

**ALEGACIONES AL PROYECTO DE LA O. M.
DESARROLLO ART. 60 DE LA LEY 39/2003,
SECTOR FERROVIARIO**



**SINDICATO FEDERAL FERROVIARIO
CONFEDERACIÓN GENERAL DEL TRABAJO
SEPTIEMBRE 2009**

ÍNDICE

ALEGACIONES AL PROYECTO DE LA O. M. DESARROLLO ART. 60 DE LEY 39/2003.....	3
Comunicación	3
Antecedentes históricos.....	3
Normativa relacionada con la seguridad en la circulación	5
Alegaciones al proyecto nueva orden ministerial	7
• Al Título I “Disposiciones generales”	7
• Al Título II “Personal de circulación.”	9
• Al Título III. “Personal de infraestructura”	12
• Al Título IV. “Personal de operaciones del tren”	14
• Al Título V. “Personal responsable de control de mantenimiento de material rodante ferroviario”	18
• Al Título VI “Personal de conducción”	20
• Al Título VII. “Obligaciones de las entidades ferroviarias. Responsable de seguridad en la circulación”	22
• Al Título VIII. “Evaluación de los procedimientos de formación y exámenes”	22
• Al Título IX. “Centros Homologados de formación de personal ferroviario”	22
• Al Título X. “Centros Homologados de reconocimiento médico de personal ferroviario”	24
• A las “disposiciones adicionales”	26
• A las “disposiciones transitorias”	27
• A la “disposición derogatoria”	27
• A la “disposiciones finales”	27
• A los “Anexos”	28
Conclusiones	29

Alegaciones del Sindicato Federal Ferroviario de la Confederación General del Trabajo al nuevo proyecto de Orden Ministerial para la obtención de licencias y certificaciones de conducción y habilitaciones para el personal relacionado con la seguridad en la circulación ferroviaria.

ALEGACIONES AL PROYECTO DE LA O. M. DESARROLLO ART. 60 DE LEY 39/2003

De conformidad con lo establecido en el artículo 60.2 de la Ley 39/2003, 17 noviembre, del Sector Ferroviario, el Ministerio de Fomento, mediante Orden Ministerial, previa audiencia de los sindicatos más representativos del sector, establecerá las condiciones y requisitos para la obtención de títulos y las habilitaciones necesarias para el desempeño de las funciones propias del personal ferroviario, así como el régimen de autorización y funcionamiento de los centros de formación y de los de reconocimiento médico de dicho personal.

Comunicación.

Con fecha 8 de septiembre de 2009, tuvo entrada en las Secciones Sindicales de ADIF y RENFE-Operadora del Sindicato Federal Ferroviario de la Confederación General del Trabajo (SFF-CGT), un escrito del Director General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento en el que nos remite, al amparo de lo establecido en el apartado 1.b del artículo 24 de Ley 59/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, 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 certificación de valoración de la aptitud psicofísica de dicho personal, a fin de que emitamos **informe** en el plazo de quince días hábiles, de cuanto entendamos oportuno sobre el mismo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 83 de la Ley 30/1992 de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Antecedentes históricos.

La Sociedad Estatal Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE), fue creada por la Ley de Bases Ordenación Ferroviaria y de Transporte por Carretera de 24 de enero de 1941, que nacionalizó el ferrocarril, llevando a cabo el rescate de las líneas férreas españolas de ancho normal, de servicio y uso público, explotadas por compañías concesionarias, debido a que estas empresas concesionarias no fueron capaces de mantener, ni de mejorar el ferrocarril, efectuando inversiones a fin de adecuarlo a las nuevas tecnologías.

La Directiva 91/440 CEE, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios, no obliga a los estados miembros de la UE a privatizar los servicios públicos de transporte de viajeros y mercancías por ferrocarril.

A consecuencia de lo anterior, RENFE se hace cargo de los ferrocarriles rescatados por el Estado, y explotarlos en régimen de Empresa Industrial, juntamente con los de vía ancha que ya eran de su propiedad, así como para que gestione y administre los ferrocarriles que integren la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles y a cuantas otras explotaciones complementarias y accesorias se le encomienden.

Con la llegada de la Directiva 91/440 CEE, en el año 1994 mediante el RD 121/1994, RENFE adoptó un nuevo Estatuto para adaptarse a la citada Directiva, es decir, para la separación entre gestión de la infraestructura y la explotación de los servicios de transporte; para la autonomía de gestión de las empresas ferroviarias; para el saneamiento de la estructura financiera de empresas ferroviarias y para el acceso libre a la infraestructura.

Sin embargo, recientemente mediante la Ley del Sector Ferroviario 39/2003 de 17 de noviembre, los gobiernos españoles, primero del partido Popular y por último del partido Socialista Obrero Español, han optado por la extinción de RENFE como Ente Público integrador y coordinador de la explotación ferroviaria, y han apostado por la segregación, orgánica y funcional de la RENFE, y por la privatización de la explotación de los servicios públicos de transporte por ferrocarril.

En este sentido las actividades de administración de la infraestructura se encomienda a la nueva Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (RD 2395/2004 Estatuto ADIF), y, en principio, los de explotación de **servicios públicos** ferroviarios se encomendada a la nueva Entidad Pública Empresaria RENFE-Operadora (RD 2396/2004 Estatuto RENFE-Operadora), en competencia, de momento en el transporte de mercancías, con otras empresas **privadas** ferroviarias.

Desde **CGT** seguimos reivindicamos que la reforma del sector ferroviario podía haberse limitado a incorporar al derecho interno las normas comunitarias - Dir. 91/440/CEE, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios, modificada por la Dir.2001/12/CE y Dir. 2004/51/CE, manteniendo RENFE con las modificaciones relativas en cuanto a la creación de nuevos organismos públicos para garantizar el acceso a otras empresas ferroviarias, de forma objetiva, transparente y no **discriminatorias**, conforme a las Dir.95/18/CE sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias, modificada por Dir.2001/13/CE y Dir.2004/49/CE sobre seguridad de los ferrocarriles comunitarios.

Los Operadores privados de mercancías solicitan al Ministerio de Fomento más medias de apoyo económico y flexibilidad normativa para lograr beneficios en su cuenta de resultados.

Así como la Dir.2001/14/CE sobre adjudicación de capacidades de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad, modificada por la Dec.2002/844/CE.

Otro **aspecto fundamental** es que se abre la posibilidad de traspasar competencias de gestión de la infraestructura y de los servicios públicos a las Administraciones Autonómicas, **sin carta de naturaleza que garantice la igualdad en toda la extensión de su término, incluido el ámbito laboral, entre las distintas Administraciones Públicas.**

A lo largo de estos cuatro años de andadura de la Ley del Sector Ferroviario en los que se ha **privatizado la explotación del transporte por mercancías**, se está evidenciado que las empresas privadas no pueden soportar su situación económica, **solicitando al Ministerio de Fomento medidas de apoyo económico y de flexibilidad de la normativa de seguridad en la circulación ferroviaria para lograr beneficios en sus cuentas de resultados.**

La Ley trata de paliar sus efectos negativos, articulando un proceso muy complejo para reordenar y desarrollar el nuevo modelo que diseña del sector ferroviario, en algunos casos se extralimita en la competencia de regular ciertas materias, e incluso contraviene normas de rango superior. Asimismo el entramado de normas que desarrollan el marco regulador del sector ferroviario es difícil de integrar en el ordenamiento jurídico, bien por no respetar normas legales de rango superior, bien por no tener en cuenta otras normas de aplicación.

Como consecuencia la Ley del Sector Ferroviario, junto con su desarrollo, está provocando una absoluta incertidumbre en el futuro del servicio público ferroviario, entre otras cuestiones, porque afecta negativamente a la calidad, a su carácter de servicio público, al empleo y a la seguridad ferroviaria.

Normativa relacionada con la seguridad en la circulación ferroviaria.

La Ley 39/2003 del Sector Ferroviario, por un lado, regula en su artículo 60 que el personal que preste sus servicios en el ámbito ferroviario debe contar con una cualificación suficiente que permita la prestación del servicio ferroviario con las debidas garantías de seguridad y de eficiencia.

La nueva normativa de seguridad que tiene que aprobar el Ministerio de Fomento por medio de orden deberá, como mínimo, mantener los niveles de seguridad vigentes en el año 2003. Año en que se aprobó la Ley del Sector Ferroviario.

Para ello manda al Ministerio de Fomento que, mediante orden ministerial, establezca las condiciones y requisitos para la obtención de las habilitaciones y títulos necesarios para el desempeño de las funciones propias del personal ferroviario. En este sentido el Ministerio de Fomento publica la OM/FOM/2520/2006, de 27 de julio, por la que se determinan las condiciones para la obtención de títulos y habilitaciones que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad. **Orden que ahora se trata de derogar por otra nueva** – objeto de estas alegaciones –, bajo la justificación de la obligación de transponer la Directiva 2007/59/CE, sobre la certificación de los maquinistas de locomotoras y trenes en el sistema ferroviario de la Comunidad.

