DIRECTIVA 2007/59/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 23 de octubre de 2007

sobre la certificación de los maquinistas de locomotoras y trenes en el sistema ferroviario de la Comunidad

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 71,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo [1],

Visto el dictamen del Comité de las Regiones [2],

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado, a la vista del texto conjunto aprobado el 31 de julio de 2007 por el Comité de Conciliación [3],

Considerando lo siguiente:

(1) De conformidad con la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo [4], de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios, los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias deben establecer sistemas de gestión de la seguridad de modo que el sistema ferroviario satisfaga al menos los objetivos comunes de seguridad y se ajuste a las normas de seguridad nacionales y a los requisitos de seguridad marcados por las especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI), y que se apliquen los elementos pertinentes de los métodos comunes de seguridad. Dichos sistemas prevén, entre otras cosas, programas de formación del personal y mecanismos para garantizar que se mantengan las competencias del personal y este desempeñe sus cometidos profesionales en consonancia.

(2) La Directiva 2004/49/CE dispone que, para poder acceder a la infraestructura ferroviaria, la empresa ferroviaria debe estar en posesión de un certificado de seguridad.

(3) De conformidad con la Directiva 91/440/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios [5], a partir del 15 de marzo de 2003 las empresas ferroviarias titulares de una licencia tendrán derecho de acceso a la red transeuropea de transporte ferroviario de mercancías y, no más tarde de 2007, a toda la red para los servicios de transporte ferroviario nacional e internacional de mercancías. Esta progresiva ampliación de los derechos de acceso impulsará inevitablemente el crecimiento del transporte ferroviario transfronterizo. Como resultado, crecerá la demanda de maquinistas formados y certificados para la prestación de servicios en más de un Estado miembro.

(4) Un estudio realizado en 2002 por la Comisión reveló la gran diversidad existente entre las legislaciones nacionales en cuanto a las condiciones de certificación de los maquinistas. Para afrontar ese fenómeno, preservando al mismo tiempo el alto nivel de seguridad característico del sistema ferroviario comunitario, procede adoptar normas comunitarias para la certificación de maquinistas.

(5) Dichas normas comunitarias deben contribuir además a la realización de las políticas comunitarias de libre circulación de trabajadores, libertad de establecimiento y libre prestación de servicios en el contexto de la política común de transportes, evitando al mismo tiempo eventuales falseamientos de la competencia.

(6) Estas disposiciones comunes deben tener primordialmente por finalidad facilitar la movilidad de los maquinistas entre los Estados miembros, aunque también entre las empresas ferroviarias y, de forma general, el reconocimiento de las licencias y certificados complementarios armonizados por parte de todos los actores del sector ferroviario. A tal efecto es necesario fijar requisitos mínimos que el solicitante debe cumplir para obtener la licencia básica y el certificado complementario armonizado.

(7) La presente Directiva resulta, inspirándose en él en gran medida, del Acuerdo paritario histórico celebrado entre la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) y la Comunidad Europea del Ferrocarril (CER) y sobre determinados aspectos de las condiciones de trabajo de trabajadores móviles que realizan servicios de interoperabilidad transfronteriza [6].

(8) El hecho de que un Estado miembro excluya del ámbito de aplicación de la presente Directiva a los maquinistas que realizan labores de conducción exclusivamente en determinadas categorías de sistemas ferroviarios, redes e infraestructuras, no limitará en modo alguno su obligación de respetar la validez de la licencia en todo el territorio de la Unión Europea o del certificado complementario armonizado en las infraestructuras pertinentes.

---

[1] DO C 221 de 8.9.2005, p. 64.

[2] DO C 71 de 22.3.2005, p. 26.

[3] Dictamen del Parlamento Europeo de 28 de septiembre de 2005 (DO C 227 E de 21.9.2006, p. 464), Posición Común del Consejo de 14 de septiembre de 2006 (DO C 289 E de 28.11.2006, p. 42), Posición del Parlamento Europeo de 18 de enero de 2007 (no publicada aún en el Diario Oficial), Resolución legislativa del Parlamento Europeo de 25 de septiembre de 2007 y Decisión del Consejo de 26 de septiembre de 2007.

[4] DO L 164 de 30.4.2004, p. 44; versión corregida en el DO L 220 de 21.6.2004, p. 16.

[5] DO L 237 de 24.8.1991, p. 25. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2006/103/CE (DO L 363 de 20.12.2006, p. 344).

[6] DO L 195 de 27.7.2005, p. 18.

(9) Tales requisitos deben hacer referencia al menos a la edad mínima necesaria para la conducción de trenes, la aptitud física del candidato y su aptitud psicológica laboral, su experiencia profesional y sus conocimientos de determinadas materias relacionadas con la conducción de trenes, así como de las infraestructuras que deberá recorrer y de las lenguas utilizadas.

(10) Para un mejor aprovechamiento de la inversión, la formación que reciban los maquinistas para obtener el certificado complementario armonizado tendría que estar enfocada, en la medida en que ello sea posible y conveniente para la seguridad, al tipo de servicios que el maquinista vaya a desempeñar, como, por ejemplo, servicio de maniobras, servicios de mantenimiento, transporte de viajeros o de mercancías. Al evaluar la ejecución de la presente Directiva, la Agencia Ferroviaria Europea (en lo sucesivo, «la Agencia») debe plantearse la necesidad de modificar los requisitos en materia de formación que se especifican en el anexo a fin de adecuarlos mejor a la nueva estructura que está adoptando el mercado.

(11) La empresa ferroviaria o el administrador de infraestructuras que expidan el certificado complementario armonizado pueden impartir ellos mismos formación sobre conocimientos profesionales generales, conocimientos lingüísticos, conocimientos profesionales sobre el material rodante y sobre las infraestructuras. No obstante, debe evitarse cualquier conflicto de intereses en relación con los exámenes, sin excluir la posibilidad de que un examinador pertenezca a la empresa ferroviaria o al administrador de infraestructuras que expida el certificado complementario armonizado.

