



03-04

## ***INFORME DE S.E.M.A.F. SOBRE EL PROYECTO DE ORDEN MINISTERIAL SOBRE HOMOLOGACIÓN***

En el día de hoy S.E.M.A.F. ha entregado en la Dirección General de Ferrocarriles un Informe con una serie de observaciones de carácter general al Proyecto de Orden Ministerial que regula la obtención de los títulos y habilitaciones del personal ferroviario y de los centros de formación.

Este informe recoge los principales planteamientos de nuestra Organización al respecto, en idéntica línea a la recogida en la **“Propuesta de Sistema de Homologación del Personal de Conducción”** que fue entregada por S.E.M.A.F. al Secretario de Estado de Infraestructuras.

No obstante lo anterior, nos remitimos a la elaboración de un informe posterior para desarrollar en detalle las modificaciones concretas al texto del proyecto de orden ministerial que nos sea remitido oficialmente.

Adjunto a este Semaf-Infoma remitimos carta al Director General de Ferrocarriles, D. Manuel Niño, y documento con las observaciones de carácter general antes mencionadas.

**LA COMISIÓN EJECUTIVA**

**MINISTERIO DE FOMENTO  
SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS**

**SR. DIRECTOR GENERAL DE FERROCARRILES  
D. Manuel Niño González**

Madrid, 6 de febrero de 2004

Muy señor mío:

En relación con 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 habilitaciones exigibles al personal ferroviario y del régimen de autorización y funcionamiento de los centros de formación de dicho personal y del asimilado”***, adjunto remitimos informe elaborado por nuestra Organización.

Este informe recoge una serie de observaciones de carácter general al mencionado proyecto con los principales planteamientos de S.E.M.A.F. al respecto y no tiene carácter exhaustivo.

Quedamos a su disposición para abordar las observaciones recogidas en el documento en el ánimo de alcanzar un texto final satisfactorio para todos.

Atentamente,

**Fdo.: Juan Jesús García Fraile  
SECRETARIO GENERAL DE S.E.M.A.F.**

## **INFORME ELABORADO POR S.E.M.A.F. SOBRE EL PROYECTO DE ORDEN MINISTERIAL EN MATERIA DE CONDICIONES Y REQUISITOS NECESARIOS PARA LA OBTENCIÓN DE LOS TÍTULOS Y HABILITACIONES EXIGIBLES AL PERSONAL FERROVIARIO Y DEL RÉGIMEN DE AUTORIZACIÓN Y FUNCIONAMIENTO DE LOS CENTROS DE FORMACIÓN DE DICHO PERSONAL Y DEL ASIMILADO.**

En relación con el documento señalado, S.E.M.A.F. considera necesario llevar a cabo diferentes cambios, tanto en el fondo como en la forma, si bien en este informe nos limitaremos a señalar el sentido en el que consideramos que deben orientarse esos cambios, remitiéndonos a un informe posterior, cuando recibamos oficialmente el proyecto correspondiente, para desarrollar en detalle las modificaciones concretas del mencionado texto.

### **1.- Competencias del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias en relación con la habilitación para el acceso del personal de circulación que opere en la Red Ferroviaria de Interés General.**

S.E.M.A.F. considera que el acceso de este personal debe estar regulado, al igual que el del personal de conducción, por la Dirección General de Ferrocarriles, a través de los centros de formación homologados.

Creemos imprescindible que sea la Dirección General de Ferrocarriles la que defina las materias y establezca los baremos para acceder a esta profesión.

Asimismo, la Dirección General de Ferrocarriles debe ser la que otorgue las habilitaciones para los formadores del Administrador de Infraestructuras, con objeto de garantizar la calidad de la formación que se realice en todos los centros de formación homologados.

Por otro lado, creemos que se debe incrementar el número de habilitaciones específicas definidas para el personal de circulación de acuerdo con las funciones recogidas en el Reglamento General de Circulación.

### **2. Otras competencias y funciones del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.**

S.E.M.A.F. considera que es posible la existencia de intereses opuestos, en ocasiones, entre las empresas ferroviarias y el administrador de infraestructuras ferroviarias. Entendemos también que, tanto unas como otro actuarán en defensa de sus legítimos intereses empresariales en aquellos aspectos en que puedan entrar en colisión los mismos.

