

*The Voice
of European
Railways*



ACCORDO

tra la Comunità delle Ferrovie Europee (*CER*)
e
la Federazione Europea dei Lavoratori dei Trasporti
(*ETF*)

concernente la

PATENTE DI GUIDA EUROPEA

PER I MACCHINISTI CHE PRESTANO UN
SERVIZIO IN INTEROPERABILITÀ
TRANSFRONTALIERA¹

¹ od in Paese diverso da quello della loro Impresa Ferroviaria.

Considerato che il futuro del trasporto ferroviario richiede la modernizzazione del sistema e lo sviluppo del traffico transeuropeo e quindi i servizi d'interoperabilità che interessano una parte importante dell'impresa ferroviaria (IF) e del suo personale, in particolare i macchinisti;

Considerato che, a causa della specificità del trasporto ferroviario, una patente di guida europea per i macchinisti in servizio d'interoperabilità transfrontaliera è un requisito essenziale per la gestione del traffico ferroviario in interoperabilità a livello europeo;

Considerato che tale patente per i servizi d'interoperabilità transfrontaliera attesta il possesso, da parte del conducente, delle attitudini aggiuntive necessarie per circolare su un'infrastruttura diversa da quella per la quale la sua impresa è titolare anche di un certificato di sicurezza;

Considerato che tale patente può dare un notevole contributo al mantenimento di un livello elevato di sicurezza;

Considerato che gli obiettivi alla base dell'adozione di un sistema di patente di guida europea per i macchinisti - sistema le cui caratteristiche generali sono state oggetto di discussioni in seno a *CER* ed *ETF* - mirano a garantire un livello ottimale di sicurezza, a facilitare l'interoperabilità dei conducenti ed a migliorare l'efficienza di gestione;

Considerato che, a tale scopo, *CER* ed *ETF* possono ispirarsi a precedenti lavori ed esperienze concrete nei servizi d'interoperabilità concernenti i servizi di trasporto pubblici e privati ed i sistemi di gestione in cooperazione od in regime di concorrenza; [considerato] che alcuni gruppi congiunti hanno realizzato diverse missioni ed hanno presentato diversi rapporti in merito;

Considerato che i documenti di lavoro di cui sopra sono già stati approvati dalle diverse imprese ferroviarie europee aderenti a *CER* ed in grande maggioranza da *ETF*;

CER ed *ETF* decidono, attraverso un Accordo sottoscritto dalle due parti, di porre in essere un sistema di patente di guida europea le cui caratteristiche sono stabilite in dettaglio nell'accordo che segue.

Il presente documento è compatibile con le disposizioni attuali contenute nei documenti europei vigenti e si inserisce pienamente in un quadro di riferimento comprendente diversi altri documenti, alcuni dei quali in fase di completamento, che dovranno coesistere, precisamente i regolamenti concernenti la creazione dell'Agenzia Europea per la Sicurezza e l'Interoperabilità Ferroviarie e la Direttiva concernente la Sicurezza e le Specifiche Tecniche d'Interoperabilità applicabili al sistema ferroviario convenzionale e ad alta velocità.



L'accordo sarà attuato dalle società aderenti a CER in attesa di una direttiva europea. Per la parte concernente il campo d'applicazione dell'accordo, le due parti desiderano che la direttiva sia redatta sulla base del presente accordo.

Il presente testo formalizza le pratiche esistenti, spesso comparabili, adottate da diverse imprese ferroviarie e costituisce un quadro di riferimento per le nuove pratiche d'interoperabilità. Qualora una nuova direttiva europea concerna alcuni punti del presente accordo, sarà applicata la nuova direttiva.

Le parti sociali desiderano che le autorità competenti in materia di sicurezza degli Stati membri tengano conto, per quanto le concerne, del contenuto del presente accordo e che pongano in essere i controlli necessari per mantenere un livello elevato di sicurezza nel nuovo contesto.

ARTICOLO 1 - GLI OBIETTIVI DELLA PATENTE DI GUIDA EUROPEA PER I MACCHINISTI

La patente europea per i macchinisti ha gli obiettivi seguenti:

- Facilitare l'interoperabilità del personale di guida al fine di aumentare il traffico ferroviario internazionale;
- Mantenere, o aumentare, il livello di sicurezza; ciò implica la necessità di garantire il livello di qualità delle prestazioni del personale di guida, assicurando e verificando i livelli di competenza adattati alle reti europee utilizzate;
- Contribuire all'efficienza dei metodi di gestione relativi ai macchinisti in servizio d'interoperabilità per conto delle imprese ferroviarie;
- Ridurre i rischi del *dumping* sociale.

CER ed ETF decidono di porre in essere un sistema di patente di guida europea per i macchinisti.

ARTICOLO 2 - CAMPO D'APPLICAZIONE DELLA PATENTE DI GUIDA

La patente di guida europea si applica ai conducenti che guidano treni per i quali sono richiesti almeno due certificati di sicurezza.²

Le regole applicabili in materia di patente di guida europea non sostituiscono i regolamenti nazionali che disciplinano i conducenti impiegati dalle imprese ferroviarie stabilite in ogni Stato membro ove detti agenti esercitano la loro attività nel Paese d'appartenenza della loro impresa ferroviaria.

² Per il traffico locale e regionale proveniente dai Paesi Bassi, l'applicazione del presente accordo inizia nel 2006 e le condizioni d'accesso dei conducenti all'infrastruttura saranno stabilite con accordi bilaterali.

ARTICOLO 3 - RILASCIO DELLA PATENTE

L'impresa ferroviaria - titolare di una licenza d'operatore ferroviario e di diversi certificati di sicurezza (definiti nella Direttiva 2001/14/CE) - che impiega il conducente, rilascia la patente di guida che, all'interno di diversi Paesi specifici, attesta l'attitudine del conducente a guidare un determinato treno su un percorso specifico.

L'impresa ferroviaria che impiega il conducente deve inoltre assicurare che l'agente sia in possesso delle competenze richieste, se del caso, dalle autorità competenti degli Stati dei quali viene percorsa l'infrastruttura.

Per quanto concerne il contenuto globale (verifica dell'attitudine fisica e professionale, valutazione della formazione, abilitazione...) descritto negli articoli seguenti, l'IF deve assicurare obbligatoriamente la tracciabilità necessaria per l'insieme dei conducenti consentendo in tal modo i necessari controlli da parte delle autorità competenti.

ARTICOLO 4 - TITOLARITÀ DELLA PATENTE DI GUIDA

La patente di guida resta proprietà dell'Impresa Ferroviaria che impiega il conducente. Una tessera d'autorizzazione rilasciata dall'IF viene fornita al conducente che deve essere in grado di esibirla in qualsiasi momento durante il servizio.

