competence relating to the infrastructures for which the certificate is sought. This examination shall cover at least the general subjects listed in Annex VI. Where appropriate, the examination shall also cover linguistic knowledge, in accordance with section 8 of Annex VI.	2. Заявники повинні скласти іспит, що перевіряє їх професійні знання та компетенцію стосовно інфраструктур, для яких заявники хочуть отримати сертифікат. Цей екзамен повинен охоплювати принаймні загальні предмети, зазначені в секції Додатка VI. Коли це доцільно, іспит включатиме також перевірку знань мов, відповідно до секції 8 Додатка VI.
(1) OJ L 199, 31.7.1985, p. 56.	(1) ОВ L 199, 31.7.1985, С. 56.
3. Applicants shall be trained by the railway undertaking or the infrastructure manager in relation to its safety management system provided for by Directive 2004/49/EC.	3. Заявники повинні бути навченими керівником залізничного підприємства або інфраструктури відповідно до його системи гарантування безпеки, що передбачено Директивою 2004/49/ЄС.
<b>CHAPTER IV</b>	<b>ГЛАВА IV</b>
<b>PROCEDURE FOR OBTAINING THE LICENCE AND THE CERTIFICATE</b>	<b>ПРОЦЕДУРА ОТРИМАННЯ ПОСВІДЧЕННЯ ТА СЕРТИФІКАТА</b>
<i>Article 14</i>	<i>Стаття 14</i>
<b>Obtaining a licence</b>	<b>Отримання посвідчення</b>
1. The competent authority shall publish the procedure to be followed for obtaining a licence.	1. Компетентний орган повинен опублікувати процедуру, якої потрібно дотримуватись для одержання посвідчення.
2. All licence applications shall be lodged with the competent authority by the candidate driver or any entity on his behalf.	2. Усі заявки на одержання посвідчення повинні передаватись компетентному органу кандидатам-машиністом або будь-якою особою від його імені.
3. Applications submitted to the competent authority may be for the grant of a new licence, the updating of licence particulars, a renewal or a duplicate.	3. Заявки, подані компетентним органам, можуть бути на видачу нової посвідчення, на доповнення деталей, оновлення або виготовлення копії.
4. The competent authority shall issue the licence as soon as possible and no later than one month after receiving all the necessary documents.	4. Компетентний орган повинен видати посвідчення настільки швидко, наскільки це можливо, але не пізніше одного місяця після отримання всіх необхідних документів.
5. A licence shall be valid for 10 years, subject to Article 16(1).	5. Посвідчення повинно бути чинною впродовж 10 років, як зазначено в частині 1 статті 16.
6. A licence shall be issued in a single original. Any duplication of a licence, other than by the competent authority where a duplicate is requested, shall be prohibited.	6. Посвідчення повинно видаватись в одному екземплярі. Будь-яке копіювання посвідчення, крім здійснення цього компетентними органами для місць, де вимагають копію, заборонено.
<i>Article 15</i>	<i>Стаття 15</i>
<b>Obtaining a certificate</b>	<b>Отримання сертифіката</b>

Each railway undertaking and infrastructure manager shall set up its own procedures for issuing and updating certificates in accordance with this Directive, as part of its safety management system, as well as appeals procedures allowing drivers to request a review of a decision relating to the issue, updating, suspension or withdrawal of a certificate.	Кожен керівник залізничного підприємства та інфраструктури повинен встановити свої власні процедури видачі та доповнення сертифікатів відповідно до цієї Директиви як частину своєї системи гарантування безпеки, а також оголошує процедури, що дозволяють машиністам подавати запит про перегляд рішення стосовно видачі, поновлення, призупинення або скасування сертифіката.
In the event of disagreement, the parties may appeal to the competent authority or any independent appeal body.	У випадку відсутності консенсусу сторони можуть звертатись до компетентних органів або будь-якого незалежного апеляційного органу.
Railway undertakings and infrastructure managers shall update, without delay, a certificate whenever the certificate holder has obtained additional authorisations relating to rolling stock or infrastructure.	Керівники залізничних підприємств та інфраструктури повинні поновлювати без затримки сертифікат незалежно від того, де його власник отримав додаткові дозволи стосовно рухомого складу або інфраструктури.
<i>Article 16</i>	<i>Стаття 16</i>
<b>Periodic checks</b>	<b>Періодичні перевірки</b>
1. In order for a licence to remain valid, its holder shall undergo periodic examinations and/or tests relating to the requirements referred to in Article 11(2) and (3). With regard to medical requirements, the minimum frequency shall be observed in accordance with the provisions of section 3.1 of Annex II. These medical checks shall be conducted by, or under the supervision of, medical doctors accredited or recognised in accordance with Article 20. As far as general professional knowledge is concerned, the provisions of Article 23(8) shall apply.	1. Щоб посвідчення залишалось чинним, його власник повинен проходити періодичні іспити та/або тести стосовно вимог, про які йдеться в частинах 2 та 3 статті 11. Щодо медичних вимог, то необхідно дотримуватись мінімальної частоти відповідно до положень секції 3.1 Додатка II. Такі медичні перевірки повинні проводитись медичним лікарем або за його наглядом (за рішенням держави-члена), який акредитований або визнаний відповідно до статті 20. Оскільки вони стосуються і загальних професійних знань, то повинні застосовуватись положення частини 8 статті 23.
When renewing a licence, the competent authority shall verify in the register provided for in Article 22(1)(a) that the driver has met the requirements referred to in the first subparagraph of this paragraph.	При поновленні посвідчення компетентний орган влади повинен перевірити в реєстрі, як передбачено пунктом (а) частини 1 статті 22, що машиніст відповідає вимогам, про які йдеться в першому параграфі цієї частини.
2. In order for a certificate to remain valid, its holder shall undergo periodic examinations and/or tests relating to the requirements referred to in Articles 12 and 13. The frequency of those examinations and/or tests shall be determined by the railway undertaking or the infrastructure manager employing or contracting the driver in accordance with its own safety management system, and respect the minimum frequencies set out in Annex VII.	2. Для того, щоб сертифікат залишався чинним, його власник повинен складати періодичні іспити та/або проходити тести, про які йдеться у вимогах, зазначених у статтях 12 та 13. Частота таких екзаменів та/або тестів повинна визначатись керівником залізничного підприємства або інфраструктури, що наймає або наймає за контрактом машиніста, відповідно до своєї власної системи гарантування безпеки, та повинна відповідати мінімальній частоті, зазначеній в Додатку VII.
For each of these checks the issuing body shall confirm by a statement on the certificate and in the register provided for in Article 22(2)(a) that the driver has met the requirements referred to in the first subparagraph of this paragraph.	Для кожної такої перевірки орган, що видає дозволи, повинен підтвердити записом у сертифікаті та в реєстрі, передбаченій пунктом (а) частини 2 статті 22, що машиніст відповідає вимогам, про які йдеться в першому пункті цієї частини.
3. Where a periodic check is missed or gives a negative result, the procedure laid down in Article 18 shall be applied.	3. Якщо періодичну перевірку було пропущено або її результат негативний, повинна застосовуватись процедура, викладена в статті 18.
<i>Article 17</i>	<i>Стаття 17</i>
<b>Cessation of employment</b>	<b>Припинення працевлаштування</b>
When a driver ceases to work for a railway undertaking or an infrastructure manager, it shall inform the competent authority without delay.	Коли машиніст припиняє працювати на керівника залізничного підприємства або інфраструктури, про це негайно необхідно повідомити компетентний орган влади.
The licence shall remain valid, provided that the conditions in Article 16(1) remain fulfilled.	Посвідчення залишається чинним за дотримання умов частини 1 статті 16.

<p>A certificate shall become invalid when its holder ceases to be employed as a driver. However, the holder shall receive a certified copy of it and of all documents providing evidence of his training, qualifications, experience and professional competences.</p> <p>When issuing a certificate to a driver, a railway undertaking or infrastructure manager shall take account of all those documents.</p>	<p>Сертифікат втратить свою чинність, коли його власник перестав бути працевлаштованим як машиніст. Однак власник повинен отримати засвідчену його копію та всі документи, що підтверджують очевидність його навчання, кваліфікацій, досвіду та професійної компетентності. При видачі сертифіката машиністові керівник залізничного підприємства або інфраструктури повинен врахувати всі ці документи.</p>
<p style="text-align: center;"><i>Article 18</i></p> <p style="text-align: center;"><b>Monitoring of drivers by railway undertakings and infrastructure managers</b></p>	<p style="text-align: center;"><i>Стаття 18</i></p> <p style="text-align: center;"><b>Контролювання машиністів керівниками залізничних підприємств та інфраструктури</b></p>
<p>1. Railway undertakings and infrastructure managers shall be required to ensure, and to check, that the licences and certificates of the drivers they employ or contract are valid.</p>	<p>1.Завданням керівників залізничних підприємств та інфраструктури повинно бути забезпечення та перевірка чинності посвідчень та сертифікатів машиністів, яких вони наймають або наймають на контрактній основі.</p>
<p>They shall set up a system for monitoring their drivers. If the results of such monitoring call into question a driver's competence for the job and the continuing validity of his licence or certificate, railway undertakings and infrastructure managers shall immediately take the necessary action.</p>	<p>Вони повинні встановити систему контролювання (моніторингу) своїх машиністів. Якщо результати такого контролю ставлять під сумнів компетентність машиніста стосовно його роботи та продовження чинності цього посвідчення або сертифіката, керівники залізничних підприємств або інфраструктури повинні негайно вжити необхідних заходів.</p>
<p>2. If a driver considers that his state of health calls into question his fitness for the job, he shall immediately inform the railway undertaking or infrastructure manager, whichever is appropriate.</p>	<p>2.Якщо машиніст вважає, що його стан здоров'я ставить під сумнів його придатність для роботи, він повинен негайно сповістити про це відповідного керівника залізничного підприємства або інфраструктури</p>
<p>As soon as a railway undertaking or infrastructure manager is aware or is informed by a medical doctor that the health of a driver has deteriorated to a point where his fitness for the job is called into question, it shall immediately take the necessary action, including the examination described in section 3.1 of Annex II and, if necessary, the withdrawal of the certificate and the updating of the register provided for in Article 22(2). Furthermore, it shall ensure that at no time during their service drivers are under the influence of any substance which is likely to affect their concentration, attention or behaviour. The competent authority shall be informed without delay of any cases of work incapacity of more than three months.</p>	<p>Як тільки залізничне підприємство або менеджер інфраструктури попереджається або інформується медичним працівником про те, що здоров'я машиніста погіршилось у розумінні того, що його придатність для роботи ставиться під сумнів, він повинен негайно вжити необхідних заходів, включаючи проведення іспиту, описаного в секції 3.1 Додатка II, та, якщо необхідно, вилучити сертифікат та поновити запис у реєстрі, передбаченому в частині 2 статті 22. Більш того, він повинен забезпечити, щоб ніколи впродовж своєї служби машиністи не перебували під впливом будь-якої речовини, яка може погіршити їх концентрацію, увагу або поведінку. Компетентний орган повинен бути без затримки проінформованим про будь-які випадки непрацездатності тривалістю більше трьох місяців.</p>
<p style="text-align: center;">CHAPTER V</p>	<p style="text-align: center;">ГЛАВА 4</p>
<p style="text-align: center;"><b>TASKS AND DECISIONS OF THE COMPETENT AUTHORITY</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>ЗАВДАННЯ ТА РІШЕННЯ КОМПЕТЕНТНОГО ОРГАНУ ВЛАДИ</b></p>
<p style="text-align: center;"><i>Article 19</i></p>	<p style="text-align: center;"><i>Стаття 19</i></p>
<p style="text-align: center;"><b>Tasks of the competent authority</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Завдання компетентного органу</b></p>
<p>1. The competent authority shall fulfil the following tasks in a transparent and non-discriminatory manner:</p>	<p>1.Компетентний орган повинен виконувати нижчезазначені завдання прозоро та без дискримінації:</p>
<p>(a) issuing and updating licences, and providing duplicates, as provided for in Articles 6 and 14;</p>	<p>(a) видавати та поновлювати посвідчення та виготовлювати дублікати, як передбачено в статтях 6 та 14;</p>
<p>(b) ensuring periodic examinations and/or tests as provided for in Article 16(1);</p>	<p>(b) забезпечувати проведення періодичних іспитів/та тестувань, як передбачено</p>

