

**MINISTERIO DE FOMENTO
SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y PLANIFICACIÓN
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE FERROCARRILES**

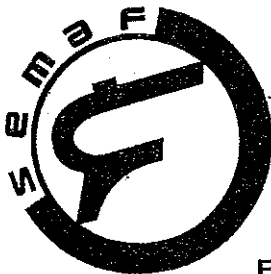
**SR. DIRECTOR GENERAL DE FERROCARRILES
D. Luis de Santiago Pérez**



Madrid, 15 de diciembre de 2005

ASUNTO: Solicitud de informe sobre proyecto de Orden ministerial por la que se desarrolla la Ley del Sector Ferroviario en materia de condiciones y requisitos necesarios para la obtención de los títulos y las habilitaciones exigibles al personal que realice funciones, en el ámbito ferroviario, relacionadas con la seguridad y del régimen de autorización y funcionamiento de los centros para la formación y la certificación de valoración de la aptitud psicofísica de dicho personal.

En contestación a su escrito de 1 de diciembre de 2005, en el que solicita informe a este Sindicato sobre el proyecto de Orden ministerial por la que se desarrolla la Ley del Sector Ferroviario en materia de condiciones y requisitos necesarios para la obtención de los títulos y las habilitaciones exigibles al personal que realice funciones, en el ámbito ferroviario, relacionadas con la seguridad y del régimen de autorización y funcionamiento de los centros para la formación y la certificación de valoración de la aptitud psicofísica de dicho personal, adjunto se remite dicho informe a los efectos oportunos.



**Fdo.: Juan Jesús García Fraile
SECRETARIO GENERAL**

INFORME SOBRE EL PROYECTO DE ORDEN MINISTERIAL DE HOMOLOGACIÓN DE FECHA 30 DE NOVIEMBRE DE 2005

1.- Introducción

En los últimos años, S.E.M.A.F. ha mantenido una constante en sus reivindicaciones y planteamientos sindicales: la necesidad de homologar la profesión de Maquinista.

En este sentido, se han elaborado diversos trabajos con el objetivo de lograr una regulación de nuestra profesión que garantice, tanto la Seguridad en la Circulación ferroviaria, por un lado, como, por otro, la seguridad laboral y profesional de los actuales y futuros Maquinistas.

Entre estos trabajos podemos citar los llevados a cabo en el ámbito europeo en el seno del A.L.E. (Sindicatos Autónomos Europeos de Maquinistas, que representa a 110.000 maquinistas pertenecientes a 15 países europeos), los realizados a nivel interno en la empresa Renfe y, por último, los dos proyectos elaborados y entregados en el Ministerio de Fomento, el último de los cuales les fue remitido el pasado día 11 de julio de 2005.

Como se desprende de lo señalado anteriormente, este tema genera una gran preocupación e inquietud en nuestro Colectivo y, a la vista del Proyecto remitido a nuestra Organización el pasado día 1 de diciembre, parece que existen motivos fundados para ello, pues el texto analizado dista mucho de dar una respuesta satisfactoria a las necesidades del mundo ferroviario actual desde el punto de vista de los criterios que van a definir a los profesionales de la conducción ferroviaria, es decir, **los futuros maquinistas**.

A continuación, plantaremos nuestras principales objeciones al texto de forma general, dado que las profundas diferencias existentes entre éste y la propuesta elaborada por nuestra Organización, convertirían en tedioso, por reiterativo en muchos de sus aspectos, un análisis artículo por artículo. Asimismo, plantaremos modificaciones concretas a las Disposiciones adicionales y transitorias del Proyecto de Orden Ministerial y adjuntaremos copia de nuestra *"Propuesta de Sistema de Homologación del Personal de Conducción"*.

