

II

(Actos no legislativos)

REGLAMENTOS

REGLAMENTO (UE) 2019/554 DE LA COMISIÓN

de 5 de abril de 2019

que modifica el anexo VI de la Directiva 2007/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la certificación de los maquinistas de locomotoras y trenes en el sistema ferroviario de la Comunidad

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Vista la Directiva 2007/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre la certificación de los maquinistas de locomotoras y trenes en el sistema ferroviario de la Comunidad ⁽¹⁾, y en particular su artículo 31,

Considerando lo siguiente:

- (1) El punto 8 del anexo VI de la Directiva 2007/59/CE establece el nivel de competencias lingüísticas que deben poseer los maquinistas para que puedan comunicarse de manera activa y eficaz en situaciones rutinarias, degradadas y de emergencia. Además, ofrece la posibilidad de eximir a los maquinistas del nivel exigido de competencias lingüísticas en tramos entre las fronteras y las estaciones situadas en su proximidad y designadas para operaciones transfronterizas. Con el fin de aumentar la flexibilidad sin ocasionar repercusiones negativas en la seguridad, es necesario modificar el punto 8 del anexo VI de la Directiva 2007/59/CE.
- (2) Los requisitos especificados en el punto 8 del anexo VI de la Directiva 2007/59/CE no se consideran los medios más eficaces para garantizar un elevado nivel de seguridad que permita al mismo tiempo el funcionamiento eficiente de la red ferroviaria. Esto es especialmente cierto en caso de perturbaciones en la red ferroviaria de un Estado miembro que requieran el uso de itinerarios de desvío a través de Estados miembros vecinos. En tales casos, los maquinistas con conocimientos lingüísticos específicos son solicitados a corto plazo para circular por los itinerarios de desvío, garantizando de este modo la continuidad de las operaciones.
- (3) Es necesario examinar opciones alternativas a los actuales requisitos lingüísticos que permitan una mayor flexibilidad pero garantizando, al menos, un nivel equivalente de seguridad al que ofrecen los requisitos actuales. Estas opciones podrían consistir en requisitos lingüísticos más específicos (es decir, centrados en la terminología específica del sector ferroviario), o en un nivel lingüístico general más bajo combinado con medios alternativos para favorecer una comunicación eficaz, y deben garantizar una comunicación activa y eficaz en situaciones rutinarias, degradadas y de emergencia.
- (4) A fin de obtener resultados fiables sobre la eficacia de las opciones alternativas, es necesario probar los medios alternativos en operaciones cotidianas. Por lo tanto, la repercusión de estas opciones alternativas debe examinarse en condiciones reales en el marco de proyectos piloto realizados en dos fases. En la primera fase, los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias deben llevar a cabo proyectos piloto en los que se utilicen medios alternativos y participen maquinistas que cumplan los requisitos del punto 8 del anexo VI de la Directiva 2007/59/CE. Si en la primera fase estos proyectos piloto demuestran que los medios alternativos complementan de forma eficaz las competencias lingüísticas del maquinista, en la segunda fase los proyectos piloto deben

⁽¹⁾ DO L 315 de 3.12.2007, p. 51.

llevarse a cabo con maquinistas que tengan un nivel de conocimientos lingüísticos inferior al exigido en el punto 8 del anexo VI de la Directiva 2007/59/CE y utilizando los medios alternativos que hayan demostrado su eficacia en la primera fase. La empresa ferroviaria y el administrador de infraestructuras deben solicitar conjuntamente a la Comisión una excepción para la realización de la segunda fase.