(12) De conformidad con el artículo 13, apartado 4, de la Directiva 2004/49/CE, las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras serán responsables del nivel de formación de los maquinistas a los que empleen. A este fin, las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras deben tener en cuenta la formación y competencias ya adquiridas por dichos maquinistas, de conformidad con el artículo 13, apartado 3, de la mencionada Directiva. Es importante asimismo garantizar que se forma a un número suficiente de maquinistas. En este contexto, sin embargo, es necesario tomar medidas para garantizar que, en el caso de que un maquinista deje voluntariamente una empresa ferroviaria o a un administrador de infraestructuras por otra empresa ferroviaria o administrador de infraestructuras, la inversión realizada por aquellos para su formación beneficie de forma indebida a esta otra empresa ferroviaria o administrador de infraestructuras. Estas medidas podrán ser de cualquier índole, como por ejemplo legislación nacional, convenios colectivos de trabajo, cláusulas contractuales que vinculan a maquinistas y empleadores, e incluso acuerdos que regulan las condiciones de contratación de maquinistas de una empresa por otra cuando los maquinistas participan en dichos acuerdos.

(13) Los aspectos relacionados con las competencias del personal y las condiciones de seguridad e higiene en el trabajo están siendo desarrollados en el contexto de las directivas en materia de interoperabilidad, y en particular dentro de las ETI sobre gestión y funcionamiento del tráfico. Conviene garantizar la coherencia entre estas ETI y los anexos de la presente Directiva. La Comisión alcanzará este objetivo modificando o adaptando las ETI pertinentes a la presente Directiva y sus anexos, utilizando los procedimientos previstos en la Directiva 96/48/CE del Consejo, de 23 de julio de 1996, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad [1], y la Directiva 2001/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2001, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario convencional [2].

(14) A fin de aumentar la libre circulación de los trabajadores y la seguridad de los ferrocarriles comunitarios, se debe otorgar especial atención a los otros miembros de la tripulación que desempeñan tareas de importancia crucial para la seguridad en locomotoras y trenes. Los Estados miembros deben por tanto garantizar que los otros miembros de la tripulación que desempeñan tareas de importancia crucial para la seguridad cumplen los requisitos mínimos establecidos en las ETI sobre gestión y funcionamiento del tráfico. Teniendo en cuenta los planes nacionales que deben notificar los Estados miembros en relación con la aplicación de dichas ETI, la Agencia debe determinar las posibles opciones para la certificación de los otros miembros de la tripulación que desempeñan tareas de importancia crucial para la seguridad y evaluar el impacto de esas distintas opciones. Sobre la base de dicho informe, la Comisión debe presentar, en su caso, una propuesta sobre las condiciones y los procedimientos de certificación de los otros miembros de la tripulación que desempeñan tareas de importancia crucial para la seguridad en locomotoras y trenes.

(15) Los requisitos relativos a la licencia y el certificado complementario armonizado que se enumeran en la presente Directiva deben referirse únicamente a las condiciones legales para que un maquinista esté autorizado a conducir un tren. Para que el maquinista pueda conducir un tren en una infraestructura dada, deben también cumplirse previamente todas las demás obligaciones legales que sean compatibles con la legislación de la Comunidad y se apliquen de modo no discriminatorio, relativas a la empresa ferroviaria, al administrador de infraestructuras, a la infraestructura y al material rodante.

(16) La presente Directiva debe entenderse sin perjuicio de las disposiciones de la Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 1995, relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos [3], y del Reglamento (CE) nº 45/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de diciembre de 2000, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones y los organismos comunitarios y a la libre circulación de estos datos [4].

---

[1] DO L 235 de 17.9.1996, p. 6. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2007/32/CE de la Comisión (DO L 141 de 2.6.2007, p. 63).

[2] DO L 110 de 20.4.2001, p. 1. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2007/32/CE.

[3] DO L 281 de 23.11.1995, p. 31. Directiva modificada por el Reglamento (CE) nº 1882/2003 (DO L 284 de 31.10.2003, p. 1).

[4] DO L 8 de 12.1.2001, p. 1.

(17) Para garantizar la uniformidad y transparencia necesarias, la Comunidad ha de definir un modelo único de certificación que acredite el cumplimiento de determinadas condiciones mínimas por parte de los maquinistas, así como sus cualificaciones profesionales y conocimientos lingüísticos, modelo que ha de ser objeto de reconocimiento mutuo entre los Estados miembros, encomendándose a las autoridades competentes de estos la responsabilidad de la expedición de la licencia básica, y a las empresas ferroviarias, la emisión de un certificado complementario armonizado.

(18) La Agencia debe estudiar también la utilización de una tarjeta inteligente en lugar de la licencia y de los certificados complementarios armonizados. Dicha tarjeta tendría la ventaja de combinar ambos elementos en uno y de poder utilizarse para otros fines, tanto en el ámbito de la seguridad como en la gestión de maquinistas.

(19) Todos los datos contenidos en las licencias, certificados complementarios armonizados y los registros de licencias y certificados complementarios armonizados deben ser utilizados por las autoridades nacionales de seguridad para facilitar la evaluación de la certificación del personal regulada en los artículos 10 y 11 de la Directiva 2004/49/CE, y acelerar la concesión de los certificados de seguridad previstos en esos artículos.

(20) El empleo de maquinistas certificados de conformidad con la presente Directiva no solo no exime a las empresas ferroviarias y administradores de infraestructuras de la obligación de aplicar un sistema de vigilancia y control interno de la competencia y el comportamiento de sus maquinistas con arreglo al artículo 9 y al anexo III de la Directiva 2004/49/CE, sino que formará parte de ese sistema. El certificado complementario armonizado no exonera a la empresa ferroviaria ni al administrador de infraestructuras de su responsabilidad en relación con la seguridad y, en particular, con la formación de su personal.

(21) Determinadas empresas prestan servicios de maquinistas a empresas ferroviarias y administradores de infraestructuras. En esos casos, la responsabilidad de garantizar que un maquinista posee la licencia o el certificado con arreglo a la presente Directiva recae sobre la empresa ferroviaria o el administrador de infraestructuras que le haya contratado.

