



## **REPERCUSIONES,**

**de la ORDEN FOM/2520/2006, de 27 de julio, por la que se determinan las condiciones para la obtención de títulos y habilitaciones relacionadas con la seguridad, así como el régimen de los centros de formación de dicho personal y de los de valoración de aptitud psicofísica,**

## **QUE AFECTAN AL PERSONAL DE OPERACIONES DEL TREN**

**OCTUBRE 2006.**



# REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE OPERACIONES DEL TREN



## ÍNDICE

I. INTRODUCCIÓN.....	3
II. ORDEN MINISTERIAL SOBRE TÍTULOS Y HABILITACIONES.....	4
III. PERSONAL DE OPERACIONES DEL TREN:	
1. ¿Qué son y qué finalidad tienen la habilitación?.....	4
2. ¿Qué tipos de habilitaciones existen para el Personal de operaciones del tren?.....	4
3. ¿Qué ha llevado al Ministerio a establecer distintos títulos y/o habilitaciones para el personal que tiene la función de conducir vehículos ferroviarios? .....	6
4. ¿Por qué se establece en la OM que para circular por un tramo de línea no bloqueada para trabajos, es necesario del título o licencia de conducción de categoría A, y no la B o las dos?.....	7
5. ¿Qué requisitos y condiciones se establecen para acceder a la formación que permite obtener las habilitaciones y, en su caso, los títulos de conducción? .....	8
6. ¿Qué programas de formación establece la OM para la obtención de las habilitaciones y títulos de conducción? .....	9
7. ¿A quién corresponde otorgar las habilitaciones y títulos de conducción? .....	11
8. ¿El personal de antigua RENFE, y en su caso, de ADIF y RENFE-Operadora debe cumplir las condiciones y requisitos para obtener las habilitaciones y los títulos de conducción? .....	11
9. ¿Qué plazo y condiciones existen para mantener la validez de las habilitaciones y, en su caso, de los títulos de conducción? .....	12
10. ¿Quién puede suspender y revocar las habilitaciones y, en su caso, los títulos de conducción, cuáles son los motivos y qué procedimiento existe?.....	13
11. ¿Se pueden recuperar las habilitaciones y, en su caso, los títulos o licencias de conducción?, ¿Cómo y cuándo?.....	16
IV. DISPOSICIONES ADICIONALES Y TRANSITORIAS DE LA OM QUE AFECTA AL PERSONAL DE OPERACIONES DEL TREN .....	18
V. PRINCIPALES PROBLEMÁTICAS DE LA ORDEN MINISTERIAL:	
1. El personal afectado por la OM.....	20
2. Las repercusiones jurídicas derivadas al no superar los reconocimientos médicos o los cursos de actualización y reciclaje.....	21
3. Sanciones que pueden recibir l@s trabajador@s por cometer una falta laboral relacionada con la seguridad en la circulación. ....	23
4. Superación de los cursos de actualización y reciclaje. ....	25
5. Reconocimientos médicos. ....	26
6. Personal de circulación en la plantilla de RENFE-Operadora.....	27
VI. CONCLUSIONES.....	29
ANEXO I: Condiciones de capacidad psicofísicas para la certificación de valoración de aptitud del personal de operaciones del tren.....	30
ANEXO II: Condiciones de capacidad psicofísica para la certificación de valoración de aptitud de personal de conducción.....	33
ANEXO III: Contenidos mínimos de los programas de formación para la obtención del título de conducción. ....	35
ANEXO IV: Contenido de las prácticas para obtener el título de conducción .....	36



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE OPERACIONES DEL TREN



### I. INTRODUCCIÓN.

La ORDEN 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 la funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad, así como el régimen de los centros de formación de dicho personal y de los de valoración de su aptitud psicofísica, está motivada por Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario (LSF), que **transforma RENFE en dos nuevas entidades públicas empresariales ADIF y RENFE-Operadora. Además, permite la entrada de empresas privadas para explotar el transporte de mercancías por ferrocarril y, en un futuro no muy lejano, el transporte de viajeros.**

La **segregación y privatización de RENFE, traerá consecuencias perjudiciales, tanto para los usuarios como para l@s trabajador@s ferroviari@s.** Por este motivo el Gobierno trata de desarrollar un entramado que sirva de marco jurídico en el Sector Ferroviario, creyendo que con ello eliminará o reducirá los riesgos que suponen esta inaceptable segregación y privatización del servicio público ferroviario, sobre todo para la calidad y seguridad del transporte ferroviario.

Es notorio que el fin de las empresas privadas es conseguir el máximo de beneficios económicos. Ya se vieron las consecuencias de esta máxima en el ferrocarril de Inglaterra, porque **este fin es diametralmente opuesto a la obligación de realizar grandes inversiones para garantizar la seguridad y la calidad de este servicio público ferroviario. Ese fin, además, empeora las condiciones laborales de l@s ferroviari@s.**

Por otra parte, las cuantiosas cantidades invertidas en crear líneas de alta velocidad, unido al abandono de los cerca de 11.000 Km. de red convencional, no cumple con las necesidades sociales que debe prestar el ferrocarril a tod@s sus ciudadan@s.

Tanto la LSF como esta OM perjudican de forma clara los derechos e intereses de l@s ferroviari@s, como a continuación podréis observar.

**CGT ha sido y es el único sindicato que se opone a la LSF, a la que llamamos “Ley Sin Ferrocarril”, así como a las normas que la desarrollan, como es esta OM que regula la obtención, validez, suspensión e incluso la revocación administrativa de los títulos y habilitaciones, para poder desempeñar las funciones de nuestra Categoría Laboral. Tengamos en cuenta que por una misma falta laboral se nos puede sancionar con tres regulaciones distintas: una por lo laboral, otra por la OM y finalmente por la Ley del Sector Ferroviario.**



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE OPERACIONES DEL TREN



### II. ORDEN MINISTERIAL SOBRE TÍTULOS Y HABILITACIONES.

Esta ORDEN FOM/2520/2006, de 27 de julio, dice que tiene su **amparo legal en el artículo 60** de la LSF. Consta de 71 artículos, distribuidos en nueve Títulos que, a su vez, algunos de ellos, se dividen en Capítulos, con seis disposiciones adicionales, nueve transitorias, una derogatoria y dos disposiciones finales.

Para evitar realizar un documento muy extenso, analizaremos la OM en varios documentos, en función de cada uno de los grupos profesionales a los que pueda afectar.

### III. PERSONAL DE OPERACIONES DEL TREN.

El Personal de operaciones del tren está regulado en el Título IV de la OM, artículos del 18 a los 23, ambos inclusive. En este Título se establecen tres tipos de habilitaciones: *De auxiliar de operaciones del tren*, *De cargador* y *De operador de vehículos de maniobras*, así como las condiciones y requisitos para su obtención y validez, terminando con los motivos de suspensión y revocación de las mismas.

Creemos que para comprender mejor las repercusiones y alcance de la OM, el análisis lo elaboraremos basándonos en la contestación a una serie de preguntas que nosotros mismos nos hacemos, al igual que *tod@s l@s trabajador@s ferroviari@s*. Las respuestas las realizamos en base a lo que establece la LSF y sus normas de desarrollo, e incluso la propia OM, **sin perjuicio de nuestra disconformidad, tanto desde el punto de vista jurídico, como sindical con la LSF y, en consecuencia, con todas sus normas de desarrollo, incluida esta OM:**

#### 1) ¿Qué son y qué finalidad tiene una habilitación?

La habilitación es un documento administrativo y su finalidad es autorizar administrativamente a una persona para que pueda ejercer unas determinadas funciones relacionadas con la seguridad del tráfico ferroviario. Estas funciones se establecen en la propia regulación de cada una de las habilitaciones.

#### 2) ¿Qué tipos de habilitaciones existen para el Personal de operaciones del tren?

Para el Personal de operaciones del tren se establecen tres tipos de habilitaciones relacionadas con las funciones a desempeñar:

- 1) **De auxiliar de operaciones del tren.** Faculta a su titular para realizar, entre otras, las labores de enganche, desenganche y acoplamiento de vehículos ferroviarios, colaborar en la realización de pruebas de frenado y efectuar la colocación y retirada de las señales de cola. También podrá realizar, a las ordenes del responsable de circulación, y cuando disponga de la formación requerida y así conste en su habilitación, todas las operaciones que conlleva la realización de maniobras, excepto el manejo de los vehículos de maniobras.



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE OPERACIONES DEL TREN



- 2) **De cargador.** Faculta a su titular para dirigir y realizar las operaciones de carga y descarga de las mercancías transportadas por ferrocarril, entre las que se incluyen el acondicionamiento de la carga y su sujeción al material remolcado.
- 3) **De operador de vehículos de maniobras.** Faculta a su titular para realizar – dentro del límite de la denominada zona de maniobras de las terminales de mercancías y estaciones integrantes del la Red Ferroviaria de Interés General, que establece la normativa ferroviaria vigente en materia de seguridad en la circulación –, el desplazamiento y manejo de los vehículos ferroviarios por sus vías, en operaciones asociadas a las actividades de maniobras, de clasificación, y de retirada o suministro de material rodante a derivaciones particulares.

No obstante, si el desplazamiento exige salir fuera de la zona de maniobras, o sea conducir por vías de circulación, l@s trabajador@s, además de esta habilitación, debe estar en posesión del **título de conducción de categoría A**.

Como se puede observar, las funciones incluidas en la habilitación del Operador de vehículos de maniobras, se solapan y se extienden a las establecidas en los títulos de conducción de vehículos ferroviarios de categoría A y B del Personal de conducción:

- ❖ **El título de conducción de vehículos ferroviarios de categoría A** permite, siempre que se complemente con las **debidas habilitaciones**, la conducción de: **vehículos de maniobras**; trenes de trabajo a velocidad máxima de 60 km/h y en una distancia máxima de 100 Km. desde la base a la zona de trabajos y viceversa; vehículos ferroviarios auxiliares empleados para el mantenimiento y construcción de la infraestructura ferroviaria; y **locomotoras cuando éstas sean utilizadas para la realización de maniobras**.
- ❖ **El título de conducción de vehículos ferroviarios de categoría B** permite, siempre que se complemente con las **debidas habilitaciones de conducción**, la operación y manejo de toda clase de vehículos ferroviarios en cualquier línea ferroviaria integrante de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG). **Así mismo faculta para la realización de las funciones amparadas por el título de conducción de categoría A**.

Observamos una **pretenciosa indefinición, e incluso contradictoria a la hora de regular las funciones a las que faculta esta habilitación**, que entendemos va en contra, no solo de toda lógica, sino de la seguridad en la circulación, a saber:

La limitación que establece esta habilitación, en principio, está muy clara: **NO REBASAR LA ZONA DE MANIOBRAS DE LAS TERMINALES DE MERCANCÍAS Y DE LAS ESTACIONES**.