- (5) Deben aclararse las funciones y responsabilidades respectivas de todas las partes implicadas, como la Comisión, las autoridades nacionales de seguridad y la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, en el proceso de presentación y evaluación de las solicitudes de excepción, así como en la ejecución de los proyectos piloto.
- (6) La participación de las autoridades nacionales de seguridad es crucial en el proceso de presentación de las solicitudes de excepción. Su dictamen positivo debe acompañar a la solicitud presentada conjuntamente por la empresa ferroviaria y el administrador de infraestructuras.
- (7) La preparación y la valoración de las repercusiones de los proyectos piloto previstos requieren tiempo. No obstante, para poder ejecutar los proyectos piloto lo antes posible, resulta necesario contar a la mayor brevedad con una base jurídica/una justificación con vistas a una mayor flexibilidad en lo que atañe a los requisitos lingüísticos, con el fin de estar preparados ante posibles perturbaciones en la red ferroviaria de la UE. Por esta razón, las nuevas normas deben ser aplicables sin necesidad de una nueva transposición por parte de los Estados miembros.
- (8) El punto 8 del anexo VI consta de un conjunto autónomo de normas que pueden entenderse sin recurrir a otras partes de dicho anexo o a la Directiva 2007/59/CE. Por consiguiente, el presente acto modificativo debe prever normas directamente aplicables.
- (9) En aras de la claridad, debe sustituirse la totalidad del punto 8, aunque las modificaciones no afecten a todo el punto.
- (10) Para el personal que desempeña tareas críticas para la seguridad que implican una interfaz directa entre una empresa ferroviaria y un administrador de infraestructuras, las cualificaciones profesionales y las condiciones de salud y seguridad en el trabajo se definen en la Decisión 2012/757/UE de la Comisión ⁽²⁾. Los requisitos de la Decisión 2012/757/UE son complementarios de los establecidos en el anexo VI de la Directiva 2007/59/CE.
- (11) De conformidad con el artículo 31 de la Directiva 2007/59/CE, se ha consultado a los organismos representados en el Comité de Diálogo Social Europeo del sector ferroviario.
- (12) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité contemplado en el artículo 32, apartado 1, de la Directiva 2007/59/CE.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El punto 8 del anexo VI de la Directiva 2007/59/CE se sustituye por el texto siguiente:

«8. LENGUA

- 1) Los maquinistas que deban comunicarse con el administrador de la infraestructura sobre cuestiones esenciales relacionadas con la seguridad deberán poseer la necesaria competencia lingüística en al menos uno de los idiomas indicados por este. Dicha competencia lingüística deberá permitirles comunicarse de manera activa y eficaz en situaciones tanto rutinarias como degradadas y de emergencia. Deberán poder emplear los mensajes y el método de comunicación especificados en las ETI “Explotación y gestión del tráfico”.
- 2) A fin de satisfacer los requisitos enumerados en el apartado 1, los maquinistas deberán tener una capacidad de comprensión oral y escrita y de comunicación oral y escrita correspondiente al nivel B1 del Marco Común Europeo de Referencia para las Lenguas (CEFR) establecido por el Consejo de Europa.

⁽²⁾ Decisión 2012/757/UE de la Comisión, de 14 de noviembre de 2012, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema explotación y gestión del tráfico del sistema ferroviario de la Unión Europea y por la que se modifica la Decisión 2007/756/CE (DO L 345 de 15.12.2012, p. 1), modificado en último lugar por el Reglamento (UE) 2015/995 (DO L 165 de 30.6.2015, p. 1).