2.- Observaciones de carácter general

- ❑ En primer lugar, advertimos con gran preocupación el interés mostrado, tanto en este Proyecto de Orden Ministerial como en otros ámbitos, como el Proyecto de R.G.C., en desposeer a los profesionales de la conducción ferroviaria de su denominación profesional: Maquinista. Como bien se señala en el texto, no es *“objeto de la misma (Orden Ministerial) el establecimiento de las bases que definan una clasificación laboral y profesional que afecten a los trabajadores que desarrollen la actividad en el sector ferroviario”*. No entendemos que pueda existir otra razón más que ésta, que queda claramente excluida en el Artículo 1 del texto, para evitar llamarnos lo que realmente somos: siempre hemos sido Maquinistas y debemos seguir siendo Maquinistas, independientemente de la denominación de la categoría laboral del Maquinista en cada empresa.

En el ámbito europeo, cuya legislación debe transponerse a los Estados miembros o es directamente aplicable en cada uno de ellos, según los casos, encontramos sobrados ejemplos al respecto, como señalamos a continuación:

La Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la certificación del personal conductor de locomotoras y trenes en la red ferroviaria de la Comunidad, denomina a los profesionales de la conducción ferroviaria Maquinistas, definiéndolo en el artículo 2 como “la persona capaz de conducir de manera autónoma, responsable y segura, locomotoras de maniobra, trenes de trabajos o trenes para el transporte ferroviario de viajeros o mercancías”.

El Reglamento 881/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se crea una Agencia Ferroviaria Europea (Reglamento de la Agencia), se refiere, en su Artículo 17.1., sobre aptitudes profesionales, a los Maquinistas.

Asimismo, el Comité Económico y Social Europeo, en su 393º Pleno de los días 18 y 19 de septiembre de 2002, emitió un Dictamen, a instancia del Consejo, relativo a diferentes propuestas relacionadas con el ferrocarril que, en su punto 3.3.3.10., en relación con la Certificación del personal de trenes, señala que *“El apartado 1 establece el reconocimiento recíproco por parte de los Estados miembros de los conductores de tren (aquí también debería utilizarse la denominación de “maquinista”)...”*.

Para finalizar con este tema, aparentemente lingüístico, pero de gran importancia para nuestro Colectivo, debemos señalar que la identificación de nuestra profesión con la denominación de Maquinista es indiscutible, tanto desde el punto de vista profesional, como desde el punto de vista social y, por lo que se deduce de la orientación que marca la legislación comunitaria, también desde el punto de vista legal.

- ❑ En segundo lugar, queremos señalar nuestra confusión por la denominación como “Título de Conducción” a lo que parece ser una Licencia de Conducción. Tal como señalamos en nuestro Proyecto, entendemos que el Título de Conducción es un título académico que acredita unos conocimientos y una formación, por lo que el mismo no es susceptible de ser suspendido o revocado por causa alguna una vez obtenido.

Sin embargo, dicho Título no otorga mayor derecho que la simple acreditación de los conocimientos adquiridos; es decir, el Título de Maquinista no faculta por sí mismo al ejercicio de la profesión, sino que es imprescindible, además, tener una Licencia de Conducción vigente, así como las habilitaciones correspondientes.

En este mismo sentido, en cuanto a la consideración de la Licencia de Conducción como documento que identifica al maquinista y acredita que reúne las condiciones mínimas establecidas, se pronuncia la Propuesta de Directiva Europea 2004/0048, relativa a la certificación del personal conductor de locomotoras y trenes en la red ferroviaria de la Comunidad, antes mencionada.

En cualquier caso, entendemos imprescindible la existencia de un Título de Conducción como título académico obtenido por la superación de un ciclo formativo.

- ❑ En tercer lugar, debemos mencionar un aspecto muy preocupante del Proyecto de Orden Ministerial: la consideración de Maquinista o no en función de la empresa o ámbito en el que se desarrolle la conducción y no en función del desempeño de la profesión en sí.