	в частині 1 статті 16;
(c) suspending and withdrawing licences, and notifying the issuing body of reasoned requests for the suspension of certificates, as provided for in Article 29;	(c) подовжувати термін дії та вилучати посвідчення, а також сповіщати органи, що видають дозволи, про обґрунтовані запити на продовженні терміну дії сертифікатів, як передбачено в статті 29;
(d) if so designated by the Member State, recognising persons or bodies as provided for in Articles 23 and 25;	(d) якщо визначено державою-членом, визнавати осіб або органи, як передбачено в статтях 23 та 25;
(e) ensuring that a register of persons and bodies accredited or recognised as provided for in Article 20 is published and updated;	(e) забезпечувати публікацію та поновлення реєстру акредитованих або визнаних осіб та органів, як передбачено в статті 20;
(f) keeping and updating a register of licences as provided for in Articles 16(1) and 22(1);	(f) вести та поновлювати реєстр посвідчень, як передбачено в частині 1 статті 16 та частині 1 статті 22;
(g) monitoring the drivers' certification process as provided for in Article 26;	(g) контролювати процес сертифікації машиністів, як передбачено в статті 26;
(h) carrying out inspections as provided for in Article 29;	(h) проводити огляди, як передбачено в статті 29;
(i) establishing national criteria for examiners as provided for in Article 25(5).	(i) встановлювати національні критерії для екзаменаторів, як передбачено в частині 5 статті 25.
The competent authority shall respond quickly to requests for information and present any requests for additional information without delay when preparing licences.	Компетентний орган повинен швидко відповідати на запити інформації та без затримки подавати запит на додаткову інформацію при підготовці посвідчень.
2. The competent authority shall not delegate the tasks referred to in points (c), (g) and (i) of paragraph 1 to third parties.	2. Компетентний орган не повинен передавати виконання завдань, зазначених у підпунктах (c), (g) та (i) частини 1, третім сторонам.
3. Any delegation of tasks shall be transparent and nondiscriminatory and shall not give rise to a conflict of interests.	3. Будь-яка передача завдань повинна бути прозорою та не повинна дискримінувати, а також не повинна породжувати конфлікт інтересів.
4. Where a competent authority delegates or contracts tasks referred to in points (a) or (b) of paragraph 1 to a railway undertaking, at least one of the following conditions shall be complied with:	4. Коли компетентний орган делегує або передає на контрактній основі завдання, про які йдеться в пунктах (a) або (b) частини 1, залізничному підприємству, повинні виконуватись принаймні одна з нижчезазначених умов:
(a) the railway undertaking issues licences only to its own drivers;	(a) Залізничне підприємство видає посвідчення тільки своїм машиністам;
(b) the railway undertaking does not enjoy exclusivity in the territory concerned for any of the delegated or contracted tasks.	(b) Залізничне підприємство користується будь-яким з делегованих або переданих на контрактній основі прав не лише на підвідомчій йому території.
5. Where a competent authority delegates or contracts tasks, the authorised representative or contractor shall be required, in performing such tasks, to comply with the obligations imposed on competent authorities by this Directive.	5. Коли компетентний орган делегує або передає на контрактній основі завдання, необхідно зобов'язати уповноваженого представника або підрядника у виконанні таких завдань дотримуватись зобов'язань, які накладаються на компетентні органи цією Директивою.
6. Where a competent authority delegates or contracts tasks, it shall set up a system for checking how those tasks have been carried out and shall ensure that the conditions laid down in paragraphs 2, 4 and 5 are complied with.	6. Коли компетентний орган делегує або передає на контрактній основі завдання, необхідно зобов'язати уповноваженого представника або підрядника у виконанні таких завдань дотримуватись зобов'язань, які накладаються на компетентні органи цією Директивою.
<i>Article 20</i>	<i>Стаття 20</i>
<b>Accreditation and recognition</b>	<b>Акредитація та визнання</b>
1. Persons or bodies accredited under this Directive shall be accredited by an accreditation body appointed by the Member State concerned. The accreditation process shall be based on criteria of independence, competence and impartiality,	1. 1. Особи або органи, акредитовані за цією Директивою, повинні бути акредитованими сертифікаційним органом, призначеним відповідною державою-членом. Процес акредитації повинен базуватись на критеріях незалежності,



such as the relevant EN 45 000 series European standards and on the evaluation of a dossier submitted by candidates which provides appropriate evidence of their skills in the area in question.	компетентності та об'єктивності, таких як відповідні європейські стандарти серії EN 45 000, та на оцінці справи, переданої кандидатами, яка надає відповідні докази їх умінь у цій сфері;
2. As an alternative to the accreditation provided for in paragraph 1, a Member State may provide that persons or bodies recognized under this Directive shall be recognised by the competent authority or a body appointed by the Member State concerned. Recognition shall be based on criteria of independence, competence and impartiality. However, in cases when the particular competence sought is extremely rare, an exception to this rule shall be allowed after a positive opinion is given by the Commission in accordance with the regulatory procedure referred to in Article 32(2).	2. Як альтернатива акредитації, передбаченої в частині 1, держава-член може забезпечити визнання осіб або органів, встановлених за цією Директивою, компетентними органами, призначеними відповідною державою-членом. Визнання повинне базуватись на критеріях незалежності, компетентності та об'єктивності. Однак у випадках, коли необхідна особлива компетенція виявляється великою рідкістю, дозволяється зробити виняток до цього правила після отримання позитивного рішення Комісії щодо нормативної процедури, про яку йдеться в частині 2 статті 32.
The criterion of independence does not apply in the case of the training referred to in Article 23(5) and (6).	Критерій незалежності не застосовується у випадку навчання, про яке йдеться в частинах 5 та 6 статті 23.
3. The competent authority shall ensure the publication and updating of a register of persons and bodies which have been accredited or recognised under this Directive.	3. Компетентний орган повинен забезпечити публікацію та поновлення інформації в реєстрі про осіб або органи, які були акредитовані або визнані за цією Директивою.
<i>Article 21</i>	<i>Стаття 21</i>
<b>Decisions of the competent authority</b>	<b>Рішення компетентного органу</b>
1. The competent authority shall state the reasons for its decisions.	1. Компетентний орган повинен зазначити причини прийняття своїх рішень.
2. The competent authority shall ensure that an administrative appeals procedure is set up allowing employers and drivers to request a review of a decision relating to any application under this Directive.	2. Компетентний орган повинен забезпечити процедуру апеляції на рішення адміністративних органів, яка б дозволяла робітникам та машиністам подавати запит про перегляд рішення стосовно будь-якої заяви, поданої відповідно до цієї Директиви.
3. Member States shall take the necessary steps to ensure judicial review of the decisions taken by a competent authority.	3. Держави-члени повинні вжити всіх необхідних заходів, щоб забезпечити юридичний перегляд рішень, прийнятих компетентним органом.
<i>Article 22</i>	<i>Стаття 22</i>
<b>Registers and exchange of information</b>	<b>Реєстр та обмін інформацією</b>
1. The competent authorities shall be required to:	1. Необхідно, щоб компетентні органи:
(a) keep a register of all licences issued, updated, renewed, amended, expired, suspended, withdrawn or reported lost, stolen or destroyed. This register shall contain the data prescribed in section 4 of Annex I for every licence, which shall be accessible using the national number allotted to each driver. It shall be regularly updated;	(a) Вели реєстр усіх виданих, поновлених, оновлених, скорегованих, завершених, продовжених, вилучених або заявлених зниклими, украденими або знищеними посвідчень. Такий реєстр повинен містити дані, зазначені в секції 4 Додатка I для кожної посвідчення, яку можна ідентифікувати за національним номером, присвоєному кожному машиністові. Він повинен регулярно поновлюватись.
(b) supply, upon reasoned request, information on the status of such licences to the competent authorities of the other Member States, the Agency or any employer of drivers.	(b) Надавали, за обґрунтованим запитом, інформацію про статус таких посвідчень компетентним органам іншої держави-члена, Агентству або іншому роботодавцю машиністів.
2. Each railway undertaking and infrastructure manager shall be required to:	2. Необхідно, щоб кожен керівник залізничного підприємства та інфраструктури:
(a) keep a register, or ensure that a register is kept, of all certificates issued, updated, renewed, amended, expired, suspended, withdrawn or reported lost, stolen or	(a) Вів реєстр або забезпечив ведення реєстрації всіх сертифікатів, що були видані, поновлені, змінені, які є завершеними, подовженими, вилученими або

destroyed. This register shall contain the data prescribed in section 4 of Annex I for every certificate, as well as data relating to the periodic checks provided for in Article 16. It shall be regularly updated;	заявленими як зниклі, украдені або знищені. Цей реєстр повинна містити дані, зазначені в секції 4 Додатка I для кожного сертифіката, а також дані стосовно періодичних перевірок, передбачених у статті 16. Реєстр повинен періодично поновлюватись:
(b) cooperate with the competent authority of the Member State where they are domiciled in order to exchange information with the competent authority and give it access to data required;	(b) Співпрацював з компетентним органом влади держави-члена, в якій вони знаходяться, щоб обмінюватись інформацією з компетентним органом та надавати доступ до необхідної інформації;
(c) supply information on the content of such certificates to the competent authorities of the other Member States upon their request, when this is required as a consequence of their transnational activities.	(c) Надавав інформацію про зміст таких сертифікатів компетентним органам влади інших держав-членів за їх запитом, коли така інформація необхідна внаслідок їх транснаціональної діяльності.
3. Train drivers shall have access to the data concerning them which is stored in the registers of competent authorities and of railway undertakings, and shall be provided with a copy of that data on request.	3. Машиністи поїздів повинні мати доступ до даних стосовно них самих, які зберігаються в реєстрах компетентних органів та залізничних підприємств, та їм повинна надаватись копія таких даних на їх запит.
4. The competent authorities shall cooperate with the Agency in order to ensure the interoperability of the registers provided for in paragraphs 1 and 2.	4. Компетентні органи співпрацюють з Агентством, щоб забезпечити сумісність реєстрів, передбачених у частинах 1 та 2.
To this end, by 4 December 2008, the Commission shall adopt, on the basis of a draft prepared by the Agency, the basic parameters of the registers to be set up, such as data to be recorded, their format and the data exchange protocol, access rights, the duration of data retention and the procedures to be followed in cases of bankruptcy. These measures, designed to amend non-essential elements of this Directive by supplementing it, shall be adopted in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 32(3).	З цією метою до 4 грудня 2008 року Комісія прийме, на основі проекту, підготовленого Агентством, прийме основні параметри реєстрів, які необхідно буде ввести, такі як дані, які необхідно вносити, їх формат та протокол обміну даними, права доступу, тривалість зберігання даних та процедури, які необхідно виконувати у випадку банкрутства. Такі заходи, розроблені для внесення поправок до несуттєвих елементів цієї Директиви шляхом її доповнення, повинні бути прийняті відповідно до нормативної процедури зі скрупульозністю, про яку йдеться в частині 3 статті 32.
5. The competent authorities, infrastructure managers and railway undertakings shall ensure that the registers provided for in paragraphs 1 and 2 and the modes of operation of such registers comply with Directive 95/46/EC.	5. Керівники компетентних органів, інфраструктури та залізничних підприємств повинні забезпечити, щоб реєстри, передбачені в параграфах 1 та 2, та способи використання таких реєстрів відповідали Директиві 95/46/ЄС.
6. The Agency shall ensure that the system set up in paragraph 2(a) and (b) complies with Regulation (EC) No 45/2001.	6. Агентство повинне забезпечити відповідність системи, зазначеної в частинах 2(a) та (b), Регламенту (ЄС) № 45/2001.
<b>CHAPTER VI</b>	<b>ГЛАВА VI</b>
<b>TRAINING AND EXAMINATION OF DRIVERS</b>	<b>НАВЧАННЯ ТА ЕКЗАМЕНИ ДЛЯ МАШИНІСТІВ</b>
<i>Article 23</i>	<i>Стаття 23</i>
<b>Training</b>	<b>Навчання</b>
1. The training of drivers shall include a part relating to the licence and reflecting general professional knowledge as described in Annex IV, and a part relating to the certificate and reflecting specific professional knowledge, as described in Annexes V and VI.	1. Навчання машиністів повинне включати частину, що стосується посвідчення та яке відображає загальні професійні знання, як описано в Додатку IV, та частину, що стосується сертифіката та відображення спеціальних професійних знань, як зазначено в Додатках V та VI.
2. The training method shall satisfy the criteria laid down in Annex III.	2. Метод навчання повинен задовольняти критерії, викладені в Додатку III.
3. The detailed training objectives are defined in Annex IV for the licence, and in Annexes V and VI for the certificate. These detailed training objectives may be supplemented by either:	3. Детальні навчальні цілі для отримання посвідчення зазначені в Додатку IV, а для отримання сертифіката – в Додатках V та VI. Такі детальні цілі навчання можуть доповнюватись:

(a) the relevant TSIs adopted in accordance with Directive 96/48/EC or Directive 2001/16/EC. In this case, the Commission shall ensure consistency between the TSIs and Annexes IV, V and VI; or	(a) Відповідними ТУС, прийнятими згідно з Директивою 96/48/ЄС або Директивою 2001/16/ЄС. В такому випадку Комісія повинна забезпечити погодженість між ТУС та Додатками IV, V та VI; або
(b) the criteria proposed by the Agency pursuant to Article 17 of Regulation (EC) No 881/2004. These criteria, designed to amend non-essential elements of this Directive by supplementing it, shall be adopted in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 32(3).	(b) Критеріями, запропонованими Агентством відповідно до статті 17 Регламенту (ЄС) № 881/2004. Ці критерії, розроблені для внесення поправок до несуттєвих елементів цієї Директиви шляхом її доповнення, повинні бути прийняті відповідно до нормативної процедури зі скрупульозністю, про яку йдеться в частині 3 статті 32.
4. Pursuant to Article 13 of Directive 2004/49/EC, Member States shall take steps to ensure that candidate drivers have fair and non-discriminatory access to the training needed to fulfil the conditions for obtaining the licence and the certificate.	4. Відповідно до статті 13 Директиви 2004/49/ЄС держави-члени повинні вживати заходів для забезпечення того, щоб кандидати-машиністи мали справедливий та позбавлений дискримінації доступ до навчання, яке необхідно пройти кандидатам, щоб отримати посвідчення та сертифікат.
5. Training tasks relating to general professional knowledge as provided for in Article 11(4), linguistic knowledge as provided for in Article 12 and professional knowledge relating to rolling stock as provided for in Article 13(1) shall be performed by persons or bodies accredited or recognised in accordance with Article 20.	5. Навчальні завдання стосовно загальних професійних знань, як передбачено частиною 4 статті 11, знання мов, як передбачено статтею 12, та професійних знань, що стосуються рухомого складу, як передбачено в частині 1 статті 13, повинні бути розроблені акредитованими або визнаними особами чи органами відповідно до статті 20.
6. Training tasks relating to infrastructure knowledge as provided for in Article 13(2), including route knowledge and operating rules and procedures, shall be performed by persons or bodies accredited or recognised by the Member State where the infrastructure is located.	6. Навчальні завдання стосовно знання інфраструктури, як передбачено в частині 2 статті 13, включаючи знання маршруту та правила й процедури експлуатації, повинні бути розроблені особами або органами, акредитованими або визнаними державою-членом, де знаходиться інфраструктура.
7. With regard to licences, the general system for the recognition of professional qualifications established by Directive 2005/36/EC shall continue to apply to the recognition of the professional qualifications of drivers who are nationals of a Member State and have obtained their training certificate in a third country.	7. Стосовно посвідчень загальна система визнання професійної кваліфікації, встановлена Директивою 2005/36/ЄС, продовжує поширюватись на визнання професійної кваліфікації машиністів, які є підданими держави-члена та отримали свій сертифікат про проходження навчання в третій країні.
8. A process of continuous training shall be set up in order to ensure that staff competences are maintained, in accordance with point 2(e) of Annex III to Directive 2004/49/EC.	8. Повинен бути визначений процес тривалого навчання для забезпечення досягнення компетентності персоналу відповідно до частини (e) підпункту 2 Додатка III до Директиви 2004/49/ЄС,
<i>Article 24</i>	<i>Стаття 24</i>
<b>Cost of training</b>	<b>Вартість навчання</b>
1. Member States shall ensure that the necessary measures are taken in order to ensure that investments made by a railway undertaking or an infrastructure manager for the training of a driver do not unduly benefit another railway undertaking or infrastructure manager in the case where that driver voluntarily leaves the former for the latter railway undertaking or infrastructure manager.	1. Держави-члени повинні гарантувати вжиття необхідних засобів з метою забезпечення того, щоб інвестиції, зроблені залізничним підприємством або менеджером інфраструктури в навчання машиніста, не були незаконно використані іншим менеджером залізничного підприємства або інфраструктури, у випадку, коли такий машиніст за своїм бажанням залишає попереднього взамін на наступного керівника залізничного підприємства або інфраструктури.
2. Particular attention shall be paid to the implementation of this Article in the report provided for in Article 33, in particular as regards point (f) thereof.	2. Особливу увагу необхідно приділити виконанню цієї статті у звіті, передбаченому в статті 33, особливо щодо її підпункту (f).
<i>Article 25</i>	<i>Стаття 25</i>
<b>Examinations</b>	<b>Екзамени</b>

1. The examinations and examiners intended for the purpose of checking the requisite qualifications shall be determined:	1. Необхідно проводити екзамени та призначати екзаменаторів з метою перевірити необхідну кваліфікацію:
(a) for the part relating to the licence: by the competent authority when laying down the procedure to be followed to obtain a licence in accordance with Article 14(1);	(a) Для частини, що стосується посвідчення: компетентним органом, коли зазначена процедура, яку необхідно виконувати для отримання посвідчення відповідно до частини 1 статті 14;
(b) for the part relating to the certificate: by the railway undertaking or the infrastructure manager when laying down the procedure to be followed to obtain a certificate in accordance with Article 15.	(b) Для частини, що стосується сертифіката: керівником залізничного підприємства або інфраструктури, коли зазначена процедура, якої необхідно дотримуватись для отримання посвідчення сертифіката відповідно до статті 15.
2. The examinations referred to in paragraph 1 shall be overseen by competent examiners, accredited or recognised in accordance with Article 20, and shall be organised in such a way as to avoid any conflict of interest.	2. Екзамени, про які йдеться в частині 1, повинні бути переглянуті компетентними екзаменаторами, акредитованими або визнаними відповідно до статті 20, та повинні бути організовані таким чином, щоб уникнути конфлікту інтересів.
3. Infrastructure knowledge evaluation, including route knowledge and operation rules, shall be performed by persons or bodies accredited or recognised by the Member State where the infrastructure is located.	3. Оцінка знань інфраструктури, включаючи знання маршруту та правила роботи, повинна виконуватись особами або органами, акредитованими або визнаними державою-членом, в якій знаходиться інфраструктура.
4. The examinations referred to in paragraph 1 shall be organized in such a way that any conflict of interests is avoided, without prejudice to the possibility that the examiner may belong to the railway undertaking or infrastructure manager issuing the certificate.	4. Екзамени, про які йдеться в частині 1, повинні бути організованими таким чином, щоб уникнути будь-якого конфлікту інтересів, не перешкоджаючи можливості того, що екзаменатор може належати до керівника залізничного підприємства або інфраструктури, що видає сертифікат.
5. The choice of examiners and examinations may be subject to Community criteria established on the basis of a draft prepared by the Agency. These measures, designed to amend non-essential elements of this Directive by supplementing it, shall be adopted in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 32(3). On imperative grounds of urgency, the Commission may have recourse to the urgency procedure referred to in Article 32(4).	5. Вибір екзаменаторів та екзаменів може підлягати критеріям Співтовариства, встановлених на основі проекту, підготовленого Агентством. Ці заходи, розроблені для внесення поправок до несуттєвих елементів цієї Директиви шляхом її доповнення, повинні прийматися відповідно до нормативної процедури зі скрупульозністю, про яку йдеться в частині 3 статті 32. На примусових засадах терміновості Комісія може звертатись за допомогою до термінової процедури, про яку йдеться в частині 4 статті 32.
In the absence of such Community criteria, the competent authorities shall establish national criteria.	За відсутності таких критеріїв Співтовариства встановлювати національні критерії повинні компетентні органи.
6. There shall be theoretical and practical examinations at the end of the training course. Driving ability shall be assessed during driving tests on the network. Simulators may also be used for examining the application of operational rules and driver performance in particularly difficult situations.	6. Наприкінці навчального курсу повинні бути проведені теоретичні та практичні іспити. Здатність водити повинна оцінюватись упродовж тестів на керування в мережі. Також можуть використовуватись імітатори для перевірки використання правил роботи та здатності водити в особливо складних ситуаціях.
<b>CHAPTER VII</b>	<b>ГЛАВА VII</b>
<b>ASSESSMENT</b>	<b>ОЦІНКА</b>
<i>Article 26</i>	<i>Стаття 26</i>
<b>Quality standards</b>	<b>Стандарти якості</b>
The competent authorities shall ensure that all activities associated with training, the assessment of skills and the updating of licences and certificates are the subject of continuous monitoring under a quality standards system. This shall not apply to activities already covered by the safety management systems put in place by railway undertakings and infrastructure managers in accordance Directive 2004/49/EC.	Компетентні органи повинні забезпечити, щоб уся діяльність, яка стосується оцінки вмінь та поновлення посвідчень та сертифікатів, підлягала постійному контролю за системою стандартів якості. Це не повинно стосуватись діяльності, що вже була здійснена системами гарантування безпеки, введеними в дію керівниками залізничних підприємств або інфраструктури відповідно до

	Директиви 2004/49/ЄС.
<i>Article 27</i>	<i>Стаття 27</i>
<b>Independent assessment</b>	<b>Незалежне оцінювання</b>
1. An independent assessment of the procedures for the acquisition and assessment of professional knowledge and competences, and of the system for the issuing of licences and certificates, shall be carried out in each Member State at intervals of not more than five years. This shall not apply to activities already covered by the safety management systems put in place by railway undertakings and infrastructure managers in accordance with Directive 2004/49/EC. The assessment shall be carried out by qualified persons who are not themselves involved in the activities concerned.	1. Незалежне оцінювання процедур набуття та оцінювання професійних знань і компетентності та системи видачі посвідчень і сертифікатів повинно здійснюватись у кожній державі-члені з інтервалами не більш п'яти років. Це не повинно стосуватись діяльності, уже здійсненої системами гарантування безпеки, введеними в дію керівниками залізничних підприємств та інфраструктури відповідно до Директиви 2004/49/ЄС. Оцінювання повинне здійснюватись кваліфікованими особами, які не були самовільно залучені до такої діяльності.
2. The results of these independent assessments shall be duly documented and brought to the attention of the competent authorities concerned. If necessary, Member States shall take appropriate measures to remedy any shortcomings brought to light by the independent assessment.	2. Результати такого незалежного оцінювання повинні бути належним чином задокументовані та взяті до уваги відповідними компетентними органами. Якщо необхідно, держави-члени повинні вжити відповідних заходів, щоб виправити будь-які недоліки, виявлені незалежним оцінюванням.
CHAPTER VIII	ГЛАВА VIII
<b>OTHER CREW MEMBERS</b>	<b>ІНШІ ЧЛЕНИ ЕКІПАЖУ</b>
<i>Article 28</i>	<i>Стаття 28</i>
<b>Report on other crew members</b>	<b>Звітування перед іншими членами екіпажу</b>
1. The Agency shall, in a report to be presented by 4 June 2009, and taking into account the TSI on operation and traffic management developed under Directives 96/48/EC and 2001/16/EC, identify the profile and tasks of other crew members performing safety-critical tasks whose professional qualifications accordingly contribute to railway safety which should be regulated at Community level by means of a system of licences and/or certificates which may be similar to the system established by this Directive.	1. Агентство повинне у звіті, який необхідно надати до 4 червня 2009 року, та беручи до уваги ТУС про управління роботою та транспортними операціями, що розроблені відповідно до Директив 96/48/ЄС та 2001/16/ЄС, зазначити профіль та завдання інших членів екіпажу, які виконують завдання з особливими вимогами до гарантування безпеки, чия професійна кваліфікація відповідно сприяє безпеці залізниці, яка повинна регулюватись на рівні Співтовариства шляхом системи посвідчень та/або сертифікатів, які можуть бути подібними до системи, встановленої цією Директивою.
2. On the basis of this report the Commission shall, by 4 June 2010, present a report and, if appropriate, bring forward a legislative proposal on a certification system for the other crew members referred to in paragraph 1.	2. На основі цього звіту Комісія повинна до 4 червня 2010 року передати звіт та, якщо необхідно, висунути юридичну пропозицію щодо системи сертифікації для інших членів екіпажу, про яких йдеться в частині 1.
CHAPTER IX	ГЛАВА IX
<b>CONTROLS AND PENALTIES</b>	<b>КОНТРОЛЮВАННЯ ТА ШТРАФИ</b>
<i>Article 29</i>	<i>Стаття 29</i>
<b>Controls by the competent authority</b>	<b>Контролювання компетентними органами влади</b>
1. The competent authority may at any time take steps to verify, on board trains operating in its area of jurisdiction, that the train driver is in possession of the documents issued pursuant to this Directive.	1. Компетентний орган може в будь-який час вжити заходів, щоб перевірити у вагонах поїздів, які працюють у межах його юрисдикції, наявність у машиніста поїзда документів, виданих відповідно до Директиви.
2. Notwithstanding verification as provided for in paragraph 1, in the event of negligence at the workplace the competent authority may verify if the driver in question complies with the requirements set out in Article 13.	2. Незалежно від перевірок, зазначених у параграфі 1, у випадку недбалості на робочому місці компетентний орган може перевірити, чи відповідає даний машиніст вимогам, зазначених у статті 13.

<p>3. The competent authority may carry out enquiries regarding compliance with this Directive by drivers, railway undertakings, infrastructure managers, examiners and training centres pursuing their activities in its area of jurisdiction.</p>	<p>3. Компетентний орган може виконувати запити стосовно відповідності машиністів, керівників залізничних підприємств, інфраструктури та навчальних центрів, що ведуть свою діяльність на території його юрисдикції, до цієї Директиви.</p>
<p>4. If the competent authority finds that a driver no longer satisfies one or more required conditions, it shall take the following measures:</p>	<p>4. Якщо компетентний орган вважає, що машиніст більше не задовольняє однієї або більше необхідним умовам, він повинен вжити таких заходів:</p>
<p>(a) if it concerns a licence issued by the competent authority, the competent authority shall suspend the licence. The suspension shall be temporary or permanent depending on the scale of the problems created for rail safety. It shall immediately inform the driver concerned and his employer of its reasoned decision, without prejudice to the right of review provided for in Article 21. It shall indicate the procedure to be followed for recovering the licence;</p>	<p>(a) Якщо це стосується посвідчення, виданого компетентним органом, компетентний орган повинен призупинити чинність посвідчення. Призупинення повинне бути постійним або тимчасовим, залежно від масштабу проблем, спричинених безпеці залізниці. Він повинен негайно проінформувати такого машиніста та його роботодавця про своє обґрунтоване рішення без шкоди для права перегляду справи, передбаченого статтею 21. Він повинен зазначити процедуру, яку необхідно пройти для повернення посвідчення;</p>
<p>(b) if it concerns a licence issued by a competent authority in another Member State, the competent authority shall approach that authority and provide a reasoned request either that a further inspection be carried out or that the licence be suspended. The requesting competent authority shall inform the Commission and the other competent authorities of its request. The authority that issued the licence in question shall examine the request within four weeks and notify the other authority of its decision. The authority that issued the licence shall also inform the Commission and the other competent authorities of the decision. Any competent authority may prohibit train drivers from operating in its area of jurisdiction pending notification of the issuing authority's decision;</p>	<p>(b) Якщо це стосується посвідчення, виданої компетентним органом в іншій державі-члені, компетентний орган повинен зв'язатися з таким органом та надати обґрунтований запит на проведення подальшого огляду або призупинення чинності посвідчення. Компетентний орган, що подає запит, повинен повідомити Комісію та інші компетентні органи про свій запит. Відповідний орган, що видає посвідчення, повинен розглянути запит упродовж чотирьох тижнів та сповістити інший орган про своє рішення. Орган, що видає посвідчення, повинен також поінформувати Комісію та інші компетентні органи про це рішення. Будь-який компетентний орган може заборонити машиністу поїзда працювати в межах своєї юрисдикції впродовж очікування повідомлення рішення органу, що видає дозволи;</p>
<p>(c) if it concerns a certificate, the competent authority shall approach the issuing body and request either that a further inspection be carried out or that the certificate be suspended. The issuing body shall take appropriate measures and report back to the competent authority within a period of four weeks. The competent authority may prohibit train drivers from operating in its area of jurisdiction pending the report of the issuing body, and shall inform the Commission and the other competent authorities thereof.</p>	<p>(c) Якщо це стосується сертифіката, компетентний орган повинен зв'язатися з органом, що видає дозволи, та подати запит або про здійснення подальшого огляду, або про призупинення чинності сертифіката. Орган, що видає дозволи, повинен вжити необхідних заходів та надати звіт компетентному органу протягом чотирьох тижнів. Компетентний орган може заборонити машиністові поїзда працювати в галузі своєї юрисдикції впродовж очікування звіту органу, що видає дозволи, та повинен проінформувати Комісію та інші компетентні органи про це.</p>
<p>At all events, if the competent authority considers that a particular driver creates a serious threat to the safety of the railways, it shall immediately take the necessary action, such as asking the infrastructure manager to stop the train and prohibiting the driver from operating in its area of jurisdiction for as long as necessary. It shall inform the Commission and the other competent authorities of any such decision. In all cases the competent authority, or the body designated for this, shall update the register provided for in Article 22.</p>	<p>У будь-якому випадку, якщо компетентний орган вважає, що певний машиніст представляє серйозну загрозу безпеці залізниці, він повинен негайно вжити необхідних заходів, зокрема попросити керівника інфраструктури зупинити поїзд та заборонити машиністу працювати в галузі своєї юрисдикції настільки довго, наскільки це необхідно. Він повинен проінформувати Комісію та інші компетентні органи про будь-яке таке рішення. У всіх випадках компетентний орган або орган, призначений для таких відповідних функцій, повинен поновлювати реєстр, передбачену в статті 22.</p>
<p>5. If a competent authority considers that a decision taken by a competent authority in another Member State pursuant to paragraph 4 fails to comply with the relevant</p>	<p>5. Якщо компетентний орган влади вважає, що рішення, прийняте компетентним органом в іншій державі-члені згідно з частиною 4, не відповідає відповідним</p>