- 3) En caso de que las operaciones ferroviarias tengan lugar en tramos entre las fronteras y las estaciones situadas en su proximidad y designadas para operaciones transfronterizas, el administrador de la infraestructura podrá eximir de los requisitos del apartado 2 a los conductores de trenes operados por una empresa ferroviaria, siempre que se aplique el procedimiento siguiente:
- la empresa ferroviaria solicitará al administrador de la infraestructura una excepción para los maquinistas en cuestión. A fin de garantizar un trato justo y equitativo de los solicitantes, el administrador de la infraestructura aplicará a todas las solicitudes de excepción presentadas el mismo procedimiento de evaluación, que formará parte de la declaración sobre la red;
 - el administrador de la infraestructura concederá una excepción si la empresa ferroviaria demuestra que ha establecido mecanismos suficientes para garantizar la comunicación entre los maquinistas interesados y el personal del administrador de infraestructuras en situaciones tanto rutinarias como degradadas y de emergencia, con arreglo al apartado 1;
 - las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras garantizarán que el personal interesado conozca dichas normas y mecanismos y reciba formación adecuada a través de sus propios sistemas de gestión de la seguridad.
- 4) Una o varias empresas ferroviarias en cooperación con uno o varios administradores de infraestructuras ("solicitantes"), podrán ejecutar proyectos piloto para probar medios alternativos que garanticen la comunicación efectiva exigida en el apartado 1. Se aplicará el procedimiento siguiente:
- los solicitantes deberán identificar las partes de la red y la naturaleza de los servicios de que se trate, la duración inicial del proyecto piloto y en particular:
 - especificar el alcance del proyecto piloto,
 - indicar cuáles son las competencias lingüísticas alternativas que proponen aplicar,
 - describir cuáles son los instrumentos adicionales que proponen utilizar para permitir la comunicación en situaciones normales, degradadas y de emergencia,
 - demostrar cómo las competencias lingüísticas alternativas y los instrumentos adicionales garantizan al menos un nivel de seguridad equivalente al pleno cumplimiento de los requisitos del apartado 1, cuando estén integrados en sus respectivos sistemas de gestión de la seguridad (*),
 - explicar cómo integrarán el proyecto piloto en su sistema de gestión de la seguridad, incluidos los programas de formación y la documentación de los resultados, y
 - consultar a los representantes del personal de que se trate en el proceso de preparación de la solicitud.
 - Los solicitantes deberán pedir el dictamen de la autoridad o autoridades nacionales competentes en materia de seguridad que expidieron el certificado de seguridad único, o la autorización de seguridad, y de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, en caso de que esta sea el organismo de certificación en materia de seguridad («entidad o entidades responsables de la autorización»). En un plazo de sesenta días a partir del día en que la última entidad responsable de la autorización de que se trate haya recibido la solicitud, cada entidad responsable de la autorización deberá emitir un dictamen sobre si los medios alternativos garantizan al menos un nivel de seguridad equivalente para cumplir plenamente los requisitos del apartado 1. En caso de que participen varias entidades responsables de la autorización, se les anima a trabajar juntas y coordinarse entre sí.

Los dictámenes deberán valorar, en particular, si se cumplen las condiciones siguientes:

- las competencias lingüísticas alternativas propuestas y otros instrumentos de comunicación son suficientes para garantizar una comunicación eficaz entre los maquinistas de que se trate y el personal del administrador de la infraestructura en situaciones rutinarias, degradadas y de emergencia,
- los sistemas de gestión de la seguridad de los solicitantes han sido adaptados para utilizar competencias lingüísticas alternativas y otros instrumentos de comunicación,
- los solicitantes han demostrado que estos instrumentos han sido sometidos a pruebas en condiciones operativas en las que participaron maquinistas que cumplen los requisitos lingüísticos del apartado 2,
- todo el personal de que se trate de la empresa ferroviaria y del administrador de la infraestructura ha recibido la formación adecuada a través de sus sistemas de gestión de la seguridad.

En caso de dictámenes divergentes, se aplicarán las disposiciones del punto 5, párrafo segundo.

- c) Los solicitantes presentarán conjuntamente a la Comisión una solicitud de excepción a lo dispuesto en el apartado 2, adjuntando los dictámenes de la entidad o entidades responsables de la autorización y la descripción detallada del proyecto piloto en el que se basen los dictámenes. Si lo prefieren, los participantes en el proyecto podrán designar un coordinador entre ellos, que podrá presentar la solicitud conjunta en nombre de todos los participantes en el proyecto.
- 5) En un plazo de sesenta días a partir de la recepción de una solicitud completa, la Comisión concederá una excepción a lo dispuesto en el apartado 2:
- a) cuando los dictámenes de la entidad o entidades responsables de la autorización sean positivos, y
 - b) cuando se demuestre que se garantiza un trato equitativo y no discriminatorio de todas las solicitudes, así como la coherencia jurídica a nivel de la Unión.