Por otro lado, la disposición transitoria sexta de la Ley 39/2003 del Sector Ferroviario dice que en tanto no se desarrolle reglamentariamente lo relativo a las exigencias de seguridad en la construcción, explotación de la infraestructura y al tráfico ferroviario regirán las disposiciones actualmente aplicables. **La nueva normativa deberá, como mínimo, mantener los niveles de seguridad vigentes en el año 2003.**

Asimismo, la disposición transitoria primera del RD 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario establece que el régimen provisional aplicable en materia de seguridad, **en tanto no sean aprobadas por el Ministerio de Fomento, serán las normas actuales**, en concreto, el Reglamento General de Circulación de RENFE (RGC), las Normas Específicas de Circulación (NEC) aplicables a la líneas de Madrid-Sevilla y las prescripciones técnicas y operativas de Circulación y Seguridad correspondiente al tramo Madrid-Zaragoza-Lleida de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Figueras, Versión 2 (PTO).

El 7 de julio de 2007 se publicó el RD 810/2007, de 22 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General, y en el que en su disposición transitoria cuarta manda al Ministerio de Fomento que **en el plazo de un año** a partir de la entrada en vigor del citado real decreto (7 de septiembre de 2007) deberá aprobar, mediante orden, el Reglamento General de Circulación. **Pues bien, a la fecha que estamos todavía no se ha publicado el RGC**, por lo que actualmente continuamos manteniendo el Reglamento General de Circulación de RENFE edición de 1992.

La nueva OM sobre Títulos habilitantes también debe modificar aquellos aspectos incongruentes y vacíos normativos de la actual OM/FOM/2520/2006, máxime cuando la clase política pretende privatizar el sector público ferroviario.

Las licencias y las habilitaciones ferroviarias no serían necesarias, si esta formación estuviera reglada dentro de la Formación Profesional del nuestro Sistema Educativo.

Esta nueva OM, además de la transposición de la Directiva 2007/58, debe servir para corregir las incongruencias y los vacíos normativos.

Alegaciones al proyecto de nueva orden ministerial.

El proyecto de la nueva orden ministerial para determinar las condiciones para la obtención de títulos habilitantes que permiten el ejercicio de las funciones del ferroviario relacionadas con la seguridad, así como el régimen de los centros homologados de formación y de los reconocimientos médicos de dicho personal, consta de 72 artículos estructurados en diez títulos, **y no de nueve como se desarrolla en el “INDICE” del documento**; diez disposiciones adicionales, dos disposiciones transitorias, una disposición derogatoria, tres disposición finales y siete Anexos.

Este articulado quiere dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 60 del la Ley del Sector Ferroviario es clara en este sentido, es decir, que **todo el personal ferroviario debe estar debidamente cualificado para prestar su servicio con las debidas garantías de seguridad.**

En este sentido, CGT entiende que **todo el personal que realice una o alguna función relacionada con la seguridad en la circulación ferroviaria debe ostentar un título habilitante para poder realizar dichas función o funciones.**

Entendemos que **estos títulos y habilitaciones no serían necesarios, si la formación del Personal afectado estuviera incluida dentro de la Formación Profesional del Sistema Educativo**, a falta únicamente de superar las pruebas de evaluación psicofísica. En cualquier caso, mientras esto no se lleve a efecto el responsable de garantizar y acreditar la capacitación formativa del personal ferroviario deberá ser el **Organismo Público que se encargue de las funciones relativas a la seguridad ferroviaria**, y no el ADIF, ni mucho menos las Empresas Ferroviarias, conforme establece la Directiva 2004/49/CE, de 29 de abril. De hecho esta Orden objeto de Informe designa a la **Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias** solamente para otorgar las licencias de conducción.

■ Al Título I “Disposiciones generales”.

Según el borrador del proyecto el publicar una nueva orden ministerial que regule las licencias y habilitaciones del personal ferroviario que realiza funciones relacionadas con la seguridad en la circulación se debe a la transposición de la Directiva 2007/59/CE. **Pero, bajo nuestro punto de vista, también se debe aprovechar para modificar aquellos aspectos incongruentes y vacíos normativos de la actual orden ministerial 2520/2006.**

La OM no es vinculante para imponer nuevas condiciones laborales al personal ferroviario, debiendo ser mediante la negociación colectiva la que regule las funciones de las categorías y grupos profesionales.

En las disposiciones generales debe reflejarse que el objeto de **la Orden Ministerial es estrictamente de carácter administrativo, no es vinculante en materia de derecho laboral**, ya que el artículo 35.2 de la Constitución dice que se regulará por Ley un estatuto de los trabajadores, y el artículo 37 del mismo texto legal, regula el derecho a la **negociación colectiva** laboral entre los representantes de los trabajadores y empresarios, así como **la fuerza vinculante de los convenios colectivos. Por lo que el ADIF y las empresas ferroviarias deberán cumplir con lo previsto en el derecho laboral, no pudiendo ampararse jurídicamente en esta Orden para modificar unilateral las funciones, categorías y grupos profesionales del personal ferroviario regulados por los convenios colectivos.**

Igualmente en relación al derecho de especial protección de **igualdad**, conforme el artículo 14 del texto constitucional, **así como respetar el derecho fundamental a la igualdad de trato legal a todos los trabajadores en cuanto a condiciones, requisitos, suspensión y revocación para poder ejercer su profesión, y sobre todo el plus sancionador administrativo a trabajadores por cuenta ajena del sector ferroviario.**

También debe conciliar con el Derecho a la Libertad Sindical, institucionalizado en el artículo 7 de la Constitución, conforme a la SSTC 118/1983 y 74/1996, y establecido en el artículo 28 y 37 de la Constitución, desarrollado el citado Derecho por Ley Orgánica 11/1985 de 2 de agosto, de Libertad Sindical, en concreto el **derecho, representación y competencias en materia de negociación colectiva.**

En cuanto a las definiciones y funciones que se establecen para el Personal afectado, en los títulos y habilitaciones, además de tener carácter vinculante para los trabajadores, ni tampoco pueden ir en perjuicio de sus condiciones de trabajo actuales, manteniéndose vigente lo regulado en sus Convenios Colectivos.

Respecto a las funciones establecidas en los apartados 2 al 6 del artículo 2 del Proyecto OM que se establecen para cada tipo de actividad del personal de circulación, del personal de infraestructura, del personal de operaciones del tren, del personal de conducción y del personal responsable de mantenimiento del MRF **se deben evitar los solapamientos funcionales existentes entre los distintos tipos de actividad**, ya que unas mismas funciones se podrían realizar con niveles de formación distintos y por tanto con una garantía de seguridad inferior.

De las facultades que establece la habilitación de Responsable de circulación se deben eliminar las facultades que prevé para la habilitación de Auxiliar de circulación.

La OM debe establecer los itinerarios formativos y la carga lectiva de las habilitaciones de Encargado de trabajos y de Piloto de seguridad en la circulación, así como modificar la establecida para el Operador de maquinaria de infraestructura, conforme establece la Resolución de 15 de octubre de 2007.

Respecto a apartado 3 del artículo 3 del Proyecto OM debe establecerse las causas y regular el procedimiento cautelar de suspensión, y en su caso revocación, de las licencias, certificados y habilitaciones por parte del Adif, empresas ferroviarias y del director de CH de mantenimiento de MRF, para **garantizar el derecho a la defensa del trabajador y evitar la arbitrariedad de los Entes ferroviarios, cumpliendo con lo previsto en el artículo 21 de la Directiva 2007/59/CE.**

■ **Al Título II “Personal de circulación.”**

El artículo 22.4 de la Ley del Sector Ferroviario, entre otras cosas, establece que:

“(...) No obstante, las funciones inherentes a la gestión del sistema de control, de circulación y de seguridad no podrán encomendarse a terceros.

Este compromiso debería recogerse en **el artículo 7 del Proyecto OM**. Además, debe reflejarse, al igual que se hace en el artículo 13.5 respecto al encargado de trabajos, que la habilitación de Responsable de circulación y la de Auxiliar de circulación se otorgará al personal del ADIF. Asimismo, **el apartado 4 del artículo 7 se debe eliminar**, ya que es incompatible con lo mencionado el citado art. 40 de la ley del sector ferroviario no se refiere a esto, sino al Título IV de este borrador de Orden ministerial.

También en los apartado 2 y 3 del artículo 7 del Proyecto OM se deben evitar los solapamientos de las facultades existentes tanto entre las habilitaciones del mismo tipo de actividad, como entre los distintos tipos de actividad, ya que, entre otras cuestiones, unas mismas funciones se podrían realizar con niveles de formación distintos y por tanto con una garantía de seguridad inferior. Por lo tanto, se debe eliminar del apartado 2 el siguiente texto: <<(…) y, además, para realizar todas las tareas para las que faculta la habilitación de auxiliar de circulación>>.