(22) Para el buen funcionamiento del transporte ferroviario, es necesario que los maquinistas que ejerzan su profesión antes de entrar en vigor la presente Directiva puedan conservar sus derechos adquiridos durante un período transitorio.

(23) Habría que evitar crear cargas administrativas y financieras innecesarias al sustituir las autorizaciones de conducción expedidas a los maquinistas antes de la aplicación de las disposiciones pertinentes de la presente Directiva por los certificados complementarios armonizados y licencias conformes con ella. Por consiguiente, en la medida de lo posible se deben salvaguardar los permisos de conducción concedidos previamente a los maquinistas. El organismo emisor debe tener en cuenta las cualificaciones y experiencia de cada maquinista o grupo de maquinistas cuando esas autorizaciones vayan a ser sustituidas. Según las cualificaciones o experiencia, el organismo emisor debe decidir si es necesario que el maquinista o grupo de maquinistas superen un examen o formación complementarios para poder obtener sus licencias sustitutivas y certificados complementarios armonizados. Por lo tanto, el organismo emisor debe poder decidir si las cualificaciones o la experiencia son suficientes para expedir las licencias y certificados complementarios armonizados requeridos sin que sea necesario superar un examen o una formación adicionales.

(24) Habría que evitar también crear cargas administrativas y financieras innecesarias cuando los maquinistas cambien de empresa. La empresa ferroviaria que contrate al maquinista debe tener en cuenta las competencias previamente adquiridas y evitar en la medida de lo posible la necesidad de superar un examen o una formación adicional.

(25) La presente Directiva no concede derechos de reconocimiento mutuo sobre permisos de conducción obtenidos antes de la aplicación de la presente Directiva, sin perjuicio del sistema general de reconocimiento mutuo aplicado en cumplimiento de la Directiva 2005/36/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de septiembre de 2005, sobre reconocimiento de cualificaciones profesionales [1], que seguirá aplicándose hasta la conclusión del período transitorio.

(26) Procede aprobar las medidas necesarias para la ejecución de la presente Directiva con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión [2].

(27) Conviene, en particular, conferir competencias a la Comisión para que establezca las condiciones y los criterios necesarios para la aplicación de la presente Directiva. Dado que estas medidas son de alcance general, y están destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva o a completarla añadiendo nuevos elementos no esenciales, deben adoptarse con arreglo al procedimiento de reglamentación con control previsto en el artículo 5 *bis* de la Decisión 1999/468/CE.

[1] DO L 255 de 30.9.2005, p. 22. Directiva modificada por la Directiva 2006/100/CE del Consejo (DO L 363 de 20.12.2006, p. 141).

[2] DO L 184 de 17.7.1999, p. 23. Decisión modificada por la Decisión 2006/512/CE (DO L 200 de 22.7.2006, p. 11).

(28) Cuando, por imperiosas razones de urgencia, los plazos normalmente aplicables en el marco del procedimiento de reglamentación con control no puedan respetarse, la Comisión debe poder aplicar el procedimiento de urgencia previsto en el artículo 5 *bis*, apartado 6, de la Decisión 1999/468/CE, para la fijación de criterios comunitarios para la designación de examinadores y el establecimiento de exámenes tal como se establece en la presente Directiva y para la adaptación de los anexos de la presente Directiva al progreso técnico y científico tal y como se dispone en la misma.

(29) De conformidad con el punto 34 del Acuerdo interinstitucional «Legislar mejor» ([1]), se debe alentar a los Estados miembros a establecer, en su propio interés y en el de la Comunidad, sus propios cuadros, que muestren, en la medida de lo posible, la correspondencia entre la presente Directiva y las medidas de transposición, y a hacerlos públicos.

(30) Los Estados miembros deben establecer los controles para el cumplimiento de la presente Directiva y medidas adecuadas en caso de que un maquinista infrinja las disposiciones de la misma.

(31) Los Estados miembros deben establecer las sanciones adecuadas para las infracciones a las disposiciones nacionales de aplicación de la presente Directiva.

(32) Dado que el objetivo de la presente Directiva, a saber, el establecimiento de un marco reglamentario común en cuanto a las condiciones de certificación de los maquinistas de locomotoras y trenes para transporte de viajeros y mercancías, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, debido a las dimensiones o los efectos de la Directiva, puede lograrse mejor a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

(33) Podría resultar conveniente, por razones de coste-eficacia, eximir, por un período de tiempo limitado, a los maquinistas que operen exclusivamente en el territorio de un Estado miembro de la aplicación de las disposiciones contenidas en la presente Directiva relativas a la obligación de disponer de licencias y certificados complementarios armonizados conformes a ella. Deben definirse claramente las condiciones para conceder estas exenciones.

(34) El Estado miembro que no posea un sistema ferroviario, ni tenga planes inmediatos de poseerlo, se vería obligado a hacer frente a unas obligaciones desproporcionadas y sin sentido para adaptar su legislación a la presente Directiva y aplicarla. Por consiguiente y en tanto no posean un sistema ferroviario, tales Estados miembros deben quedar exentos de la obligación de adaptar su legislación para dar cumplimiento a la presente Directiva.

([1]) DO C 321 de 31.12.2003, p. 1.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

CAPÍTULO I

OBJETO, ÁMBITO DE APLICACIÓN Y DEFINICIONES

Artículo 1

Objeto

La presente Directiva establece las condiciones y procedimientos para la certificación de los maquinistas de locomotoras y trenes que circulan por el sistema ferroviario de la Comunidad. Fija también las tareas que incumben a las autoridades competentes de los Estados miembros, los maquinistas y otras partes del sector, en particular las empresas ferroviarias, los administradores de infraestructuras y los centros de formación.

Artículo 2

Ámbito de aplicación

1. La presente Directiva se aplica a los maquinistas que conducen locomotoras y trenes en el sistema ferroviario de la Comunidad por cuenta de una empresa ferroviaria que esté obligada a poseer un certificado de seguridad, o de un administrador de infraestructuras que deba poseer una autorización de seguridad.