criteria, the matter shall be referred to the Commission which shall deliver its opinion within three months. If necessary, corrective measures shall be proposed to the Member State concerned. In the event of disagreement or dispute, the matter shall be referred to the Committee referred to in Article 32(1), and the Commission shall take whatever measures are necessary in accordance with the regulatory procedure referred to in Article 32(2). A Member State may maintain a prohibition on a driver driving on its territory in accordance with paragraph 4 until the matter is concluded in accordance with this paragraph.	критеріям, справу потрібно направити до Комісії, яка повинна висловити свою думку з цього приводу впродовж трьох місяців. Якщо необхідно, відповідна держава-член повинна запропонувати заходи для виправлення становища. У випадку непогоди або суперечки справу необхідно передати до Комітету, про який йдеться в частині 1 статті 32, а Комісія повинна вжити всіх необхідних заходів згідно з нормативною процедурою, про яку йдеться в частині 2 статті 32. Держава-член може зберегти заборону машиністові водити на своїй території відповідно до частини 4, поки справу не буде вирішено відповідно до цієї частини.
<i>Article 30</i>	<i>Стаття 30</i>
<b>Penalties</b>	<b>Покарання</b>
Without prejudice to any other penalties or procedures established by this Directive, the Member States shall lay down rules on penalties applicable to infringements of the national provisions adopted pursuant to this Directive and shall take all measures necessary to ensure that they are implemented. The penalties provided for shall be effective, proportionate, non-discriminatory and dissuasive. The Member States shall notify the Commission of those provisions by the date specified in the first subparagraph of Article 36(1) at the latest and shall notify it without delay of any subsequent amendment affecting them.	Без шкоди для будь-яких інших покарань або процедур, встановлених цією Директивою, держави-члени повинні викласти правила щодо покарання, які застосовуються до порушення національних положень, прийнятих відповідно до цієї Директиви, та повинні вжити всіх необхідних заходів, щоб забезпечити їх виконання. Передбачені покарання повинні бути ефективними, пропорційними, такими, що не передбачають дискримінацію та переконують у правильності протилежного вчинку. Держави-члени повинні повідомити Комісію про такі положення до дати, зазначеної щонайменше в першому пункті частини 1 статті 36, та повинні повідомити їй без затримки про будь-які подальші поправки, які вносяться до положень.
<b>CHAPTER X</b>	<b>ГЛАВА X</b>
<b>FINAL PROVISIONS</b>	<b>ПРИКІНЦЕВІ ПОЛОЖЕННЯ</b>
<i>Article 31</i>	<i>Стаття 31</i>
<b>Adaptation of the Annexes</b>	<b>Адаптація Додатків</b>
1. Measures designed to amend non-essential elements of this Directive by adapting the Annexes to scientific and technical progress shall be adopted in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 32(3). On imperative grounds of urgency, the Commission may have recourse to the urgency procedure referred to in Article 32(4).	1. Заходи, розроблені для внесення поправок до несуттєвих елементів цієї Директиви шляхом адаптації Додатків до наукового та технічного прогресу, повинні бути вжиті відповідно до нормативної процедури зі скрупульозністю, про яку йдеться в частині 3 статті 32. На примусовій основі терміновості Комісія може вдатися до термінової процедури, про яку йдеться в частині 4 статті 32.
2. Where the adaptations concern health and safety conditions, or professional competences, the Commission shall ensure that the social partners are consulted prior to their preparation.	2. Якщо адаптація стосується стану здоров'я або умов безпеки чи професійної компетентності, Комісія повинна переконатись, що до початку її підготовки були проконсультовані соціальні партнери.
<i>Article 32</i>	<i>Стаття 32</i>
<b>Committee</b>	<b>Комітет</b>
1. The Commission shall be assisted by the Committee set up by Article 21 of Directive 96/48/EC.	1. Комісії повинен допомагати Комітет, обумовлений статтею 21 Директиви 96/48/ЄС,
2. Where reference is made to this paragraph, Articles 5 and 7 of Decision 1999/468/EC shall apply, having regard to the provisions of Article 8 thereof. The period laid down in Article 5(6) of Decision 1999/468/EC shall be set at three months.	2. При посиланні на цю частину повинні застосовуватись статті 5 та 7 Директиви 1999/468/ЄС, враховуючи положення статті 8 цього документа. Період, зазначений в частині 6 статті 5 Рішення 1999/468/ЄС, повинен бути встановлений в межах трьох місяців.

3. Where reference is made to this paragraph, Article 5a(1) to (4), and Article 7 of Decision 1999/468/EC shall apply, having regard to the provisions of Article 8 thereof.	3. При посиланні на цю частину, повинні застосовуватись частини 1 та 4 статті 5а та стаття 7 Рішення 1999/468/ЄС, враховуючи положення статті 8 цього документа.
4. Where reference is made to this paragraph, Article 5a(1), (2), (4) and (6), and Article 7 of Decision 1999/468/EC shall apply, having regard to the provisions of Article 8 thereof.	4. При посиланні на цю частину повинні застосовуватися частини 1, 2, 4 та 6 статті 5а та стаття 7 Рішення 1999/468/ЄС, враховуючи положення статті 8 цього документа.
<i>Article 33</i>	<i>Стаття 33</i>
<b>Report</b>	<b>Звіт</b>
The Agency shall evaluate the development of the certification of train drivers in accordance with this Directive. It shall submit to the Commission, not later than four years following the adoption of the basic parameters of the registers provided for in Article 22(4), a report containing, where appropriate, improvements to be made to the system as regards:	Агентство повинне оцінити розвиток сертифікації машиністів поїздів відповідно до цієї Директиви. Воно повинно передати Комісії не пізніше ніж через чотири роки після прийняття базових параметрів реєстрів, передбачених у частині 4 статті 22, звіт, який має містити, якщо необхідно, поліпшення, які потрібно внести до системи, стосовно:
(a) the procedures for issuing licences and certificates;	(a) процедур видачі посвідчень та сертифікатів;
(b) the accreditation of training centres and examiners;	(b) акредитації навчальних центрів та екзаменаторів;
(c) the quality system put in place by the competent authorities;	(c) системи якості, запровадженої компетентними органами;
(d) the mutual recognition of certificates;	(d) взаємного визнання сертифікатів;
(e) the adequacy of the training requirements specified in Annexes IV, V and VI in relation to the market structure and the categories mentioned in Article 4(2)(a);	(e) адекватності вимог до навчання, зазначених у Додатках IV, V та VI щодо інфраструктури ринку та категорій, згаданих у пункті (а) частини 2 статті 4;
(f) the interconnection of registers and mobility in the employment market.	(f) взаємозв'язку реєстрів та мобільності на ринку праці.
Furthermore, in this report the Agency may, if appropriate, recommend measures regarding the theoretical and practical examination of the professional knowledge of applicants for the harmonised certificate for rolling stock and relevant infrastructure.	Крім того, в цьому звіті Агентство може, якщо необхідно, рекомендувати заходи стосовно теоретичного та практичного екзамену з професійних знань заявників для отримання узгодженого сертифіката на роботу на рухомому складі та у відповідній інфраструктурі.
The Commission shall take appropriate measures on the basis of these recommendations and shall propose, if necessary, changes to this Directive.	Комісія повинна вжити відповідних заходів на основі цих рекомендацій та повинна запропонувати, якщо необхідно, зміни до цієї Директиви.
<i>Article 34</i>	<i>Стаття 34</i>
<b>Use of smartcards</b>	<b>Використання смарт-карт</b>
By 4 December 2012, the Agency shall examine the possibility of using a smartcard combining the licence and certificates provided for in Article 4, and shall prepare a cost/benefit analysis thereof.	До 4 грудня 2012 року Агентство повинне розглянути можливість використання смарт-карт у поєднанні з посвідченням та сертифікатами, передбаченими в статті 4, та повинна приготувати аналіз витрат на них/ їх переваг.
Measures designed to amend non-essential elements of this Directive and relating to the technical and operating specifications for such a smartcard shall be adopted on the basis of a draft prepared by the Agency and in accordance with the regulatory procedure with scrutiny referred to in Article 32(3). If the implementation of the smartcard does not entail any modification to this Directive or the Annexes hereto, the specifications of the smartcard shall be adopted in accordance with the regulatory procedure referred to in Article 32(2).	Заходи, розроблені для внесення поправок до несуттєвих елементів цієї Директиви, та які стосуються технічних і робочих специфікацій на такі смарт-карти, повинні бути прийнятими на основі проекту, розробленого Агентством, та відповідно до нормативної процедури зі скрупульозністю, про яку йдеться в частині 3 статті 32. Якщо введення таких смарт-карт не спричиняє жодних змін цієї Директиви або Додатків до неї, специфікації цих смарт-карт повинні прийнятися відповідно до нормативної процедури, про яку йдеться в частині 2 статті 32.
<i>Article 35</i>	<i>Стаття 35</i>



<b>Cooperation</b>	<b>Співпраця</b>
Member States shall assist one another in the implementation of this Directive. Competent authorities shall cooperate during this phase of implementation.	Держави-члени повинні допомагати одна одній у виконанні цієї Директиви. Компетентні органи повинні співпрацювати впродовж цієї фази виконання.
The Agency shall assist this cooperation and organise appropriate meetings with representatives of the competent authorities.	Агентство повинне сприяти цій співпраці та організовувати відповідні зустрічі з представниками компетентних органів.
<i>Article 36</i>	<i>Стаття 36</i>
<b>Implementation</b>	<b>Виконання</b>
1. Member States shall bring into force the laws, regulations and administrative provisions necessary to comply with this Directive before 4 December 2009. They shall forthwith inform the Commission thereof.	1. Держави-члени повинні виконувати закони, постанови та адміністративні положення, які необхідно виконати відповідно до цієї Директиви до 4 грудня 2009 року. Вони повинні негайно проінформувати про це Комісію.
When Member States adopt those measures, they shall contain a reference to this Directive or shall be accompanied by such reference on the occasion of their official publication. The methods of making such reference shall be laid down by Member States.	Коли держави-члени вживають таких заходів, вони повинні містити посилання на цю Директиву або повинні супроводжуватись таким посиланням у разі їх офіційної публікації. Методи здійснення таких посилань повинні бути зазначені державами-членами.
2. Member States shall communicate to the Commission the text of the main provisions of national law which they adopt in the field covered by this Directive. The Commission shall inform the other Member States thereof.	2. Держави-члени повинні передати Комісії текст головних положень національного закону, який вони приймають у сфері, про яку йдеться в цій Директиві. Комісія повинна проінформувати про це інших держав-членів.
3. The obligations for transposition and implementation of this Directive shall not apply to Cyprus and Malta as long as no railway system is established within their territory.	3. Зобов'язання стосовно транспортування та виконання цієї Директиви повинні не застосовуватись до Кіпру та Мальти, оскільки на їх території не встановлено залізничного сполучення.
<i>Article 37</i>	<i>Стаття 37</i>
<b>Gradual phasing-in and transition periods</b>	<b>Поступове введення в експлуатацію та перехідні періоди</b>
This Directive shall be phased in gradually as indicated below.	Ця Директива повинна виконуватись поступово, як зазначено нижче:
1. The registers provided for in Article 22 shall be set up within two years of the adoption of the basic parameters of the registers provided for in Article 22(4).	1. Реєстри, передбачені в статті 22, повинні створюватись упродовж двох років прийняття базових параметрів реєстрів, передбачених у частині 4 статті 22.
2. (a) Within two years of the adoption of the basic parameters of the registers provided for in Article 22(4), certificates or licences shall be issued in accordance with this Directive to drivers performing cross-border services, cabotage services or freight services in another Member State, or work in at least two Member States, without prejudice to the provisions of point 3. From that same date, all train drivers performing the services listed above, including those not yet licensed or certified in accordance with this Directive, shall comply with the periodic checks provided for in Article 16.	2. (a) Впродовж 2 років з прийняття базових параметрів реєстрів, передбачених у частині 4 статті 22, сертифікати або посвідчення повинні видаватись відповідно до цієї Директиви машиністам, що надають послуги перетинання кордону, перевезення на внутрішніх лініях та перевезення вантажу до іншої країни-члена, або працюють щонайменше у двох державах-членах без шкоди для положень підпункту 3. З цієї самої дати всі машиністи поїздів, які несуть службу, зазначену вище, включаючи тих, хто ще не має посвідчення або сертифіката відповідно до цієї Директиви, повинні проходити періодичні перевірки, передбачені в статті 16.
(b) Within two years of the setting-up of the registers provided for in point 1, all new licences and certificates shall be issued in accordance with this Directive, without prejudice to the provisions of point 3.	(b) Упродовж двох років ведення реєстрів, передбаченої в підпункті 1, всі нові посвідчення та сертифікати повинні видаватись відповідно до Директиви без шкоди для положень підпункту 3.
(c) Within seven years of the setting-up of the registers provided for in point 1, all drivers shall hold licences and certificates in conformity with this Directive. The issuing bodies shall take into account all professional competencies already acquired	(c) Упродовж семи років ведення реєстру, передбаченого в підпункті 1, усі машиністи повинні мати посвідчення та сертифікати відповідно до цієї Директиви. Органи, що видають дозволи, повинні взяти до уваги всю професійну