En el apartado 2 del artículo 9 del Proyecto OM se debe incluir los itinerarios formativos y la carga lectiva mínima para los programas formativos de las habilitaciones correspondientes a la de Responsable de circulación y a la de Auxiliar de circulación, establecidas en la Resolución de 15 de octubre de 2007, ya que esta resolución se derogará indirectamente al derogarse la disposición transitoria cuarta de la OM/FOM/2520/2006, de 27 de julio.

El ADIF debe impartir formación ante cualquier cambio normativo, por muy pequeño que sea.

Estos cambios normativa pueden ser del RGC, Manuales, Cartas Circulares, Consignas, sobre todo las experimentales, ya que son los trabajadores los que tienen que aplicarlas.

En materia de reconocimientos médicos adicionales, el superior jerárquico debe ser el Responsable de seguridad en la circulación de ADIF, o en quien éste delegue, según el sistema de gestión de seguridad de ADIF.

En el apartado 5 del artículo 9 del Proyecto OM se elimina del documento habilitante establecido en la OM/FOM/2520/2006, la fotografía del titular. Este hecho podría valer si todo el personal habilitado perteneciera a una Entidad Pública, pero no es válido cuando en el sector ferroviario, por decisión política, también participan empresas privadas, por lo que se hace imprescindible que en cualquier momento se pueda realizar actuaciones inspectoras, verbigracia **la identificación de la persona habilitada.**

En este sentido, CGT propone incorporar en un punto o añadido en alguno de los existentes: <<la obligación del personal habilitado de mostrar su habilitación cuando se le requiera por los órganos de inspección>>, y en el caso de que la habilitación no lleve fotografía <<deberá mostrar además el documento nacional de identidad, pasaporte u otro documento público que le pueda identificar>>. **Por otro lado, el ANEXO I de la Directiva 2007/59/CE si establece que los documentos de licencia y certificado lleven fotografía del titular.**

En cuanto al artículo 10.2 del Proyecto OM debe definirse que se entiende por: <<cambios normativos que afecten al contenido de la habilitación>>, ya que se permite una arbitrariedad a la hora de interpretar este párrafo por parte de los Entes Ferroviarios, sin perjuicio de que los trabajadores son los que tienen que aplicar estos cambios normativos sin haber recibido formación, lo que puede provocar errores que afecten a la seguridad en la circulación. Por ello, proponemos que se establezca que estos cambios normativos son: *cualquier cambio, modificación o nueva publicación de una norma que afecte a la seguridad en la circulación, como por ejemplo: RGC, Carta Circulares de Reglamentación, Instrucción General, Consigna C, Manuales y Consigas Experimentales.*

Es evidente que en el tema de formación existe un conflicto de intereses entre los Entes Ferroviarios y sus trabajadores, ya que mientras los trabajadores solicitan formación ante cualquier cambio normativo que tenga que aplicar, **los Entes se niegan a impartirla, apoyándose en que el cambio normativo no es tan importante como para impartir formación**, verbigracia en RENFE y ADIF con la Instrucción General n.º 43.

Referente al artículo 10.3 del Proyecto OM, también sería un buen momento para aclarar lo referente a quien es el “**superior jerárquico**” en la materia de los reconocimientos médicos adicionales, es decir, ¿cualquier superior del trabajador? sólo el mando intermedio, técnico, jefe, gerente, delegado, director de RR.HH. (...) ¿quién puede decidir que se realice un reconocimiento médico adicional por las causas

enumeradas en este artículo? Pensemos por un momento en grandes entidades, verbigracia en RENFE o ADIF, ¿Cuántos superiores jerárquicos existen?.....

Desde CGT entendemos que debe definirse mejor para así poder evitar abusos, por lo que proponemos que se cambien el termino <<superior jerárquico>> por el de <<Responsable de seguridad en la circulación, o en quien éste delegue según el sistema de gestión de la seguridad de la entidad>>. Además esta OM únicamente debe regular materia administrativa relacionada con seguridad ferroviaria, y por lo tanto debe abstenerse de reglar actuaciones en materia y del ámbito laboral, ya que no tiene competencias legales para ello.

El término involucrado debe modificarse por producido o por cualquier otro que denote la acción exógena involuntaria que causa el accidente o incidente.

También en la letra a) del apartado 3 del artículo 10 del Proyecto OM existe otra palabra que está dando lugar a diversas interpretaciones y actuaciones de las Entidades que están generando malestar en los trabajadores, y que desde el punto de vista de CGT debe aclararse, y es respecto a al término <<**Hubiere estado involucrado**>> en un accidente o (...). Bien, verbigracia ADIF, viene a interpretar como: “*toda persona que realiza o ha realizado una función de seguridad en la circulación en el momento de ocurrir el accidente o incidente*”. Esto lógicamente es un grave error, no solo por las consecuencias que se derivan, verbigracia relevo de trabajador de su puesto de trabajo, suspensión cautelar de la habilitación (...), sino también por la indefensión y falta de garantías de defensa que se genera al trabajador que no es responsable del accidente o incidente en cuestión.

En la OM se debe establecer un procedimiento administrativo para que el Personal circulación pueda alegar y recurrir las decisiones de suspensión y, en su caso, revocación de las habilitaciones, incluidas las cautelares.

Así, desde CGT proponemos que el término <<Hubiera estado involucrado....>>, se cambien por el siguiente: <<Hubiera producido.....>> o cualquier otro que denote la **acción exógena e involuntaria que causa el accidente o incidente.**

En el **punto 4 artículo 11 del Proyecto OM**, no solamente se debe dar audiencia al interesado en el proceso de suspensión o retirada de la habilitación, sino que se debe **establecer el procedimiento administrativo sancionador aplicable y para que el afectado pueda realizar las alegaciones pertinente para su defensa**, al igual que se establece en el artículo 37.5 del Proyecto OM para la suspensión, o en su caso, revocación de la licencia, conforme establece el artículo 21 de la Directiva 2007/59/CE.

Finalmente en el punto 5 del artículo 11 del Proyecto OM se debe incluir la vía jurisdiccional competente, que no es otra que la **contencioso-administrativa**, ya que el ADIF es una entidad pública empresarial con potestades administrativas.

La habilitación de Operador de maquinaria de infraestructura no puede permitir circular por línea no exclusiva para trabajos de la infraestructura, aunque el titular ostente licencia de conducción y vaya acompañado por un agente que conozca la infraestructura.

La OM debe establecer los itinerarios formativos y la carga lectiva de las habilitaciones de Encargado de trabajos y de Piloto de seguridad en la circulación, así como modificar la establecida para el Operador de maquinaria de infraestructura, conforme establece la Resolución de 15 de octubre de 2007.

■ **Al Título III. "Personal de infraestructura".**

En los apartados 2, 3 y 4 del artículo 13 del Proyecto OM se deben evitar los solapamientos funcionales existentes tanto entre las habilitaciones del mismo tipo de actividad, como entre los distintos tipos de actividad, ya que, entre otras cuestiones, unas mismas funciones se podrían realizar con niveles de formación distintos y por tanto con una garantía de seguridad inferior.

Por lo tanto, en segundo párrafo del apartado 4 sobre la facultad de la habilitación de operador de maquinaria de infraestructura se debe eliminar, aunque vayan acompañados. En primer lugar, porque la Directiva 2007/59/CE para estos casos contempla como requisito la licencia y certificado de categoría A, y por otro lado, el apartado 2 del artículo 4 de la Directiva 2007/59/CE únicamente habilita para la conducción acompañada de otro maquinista y en casos regulados de carácter excepcional.

En el apartado 2 del artículo 15 del Proyecto OM se debe incluir los itinerarios formativos y la carga lectiva mínima para los programas formativos de las habilitaciones correspondientes a la de Encargado de trabajos y Piloto de seguridad en la circulación, y modificar la establece para la habilitación de Operador de maquinaria de infraestructura establecidas en la Resolución de 15 de octubre de 2007, ya que esta resolución se derogará indirectamente al derogarse la disposición transitoria cuarta de la OM/FOM/2520/2006, de 27 de julio.

En el apartado 5 del artículo 15 del Proyecto OM se elimina del documento habilitante establecido en la OM/FOM/2520/2006, la fotografía del titular. Este hecho podría valer si todo el personal habilitado perteneciera a una Entidad Pública, pero no cuando en el sector ferroviario, por decisión política, participan empresas privadas, por lo que se hace imprescindible que en cualquier momento se pueda realizar actuaciones inspectoras, verbigracia **la identificación de la persona habilitada.**

En este sentido, CGT propone incorporar en un punto o añadir en alguno de los existentes: <<la obligación del personal habilitado de mostrar su habilitación cuando se le requiera por los órganos de inspección>>, y en el caso de que la habilitación no lleve fotografía <<deberá mostrar además el documento nacional de identidad, pasaporte u otro documento público que le pueda identificar>>.

El ADIF debe impartir formación ante cualquier cambio normativo, por muy pequeño que sea.

Estos cambios normativa pueden ser del RGC, Manuales, Cartas Circulares, Consignas, sobre todo las experimentales, ya que son los trabajadores los que tienen que aplicarlas.

En materia de reconocimientos médicos adicionales, el superior jerárquico debe ser el Responsable de seguridad en la circulación de ADIF, o en quien éste delegue, según el sistema de gestión de seguridad de ADIF.