Entendemos que esta Orden Ministerial debe recoger los requisitos legales para el desempeño de la profesión de maquinista y no el lugar de desarrollo de nuestra actividad, de forma análoga a la establecida en otros modos de transporte, especialmente cuando se trata de ámbitos profesionales y de uso público. Las acreditaciones en otros modos de transporte son documentos claros y, en cada modo, existen unos niveles o una pluralidad de acreditaciones que permiten cubrir todas las necesidades.

Desde nuestro punto de vista de maquinistas, profesionales de la conducción ferroviaria, entendemos que, al amparo de la Ley del Sector Ferroviario y su normativa de desarrollo, se deben regular todas las posibles situaciones y necesidades de conducción ferroviaria del ámbito afectado por la misma, asumiendo, a su vez, las responsabilidades derivadas de la decidida implicación europeísta con el cumplimiento de la normativa comunitaria aplicable al sector ferroviario.

La definición de Maquinista recogida en la Propuesta de Directiva 2004/0048, antes señalada y la cual, en caso de ser aprobada en los términos actuales, debería ser incorporada al Derecho interno en los próximos dos años, avala nuestro planteamiento, pues exige estar en posesión de la licencia de conducción y del certificado complementario armonizado a todos los maquinistas, considerando como tales a aquellos que conducen locomotoras de maniobras, trenes de trabajos o trenes para el transporte ferroviario de viajeros o mercancías. Este tema debe ser recogido con absoluta claridad en el texto y, sin embargo, el Proyecto de Orden Ministerial genera personal que conduce vehículos ferroviarios por la red ferroviaria de interés general que, en contra de los criterios mencionados, excluye del Personal de Conducción tanto al operador de maquinaria de infraestructura como al operador de maniobras:

- Por lo que se refiere al operador de maquinaria de infraestructura, entendemos que, independientemente de que la conducción se efectúe con objeto de realizar trabajos de infraestructura o con cualquier otro fin, si la circulación se va a realizar por las mismas líneas y en idénticas condiciones de circulación que las del resto de trenes, la titulación, la formación y el resto de requisitos exigibles deben ser idénticos a los requeridos a los Maquinistas.

La circulación del material rodante, aún cuando el mismo esté específicamente habilitado para realizar trabajos en la infraestructura ferroviaria, está sujeta a la regulación establecida en el R.G.C. como cualquier otro tren, por lo que es incomprensible que se rebajen los criterios en que se sustenta la seguridad atendiendo a la finalidad a que responde la circulación de dicho material.

Existen en la actualidad vehículos para trabajos de infraestructura de altas prestaciones en cuanto a potencia y velocidad, o con pesos muy elevados, cuya utilización racional en una explotación ferroviaria moderna y segura supone la realización de desplazamientos a la zona de trabajo o traslados entre los diferentes puntos geográficos con la mayor agilidad posible, lo que requiere la utilización de los mismos bloqueos y condiciones de circulación que el resto de trenes, dado que es la única forma de circular de forma autónoma y reglamentaria.

- En cuanto al operador de vehículos de maniobras, encuadrado en el personal de operaciones del tren en el texto, hay que señalar que la Ley del Sector Ferroviario contempla de forma diferente la conducción por las vías principales de una terminal de mercancías o el ramal a una derivación particular, que la conducción por las vías situadas dentro de los talleres de reparaciones o garajes de máquinas de tracción, entendiéndose, por nuestra parte, que dicha separación no es gratuita, sino que responde a distintos niveles de conducción que atienden a necesidades diferentes.

En el ámbito de las maniobras debe fijarse con absoluta claridad la separación de dos niveles de conducción: en el primer nivel debe establecerse una limitación relativa al ámbito en el que se puede desempeñar la conducción, tanto en lo que se refiere a que no debe superar el interior de las dependencias ferroviarias y terminales de carga sin acceder al resto de las infraestructuras ferroviarias, como en lo relativo a la limitación de la velocidad de circulación y de la potencia de los vehículos que conduzca, tal como se define en nuestra propuesta para el denominado “Conductor Ferroviario”, y un segundo nivel con limitaciones en potencia y velocidad superiores al anterior y con acceso a la totalidad de las infraestructuras ferroviarias con las habilitaciones correspondientes, equivalente al denominado Maquinista de Maniobras de la propuesta que adjuntamos.