Por ello, consideramos que no se deben atribuir una serie de competencias de las establecidas en este proyecto de orden ministerial al administrador de infraestructuras, ya que suponen un desequilibrio en el sistema. Entre otras, debemos señalar las siguientes:

- **Pérdida de validez de las habilitaciones del personal de circulación o de revocación del título o de la habilitación del personal de conducción:** El régimen sancionador debe ser competencia de la Dirección General de Ferrocarriles y, en función de la gravedad de la falta, debe ser ésta quien determine si procede la iniciación del procedimiento de revocación del título o de las habilitaciones, previa audiencia de la empresa ferroviaria afectada o del administrador de infraestructuras, según proceda, de la representación sindical y del interesado.
- **Funciones de los centros médicos:** Los centros médicos deben informar a la Dirección General de Ferrocarriles de la situación del personal que es reconocido en los mismos, tanto de las empresas ferroviarias como del administrador de infraestructuras ferroviarias y no al administrador de infraestructuras ferroviarias.
- **Validez de los certificados médicos:** La referencia contenida en el artículo 44, punto 4, al administrador de infraestructuras ferroviarias, debe limitarse al personal de dicha empresa, correspondiendo, en su caso, a la empresa ferroviaria la relativa a su propio personal.
- **Comunicación de las variaciones en materia psicofísica del personal:** Consideramos que dicha comunicación debe dirigirse al Registro Especial de Empresas Ferroviarias y, cuando afecte al personal del administrador de infraestructuras ferroviarias, al Registro Especial del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias que debe crearse, tal como propuso S.E.M.A.F. en su Informe al proyecto de Reglamento del Sector Ferroviario.
- **Entidades supervisoras:** Las entidades supervisoras no deben tener ninguna relación de dependencia económica con ninguna empresa ferroviaria ni tampoco con el administrador de infraestructuras ferroviarias, además de con ningún Centro de Formación o Centro Médico, ni directa ni indirecta.
- **Inicio de expediente de revocación de la homologación de un centro:** A estos efectos, el administrador de infraestructuras ferroviarias debe tener el mismo tratamiento que las empresas ferroviarias, por lo que podrá iniciar el procedimiento en caso de incumplimiento sobrevenido de uno de sus centros, que deberá comunicar a la Dirección General de Ferrocarriles, o bien actuando como un tercero, mediante la presentación de la oportuna denuncia. Asimismo, carece de sentido la emisión de informe del Administrador de Infraestructuras a la Dirección General de Ferrocarriles sobre los centros de formación ajenos.

### **3.- Título de conducción.**

Creemos que debe modificarse la denominación por considerar más adecuada la de “*Maquinista de Tren*” que la de “*Conductor de Vehículos Ferroviarios*”.

El título debe tener validez de forma indefinida, siempre y cuando se ejerzan las funciones que confiere un mínimo de 80 horas anuales y se esté en posesión del certificado médico correspondiente. No obstante, se renovará periódicamente con objeto de actualizar aquellas informaciones relevantes que deban figurar en el mismo.

En lo relativo a los cursos de formación para la obtención del título de conducción consideramos que deben efectuarse dos cursos, debiendo contener cada uno de ellos, al menos, 600 horas de formación teórica, 150 horas de prácticas en simulador y 300 horas de prácticas de conducción en escenarios reales. Dicha formación deberá incluir una habilitación de línea y una de material.

Respecto a los programas de enseñanza definidos en el Anexo I, consideramos que se debe definir la duración mínima para cada uno de los contenidos recogidos en el mismo.

Asimismo, consideramos errónea la referencia al Anexo VII que se efectúa en el artículo 35, dado que dicho anexo se refiere exclusivamente a aspectos médicos.

### **4.- Habilitación del personal de conducción restringida.**

Debe sustituirse la habilitación relativa al personal de acompañamiento de trenes recogida en el proyecto de orden ministerial por una habilitación de conducción restringida, válida para el acompañamiento de trenes y para la conducción de vehículos en maniobras y en trenes de trabajo en bloqueo por ocupación para la reparación y mantenimiento de la infraestructura.

En lo relativo a los cursos de formación para la obtención de la habilitación de conducción restringida consideramos que debe efectuarse un curso que contenga, al menos, 360 horas de formación teórica, 80 horas de prácticas en simulador y 200 horas de prácticas de conducción en escenarios reales. Dicha formación deberá incluir una habilitación de material.

### **5.- Habilitaciones de línea y de material.**

Las habilitaciones de línea y de material deben ser válidas de forma indefinida siempre que no haya transcurrido un plazo superior a 12 meses desde que el titular de las mismas haya ejercido las facultades que le confiere la habilitación.

Los cursos de formación para las habilitaciones de línea y de material deben impartirse por los instructores de las empresas ferroviarias para el personal perteneciente a las mismas y del administrador de infraestructuras ferroviarias para su personal.

Las habilitaciones de línea y de material quedarán en suspenso cuando el titular no ejerza las funciones que otorgan las mismas según lo señalado en el primer párrafo, debiendo realizar un curso de reciclaje con una duración de 96 horas para activar de nuevo dichas habilitaciones.