L'IF che rilascia la patente ne ha la piena responsabilità.

ARTICOLO 5 - STRUTTURA DELLA PATENTE DI GUIDA

La patente di guida deve essere strutturata in modo da attestare l'attitudine fisica e professionale del conducente a guidare i treni sulle reti di più Stati membri.

Considerata la natura specifica della gestione, dell'infrastruttura, dei regolamenti e del materiale rotabile, che possono variare considerevolmente da un'impresa ferroviaria all'altra e da una rete all'altra, la patente di guida europea per i macchinisti è costituita da due elementi distinti:

- il primo elemento concerne l'attestazione delle attitudini fisiche e professionali di un macchinista a guidare le motrici per conto dell'IF che autorizza il conducente all'interno di uno Stato membro nel quale l'IF detiene un certificato (Articoli 6.1, 6.2, 6.3).
- il secondo elemento definisce le attitudini richieste al conducente, dal punto di vista delle caratteristiche specifiche definite dalla normativa per ogni infrastruttura interessata (Articolo 6.4).



Dal processo descritto sopra risulta una patente a più elementi, che autorizza il conducente alla guida su un numero limitato d'infrastrutture.

ARTICOLO 6 - ATTIVITÀ E COMPETENZE RICHIESTE

Fatti salvi i requisiti specifici imposti da uno Stato membro, le attività e le competenze di cui all'Articolo 5 sono stabilite a livello europeo. Esse sono basate sui requisiti seguenti:

6.1 Attitudine fisica

È valutata da un medico del lavoro o da un servizio medico accreditato, conformemente alla normativa nazionale ed alle pratiche in vigore.

I requisiti prescritti in relazione all'attitudine fisica sono specificati nel testo dell'Allegato I al presente accordo.³

In nessun momento durante il suo servizio, il conducente deve essere sotto l'influenza di una sostanza che potrebbe alterare la concentrazione, la vigilanza od il comportamento.

6.2 Attitudine psicologica

È verificata da uno psicologo diplomato conformemente alla normativa nazionale ed alle pratiche in vigore.

I requisiti prescritti in relazione all'attitudine psicologica sono specificati nel testo dell'Allegato I al presente accordo.

6.3 Attitudine professionale

- a) conoscenza e pratica delle tecniche ferroviarie, ivi comprese i regolamenti di sicurezza ed operativi;
- b) conoscenza e pratica dei rischi connessi con la gestione del sistema ferroviario ed i diversi metodi da adottare per il loro controllo;
- c) conoscenza e pratica di una o più modalità operative;
- d) conoscenza e pratica di uno o più tipi di materiale rotabile;
- e) conoscenza e pratica dei percorsi ferroviari utilizzati, ivi compresi gli itinerari di deviazione.
- f) competenze linguistiche appropriate.

³ Ad eccezione dei capoversi 4.3. e 4.4. dell'Allegato I, tali prescrizioni sono passibili di variazione a livello europeo. Il Comitato per il Dialogo Sociale esprimerà il proprio parere sugli sviluppi previsti.



I requisiti prescritti in relazione all'attitudine professionale sono specificati nell'Allegato II.

6.4 Riconoscimento delle competenze in materia d'infrastruttura negli altri Stati membri

Le competenze che i conducenti devono inderogabilmente possedere per esercitare la loro professione sull'infrastruttura di uno Stato membro diverso da quello nel quale l'IF ha rilasciato l'autorizzazione ad un conducente, rientrano in quattro diverse categorie obbligatorie:

Conoscenze generali:

- conoscenza e pratica dei sistemi ferroviari e dei regolamenti di sicurezza ed operativi, imposti da ciascuno dei Paesi dei quali è utilizzata l'infrastruttura, applicati sull'infrastruttura utilizzata, per ogni servizio specifico.

Conoscenza del materiale rotabile:

- conoscenza e controllo delle caratteristiche specifiche del materiale rotabile che circola sull'infrastruttura, nella misura nella quale il conducente è già autorizzato a guidare tale materiale rotabile.

Conoscenza delle linee percorse e degli impianti:

- conoscenza dei percorsi ferroviari e dei cantieri che il conducente incontra (o potrebbe incontrare) sul suo percorso, ivi compresi l'ubicazione delle stazioni ferroviarie e dei cantieri e l'ubicazione degli impianti di segnalamento, conformemente ai regolamenti ed alle diverse modalità di gestione nei vari Paesi interessati.

L'IF deve essere in grado di ottenere tutte le informazioni utili concernenti la rete ed il sistema di gestione dell'itinerario percorso e gli eventuali assetti degli impianti di segnalamento e deve comunicarle al conducente in forma idonea.

Competenze linguistiche:

- competenze linguistiche idonee in relazione alla lingua utilizzata per la regolamentazione del traffico - in forma orale e scritta - per poter dialogare con il responsabile dell'infrastruttura in tutte le situazioni che potrebbero presentarsi, compresi i casi di perturbazione o interruzione del traffico. Detta prescrizione comporta l'adozione di norme per le competenze linguistiche definite sopra.

6.5 Certificazione del sistema di formazione



I centri di formazione e gli esaminatori e/o i formatori in relazione alle norme di gestione attinenti ad un Paese nel quale il conducente dovrà circolare sono certificati dalle autorità competenti di detto Paese o dai loro delegati.

ARTICOLO 7 - DOCUMENTI

La IF deve fornire al conducente che guida un treno sulla rete di uno Stato membro, almeno la stessa informazione fornita ad un conducente di una IF stabilita in detto Stato membro. Specificamente, devono essere forniti al conducente:

- il documento/i documenti di riferimento della normativa in vigore sull'infrastruttura interessata (segnalamenti, sicurezza, sistemi di gestione);
- il documento tecnico/i documenti tecnici descriventi gli impianti delle linee percorse;
- i documenti e le informazioni sulle modifiche temporanee del segnalamento sulle linee percorse;
- la tessera d'autorizzazione di cui all'Articolo 4, con l'elemento corrispondente all'infrastruttura percorsa.

ARTICOLO 8 - MANTENIMENTO DELLE ATTITUDINI

Considerato che la validità della patente è subordinata ad una validazione periodica delle diverse attitudini da parte della IF che impiega il conducente, le autorità nazionali competenti in materia di sicurezza fissano le durate di validità adeguate a ciascuna attitudine:

1. Validazione dell'attitudine fisica: vedi Allegato I
2. Validazione delle attitudini professionali, vedi Allegato II

Al fine di mantenere un elevato livello di sicurezza operativa, un processo di validazione deve essere condotto periodicamente per dimostrare che il conducente è in possesso delle attitudini richieste dalla patente europea.