2. Los Estados miembros no impedirán, sobre la base de disposiciones nacionales relativas a otro tipo de personal a bordo de los trenes de mercancías, la circulación transfronteriza de trenes de mercancías ni que estos trenes efectúen transportes nacionales en su territorio.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 7, los Estados miembros podrán excluir de las medidas que adopten en aplicación de la presente Directiva a los maquinistas que únicamente conduzcan:

a) metros, tranvías y otros sistemas ferroviarios urbanos;

b) las redes separadas funcionalmente del resto del sistema ferroviario y que se destinen con carácter exclusivo a la explotación de servicios de viajeros y de transporte de mercancías locales, urbanos o suburbanos;

c) la infraestructura ferroviaria de propiedad privada utilizada exclusivamente por su propietario para sus propias operaciones de transporte de mercancías;

d) los tramos de vía cerrados temporalmente al tráfico normal para la realización de trabajos de mantenimiento, renovación o mejora del sistema ferroviario.

Artículo 3

Definiciones

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

a) «autoridad competente»: la autoridad responsable de la seguridad a que se refiere el artículo 16 de la Directiva 2004/49/CE;

b) «maquinista»: la persona capacitada y autorizada para conducir trenes de manera autónoma, responsable y segura, en especial locomotoras, locomotoras de maniobra, trenes de trabajo, vehículos ferroviarios de mantenimiento o trenes para el transporte ferroviario de viajeros o mercancías;

c) «otros miembros de la tripulación que desempeñan tareas de importancia crucial para la seguridad»: los miembros del personal a bordo del tren que no son maquinistas, pero que contribuyen a la seguridad del tren y de los viajeros y mercancías transportadas;

d) «sistema ferroviario»: el conjunto constituido por las infraestructuras ferroviarias que comprende las líneas e instalaciones fijas de la red ferroviaria existente y el material rodante existente de todas las categorías y orígenes que recorran dichas infraestructuras, según se define en las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE;

e) «administrador de infraestructuras»: todo organismo o empresa encargada del establecimiento y mantenimiento de infraestructuras ferroviarias, o de parte de las mismas, con arreglo a la definición del artículo 3 de la Directiva 91/440/CEE, lo que también podrá incluir la gestión de sistemas de control y de seguridad de las infraestructuras. Las funciones del administrador de infraestructuras de una red o de parte de una red podrán encomendarse a diferentes organismos o empresas;

f) «empresa ferroviaria»: toda empresa ferroviaria tal como se define en la Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad ([1]), así como cualquier empresa privada o pública cuya actividad consista en prestar servicios de transporte de mercancías y/o viajeros por ferrocarril, debiendo ser dicha empresa quien aporte la tracción; esta definición abarca asimismo a las empresas que solo proporcionan la tracción;

g) «especificaciones técnicas de interoperabilidad» o «ETI»: las especificaciones de las que es objeto cada subsistema o parte de subsistema, con vistas a satisfacer los requisitos esenciales y garantizar la interoperabilidad de los sistemas ferroviarios convencional y de alta velocidad transeuropeos, según se define en las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE;

h) «Agencia»: la Agencia Ferroviaria Europea, creada en virtud del Reglamento (CE) nº 881/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo ([2]);

i) «certificado de seguridad»: el certificado expedido a una empresa ferroviaria por una autoridad competente conforme al artículo 10 de la Directiva 2004/49/CE;

j) «certificado»: el certificado complementario armonizado en el que se indica las infraestructuras por las que el titular está autorizado a conducir y el material rodante que el titular está autorizado a conducir;

k) «autorización de seguridad»: la autorización expedida a un administrador de infraestructuras por una autoridad competente conforme al artículo 11 de la Directiva 2004/49/CE;

l) «centro de formación»: una entidad acreditada o reconocida por la autoridad competente para impartir cursos de formación.

CAPÍTULO II

CERTIFICACIÓN DE MAQUINISTAS

Artículo 4

Modelo comunitario de certificación

1. Todo maquinista poseerá la aptitud y cualificaciones necesarias para conducir trenes, siendo titular de la siguiente documentación:

a) una licencia que demuestre que el maquinista reúne las condiciones mínimas establecidas en cuanto a requisitos médicos, escolaridad básica y competencias profesionales generales. La licencia identificará al maquinista y a la autoridad emisora, y en ella figurará su período de validez. La licencia se ajustará a lo prescrito en el anexo I hasta que se adopte el modelo comunitario de certificación previsto en el apartado 4;

b) uno o más certificados en los que se consignarán las infraestructuras por las que el titular está autorizado a conducir y se indicará el material rodante que tiene permitido utilizar; cada uno de los certificados se ajustará a lo prescrito en el anexo I.

2. No obstante, no se aplicará el requisito de ser titular de un certificado para una parte determinada de la infraestructura en los casos excepcionales enumerados a continuación, siempre que un maquinista que posea el certificado válido requerido para la infraestructura de que se trate se encuentre situado junto al maquinista durante la conducción:

a) alteración del servicio ferroviario que exija el desvío de trenes o el mantenimiento de tramos, especificados por el administrador de infraestructuras;

b) servicios excepcionales de carácter único que utilicen trenes históricos;

c) servicios de mercancía excepcionales de carácter único, siempre que haya sido autorizado por el administrador de infraestructuras;

d) para la entrega o demostración de un tren o una locomotora nuevos;

e) a efectos de formación y examen de los maquinistas.

El recurso a esta posibilidad será decidido por la empresa ferroviaria y no podrán imponerlo ni el administrador de la infraestructura de que se trate ni la autoridad competente.

([1]) DO L 75 de 15.3.2001, p. 29. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2004/49/CE.

([2]) DO L 164 de 30.4.2004, p. 1; versión corregida en el DO L 220 de 21.6.2004, p. 3.

Cuando se recurra a un maquinista adicional como se prevé más arriba, se informará previamente al administrador de infraestructuras.

3. El certificado autorizará la conducción de una o varias de las siguientes categorías de vehículos:

a) categoría A: locomotoras de maniobra, trenes de trabajo, vehículos de mantenimiento ferroviario y cualesquiera otras locomotoras, cuando se empleen para maniobras;

b) categoría B: transporte de personas o de mercancías.