<p>by each driver in such a way that this requirement does not generate unnecessary administrative and financial burdens. Entitlements to drive previously granted to drivers shall be safeguarded, as far as possible. The issuing bodies may nevertheless decide, for individual drivers or for groups of drivers, as appropriate, that additional examinations and/or training are necessary in order to obtain licences and/or certificates under this Directive.</p>	<p>компетентність, уже набуту кожним машиністом, таким чином, щоб ці вимоги не спричиняли непотрібних адміністративних та фінансових витрат. Права керування, раніше надані машиністам, повинні зберігатися настільки довго, наскільки це можливо. Органи, що видають дозволи, можуть, тим не менш, вирішити для окремого машиніста або групи машиністів, в разі потреби, що необхідно пройти додаткові іспити та/або навчання для одержання посвідчення або сертифікатів за цією Директивою.</p>
<p>3. Drivers authorised to drive in accordance with the provisions which applied prior to the application of point 2(a) or (b) may continue to pursue their professional activities on the basis of their entitlements, and without applying the provisions of this Directive, for up to seven years from the setting-up of the registers provided for in point 1.</p>	<p>3. Машиністи, які мають право на керування відповідно до цих положень, які застосовуються до виконання частин (а) та (б) підпункту 2, можуть продовжувати свою професійну діяльність на основі їх права та без застосування положень цієї Директиви впродовж семи років з укладення реєстру, передбаченого підпунктом 1.</p>
<p>In the case of apprentices who started an approved education and training programme or an approved training course prior to the application of point 2(a) or (b), Member States may certify these apprentices in accordance with existing national provisions.</p>	<p>Щодо новачків, які почали відвідувати схвалені програми освіти навчання або ухвалені навчальні курси до введення частини (а) та (б) підпункту 2, держави-учасники можуть сертифікувати таких новачків відповідно до наявних національних положень.</p>
<p>For drivers and apprentices referred to in this point, the competent authority or authorities involved may, in exceptional cases, grant exemptions from the medical requirements laid down in Annex II. The validity of any licence issued with such exemption shall be limited to the territory of the Member States concerned.</p>	<p>Для машиністів та новачків, про яких йдеться в цьому підпункті, відповідний компетентний орган або органи можуть, у виняткових випадках, надати звільнення від медичних вимог, викладених у Додатку II. Чинність будь-якого посвідчення, виданої без такого екзамену, повинна бути обмеженою територією відповідної держави-члена.</p>
<p>4. Competent authorities, railway undertakings and infrastructure managers shall ensure the gradual application of periodic checks corresponding to those provided for by Article 16 to drivers who do not hold licences and certificates in conformity with this Directive</p>	<p>4. Компетентні органи влади, керівники залізничних підприємств та інфраструктури повинні забезпечити поступове виконання періодичних перевірок, що відповідають викладеному в статті 16 для машиністів, які не мають посвідчень та сертифікатів, що відповідають цій Директиві.</p>
<p>5. Where a Member State so requests, the Commission shall ask the Agency, in consultation with that Member State, to carry out a cost/benefit analysis of the application of the provisions of this Directive to train drivers operating exclusively on the territory of that Member State. The cost/benefit analysis shall cover a period of 10 years. This cost/benefit analysis shall be submitted to the Commission within two years of the setting-up of the registers provided for in point 1.</p>	<p>5. За вимогою держави-члена Комісія повинна надати запит Агентству, після консультації з тією державою-членом, про виконання аналізу витрат/користі від застосування положень цієї Директиви стосовно навчання машиністів, які працюють виключно на території тієї держави-члена. Аналіз витрат/користі повинен покривати період протягом 10 років. Такий аналіз витрат/користі повинен подаватись Комісії впродовж двох років з укладення реєстру, передбаченого в підпункті 1.</p>
<p>If this cost/benefit analysis shows that the costs of applying the provisions of this Directive to such train drivers outweigh the benefits, the Commission shall, in accordance with the regulatory procedure referred to in Article 32(2), adopt a decision within six months following the submission of the results of this cost/benefit analysis. The decision may be that the provisions of point 2(b) and (c) of this Article do not have to be applied to such train drivers for a period of up to 10 years on the territory of the Member State concerned.</p>	<p>Якщо цей аналіз витрат/користі показує, що витрати на виконання положень цієї Директиви стосовно такого навчання машиністів перевищують користь, Комісія повинна, відповідно до нормативної процедури, про яку йдеться в частині 2 статті 32, прийняти рішення впродовж шести місяців після надання результатів цього аналізу витрат/користі. Рішення може бути про не обов'язковість застосування положень частин (б) та (с) підпункту 2 цієї статті до таких машиністів поїздів впродовж періоду терміном до 10 років на території відповідної держави-члена.</p>
<p>No later than 24 months prior to the expiry of this temporary exemption period, the Commission, taking into account relevant developments in the railway sector in the</p>	<p>Не пізніше, ніж через 24 місяці до завершення тимчасового періоду звільнення, Комісія, беручи до уваги відповідний розвиток залізничного сектора у певній</p>

Member State concerned, may, in accordance with the regulatory procedure referred to in Article 32(2), request the Agency to carry out another cost/benefit analysis, to be submitted to the Commission no later than 12 months prior to the expiry of this temporary exemption period. The Commission shall take a decision in accordance with the procedure described in the second subparagraph of this point.	державі-члені, може, відповідно до нормативної процедури, про яку йдеться в частині 2 статті 32, надати Агентству запит про проведення іншого аналізу витрат/користі та подати його Комісії не пізніше ніж за 12 місяців до завершення тимчасового періоду звільнення. Комісія повинна прийняти рішення відповідно до процедури, описаної в другому пункті цього підпункту.
<i>Article 38</i>	<i>Стаття 38</i>
<b>Entry into force</b>	<b>Набрання чинності</b>
This Directive shall enter in force on the day following its publication in the <i>Official Journal of the European Union</i> .	Ця Директива набирає чинності в день, що передує її публікації в <i>Офіційному віснику Європейського Союзу</i> .
<i>Article 39</i>	<i>Стаття 39</i>
This Directive is addressed to the Member States.	Цю Директиву адресовано державам-членам.
Done at Strasbourg, 23 October 2007.	Вчинено в Страсбурзі 23 жовтня 2007 року.
<i>For the European Parliament</i> <i>The President</i> H.-G. PÖTTERING	<i>За Європейський Парламент</i> <i>Голова</i> H.-G. POTTERING
<i>For the Council</i> <i>The President</i> M. LOBO ANTUNES	<i>За Раду</i> <i>Голова</i> M. LOBO ANTUNES
<i>ANNEX I</i>	<i>ДОДАТОК I</i>
<b>COMMUNITY MODEL LICENCE AND HARMONISED COMPLEMENTARY CERTIFICATE</b>	<b>ТИПОВИЙ ЗРАЗОКИ ПОСВІДЧЕННЯ ТА УЗГОДЖЕНИЙ ДОДАТКОВИЙ СЕРТИФІКАТ</b>
<b>1. CHARACTERISTICS OF THE LICENCE</b>	<b>1. ХАРАКТЕРИСТИКИ ПОСВІДЧЕННЯ</b>
The physical characteristics of the train driver's licence must be in conformity with ISO standards 7810 and 7816-1.	Фізичні характеристики посвідчення машиніста поїзда повинні відповідати стандартам ISO 7810 та 7816-1.
The card must be made of polycarbonate.	Картка повинна бути зроблена з полікарбонату.
The methods for verifying the characteristics of the driving licences to ensure that they are consistent with international standards must comply with ISO standard 10373.	Методи перевірки характеристик прав машиніста (посвідчення на керування) з метою забезпечення їх відповідності міжнародним стандартам повинні бути узгоджені за стандартом ISO 10373.
<b>2. CONTENTS OF THE LICENCE</b>	<b>2. ЗМІСТ ПОСВІДЧЕННЯ</b>
The front of the licence must contain:	Титульна сторінка посвідчення повинна містити:
(a) the words 'Train driver's licence' printed in large type in the language or languages of the Member State issuing the licence;	(a) слова «Посвідчення машиніста поїзда», надруковані великими літерами мовою або мовами держави-члена, що видала посвідчення;
(b) the name of the Member State issuing the licence;	(b) назву держави-члена, що видала посвідчення;
(c) the distinguishing sign of the Member State issuing the licence in accordance with the country's ISO 3166 code, printed in negative in a blue rectangle and encircled by 12 yellow stars;	(c) позначку держави-члена, що видала посвідчення, відповідно до коду 3166 ISO країни, надрукований в негативі на голубому прямокутнику та оточений 12 жовтими зірками;
(d) information specific to the licence issued, numbered as follows:	(d) інформацію, особливу для цього посвідчення, що видається, в порядку, як зазначено нижче:
(i) the surname of the holder;	(i) прізвище власника;
(ii) other name(s) of the holder;	(ii) інше ім'я (імена) власника;

(iii) the date and place of birth of the holder;	(iii) дата та місце народження власника;
(iv) — the date of issue of the licence, — the date of expiry of the licence, — the name of the issuing authority, — the reference number assigned to the employee by the employer (optional);	(iv) – дата видачі посвідчення, – дата завершення терміну дії посвідчення, – назва органу, що її видав, – реєстровий номер, присвоєний працівникові роботодавцем (не обов’язково);
(v) the number of the licence giving access to data in the national register;	(v) номер посвідчення, що дає доступ до даних національного реєстру;
(vi) a photograph of the holder;	(vi) фотографія власника;
(vii) the signature of the holder;	(vii) підпис власника;
(viii) the permanent place of residence or postal address of the holder (optional);	(viii) постійне місце проживання або поштова адреса власника (не обов’язково);
(e) the words ‘European Communities model’ in the language or languages of the Member State issuing the licence and the words ‘Train driving licence’ in the other languages of the Community, printed in yellow to form the background of the licence;	(e) слова «модель Європейських Співтовариств» мовою або мовами держави-члена, що видає посвідчення, та слова «Посвідчення на керування поїздом» іншою мовою Співтовариства, надруковані жовтим кольором на основному фоні посвідчення;
(f) the reference colours: — blue: Pantone Reflex blue, — yellow: Pantone yellow;	(f) основні кольори: – голубий: за гамою кольорів Pantone Reflex синій, – жовтий: за гамою кольорів Pantone жовтий;
(g) additional information, or medical restrictions for use imposed by a competent authority in accordance with Annex II, in code form.	(g) додаткову інформацію або медичні обмеження на використання, визначені компетентним органом відповідно до Додатка II, у формі коду.
The codes shall be decided by the Commission, in accordance with the regulatory procedure referred to in Article 32(2) and on the basis of a recommendation from the Agency.	Коди повинні присвоюватись Комісією відповідно до нормативної процедури, про яку йдеться в частині 2 статті 32, та на основі рекомендацій Агентства.
<b>3. CERTIFICATE</b>	<b>3. СЕРТИФІКАТ</b>
The certificate must contain: (a) the surname of the holder; (b) other name(s) of the holder; (c) the date and place of birth of the holder;	Сертифікат повинен містити таку інформацію: (a) прізвище власника; (b) інше ім’я (імена) власника; (c) дата та місце народження власника;
(d) — the date of issue of the certificate, — the date of expiry of the certificate, — the name of the issuing authority, — the reference number assigned to the employee by the employer (optional);	(d) – дата видачі посвідчення, – дата завершення терміну дії посвідчення, – назва органу, що її видав, – реєстровий номер, присвоєний працівникові роботодавцем (не обов’язково);
(e) the number of the licence giving access to data in the national register; (f) a photograph of the holder; (g) the signature of the holder; (h) the permanent place of residence or postal address of the holder (optional);	(e) номер посвідчення, що дає доступ до даних національного реєстру; (f) фотографія власника; (g) підпис власника; (h) постійне місце проживання або поштова адреса власника (не обов’язково);
(i) the name and address of the railway undertaking or infrastructure manager for which the driver is authorised to drive trains;	(i) назва та адреса керівника залізничного підприємства або інфраструктури, для яких машиніст має право водити поїзд;
(j) the category in which the holder is entitled to drive; (k) the type or types of rolling stock which the holder is authorised to drive; (l) the infrastructures on which the holder is authorised to drive; (m) any additional information or restrictions;	(j) категорія, в якій власник посвідчення має право водити; (k) тип або типи рухомого складу, які власник має право водити; (l) інфраструктури, в яких власник має право водити; (m) будь-які інші відомості або обмеження;