Le attitudini di base devono essere sviluppate ed aggiornate annualmente.

3. Validazione delle competenze specifiche a ciascuna infrastruttura ferroviaria percorsa in altri Stati membri.

Il periodo di validità dell'attitudine è limitato conformemente alla normativa in vigore nei diversi Paesi interessati.

ARTICOLO 9 - DURATA E RINNOVO DELLA PATENTE

Il periodo di validità non supera i tre anni.

Se sono soddisfatte tutte le condizioni stabilite in relazione alle attitudini, la patente può essere rinnovata.

ARTICOLO 10 - REVOCA DELLA PATENTE DEL MACCHINISTA

Se il macchinista non è in possesso di una delle attitudini richieste, la IF è obbligata a revocare la patente. Tale revoca può essere temporanea o definitiva.

Il conducente può appellarsi contro questa decisione.

L'impresa comunica al conducente i motivi della revoca della patente, in caso di revoca temporanea, lo informa sulle modalità per il suo recupero.

Le parti sociali desiderano che il macchinista e l'impresa possano appellarsi contro la decisione di revoca della patente adottata dalle autorità di sicurezza di un altro Stato.

La patente rilasciata all'agente è legata al contratto di lavoro ed è consegnata dalla IF che impiega il macchinista e ha rilasciato l'abilitazione. Di conseguenza, la patente è revocata se il conducente lascia l'impresa.

Al conducente è rilasciato un certificato concernente le attitudini che non sono messe in causa.

ARTICOLO 11 - RESPONSABILITÀ DELLA IF



Le IF si assumono le responsabilità di datori di lavoro. Pertanto, esse sono obbligate a rispettare le leggi ed i regolamenti vigenti a livello europeo e quelli precisati dai Gestori d'Infrastruttura (GI) degli Stati percorsi.

Le IF garantiscono le attitudini del proprio personale e l'adeguamento di tali attitudini a quelle richieste dalla guida dei treni sulle infrastrutture percorse.

La patente di guida del macchinista perde automaticamente validità quando la IF è privata della sua licenza d'operatore dei trasporti o quando non detiene più il certificato di sicurezza.

Al conducente viene rilasciato un attestato concernente le sue attitudini ed i servizi effettuati.

La formazione, la verifica delle attitudini fisiche da parte del medico del lavoro, la valutazione delle competenze professionali, il processo d'autorizzazione e, più generalmente, il sistema di gestione della sicurezza adottato dall'impresa e la necessità di alimentare il sistema d'informazioni di cui all'Articolo 12, devono contribuire al mantenimento di un livello elevato di sicurezza in condizioni d'interoperabilità.

ARTICOLO 12 - INFORMAZIONI CHE DEVONO ESSERE DISPONIBILI IN TEMPO REALE

Le informazioni contenute nel documento o nella tessera di cui è titolare il conducente devono contenere almeno:

- identità del macchinista (cognome, nome, numero identificativo, data e luogo di nascita, nazionalità, (se non è cittadino dell'Unione Europea) lingua materna, indirizzo),
- denominazione e coordinate dell'impresa, dello stabilimento e dei responsabili da contattare,
- principali caratteristiche dell'abilitazione e date di validità delle attitudini al fine di assicurare la tracciabilità delle informazioni concernenti le certificazioni complete del conducente.

La IF deve poter fornire immediatamente alle autorità di sicurezza, o ai loro delegati, tutte le informazioni concernenti l'attitudine dei conducenti (incluse le conoscenze delle linee e del materiale rotabile).

Queste informazioni devono essere disponibili nelle lingue del certificato di sicurezza utilizzato.

Tutti i lavoratori possono avere accesso alle informazioni che li concernono inserite in questo *dossier* facendone richiesta alla propria impresa o all'organismo competente.



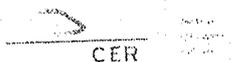
??, gennaio 2004.

Per la CER

Per l'ETF

Johannes LUDEWIG
Direttore Esecutivo

Norbert HANSEN
Presidente della Sezione Ferrovie



ALLEGATO I

CONDIZIONI DI SALUTE E DI SICUREZZA

1. Introduzione

Il personale delle imprese ferroviarie deve possedere le attitudini appropriate per assicurare il rispetto degli standard operativi e di sicurezza. Le imprese ferroviarie devono specificare e documentare il processo posto in essere al fine di ottemperare ai requisiti medici, psicologici e d'igiene per il loro personale in servizio di interoperabilità addetto a compiti critici di sicurezza.

Il personale non deve assolvere un compito critico di sicurezza quando la sua vigilanza è ridotta da una sostanza come l'alcol, droghe o farmaci psicotropi. A tale scopo, il datore di lavoro deve adottare le procedure volte ad evitare il rischio che il personale addetto a compiti di sicurezza effettui il suo lavoro sotto l'influenza di tali sostanze o ne faccia consumo sul luogo di lavoro.

Inoltre, le leggi nazionali in vigore sul territorio nel quale è effettuato il servizio del treno si applicano per quanto attiene ai limiti relativi alle sostanze indicate sopra.

2. Criteri per l'approvazione dei medici del lavoro e delle organizzazioni mediche

Le imprese ferroviarie ed i gestori dell'infrastruttura devono osservare alcuni criteri per l'approvazione dei medici e delle organizzazioni che partecipano agli esami medici conformemente alle norme ed alle pratiche nazionali vigenti nel Paese nel quale l'impresa ferroviaria - od il gestore dell'infrastruttura - è stabilita od ha ottenuto una licenza.

Le valutazioni mediche e qualsiasi tipo di decisione relativa all'attitudine individuale del personale devono essere condotte da un medico del quale si riconosce:

- l'esperienza in materia di medicina del lavoro,
- la conoscenza dei pericoli del lavoro in questione e dell'ambiente ferroviario,
- la comprensione del modo in cui le misure destinate ad eliminare o ridurre questi pericoli potrebbero essere compromesse dall'assenza di attitudine dal punto di vista medico.

Nella sua pratica, e per l'osservanza di questi criteri, il medico del lavoro può ricorrere ad una consulenza medica esterna, per esempio di un oftalmologo e, nella sua consultazione, può essere assistito da personale paramedico.



3 Criteri per il riconoscimento degli psicologi che eseguono esami psicologici ed esigenze in materia di esame psicologico

3.1 Certificazione degli psicologi

Lo psicologo deve essere in possesso di titolo di studio universitario in psicologia, essere certificato e riconosciuto conformemente alla normativa ed alle pratiche nazionali del Paese nel quale l'impresa ferroviaria - od il gestore dell'infrastruttura - è registrata od ha ottenuto una licenza.