El certificado podrá incluir una autorización para todas las categorías, que cubra todos los códigos que figuran en el apartado 4.

4. A más tardar el 4 de diciembre de 2008, sobre la base de un proyecto elaborado por la Agencia, la Comisión adoptará un modelo comunitario de licencia, de certificado y de copia autenticada del certificado, y decidirá además sus características físicas, teniendo en cuenta las medidas de lucha contra la falsificación. Estas medidas, destinadas a modificar los elementos no esenciales de la presente Directiva, completándola, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 32, apartado 3.

A más tardar el 4 de diciembre de 2008, con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 32, apartado 3, y sobre la base de una recomendación de la Agencia, la Comisión adoptará las medidas destinadas a modificar los elementos no esenciales de la presente Directiva, completándola, que afecten a los códigos comunitarios para los diferentes tipos de categoría A y B, tal como figuran en el apartado 3 del presente artículo.

Artículo 5

Medidas de lucha contra el fraude

Las autoridades competentes y los organismos emisores adoptarán todas las disposiciones necesarias para evitar los riesgos de falsificación de licencias y certificados y de manipulación no autorizada del registro mencionado en el artículo 22.

Artículo 6

Propiedad, lengua y organismos emisores

1. La licencia será propiedad de su titular y será expedida por la autoridad competente definida en el artículo 3, letra a). Cuando una autoridad competente o su agente expida licencias en una lengua nacional que no sea una de las lenguas comunitarias, redactará una versión bilingüe de las licencias, que incluya una de las lenguas comunitarias.

2. El certificado será expedido por la empresa ferroviaria o por el administrador de infraestructuras que emplee o contrate al maquinista. El certificado será propiedad de la empresa o administrador que lo expida. No obstante, de conformidad con el artículo 13, apartado 3, de la Directiva 2004/49/CE, los maquinistas podrán obtener una copia autenticada del mismo. Cuando una empresa ferroviaria o un gestor de infraestructuras expida certificados en una lengua nacional que no sea una de las lenguas comunitarias, redactará una versión bilingüe de los certificados, que incluya una de las lenguas comunitarias.

Artículo 7

Validez geográfica

1. La licencia será válida en todo el territorio de la Comunidad.

2. El certificado será válido solamente en aquellas infraestructuras y material rodante que se indiquen en el mismo.

Artículo 8

Reconocimiento de los documentos de certificación de los maquinistas de terceros países

Los documentos de certificación de los maquinistas de un tercer país que operen exclusivamente en los tramos de cruce de fronteras del sistema ferroviario de un Estado miembro podrán ser reconocidos por dicho Estado miembro en virtud de acuerdos bilaterales con el tercer país de que se trate.

CAPÍTULO III

CONDICIONES PARA LA OBTENCIÓN DE LA LICENCIA Y EL CERTIFICADO

Artículo 9

Requisitos mínimos

1. Para obtener la licencia, el solicitante deberá satisfacer los requisitos mínimos prescritos en los artículos 10 y 11. Para obtener el certificado y para mantenerlo en vigor, el solicitante deberá estar en posesión de una licencia y satisfacer los requisitos mínimos establecidos en los artículos 12 y 13.

2. Un Estado miembro podrá establecer requisitos más exigentes en lo que respecta a la expedición de licencias para su propio territorio. No obstante, deberá reconocer las licencias expedidas por otros Estados miembros de conformidad con el artículo 7.

Sección 1

Licencia

Artículo 10

Edad mínima

Los Estados miembros establecerán la edad mínima que ha de tener el solicitante de una licencia, la cual será, al menos, de 20 años. No obstante, un Estado miembro podrá expedir licencias a solicitantes de, como mínimo, 18 años de edad, aunque en este caso la validez de las mismas quedará circunscrita al territorio del Estado miembro emisor.

Artículo 11

Requisitos básicos

1. El solicitante deberá haber superado con éxito una educación (primaria y secundaria) de nueve años como mínimo y tener una formación básica equivalente al nivel 3 de 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 [1].

2. El solicitante deberá demostrar su aptitud física superando un reconocimiento médico que será efectuado o supervisado por un médico, según decida el Estado miembro, acreditado o reconocido de conformidad con el artículo 20. Dicho reconocimiento abarcará al menos los criterios indicados en los puntos 1.1, 1.2, 1.3 y 2.1 del anexo II.

3. El solicitante deberá demostrar su aptitud psicológica laboral superando un examen que será efectuado o supervisado por un psicólogo o por un médico, según decida el Estado miembro, acreditado o reconocido de conformidad con el artículo 20. Dicho examen abarcará al menos los criterios indicados en el punto 2.2 del anexo II.

4. El solicitante deberá demostrar sus conocimientos profesionales generales superando un examen que incluya al menos las materias generales indicadas en el anexo IV.

Sección II

Certificado

Artículo 12

Conocimientos lingüísticos

Deberá cumplirse el criterio sobre los conocimientos lingüísticos contemplado en el anexo VI para la infraestructura a la que se aplique el certificado.

Artículo 13

Cualificaciones profesionales

1. El solicitante deberá superar un examen de sus conocimientos y competencias profesionales sobre el material rodante para el que esté previsto el certificado. Dicho examen abarcará al menos las materias generales indicadas en el anexo V.

2. El solicitante deberá superar un examen de sus conocimientos y competencias profesionales sobre las infraestructuras para las que esté previsto el certificado. Dicho examen abarcará al menos las materias generales indicadas en el anexo VI. Ese examen comprenderá también, si procede, los conocimientos lingüísticos conforme al punto 8 del anexo VI.

3. La empresa ferroviaria o el administrador de infraestructuras darán al solicitante formación sobre su sistema de gestión de la seguridad establecido por la Directiva 2004/49/CE.