Por otro lado, el ANEXO I de la Directiva 2007/59/CE si establece que los documentos de licencia y certificados lleven fotografía del titular.

En cuanto al artículo 16.2 del Proyecto OM debe definirse que se entiende por: <<*cambios normativos que afecten al contenido de la habilitación*>>, ya que se permite una arbitrariedad a la hora de interpretar este párrafo por parte de los Entes Ferroviarios, sin perjuicio de que los trabajadores son los que tienen que aplicar estos cambios normativos sin haber recibido formación, lo que puede provocar errores que afecten a la seguridad en la circulación. Por ello, proponemos que se establezca que estos cambios normativos son: *cualquier cambio, modificación o nueva publicación de una norma que afecte a la seguridad en la circulación, como por ejemplo: RGC, Carta Circulares de Reglamentación, Instrucción General, Consigna C, Manuales y Consigas Experimentales.*

Es evidente que en el tema de formación existe un conflicto de intereses entre los Entes Ferroviarios y sus trabajadores, ya que mientras los trabajadores solicitan formación ante cualquier cambio normativo que tenga que aplicar, **los Entes se niegan a impartirla, apoyándose en que el cambio normativo no es tan importante como para impartir formación.**

Referente al artículo 16.3 del Proyecto OM, también sería un buen momento para aclarar lo referente a quien es el “**superior jerárquico**” en la materia de los reconocimientos medidos adicionales, es decir, ¿cualquier superior del trabajador? sólo el mando intermedio, técnico, jefe, gerente, delegado, director de RR.HH. (...) ¿quién puede decidir que se realice un reconocimiento médico adicional por las causas enumeradas en este artículo? Pensemos por un momento en grandes entidades, verbigracia en RENFE o ADIF, ¿Cuántos superiores jerárquicos existen?.....

Desde CGT entendemos que debe definirse mejor para así poder evitar abusos, por lo que proponemos que se cambien el termino <<*superior jerárquico*>> por el de <<*Responsable de seguridad en la circulación, o en quien éste delegue según el sistema de seguridad de la entidad*>>. Además esta OM únicamente debe regular materia administrativa relacionada con seguridad ferroviaria, y por lo tanto debe abstenerse de reglar actuaciones en materia y del ámbito laboral, ya que no tiene competencias legales para ello.

También en la letra a) del apartado 3 del artículo 16 del Proyecto OM existe otra palabra que está dando lugar a diversas interpretaciones y actuaciones de las Entidades que

El término involucrado debe modificarse por producido o por cualquier otro que denote la acción exógena involuntaria que causa el accidente o incidente

están generando malestar en los trabajadores, y que desde el punto de vista de CGT debe aclararse, y es respecto a al término <<**Hubiere estado involucrado**>> en un accidente o (...). Bien, verbigracia ADIF, viene a interpretar como: “*toda persona que realiza o ha realizado una función de seguridad en la circulación en el momento de ocurrir el accidente o incidente*”. Esto lógicamente es un grave error, no solo por las consecuencias que se derivan, verbigracia relevo de trabajador de su puesto de trabajo, suspensión cautelar de la habilitación (...), sino también por la indefensión y falta de garantías de defensa que se genera al trabajador que no es responsable del accidente o incidente en cuestión.

Así, desde CGT proponemos que el término <<*Hubiera estado involucrado....*>>, se cambien por el siguiente: <<*Hubiera producido.....*>> o cualquier otro que denote la **acción exógena e involuntaria que causa el accidente o incidente**.

Se debe establecer un procedimiento administrativo para que el Personal infraestructura pueda alegar y recurrir las decisiones de suspensión y, en su caso, revocación de las habilitaciones, incluidas las cautelares.

En el **punto 4 artículo 17 del Proyecto OM**, no solamente se debe dar audiencia al interesado en el proceso de suspensión o retirada de la habilitación, sino que se debe **establecer el procedimiento administrativo sancionador aplicable y para que el afectado pueda realizar las alegaciones pertinente para su defensa**, al igual que se establece en el artículo 37.5 del Proyecto OM para la suspensión, o en su caso, revocación de la licencia, conforme establece el artículo 21 de la Directiva 2007/59/CE.

Finalmente en el **punto 5 del artículo 17 del Proyecto OM** se debe incluir la vía jurisdiccional competente, que no es otra que la **contencioso-administrativa**, ya que el ADIF es una entidad pública empresarial con potestades administrativas, con independencia que en sus resoluciones deberá indicar también a qué sede debe acudir en dicha jurisdicción.

■ Al Título IV. “Personal de operaciones del tren”.

De las facultades que establece la habilitación de Auxiliar de Operaciones del tren deben eliminar las facultades que prevé para la habilitación de Auxiliar de circulación.

En los apartado 2, 3 y 4 del artículo 18 del Proyecto OM se deben evitar los solapamientos funcionales existentes tanto entre las habilitaciones del mismo tipo de actividad, como entre los distintos tipos de actividad, ya que, entre otras cuestiones, unas mismas funciones se podrían realizar con niveles de formación distintos y por tanto con una garantía de seguridad inferior. **Por lo tanto, se debe distinguir perfectamente las facultades establecidas en la Habilidad de Auxiliar de circulación, de las correspondientes a la Habilidad de Auxiliar de operaciones del tren.**

A la habilitación de Auxiliar de operaciones del tren debe incorporarse las facultades que el Reglamento General de Circulación establece para el Agente de acompañamiento, como miembro de la tripulación que desempeña funciones relacionadas con la seguridad en la circulación.

La OM únicamente debe determinar que el límite de la zona de maniobras es la zona comprendida entre las señales de salida de la estaciones, por lo que la habilitación de Operador de vehículo de maniobras en ningún caso faculta para circular por la línea de la Red Ferroviario de Interés General.

La OM debe establecer los itinerarios formativos y la carga lectiva de las habilitaciones del Personal de Operaciones del tren, conforme la Resolución de 15/10/07.

En otro orden de cosas, a pesar de que la Directiva 2007/59/CE establece una moratoria para regular los títulos habilitantes de otros miembros de la tripulación que desempeñan tareas relacionadas con la seguridad en la circulación, se debe aprovechar esta nueva orden ministerial para incorporar estas habilitaciones para este personal, verbigracia las facultades que el Reglamento General de Circulación establece para el Agente de acompañamiento, que en el caso de RENFE-Operador son los Supervisores de Servicios Abordo e Interventores en ruta.

Incluir las facultades, bien en la de Auxiliar de operaciones del tren, bien en otra de nueva creación, finalmente erradicaría la problemática de la indicación de las Operaciones del tren con la señal de salida de las estaciones sin indicar parada, así como el acompañamiento auxiliar en la cabina de conducción, maniobras, socorros (...) en casos excepcionales, **funciones que viene reguladas en el RGC y que el Personal de Intervención lo viene realizando sin estar habilitado para ello, en contra de lo que establece el artículo 60 de la Ley del Sector Ferroviario.**

Al contrario de lo alegado en la habilitación de Operador de maquinaria de vías, observamos que, en este Proyecto OM, se tiene en cuenta los hechos denuncia por CGT, ya que modifica la facultad de la habilitación de Operador de vehículos de maniobras, **circunscribiendo la conducción dentro del límite de la denominada zona de maniobras de las estaciones integradas en la RFIG**, es decir, según definición del RGC es: **<<la zona de comprendida entre las señales de entrada de las estaciones>>**. Por lo tanto no habilita para poder circular por línea de la RFIG, cumpliendo con **la Directiva 2007/59/CE, ya que para estos casos contempla como requisitos la posesión de licencia y de los certificados correspondientes de conducción**, y cualquier pretensión de modificar esta zona de maniobras, incorporando la facultad de circular por línea de la RFIG sería contrario a lo establecido en la citada Directiva.

En el apartado 2 del artículo 21 del Proyecto OM se debe incluir los itinerarios formativos y la carga lectiva mínima para los programas formativos de las habilitaciones correspondientes a la de Operaciones del tren y de Cargador, y modificar la establecida para la habilitación de Operador de vehículo de maniobra, conforme se regulan en la Resolución de 15 de octubre de 2007, ya que esta resolución se derogará indirectamente al derogarse la disposición transitoria cuarta de la OM/FOM/2520/2006, de 27 de julio.

El ADIF y las Empresas Ferroviarias deben impartir formación ante cualquier cambio normativo, por muy pequeño que sea.

Estos cambios normativa pueden ser del RGC, Manuales, Cartas Circulares, Consignas, sobre todo las experimentales, ya que son los trabajadores los que tienen que aplicarlas.

En materia de reconocimientos médicos adicionales, el superior jerárquico debe ser el Responsable de seguridad en la circulación de ADIF o Empresa Ferroviaria, o en quien éste delegue, según el sistema de gestión de seguridad de ADIF.