3.2 Contenuto e interpretazione degli esami psicologici

Il contenuto e la procedura per l'interpretazione dell'esame psicologico devono essere stabiliti da uno psicologo che tenga conto del lavoro ferroviario e dell'ambiente.

3.3 Selezione degli strumenti di valutazione

L'esame deve comprendere unicamente gli strumenti di valutazione basati su principi psicologici scientifici.

4 Esami medici e psicologici

4.1 Contenuto minimo dell'esame medico prima dell'assegnazione

Gli esami medici devono comprendere:

- Un esame medico generale;
 - Esami delle funzioni sensoriali (vista, udito, percezione dei colori);
 - Un'analisi del sangue o delle urine per l'individuazione del diabete e di altre condizioni come indicato dall'esame clinico;
 - La ricerca, nelle urine, di tracce del consumo di sostanze psicoattive, specificamente di droghe illegali e farmaci psicoattivi;
- e, in relazione ai conducenti: dei treni
- Un ECG a riposo.

4.2 Esami psicologici

Lo scopo degli esami psicologici è di aiutare l'impresa ferroviaria nell'assegnazione e nella gestione del personale dotato delle attitudini cognitive, psicomotorie, comportamentali e della personalità necessarie per eseguire i compiti senza rischio.

Nello stabilire il contenuto dell'esame psicologico, lo psicologo deve prendere in considerazione almeno i criteri seguenti relativi alle esigenze di ciascuna funzione di sicurezza per le seguenti attitudini:

- Cognitive:
 - ⇒ Attenzione e concentrazione
 - ⇒ Memoria
 - ⇒ Capacità percettiva
 - ⇒ Ragionamento
 - ⇒ Comunicazione
- Psicomotorie:
 - ⇒ Velocità di reazione
 - ⇒ Coordinamento gestuale
- Comportamentali e della personalità:
 - ⇒ Autocontrollo emozionale
 - ⇒ Affidabilità del comportamento
 - ⇒ Autonomia
 - ⇒ Coscienza

Se lo psicologo omette una delle voci di cui sopra, la relativa decisione deve essere giustificata e documentata.

4.3 *Esami medici periodici dopo l'assegnazione*

Deve essere effettuato almeno un esame medico sistematico:

- ogni 3 anni per il personale fino a 60 anni di età;
- ogni anno per il personale di età superiore a 60 anni.

Una maggiore frequenza degli esami deve essere stabilita dal medico del lavoro, se lo richiedono le condizioni di salute del membro del personale.

Contenuto minimo dell'esame medico periodico dopo l'assegnazione.

Se l'agente soddisfa i requisiti prescritti al momento dell'esame effettuato prima dell'assegnazione, gli esami periodici specialistici devono comprendere al minimo:

- Un esame medico generale;
- L'esame delle funzioni sensoriali (vista, udito, percezione dei colori);
- L'analisi del sangue o delle urine per l'individuazione del diabete e di altre condizioni come indicato dall'esame clinico;
- La ricerca, di droghe illegali o di farmaci psicoattivi quando i segni clinici dell'esame indicano il loro consumo.

Inoltre, per i conducenti dei treni di 41 anni e più, è richiesto l'ECG a riposo.

4.4 *Validazione dell'attitudine fisica*

L'attitudine fisica è verificata regolarmente e dopo ogni infortunio sul lavoro. Il medico od il servizio medico dell'impresa possono decidere di eseguire un esame medico complementare, in particolare dopo un periodo di trenta giorni di assenza per malattia. Il datore di lavoro può chiedere al medico di verificare l'attitudine fisica del conducente se ha dovuto revocarlo dal servizio per motivi di sicurezza.



5. Requisiti medici generali

Il personale non deve essere affetto dalle seguenti condizioni mediche od assumere un trattamento medico che potrebbe provocarle:

- perdita improvvisa di coscienza;
- diminuzione dell'attenzione o della concentrazione;
- inabilità improvvisa;
- perdita di equilibrio o di coordinazione;
- limitazione significativa della mobilità.

6. Criteri di salute specifici per i conducenti

6.1. *Requisiti relativi alla vista*

- acuità visiva da lontano, con o senza correzione, 1.2; almeno 0.5 per l'occhio peggiore.
- non sono autorizzate le lenti a contatto colorate e lenti fotocromatiche. Sono autorizzate le lenti con filtro UV.
- lenti correttive, al massimo: ipermetropia +5/miopia -8. Le deroghe sono autorizzate in casi eccezionali e previo parere di uno specialista oftalmologo. La decisione spetta poi al medico del lavoro.
- vista da vicino e intermedia: sufficiente, con correzione o senza.
- visione dei colori normale: utilizzo di un *test* riconosciuto come il *test Ishihara*, integrato da un altro test riconosciuto, se necessario.
- campo visivo: completo
- visione binoculare: presente
- sensibilità ai contrasti: buona
- assenza di malattia evolutiva degli occhi
- gli impianti oculari, le cheratotomie e le cheratectomie sono autorizzati a condizione che siano sottoposti a verifica annuale o con la periodicità prescritta dal medico del lavoro.

6.2. *Requisiti relativi all'udito ed alla capacità di conversazione*

Udito sufficiente confermato da un audiogramma, per la precisione:

- udito sufficiente per una conversazione telefonica e capacità di ascoltare tonalità di allarme e messaggi radio.

I valori seguenti, riportati a titolo indicativo, devono essere considerati un orientamento:

- il *deficit* uditivo non deve essere superiore a 40 dB a 500 e 1.000 Hz.
- il *deficit* uditivo non deve essere superiore a 45 dB a 2 000 Hz per l'orecchio con la conduzione aerea peggiore.
- Nessuna anomalia del sistema vestibolare.
- Nessuna turba cronica del linguaggio (per la necessità di scambiare messaggi chiaramente e ad alta voce).



- I requisiti specificati devono essere soddisfatti senza l'uso di apparecchi acustici.



Comitato Europeo di Ricerca

European Committee for Standardization



La Commissione europea è a disposizione per informazioni sulla interoperabilità transfrontaliera

7. Requisiti relativi all'assenza di sostanze psicoattive

In nessun momento, durante il suo servizio, il conducente deve essere sotto l'influenza di sostanze che possono alterare la concentrazione, la vigilanza od il comportamento.