CAPÍTULO IV

PROCEDIMIENTO PARA LA OBTENCIÓN DE LA LICENCIA Y EL CERTIFICADO

Artículo 14

Obtención de la licencia

1. La autoridad competente publicará el procedimiento que deberá seguirse para la obtención de una licencia.

2. Toda solicitud de licencia deberá ser dirigida a la autoridad competente por el maquinista que la solicita, o bien por cualquier entidad en su nombre.

3. Las solicitudes dirigidas a la autoridad competente podrán referirse a la concesión de una nueva licencia, una actualización de los datos consignados en la licencia o una renovación o duplicado.

4. La autoridad competente expedirá la licencia lo antes posible y, a más tardar, un mes después de la recepción de todos los documentos necesarios.

5. La licencia tendrá una validez de 10 años, a reserva de lo dispuesto en el artículo 16, apartado 1.

6. La licencia se expedirá en un solo ejemplar. Queda prohibida toda duplicación de una licencia, excepto si la efectúa la autoridad competente a la que se solicita el duplicado.

Artículo 15

Obtención de un certificado

Toda empresa ferroviaria o administrador de infraestructuras establecerá los procedimientos de expedición y actualización de certificados con arreglo a la presente Directiva como parte de su sistema de gestión de la seguridad, así como los procedimientos de recurso que permitan a los maquinistas solicitar la revisión de una decisión relativa a la expedición, actualización, suspensión o retirada de un certificado.

En caso de desacuerdo, las partes podrán recurrir a la autoridad competente o a cualquier órgano de recurso independiente.

La empresa ferroviaria o el administrador de infraestructuras actualizarán inmediatamente el certificado siempre que el titular del certificado haya obtenido nuevas autorizaciones para el material rodante o la infraestructura.

[1] DO L 199 de 31.7.1985, p. 56.

Artículo 16

Verificaciones periódicas

1. Para que la licencia siga siendo válida, el titular deberá someterse a exámenes o controles periódicos sobre los requisitos establecidos en el artículo 11, apartados 2 y 3. Por lo que se refiere a los requisitos médicos, la periodicidad mínima se observará de conformidad con lo dispuesto en el punto 3.1 del anexo II. Los citados reconocimientos médicos serán efectuados o supervisados por un médico, acreditado o reconocido de conformidad con el artículo 20. Por lo que se refiere a los conocimientos profesionales generales, se aplicará lo dispuesto en el artículo 23, apartado 8.

Al renovar la licencia, la autoridad competente comprobará en el registro contemplado en el artículo 22, apartado 1, letra a), que el maquinista cumple los requisitos a que se refiere el primer párrafo del presente apartado.

2. Para que el certificado siga siendo válido, el titular deberá someterse a exámenes o controles periódicos sobre los requisitos establecidos en los artículos 12 y 13. La empresa ferroviaria o el administrador de infraestructuras que emplee al maquinista establecerá la frecuencia de dichos exámenes y controles con arreglo a su propio sistema de gestión de la seguridad, respetando las frecuencias mínimas establecidas en el anexo VII.

En cada uno de estos controles, la empresa emisora confirmará mediante mención en dicho certificado y en el registro contemplado en el artículo 22, apartado 2, letra a), que el maquinista cumple los requisitos a que se refiere el primer párrafo del presente apartado.

3. En caso de no presentación a un control periódico o de obtener un resultado negativo, se aplicará el procedimiento establecido en el artículo 18.

Artículo 17

Cesación de empleo

Cuando un maquinista deje de trabajar para una empresa ferroviaria o un administrador de infraestructuras, informará sin demora de tal extremo a la autoridad competente.

La licencia conservará su validez, en la medida en que se sigan cumpliendo las condiciones establecidas en el artículo 16, apartado 1.

El certificado perderá su validez cuando el titular deje de estar empleado como maquinista. No obstante, el titular recibirá una copia certificada del mismo y de todos los documentos que acreditan su formación, cualificaciones, experiencia y competencias profesionales. Al expedir un certificado a un maquinista, la empresa ferroviaria o el administrador de infraestructuras tendrá en cuenta todos estos documentos.

Artículo 18

Supervisión de maquinistas por las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras

1. Se exigirá a las empresas ferroviarias y administradores de infraestructuras que garanticen y controlen la validez de las licencias y certificados de los maquinistas que tengan empleados o que contraten.

Establecerán un sistema de supervisión de sus maquinistas. Si los resultados del mismo hacen dudar de la aptitud de un maquinista para realizar su trabajo y del mantenimiento de la validez de su licencia o certificado, las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructura tomarán inmediatamente las medidas necesarias.

2. Si un maquinista considera que su estado de salud pone en riesgo su aptitud para el trabajo, informará inmediatamente de ello a la empresa ferroviaria o al administrador de infraestructuras, según proceda.

Cuando la empresa ferroviaria o el administrador de infraestructuras tengan conocimiento, por sí mismos o por un médico, de que el estado de salud de un maquinista se ha deteriorado hasta el punto de poner en riesgo su aptitud para el trabajo, adoptarán inmediatamente las medidas necesarias, incluido el examen descrito en el punto 3.1 del anexo II y, si fuera necesario, procederán a la retirada del certificado y a la actualización del registro previsto en el artículo 22, apartado 2. Además, garantizarán que en ningún momento durante el servicio los maquinistas estén bajo influencia de cualquier sustancia que pueda afectar a su concentración, atención o conducta. Se informará sin demora a la autoridad competente en casos de incapacidad laboral de más de tres meses.

CAPÍTULO V

TAREAS Y DECISIONES DE LA AUTORIDAD COMPETENTE

Artículo 19

Tareas de la autoridad competente

1. La autoridad competente desempeñará las siguientes tareas de forma transparente y no discriminatoria:

a) expedir y actualizar licencias, así como suministrar duplicados, tal como se establece en los artículos 6 y 14;

b) garantizar la realización de exámenes y/o controles periódicos, tal como se establece en el artículo 16, apartado 1;

c) suspender y retirar licencias y notificar al organismo emisor las peticiones razonadas de suspensión de certificados, tal como se establece en el artículo 29;

d) cuando estén designados por el Estado miembro, reconocer a personas y organismos, tal como se establece en los artículos 23 y 25;

e) garantizar la publicación y actualización de un registro de profesionales y organismos acreditados o reconocidos, tal como se establece en el artículo 20;

f) mantener y actualizar un registro de licencias, tal como se establece en el artículo 16, apartado 1, y en el artículo 22, apartado 1;

g) controlar el proceso de certificación de maquinistas, tal como se establece en el artículo 26;

h) realizar inspecciones, tal como se establece en el artículo 29;

i) establecer criterios nacionales para los examinadores, tal como se establece en el artículo 25, apartado 5.