En el apartado 5 del artículo 21 del Proyecto OM se elimina del documento habilitante establecido en la OM/FOM/2520/2006, la fotografía del titular. Este hecho podría valer si todo el personal habilitado perteneciera a una Entidad Pública, pero no cuando en el sector ferroviario, por decisión política, participan empresas privadas, por lo que se hace imprescindible que en cualquier momento se pueda realizar actuaciones inspectoras, verbigracia **la identificación de la persona habilitada.**

En este sentido, CGT propone incorporar en un punto o añadido en alguno de los existentes: *<<la obligación del personal habilitado de mostrar su habilitación cuando se le requiera por los órganos de inspección>>*, y en el caso de que la habilitación no lleve fotografía *<<deberá mostrar además el documento nacional de identidad, pasaporte u otro documento público que le pueda identificar.>>* **Por otro lado, el ANEXO I de la Directiva 2007/59/CE si establece que los documentos de licencia y certificado lleven fotografía del titular.**

En cuanto al artículo 22.2 del Proyecto OM debe definirse que se entiende por: *<<cambios normativos que afecten al contenido de la habilitación>>*, ya que se permite una arbitrariedad a la hora de interpretar este párrafo por parte de los Entes Ferroviarios, sin perjuicio de que los trabajadores son los que tienen que aplicar estos cambios normativos sin haber recibido formación, lo que puede provocar errores que afecten a la seguridad en la circulación. Por ello, proponemos que se establezca que estos cambios normativos son: *cualquier cambio, modificación o nueva publicación de una norma que afecte a la seguridad en la circulación, como por ejemplo: RGC, Carta Circulares de Reglamentación, Instrucción General, Consigna C, Manuales y Consigas Experimentales.*

Es evidente que en el tema de formación existe un conflicto de intereses entre los Entes Ferroviarios y sus trabajadores, ya que mientras los trabajadores solicitan formación ante cualquier cambio normativo que tenga que aplicar, **los Entes se niegan a impartirla, apoyándose en que el cambio normativo no es tan importante como para impartir formación.**

Referente al artículo 22.3 del Proyecto OM, también sería un buen momento para aclarar lo referente a quien es el “**superior jerárquico**” en la materia de los reconocimientos médicos adicionales, es decir, ¿cualquier superior del trabajador? sólo el mando intermedio, técnico, jefe, gerente, delegado, director de RR.HH. (...) ¿quién puede decidir que se realice un reconocimiento médico adicional por las causas enumeradas en este artículo?

Pensemos por un momento en grandes entidades, verbigracia en RENFE o ADIF, ¿Cuántos superiores jerárquicos existen?.....

Desde CGT entendemos que debe definirse mejor para así poder evitar abusos, por lo que proponemos que se cambien el termino <<superior jerárquico>> por el de <<Responsable de seguridad en la circulación, o en quien éste delegue según el sistema de seguridad de la entidad.>>

Además esta OM únicamente debe regular materia administrativa relacionada con seguridad ferroviaria, y por lo tanto debe abstenerse de reglar actuaciones en materia y del ámbito laboral, ya que no tiene competencias legales para ello.

El término involucrado debe modificarse por producido o por cualquier otro que denote la acción exógena involuntaria que causa el accidente o incidente.

También en la letra a) del apartado 3 del artículo 22 del Proyecto OM existe otra palabra que está dando lugar a diversas interpretaciones y actuaciones de las Entidades que están generando malestar en los trabajadores, y que desde el punto de vista de CGT debe aclararse, y es respecto a al término <<Hubiere estado involucrado>> en un accidente o (...). Bien, verbigracia ADIF, viene a interpretar como: “*toda persona que realiza o ha realizado una función de seguridad en la circulación en el momento de ocurrir el accidente o incidente*”. Esto lógicamente es un grave error, no solo por las consecuencias que se derivan, verbigracia relevo de trabajador de su puesto de trabajo, suspensión cautelar de la habilitación (...), sino también por la indefensión y falta de garantías de defensa que se genera al trabajador que no es responsable del accidente o incidente en cuestión.

En la OM se debe establecer un procedimiento administrativo para que el Personal de operaciones del tren pueda alegar y recurrir las decisiones de suspensión y, en su caso, revocación de las habilitaciones, incluidas las cautelares.

Así, desde CGT proponemos que el término <<Hubiera estado involucrado....>>, se cambien por el siguiente: <<Hubiera producido....>> o cualquier otro que denote la **acción exógena e involuntaria que causa el accidente o incidente.**

En el punto **4 del artículo 23 del Proyecto OM** se debe incluir la vía jurisdiccional competente, que no es otra que la **contencioso-administrativa.**

Finalmente, se debe **incluir en este artículo 23 del Proyecto OM, el procedimiento administrativo sancionador aplicable para la suspensión y retirada o revocación de las habilitaciones, para que el afectado pueda realizar las alegaciones pertinente para su defensa**, al igual que se establece en el artículo 37.5 del Proyecto OM para la suspensión, o en su caso, revocación de la licencia, conforme establece el artículo 21 de la Directiva 2007/59/CE.

El hecho de dotar a las empresas privadas de facultades administrativas, no puede servir para que su personal no pueda recurrir las decisiones mediante un procedimiento administrativo.

A la habilitación de responsable de control de material rodante ferroviario debe incorporarse las facultades que el Reglamento General de Circulación establece para el Agente de material remolcado, ya que desempeña funciones relacionadas con la seguridad en la circulación.

La OM debe establecer los itinerarios formativos y la carga lectiva de la habilitación de control del mantenimiento de material rodante, conforme establece la Resolución de 15 de octubre de 2007.

Pero la problemática se suscita al introducir competencias administrativas a las entidades ferroviarias privadas que no tienen consideración de Administración pública conforme a la LOFAGE, por lo que habrá que establecer un procedimiento en el que finalmente resuelva en vía administrativa la autoridad competente, y para habilitar posterior control judicial en sede contencioso-administrativa.

- **Al Título V. "Personal responsable de control de mantenimiento de material rodante ferroviario".**

A pesar de que la Directiva 2007/59/CE establece una moratoria para regular los títulos habilitantes de otros miembros de la tripulación que desempeñan tareas relacionadas con la seguridad en la circulación, se debe aprovechar esta nueva orden ministerial para incorporar estas habilitaciones para este personal, verbigracia las facultades que el Reglamento General de Circulación establece para el Agente de Material remolcado, que en el caso de RENFE-Operador es el Personal de Material Remolcado y Personal de Mantenimiento en Ruta.

Incluir las facultades, erradicaría la problemática **que vienen reguladas en el RGC para el Personal de material remolcado, verbigracia en RENFE-Operadora los Visitadores, ya que actualmente viene realizando estas funciones relacionadas con la seguridad sin estar habilitado para ello, en contra de lo que establece el artículo 60 de la Ley del Sector Ferroviario.**

En el apartado 2 del artículo 27 del Proyecto OM se debe incluir los itinerarios formativos y la carga lectiva mínima para los programas formativos de la habilitación correspondiente al responsable de control del mantenimiento de material rodante ferroviario, conforme se regulan en la Resolución de 15 de octubre de 2007, ya que esta resolución se derogará indirectamente al derogarse la disposición transitoria cuarta de la OM/FOM/2520/2006, de 27 de julio.

En el apartado 5 del artículo 27 del Proyecto OM se elimina del documento habilitante establecido en la OM/FOM/2520/2006, la fotografía del titular. Este hecho podría valer si todo el personal habilitado perteneciera a una Entidad Pública, pero no cuando en el sector ferroviario, por decisión política, participan empresas privadas, por lo que se hace imprescindible que en cualquier momento se pueda realizar actuaciones inspectoras, verbigracia **la identificación de la persona habilitada.**

Los Centros de mantenimiento deben impartir formación ante cualquier cambio normativo, por muy pequeño que sea.

En la OM se debe establecer un procedimiento administrativo para que el Personal de operaciones del tren pueda alegar y recurrir las decisiones de suspensión y, en su caso, revocación de las habilitaciones, incluidas las cautelares.

El hecho de dotar a las empresas privadas de facultades administrativas, no puede servir para que su personal no pueda recurrir las decisiones mediante un procedimiento administrativo.

En este sentido, CGT propone incorporar en un punto o añadido en alguno de los existentes: <<la obligación del personal habilitado de mostrar su habilitación cuando se le requiera por los órganos de inspección>>, y en el caso de que la habilitación no lleve fotografía <<deberá mostrar además el documento nacional de identidad, pasaporte u otro documento público que le pueda identificar>>. **Por otro lado, el ANEXO I de la Directiva 2007/59/CE si establece que los documentos de licencia y certificado lleven fotografía del titular.**

En cuanto al artículo 28.2 del Proyecto OM debe definirse que se entiende por: <<cambios normativos que afecten al contenido de la habilitación>>, ya que se permite una arbitrariedad a la hora de interpretar este párrafo por parte de los Entes Ferroviarios, sin perjuicio de que los trabajadores son los que tienen que aplicar estos cambios normativos sin haber recibido formación, lo que puede provocar errores que afecten a la seguridad en la circulación.