8. Gravidanza

La gravidanza deve essere considerata causa temporanea di esclusione per i conducenti di sesso femminile in caso di ridotta tolleranza o di condizione patologica. Il medico riconosciuto (come definito al Paragrafo 2) deve assicurare che siano applicate le disposizioni di legge a tutela delle agenti in stato di gravidanza.

9. Antropometria

I parametri antropometrici del personale devono permettere l'utilizzazione sicura del materiale rotabile. I conducenti non devono essere obbligati od autorizzati a far funzionare determinati tipi di materiale rotabile se la loro statura, il loro peso od altre caratteristiche provocherebbero un rischio.



ALLEGATO II

CONDIZIONI DI ATTITUDINE PROFESSIONALE ALLA FUNZIONE DI CONDUCENTE

Il presente allegato stabilisce le condizioni specifiche di attitudine professionale che devono essere soddisfatte dai macchinisti che effettuano un servizio di interoperabilità transfrontaliera.

Competenze: conoscenze ed applicazione delle conoscenze

Il conducente deve essere in grado di eseguire tutti i compiti definiti dalla normativa di sicurezza applicabile al servizio effettuato. Deve essere in grado di dimostrare la sua padronanza della lingua, orale e scritta, richiesta nel certificato di sicurezza rilasciato dalle autorità del Paese nel quale si reca.

Deve assolvere una formazione continua regolare allo scopo di disporre permanentemente delle competenze richieste.

Definizione delle conoscenze e dei compiti che devono essere eseguiti dal conducente

Si tratta principalmente di:

1. Procedere alle prove ed alle verifiche prescritte, prima della partenza, sulla motrice:
 - prepararsi alla missione in tempo utile:
 - consultare le caratteristiche del servizio da effettuare ed i relativi documenti
 - dotarsi della documentazione e delle apparecchiature necessarie
 - verificare le capacità della motrice
 - verificare le indicazioni riportate sui documenti di bordo della motrice
 - assicurarsi, effettuando le verifiche ed i test previsti, che la motrice sia in grado di assicurare il rimorchio del treno dal punto di vista della forza di trazione e dei dispositivi di sicurezza
 - assicurare le operazioni correnti di manutenzione preventiva eventualmente previste.

2. Conoscere il materiale rotabile

Per condurre una motrice, il conducente deve conoscere l'insieme degli organi di comando e degli indicatori a sua disposizione, in particolare quelli che concernono:

- la trazione

- la frenatura
- i dispositivi relativi alla sicurezza della circolazione

Per poter individuare e localizzare un'anomalia sul materiale rotabile, segnalarla e stabilire le condizioni di rimessa in marcia e, in alcuni casi, effettuare un intervento, deve conoscere::

- gli elementi che costituiscono il materiale rotabile¹, il loro ruolo ed i dispositivi specifici relativi al materiale rimorchiato, precisamente il sistema d'arresto del treno ponendo il sistema frenante in relazione all'atmosfera.
- il significato della marcatura riportata all'interno e all'esterno del materiale, precisamente i simboli utilizzati per il trasporto delle merci pericolose.
- gli elementi specifici delle motrici².

3. Partecipare alle prove di frenatura sul treno:

- verifica della capacità frenante del treno prima della sua partenza per mezzo dei documenti dei veicoli che specificano la potenza al freno prescritta per la linea.
- verificare il funzionamento del sistema frenante della motrice al momento della messa in servizio, prima di ogni messa in movimento ed in marcia.

4. Prendere atto delle informazioni trasmesse prima della partenza e stabilire il tipo di marcia ed il limite di velocità del suo treno in funzione delle caratteristiche della linea:

Le informazioni precisano in particolare gli elementi variabili come, per esempio, i limiti di velocità o le eventuali modifiche del segnalamento.

5. Conoscere le linee ferroviarie

Il conducente deve essere in grado di anticipare e di reagire in modo adeguato, in termini di sicurezza e di rendimento. Di conseguenza, deve avere una buona conoscenza delle linee e

¹ In particolare:

- le strutture meccaniche
- gli organi frenanti
- gli organi di sospensione e gli organi di attacco
- gli organi di rotolamento
- i dispositivi di sicurezza

² In particolare:

- gli organi di captazione ed i circuiti ad alta tensione
- i serbatoi di combustibile, i dispositivi di alimentazione del combustibile, gli scappamenti
- la catena di trazione, i motori e le trasmissioni
- i mezzi di comunicazione (radio treno/terra, eccetera)

CER



Regolamento (CE) n. 1370/2007

degli impianti ferroviari percorsi e , se del caso, degli itinerari equivalenti percorsi concordati³.

6. Applicare, in marcia, la normativa di sicurezza , compresa quella concernente il personale

- mettere in marcia il treno soltanto quando sono soddisfatte le condizioni normative (orario, ordine o segnale di partenza, se necessario apertura dei segnali non automatizzati o custoditi, eccetera)
- osservare il segnalamento (laterale o in cabina), decifrarlo senza esitazione od errore ed effettuare le azioni prescritte
- circolare in tutta sicurezza conformemente alle specifiche modalità di gestione: marce specifiche, in base agli ordini, limiti temporanei di velocità, circolazione in senso inverso al senso normale, autorizzazione di attraversamento di segnali chiusi, manovre, evoluzioni, circolazione sui cantieri, eccetera
- rispettare gli arresti previsti ad un determinato orario, od ordinati, ed effettuare eventualmente le operazioni connesse con il servizio passeggeri in occasione di tali arresti, precisamente apertura e chiusura delle porte

7. Guidare il treno con competenza in modo da non deteriorare gli impianti ed il materiale, in particolare:

- utilizzare l'insieme dei dispositivi di comando e di controllo a disposizione, secondo le regole applicabili.
- far partire il treno rispettando i vincoli relativi all'aderenza ed alla potenza
- conoscere in qualsiasi momento la posizione sulla linea percorsa
- utilizzare il freno per i rallentamenti e gli arresti, rispettando il materiale rotabile e gli impianti
- regolare la marcia del convoglio conformemente all'orario ed alle eventuali istruzioni relative al risparmio energetico, integrando le caratteristiche della motrice, del treno, della linea e dell'ambiente

³ Il conducente deve conoscere gli elementi costitutivi della linea, in particolare:

- le condizioni operative (cambio di binario, circolazione in un solo senso, eccetera)
- l'identificazione dei binari utilizzabili per il tipo di circolazione considerata
- il regime operativo
- il tipo di sistema di blocco e la relativa regolamentazione
- il nome e la posizione delle stazioni ferroviarie e delle postazioni operative per anticipare la guida conforme all'itinerario
- il segnalamento della transizione tra diversi sistemi di gestione o di alimentazione di energia
- i limiti di velocità per le diverse categorie di treno guidato dall'agente
- i profili topografici
- le condizioni specifiche di frenatura come quelle applicabile alle linee a forte pendenza
- le particolarità di gestione: segnali o pannelli particolari, condizioni di partenza.
- conoscenza dei dispositivi d'emergenza e di autosalvataggio (mezzi di evacuazione, lampade di emergenza, eccetera).