La autoridad competente responderá rápidamente a las solicitudes de información y, en su caso, comunicará sin demora sus peticiones de información complementaria durante el proceso de elaboración de las licencias.

2. La autoridad competente no podrá delegar a terceros las tareas a que se refiere el apartado 1, letras c), g) e i).

3. Toda delegación de tareas se realizará de manera transparente y no discriminatoria, y no dará lugar a conflictos de intereses.

4. Cuando la autoridad competente delegue o contrate las tareas a que se refiere el apartado 1, letras a) o b), a una empresa ferroviaria, se deberá dar al menos una de las condiciones siguientes:

a) la empresa ferroviaria solo expide licencias a sus propios maquinistas;

b) la empresa ferroviaria no goza de exclusividad en el territorio de que se trate sobre ninguna de las tareas delegadas o contratadas.

5. Cuando la autoridad competente delegue o contrate sus tareas, los mandatarios o contratistas deberán observar, en el ejercicio de las mismas, las obligaciones que la presente Directiva impone a las autoridades competentes.

6. Cuando la autoridad competente delegue o contrate sus tareas, aplicará un sistema de control de la ejecución de las mismas y garantizará que se satisfacen las condiciones establecidas en los apartados 2, 4 y 5.

Artículo 20

Acreditación y reconocimiento

1. Una persona o entidad acreditada en virtud de la presente Directiva deberá serlo por un organismo de acreditación designado por el Estado miembro en cuestión. La acreditación se fundamentará en criterios de independencia, competencia e imparcialidad, como las normas europeas pertinentes de la serie EN 45 000, así como en la evaluación de un expediente presentado por el candidato en el que este justifique sus oportunas competencias.

2. Como opción distinta a la prevista en el apartado 1, un Estado miembro podrá disponer que una persona o entidad reconocida en virtud de la presente Directiva sea reconocida por la autoridad competente o por un organismo designado por el Estado miembro en cuestión. El reconocimiento se fundamentará en criterios de independencia, competencia e imparcialidad. No obstante, en casos en que se trate de una competencia especial muy infrecuente, se admitirá una excepción a esta norma previo dictamen positivo de la Comisión con arreglo al procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 32, apartado 2.

Los criterios de independencia no se aplicarán a los casos de formación contemplados en el artículo 23, apartados 5 y 6.

3. La autoridad competente garantizará la publicación y actualización de un registro de las personas y entidades que hayan sido acreditados o reconocidos con arreglo a la presente Directiva.

Artículo 21

Decisiones de la autoridad competente

1. La autoridad competente motivará sus decisiones.

2. La autoridad competente garantizará el establecimiento de un procedimiento de recurso administrativo que permita a la empresa y al maquinista pedir que se revise toda decisión con arreglo a la aplicación de la presente Directiva.

3. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para que las decisiones adoptadas por la autoridad competente se sometan a control judicial.

Artículo 22

Registros e intercambio de información

1. Las autoridades competentes se atendrán a las siguientes disposiciones:

a) llevarán un registro de todas las licencias concedidas, actualizadas, renovadas, modificadas, expiradas, suspendidas, retiradas o declaradas extraviadas, robadas o destruidas. Dicho registro contendrá los datos de cada licencia exigidos en el punto 4 del anexo I, localizables mediante el número nacional atribuido a cada maquinista. El registro deberá ser actualizado periódicamente;

b) facilitarán, previa solicitud razonada, información sobre la situación de dichas licencias a las autoridades competentes de los demás Estados miembros, la Agencia o la empresa de cualquier maquinista.

2. Las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras se atendrán a las siguientes disposiciones:

a) llevarán un registro, o garantizarán que se lleva un registro, de todos los certificados expedidos, actualizados, renovados, modificados, expirados, suspendidos, anulados o declarados extraviados, robados o destruidos. Dicho registro contendrá los datos de cada certificado exigidos en el punto 4 del anexo I, así como los relativos a las verificaciones periódicas previstas en el artículo 16. El registro deberá ser actualizado periódicamente;

b) colaborarán con la autoridad competente del Estado miembro en que estén domiciliadas para intercambiar información con la autoridad competente y proporcionar a esta última acceso a los datos necesarios;

c) facilitarán información sobre el contenido de los certificados a las autoridades competentes de los demás Estados miembros cuando así se lo requieran estos como consecuencia de sus actividades transnacionales.

3. El maquinista podrá acceder a sus propios datos conservados en los registros de la autoridad competente y de la empresa ferroviaria, así como obtener una copia previa solicitud.

4. Las autoridades competentes colaborarán con la Agencia para garantizar la interoperabilidad entre los registros establecidos en los apartados 1 y 2.

A tal fin, la Comisión aprobará, a más tardar el 4 de diciembre de 2008, sobre la base de un proyecto elaborado por la Agencia, los parámetros básicos de los registros, tales como los datos que deben consignarse, formato y protocolo de intercambio, derechos de acceso, duración de la retención de datos y procedimientos que deben seguirse en caso de quiebra. Estas medidas, destinadas a modificar los elementos no esenciales de la presente Directiva, completándola, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 32, apartado 3.

5. Las autoridades competentes, los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias se asegurarán de que los registros establecidos en los apartados 1 y 2, así como los modos de utilización de los mismos, se atienen a lo estipulado en la Directiva 95/46/CE.

6. La Agencia garantizará que el sistema introducido en virtud del apartado 2, letras a) y b), cumple lo estipulado en el Reglamento (CE) nº 45/2001.