También se realizarán los correspondientes cursos de reciclaje cuando se lleven a cabo modificaciones sustanciales en la línea o el material.

Dichos cursos de reciclaje serán impartidos por los instructores de las empresas ferroviarias o del administrador de infraestructuras, según lo señalado anteriormente.

## **6.- Formación continua.**

S.E.M.A.F. no considera necesaria la realización de los cursos de formación de 15 horas por cada habilitación de línea o material que se posea y desee renovar, según se recoge en el proyecto de orden ministerial, si el titular de las mismas ha ejercido las funciones que le otorgan dichas habilitaciones según lo establecido en el punto 4 de este documento.

En su lugar, consideramos imprescindible que el personal de conducción realice un mínimo de 80 horas de formación anuales en concepto de formación continua.

Esta formación, que será impartida en los centros de formación homologados, deberá destinarse, necesariamente, a materias directamente relacionadas con la Seguridad en la Circulación, tales como reciclajes del Reglamento General de Circulación, tratamiento de los aspectos actitudinales ante la conducción, transporte de materias peligrosas, actualización de conocimientos por modificaciones realizadas como consecuencia de la evolución tecnológica, etc.

## **7.- Instructores del personal de conducción.**

Las empresas ferroviarias deberán contar con los instructores del personal de conducción necesarios para poder llevar a cabo la formación relativa a los cursos de habilitación de línea y de material y los reciclajes que correspondan.

Los instructores del personal de circulación obtendrán su habilitación mediante resolución de la Dirección General de Ferrocarriles, debiendo reunir los requisitos establecidos en el proyecto de orden ministerial.

Dicha habilitación tendrá validez indefinida, siempre y cuando se ejerzan las funciones que otorga la misma un mínimo de 160 horas anuales y se esté en posesión del certificado médico correspondiente.

Consideramos imprescindible la eliminación de la referencia a la edad máxima de validez de la habilitación.



## **8.- Canales de aptitud psicofísica.**

El certificado médico de clase 1 definido en el anexo V del proyecto de orden ministerial debe establecerse en términos similares a los fijados para el ingreso en Renfe en la actualidad.

Asimismo, consideramos que los canales de permanencia en la profesión deben ser menos rigurosos que los de ingreso, dado el lógico deterioro físico que se genera con la edad y con el ejercicio de la propia profesión de maquinista.

En este sentido, consideramos que deben establecerse canales de permanencia similares a los actualmente vigentes en Renfe, con las puntualizaciones recogidas en el artículo 40, apartado 3, del proyecto de orden ministerial en relación con la evaluación positiva por parte de la Dirección General de Ferrocarriles aún cuando no se cumplan la totalidad de las exigencias médicas establecidas.

## **9.- Revocación del título de conducción.**

La existencia, a nuestro parecer, de algunos errores en la redacción de este artículo, no permite conocer el alcance exacto del mismo, si bien la revocación del título, especialmente si es de carácter definitivo, entendemos que debe limitarse a casos tasados de especial gravedad.

## **10. Disposición Transitoria.**

S.E.M.A.F. considera imprescindible la modificación del proyecto de orden ministerial en lo relativo a la disposición transitoria, dado que los requisitos señalados para la obtención del título de conducción por parte del personal que, a día de hoy, viene prestando servicio normalmente en Renfe, no deben ir más allá de un mero trámite administrativo. Estamos absolutamente convencidos de que el personal que actualmente viene prestando servicio en Renfe está perfectamente capacitado para continuar haciéndolo con posterioridad a la entrada en vigor de la Ley del Sector Ferroviario.

En este sentido, nuestra propuesta al respecto es la siguiente:

Todos los mandos intermedios de conducción, jefes de maquinistas, maquinistas-jefes del tren, auxiliares de depósito, maquinistas principales, maquinistas y ayudantes de maquinista autorizados obtendrán el título de conducción y las habilitaciones de las que actualmente estén autorizados solicitándolo, a través de Renfe-Operadora o del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, a la Dirección General de Ferrocarriles, debiendo aportar el titular la fotocopia compulsada del documento nacional de identidad y la empresa correspondiente el certificado médico vigente de cada trabajador, las autorizaciones de línea y de material que posea en la actualidad y la certificación de que pertenece a una de las categorías de Renfe señaladas anteriormente.

Los ayudantes de maquinista, los conductores de vehículos auxiliares y los conductores de maquinaria de mantenimiento obtendrán la habilitación de conducción restringida por idéntico procedimiento al señalado en el párrafo anterior.

Los mandos intermedios de conducción, subjefes de depósito y jefes de maquinistas obtendrán la habilitación como instructores del personal de conducción de Renfe-Operadora solicitándolo a través de la misma a la Dirección General de Ferrocarriles, de igual forma que la señalada para los casos anteriores.