8. Individuare, localizzare e segnalare nel minor tempo possibile le anomalie sugli impianti e sul materiale:

- essere attento, nella misura consentita dalla guida del treno, agli eventi insoliti concernenti l'infrastruttura e l'ambiente: segnali, binari, alimentazione elettrica, passaggi a livello, ambienti circostanti i binari, altre circolazioni
- essere attento agli eventi insoliti concernenti la guida del treno
- identificare gli indicatori di anomalie, differenziarli e reagire in base alla loro importanza rispettiva, privilegiando in tutti i casi la sicurezza della circolazione ferroviaria e delle persone
- conoscere la distanza specifica di copertura degli ostacoli
- conoscere i mezzi di protezione e di comunicazioni disponibili
- informare, nel minor tempo possibile, il gestore dell'infrastruttura circa l'ubicazione e la natura delle anomalie constatate
- assicurarsi di essere compreso bene dal proprio interlocutore



9. Sanare le anomalie di minore entità sul materiale e, su ordine, sugli impianti:

- garantire, o far garantire, la sicurezza della circolazione e delle persone, ogni volta che ciò è necessario
- ispezionare, se del caso, il treno o gli impianti per individuare con precisione le anomalie
- notificare sistematicamente le anomalie al gestore dell'infrastruttura
- cercare di sanare le anomalie del materiale e, su ordine, degli impianti
- valutare, se possibile, le anomalie, ed adottare misure per l'eventuale evacuazione dei binari

10. Applicare le disposizioni relative agli incidenti ed agli infortuni relativi alla gestione, ed in particolare quelle specifiche agli incendi ed agli infortuni alle persone

- adottare misure di protezione e di allarme in caso di infortunio alle persone
- stabilire se le vetture trasportano sostanze pericolose ed identificarle sulla base dei documenti del treno o dell'elenco delle carrozze
- stabilire il punto d'arresto del treno in seguito ad un incendio e facilitare, se del caso, l'evacuazione dei viaggiatori
- dare, appena possibile, le informazioni utili sull'incendio, se [il conducente] non è in grado di risolvere direttamente la situazione.

11. Stabilire le condizioni della rimessa in marcia dopo un incidente relativo al materiale:

- decidere se il materiale può continuare a circolare ed in quali condizioni
- segnalare, appena possibile, queste condizioni al gestore dell'infrastruttura

12. Prendere, al momento dell'arresto, le misure di immobilizzazione del treno in modo da evitare qualsiasi deriva

- prendere le misure atte ad evitare che il treno si metta in marcia intempestivamente, anche nelle condizioni più sfavorevoli

13. Rendere conto dello svolgimento della missione riferendo con precisione gli eventi insoliti concernenti la guida del treno:

- all'arrivo nel luogo di deposito della motrice od alla fine del servizio, fornire per iscritto e/o oralmente le informazioni necessarie sull'esercizio della missione e, se del caso, descrivere con precisione gli eventi insoliti.

Patente di guida europea per i macchinisti che effettuano un servizio di interoperabilità transfrontaliera

ALLEGATO III

ESEMPIO DI ATTESTATO DELLE ATTIVITÀ E DELLE CONOSCENZE

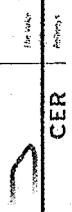
<p>Der Inhaber ist berechtigt, in den genannten Betriebsverfahren auf den bezeichneten Strecken, Netzen zu fahren. The owner is entitled to go in the named operating procedures on the called distances/nets. Le titulaire est autorisé à circuler selon les procédures sur les lignes et réseaux désignés Il titolare è autorizzato a circolare sulle linee e sulle reti indicate secondo le procedure specificate</p> <p>Germany, France, Italy, Belgium, etc. Germania, Francia, Italia, Belgio, ecc.</p> <p><input type="checkbox"/> eingleisige Strecken - Single-railed distances - lignes voie unique - linee a semplice binario <input type="checkbox"/> mehrgleisige Strecken - Multitrack distances - lignes voies multiples - linee a binario multiplo</p> <div style="border: 1px solid black; height: 20px; width: 100%; margin-bottom: 5px;"></div> <p style="text-align: center;">Datum/Unterschrift Prüfer date/signature examiner data/firma dell'esaminatore</p> <hr style="border-top: 1px dashed black;"/> <div style="border: 1px solid black; height: 20px; width: 100%; margin-bottom: 5px;"></div> <p style="text-align: center;">Datum/Unterschrift Prüfer date/signature examiner data/firma dell'esaminatore</p> <hr style="border-top: 1px dashed black;"/> <div style="border: 1px solid black; height: 20px; width: 100%; margin-bottom: 5px;"></div> <p style="text-align: center;">Datum/Unterschrift Prüfer date/signature examiner data/firma dell'esaminatore</p>	<p style="text-align: center;">Beiblatt zum europäischen Führerschein Supplementary sheet to the European locomotive-driving licence Volet supplémentaire à la licence européenne de conducteurs de train Foglio supplementare alla patente di guida europea per i macchinisti</p> <p>Nr.: _____</p> <p style="text-align: center;">Vor- und Zuname first name and surname Nom et prénom Nome e cognome</p> <hr style="border-top: 1px dashed black;"/> <p style="text-align: center;">Ausgebende Stelle spending place Entité responsable Ufficio emittente</p> <hr style="border-top: 1px dashed black;"/> <p style="text-align: center;">Ausstellungsdatum date of issue date de délivrance Data di emissione</p>
<p>Der Inhaber ist für folgende Strecken/Netze geprüft: The owner is checked for the following distances/nets: Le titulaire est contrôlé pour les lignes/réseaux suivants: Il titolare è stato esaminato per le linee/le reti seguenti:</p>	<p style="text-align: center;">Datum/Unterschrift Prüfer date/signature examiner data/firma dell'esaminatore</p> <hr style="border-top: 1px dashed black;"/> <p style="text-align: center;">Datum/Unterschrift Prüfer date/signature examiner data/firma dell'esaminatore</p> <hr style="border-top: 1px dashed black;"/> <p style="text-align: center;">Datum/Unterschrift Prüfer date/signature examiner data/firma dell'esaminatore</p>