Es evidente que en el tema de formación existe un conflicto de intereses entre los Entes Ferroviarios y sus trabajadores, ya que mientras los trabajadores solicitan formación ante cualquier cambio normativo que tenga que aplicar, **los Entes se niegan a impartirla, apoyándose en que el cambio normativo no es tan importante como para impartir formación.**

En el punto 4 del artículo 29 del Proyecto OM se debe incluir la vía jurisdiccional competente, que no es otra que la **contencioso-administrativa.**

Finalmente, se debe **incluir en este artículo 29 del Proyecto OM, el procedimiento administrativo sancionador aplicable para la suspensión y retirada o revocación de las habilitaciones, para que el afectado pueda realizar las alegaciones pertinente para su defensa,** al igual que se establece en el artículo 37.5 del Proyecto OM para la suspensión, o en su caso, revocación de la licencia, conforme establece el artículo 21 de la Directiva 2007/59/CE.

Pero la problemática se suscita al introducir competencias administrativas a las entidades ferroviarias privadas que no tienen consideración de Administración pública conforme a la LOFAGE, por lo que habrá que establecer un procedimiento en el que finalmente resuelva en vía administrativa la autoridad competente, y para habilitar posterior control judicial en sede contencioso-administrativa.

■ Al Título VI “Personal de conducción”.

La OM debe establecer los itinerarios formativos y la carga lectiva de la habilitación de control del mantenimiento de material rodante, conforme establece la Resolución de 15 de octubre de 2007.

La problemática de los títulos de conducción de tipo A y B con respecto a las habilitaciones de Operador de maquinaria de infraestructura, de Operador de vehículos de maniobras, creemos que está resuelta, ya que, en principio, queda únicamente un título, es decir, una licencia de conducción para todos el personal que conduzca por líneas de la Red Ferroviaria de Interés General, y será a través de los certificados de categorías A o B los que habilitan para conducir locomotoras de maniobras, trenes de trabajo y vehículos de mantenimiento ferroviario, o para conducir trenes de transporte de viajeros y/o de mercancías, respectivamente. **No obstante, entendemos que para conducir trenes de viajeros de alta velocidad el personal de conducción debería tener una experiencia mínima en conducción efectiva de tres años.**

En materia de reconocimientos médicos adicionales, el superior jerárquico debe ser el Responsable de seguridad en la circulación de la Empresa Ferroviaria, o en quien éste delegue, según el sistema de gestión de seguridad de ADIF.

En el artículo 36 del Proyecto OM se debe reflejar que las condiciones para conservar la licencia, en el caso de que un maquinista deje de prestar servicios en una entidad ferroviaria, es obtener **los certificados de aptitud psicofísica**, regulado en el Anexo IV del Proyecto OM, emitido por un centro homologado de reconocimiento médico, quien informará al Registro Especial Ferroviario.

En el punto **6 del artículo 37 del Proyecto OM** se debe incluir la vía jurisdiccional competente, que no es otra que la **contencioso-administrativa**, con independencia que en sus resoluciones deberá indicar también a qué sede debe acudir en dicha jurisdicción.

En el artículo 40 del Proyecto OM se debe incluir los itinerarios formativos y la carga lectiva mínima para los programas formativos de las certificaciones para las categorías A y B, aprovechando lo regulado en la Resolución de 15 de octubre de 2007 y las posteriores resoluciones en cuanto a las horas formativas en función de Serie, Subserie, Familia tecnológica y Transiciones.

Referente al artículo 41.5 del Proyecto OM, también sería un buen momento para aclarar lo referente a quien es el **“superior jerárquico”** en la materia de los reconocimientos médicos adicionales, es decir, ¿cualquier superior del trabajador? sólo el mando intermedio, técnico, jefe, gerente, delegado, director de RR.HH. (...) ¿quién puede decidir que se realice un reconocimiento médico adicional por las causas enumeradas en este artículo? Pensemos por un momento en grandes entidades, verbigracia en RENFE o ADIF, ¿Cuántos superiores jerárquicos existen?.....

El término involucrado debe modificarse por producido o por cualquier otro que denote la acción exógena involuntaria que causa el accidente o incidente.

En la OM se debe establecer un procedimiento administrativo para que el Personal de conducción pueda alegar y recurrir las decisiones de suspensión y, en su caso, revocación de las certificaciones, incluidas las cautelares.

El hecho de dotar a las empresas privadas de facultades administrativas, no puede servir para que su personal no pueda recurrir las decisiones mediante un procedimiento administrativo.

Desde CGT entendemos que debe definirse mejor para así poder evitar abusos, por lo que proponemos que se cambien el termino <<superior jerárquico>> por el de <<Responsable de seguridad en la circulación, o en quien éste delegue según el sistema de seguridad de la entidad>>. Además esta OM únicamente debe regular materia administrativa relacionada con seguridad ferroviaria, y por lo tanto debe abstenerse de reglar actuaciones en materia y del ámbito laboral, ya que no tiene competencias legales para ello.

También en la letra a) del apartado 5 del artículo 41 del Proyecto OM existe otra palabra que está dando lugar a diversas interpretaciones y actuaciones de las Entidades que están generando malestar en los trabajadores, y que desde el punto de vista de CGT debe aclararse, y es respecto a al término <<Hubiere estado involucrado>> en un accidente o (...). Bien, verbigracia ADIF, viene a interpretar como: “*toda persona que realiza o ha realizado una función de seguridad en la circulación en el momento de ocurrir el accidente o incidente*”. Esto lógicamente es un grave error, no solo por las consecuencias que se derivan, verbigracia relevo de trabajador de su puesto de trabajo, suspensión cautelar de la habilitación (...), sino también por la indefensión y falta de garantías de defensa que se genera al trabajador que no es responsable del accidente o incidente en cuestión.

Así, desde CGT proponemos que el término <<Hubiera estado involucrado....>>, se cambien por el siguiente: <<Hubiera producido.....>> o cualquier otro que denote la **acción exógena e involuntaria que causa el accidente o incidente.**

Se debe incluir en el artículo 42 y 43 del Proyecto OM, el **procedimiento administrativo sancionador aplicable para la suspensión y retirada o revocación de las certificaciones, para que el afectado pueda realizar las alegaciones pertinente para su defensa**, al igual que se establece en el artículo 37.5 del Proyecto OM para la suspensión, o en su caso, revocación de la licencia, conforme establece el artículo 21 de la Directiva 2007/59/CE. **Pero la problemática se suscita al introducir competencias administrativas a las entidades ferroviarias privadas que no tienen consideración de Administración pública conforme a la LOFAGE, por lo que habrá que establecer un procedimiento en el que finalmente resuelva en vía administrativa la autoridad competente, y para habilitar posterior control judicial en sede contencioso-administrativa.**

Los Responsable de seguridad en la circulación de las Entidades Ferroviarias, también deben de superar evaluaciones para acreditar conocimientos profesionales en materia de seguridad ferroviaria.

- Al Título VII. “Obligaciones de las entidades ferroviarias. Responsable de seguridad en la circulación”.

Debido a las funciones encomendadas al Responsable de seguridad en la circulación, en el artículo 45 del Proyecto OM se debe establecer en las condiciones o requisitos para poder ejercer de Responsable de seguridad en la circulación en las Entidades Ferroviarias, entre otras, **superar unas pruebas psicológicas y de evaluación sobre conocimientos profesionales en materia de seguridad en la circulación ferroviaria a realizar por la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias**, por lo que se debe incluir los itinerarios formativos y la carga lectiva mínima para los programas formativos de esta habilitación.

Asimismo, se debe regular condiciones para el mantenimiento de la habilitación, y establecer las causas de suspensión y, en su caso, revocación de la misma.

La responsabilidad por incumplimientos de esta OM debe recaer única y exclusivamente en las Entidades Ferroviarias.

- Al Título VIII. “Evaluación de los procedimientos de formación y exámenes”.

El artículo 46 del Proyecto OM debe explicarse mejor el objeto y finalidad de estas evaluaciones independientes establecida en el artículo 27 de la Directiva 2007/59/CE.

En cualquier caso debe establecerse que la responsabilidad del incumplimiento de lo establecido en esta orden ministerial recaerá sobre las Entidades Ferroviarias, verbigracia Considerando 20 de la Directiva 2007/59/CE.

- Al Título IX. “Centros Homologados de formación de personal ferroviario”.

Entendemos que **estos Centros no serían necesarios, si la formación del Personal Ferroviario estuviera incluida dentro de la Formación Profesional del Sistema Educativo, y de la Formación continua reglada**, ya que el derecho de Educación Básica y en concreto de Formación Profesional del sector ferroviario debe reglarse para aquellas profesiones con pleno carácter de prestación de un servicio público como el ferrocarril.

Ello debería ser así porque conllevan intrínsecamente grandes responsabilidades frente a terceros, dentro de la Leyes que regulan esta materia, como la Ley Orgánica 8/1995, reguladora del Derecho a la Educación, Ley Orgánica 1/1990, de Ordenación General del Sistema Educativo, y Reales Decretos que la desarrollan, en concreto RD 676/1993, de 25 de junio,

Estos Centros de Formación no serían necesarios, si esta formación estuviera reglada dentro de la Formación Profesional del nuestro Sistema Educativo.