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE OPERACIONES DEL TREN



Pero posteriormente se desvirtúa al permitir conducir FUERA DE LA ZONA DE MANIOBRA, lo que la OM denomina por vías de circulación, **y es aquí donde se encuentran las indefiniciones y contradicciones.** Ante este hecho es obligado hacernos las siguientes preguntas.

Todas estas circunstancias conllevarán a una **discriminación de trato y/o al establecimiento de agravios comparativos**, si permitimos a la empresa discrecionalidad y arbitrariedad para decidir qué personal está afectado por cada una de estas habilitaciones. Igualmente sucederá a la hora de decidir los títulos o licencias de conducción para los Operadores de vehículos de maniobras.

**3) ¿Qué ha llevado al Ministerio a establecer distintos títulos y/o habilitaciones para el personal que tiene la función de conducir vehículos ferroviarios?**  
Nosotros entendemos que se debe principalmente a dos motivos:

**1. Reducir los gastos en materia de FORMACIÓN a las EMPRESAS FERROVIARIAS, al ADIF y a las empresas contratistas:** ya que para obtener esta habilitación de Operador de vehículos de maniobra establece que, al menos, será de una carga lectiva equivalente a **100 horas**, de las cuales 80 corresponderán a la formación práctica, y de éstas, como mínimo 40 se emplearán en el manejo de vehículos ferroviarios dentro de la Terminal. Y si el que accede a esta habilitación **ostenta el título o licencia de conducción categoría A**, serán **60 horas de carga lectiva**, de las cuales 40 corresponderán a la formación práctica.

Cuando para **obtener solamente el título o licencia** de conducción de **categoría A**, es necesario al menos impartir una carga lectiva equivalente a **400 horas**, de las cuales, al menos 120 corresponderán a la formación práctica y de ésta, como mínimo, 40 horas serán prácticas de conducción efectiva en vehículos ferroviarios. Y para la **categoría B**, al menos, **1.150 horas**, de las cual, al menos, 500 corresponderán a la formación práctica, y de ésta como mínimo 200 serán prácticas de conducción efectiva en vehículos ferroviarios. Además, para el Personal de conducción se distinguen y se separan las dos habilitaciones: **Por clase de material**, con una carga lectiva de **80 horas** y **por infraestructura, de 30 horas.**

**Sin embargo, para habilitar a un Operador de vehículos de maniobras le despachan en una sola habilitación y con un total de 100 horas de formación.**

Teniendo en cuenta que la formación que establece el Art. 21 de la OM es prácticamente la misma que para el Personal de conducción: “En todo caso, la formación para la obtención de esta habilitación deberá recoger, al menos, **conocimientos, de la parte que corresponda al operador de vehículos ferroviarios, de los manuales de operación y demás normativa vigente, características físicas y técnicas de la Terminal ferroviaria y del ámbito**



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE OPERACIONES DEL TREN



operativo sobre el que vaya a realizar su actividad, conocimientos teóricos de las características generales del material rodante de maniobras y adaptación al vehículo con el que va a operar, junto con las prácticas de vía y de manejo real en el mismo, así como formación en materia de prevención de riesgos laborales del propio puesto.”

2. **Evitar posibles repercusiones o conflictos laborales.** La separación del Personal de conducción mediante la creación de habilitaciones “independientes”, como son: la establecida para **Operador de Maquinaria de Vía**, dentro del Personal de Infraestructura, y la de **Operador de vehículos de maniobras**, dentro del Personal de operaciones del tren, **con distintas e inferiores condiciones y requisitos que para el Personal de conducción, no tiene justificación válida e incluso va en contra de los lógicos criterios para garantizar la seguridad en la circulación**, ya que no dejan de ser personal de conducción o maquinistas de vehículos ferroviarios, sean éstos auxiliares, trenes de trabajo, para maniobras, etc. Teniendo en cuenta, además, que el título o licencia de conducción de categoría A y B, junto con las habilitaciones de conducción, engloba las funciones de las dos habilitaciones mencionadas.

Por ello, a parte de la reducción de los gastos por formación, también puede ser, que el Ministerio aleccionado por el ADIF y RENFE-Operadora, eluda cualquier atisbo de relación o semejanza con la palabra Maquinista, para por un lado, mantener fuera del ADIF empresas contratistas y de prestación de servicios adicionales, complementarios y auxiliares, sindicatos corporativistas de Maquinistas, e incluso evitar el traspaso de sus condiciones laborales al resto del personal de conducción que circule por las líneas de la Red Ferroviaria de Interés General.

- 4) **¿Por qué establece la OM que para circular por vías de circulación, es necesario el título o licencia de conducción de categoría A, y no la B o las dos?**

Esta claro que en principio el Ministerio quiere establecer un título o licencia de conducción para poder conducir por las líneas de la RFIG, ya que no podía obviarlo, conforme establece la Directiva 2004/49/CE sobre la seguridad de los ferrocarriles, pues, al fin y al cabo, la conducción de vehículos ferroviarios auxiliares se realiza en las mismas circunstancias que cualquier otro tren. Pero la pregunta concreta es ¿por qué el título o licencia de categoría A y no la B, o ambas?

Algunos dirán que el título o licencia de conducción de categoría A está limitada por la velocidad máxima permitida y por la distancia del trayecto a recorrer. Pero lo cierto es que **únicamente se establecen estas limitaciones para los trenes de trabajos:** velocidad máxima 60 Km./h y en una distancia máxima de 100 Km. desde la base a la zona de trabajos y viceversa. Otros dirán que está limitada a las maniobras o a las dos.



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE OPERACIONES DEL TREN



Desde CGT entendemos, que la **diferencia entre las categorías A y B** de los títulos o licencias de conducción, que podemos extraer de la OM, **radica únicamente en el criterio, para nosotros totalmente ilógico de cara a la seguridad, de conducir trenes según el servicio que presten**, por ejemplo: a la categoría A no se le autoriza a conducir en servicio comercial de línea en trenes de viajeros ni de mercancías (cargados o vacíos), salvo los trenes de trabajos, con las limitaciones establecidas. Tampoco autoriza a conducir locomotoras, salvo cuando se utilicen para la realización de maniobras.

Por lo tanto, desde el punto de vista de esta OM, el título de conducción de categoría A y B autoriza a conducir cualquier clase de vehículo de maniobras por toda la RFIG, administrada por ADIF, o sea, excepto por las líneas de FEVE, sin límites de distancias máxima ni de velocidad, todo lo contrario a lo que se establece para la conducción de un tren de trabajos.

### 5) ¿Qué requisitos y condiciones se establecen para acceder a la formación, que permite obtener las habilitaciones y, en su caso, los títulos de conducción?

Las condiciones para poder acceder a los cursos de formación:

#### ❖ Para la habilitación de **Operador de vehículos de maniobras y de Auxiliar de operaciones del tren:**

1. Haber cumplido 18 años.
2. Disponer, al menos, de título de graduado en ESO o título equivalente.
3. Y para los que no posean la nacionalidad española, acreditar un conocimiento suficiente del castellano, a través de la superación de una prueba de evaluación.

#### 1. Para la habilitación de **Cargador:**

1. Haber cumplido 18 años.
2. Acreditar, al menos, nivel académico de Estudios Primarios.
3. Y para los que no posean la nacionalidad española, acreditar un conocimiento suficiente del castellano, a través de la superación de una prueba de evaluación.

Para obtener cualquier habilitación se requiere superar unas pruebas teóricas y prácticas, después de acceder y realizar un curso previo de formación en un centro homologado, y obtener un certificado de aptitud de las capacidades psicofísicas para poder ejercer las funciones de *Auxiliar de operaciones del tren, Cargador y de Operador de vehículos de maniobras*, emitido por un centro médico homologado.



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE OPERACIONES DEL TREN



Para todas las habilitaciones se exigen las mismas condiciones de capacidad psicofísicas, excepto para la de operador de vehículos de maniobras, que se le requiere mayores exigencias, y si realiza las funciones de conducción en vías de circulación – fuera de la zona de maniobras –, las correspondientes para el Personal de Conducción. Las **nuevas condiciones de capacidad psicofísicas** son más exigentes que las que se aplicaban anteriormente. Adjuntamos **ANEXO I: Cuadros de condiciones psicofísicas Personal de operaciones del tren.**

Para **acceder a la formación para obtener el título de conducción** de categoría A se requiere:

1. Haber cumplido 18 años.
2. Título de Bachiller o equivalente, o título de Técnico especialista en Formación Profesional de Grado Medio o equivalente.
3. Y para los que no posean la nacionalidad española, acreditar un conocimiento suficiente del castellano, a través de la superación de una prueba de evaluación.

Y para el título de conducción de categoría B, lo único que se requiere a mayores es: que el título de Técnico especialista en Formación Profesional sea de Grado Superior o titulación equivalente, **salvo que el/la trabajad@r esté en posesión del título de conducción de categoría A y haya desempeñado sus funciones dos años como mínimo.**

En cuanto a la **obtención de los títulos** o licencias de conducción se requiere:

1. Reunir las condiciones establecidas en el párrafo anterior.
2. Superar los programas de formación (teórica y práctica), impartido por centros homologados de formación privados, o de las entidades públicas empresariales (ADIF O RENFE-Operadora). Los programas de formación los propondrán los centros homologados y los aprobará la DG Ferrocarriles.
3. Superar las pruebas- teórica y práctica – de evaluación realizadas por la DG Ferrocarriles.
4. Obtener el certificado de aptitud psicofísica tras superar las pruebas médicas - reconocimiento inicial – en centro homologado de reconocimiento médico, dentro de los dos meses anteriores a la fecha de realización de las pruebas de evaluación. Adjuntamos **ANEXO II: Cuadros de condiciones psicofísicas Personal de Conducción.**

### 6) ¿Qué programas de formación establece la OM para la obtención de las habilitaciones y, en su caso, títulos de conducción?