The value of Europe's railway

CER

<p>Der Inhaber ist berechtigt, Fahrzeuge bei folgendem EVU zu führen: The owner is entitled to lead vehicles with the following EVU Le titulaire est autorisé à conduire les véhicules avec les EF suivantes Il titolare è autorizzato a guidare i veicoli con le IF seguenti</p> <p>Einsetzende Stelle (EVU) using place Etablissement EF Stabilimento dell'IF</p> <p>Straße, Hausnummer street, house number Rue, numéro Via, numero</p> <p>PLZ, Ort postal code, place code postal CAP, Luogo</p> <p>Telefonnummer telephone number Numéro de Téléphone Recapito telefonico</p> <p>ausgestellt am: issued in: Délivré le Rilasciato in data:</p> <p>Name: Name: Nom: Nome:</p> <p>Unterschrift: signature: Signature: Firma:</p>	<p>Der Inhaber ist berechtigt, folgende Fahrzeugbaureihen/-typen zu führen: The owner is entitled to lead the following of vehicles rows/- types: Le titulaire est autorisé à conduire les types/séries suivantes: Il titolare è autorizzato a guidare i tipi/le serie seguenti:</p>	<p>Der Inhaber ist für folgende (Zusatz-) Module geprüft. The owner is checked for the following (addition) modules: Le titulaire est contrôlé pour les modules additionnels suivants: Il titolare è stato esaminato per i seguenti moduli aggiuntivi:</p>
<p>[Empty box]</p> <p>Datum/Unterschrift BL Date / signature BL Date et signature du Chef de service Data/Firma del caposervizio</p> <p>Datum/Unterschrift BL Date / signature BL Date et signature du Chef de service Data/Firma del caposervizio</p> <p>Datum/Unterschrift BL Date / signature BL Date et signature du Chef de service Data/Firma del caposervizio</p> <p>Datum/Unterschrift BL Date / signature BL Date et signature du Chef de service Data/Firma del caposervizio</p> <p>Datum/Unterschrift BL Date / signature BL Date et signature du Chef de service Data/Firma del caposervizio</p> <p>Datum/Unterschrift BL Date / signature BL Date et signature du Chef de service Data/Firma del caposervizio</p>	<p>[Empty box]</p> <p>Datum/Unterschrift Prüfer BL date/signature examiner BL Date et signature du Chef de service Data/Firma del caposervizio-esaminatore</p> <p>Datum/Unterschrift Prüfer BL date/signature examiner BL Date et signature du Chef de service Data/Firma del caposervizio-esaminatore</p> <p>Datum/Unterschrift Prüfer BL date/signature examiner BL Date et signature du Chef de service Data/Firma del caposervizio-esaminatore</p> <p>Datum/Unterschrift Prüfer BL date/signature examiner BL Date et signature du Chef de service Data/Firma del caposervizio-esaminatore</p> <p>Datum/Unterschrift Prüfer BL date/signature examiner BL Date et signature du Chef de service Data/Firma del caposervizio-esaminatore</p> <p>Datum/Unterschrift Prüfer BL date/signature examiner BL Date et signature du Chef de service Data/Firma del caposervizio-esaminatore</p>	<p>[Empty box]</p> <p>Datum/Unterschrift Prüfer BL date/signature examiner BL Date et signature du Chef de service Data/Firma del caposervizio-esaminatore</p> <p>Datum/Unterschrift Prüfer BL date/signature examiner BL Date et signature du Chef de service Data/Firma del caposervizio-esaminatore</p> <p>Datum/Unterschrift Prüfer BL date/signature examiner BL Date et signature du Chef de service Data/Firma del caposervizio-esaminatore</p> <p>Datum/Unterschrift Prüfer BL date/signature examiner BL Date et signature du Chef de service Data/Firma del caposervizio-esaminatore</p> <p>Datum/Unterschrift Prüfer BL date/signature examiner BL Date et signature du Chef de service Data/Firma del caposervizio-esaminatore</p> <p>Datum/Unterschrift Prüfer BL date/signature examiner BL Date et signature du Chef de service Data/Firma del caposervizio-esaminatore</p>



ACCORDO EUROPEO

**su taluni aspetti delle condizioni di utilizzazione dei lavoratori mobili
che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera
concluso dalla Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) e
la Comunità delle Ferrovie europee (CER)**

CONSIDERANDO

- lo sviluppo del trasporto ferroviario che esige l'ammodernamento del sistema e lo sviluppo del traffico transeuropeo e quindi dei servizi in interoperabilità,
- la necessità di sviluppare un traffico transfrontaliero sicuro e di proteggere la salute e la sicurezza dei lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera,
- la necessità di evitare una concorrenza basata esclusivamente sulle differenze delle condizioni di lavoro,
- l'interesse di sviluppare i trasporti ferroviari all'interno dell'Unione europea,
- l'idea che questi obiettivi saranno raggiunti creando regole comuni relative alle condizioni di utilizzazione standard minime del personale mobile che effettua servizi di interoperabilità transfrontaliera,
- la convinzione che il numero di persone interessate aumenterà negli anni a venire,
- il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare gli articoli 138 e 139, paragrafo 2,
- la direttiva 93/104/CE (modificata dalla direttiva 2000/34/CE), in particolare gli articoli 14 e 17,
- la convenzione sulla legge applicabile agli obblighi contrattuali (Roma, 14 giugno 1980),
- il fatto che l'articolo 139, paragrafo 2, del trattato dispone che gli accordi conclusi a livello comunitario sono attuati a richiesta congiunta delle parti firmatarie, in base ad una decisione del Consiglio su proposta della Commissione,

- il fatto che il presente documento rappresenta la richiesta congiunta delle parti firmatarie,

LE PARTI FIRMATARIE CONVENGONO QUANTO SEGUE:

Clausola 1

Campo d'applicazione

Il presente accordo si applica ai lavoratori mobili delle ferrovie addetti a servizi di interoperabilità transfrontaliera effettuati da imprese ferroviarie.

Per il traffico di passeggeri transfrontaliero locale e regionale e per il traffico merci transfrontaliero che non superi i 15 chilometri al di là della frontiera, nonché per il traffico tra stazioni di frontiera ufficiali la cui lista figura in allegato, l'applicazione del presente accordo è facoltativa.

Il presente accordo è altresì facoltativo per i treni sulle "relazioni transfrontaliere" che iniziano e finiscono sull'infrastruttura dello stesso Stato membro e utilizzano l'infrastruttura di un altro Stato membro senza effettuare fermate (operazione che può pertanto essere considerata come un'operazione di trasporto nazionale).

Per quanto riguarda i lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera, la direttiva 93/104/CE non si applicherà agli aspetti per i quali il presente accordo prevede disposizioni più specifiche.