CGT propone que los itinerarios formativos para profesiones ferroviarias se incorpore a nuestro Sistema Educativo, e incorporar las profesiones ferroviarias al Catalogo Nacional de Cualificaciones Profesionales.

por el que se establecen directrices general sobre títulos y las correspondientes enseñanzas mínimas de formación profesional, RD 777/1998, de 30 de abril por el que se desarrollan determinados aspectos de la ordenación de la formación profesional en el ámbito del sistema educativo, Resolución de 30-04-1996, de la Secretaria de Estado de Educación, por la que se regulan aspectos de ordenación académica de la Formación Profesional Específica de Grado Medio y Superior.

Asimismo, otra vía sería utilizar reglamentariamente el Sistema Nacional de Cualificaciones y Formación Profesional, incorporando las profesiones ferroviarias al Catálogo Nacional de Cualificaciones Profesionales conforme establece el RD 295/2004, de 20 febrero.

En cualquier caso, y hasta que esto no suceda, esta formación debe impartirse por un organismo público, verbigracia los centros de formación de ADIF o RENFE-Operadora, debiendo sufragar los costes de formación las Entidades Ferroviaria y no los trabajadores. Así se infiere del artículo 24.1 de la Directiva 2007/59/CE.

Por otro lado, no existe justificación ninguna respecto a no incorporar **en esta Orden objeto de Informe**, temas relacionados con la Formación de las profesiones afectadas por **esta Orden objeto de Informe**, lo establecido en la Formación Profesional reglada respecto a los Módulos de Formación General (MFG), verbigracia las referidas a ciertas categorías profesionales del Personal de Infraestructura -Oficial celador de línea- son las correspondientes al Personal Técnico de material ferroviario regulado por RD 2047/1995, de 22 de diciembre, desarrollado en el RD.1152/1997 de 11 de julio, así como fijar los mínimos establecidos de enseñanza no reglada de Módulos de Formación General Ferroviaria (MFGF) y Módulos Formativos Específicos (MFE) impartidos por Organismos Públicos.

En otro orden de cuestiones, independiente de lo informado anteriormente, el permitir vía reglamentaria el otorgamiento de homologaciones de personal ajeno al ADIF y de los Centros de mantenimiento de material, fomenta las contrataciones y subcontrataciones con otras empresas que no reúnen los requisitos necesarios conforme a lo establecido en esta Orden.

Como apuntes históricos que sustentan las actuales profesiones ferroviarias, **solo mencionamos para tener en cuenta las horas de formación teóricas y prácticas impartidas**, han sido dadas por las Escuelas de Aprendices

Históricamente los itinerarios formativos para profesiones ferroviarias excedían de dos años.

Ferrovianos que terminaban con la FP-1, **más un curso de adaptación ferroviaria (CAF)**, destinados preferentemente para realizar las funciones de Personal técnico de mantenimiento de material rodante y ciertas funciones del Personal de Infraestructura (Rama de Electrificación e Instalaciones de seguridad eléctricas o mecánicas, etc), como parte de la enseñanza reglada.

Los Regimientos de Zapadores Ferroviarios y Movilización y Prácticas de Ferrocarriles, como parte de la enseñanza interna de RENFE mediante convenios con el Ministerio de Defensa, ofrecían el ingreso en RENFE, tras un periodo de formación de cuatro o tres años según las promociones, en los cuales se compaginaba la formación estrictamente militar, general durante los primeros meses, con la formación ferroviaria para formar al Personal de Infraestructura, Personal de Circulación y Personal de Conducción.

En ambos casos, tanto en la Formación Profesional Reglada de las Escuelas de Aprendices, como en el caso de la Formación Ferroviaria No Reglada de la vía militar, **LOS PERIODOS DE FORMACIÓN TEÓRICA EXCEDÍAN LOS DOS AÑOS**, más las prácticas precisas, **lo que podríamos considerar, conforme a los resultados históricos contrastados, un período adecuado para adquirir los conocimientos precisos de cara al desarrollo de la actividad ferroviaria con garantías de calidad y seguridad para la prestación del servicio público ferroviario.**

La regulación de los Centros médicos debe respetar las competencias y condiciones que en materia sanitaria establece el Ministerio de Fomento, y sobre todo las Comunidades Autónomas.

■ Al Título X. "Centros Homologados de reconocimiento médico de personal ferroviario".

La regulación sobre el régimen y requisitos de homologación de los centros de reconocimiento médico no tiene en cuenta las competencias y condiciones que en materia sanitaria tiene el Ministerio de Sanidad y sobre todo las Comunidades Autónomas.

En el artículo 65.1 del Proyecto OM se establece como obligación de los Centros de reconocimiento médico la conservación de los expedientes clínicos personales por un período de cinco años, así como la disponibilidad de los mismos por la Dirección General de Ferrocarriles, por las Entidades Públicas Empresariales y por las empresas ferroviarias. Esta disponibilidad es contradictoria con los derechos y obligaciones en materia de información y documentación clínica regulados en la Ley 41/2002, de 14 de noviembre.

La Inspección de los Centros médicos no puede ser exclusividad del Ministerio de Fomento, ya que no tiene competencias en materia de sanidad.

La OM debe establecer que la toma de muestras para los controles médicos, y la custodia de sus resultados se deben realizar por personal sanitario cualificado.

En relación al artículo 66 del Proyecto OM sobre el Régimen de Inspección de los Centros de reconocimiento médico del personal ferroviario, la Dirección General de Ferrocarriles se arroga la competencia exclusiva de la inspección de estos Centros. No teniendo en cuenta las competencias que en materia sanitaria tiene en el ámbito estatal el Ministerio de Sanidad, así como de las Comunidades Autónomas en sus correspondientes ámbitos.

Respecto a los controles para la detección de consumo de alcohol y de indicios analíticos de consumo de drogas de abuso y sustancias psicoactivas, no se regula el personal competente para la toma de muestras de los controles que pudieran realizarse al amparo de lo establecido en los puntos 2º y/o 3º de la disposición adicional quinta de la ORDEN/FOM/2520/2006 que se mantiene en vigor.

Este vacío legal podría dar lugar a que la toma de muestras pudiera ser realizada por personal no cualificado y/o sin las competencias legales necesarias para realizar tal actividad. Por lo que debe regularse que la actividad de **toma de muestras y custodia de los datos clínicos personales resultantes de las mismas han de ser realizadas por personal sanitario cualificado.**

En otro orden de cosas, la regulación sobre los reconocimientos médicos en el ámbito laboral está afectada por las normas sobre materia sanitaria y de prevención de riesgos laborales, **especialmente la que corresponde a la vigilancia de la salud de los trabajadores.**

Por ello la presente Orden debe adecuarse a dichas normas de superior rango, entre otras cuestiones, los reconocimientos médicos para la obtención de licencias, certificaciones y habilitaciones es responsabilidad y a cargo del empresario, ya que estos reconocimientos son parte de la **vigilancia de la salud de los trabajadores.**

El proyecto de la O.M. no se acomoda a lo establecido en el artículo 19 del E.T., que se regula en la Ley 31/1995 de 8 noviembre, de Prevención de Riesgos de Laborales, desarrollando el artículo 40 de la Constitución, en concreto **lo referido a los órganos, representantes, competencias, formación y homologaciones personales y de centros de formación.**

Finalmente el Proyecto de la Orden Ministerial no garantiza este derecho amparado en el artículo 18 de la Constitución, y limita el uso de la informática por ley.

La OM debe establecer que el Personal médico debe ser quien comunique a las Entidades Ferroviarias las alteraciones de las condiciones psicofísicas del personal ferroviario.

Los gastos de formación para adquirir las licencias, certificaciones u habilitaciones deben correr a cargo de las Entidades Ferroviarias, y bajo ningún concepto se podrá repercutir al personal ferroviario.

La OM debe reconocer las condiciones psicofísicas más favorables para el personal ferroviario que con anterioridad a la entrada en vigor de la OM viniera prestado servicios.

Este derecho se desarrolla por la Ley Orgánica 1/1992, de 5 de mayo, de protección civil del derecho al honor, a la Intimidad personal y familiar y a la propia imagen, así como por la Ley Orgánica 15/1999, de 23 de diciembre, sobre Protección de datos de carácter personal, sobre todo respecto al procedimiento de reconocimientos médicos y controles aleatorios para la detección de tasas de alcoholemia o de drogas de abuso y sustancias psicotrópicas que, incluso éstas últimas, considera positivo los <<indicios>> analíticos.

■ A las “disposiciones adicionales”.

La Disposición adicional primera. “Derecho de acreditación del personal ferroviario”, también debe reflejar que: <<cuando el titular cause baja laboral, tendrá derecho a recibir una copia de la habilitación y todos los documentos que acrediten su formación, cualificaciones, experiencia y competencias adquiridas en la entidad ferroviaria.>>

Para evitar arbitrariedades de las entidades ferroviarias **la Disposición adicional Quinta. “Alteraciones de las condiciones psicofísicas del personal ferroviarios”**, debe incluir que <<el conocimiento de la entidad provenga siempre de un informe médico>>. Además, se debe regular un procedimiento de alegaciones para la defensa del trabajador, conforme establece el artículo 21 de la Directiva 2007/59/CE.