La OM únicamente regula los **programas de formación para la obtención de títulos** de conducción, los adjuntamos en los **ANEXOS III y IV**. Estos programas serán autorizados por la Dirección General de Ferrocarriles a propuesta de centros homologados de formación. Sin embargo la OM no regula los **programas de formación para la obtención de las habilitaciones.**



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE OPERACIONES DEL TREN



Los **programas formativos para obtener las habilitaciones** los determinará el responsable de seguridad en la circulación de ADIF o de las EMPRESAS FERROVIARIAS, y el centro homologado de formación realizará una propuesta de desarrollo de los mismos, estableciendo las horas de docencia y la tipología y características de las pruebas teóricas y prácticas. Finalmente esta propuesta deberá aprobarla el responsable de seguridad en la circulación de ADIF y de las EMPRESAS FERROVIARIAS, **salvo para la habilitación de Operador de vehículos de maniobras-**

La OM deja en manos de las empresas la **FORMACIÓN**, por lo que habrá **UN PROGRAMA FORMATIVO por CADA UNA DE ELLAS**. El Ministerio se lava las manos diciendo que: “deberá garantizarse en la formación que se determine, el suficiente conocimiento de la normativa ferroviaria vigente en materia de seguridad en la circulación”, salvo para la habilitación de **Operador de vehículos de maniobras**, que como hemos dicho antes, establece unos mínimos de materias y horas de carga lectiva:

- ❖ Para la habilitación de **operador de vehículos de maniobras**: el programa de formación incluirá al menos conocimientos de la parte que corresponda al operador de vehículos ferroviarios, de los manuales de operación y demás normativa vigente, características físicas y técnicas de la Terminal ferroviaria y del ámbito operativo sobre el que vaya a realizar su actividad, conocimientos teóricos de las características generales del material rodante de maniobras y adaptación al vehículo con el que va a operar, junto con las prácticas de vía y de manejo real en el mismo, así como formación en materia de prevención de riesgos laborales del propio puesto.
- ❖ La **carga lectiva será equivalente a 100 horas**, de las cuales, 80 corresponderán a una formación práctica y de éstas, como mínimo 40 se emplearán en el manejo del material rodante auxiliar. **Rebajándose a 60 horas** la carga lectiva, de las cuales 40 corresponderán a una formación práctica, si el/la trabajador@ **dispone de título de conducción de categoría A**.

Por lo tanto, entendemos que **es un grave error** que el Ministerio de Fomento se abstenga de regular los programas de formación para el resto de las habilitaciones. Únicamente establece que: **deberán garantizar el conocimiento suficiente de la normativa ferroviaria vigente en materia de seguridad**. Además de establecer discrecionalmente unas **directrices mínimas y distintas**, a nuestro juicio arbitrarias y en detrimento de la seguridad ferroviaria, para la formación de aquell@s trabajador@s que vayan a realizar funciones de conducción.



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE OPERACIONES DEL TREN



### 7) ¿A quién corresponde otorgar las habilitaciones y los títulos de conducción?

- ❖ Las **habilitaciones** corresponde **otorgarlas a las EMPRESAS FERROVIARIAS y ADIF**, tanto para el personal propio como ajeno de otras empresas contratistas que le presten sus servicios, a propuesta de su responsable de la seguridad en la circulación. No existe plazos de comunicación.
- ❖ Los **títulos de conducción** los otorga la **Dirección General de Ferrocarriles**. En este caso sí establece unos **plazos: dentro de los 30 días siguientes a la comunicación del resultado de las pruebas de evaluación, que se realizará en el plazo máximo de un mes desde la fecha de su realización.**

### 8) ¿El personal de la antigua RENFE y, en su caso, de ADIF y RENFE-Operadora debe cumplir las condiciones y requisitos para obtener las habilitaciones y títulos de conducción?

Esta pregunta tiene mucha enjundia, por lo que vamos a ir paso a paso, pero previamente analizaremos una cuestión que creemos que es de interés.

La presente OM se apoya en el art. 60 de LSF. Pues bien, nosotros entendemos que únicamente este artículo 60 es aplicable al Personal Ferroviario de las Empresas Ferroviarias. El apoyo jurídico para este aserto nos lo da la propia LSF ya que, si por un lado analizamos su ubicación, el mencionado artículo corresponde al Título IV “Transporte Ferroviario”, y no está en el correspondiente al personal de ADIF regulado en el Capítulo V “Administrador de Infraestructuras Ferroviarias” del Título II “La infraestructura Ferroviaria”, y por otro, siendo el más importante, **la disposición adicional sexta de la LSF únicamente dispone la habilitación del personal de RENFE-Operadora:**

“Se entenderá que el personal ferroviario cualificado que, a la entrada en vigor de esta ley, ejerza sus funciones en RENFE-Operadora está habilitado para el desempeño de las mismas y que el material rodante con el que cuente dicha entidad, se halla homologado.

No obstante en el plazo de dos años computado desde la misma fecha, dicho personal tendrá que estar habilitado y el referido material rodante habilitado en la forma establecida en la ordenes que se dicten por el Ministerio de Fomento, con arreglo a lo previsto en los artículos 58 y 60 de esta ley.”

Por lo tanto, la LSF obvia por completo al personal de ADIF. Esta falta de regulación se puede deber a diversos motivos, bien por error o vacío legal, o bien, como pensamos nosotros, porque el legislador pretendió únicamente regular administrativamente los títulos y habilitaciones para el personal de las empresas ferroviarias y para el personal que presten servicios adicionales, complementarios o auxiliares.



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE OPERACIONES DEL TREN



Damos por sentado que el resto de personal de ADIF está habilitado sin necesidad de regularlo, al amparo de la regulación anterior de RENFE ya que, en la disposición adicional primera de la LSF se establece que RENFE pasa a denominarse ADIF.

Este argumento se corrobora en el artículo 133 “Sección de Personal Ferroviario” del Título V “Registro Especial Ferroviario” del Reglamento del Sector Ferroviario, sobre el registro de títulos y habilitaciones, de conformidad con el artículo 60 de la Ley del Sector Ferroviario, al establecer que:

“1. En esta Sección se inscribirán los datos relativos al personal especialmente habilitado para prestar sus servicios en la empresas ferroviarias o, **en su caso**, en el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias. ....”

El término “en su caso”, **entendemos que se relaciona con las actividades de transporte ferroviario que el propio ADIF puede realizar**, al igual que cualquier empresa ferroviaria más, pero exclusivamente para su propio uso, como por ejemplo: la conducción en línea de vehículos ferroviarios auxiliares y de trenes de trabajo, etc.

Entendemos que las habilitaciones que se regulan en esta OM para el personal de ADIF no se corresponden con el mandato establecido en el artículo 60 de la LSF.

Analizada esta compleja situación jurídica del personal de ADIF, pasamos a contestar la pregunta del enunciado. Entendemos que el personal de ADIF está cualificado y habilitado para ejercer sus funciones conforme a las normas de la antigua RENFE. Ahora bien, a pesar de ello, al regular esta OM una serie de condiciones y requisitos para poder desempeñar unas determinadas funciones relacionadas con la seguridad ferroviaria, derogando cuantas disposiciones de igual o inferior rango al de esta orden se opongan a lo en ella previsto, **todo el personal afectado por la OM debe cumplir las condiciones y requisitos establecidos en la misma, para poder desempeñar las funciones reguladas.**

No obstante, en las disposiciones adicionales y transitorias de la OM, se establecen distintas situaciones reglamentarias que expondremos posteriormente en el apartado IV “Disposiciones adicionales y transitorias de la OM, que afecta al Personal de Infraestructura”.

### 9) ¿Qué plazo y condiciones existen para mantener la validez de las habilitaciones y, en su caso, de los títulos de conducción?

Las **habilitaciones y, en su caso, títulos de conducción** serán válidas mientras que sus titulares cumplan las condiciones exigidas para su mantenimiento y no incurran en ninguna de las causas de suspensión o revocación.

La **condición para el mantenimiento de las habilitaciones** es la renovación del certificado de aptitud psicofísica, es decir, **superar los reconocimientos médicos**



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE OPERACIONES DEL TREN



**periódicos**, ya que estos certificados tienen un plazo de validez, plazo que se ha ampliado con respecto a la regulación anterior de RENFE:

- ❖ Para personas de **hasta cincuenta** años de edad la validez del certificado será de **cinco** años.
- ❖ A partir de los cincuenta años el plazo de validez se reducirá a **tres** años.
- ❖ Y a partir de los sesenta, a **un año**.

El periodo de validez del certificado podrá ser reducido por el centro médico en función de las pruebas practicadas. Pero no se establecen con qué criterios. Tampoco se establecen la posibilidad de que existan los distintos tipos de APTOS, como por ejemplo APTO CON LIMITACIONES y elimina los canales psicofísicos de permanencia.

Así mismo, también será necesario para mantener la habilitación o el título de conducción que, al menos, **cada tres años** y, en cualquier caso, cuando se produzcan cambios normativos que afecten al contenido de la habilitación, **superar un curso de actualización y reciclaje** de conocimientos teóricos y prácticos. El contenido de estos cursos, así como de las pruebas teóricas y prácticas, los programarán los centros habilitados de formación. Los correspondientes a los de las habilitaciones los aprobará el responsable de seguridad en la circulación de ADIF y, los de los títulos, la DG de Ferrocarriles.

### 10) ¿Quién puede suspender y revocar las habilitaciones, cuáles son los motivos y qué procedimiento existe?.

En este Título la OM, al contrario de los que regulan al Personal de circulación y de Infraestructura, **obvia por completo regular las entidades** que tiene la potestad reglamentaria para **suspender y revocar las habilitaciones** del Personal de operaciones del tren. Los motivos son claros ya que, aunque permite otorgarlo, las EMPRESAS PRIVADAS FERROVIARIAS NO PUEDEN EJERCER FUNCIONES ADMINISTRATIVAS PÚBLICAS SANCIONADORAS. Por lo tanto, existe un vacío legal por el que no se PODRÍA SUSPENDER NI REVOCAR ninguna de las habilitaciones contempladas en este Título. No obstante regula los siguientes motivos:

- ❖ **Motivos de suspensión: con independencia de en quién recaiga la responsabilidad del hecho.**
  - Detección de niveles de alcohol superiores a los autorizados o de indicios analíticos de consumo de estupefacientes, psicotrópicos o cuales quiera otras sustancias que producen efectos análogos.
  - No haber realizado en tiempo y forma el curso de actualización y reciclaje.
  - *Cometer infracción administrativa, conforme establece el art. 92 de LSF (1).*



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE OPERACIONES DEL TREN



- Caducidad del certificado de aptitud psicofísica, por no haber realizado el correspondiente reconocimiento médico periódico antes de que expire su plazo de validez.
- Negativa a someterse a los controles para la detección de consumo de alcohol o de indicios analíticos de consumo de drogas de abuso y sustancias psicoactivas por personal autorizado, cuando se está ejerciendo la actividad laboral.

### ❖ **Motivos de revocación:**

- Pérdida sobrevenida de las capacidades psicofísicas requeridas para el desempeño de las funciones para las que se está habilitado, o sea, no superar el reconocimiento médico periódico, debiéndose acreditar mediante el preceptivo informe médico del centro homologado y no superar los cursos de actualización y reciclaje.
- Dejar de pertenecer al ADIF y, en su caso, a la empresa en la que recibió la habilitación, por cualquier circunstancia.
- *Mediante el correspondiente procedimiento sancionador por infracción administrativa, regulada en el artículo 92 de la LSF, y que se resuelva con la pérdida definitiva (1).*

### ❖ **Procedimiento para suspender o revocar una habilitación:**

Igualmente, obviando al ente que tiene la potestad reglamentaria de suspender y/o revocar las habilitaciones del Personal de operaciones del tren, tampoco se establece el procedimiento para llevar a cabo dicha resolución.