- De acuerdo con lo señalado en los dos apartados anteriores, entendemos que el Operador de Maquinaria de Infraestructura y el Operador de Vehículos de Maniobras que, en el Proyecto de Orden Ministerial, quedan encuadrados respectivamente como Personal de Infraestructura y Personal de Operaciones del Tren, desempeñando funciones de conducción de vehículos ferroviarios, deben estar en posesión del Título de Conducción correspondiente y del certificado complementario armonizado con las habilitaciones que procedan, en su caso, o bien deben tener la consideración del denominado “*Conductor Ferroviario*” de nuestra propuesta con las limitaciones recogidas en la misma.

- Por lo que se refiere a los requisitos de acceso a la profesión de Maquinista, estamos en total desacuerdo con la posibilidad de acceder al Título de Conducción con un nivel académico inferior al Título de Bachiller o Título de Técnico de Formación Profesional de Grado Medio o titulación equivalente. Entendemos que la diversidad de materias y el alto grado de conocimiento de las mismas requerido para ser Maquinista, debe estar sustentado con una base académica sólida que asegure el desempeño profesional con los niveles adecuados, pues el Maquinista debe hacer frente en solitario a muy diversas vicisitudes en el desempeño de su profesión y debe estar preparado para adoptar decisiones basadas en los conocimientos adquiridos.

Asimismo, para obtener la Licencia, la Propuesta de Directiva 2004/0048, mencionada anteriormente, plantea en su artículo 9.1., la exigencia de poseer una formación básica equivalente al nivel 3 de la Decisión 85/368/CEE del Consejo, así como en su Anexo III, punto 1., unos requisitos básicos de al menos nueve años de escolaridad a nivel secundario, seguidos de 2 a 3 años de enseñanza postsecundaria o, alternativamente, de al menos 12 años de escolaridad, lo que se corresponde con el nivel académico que planteamos.

- En el mismo sentido que el señalado en el punto anterior, consideramos absolutamente insuficiente la formación planteada tanto para el Personal de Conducción como para el resto de personal que, de acuerdo con lo señalado en el texto, pertenece a otros grupos de actividad aún cuando entre sus funciones se encuentre la de conducir vehículos ferroviarios.

Entendemos que, como ya hemos señalado, la diversidad de materias y el alto grado de conocimiento de las mismas que se requiere para ser Maquinista, es imposible adquirirlo en el tiempo de formación estipulado, pues ya sólo el estudio exhaustivo del R.G.C. y demás normativa de Seguridad en la Circulación, cuyo conocimiento pleno es absolutamente imprescindible para el ejercicio de la profesión, requeriría un mayor número de horas teóricas que las establecidas para la totalidad de las materias en cada nivel y grupo de actividad.

La cantidad de materias que un maquinista “completo” necesita conocer, desde el punto de vista teórico, para el desarrollo de su oficio, es abrumadora. Si a esto le añadimos la imperiosa necesidad de una extensa formación práctica, tanto a través de simuladores como en vía, entendemos peligrosamente escasa la propuesta recogida en el texto.

La combinación de los diversos aspectos recogidos en el texto como requisitos de acceso a la formación de la profesión, formación para la misma y experiencia profesional en el sector ferroviario suponen, de hecho, desacreditar y menoscabar una profesión cuyos actuales niveles de desempeño, como demuestran los bajos índices de siniestralidad en el ferrocarril, son muy elevados.