Por último, se debe unificar el vocabulario, ya que se habla de retirada, cuando a lo largo del Proyecto OM se dice suspensión o revocación del certificado o habilitación.

La Disposición adicional octava. “Reembolso de los gastos de formación de los maquinistas”, también debe establecer que <<en ningún caso el gasto de formación se repercutirá al trabajador.>>

En cuanto a la Disposición adicional novena. “Condiciones excepcionales de capacidad psicofísica y requisitos médicos”, también debe reflejarse, como derecho adquirido, que <<Estas condiciones distintas se aplicarán siempre para el personal ferroviario que preste o haya prestado servicio con anterioridad a la entrada en vigor de esta Orden para la validez de las licencias, certificados y habilitaciones limitadas al territorio español>>.

La OM únicamente debe determinar que el límite de la zona de maniobras es la zona comprendida entre las señales de salida de las estaciones, por lo que la habilitación de Operador de vehículo de maniobras en ningún caso faculta para circular por la línea de la Red Ferroviario de Interés General.

La OM debe respetar las condiciones más beneficiosas de las anteriores normativas.

Se debe unificar las fechas y plazos de aplicación de la nueva OM.

■ A las “disposiciones transitorias”.

Esta Disposición transitoria tercera. “Delimitación de las zonas de maniobras de las terminales y estaciones”, se debe eliminar, ya que el artículo 603 del Reglamento General de Circulación define la zona de maniobras.

No obstante, si se pretende definir también en esta orden ministerial deberá recoger únicamente que la zona de maniobras de terminales y estaciones *<<es la zona comprendida entre las señales de entrada de las citadas terminales y estaciones.>>*

No se debe permitir al ADIF modificar esta zona de maniobras, con el propósito de poder circular por las líneas de la RFIG sin la licencia de conducción ni certificaciones correspondientes. Por lo que debe establecerse con toda rotundidad que para circular fuera de esta zona de maniobras *<<se exigirá al titular estar en posesión de la licencia de maquinista y con los certificados que procedan regulados por esta orden.>>*

■ A la “disposición derogatoria”.

A esta disposición derogatoria hay que incluir el siguiente texto *<<sin perjuicio de mantener a los trabajadores las condiciones más beneficiosas reguladas en la anterior OM/FOM/2520/2006, de 27 de julio, cuyas licencias, certificaciones y habilitaciones quedarán limitadas al territorio español.>>*

■ A la “disposiciones finales”.

En el apartado 1 de la Disposición final tercera del Proyecto OM se deben unificar fecha y plazos de otorgamiento de las licencias y certificados, así como para el canje de los títulos de conducción de categoría A y B, ya que no se entiende que para la realización de transporte internacional se fijen fechas y plazos más cortos que para el transporte nacional.

El apartado 3 de la Disposición final tercera del Proyecto OM debe eliminarse, ya que como mencionamos anteriormente, el segundo párrafo del apartado 4 del artículo 13 sobre la facultad de salir a tramos de línea de la RFIG no exclusivos para trabajos de infraestructura por parte del Operador de maquinaria de infraestructura es contrario a la Directiva 2007/59/CE, ya que para estos casos dicha Directiva contempla como requisitos estar en posesión de la licencia y del certificado de categoría A o B, según proceda. Además, este caso de acompañamiento al titular de la licencia de

La habilitación de Operador de maquinaria de infraestructura no puede permitir circular por línea no exclusiva para trabajos de la infraestructura, aunque el titular ostente licencia de conducción y vaya acompañado por un agente que conozca la infraestructura.

El axioma de CGT es que todo el personal que realice funciones relacionadas con la seguridad ferroviaria de ostentar licencia, certificados o habilitaciones, según corresponda.

En materia de condiciones de capacidad psicofísicas debe mantenerse la normativa más beneficiosa para el personal.

conducción no está regulado dentro de los casos excepcionales del apartado 2 del artículo 4 de la citada Directiva, con independencia que únicamente habilita para la conducción acompañada de otro maquinista y no de un agente responsable conector de la correspondiente infraestructura que no tiene acreditada, mediante la preceptiva certificación, la cualificación necesaria con respecto de la mencionada infraestructura.

Como dijimos al principio de estas Alegaciones, CGT mantenemos el **axioma** siguiente: *<<todo el personal ferroviario que realice alguna función relacionada con la seguridad en la circulación debe estar cualificado mediante los títulos habilitantes que corresponda>>*. Por ello tomaremos todas las medidas necesarias para que el/la responsable de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, del Ministerio de Fomento o del **Gobierno no permita que el personal ferroviario realice funciones relacionadas con la seguridad ferroviaria sin ostentar licencia y certificación/es o habilitaciones correspondientes.**

■ A los “Anexos”.

Las condiciones de capacidad psicofísica del personal ferroviario se establecen en los Anexos I, II, III, IV del Proyecto OM objeto de Informe, en algunos casos, establecen condiciones psicofísicas más restrictivas que las que se aplicaban en la antigua RENFE, y sobre todo de la actual ORDEN 7FOM/2520/2006, referido al personal de conducción. En este sentido, se debe **mantener la normativa más beneficiosa para el personal ferroviario que presta o haya prestado servicios con anterioridad a la entrada en vigor de estos Anexos, limitando sus licencias, certificados y habilitaciones al ámbito nacional.**

Igualmente llama la atención la falta de coherencia entre ellos al establecerse, en estos Anexos, condiciones de capacidad distintas para realizar idénticas o similares funciones, como por ejemplo las correspondientes a la habilitación Operador de maquinaria de Infraestructura; Operador de vehículos de maniobras y las licencias de conducción de vehículos ferroviarios, verbigracia **máxima corrección permitida: (...) Miopía -6 dioptrías hasta -8 dioptrías para el personal de conducción.**

Al igual que se hace para el Personal de conducción en los **Anexos V y VI**, también se debería **anexar los programas de formación para la obtención del resto de las habilitaciones y los modelos para las distintas habilitaciones.**

En materia de títulos exigibles la OM debe respetar la Recomendación de 23 de abril de 2008, relativa a la creación del Marco Europeo de Cualificaciones para el aprendizaje permanente.

Finalmente, en el **Anexo VII “Titulaciones exigibles”** se menciona la Decisión 85/368/CEE del Consejo, de 16 de julio de 1985, relativa a la correspondencia de las calificaciones de formación profesional entre los Estados miembros de las Comunidades Europeas. Pero esta Decisión fue derogada por la Decisión 1065/2008/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2008, debido a que la anterior Decisión no ha sido eficaz para lograr la correspondencia de las calificaciones de formación profesional en beneficio de los trabajadores en busca de empleo en otros Estados miembros. Además sus métodos y planteamientos difieren de los aplicados actualmente en los sistemas de educación y formación. **Por ello ha sido reemplazada por la Recomendación del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de abril de 2008 relativa a la creación del Marco Europeo de Cualificaciones para el aprendizaje permanente (DO C 111 de 6.5.2008).**

Recomendación que se debe de observar en materia de titulaciones exigibles para obtener los distintos títulos habilitantes del personal ferroviaria para desempeñar funciones relacionadas con la seguridad en el transporte por ferrocarril. Entendiendo que las titulaciones exigibles mínimas sean el **título de Graduado en Educación Secundaria Obligatoria; o el título de Técnico en Formación Profesional de Grado Medio o titulaciones equivalentes.**

Conclusiones.

El Sindicato Federal Ferroviario de la Confederación General del Trabajo entiende que el Proyecto de la 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 certificación de valoración de la aptitud psicofísica de dicho personal, debe ser congruente con el resto del ordenamiento jurídico, y respetar los derechos y principios constitucionales, **debiendo huir de convertirse en una herramienta de flexibilización normativa en favor de los beneficios empresariales, y constituirse como piedra angular formativa del personal ferroviario para garantizar la seguridad en la circulación.**

La OM adolece de una grave insuficiencia reguladora en materia de Formación.

Adolece de una grave insuficiencia reguladora en materia de Formación, sobre todo referido al Personal de Circulación, Personal de Infraestructura, Personal de Operaciones del Tren, y Personal Responsable Técnico del mantenimiento de material rodante.

Por todo lo expuesto anteriormente, este texto del Proyecto de Orden Ministerial debería modificarse conforme a los términos mencionados en este escrito de Alegaciones, para así, entre otras cuestiones, **cumplir con la finalidad para la que esta Orden Ministerial es habilitada, y que no es otra que garantizar un servicio público ferroviario seguro.**



Madrid, 25 de septiembre de 2009
Por el Sindicato Federal Ferroviario-CGT
José Manuel Fernández Martínez
Secretario de Jurídica y Responsable de Seguridad
en la Circulación del SFF-CGT.