Únicamente se regula que la resolución del procedimiento de suspensión o, en su caso, revocación de la habilitación, se comunicará, en los casos de suspensión o revocación, al Registro Especial Ferroviario y al responsable de seguridad en la circulación que hubiera otorgado dicha habilitación.

Sin embargo, esta OM si establece que la **Dirección General de Ferrocarriles** del Ministerio de Fomento tiene la potestad reglamentaria para **suspender y revocar los títulos de conducción**, siempre y cuando concurra alguno de los siguientes motivos:

### ❖ **Motivos de suspensión: con independencia de en quién recaiga la responsabilidad del hecho.**

- No haber realizado en tiempo y forma el curso de actualización y reciclaje.
- Cometer infracción administrativa, conforme establece el art. 92 de LSF.
- Caducidad del certificado de aptitud psicofísica, por no haber realizado el correspondiente reconocimiento médico periódico antes de que expire su plazo de validez.

(1) Según el art. 92 de la LSL, únicamente es aplicable al Personal de circulación y de conducción.



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE OPERACIONES DEL TREN



### ❖ **Motivos de revocación:**

- Pérdida sobrevenida de las capacidades psicofísicas requeridas para el desempeño de las funciones para las que se está habilitado, o sea, no superar el reconocimiento médico periódico, debiéndose acreditar mediante el preceptivo informe médico del centro homologado y no superar los cursos de actualización y reciclaje.
- Mediante el correspondiente procedimiento sancionador que, en su caso, concluya con la pérdida definitiva del mismo.
- *Haya sido objeto de revocación de la habilitación de conducción, por haber detectado, niveles de alcohol superiores a los autorizados o de indicios analíticos de consumo de estupefacientes, psicotrópicos o cuales quiera otras sustancias que producen efectos análogos, **un mínimo de dos veces en un período de cinco años** (2).*

### ❖ **Procedimiento para suspender o revocar un título o licencia de conducción:**

El procedimiento debe iniciarse por la DG Ferrocarriles de oficio o a instancia de ADIF o de la empresas ferroviaria en la que el/la trabajador@ preste sus servicios, con la obligación de dar audiencia al interesado para que formule alegaciones que estime pertinentes en el plazo máximo de quince días desde que se inicie el procedimiento. La DG de Ferrocarriles dictará resolución en los quince días siguientes, aplicando este plazo al resto de los trámites establecidos en la Ley 30/92, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Común, para que este formule alegaciones.

La resolución que determine la suspensión o revocación, la DGF la cual se anotará en el Registro Especial Ferroviario y, en su caso, se comunicará al responsable de seguridad en la circulación de la empresa para la que el afectado realiza su actividad. Esta resolución NO agotará la vía administrativa, pudiendo interponerse contra la misma recurso de alzada, cuyo plazo máximo para dictar y notificar la resolución del mismo será de tres meses. Trascurrido este plazo sin que hubiera recaído resolución expresa se entiende estimado el recurso (silencio positivo).

Los interesados podrán recurrir de forma inmediata esta resolución por dos vías, una la Administrativa, mediante la interposición potestativa del Recurso de Reposición ante el mismo órgano que dicta la resolución de ADIF, y la otra, acudir directamente a la jurisdicción Contenciosa Administrativa. En este caso será necesario abogado/a y, en su caso, procurador/a.

- (2) *Aplicable al Personal de conducción, según el art. 38 de la OM, pero no solo, no existe esta causa de revocación de las habilitaciones de conducción, sino que no se regula ninguna causa de revocación de las habilitaciones.*



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE OPERACIONES DEL TREN



Hay que tener en cuenta que la utilización de ambas vías al mismo tiempo es incompatible, por lo que si utilizamos la Administrativa deberemos esperar a que se nos notifique su resolución, en el plazo máximo de un mes desde la presentación del Recurso de Reposición, para poder acudir a la vía Contenciosa Administrativa. En caso de que, en dicho plazo, no se nos notifique la resolución confirmando la sanción de suspensión o revocación de la habilitación, ésta debe ser sobreseída y archivada. Así mismo, transcurrido el plazo de un mes sin que hubiera recaído resolución expresa, el recurso se entenderá estimado (silencio positivo).

### 11) **¿Se pueden recuperar las habilitaciones y, en su caso, los títulos o licencias de conducción?, ¿Cómo y cuándo?**

Como hemos dicho antes, existe un vacío legal para poder suspender y/o revocar las habilitaciones del Personal de operaciones del tren. No obstante la OM regula la posibilidad de recuperar las habilitaciones suspendidas:

#### ❖ **Recuperación de habilitaciones suspendidas:**

- Cuando la causa fuere por detección de niveles de alcohol superiores a los autorizados o de indicios analíticos de consumo de estupefacientes, psicotrópicos o cuales quiera otras sustancias que producen efectos análogos, o la caducidad del certificado de aptitud psicofísica, por no haber realizado el correspondiente reconocimiento médico periódico, antes de que expire su plazo de validez, **recuperará la habilitación cuando acredite de nuevo su aptitud psicofísica.**
- Si el motivo fuere por no haber realizado el curso de actualización y reciclaje en tiempo y forma, **recuperará la habilitación cuando supere los oportunos cursos de actualización y reciclaje.**
- *En el caso de haber cometido infracción administrativa, conforme establece el art. 92 de LSF, incluida la detención de alcohol y drogas de abuso o psicoactivas, **cuando cumpla la sanción administrativa a la que hubiere dado lugar la infracción cometida, o se proceda a su archivo** (3).*
- Si es por negativa a someterse a los controles para la detección de consumo de alcohol o de indicios analíticos de consumo de drogas de abuso y sustancias psicoactivas por personal autorizado, si se está ejerciendo la actividad laboral, **cuando hayan transcurrido tres meses desde la negativa, previa realización de reconocimiento médico en centro homologado, que acredite la aptitud psicofísica.**
- Por último, la sanción de suspensión de la habilitación, independientemente de la causa que la motivó, podrá recuperarse cuando sea revocada, bien en vía Administrativa, o bien por la jurisdicción contencioso-administrativa.

(3) *Según el art. 92 de la LSL, únicamente es aplicable al Personal de circulación y de conducción.*



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE OPERACIONES DEL TREN



- ❖ **Recuperación de las habilitaciones revocadas:** La OM no establece la forma de recuperar una habilitación revocada, al igual que sí lo hace cuando está suspendida. No obstante, bajo nuestro punto de vista y con independencia del vacío legal, se podría recuperar:
  - Cuando desaparezca la pérdida sobrevenida de la capacidad psicofísica y/o se superen los cursos de actualización o reciclaje.
  - Cuando, por cualquier circunstancia, ingrese de nuevo en ADIF, y en su caso en la empresa en la que recibió la habilitación de auxiliar de circulación.
  - Cuando sea revocada la sanción de revocación de la habilitación, bien en vía Administrativa, o bien por la jurisdicción contencioso-administrativa.
  
- ❖ **Recuperación de lo títulos o licencias de conducción suspendidos:**
  - Supere los oportunos cursos de actualización y reciclaje.
  - Cumpla la sanción a la que hubiere dado lugar la infracción cometida, o se proceda a su archivo.
  - Acredite de nuevo su aptitud psicofísica.
  
- ❖ **Recuperación de los títulos o licencias de conducción revocados:**

La OM no establece la forma de recuperar un título revocado, al igual que si lo hace cuando está suspendida. No obstante, bajo nuestro punto de vista, se podrá recuperar:

  - Cuando desaparezca la pérdida sobrevenida de la capacidad psicofísica y/o se superen los cursos de actualización o reciclaje.
  - Cuando sea revocada la decisión o sanción de revocación de la habilitación, bien en vía Administrativa, o bien por la jurisdicción contencioso-administrativa.



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE OPERACIONES DEL TREN



### IV. DISPOSICIONES ADICIONALES Y TRANSITORIAS DE LA OM QUE AFECTAN AL PERSONAL DE OPERACIONES DEL TREN.

Las disposiciones adicionales y transitorias tratan de conjugar, a nuestro juicio desafortunadamente, la transición y algunos derechos que tenía el personal ferroviario de RENFE, ADIF, RENFE-Operadora, u otra empresa, con anterioridad a la entrada en vigor de la LSF y de la OM, con las normas reglamentarias actualmente vigentes:

1. Conforme a lo establecido en la **disposición adicional primera**, sea por su punto 1 ó 4, **el personal ferroviario de RENFE o de otra empresa autorizado por aquella** que, a la entrada en vigor de la LSF, el 31 de diciembre de 2004, viniera desempeñando funciones contempladas en esta OM, está autorizado para continuar ejerciéndolas con las mismas condiciones y requisitos con los que las venían desempeñando.

No obstante, en el plazo de dos años, desde la entrada en vigor de la LSF, se sujetarán a las condiciones de validez, suspensión y revocación establecidas en el Título correspondiente de esta OM. **O sea, a partir del 31 de diciembre de 2006, el Personal de Infraestructura deberá cumplir con las condiciones de validez, suspensión y revocación establecidas en el Título II de la OM.**

2. De conformidad a lo estipulado en la **disposición adicional sexta**, todo el personal que ejerce o haya ejercido algunas funciones relacionadas con la seguridad en la circulación para las que la OM contempla la correspondiente habilitación, **tendrá derecho a solicitar a la empresa ferroviaria o administrador de infraestructuras ferroviarias** en las que hubiere prestado sus servicios, la pertinente certificación que acredite el desempeño de las mencionadas funciones, la cual deberá emitir en el plazo de un mes. Dicha certificación podrá ser tenida en cuenta por los centros homologados o por los responsables de seguridad de las entidades ferroviarias, **a efectos de convalidación** en el proceso formativo para la obtención o recuperación de las habilitaciones.

Este derecho se regula en el artículo 13.3 de la Directiva 2004/49, de 29 de abril, sobre Seguridad de los Ferrocarriles Comunitarios. Esta Directiva debió transponerse a nuestro ordenamiento en los dos años siguientes a su publicación, o sea hasta marzo de 2006, **pero todavía no se ha transpuesto.**

3. Al amparo de lo dispuesto en el **punto 1** de la **disposición transitoria primera**, el Personal ferroviario que haya sido autorizado por ADIF o RENFE-Operadora, desde la entrada en vigor de la LSF, el 31 de diciembre de 2004, y hasta la entrada en vigor de la OM, el 3 de agosto de 2006, estará autorizado para seguir desempeñando dichas funciones.