(n) language skills.	(n) знання мов.
4. MINIMUM DATA CONTAINED IN NATIONAL REGISTERS	4. МІНІМАЛЬНІ ДАНІ, ЩО МІСТЯТЬСЯ В НАЦІОНАЛЬНИХ РЕЄСТРАХ
(a) Data relating to the licence: All data appearing on the licence plus data relating to checking requirements set out in Article 11 and 16.	(a) Дані щодо посвідчення: Усі дані, зазначені в посвідчення, плюс дані стосовно перевірок вимог, викладених у статтях 11 та 16.
(b) Data relating to the certificate: All data appearing on the certificate plus data relating to checking requirements set out in Articles 12, 13 and 16.	(b) Дані щодо сертифіката: Усі дані, зазначені в сертифікаті, плюс дані стосовно перевірок вимог, викладених у статтях 12, 13 та 16.
<i>ANNEX II</i>	<i>ДОДАТОК II</i>
<b>MEDICAL REQUIREMENTS</b>	<b>МЕДИЧНІ ВИМОГИ</b>
1. GENERAL REQUIREMENTS	1. ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ
1.1. Drivers must not be suffering from any medical conditions or be taking any medication, drugs or substances which are likely to cause:	1.1. Машиністи не повинні страждати будь-якими захворюваннями, або вони не повинні приймати будь-яких медичних засобів, ліків або препаратів, які можуть спричинити:
— a sudden loss of consciousness, — a reduction in attention or concentration, — sudden incapacity, — a loss of balance or coordination, — significant limitation of mobility.	- раптову втрату свідомості, - погіршення уваги або концентрації, - раптову непрацездатність, - втрату балансу або координації, - значне обмеження рухливості.
1.2. Vision	1.2. Зір
The following requirements as regards vision must be complied with:	Необхідно дотримуватись таких вимог стосовно видимості:
— aided or unaided distance visual acuity: 1,0; minimum of 0,5 for the worse eye,	- гострота зору вдаль з або без допомоги оптичних елементів: 1,0; мінімум 0,5 для слабшого ока,
— maximum corrective lenses: hypermetropia + 5/myopia -8. Derogations are authorised in exceptional cases and after having obtained the opinion of an eye specialist. The medical doctor then takes the decision,	- максимальні лінзи для корекції зору: далекозорість +5/ короткозорість -8. У виняткових випадках дозволяються гірші показники після отримання думки окуліста. Потім приймає рішення медичний лікар,
— near and intermediate vision: sufficient, whether aided or unaided,	- близьке та середнє бачення: достатнє з або без допомоги оптичних елементів,
— contact lenses and glasses are authorised when periodically checked by a specialist,	- контактні лінзи та окуляри дозволяються за умови періодичних перевірок у спеціаліста,
— normal colour vision: use of a recognised test, such as Ishihara, as well as another recognised test if required,	- нормальне розрізнення кольорів: використання розпізнавальних тестів, таких як таблиці Ішіхари, а також інших визнаних тестів, якщо необхідно,
— field of vision: full,	- поле видимості: повне,
— vision for both eyes: effective; not required when person has adequate adaptation and sufficient compensation experience. Only in case he lost binocular vision after starting his job,	- бачення для обох очей: ефективна; не вимагається, коли особа має адекватну адаптацію та достатній досвід збалансування. Лише у випадку втрати бінокулярної видимості після початку своєї роботи,
— binocular vision: effective,	- бінокулярний зір: добре,
— recognition of colour signals: the test shall be based on recognition of single colours and not on relative differences,	- розпізнавання кольорових сигналів: тести повинні базуватись на розпізнаванні окремих кольорів, а не на відносних відмінностях,
— sensitivity to contrasts: good,	- чутливість до контрастів: добре,
— no progressive eye diseases,	- відсутність прогресуючих захворювань очей,

— lens implants, keratotomies and keratectomies are allowed only on condition that they are checked on a yearly basis or at intervals set by the medical doctor,	- імплантація лінз, кератотомії та кератектомії дозволяються лише за умови, що вони перевіряються щорічно або через інтервали, встановлені медичним лікарем,
— ability to withstand dazzle,	- спроможність протистояти осліпленню блиском,
— coloured contact lenses and photochromatic lenses are not allowed. UV filter lenses are allowed.	- кольорові контактні лінзи та протохроматичні лінзи не дозволяються. Лінзи з МХ фільтрами дозволяються.
1.3. Hearing and speaking requirements Sufficient hearing confirmed by an audiogram, i.e.:	1.3. Вимоги до слуху та говоріння: Достатній слух, підтверджений аудіограмою, тобто:
— hearing good enough to hold a phone conversation and to be able to hear warning sounds and radio messages.	- слух достатньо добрий для ведення телефонної розмови та можливості чути сигнали попередження та радіоповідомлення.
The following values should be taken as guidelines:	Нижченаведені значення повинні бути прийняті як вказівки:
— the hearing deficiency must not be higher than 40 dB at 500 and 1 000 Hz,	- слухова недостатність не повинна бути більшою ніж 40 дБ при 500 та 1000 Гц,
— the hearing deficiency must not be higher than 45 dB at 2 000 Hz for the ear with the worst air conduction of sound,	- слухова недостатність не повинна бути більшою ніж 45 дБ при 2000 Гц для вуха із слабшою провідністю звука повітрям,
— no anomaly of the vestibular system, — no chronic speech disorder (given the necessity to exchange messages loudly and clearly), — the use of hearing aids is allowed in special cases.	- відсутність аномалій вестибулярного апарату, - відсутність хронічних розладів мовлення (зумовлено необхідністю голосно та чітко обмінюватись повідомленнями), - дозволяється використання слухових апаратів в особливих випадках.
1.4. Pregnancy In the event of poor tolerance or a pathological condition, pregnancy must be considered to be a reason for the temporary exclusion of drivers. Legal provisions protecting pregnant drivers must be applied.	1.4. Вагітність У випадку слабкої чутливості або патологічного стану вагітність повинна вважатись причиною тимчасового виключення машиніста. Повинні застосовуватись законні положення, що захищають вагітних машиністів.
2. MINIMUM CONTENT OF THE EXAMINATION BEFORE APPOINTMENT	2. МІНІМАЛЬНИЙ ЗМІСТ ЕКЗАМЕНУ ПЕРЕД ПРИЗНАЧЕННЯМ
2.1. Medical examinations:	2.1. Медичні огляди:
— a general medical examination, — examinations of sensory functions (vision, hearing, colour perception),	- загальний медичний огляд, - огляд функцій органів чуття (зору, слуху, сприйняття кольору),
— blood or urine tests, testing among others for diabetes mellitus, insofar as they are necessary to judge the candidate's physical aptitude, — an Electro-Cardiogram (ECG) at rest,	- аналізи крові та урини, які визначають, крім іншого, цукровий діабет, для того, щоб скласти думку про фізичну придатність кандидата, - електрокардіограма (ЕКГ) у стані спокою,
— tests for psychotropic substances such as illicit drugs or psychotropic medication and the abuse of alcohol calling into question the fitness for the job,	- аналізи на наявність психотропних речовин, таких як заборонені наркотики або психотропні медикаменти, а також зловживання алкоголем, що ставить під сумнів придатність до роботи,
— cognitive: attention and concentration; memory; perception; reasoning, — communication, — psychomotor: reaction time, hand coordination.	- на розпізнання: увага та концентрація; пам'ять; сприйняття; міркування, - на спілкування, - психомоторний: час реакції, координація рухів рук.
2.2. Occupational psychological examinations	2.2. Професійно-психологічні іспити:
The purpose of the occupational psychological examinations is to assist in the appointment and management of staff. In determining the content of the psychological evaluation, the examination must assess that the applicant driver has	Метою професійно-психологічних іспитів є надання допомоги в призначенні та управлінні персоналом. Визначаючи зміст психологічного оцінювання, іспит повинен оцінити, що машиніст-заявник не має давніх професійно-психологічних

no established occupational psychological deficiencies, particularly in operational aptitudes or any relevant personality factor, which are likely to interfere with the safe exercise of the duties.	недоліків, особливо що стосується здатності працювати або будь-якого відповідного особистісного фактора, що можуть заважати безпечному виконанню обов'язків.
<b>3. PERIODIC EXAMINATIONS AFTER APPOINTMENT</b>	<b>3. ПЕРІОДИЧНІ ЕКЗАМЕНИ ПІСЛЯ ПРИЗНАЧЕННЯ</b>
<b>3.1. Frequency</b>	<b>3.1. Частота</b>
Medical examinations (physical fitness) must be taken at least every three years up to the age of 55, thereafter every year.	Медичні огляди (фізична придатність) повинні проводитись щонайменше кожних три роки до досягнення 55 років, а після цього – щорічно.
In addition to this frequency, the medical doctor accredited or recognised under Article 20 must increase the frequency of examinations if the health of the member of staff so requires.	Крім такої періодичності, медичний лікар, акредитований або визнаний за статтею 20, повинен збільшити періодичність іспитів, якщо здоров'я члена персоналу цього вимагає.
Without prejudice to Article 16(1) an appropriate medical examination must be carried out when there is a reason to doubt that a holder of the licence or certificate no longer fulfils the medical requirements set out in section 1 of Annex II.	Без шкоди для частини 1 статті 16 відповідний медичний огляд повинен проводитись, коли немає сумнівів у тому, що власник посвідчення або сертифіката більше не відповідає медичним вимогам, викладеним в секції 1 Додатка II.
Physical fitness must be checked regularly and after any occupational accident or any period of absence following an accident involving persons. The medical doctor accredited or recognised under Article 20 can decide to carry out an additional appropriate medical examination, particularly after a period of at least 30 days' sick leave. The employer must ask the medical doctor accredited or recognised under Article 20 to check the physical fitness of the driver if the employer had to withdraw the driver from service for safety reasons.	Фізична придатність повинна перевірятися регулярно, а також після будь-якого нещасного випадку на роботі або будь-якого періоду відсутності після нещасного випадку за участю людей. Медичний лікар, акредитований або визнаний відповідно до статті 20, може вирішити провести додатковий відповідний медичний огляд, особливо після періоду відпустки через хворобу тривалістю щонайменше 30 днів. Роботодавець повинен запросити медичного лікаря, акредитованого або визнаного відповідно до статті 20, перевірити фізичну придатність машиніста, якщо роботодавець мусив відкликати машиніста з роботи через причини безпеки.
<b>3.2. Minimum content of the periodic medical examination</b>	<b>3.2. Мінімальні процедури періодичного медичного огляду</b>
If the driver complies with the criteria required for the examination which is carried out before appointment, the periodic examinations must include as a minimum:	Якщо машиніст відповідає всім критеріям, необхідним для перевірки, яка проводиться перед його призначенням, періодичні огляди повинні включати щонайменше:
— a general medical examination,	- загальний медичний огляд,
— an examination of sensory functions (vision, hearing, colour perception),	- огляд органів чуття (зору, слуху, сприйняття кольору),
— blood or urine tests to detect diabetes mellitus and other conditions as indicated by the clinical examination,	- аналізи крові та урини для визначення наявності цукрового діабету та інші умови, зазначені клінічним оглядом,
— tests for drugs where clinically indicated.	- тести на наркотики, якщо клінічно зазначено.
In addition, an ECG at rest is also required for train drivers over 40 years of age.	Крім того, ЕКГ у стані спокою також необхідна для машиністів віком від 40 років.
<i>ANNEX III</i>	<i>ДОДАТОК III</i>
<b>TRAINING METHOD</b>	<b>МЕТОДИ ОСВІТИ</b>
There must be a good balance between theoretical training (classroom and demonstrations) and practical training (on-the-job experience, driving with supervision and driving without supervision on tracks which are closed off for training purposes).	Має бути врівноважений баланс між теоретичним навчанням (класні кімнати та демонстрації) та практичним навчанням (завдання на місці роботи, керування під наглядом та керування без нагляду на коліях, перекритих у цілях навчання).
Computer-aided training must be accepted for individual learning of the operational rules, signalling situations, etc.	Для індивідуального вивчення правил роботи, термінових ситуацій тощо слід застосувати комп'ютеризоване навчання.