El análisis exhaustivo del texto nos hace pensar que se pretende crear conductores en lugar de maquinistas, lo que tendría consecuencias fatales, pues las obligaciones encomendadas al maquinista le exigen ser una persona con gran responsabilidad y muy implicada en su profesión, obligada a tomar decisiones, manejar una compleja y abundante documentación, ejecutar procedimientos, informar con conocimiento, etc.; algo que se obtiene, entre otros aspectos, con una formación adecuada y compleja, como así se entiende en la propia Ley del Sector Ferroviario y el resto de normativa de desarrollo de la misma a la hora de exigirle responsabilidades por sus actuaciones.

- ❑ También relacionado con la Formación, entendemos que no se ha valorado la posibilidad planteada en nuestra Propuesta de establecer un Título de Formador de Maquinistas, que acredite que, además de los conocimientos y la experiencia necesarias en la profesión, ha adquirido los conocimientos pedagógicos suficientes para impartir la docencia con las debidas garantías.

Asimismo, proponemos una serie de habilitaciones específicas que garantizan el conocimiento y la experiencia necesarios para el correcto desempeño de determinadas tareas correspondientes al Personal de Conducción que, por sus especiales características, requieren de una formación complementaria adaptada a las mismas.

- ❑ Por otro lado, consideramos especialmente grave el hecho de que la decisión sobre todos los aspectos relacionados con la cualificación y formación del Personal de Circulación y del Personal de Infraestructura recaiga en el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, es decir, en su propia empresa en unos casos, o bien en la empresa que subcontrata a otras la realización de determinados servicios en otros. Lo consideramos un peligro para la Seguridad en la Circulación, dado el riesgo inherente que conlleva en una empresa definir la formación adecuada de los trabajadores para el desempeño de una función cuando el coste de la misma puede repercutir de forma negativa en la cuenta de resultados de la propia empresa.

En ningún caso la competencia del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias al respecto puede exceder la de tener su propio centro de formación homologado para impartir la formación que determine la Dirección General de Ferrocarriles, tanto en lo que se refiere al tipo y alcance de las habilitaciones, como en lo relativo al contenido de los programas de formación y las pruebas de evaluación de las mismas.

De manera análoga, entendemos que dicho criterio es aplicable a las empresas ferroviarias en relación con las competencias que en materia de habilitaciones establece el Proyecto de Orden Ministerial para las mismas.

- ❑ El centro homologado de material rodante no puede ser quien otorgue ninguna habilitación al personal ferroviario, ni siquiera cuando se trate del responsable técnico del mantenimiento de material rodante. La Ley del Sector Ferroviario determina, en los artículos 58 y 60, dos tipos de centros: uno para la formación del personal y otro del material rodante, no pudiendo los centros del segundo tipo ejercer funciones asignadas al primero.
- ❑ En aplicación de lo establecido en el artículo 60 de la Ley del Sector Ferroviario, esta Orden Ministerial tiene por objeto, entre otros, establecer las condiciones y requisitos de los centros de formación del personal que realice funciones de seguridad en la circulación ferroviaria.

De acuerdo con lo anterior, todo el personal que realice funciones de seguridad en el ámbito ferroviario debe obtener el título o habilitación en uno de estos centros.

Las habilitaciones del personal ferroviario que realice funciones de seguridad únicamente las pueden otorgar los centros de formación homologados por la Dirección General de Ferrocarriles.

La Dirección General de Ferrocarriles debe, además de homologar los centros de formación, homologar asimismo la formación necesaria para la obtención de cada título, habilitación o reciclaje que se establezcan en la Orden Ministerial.

- ❑ Las habilitaciones, que no son sino la acreditación de que el titular ha recibido la oportuna formación complementaria para el desempeño de determinadas funciones, no pueden quedar sin efecto por la mera extinción de la relación laboral, ya que dicha extinción no supone que desaparezca el conocimiento de la función correspondiente.

En este mismo sentido se manifiesta el Parlamento Europeo, en su Informe Final A6-0133/2005 sobre la Propuesta de Directiva 2004/0048 mencionada anteriormente, en su Enmienda 19, en el sentido de que los maquinistas poseerán un duplicado del certificado complementario armonizado que podrán hacer valer ante toda nueva empresa ferroviaria o administrador de infraestructuras ferroviarias.