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE OPERACIONES DEL TREN



No obstante, en el plazo de dos años computados desde la entrada en vigor de la LSF, o sea **hasta el 31 de diciembre de 2006**, este personal deberá presentar la documentación correspondiente para la obtención de los títulos de conducción en la Dirección General de Ferrocarriles del Mt. ° de Fomento, y la de las habilitaciones a RENFE-Operadora o ADIF, según corresponda, para su acreditación. Estas acreditaciones estarán sujetas a las condiciones de validez, suspensión y revocación establecidas, en cada caso, en esta OM.

4. En la **disposición transitoria segunda** establece que el personal que, a la entrada en vigor de la LSF, el 31 de diciembre de 2004, perteneciera a la antigua RENFE y que actualmente esté integrado en las plantillas de ADIF y RENFE-Operadora, se le considerará **convalidado los niveles académicos** mínimos requeridos en esta OM para poder tener acceso a la formación, que permite la obtención de los títulos de conducción, así como de las diferentes habilitaciones que se regulan en la misma, **pero solamente durante un plazo transitorio de cinco años desde de la entrada en vigor de esta OM, o sea, hasta el 3 de agosto de 2011.**
5. La **disposición transitoria séptima**, el personal que preste servicio en FEVE continuará rigiéndose por su régimen anterior, en tanto no se desarrolle un régimen específico para dicho personal.
6. Por último, la **disposición transitoria octava**, establece la obligación al ADIF de habilitar, sino lo hacen las empresas ferroviarias para las que presten el servicio, al personal perteneciente a empresas prestadoras de servicios adicionales, complementarios y auxiliares, hasta que el Ministerio de Fomento reglamente, conforme el artículo 41 de la LSF y 56 RSF, el régimen jurídico de estas empresas, así como su título habilitante que otorgará el ADIF, que regulará las, entre otras, las condiciones de su prestación para garantizar la seguridad y el adecuado uso de las infraestructuras ferroviarias. Estas habilitaciones perderán su validez a los seis meses de la entrada en vigor de la reglamentación aprobada a tal efecto.

**Todas las habilitaciones del Personal de operaciones del tren que afectan a estos servicios son: Auxiliar de operaciones del tren, Cargador y Operador de vehículos de maniobras, dentro del servicio de maniobras y de cualquier otro suministrado en las Terminales de mercancías y estaciones de la RIFG, administrada por ADIF, contemplados dentro de los servicios complementarios, en los que el ADIF queda obligado a prestarlos a solicitud de cualquier empresa ferroviaria.**



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE OPERACIONES DEL TREN



### V. PRINCIPALES PROBLEMÁTICAS DE LA ORDEN MINISTERIAL.

#### 1) El personal afectado por la OM.

Esta materia es toda una incógnita. En principio la OM regula cinco grupos de personal afectado: **Personal de circulación; Personal de infraestructura; Personal de operaciones del tren; Personal de conducción y Personal responsable técnico del mantenimiento de material rodante**, pero no da las claves para determinar qué trabajadores de ADIF y RENFE-Operadora van a pertenecer a cada grupo y, dentro de éste, qué título o habilitación ostentará ya que, la **OM utiliza unos términos genéricos y absolutamente ambiguos a la hora de establecer la funciones de cada uno de los grupos**, por ejemplo: en el caso del **personal afectado de infraestructura** en su artículo 2.2:

“La actividad del personal de infraestructura abarca el ejercicio, **entre otras**, de las funciones de mantenimiento, control, operación de vehículos de infraestructura y vigilancia de la seguridad en la circulación ferroviaria durante la realización de trabajos sobre la infraestructura ferroviaria.”

Ante la falta de definición de cada término funcional que establece la OM, podemos basarnos para su interpretación en la **finalidad u objeto de la OM, los antecedentes históricos y la realidad actual**.

Dado que la LSF permite la privatización de los servicios ferroviarios, el **objeto de la OM** es, sobre el papel, generar la necesaria confianza pública sobre que **el personal ferroviario**, sea de una empresa pública o sea de una privada, **tiene una cualificación suficiente que permite la prestación del servicio ferroviario con las debidas garantías de seguridad y de eficiencia**. Para ello se atropella a l@s ferroviari@s estableciendo requisitos, condiciones y motivos para la obtención, suspensión y, en su caso, revocación de títulos y habilitaciones, pues sin ellas, no se les permite trabajar en el ferrocarril en aquellas **categorías vinculadas a la seguridad en la circulación**.

En cuanto a los **antecedentes históricos**, la **Circular n.º de 2** de Presidencia sobre la Seguridad en la Circulación vigente en la antigua RENFE, regulaba las condiciones y requisitos de las **categorías profesionales relacionadas directamente con la circulación**. O sea, concretaba **sin dar lugar a ninguna duda**, qué trabajadores y trabajadoras, por su vinculación funcional a la seguridad ferroviaria, debían tener y mantener unas determinadas condiciones y requisitos para poder continuar realizándolas. **Regulación que obvia esta OM, dejándolo totalmente abierto para que las empresas, de forma discrecional y arbitraria salvo que se pacte a través de la negociación colectiva, determinen las personas que están sujetas o no a esta OM**.



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE OPERACIONES DEL TREN



Igualmente, el **Reglamento General de Circulación (RGC)**, edición de 1992, Norma Básica reguladora del sistema de circulación ferroviaria en RENFE, junto con las especificaciones técnicas de las normas **NEC** y **PTO**, aunque también está pendiente de ser derogado y sustituido por otro nuevo mediante otra Orden del Ministerio de Fomento, **establece unas figuras reglamentarias, que son las únicas vinculadas a la seguridad en la circulación.** Pero nuevamente esta OM no solo obvia por completo estas figuras reglamentarias, sino que introduce un nuevo Personal responsable técnico del mantenimiento de material rodante, a pesar de haberse regulado en la Orden Ministerial de **homologación del material rodante ferroviario y de los centros de mantenimiento.**

Por último, la **realidad actual** está vinculada a las **normas convencionales** en vigor en ADIF y RENFE-Operadora, donde se determinan las categorías profesionales que realizan funciones relacionadas con la seguridad ferroviaria. Categorías que, por supuesto, están pactadas con dichas figuras reglamentarias, mediante el acuerdo sobre la moratoria del RGC de 9 de marzo de 1993. **Pero nuevamente la OM hace oídos sordos a esta realidad actual.**

Aclarado lo anterior, es **importante mencionar** que, conforme establece el artículo 1.2, la regulación que hace esta OM respecto a las funciones vinculadas a la actividad ferroviaria, no tiene por objeto: “el establecimiento de las bases que defina una clasificación laboral y profesional que afecte a los trabajadores que desarrollen la actividad en el sector ferroviario.”. O sea, **esta regulación funcional no es vinculante para la clasificación profesional actual.**

Además, la obligación de pactar las nuevas condiciones laborales que impone esta OM se refuta mediante la disposición adicional primera de la LSF, al establecer que el Ministerio de Fomento tutelaré el respeto de las condiciones laborales del personal de ADIF, **en tanto éstas no sean sustituidas mediante la correspondiente negociación colectiva.** Estas mismas garantías se establecen para el personal de RENFE-Operadora conforme a lo dispuesto en la disposición adicional tercera del mismo texto legal.

### 2) Repercusiones jurídicas derivadas al no superar los reconocimientos médicos o los cursos de actualización y reciclaje.

Al igual que el punto anterior, es una enigma el saber qué es lo que le puede deparar al trabajador@ que no supere los reconocimientos médicos o los cursos de actualización y reciclaje. Es decir, cuando se le revoque la homologación por esta causa, teniendo en cuenta, por un lado, como lo establece la OM: **“Exista una pérdida sobrevenida, de las condiciones exigidas para su obtención”**, por otro lado, que la empresa unilateral y discrecionalmente decida que a **todos los trabajadores de ADIF les afecta la OM**, salvo aquell@s trabajador@s que claramente no tienen nada que ver con funciones



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE OPERACIONES DEL TREN



relacionadas con la seguridad, como por ejemplo: l@s que ostenten categorías encuadradas en el grupo profesional de comercial.

Las posibilidades jurídicas que se abren ante esta situación no son nada halagüeñas para l@s trabajador@s:

- 1) En el caso de que fuera por pérdida de facultades, lo normal sería el **acoplamiento en otro puesto de trabajo no relacionado con la seguridad**, conforme nuestra Normativa Laboral y la Ley de Prevención de Riesgos Laborales. Pero para llegar a ello es imprescindible que existan puestos de trabajo de estas características.

En este sentido debemos tener en cuenta, por un lado, que la segregación de RENFE no ha beneficiado nada en este sentido, ya que se han reducido este tipo de puestos de trabajo y, por otro, que la política empresarial de ADIF es deshacerse de los servicios de comercial, que es la principal fuente de suministro de este tipo de puestos, y aunque existan este tipo de puestos de trabajo, cada vez es más improbable que coincidan en la misma residencia.

- 2) Que como resultado de la pérdida de facultades se derive en una **incapacidad total para ejercer la profesión**. Si la solicitan los trabajadores no hay derecho de reingreso conforme la Normativa Laboral, y si se realiza de oficio por la Seguridad Social o a instancia de la empresa, podremos mantener este derecho siempre que nos opongamos a la resolución que declarase la incapacidad.

En cuanto al puesto de trabajo por el reingreso, valga lo mismo que hemos expuesto en el punto anterior y, por supuesto, la situación de incapacidad permanente total aunque sea motivada por accidente laboral, conlleva a una pérdida importante de nuestro jornal: el 55% de la base reguladora, que se puede incrementar en un 20% más para los mayores de 55 años, cuando por falta de preparación y por las circunstancias sociales y laborales del lugar de residencia se presuma la dificultad de obtener empleo en actividad distinta de la habitual.

- 3) Que la empresa esté habilitada legalmente para la **extinción del contrato de trabajo por causas objetivas legalmente procedente**, conforme el apartado 1) del artículo 49 del Estatuto de los Trabajadores, relacionado con el apartado a) del artículo 52 del mismo texto legal.

Esto quiere decir que la empresa puede extinguir el contrato de trabajo por **ineptitud** (no aptitud) del trabajador conocida o **sobrevenida**. O sea, que si el trabajador no supera las condiciones psicofísicas o los cursos de actualización y reciclaje establecidos en la OM. la empresa no solo puede revocar la habilitación, sino que puede proceder al despido por causas objetivas del trabajador@, amparándose en una ineptitud sobrevenida legalmente acreditada por la OM.



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE OPERACIONES DEL TREN



Por lo tanto, una de las posibles consecuencias es que el trabajador o la trabajadora se va a la calle con una **indemnización de 20 días por año de servicio, sin sobrepasar el máximo de 12 mensualidades.**

### 3) Sanciones que pueden recibir l@s trabajador@s por cometer una falta laboral relacionada con la seguridad en la circulación.