<p>The use of simulators, although not obligatory, may be useful for the effective training of drivers; they are particularly useful for training in abnormal working conditions or for rules infrequently applied. They have a particular advantage in their ability to provide learning-by-doing capability for events that cannot be trained in the real world. In principle, simulators of the latest generation must be used.</p>	<p>Використання імітаторів, хоча й не обов'язкове, може бути корисним для ефективного навчання машиністів; імітатори особливо корисні для навчання в незвичайних робочих умовах або для засвоєння нечасто застосованих правил. Вони мають певні переваги щодо надання можливості практично навчитись діяти у випадках, які не можна заздалегідь відтворити в реальності. В принципі, можна використовувати імітатори останніх поколінь.</p>
<p>Concerning the acquisition of route knowledge, the approach to be favoured must be where the train driver accompanies another driver for an appropriate number of journeys along the route, in daylight as well as at night. Videos of the routes as seen from the driver's cab may be used, among other methods, as an alternative training method.</p>	<p>Підхід, який має рекомендуватись стосовно одержання знань про маршрут, має бути таким: машиніст поїзда супроводжує іншого машиніста впродовж певної кількості поїздок по всьому маршруту як у денний, так і в нічний час. Серед інших методів може використовуватись також альтернативний метод навчання, що являє собою відеозаписи маршрутів у такому вигляді, як їх бачить машиніст з кабіни поїзда.</p>
<p><i>ANNEX IV</i></p>	<p><i>ДОДАТОК IV</i></p>
<p><b>GENERAL PROFESSIONAL KNOWLEDGE AND REQUIREMENTS REGARDING THE LICENCE</b></p>	<p><b>ЗАГАЛЬНІ ПРОФЕСІЙНІ ЗНАННЯ ТА ВИМОГИ ДО ПОСВІДЧЕННЯ</b></p>
<p>The general training has the following objectives:</p>	<p>Загальна освіта має такі цілі:</p>
<p>— acquiring the knowledge and procedures regarding of railway technologies, including safety principles and the philosophy behind operational regulations,</p>	<p>- здобути знання та засвоїти процедури стосовно технологій залізниці, включаючи правила техніки безпеки та філософію положень роботи,</p>
<p>— acquiring knowledge and procedures regarding the risks related to railway operation and the various means to be used to combat them,</p>	<p>- здобути знання та засвоїти процедури стосовно ризиків, пов'язаних з роботою залізниці, та ознайомитись з різними засобами, що вживаються для їх подолання,</p>
<p>— acquiring knowledge and procedures regarding the principles guiding one or more railway operating modes,</p>	<p>- здобути знання та засвоїти процедури стосовно принципів, якими управляється одна або більше моделей залізничних операцій,</p>
<p>— acquiring knowledge and procedures regarding trains, their composition and technical requirements on traction units, wagons, coaches and other rolling stock.</p>	<p>- здобути знання та засвоїти процедури стосовно поїздів, їх складу та технічних вимог до тягових одиниць, вагонів, пасажирських вагонів та іншого рухомого складу.</p>
<p>In particular, drivers must be able to:</p>	<p>Особливо машиністи повинні вміти:</p>
<p>— understand the specific requirements for working in the profession of driver, its importance, and the professional and personal demands (long periods of work, being away from home, etc.),</p>	<p>- зрозуміти специфічні вимоги до роботи машиніста, її важливість та професійні і особистісні вимоги (тривалий період роботи, перебування далеко від дому тощо),</p>
<p>— apply staff safety rules, — identify rolling stock, — know and apply a working method in a precise manner,</p>	<p>- виконувати правила безпеки персоналу, - розпізнавати рухомий склад, - знати та вміти застосовувати точні методи роботи,</p>
<p>— identify the reference and applications documents (manual of procedures and manual of lines as defined in the 'Operations' TSI, driver's manual, breakdown manual, etc.),</p>	<p>- розпізнавати документи посилання та заявки (посібник з процедур та посібник з ліній, як зазначено в ТУС «Операції», посібник для машиніста, посібник з ремонту тощо),</p>
<p>— learn behaviours which are compatible with safety-critical responsibilities, — identify the procedures applicable to accidents involving persons, — distinguish the hazards involved in railway operations in general, — know the principles governing traffic safety,</p>	<p>- вивчити правила поведінки, що відповідають особливим вимогам щодо гарантування безпеки, - розпізнавати процедури, які вживаються при нещасних випадках за участю людей,</p>



— apply the basic principles of electrotechnology.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- розрізняти небезпеку, яка існує в роботі на залізниці в цілому,</li> <li>- знати принципи управління безпекою транспортного руху,</li> <li>- застосовувати базові електрофізичні принципи.</li> </ul>
<i>ANNEX V</i>	<i>ДОДАТОК V</i>
<b>PROFESSIONAL KNOWLEDGE OF ROLLING STOCK AND REQUIREMENTS REGARDING THE CERTIFICATE</b>	<b>ПРОФЕСІЙНЕ ЗНАННЯ РУХОМОГО СКЛАДУ ТА ВИМОГИ СТОСОВНО СЕРТИФІКАТА</b>
After completing specific training in relation to rolling stock, drivers must be able to carry out the following tasks:	Після проходження спеціального навчання щодо рухомого складу машиністи повинні могли виконати такі завдання:
<b>1. TESTS AND CHECKS PRIOR TO DEPARTURE</b>	<b>1. ТЕСТИ ТА ПЕРЕВІРКИ ДО ВІДПРАВЛЕННЯ</b>
Drivers must be able to:	Машиністи повинні вміти:
<ul style="list-style-type: none"> <li>— collect the documentation and the necessary equipment,</li> <li>— check the capacities of the traction unit,</li> <li>— check the information entered in the documents on board the traction unit,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- зібрати документацію та необхідне обладнання,</li> <li>- перевірити функціональні можливості тягової одиниці,</li> <li>- перевірити інформацію, внесену в документи, у вагоні тягової одиниці,</li> </ul>
— ensure, by performing the checks and tests specified, that the traction unit is capable of providing the required traction power, and that the safety equipment is operating,	- переконатись, шляхом проведення зазначених перевірок та тестів, що одиниця спроможна розвивати необхідну тягову потужність, та що працює обладнання для гарантування безпеки,
— checking the availability and functionality of the prescribed protection and safety equipments at the handover of a locomotive or at the start of a trip,	- перевірити наявність та функціональність прийнятого обладнання для гарантування захисту та безпеки при передачі локомотива або на початку подорожі,
— perform any routine preventive maintenance operations.	- здійснювати будь-які рутинні профілактичні операції з технічного обслуговування.
<b>2. KNOWLEDGE OF ROLLING STOCK</b>	<b>2. ЗНАННЯ РУХОМОГО СКЛАДУ</b>
To operate a locomotive, drivers must be familiar with all the controls and indicators placed at their disposal, in particular those concerning:	Щоб керувати локомотивом, машиністи повинні знати всі важелі керування та індикатори, що знаходяться в їх розпорядженні, особливо ті, що стосуються:
<ul style="list-style-type: none"> <li>— traction,</li> <li>— braking,</li> <li>— traffic safety-related elements.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- тяги,</li> <li>- гальмування,</li> <li>- елементів руху транспорту з гарантуванням безпеки.</li> </ul>
In order to detect and locate anomalies in the rolling stock, report them and determine what is required to repair them, and in certain cases, to take action, drivers must be familiar with:	Щоб віднайти та визначити місцезнаходження аномалій в рухомому складі, відзвітуватись про них та визначити, що необхідно для того, щоб їх полагодити, та, в певних випадках, вжити заходів, машиністи повинні знати:
<ul style="list-style-type: none"> <li>— mechanical structures,</li> <li>— suspension and attachment equipment,</li> <li>— running gear,</li> <li>— safety equipment,</li> <li>— fuel tanks, fuel supply system, exhaust equipment,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- механічні структури,</li> <li>- підвісне та причіпне обладнання,</li> <li>- ходову частину,</li> <li>- обладнання для гарантування безпеки,</li> <li>- цистерни з паливом, системи постачання пального, вихлопне обладнання,</li> </ul>
— the meaning of markings on the inside and outside of the rolling stock, in particular the symbols used for the transportation of dangerous goods,	- значення маркувань зі внутрішньої та зовнішньої сторін рухомого складу, особливо символів, що використовуються для транспортування небезпечних вантажів,
<ul style="list-style-type: none"> <li>— trip registration systems,</li> <li>— electrical and pneumatic systems,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- системи реєстрації поїздок,</li> <li>- електричні та пневматичні системи,</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>— collection of current and high-voltage systems,</li> <li>— communication equipment (ground-to-train radio, etc.),</li> <li>— arrangements of trips,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- сукупність систем струмів та високовольтних систем,</li> <li>- комунікаційне обладнання (радіозв'язок між поїздом та станцією тощо),</li> <li>- класифікації поїздок,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>— the constituent parts of the rolling stock, their purpose, and the devices specific to the hauled stocks, in particular the system of stopping the train by venting the brake pipe,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Складові частини рухомого складу, їх призначення та прилади, специфічні для тягового складу, для певної системи зупинки поїзда шляхом продування труби гальмівної магістралі,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>— braking system,</li> <li>— the parts specific to traction units,</li> <li>— traction chain, motors and transmission.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Систему гальмування,</li> <li>- Частини, особливі для тягових одиниць,</li> <li>- Тяговий ланцюг, мотори та трансмісію.</li> </ul>
<b>3. TESTING THE BRAKES</b>	<b>3. ПЕРЕВІРКА ГАЛЬМ</b>
Drivers must be able to:	Машиністи повинні вміти:
<ul style="list-style-type: none"> <li>— check and calculate, before departure, that the train's braking power corresponds to the braking power required for the line, as specified in the vehicle documents,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- перевірити та підрахувати перед відправленням, чи гальмівна сила поїзда відповідає гальмівній силі, необхідній для такої лінії, як зазначено в документах на транспорт,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>— check the functioning of the various components of the braking system of the traction unit and of the train, as appropriate, before departure, at start-up and during running.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- перевірити функціонування різних компонентів обладнання гальмівної системи тягової одиниці та поїзда, як необхідно, перед відправленням, при запуску та впродовж руху.</li> </ul>
<b>4. OPERATING MODE AND MAXIMUM SPEED OF THE TRAIN IN RELATION TO THE LINE CHARACTERISTICS</b>	<b>4. РЕЖИМ РОБОТИ ТА МАКСИМАЛЬНА ШВИДКІСТЬ ПОЇЗДА У ЗВ'ЯЗКУ З ХАРАКТЕРИСТИКАМИ ЛІНІЇ</b>
Drivers must be able to:	Машиністи повинні вміти:
<ul style="list-style-type: none"> <li>— take note of information given to them before departure,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- занотовувати інформацію, надану їм до відправлення,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>— determine the type of running and the limit speed of the train on the basis of variables such as speed limits, weather conditions or any signalling changes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- визначати тип руху та обмеження швидкості поїзда на основі змінних, таких як обмеження швидкості, погодні умови або інші сигнальні зміни.</li> </ul>
<b>5. DRIVING THE TRAIN IN A WAY WHICH DOES NOT DAMAGE INSTALLATIONS OR VEHICLES</b>	<b>5. КЕРУВАННЯ ПОЇЗДОМ У СПОСІБ, ЩО НЕ ПОШКОДЖУЄ УСТАНОВОК АБО ТРАНСПОРТУ</b>
Drivers must be able to:	Машиністи повинні вміти:
<ul style="list-style-type: none"> <li>— use all available control systems in accordance with the applicable rules,</li> <li>— start the train taking account of adhesion and power constraints,</li> <li>— apply the brakes for decelerations and stops, taking account of the rolling stock and installations.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- використовувати всі наявні системи управління відповідно до прийнятних правил,</li> <li>- приводити в рух поїзд, враховуючи обмеження зчеплення та потужності;</li> <li>- використовувати гальма для сповільнення та зупинки, враховуючи рухомий склад та установки.</li> </ul>
<b>6. ANOMALIES</b>	<b>6. АНОМАЛІЇ</b>
Drivers must:	Машиністи повинні:
<ul style="list-style-type: none"> <li>— be able to be attentive to unusual occurrences concerning the behaviour of the train,</li> <li>— be able to inspect the train and identify signs of anomalies, distinguish between them, react according to their relative importance and try to remedy them, always giving priority to the safety of rail traffic and persons,</li> <li>— know the available means of protection and communication.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- бути уважними у виняткових випадках, що стосуються поведінки в поїзді,</li> <li>- оглянути поїзд та визначити признаки аномалій, розрізняти їх, реагувати відповідно до їх відносної важливості та спробувати виправити їх, завжди віддаючи перевагу безпеці залізничного руху та людей.</li> <li>- знати доступні засоби захисту та комунікації.</li> </ul>
<b>7. OPERATING INCIDENTS AND ACCIDENTS, FIRES AND ACCIDENTS</b>	<b>7. ІНЦИДЕНТИ ТА НЕЩАСНІ ВИПАДКИ, ПОЖЕЖІ ТА НЕЩАСНІ ВИПАДКИ</b>