- ❑ Por lo que se refiere al régimen aplicable al personal ferroviario que presta sus servicios en la entidad pública empresarial Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE), consideramos que, si bien no es aplicable directamente la presente orden ministerial en toda su extensión en tanto no se desarrolla el régimen específico para dicho personal que se recoge en la disposición transitoria quinta, dada la consideración de la red de FEVE como Red Ferroviaria de Interés General, debe definirse el procedimiento de adaptación del personal de dicha entidad a lo dispuesto en esta orden ministerial de forma análoga a la aplicada al personal de RENFE-Operadora y del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, adoptando, en cualquier caso, las medidas transitorias pertinentes para que la incorporación de nuevo personal a las funciones reguladas por esta orden se haga de acuerdo con lo recogido en la misma.

3.- Observaciones particulares relativas a las disposiciones adicionales y transitorias del Proyecto de Orden Ministerial.

A este respecto, relacionamos a continuación las disposiciones adicionales y transitorias que, desde nuestro punto de vista, deben modificarse de acuerdo con nuestra propuesta, resaltando en negrita y cursiva las modificaciones incorporadas al texto original del Proyecto de Orden Ministerial.

□ DISPOSICIONES ADICIONALES

- **Disposición adicional primera.- Títulos de conducción de vehículos ferroviarios y habilitaciones del personal ferroviario cualificado que venía ejerciendo sus funciones con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario.**

1. De acuerdo con lo previsto en la disposición adicional sexta de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, se entenderá que el personal que, a la entrada en vigor de la citada Ley, pertenecía a la entidad Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles y ejercía las funciones contempladas en esta orden está autorizado para continuar con el desempeño de las mismas.

No obstante, en el plazo de dos años desde la entrada en vigor de la citada Ley, dicho personal deberá contar con los documentos que formalicen las habilitaciones y, en su caso, *los certificados complementarios armonizados y la Licencia de Conducción de Vehículos Ferroviarios* conforme a lo dispuesto en los apartados siguientes.

2. Para proceder al otorgamiento *por el Ministerio de Educación* de los correspondientes títulos de *Maquinista de Maniobras, Maquinista o Formador de Maquinistas, así como a la expedición de la Licencia de Conducción de vehículos ferroviarios por parte de la Dirección General de Ferrocarriles*, en el plazo de dos años computados desde la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario:

- a) El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y RENFE-Operadora, según los casos, elevarán *al Ministerio de Educación* una relación de todo el personal de su entidad para el que, certificando que reunían las condiciones establecidas en el apartado primero anterior, solicitan el título de *Maquinista de Maniobras, Maquinista o Formador de Maquinistas*. Asimismo, elevarán a la *Dirección General de Ferrocarriles copia de dicha relación y certificación solicitando la expedición de la correspondiente Licencia de Conducción de vehículos ferroviarios para el ejercicio de las funciones facultadas por dichos títulos. Dichas entidades adjuntarán un listado conteniendo relación o copia de todos los datos y documentos que procedan para el otorgamiento del título y la Licencia correspondientes.*

 - b) El personal que figuraba en la plantilla de la entidad Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles en el momento de entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario, que ejercía funciones contempladas en esta orden para los títulos de *Maquinista de Maniobras, Maquinista o Formador de Maquinistas* y cuya relación laboral con ADIF o RENFE-Operadora ha sido extinguida con anterioridad a la entrada en vigor de la misma, podrá solicitar a dichas entidades, según los casos, la emisión de un certificado que acredite que reúne los requisitos previstos en esta disposición, que le permita iniciar el procedimiento establecido en la letra a) anterior.