En este punto nuevamente nos enfrentamos a otro azote que tiene como consecuencia tiene la aplicación de la LSF, que trataremos de explicar de la forma más sencilla posible.

Antes de conocer el atropello sancionador, es necesario conocer algunos pesados pero enjundiosos aspectos jurídicos:

- 1) ADIF pertenece a la Administración General del Estado, al igual que el Ministerio de Fomento o su Dirección General de Ferrocarriles al ser, según la LSF y su propio Estatuto Jurídico, una **Entidad Pública Empresarial** regulada por la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado (LOFAGE).
- 2) La LOFAGE establece que el personal al servicio de las Entidades Públicas Empresariales se regirá por el **Derecho Laboral**, con las especificaciones previstas y las excepciones relativas a los funcionarios públicos.

Pues bien, el ADIF ya tiene regulado, mediante el Derecho laboral, el X, XI, XII, XIII, XIV y XV **Convenio Colectivo** de RENFE, que rigen al personal laboral de ADIF, un procedimiento sancionador específico en materia de seguridad: **“Apéndice al Capítulo de Faltas y Sanciones que define y clasifica las faltas en la circulación de trenes y maniobras, de las cometidas por causas secundarias relacionada con ella y de las que afecten a la reparación y conservación del material rodante e instalaciones”**.

No contentos con la anterior regulación que es mandato de la propia LOFAGE, la LSF, concretamente en sus artículos 92 y siguientes, **también regula infracciones y sanciones relacionadas con la seguridad en la circulación**, así como un procedimiento sancionador por incumplimiento de la normativa reglamentaria sobre cualificación profesional y seguridad del tráfico ferroviario. **Con ello, se abre otra nueva vía sancionadora, la administrativa.** Pero, y aquí viene lo determinante para el Personal de Infraestructura, **este artículo afecta única y exclusivamente al Personal de circulación y conducción:**

**“Artículo 92. Infracciones y sanciones específicas en materia de circulación y conducción.**



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE OPERACIONES DEL TREN



1. El incumplimiento por el **personal de circulación o de conducción** de la normativa reglamentaria sobre cualificación profesional y seguridad en el tráfico, tendrá el carácter de infracción administrativa.
2. Tendrán la consideración de **muy graves** las infracciones a que se refiere el apartado siguiente, cuando concurren circunstancias de peligro para la seguridad del tráfico ferroviario o pongan en riesgo las personas o las mercancías. Además, será infracción muy grave la conducción de máquinas sin contar con la titulación reglamentariamente exigible al efecto.
3. Se consideran infracciones **graves** la conducción de máquinas de forma negligente o temeraria, la ingestión de bebidas alcohólicas, con tasas superiores a las que reglamentariamente se establezcan o de estupefacientes, psicotrópicos o cualquier otra sustancia de efectos análogos, que perturben o disminuyan las facultades psicofísicas del **personal de circulación o conducción**, la omisión de socorro en caso de necesidad o accidente y la conducción y circulación de máquinas que incumplan las condiciones técnicas y de seguridad establecidas en esta ley y en las normas de desarrollo o excediendo los tiempos máximos de conducción que se fijen reglamentariamente.
4. Tendrán la consideración de infracciones **leves** aquellas que no se califiquen expresamente como muy graves o como graves.
5. Las infracciones **muy graves** serán sancionadas con multas de **hasta 15.000 euros**. Las **graves** con multas de **hasta 6.000 euros** y las **leves** con multas de **hasta 3.000 euros**. En el caso de **infracciones muy graves o graves además podrá imponerse, como sanción la revocación de la licencia o del permiso para la conducción de vehículos de transporte ferroviario**.
6. Del pago de las multas **responderá solidariamente la empresa ferroviaria** en la que preste sus servicios el personal sancionado, **sin perjuicio de la posibilidad de repetir contra el mismo.**”

Queda claro que la OM pretende aplicar este artículo a todo el Personal de operaciones del tren, multiplicando las **sanciones por un mismo hecho**, laborales y administrativas, civiles e incluso penales. Además con el agravante de que, según el punto 6, el **ADIF**, al no ser una empresa ferroviaria, **no estará obligado a responder solidariamente del pago de las sanciones** impuestas al Personal de circulación, aunque posteriormente pueda repercutírselas. **Por lo tanto, el Personal de ADIF tendrá que pagar directamente las sanciones económicas.**

Por otro lado, si la OM no reconoce al Personal que conduce vehículos ferroviarios auxiliares para realizar trabajos en la infraestructura ferroviaria, como Personal de conducción, ahora no se les puede aplicar este artículo. **Hay que ser serios, o se les tiene en cuenta para todo, o para nada.**

Además, debemos conocer que la imposición de sanciones corresponderá, por infracciones leves, a los Delegados del Gobierno en las comunidades autónomas, las graves, al Secretario de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento y las muy graves al Ministro de Fomento.



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE OPERACIONES DEL TREN



Asimismo, las resoluciones que pongan fin a la vía administrativa serán inmediatamente ejecutivas, con independencia de que se recurra ante la jurisdicción contencioso-administrativa competente.

La OM nuevamente vuelve a dar una vuelta de tuerca más en materia sancionadora, ya que la **suspensión o revocación de las habilitaciones es motivo de sanción al no permitirle desempeñar su trabajo**. Además, las habilitaciones se suspenden y se revocan no solamente por pérdida sobrevenida de las condiciones psicofísicas, que estaría dentro de lo normal, sino también por motivos de infracciones en materia de seguridad, que ya están reguladas y sancionadas administrativamente en el anterior artículo 92 de la LSF. Por último, es notorio que algunas de las infracciones en materia de seguridad pueden derivar en **responsabilidades civiles y penales**.

Por tanto, tal y como comentamos al principio de este punto, toda esta regulación sin sentido es un atropello sancionador absolutamente desproporcionado y totalmente discriminatorio, pues no existe ni un@ sol@ trabajador@ por cuenta ajena, que además sea **personal laboral dentro de la propia Administración General del Estado**, al que por el hecho de cometer un fallo se le **triplique o, en su caso, quintuple las sanciones por un mismo hecho**. Veamos: **una sanción laboral** por comisión de una falta en materia de seguridad, en aplicación del Convenio Colectivo; **otra sanción administrativa** por la comisión de esa misma falta, en aplicación de la LSF; **una tercera sanción, también administrativa**, por la suspensión y revocación de las habilitaciones derivada de la misma falta, en aplicación de la OM, **una cuarta sanción civil y finalmente una quinta penal**, cuando de la falta se puedan derivar responsabilidades civiles y penales en aplicación del Código Civil y Código Penal.

#### 4) Superación de los cursos de actualización y reciclaje.

Por si el personal relacionado directamente con la seguridad en la circulación, en este caso el de Infraestructura, no tuviera ya bastante, la OM obliga a superar los cursos de actualización y reciclaje para mantener las habilitaciones y, en su caso, los títulos o licencias de conducción. Esto es así porque, lo establece el punto b) del apartado 1 del artículo 11 de la OM, ante el hecho de “no realizarlo, **en tiempo y forma**”. El tiempo lo conocemos: mínimo uno cada tres años o cuando cambien la normativa, pero **¿cuál es la forma?**. Para saber cuál es la forma, tenemos que leer el punto b) del siguiente apartado 2, del mismo artículo 11, en el que establece cómo se pueden recuperar las habilitaciones suspendidas por el apartado 1 b) anterior: “**Supere los oportunos cursos de actualización y reciclaje en el supuesto**”.



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE OPERACIONES DEL TREN



En las alegaciones que hicimos desde CGT al Ministerio de Fomento, en el trámite de audiencia preceptivo a los sindicatos más representativos del sector ferroviario conforme al artículo 60.2 de la LSF, entre otras cuestiones, ya advertíamos que **no era de recibo que a l@s ferroviari@s que realizan funciones relacionadas con la seguridad en la circulación se les exija una evaluación continua para acreditar su profesionalidad** ya que, a profesiones tan sensibles para la sociedad, como por ejemplo: médicos, arquitectos, ingenieros, jueces, maestros, bomberos, etc., no se les exige ¿por qué?.

Como dijimos, el riesgo que supone poner en manos privadas la seguridad del ferrocarril no se previene con el endurecimiento de las sanciones, ni con evaluaciones continuas para acreditar la profesionalidad de l@s ferroviari@s, ya que estas medidas son coercitivas y correctivas y, por lo tanto, no van dirigidas a evitar este riesgo, sino a sancionar la infracción cometida como consecuencia del mismo.

Este riesgo se resolvería derogando la Ley del Sector Ferroviario. No obstante, como decíamos en nuestras alegaciones, este riesgo podría reducirse **impartiendo una verdadera formación profesional, sin dejarla en manos de las empresas**. Todos conocemos que la formación es un gasto y, por lo tanto, tiende a reducirse, incluso traspasando límites insostenibles, como ocurre con cualquier otro gasto empresarial.

**Formación que, bajo nuestro punto de vista, debe ser reglada dentro de la Enseñanza Pública de la Formación Profesional. Así, con la obtención del título técnico correspondiente se acreditaría la formación necesaria para desempeñar las funciones relacionadas con la seguridad en la circulación, como es el caso del médico, arquitecto, ingeniero, etc.**

### 5) Reconocimientos médicos.

A parte de las repercusiones jurídicas, comentadas anteriormente, que se pueden derivar por no superar los reconocimientos médicos, existen otro tipo de problemáticas, como por ejemplo: los tipos y motivos de los distintos reconocimientos médicos regulados por la Orden Ministerial:

1. **Reconocimiento inicial:** Prueba médica previa a la obtención de las habilitaciones.
2. **Reconocimiento periódico:** Prueba médica que se debe realizar cada cierto tiempo, computados desde la fecha de su última expedición, dependiendo de la edad de la persona: hasta los 50 años cada 5 años, a partir de los 50 cada 3 y, a partir de los 60 todos los años. Estos periodos podrán ser reducidos por indicación del centro médico homologado. En caso de no realizarse en el plazo previsto es causa de suspensión de las habilitaciones.



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE OPERACIONES DEL TREN



3. **Reconocimiento adicional:** Prueba médica por indicación del superior jerárquico del trabajador@, cuando:
- Esté involucrado en un accidente o incidente que hubiera podido dar lugar a un accidente.
  - Que se observaran en el titular alteraciones evidentes de su estado físico o psíquico.***
  - Esté apartado del ejercicio efectivo de sus funciones de circulación por enfermedad o accidente, durante más de tres meses; así como después de un accidente laboral grave o muy grave.

En primer lugar, permite al “superior jerárquico” de ADIF o de la empresa con la que contrate la prestación de servicios, obligar a l@s trabajador@s a realizar este reconocimiento, bajo la amenaza de suspenderles las habilitaciones en caso de no hacerlo.