En caso de dictámenes divergentes, o de que una o varias entidades responsables de la autorización no emitan un dictamen en el plazo prescrito, los solicitantes podrán pedir a la Comisión que encuentre una solución mutuamente aceptable, en cooperación con las partes interesadas. Si no puede encontrarse una solución mutuamente aceptable en un plazo de noventa días a partir de la recepción de la solicitud de excepción, se considerará que se ha denegado el proyecto piloto. La Comisión podrá solicitar el dictamen de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, y deberá hacerlo cuando el dictamen de cada entidad responsable de la autorización sea negativo.

- 6) La excepción se concederá por un período de tiempo limitado que no excederá de 36 meses. Cuando la excepción haya sido concedida por un período de tiempo más breve, podrá renovarse siempre que no se supere la duración total de 36 meses.
- 7) A petición de las empresas ferroviarias interesadas y siempre que esté justificado, un administrador de infraestructuras ofrecerá a otras empresas ferroviarias que utilicen un tramo de la red en el que se esté llevando a cabo un proyecto piloto la posibilidad de participar en el mismo, a reserva de un dictamen positivo por parte de las entidades responsables de la autorización correspondientes. El administrador de infraestructuras notificará dicha participación suplementaria a la Comisión.

En caso de que se produzcan modificaciones en el alcance de los proyectos piloto, en particular en la parte de la red en la que se lleva a cabo el proyecto, en las competencias lingüísticas alternativas y en los instrumentos adicionales utilizados para la comunicación, se aplicará el procedimiento descrito en el punto 4.

- 8) La empresa ferroviaria y el administrador de infraestructuras velarán por que la ejecución del proyecto piloto esté debidamente documentada en sus sistemas de gestión de la seguridad. Los registros deberán conservarse durante los 24 meses siguientes a la finalización del proyecto piloto, en particular los relativos al personal participante, la formación recibida por dicho personal, los servicios operados y los problemas surgidos durante el proyecto piloto. La información pertinente deberá figurar en los certificados complementarios de los maquinistas correspondientes.
- 9) Al final de cada proyecto piloto, la empresa o empresas ferroviarias y el administrador o administradores de infraestructuras participantes informarán a las entidades responsables de la autorización de que se trate. Cuando la duración de una excepción sea superior a un año, la empresa o empresas ferroviarias y el administrador o administradores de infraestructuras deberán presentar informes anuales en el ámbito de sus informes anuales de seguridad, con arreglo al artículo 9, apartado 6, de la Directiva (UE) 2016/798. Las autoridades nacionales de seguridad correspondientes darán cuenta de los resultados de los proyectos piloto en sus informes anuales de conformidad con el artículo 19 de la Directiva (UE) 2016/798. Basándose en un marco común de evaluación, la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea analizará los resultados de los proyectos piloto y presentará un informe a la Comisión.
- 10) La Comisión podrá suspender la excepción concedida si considera que ya no se cumplen las condiciones o si surgen problemas de seguridad. La autoridad nacional de seguridad, la empresa ferroviaria o el administrador de infraestructuras informarán inmediatamente a la Comisión en caso de que surja cualquier problema en materia de seguridad.
- 11) La Agencia Ferroviaria de la Unión Europea publicará en su sitio web una lista de los proyectos piloto autorizados por la Comisión, junto con una breve descripción del proyecto y el período para el cual está autorizado, así como cualquier otra información pertinente, como la interrupción o la suspensión de los proyectos.

(*) De conformidad con el artículo 9 de la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la seguridad ferroviaria (DO L 138 de 26.5.2016, p. 102).».

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor a los tres meses de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 5 de abril de 2019.

Por la Comisión
El Presidente
Jean-Claude JUNCKER