INVOLVING PERSONS	ЗА УЧАСТЮ ЛЮДЕЙ
Drivers must:	Машиністи повинні:
— be able to take steps to protect the train and summon assistance in the event of an accident involving persons on board the train, — be able to determine whether the train is transporting dangerous goods and identify them on the basis of train documents and wagon lists, — know the procedures relating to the evacuation of a train in case of emergency.	- вміти вжити заходів для захисту поїзда та попросити допомоги в разі нещасного випадку за участю людей у вагонах поїзда, - вміти визначити, чи поїзд перевозить небезпечний вантаж, та розпізнати його на основі документів поїзда та списків вагонів, - знати процедуру евакуації поїзда в екстреному випадку.
8. CONDITIONS FOR CONTINUING RUNNING AFTER AN INCIDENT INVOLVING ROLLING STOCK	8. УМОВИ ДЛЯ ПРОДОВЖЕННЯ РУХУ ПІСЛЯ ІНЦИДЕНТУ ЗА УЧАСТІ РУХОМОГО СКЛАДУ
After an incident, drivers must be able to assess whether the vehicle can continue to run and under what conditions, so as to inform the infrastructure manager of those conditions as soon as possible.	Після інциденту машиністи повинні вміти оцінити, чи поїзд може продовжити поїздку та за яких умов, щоб повідомити керівника інфраструктури про такі умови якнайшвидше.
Drivers must be able to determine if an expert evaluation is necessary before the train can continue.	Машиністи повинні вміти визначити, чи є потреба в оцінці експерта, перед тим, як поїзд продовжить рух.
9. IMMOBILISATION OF THE TRAIN	9. БЛОКУВАННЯ ПОЇЗДА
Drivers must be able to take measures to ensure that the train, or parts thereof, does not start up or move unexpectedly, even in the most difficult conditions.	Машиністи повинні вміти вжити заходів для забезпечення, щоб поїзд або його частини несподівано не зрушили з місця або не рухалися, навіть за найбільш складних умов.
Furthermore, drivers must have knowledge about measures which can stop a train or parts thereof in case it has started to move unexpectedly.	Крім того, машиністи повинні мати знання щодо методів зупинки поїзда або його частин у випадку, коли він почав несподівано рухатись.
<i>ANNEX VI</i>	<i>ДОДАТОК VI</i>
<b>PROFESSIONAL KNOWLEDGE OF INFRASTRUCTURE AND REQUIREMENTS REGARDING THE CERTIFICATE</b>	<b>ПРОФЕСІЙНІ ЗНАННЯ ІНФРАСТРУКТУРИ ТА ВИМОГИ ДО СЕРТИФІКАТА</b>
<b>Matters relating to infrastructure</b>	<b>Справи стосовно інфраструктури</b>
1. TESTING THE BRAKES	1. Перевірка гальм
Drivers must be able to check and calculate, before departure, that the train's braking power corresponds to the braking power required for the line, as specified in the vehicle documents.	Машиністи повинні вміти перевірити та визначити перед відправленням відповідність гальмівної потужності поїзда гальмівній потужності, необхідній для цієї лінії, як зазначено в документах транспортного засобу.
2. TYPE OF OPERATION AND MAXIMUM TRAIN SPEED ACCORDING TO THE LINE CHARACTERISTICS	2. ТИП ОПЕРАЦІЇ ТА МАКСИМАЛЬНА ШВИДКІСТЬ ПОЇЗДА ВІДПОВІДНО ДО ХАРАКТЕРИСТИК ЛІНІЇ
Drivers must be able to:	Машиністи повинні вміти:
— take note of information given to them, such as the speed limits or any signalling changes, — determine the type of running and the limit speed of the train on the basis of the characteristics of the line.	- занотувати передану їм інформацію, таку як обмеження швидкості або будь-які сигнальні зміни, - визначити тип руху та обмеження швидкості поїзда на основі характеристик лінії.
3. KNOWLEDGE OF THE LINE	3. ЗНАННЯ ЛІНІЇ
Drivers must be able to anticipate problems and react appropriately in terms of safety and other performances, such as punctuality and economic aspects. They must therefore have a thorough knowledge of the railway lines and installations on their route and of any alternative routes agreed on.	Машиністи повинні вміти передбачати проблеми та відповідно реагувати з гарантуванням безпеки та іншого, зокрема пунктуальністю та економічністю. Отже, вони повинні добре знати залізничні лінії та установки на їх маршруті та будь-які інші альтернативні погоджені маршрути.

The following aspects are important:	Важливими є нижчезазначені аспекти:
<ul style="list-style-type: none"> <li>— operational conditions (changes of track, one-way running, etc.),</li> <li>— perform a route check and consult the relevant documents,</li> <li>— identification of tracks that can be used for a given type of running,</li> <li>— the applicable traffic rules and the meaning of the signalling system,</li> <li>— the operations regime,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- умови роботи (зміни колії, поїздка в один бік тощо)</li> <li>- виконання перевірок маршруту та перегляд відповідних документів,</li> <li>- визначення колій, які можна використовувати для зазначеного типу поїздки,</li> <li>- застосовані правила руху та значення сигнальної системи,</li> <li>- режим проведення робіт,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>— the block system and associated regulations,</li> <li>— station names and the position, and distance-sighting of stations and signal boxes to adapt driving accordingly,</li> <li>— transition signalling between different operating or power supply systems,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- система блокування та відповідні положення,</li> <li>- назви станцій та їх розташування, а також розрізнення станцій здалеку та постів централізації для відповідного пристосування руху,</li> <li>- перехідне сигналізування між різними системами електропостачання: робочою або системою електроенергії,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>— speed limits for the different train categories driven,</li> <li>— topographical profiles,</li> <li>— particular braking conditions, for example on lines with a steep downward gradient,</li> <li>— particular operating features: special signals, signs, departure conditions, etc.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- обмеження швидкості для різних категорій поїздів в експлуатації,</li> <li>- топографічні профілі,</li> <li>- особливі умови гальмування, наприклад на лініях зі стрімким нахилом униз,</li> <li>- особливі робочі характеристики: особливі сигнали, знаки, умови відправлення тощо.</li> </ul>
<b>4. SAFETY REGULATIONS</b>	<b>4. ПОЛОЖЕННЯ ЩОДО ГАРАНТУВАННЯ БЕЗПЕКИ</b>
Drivers must be able to:	Машиністи повинні вміти:
<ul style="list-style-type: none"> <li>— start the trains only when all prescribed conditions are fulfilled (timetable, start order or signal, operation of signals if required, etc.),</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- завести поїзд, лише коли всі передбачені умови виконано (графік, порядок запуску або сигнал, робота сигналів, якщо необхідно, тощо),</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>— observe track-side and in-cab signals, interpret them immediately and without error, and act as specified,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- оглянути сигнали біля колії та всередині кабіни, перекласти їх негайно та безпомилково та діяти відповідно до вказівок,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>— run the train safely according to the specific modes of operation: apply special modes if instructed, temporary speed restrictions, running in opposite direction, permission to pass signals at danger, switching operations, turns, running through construction sites, etc.,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- вести поїзд безпечно, відповідно до спеціальних моделей роботи: використовувати спеціальні моделі, якщо про них проінструктовано, тимчасові обмеження швидкості, рух у зворотному напрямку, дозвіл минути сигнали при небезпеці, операції з переключення, повороти, рух через будівельні майданчики тощо,</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>— respect scheduled or supplementary stops, and if necessary perform supplementary operations for passengers during these stops, notably opening and closing the doors.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- виконувати зупинки за графіком або додаткові зупинки та, якщо необхідно, виконувати додаткові операції для пасажирів під час таких зупинок, а саме – відкривати та закривати двері.</li> </ul>
<b>5. DRIVING THE TRAIN</b>	<b>5. КЕРУВАННЯ ПОЇЗДОМ</b>
Drivers must be able to:	Машиністи повинні вміти:
<ul style="list-style-type: none"> <li>— know the train's position on the line at all times,</li> <li>— apply the brakes for decelerations and stops, taking account of the rolling stock and installations,</li> <li>— adjust the running of the train in accordance with the timetable and any orders given on saving energy, taking account of the characteristics of the traction unit, the train, the line and the environment.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- знати розташування поїзда на лінії будь-коли,</li> <li>- використовувати гальма для сповільнення та зупинки, враховуючи рухомий склад та установки,</li> <li>- налагоджувати процес руху поїзда відповідно до графіка та будь-яких наказів, відданих з метою збереження енергії, враховуючи характеристики тягової одиниці, поїзда, лінії та навколишнього середовища.</li> </ul>
<b>6. ANOMALIES</b>	<b>6. АНОМАЛІЇ</b>
Drivers must be able to:	Машиністи повинні:

<p>— be attentive, insofar as train operation permits, to unusual occurrences concerning the infrastructure and the environment: signals, tracks, energy supply, level crossings, track surrounding, other traffic, — know particular distances to clear obstacles,</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- бути уважними настільки, наскільки дозволяє робота, у випадку незвичайних випадків, що стосуються інфраструктури та навколишнього середовища: сигнали, колії, постачання енергії, переїзди зі шлагбаумом, оточення колії, рух інших транспортних засобів,</li> <li>- знати особливі відстані до відомих об'єктів,</li> </ul>
<p>— inform the infrastructure manager as soon as possible of the place and nature of anomalies observed, making sure that the information has been understood, — taking into account the infrastructure, ensure or take measures to ensure the safety of traffic and persons, whenever necessary.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- інформувати керівника інфраструктури якнайшвидше про місце та рід аномалій, що спостерігаються, переконавшись, що інформація була зрозуміла,</li> <li>- брати до уваги інфраструктуру, забезпечити або вживати заходів, щоб гарантувати безпеку руху та людей, коли це необхідно.</li> </ul>
<p><b>7. OPERATING INCIDENTS AND ACCIDENTS, FIRES AND ACCIDENTS INVOLVING PERSONS</b></p>	<p><b>7. РОБОЧІ ІНЦИДЕНТИ ТА НЕЩАСТІ ВИПАДКИ, ПОЖЕЖІ ТА НЕЩАСНІ ВИПАДКИ ЗА УЧАСТЮ ЛЮДЕЙ</b></p>
<p>Drivers must be able to:</p>	<p>Машиністи повинні:</p>
<p>— take steps to protect the train and summon assistance in the event of an accident involving persons, — determine where to stop the train in the event of a fire and facilitate the evacuation of passengers, if necessary,</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- вжити заходів, щоб захистити поїзд, та звернутись по допомогу у разі нещасного випадку за участю людей,</li> <li>- визначити місце зупинки поїзда у разі пожежі та полегшити евакуацію пасажирів, якщо необхідно,</li> </ul>
<p>— provide useful information on the fire as soon as possible if the fire cannot be brought under control by the driver acting alone, — inform the infrastructure manager of these conditions as soon as possible, — assess whether the infrastructure allows the vehicle to continue to run and under which conditions.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- надати корисну інформацію про пожежу якнайшвидше, якщо цю пожежу неможливо взяти під контроль діями самого одного машиніста,</li> <li>- проінформувати керівника інфраструктури про такі умови якнайшвидше,</li> <li>- оцінити, чи дозволяє інфраструктура продовжувати рух транспортного засобу та за яких умов.</li> </ul>
<p><b>8. LANGUAGE TESTS</b></p>	<p><b>8. ТЕСТИ НА ЗНАННЯ МОВИ</b></p>
<p>Drivers who have to communicate with the infrastructure manager on critical safety issues must have language skills in the language indicated by the infrastructure manager concerned. Their language skills must be such that they can communicate actively and effectively in routine, adverse and emergency situations.</p>	<p>Машиністи, які мають спілкуватися з керівником інфраструктури з питань гарантування безпеки, повинні мати знання мови, зазначеної відповідним керівником інфраструктури. Їх знання мови повинне бути таким, щоб вони могли активно та ефективно спілкуватись у щоденному житті, в несприятливих та надзвичайних ситуаціях.</p>
<p>They must be able to use the messages and communication method specified in the 'Operations' TSI. Drivers must be able to communicate according to level 3 of the following table:</p>	<p>Вини повинні вміти використовувати повідомлення та метод комунікації, зазначений в ТУС «Операції». Машиністи повинні вміти спілкуватись відповідно до рівня 3 такої таблиці:</p>
<p>Language and communication level</p>	<p>Рівень знання мови та уміння спілкуватись:</p>
<p>The oral qualification in a language can be subdivided into five levels:</p>	<p>Усний рівень володіння мовою можна розділити на п'ять рівнів:</p>

Level	Description	Рівень	Опис
5	<ul style="list-style-type: none"> <li>— can adapt the way he/she speaks to any interlocutor</li> <li>— can put forward an opinion</li> <li>— can negotiate</li> <li>— can persuade</li> <li>— can give advice</li> </ul>	5	<ul style="list-style-type: none"> <li>- може адаптувати так, наче він/вона розмовляє з будь-яким слухачем</li> <li>- може висловлювати свою думку,</li> <li>- може обговорювати,</li> <li>- може переконувати,</li> <li>- може давати поради</li> </ul>
4	<ul style="list-style-type: none"> <li>— can cope with totally unforeseen situations</li> <li>— can make assumptions</li> <li>— can express an argued opinion</li> </ul>	4	<ul style="list-style-type: none"> <li>- може справитись з повністю неочікуваною ситуацією</li> <li>- може робити припущення</li> <li>- може висловлювати суперечну думку</li> </ul>
3	<ul style="list-style-type: none"> <li>— can cope with practical situations involving an unforeseen element</li> <li>— can describe</li> <li>— can keep a simple conversation going</li> </ul>	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>- може справитися з практичними ситуаціями, включаючи непередбачувані елементи</li> <li>- може описувати</li> <li>- може підтримувати просту розмову</li> </ul>
2	<ul style="list-style-type: none"> <li>— can cope with simple practical situations</li> <li>— can ask questions</li> <li>— can answer questions</li> </ul>	2	<ul style="list-style-type: none"> <li>- може справитися з простими практичними ситуаціями</li> <li>- може ставити запитання</li> <li>- може відповідати на запитання</li> </ul>
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>— can talk using memorised sentences</li> </ul>	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>- може розмовляти, використовуючи вивчені речення</li> </ul>
<i>ANNEX VII</i>		<i>ДОДАТОК VII</i>	
<b>FREQUENCY OF EXAMINATIONS</b>		<b>ЧАСТОТА ІСПИТІВ</b>	
The minimum frequency of the periodic checks shall be as follows:		Мінімальна частота періодичних перевірок повинна бути такою:	
(a) linguistic knowledge (only for non-native speakers): every three years or after any absence of more than one year;		(a) знання мов (лише для тих, хто не є носіями мови): кожних три роки або після будь-якої відсутності впродовж більше одного року;	
(b) infrastructure knowledge (including route and operation rules knowledge): every three years or after any absence of more than one year on the relevant route;		(b) знання інфраструктури (включаючи маршрут та знання правил роботи): кожних три роки або після будь-якої відсутності впродовж більше ніж одного року на відповідному маршруті;	
(c) knowledge of rolling stock: every three years.		(c) знання рухомого складу: кожних три роки.	