Y en segundo lugar, **el apartado b) es del todo subjetivo y surrealista. Primero**, ¿qué se puede entender por alteraciones evidentes de un estado físico o psíquico?. **Segundo**, ¿quiénes son y qué capacidad tienen los que observan para decidir que una persona tiene alteraciones evidentes de su estado físico y psíquico?. **Tercero**, ¿Hasta dónde se puede llegar a entender que una persona tiene alteraciones evidentes de su estado físico o psíquico?. Tampoco dice nada de cuándo ni dónde se tienen que observar estas alteraciones, **transgrediendo la vida privada de l@s trabajador@s de forma inconstitucional.**

4. **Reconocimiento aleatorio:** Prueba para la detección de tasas de alcoholemia y drogas de abuso y sustancias psicoactivas, sigue diciendo la disposición adicional quinta de la OM, que **estas pruebas las podrán realizar ADIF y las empresas ferroviarias entre todo el personal habilitado por éstos.**

Podemos extraer de su pésima redacción que, tanto ADIF, como la empresas ferroviarias, pueden realizar estos reconocimientos médicos aleatorios a cualquier persona que esté habilitada por éstos.

5. **Reconocimientos de inspección:** Prueba para la detección de tasas de alcoholemia y drogas de abuso y sustancias psicoactivas, que podrán ser ordenadas por la Dirección General de Ferrocarriles y el ADIF en el ejercicio de sus facultades de inspección e investigación de accidentes.

### 6) Personal de operaciones en la plantilla de RENFE-Operadora.

Una de las consecuencias de la LSF ha sido la segregación de RENFE. Pero otra de las consecuencias que sufriremos l@s ferroviari@s es el XV Convenio Colectivo que la mayoría del Comité General de Empresa, o sea UGT, CC.OO. Semaf y el Sindicato Ferroviario, excepto CGT, firmó con RENFE.



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE OPERACIONES DEL TREN



Conforme esta OM, es RENFE-Operadora quien debería otorgar las habilitaciones, pero como el servicio complementario de maniobras y demás que se prestan en las Terminales de mercancías y estaciones lo realiza el ADIF, la debe otorgar este último.

Por lo tanto, ante la prácticamente inexistente posibilidad de poder acceder de una empresa a otra, a pesar de que tengamos derecho por la Norma Marco de Movilidad y por la Clasificación Profesional, ambas Normas vigentes. Y aún es más grave porque nadie nos consultó para integrarnos en una empresa u otra. Así, tanto el personal de ADIF como el de RENFE-Operadora, a pesar de ostentar la categoría profesional que, en principio, podría optar por alguna habilitación, será muy complicado que si el servicio lo realiza ADIF se pueda solicitar un título y/o habilitación en RENFE-Operadora. **¿Qué le ocurrirá a este Personal?, ¿Podrá habilitarse como Personal de operaciones del tren, si así lo decide?: .....**

Lo que sí podemos interpretar es que: conforme la **disposición adicional sexta**, todo el personal **que ejerce o haya ejercido** algunas funciones relacionadas con la seguridad en la circulación para las que la OM contempla la correspondiente habilitación, **tendrá derecho a solicitar a la empresa ferroviaria o administrador de infraestructuras ferroviarias** en las que hubiere prestado sus servicios, la pertinente certificación que acredite el desempeño de las mencionadas funciones, la cual deberá emitir en el plazo de un mes. Dicha certificación podrá ser tenida en cuenta por los centros homologados o por los responsables de seguridad de las entidades ferroviarias, **a efectos de convalidación** en el proceso formativo para la obtención o recuperación de las habilitaciones. **Por lo tanto, lo primero que se debe hacer es solicitar la certificación.**



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE OPERACIONES DEL TREN



### VI. CONCLUSIONES.

A modo de resumen, las principales repercusiones de la Orden Ministerial sobre títulos y habilitaciones al Personal de Operaciones del Tren son:

1. **Permite discrecionalidad al ADIF y EMPRESAS FERROVIARIAS en cuanto a otorgar, mantener, suspender y revocar las habilitaciones. Así como en los temas de formación, cursos de actualización y reciclaje, horas formativas, controles médicos, etc.**
2. **Se nos exige tener una habilitación y, en su caso, título o licencia de conducción reglamentaria para poder desempeñar las funciones de nuestra categoría profesional.**
3. **Las condiciones de capacidad psicofísica son más exigentes, y elimina las claves de capacidad que eran más benignas para l@s trabajador@s que permanecemos en la categoría profesional. Así como los distintos tipos de APTOS, como por ejemplo: ACTO CON LÍMITACIONES.**
4. **Para acreditar los conocimientos teóricos y prácticos de las funciones a desempeñar, no vale con ostentar la categoría profesional, sino que nos evaluarán continuamente para poder mantener las habilitaciones y, en su caso, los títulos o licencias de conducción, ya que existe el riesgo de no superarlos y quedarnos sin trabajo.**
5. **Pretenden aplicar el art. 92 de la LSF a todo el Personal de operaciones del tren, aun cuando dicho artículo afecta únicamente al Personal de circulación o Conducción, multiplicándonos los procedimientos y sanciones, además de las sanciones laborales, las sanciones administrativas por infracciones en materia de seguridad en la circulación, con multas que oscilan entre 3.000 € y 15.000 €, e incluso la posibilidad de perder nuestro trabajo.**
6. **Obliga a realizar múltiples reconocimientos y controles médicos sin criterios objetivos, incluso algunos se deja a la discreción del “jefe inmediato”.**
7. **Permite que ADIF pueda habilitar y autorizar a personal de otras empresas, conllevando la pérdida de nuestras cargas de trabajo e incrementado el riesgo en la seguridad en la circulación.**

Septiembre 2006  
SFF-CGT



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE OPERACIONES DEL TREN



### ANEXO I

**Condiciones de capacidad psicofísica para la certificación de valoración de aptitud del Personal de operaciones del tren.** Para el caso de Auxiliar de operaciones del tren y el Cargador.

#### Visión:

- a) Agudeza visual lejana: 0,700 con ambos ojos en visión binocular, con un mínimo de 0,300 en el ojo peor, con o sin corrección. (escala de visión lejana).
- b) Si se precisa utilizar dispositivos correctores para alcanzar la agudeza visual requerida, deberá llevar disponible un repuesto de su corrección.
- c) Máxima corrección permitida: Hipermetropía + 5 dioptrías / Miopía -8 dioptrías.
- d) Está permitida la utilización de lentes de contacto, a condición de que no sean lentillas coloreadas ni fotocromáticas. Las lentillas provistas de filtro UV están autorizadas.
- e) Agudeza visual intermedia y próxima: suficiente, sin o con corrección.
- f) Otras condiciones para el caso del auxiliar de operaciones del tren:
  1. Visión binocular presente.
  2. Sentido luminoso normal.
  3. Campo visual completo.
  4. Integridad de los ojos y sus anejos.
  5. Fusión presente.
  6. No padecer enfermedad progresiva de los órganos de la visión.
  7. En caso de implantes oculares y/o cirugía refractiva deberán transcurrir al menos seis meses para ser valorado de nuevo, y en todo caso deberá presentar informe oftalmológico favorable.
- g) Otras condiciones para el caso del cargador:
  1. Estará permitida la visión en un solo ojo siempre que la agudeza visual sea, al menos, 0,800, sin o con corrección. Requiriéndose el resto de «otras condiciones del auxiliar de operaciones del tren» de igual forma pero adaptadas cuando se dé esta circunstancia.

#### Audición:

- a) Audición suficiente, sin o con prótesis auditiva, confirmada por un audiograma, esto es, audición suficiente para mantener una conversación telefónica y ser capaz de oír tonalidades de alerta y mensajes de radio.
- b) Audiometría tonal liminar:
  1. Pérdida Media calculada con la media aritmética de las pérdidas en las frecuencias de 500, 1.000 y 2.000 Hz que cumpla las siguientes condiciones.
  2. No sobrepasar los 45 dB H.L. en ninguno de los oídos. Sólo se permitirá alcanzar los 50 dB H.L. en el oído con peor audición, cuando en el otro oído no se superen los 40 dB H.L.
  3. Pérdida a 4.000 Hz.
  4. No sobrepasar los 65 dB H.L., en ninguno de los oídos. Sólo se permitirá alcanzar los 75 dB H.L. en el oído con peor audición, cuando en el otro oído no se superen los 55 dB H.L.
- c) Otras condiciones otorrinolaringológicas:
  1. No padecer alteraciones crónicas del habla que dificulten la comunicación verbal suficientemente potente y clara.
  2. No padecer anomalías ni enfermedad del sistema vestibular.



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE OPERACIONES DEL TREN



### **Sistema locomotor:**

Estado anatómico y funcional del sistema locomotor que permita la realización correcta de las tareas de su puesto de trabajo.

### **Aparato respiratorio:**

- a) No padecer enfermedad obstructiva crónica mal controlada.
- b) No padecer apnea del sueño no controlada adecuadamente.

### **Aparato cardiovascular:**

- a) No padecer enfermedad cardíaca inestable.
- b) No padecer alteraciones del ritmo, ni insuficiencia cardíaca no controlada.
- c) Las cifras de tensión arterial no superarán: la Sistólica los 160 mm Hg y la Diastólica los 95 mm Hg.
- d) No padecer trastornos isquémicos periféricos grado II o superior de Fontaine.

### **Sistema nervioso:**

- a) No padecer afecciones que cursen con ataques convulsivos, temblores, incoordinación de movimientos, trastornos de la marcha, pérdidas bruscas de conocimiento o alteraciones del nivel de consciencia.
- b) No padecer epilepsia en ninguna de sus formas.

### **Psiquismo y otros:**

- a) No padecer enfermedad mental.
- b) No padecer enfermedad alcohólica crónica.
- c) No presentar indicios analíticos de consumo de drogas de abuso.
- d) No estar bajo tratamiento con sustancias psicoactivas capaces de alterar el nivel de consciencia, la capacidad de concentración, de vigilancia, el comportamiento, el equilibrio, la coordinación o la movilidad.
- e) No padecer diabetes insulínica ni diabetes tipo II con afectación sistémica o mal controlada o tratada con fármacos potencialmente hipoglucemiantes.

### **Capacidad psicológica:**

La capacidad psicológica para el desempeño de sus tareas con criterios de seguridad se establecerá en base a la evaluación de las siguientes aptitudes:

- a) Cognitiva (atención, concentración, memoria, razonamiento, percepción, comunicación).
- b) Psicomotora (velocidad de reacción, coordinación psicomotora).
- c) Comportamiento-Personalidad (autocontrol emocional, fiabilidad comportamental, responsabilidad, psicopatología, autonomía).