Clausola 2

Definizioni

Ai fini del presente accordo, s'intende per:

1. "servizi di interoperabilità transfrontaliera": i servizi transfrontalieri per i quali le imprese ferroviarie esigono almeno due certificati di sicurezza, come disposto dalla direttiva 2001/14/CE;
2. "lavoratore mobile che effettua servizi di interoperabilità transfrontaliera": un lavoratore membro dell'equipaggio di un treno, addetto a servizi di interoperabilità transfrontaliera per più di un'ora sulla base di una prestazione giornaliera;

3. "orario di lavoro": qualsiasi periodo in cui il lavoratore sia al lavoro, a disposizione del datore di lavoro e nell'esercizio della sua attività o delle sue funzioni, conformemente alle legislazioni e/o prassi nazionali;
4. "periodo di riposo": qualsiasi periodo che non rientra nell'orario di lavoro;
5. "periodo notturno": qualsiasi periodo di almeno 7 ore, definito dalla legislazione nazionale e che comprenda in ogni caso l'intervallo fra le ore 24 e le ore 5;
6. "prestazione di notte": prestazione di almeno 3 ore di lavoro durante il periodo notturno;
7. "riposo fuori sede": riposo giornaliero che non può essere effettuato nella sede normale del personale mobile;
8. "conducente": il lavoratore incaricato di guidare una macchina di trazione;
9. "periodo di guida": la durata di un'attività programmata nel corso della quale il conducente è responsabile della guida di una macchina di trazione, escluso il tempo previsto per la messa in servizio e per la messa fuori servizio della macchina, comprese le interruzioni programmate nel corso delle quali il conducente resta responsabile della guida della macchina di trazione.

Clausola 3

Riposo giornaliero in sede

Il riposo giornaliero in sede ha una durata minima di 12 ore consecutive per periodo di 24 ore.

Può essere ridotto a un minimo di 9 ore consecutive una volta ogni 7 giorni. In tal caso, le ore corrispondenti alla differenza tra il riposo ridotto e le 12 ore saranno aggiunte al successivo riposo giornaliero in sede.

Un riposo giornaliero ridotto in modo significativo non potrà essere fissato tra due riposi giornalieri fuori sede.

Clausola 4

Riposo giornaliero fuori sede

Il riposo giornaliero fuori sede ha una durata minima di 8 ore consecutive per periodo di 24 ore.

Un riposo giornaliero fuori sede deve essere seguito da un riposo giornaliero in sede¹.

Si raccomanda di provvedere a che il lavoratore mobile in riposo fuori sede sia ospitato in alloggi di conforto adeguato.

Clausola 5

Pause

a) Conducenti

Se la durata del tempo di lavoro di un conducente è superiore a 8 ore, è effettuata una pausa di almeno 45 minuti nel corso della giornata di lavoro.

Oppure

Qualora il tempo di lavoro sia compreso tra 6 e 8 ore, tale pausa è di almeno 30 minuti ed è prevista nel corso della giornata di lavoro.

Il momento della giornata e la durata della pausa devono consentire l'effettivo recupero da parte del lavoratore. Le pause possono subire modifiche nel corso della giornata di lavoro in caso di ritardo dei treni.

Una parte della pausa deve situarsi tra la 3^a e la 6^a ora di lavoro.

La clausola 5 a) non si applica nel caso in cui sia presente un secondo conducente. In tal caso, le condizioni sono fissate a livello nazionale.

b) Personale di accompagnamento

Per il personale di accompagnamento, è prevista una pausa di 30 minuti se il tempo di lavoro è superiore a 6 ore.

¹ Le parti convengono che negoziati su un secondo riposo fuori sede consecutivo e per la compensazione del riposo fuori sede possono aver luogo tra le parti sociali a livello dell'impresa ferroviaria o a livello nazionale, come più adeguato. A livello europeo, la questione del numero di riposi consecutivi fuori sede e della compensazione dei riposi fuori sede sarà rinegoziata due anni dopo la firma del presente accordo.

Clausola 6

Riposo settimanale

Il lavoratore mobile che effettua servizi di interoperabilità transfrontaliera fruisce, per periodo di 7 giorni, di un periodo minimo di riposo ininterrotto di 24 ore, alle quali si aggiungono le 12 ore di riposo giornaliero di cui alla clausola 3.

Ogni anno il lavoratore mobile dispone di 104 periodi di riposo di 24 ore, inclusi i periodi di 24 ore dei 52 riposi settimanali.

Comprendenti

- 12 periodi di riposo doppi (di 48 ore più il riposo giornaliero di 12 ore) che includono il sabato e la domenica.
- e
- 12 periodi di riposo doppi (di 48 ore più il riposo giornaliero di 12 ore) senza garanzia di inclusione di un sabato o di una domenica.

Clausola 7

Tempo di guida

La durata massima del tempo di guida, come definito nella clausola 2, è limitata a 9 ore per una prestazione diurna e a 8 ore per una prestazione notturna tra due riposi giornalieri.

La durata massima del tempo di guida per periodo di 2 settimane è limitata a 80 ore.

Clausola 8

Controllo

Una scheda di servizio indicante le ore quotidiane di lavoro e di riposo del personale mobile deve essere compilata per consentire la verifica del rispetto delle disposizioni del presente accordo. Le informazioni relative alle ore effettive di lavoro saranno disponibili. La scheda di servizio è conservata dall'impresa per almeno 1 anno.

Clausola 9

Clausola di non regressione

L'applicazione del presente accordo non costituisce in alcun caso un valido motivo per ridurre il livello generale di protezione dei lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera.

Clausola 10

Seguito dato all'accordo

I firmatari del presente accordo seguono la sua trasposizione e la sua applicazione nel quadro del comitato di dialogo settoriale "ferrovie" istituito dalla decisione 98/500/CE della Commissione europea.

Clausola 11

Valutazione

Le parti valutano le disposizioni dell'accordo due anni dopo la firma, alla luce delle prime esperienze di sviluppo del trasporto interoperabile transfrontaliero.

Clausola 12

Revisione

Le parti riesaminano le disposizioni di cui sopra due anni dopo la fine del periodo di attuazione fissato dalla decisione del Consiglio relativa all'accordo.

Allegato

ELENCO DELLE STAZIONI DI FRONTIERA UFFICIALI SITUATE OLTRE IL LIMITE DEI 15
KM PER LE QUALI L'ACCORDO È FACOLTATIVO

RZEPIN (PL)
TUPLICE (PL)
ZEBRZYDOWICE (PL)
DOMODOSSOLA (I)