 - c) *El Ministerio de Educación procederá, una vez recibida la documentación referida en los párrafos anteriores, a emitir los correspondientes títulos.*
3. Una vez otorgados los títulos de *Maquinista de Maniobras, Maquinista o Formador de Maquinistas*, de conformidad con los apartados precedentes, *la Dirección General de Ferrocarriles expedirá la Licencia de Conducción de vehículos ferroviarios, supeditando su eficacia a la validez del correspondiente certificado de valoración de aptitud psicofísica y que se sujetará, además, a las condiciones de validez, suspensión y revocación establecidas en esta orden. Asimismo, autorizará la emisión de los certificados complementarios armonizados correspondientes.*

No obstante lo anterior, en el plazo de dos años desde la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario, *se deberán emitir los documentos que formalicen los certificados complementarios armonizados correspondientes*, que se sujetarán a las condiciones de validez, suspensión y revocación *establecidas en esta orden*.

4. El personal ferroviario que, a la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario, viniera desempeñando, con la previa autorización de la entidad Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles o de la extinguida entidad Gestor de Infraestructuras Ferroviarias, las funciones descritas en los Títulos II, III, IV y VI de esta orden *que no requieran estar en posesión de los títulos de Maquinista de Maniobras, Maquinista o Formador de Maquinistas*, podrán continuar ejerciendo esas funciones con las mismas condiciones e idénticos requisitos con los que las venían desempeñando.

No obstante lo anterior, en el plazo de dos años desde la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario, *se deberán emitir* los documentos que formalicen las habilitaciones correspondientes, que se sujetarán a las condiciones de validez, suspensión y revocación establecidas, según los casos, en los correspondientes artículos de los Títulos II, III, IV y VI de esta orden.

- **Disposición adicional tercera.- Homologación de los centros de formación de la entidad Red Nacional de Ferrocarriles Españoles.**

Los centros de formación que, a la entrada en vigor de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, venían realizando la formación de personal ferroviario en la entidad Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, se considerarán autorizados para continuar ejerciendo los cometidos que en esta orden se regulan para dichos centros.

No obstante, en el plazo de dos años desde la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario, los centros de formación de RENFE-Operadora y del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias deberán presentar en la Dirección General de Ferrocarriles la documentación a que se refiere el artículo 52 de esta orden. Revisada dicha documentación la Dirección General de Ferrocarriles entregará el documento acreditativo de la correspondiente homologación al mencionado centro de formación, *si procede*.

- **Disposición adicional cuarta.- Homologación de los centros de reconocimiento médico de la entidad Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles.**

Los centros de reconocimiento médico que, a la entrada en vigor de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, venían realizando en la entidad Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles funciones análogas a la certificación de valoración de aptitud psicofísica, que se recoge en esta orden, se considerarán autorizados para continuar ejerciendo las mencionadas funciones.

No obstante, en el plazo de dos años desde la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario, los centros de reconocimiento médico de las entidades RENFE-Operadora y del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias deberán presentar en la Dirección General de Ferrocarriles la documentación a que se refiere el artículo 65 de esta orden. Revisada dicha documentación la Dirección General de Ferrocarriles entregará el documento acreditativo de la correspondiente homologación al mencionado centro de reconocimiento médico, *si procede*.

- **Disposición adicional séptima. Personal responsable de la seguridad en la circulación.**

De acuerdo con los artículos 68, 105 y 133.6 del Reglamento del Sector Ferroviario, aprobado por Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, y con lo establecido en esta orden, las empresas ferroviarias deberán contar con, al menos, un responsable de la seguridad en el circulación. Asimismo, de acuerdo con lo establecido en esta orden, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias deberá también contar con, al menos, un responsable de la seguridad en la circulación.

Corresponde a los responsables de la seguridad en la circulación de las empresas ferroviarias *y del* Administrador de Infraestructuras Ferroviarias en el marco de lo establecido en esta orden:

- a) *Proponer a la Dirección General de Ferrocarriles* el tipo y alcance de las habilitaciones correspondientes en aplicación de lo establecido en esta orden.