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE OPERACIONES DEL TREN



### Para el caso del Operador de vehículos de maniobras:

Además de las condiciones exigidas para los casos anteriores deberá cumplir las siguientes condiciones adicionales, que las modifican o complementan:

#### Visión:

- a) Agudeza visual lejana: 0,800 con ambos ojos en visión binocular, con un mínimo de 0,500 en el ojo peor, con o sin corrección (escala de visión lejana).
- b) Máxima corrección permitida: Hipermetropía + 5 dioptrías / Miopía -6 dioptrías.
- c) Otras condiciones:
  1. Sentido cromático normal con el test de Ishihara y, si fuera necesario, confirmado con otra prueba.
  2. Tiempo de respuesta al deslumbramiento normal.
  3. Sentido luminoso normal.
  4. Visión estereoscópica normal.
  5. Campo visual completo.
  6. Integridad de los ojos y sus anejos.
  7. Fusión presente.
  8. No padecer enfermedad progresiva de los órganos de la visión.
  9. En caso de implantes y/o cirugía refractiva deberán transcurrir seis meses antes de ser valorado de nuevo, en todo caso deberá aportar informe oftalmológico favorable.

#### Audición:

- a) Audición suficiente, confirmada por un audiograma, esto es, audición suficiente para mantener una conversación telefónica y ser capaz de oír tonalidades de alerta y mensajes de radio.
- b) Audiometría tonal liminar:
  1. Pérdida Media calculada con la media aritmética de las pérdidas en las frecuencias de 500, 1.000 y 2.000 Hz que cumpla las siguientes condiciones.
  2. No sobrepasar los 40 dB H.L. en ninguno de los oídos. Sólo se permitirá alcanzar los 45 dB H.L. en el oído con peor audición, cuando en el otro oído no se superen los 30 dB H.L.
  3. Pérdida a 4.000 Hz.
  4. No sobrepasar los 60 dB H.L., en ninguno de los oídos. Sólo se permitirá alcanzar los 70 dB H.L. en el oído con peor audición, cuando en el otro oído no se superen los 50 dB H.L.
- c) Otras condiciones otorrinolaringológicas:
  1. No está permitido el uso de Prótesis auditivas.

#### Aparato cardiovascular:

Las cifras de tensión arterial no superarán: la Sistólica los 140 mm Hg y la Diastólica los 90 mm Hg.



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE OPERACIONES DEL TREN



### ANEXO II

#### Condiciones de capacidad psicofísica para la certificación de valoración de aptitud de Personal de conducción.

##### Visión:

- a) Agudeza visual lejana: 1 con ambos ojos en visión binocular, con un mínimo de 0,500 en el ojo peor, con o sin corrección (escala de visión lejana).
- b) Si se precisa utilizar dispositivos correctores para alcanzar la agudeza visual requerida, deberá llevar disponible un repuesto de su corrección.
- c) Máxima corrección permitida: Hipermetropía + 5 dioptrías / Miopía -6 dioptrías.
- d) Agudeza visual intermedia y próxima: suficiente sin o con corrección.
- e) Se autorizan las lentes de contacto, excepto las de color y las lentillas fotocromáticas. Se autorizan las lentillas con filtro UV.
- f) Otras condiciones:
  1. Sentido cromático normal con el test de Ishihara y, si fuera necesario, confirmado con otra prueba.
  2. Tiempo de respuesta al deslumbramiento normal.
  3. Sentido luminoso normal.
  4. Visión estereoscópica: normal.
  5. Campo visual completo.
  6. Integridad de los ojos y sus anejos.
  7. Fusión presente.
  8. Sensibilidad al contraste: buena.
  9. No padecer enfermedad progresiva de los órganos de la visión.
  10. En caso de implantes oculares y/o cirugía refractiva deberán transcurrir al menos seis meses antes de ser valorado de nuevo y en todo caso deberá aportar informe oftalmológico favorable.

##### Audición:

- a) Audición suficiente, confirmada por un audiograma, esto es, audición suficiente para mantener una conversación telefónica y ser capaz de oír tonalidades de alerta y mensajes de radio.
- b) Audiometría tonal liminar:
  1. Pérdida Media calculada con la media aritmética de las pérdidas en las frecuencias de 500, 1.000 y 2.000 Hz que cumpla las siguientes condiciones:
  2. No sobrepasar los 40 dB H.L. en ninguno de los dos oídos. Sólo se permitirá alcanzar los 45 dB H.L. en el oído peor a condición que en el otro no se superen los 30 dB H.L.
  3. Pérdida a los 4.000 Hz.
  4. No sobrepasar los 60 dB H.L. en ninguno de los dos oídos. Sólo se permitirá alcanzar los 70 dB H.L. en el oído peor a condición de que en el otro oído no se superen los 50 dB H.L.
- c) Otras condiciones otorrinolaringológicas:
  1. No padecer alteraciones crónicas del habla que dificulten la comunicación verbal suficientemente potente y clara.
  2. No padecer anomalías ni enfermedad del sistema vestibular.
  3. No está permitido el uso de Prótesis auditivas.



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE OPERACIONES DEL TREN



### **Sistema locomotor:**

Estado anatómico y funcional del sistema locomotor que permita la realización correcta de las tareas de su puesto de trabajo.

### **Aparato respiratorio:**

- a) No padecer enfermedad obstructiva crónica mal controlada.
- b) No padecer apnea del sueño no controlada adecuadamente.

### **Sistema cardiovascular:**

- a) No padecer cardiopatías ni vasculopatías descompensadas ni miocardiopatías isquémicas en cualquiera de sus formas.
- b) No padecer alteraciones del ritmo cardíaco.
- c) Las cifras de Tensión Arterial no superarán: la Sistólica los 140 mm Hg y la Diastólica los 90 mmHg.
- d) No padecer trastornos isquémicos periféricos grado II o superior de Fontaine.
- e) No permitido uso de marcapasos, ni cardioversores implantados.

### **Sistema nervioso:**

- a) No padecer afecciones que cursen con ataques convulsivos, temblores, incoordinación de movimientos, trastornos de la marcha, pérdidas bruscas de conocimiento o alteraciones del nivel de consciencia.
- b) No padecer epilepsia en ninguna de sus formas.

### **Psiquismo y otros:**

- a) No padecer enfermedad mental.
- b) No padecer enfermedad alcohólica crónica.
- c) No presentar indicios analíticos de consumo de drogas de abuso.
- d) No estar bajo tratamiento con sustancias psicoactivas capaces de alterar el nivel de consciencia, la capacidad de concentración, de vigilancia, el comportamiento, el equilibrio, la coordinación o la movilidad.
- e) No padecer diabetes insulino dependiente ni diabetes tipo II con afectación sistémica o mal controlada o tratada con fármacos potencialmente hipoglucemiantes.

### **Capacidad psicológica:**

La capacidad psicológica para el desempeño de sus tareas con criterios de seguridad se establecerá en base a la evaluación de las siguientes aptitudes:

- a) Cognitiva (atención, concentración, memoria, razonamiento, percepción, comunicación).
- b) Psicomotora (velocidad de reacción, coordinación psicomotora).
- c) Comportamiento-Personalidad (autocontrol emocional, fiabilidad comportamental, responsabilidad, psicopatología, autonomía).



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE OPERACIONES DEL TREN



### ANEXO III

**Contenidos mínimos de los programas de formación para la obtención del título de conducción:**

**1. La formación teórica incluirá:**

- a) Introducción al sistema ferroviario.
- b) Conocimientos sobre infraestructura ferroviaria: la Red Ferroviaria de Interés General, Características físicas y técnicas.
- c) Normativa de seguridad en la circulación: Reglamento General de Circulación.
- d) Prevención de riesgos laborales.
- e) Conocimientos generales sobre el material rodante ferroviario (motor y remolcado).
- f) Adaptación a vehículos de tracción.
- g) Conocimiento de los distintos ámbitos operativos y consignas de trabajo.

**2. La formación práctica contemplará:**

- a) Prácticas de conducción real de vehículos ferroviarios sobre la red.
- b) Prácticas de conducción, en su caso, en simulador, donde se experimente la conducción en situaciones degradadas.
- c) Otras prácticas.



## REPERCUSIONES DE LA ORDEN MINISTERIAL AL PERSONAL DE OPERACIONES DEL TREN



### ANEXO IV

#### Contenido de las prácticas para obtener el título de conducción de vehículos ferroviarios:

##### Sección 1. Operaciones previas a la salida del tren.

- a) Documentación del tren y su análisis.
- b) Inspección de la locomotora y, en su caso, el tren.
- c) Procedimientos previos a la partida y puesta en marcha de la locomotora.
- d) Realización de pruebas de frenado.
- e) Salida de estación y procedimientos posteriores.
- f) Procedimientos de salida del tren.

##### Sección 2. Marco General.

- a) Relación con los sistemas de señalización y comunicaciones. Cumplimiento de trámites.
- b) Trayecto continuo, con cambios de velocidad.
- c) Operaciones de aceleración hasta velocidad prefijada.
- d) Operaciones de frenado a velocidades prefijadas de inicio y fin, con diferentes masas, y en distancias limitadas.
- e) Circulación por rampas y pendientes con frecuentes cambios.
- f) Comunicaciones con los viajeros.

##### Sección 3. Procedimientos en ruta.

- a) Lectura de líneas (u horarios), cuadros de velocidades e indicaciones de marcha.
- b) Elaboración de un plan de viaje.
- c) Mantenimiento de la velocidad.
- d) Cumplimiento de tiempos de viaje entre estaciones o límites de cantones
- e) Ajuste de velocidad y precauciones eventuales y duraderas; interpretación de consignas.
- f) Uso de las comunicaciones a bordo del vehículo. Conexión con puesto de mando y viajeros.
- g) Marcha manual y marcha automática.

##### Sección 4. Procedimientos de parada en estación.

- a) Procedimientos de parada.
- b) Ajuste de la llegada al horario previsto.
- c) Cambio de agujas en acceso a estación.
- d) Detención en punto fijado.
- e) Documentación a cumplimentar en estaciones.

##### Sección 5. Procedimiento de parada en ruta.

- a) Escenarios de parada en ruta.
- b) Procedimientos de parada.
- c) Operaciones de comprobación. Comunicación con el P.M., y los viajeros en su caso.
- d) Operaciones de parada y arranque en curva y rampas y pendientes pronunciadas.

##### Sección 6. Procedimientos anormales y de emergencia. Puede ser combinada con las sec 1 a 5.

- a) Fallo simulado en equipo de tracción, equipos de freno, equipos auxiliares a valorar según el tipo de vehículo en el que se realice.
- b) Operaciones anormales de circulación: retrocesos, rebase de señales, circulación a contravía, circulación con bloqueos supletorios, pasos a nivel indebidamente abiertos, etc.
- c) Pruebas realizadas en simulador, en su caso.