- b) Comprobar el cumplimiento por el candidato de las condiciones mínimas exigidas para acceder a la formación necesaria para obtener *el certificado complementario armonizado* y las habilitaciones.
- c) *Verificar que* el contenido de los programas de formación y el de las pruebas de evaluación para la obtención y renovación de dichas habilitaciones *se ajusta a lo establecido por la Dirección General de Ferrocarriles.*
- d) Proponer el otorgamiento de las correspondientes habilitaciones *y del certificado complementario armonizado*, conforme a lo establecido en esta orden.

□ DISPOSICIONES TRANSITORIAS

- **Disposición transitoria primera.- Personal ferroviario autorizado desde la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario y hasta la entrada en vigor de esta orden.**

El personal que haya sido autorizado para ejercer funciones contempladas en esta orden, por RENFE-Operadora y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, después de la entrada en vigor de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario y hasta la entrada en vigor de esta orden, se entenderá autorizado para seguir desempeñando dichas funciones, *a excepción de aquellas funciones para las que se requiera estar en posesión del Título de Maquinista de Maniobras, Maquinista o Formador de Maquinistas.*

No obstante, en el plazo de dos años computados desde la entrada en vigor de la citada Ley, este personal deberá presentar la documentación que se indica en los correspondientes artículos de esta orden en los cuales se establecen los pertinentes requisitos y condiciones para la obtención de las habilitaciones. El documento acreditativo de las mismas que se emita de acuerdo a lo establecido en esta orden se sujetará a las condiciones de validez, suspensión y revocación establecidas, en cada caso, en la misma.

- **Disposición transitoria segunda.- Autorización de los programas de formación de RENFE-Operadora y del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.**

En tanto no se elaboren y, en su caso, aprueben los contenidos de los programas de formación contemplados en esta orden *para la obtención de las habilitaciones*, registrarán aquellos que venían aplicando RENFE-Operadora y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias con anterioridad a su entrada en vigor.

No obstante, en el plazo de dos años computados desde la entrada en vigor de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, la Dirección General de Ferrocarriles establecerá los contenidos y el tiempo de formación necesario para la obtención de las distintas habilitaciones.

- **Disposición transitoria tercera.- Prestación del servicio de formación de personal ferroviario por RENFE-Operadora y por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.**

En tanto la Dirección General de Ferrocarriles no homologue, al menos, un centro de formación independiente de las entidades RENFE-Operadora y Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, estas últimas vendrán obligadas a impartir, en sus centros, la formación para la obtención del título de conducción, en los términos establecidos en el Título VII de esta orden y respondiendo a las convocatorias que se efectúen por la Dirección General de Ferrocarriles, al personal de otras empresas ferroviarias, en condiciones de mercado, equitativas y no discriminatorias respecto de las que apliquen a su propio personal.

No obstante, la formación del personal de otras empresas se ajustará a los programas formativos elaborados por el centro de formación de acuerdo con los contenidos y tiempos de formación establecidos por la Dirección General de Ferrocarriles.

La formación del personal de otras empresas se efectuará de manera que no suponga un menoscabo de la formación que habitualmente viene recibiendo el personal de RENFE-Operadora y del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

4.- Conclusión final

Ante las importantes y profundas diferencias existentes entre la Propuesta de Sistema de Homologación del Personal de Conducción elaborada por S.E.M.A.F. y el Proyecto de Orden Ministerial, en su versión de 30 de noviembre de 2005, entendemos que debemos reafirmarnos en nuestro documento, que adjuntamos a continuación, el cual, además de responder, a nuestro entender, a las exigencias que plantea el sector ferroviario español en la actualidad y, en particular, en lo relativo a la Seguridad en la Circulación, permite aproximarse a los planteamientos que, al respecto, están produciéndose en la Unión Europea y que, una vez aprobados, deberán aplicarse en nuestro Estado.

Madrid, 15 de diciembre de 2005