CAPÍTULO VI

FORMACIÓN Y EXAMEN DE MAQUINISTAS

Artículo 23

Formación

1. La formación de los maquinistas constará de una parte relativa a la licencia que reflejará los conocimientos profesionales generales según se describen en el anexo IV, y de una parte relativa al certificado que reflejará los conocimientos profesionales específicos según se describen en los anexos V y VI.

2. El método de formación se ajustará a los criterios enunciados en el anexo III.

3. Los objetivos detallados de la formación se definen en el anexo IV para la licencia, y en los anexos V y VI para el certificado. Dichos objetivos detallados de formación podrán completarse mediante:

a) las ETI pertinentes adoptadas de acuerdo con la Directiva 96/48/CE o la Directiva 2001/16/CE. En este caso, la Comisión velará por la coherencia entre las ETI y los anexos IV, V y VI, o

b) los criterios propuestos por la Agencia en virtud del artículo 17 del Reglamento (CE) nº 881/2004. Estos criterios, destinados a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, completándola, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 32, apartado 3.

4. Con arreglo al artículo 13 de la Directiva 2004/49/CE, los Estados miembros velarán por que los aspirantes a maquinistas dispongan de un acceso equitativo y no discriminatorio a la formación necesaria para reunir las condiciones de obtención de la licencia y el certificado.

5. Las tareas de formación relacionadas con los conocimientos profesionales generales a que se refiere el artículo 11, apartado 4, los conocimientos lingüísticos a que se refiere el artículo 12 y los conocimientos profesionales sobre el material rodante a que se refiere el artículo 13, apartado 1, serán ejecutadas por personas u organismos acreditados o reconocidos con arreglo al artículo 20.

6. La formación relativa al conocimiento de la infraestructura a que se refiere el artículo 13, apartado 2, incluido el conocimiento de las líneas y el funcionamiento de las normas y procedimientos de explotación, será impartida por personas u organismos acreditados o reconocidos por el Estado miembro donde esté situada la infraestructura.

7. Por lo que respecta a la licencia, seguirá aplicándose el sistema general de reconocimiento de las cualificaciones profesionales establecido por la Directiva 2005/36/CE, para el reconocimiento de las cualificaciones profesionales de los maquinistas nacionales de un Estado miembro que hayan obtenido su título de formación en un tercer país.

8. Se establecerá un proceso de formación continua para garantizar el mantenimiento de las competencias del personal de conformidad con el punto 2, letra e), del anexo III de la Directiva 2004/49/CE.

Artículo 24

Gastos de formación

1. Los Estados miembros velarán por que se adopten las medidas necesarias para evitar que, en el caso de que un maquinista deje voluntariamente una empresa ferroviaria o a un administrador de infraestructuras por otra empresa ferroviaria o administrador de infraestructuras, la inversión realizada por aquellos para su formación beneficie de forma indebida a esta otra empresa ferroviaria o administrador de infraestructuras.

2. La aplicación del presente artículo será objeto de especial atención en el informe previsto en el artículo 33, en especial en lo que se refiere a la letra f).

Artículo 25

Exámenes

1. Los exámenes y examinadores destinados a comprobar las cualificaciones requeridas los establecerá:

a) para la parte relativa a la licencia, la autoridad competente, al establecer el procedimiento para la obtención de la licencia con arreglo al artículo 14, apartado 1;

b) para la parte relativa al certificado, la empresa ferroviaria o el administrador de infraestructuras, al establecer el procedimiento para la obtención del certificado con arreglo al artículo 15.

2. Los exámenes a que se refiere el apartado 1 serán efectuados por examinadores idóneos, acreditados o reconocidos de conformidad con el artículo 20, y se organizarán de manera que no puedan plantearse conflictos de intereses.

3. La evaluación del conocimiento de la infraestructura, incluido el conocimiento de las líneas y de las normas de explotación, será efectuada por personas u organismos acreditados o reconocidos por el Estado miembro en el que se halle la infraestructura de que se trate.

4. Los exámenes a que se refiere el apartado 1 se organizarán de manera que se evite cualquier conflicto de intereses, sin perjuicio de la posibilidad de que el examinador pueda pertenecer a la empresa ferroviaria o a la del administrador de infraestructuras que expida el certificado.

5. La designación de examinadores y el establecimiento de exámenes podrá realizarse con arreglo a criterios comunitarios fijados sobre la base de un proyecto elaborado por la Agencia. Estas medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, completándola, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 32, apartado 3. Por imperiosas razones de urgencia, la Comisión podrá recurrir al procedimiento de urgencia contemplado en el artículo 32, apartado 4.

En ausencia de dichos criterios comunitarios, las autoridades competentes definirán criterios nacionales.

6. Se fijarán exámenes teóricos y prácticos al término del curso de formación. La evaluación de la aptitud para la conducción se efectuará mediante pruebas de conducción en la red. Se podrán utilizar simuladores para comprobar la aplicación de las normas de explotación y el comportamiento del maquinista en situaciones particularmente difíciles.

CAPÍTULO VII

EVALUACIÓN

Artículo 26

Normas de calidad

Las autoridades competentes se asegurarán de que todas las actividades de formación, evaluación de competencias y actualización de licencias y certificados son objeto de control permanente en el marco de un sistema de normas de calidad. La presente disposición no se aplicará a las actividades ya contempladas en los sistemas de gestión de la calidad establecidos por las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras con arreglo a la Directiva 2004/49/CE.

Artículo 27

Evaluación independiente

1. En todos los Estados miembros se efectuará, a intervalos no superiores a cinco años, una evaluación independiente de los procedimientos de adquisición y evaluación de los conocimientos y competencias profesionales, así como del sistema de concesión de licencias y certificados. Esto no se aplicará a las actividades ya contempladas en los sistemas de gestión de la calidad establecidos por las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras con arreglo a la Directiva 2004/49/CE. La evaluación será realizada por personas cualificadas, las cuales no podrán estar dedicadas a las actividades en cuestión.

2. Los resultados de dicha evaluación independiente irán acompañados de documentos justificativos, y se comunicarán a la autoridad competente interesada. En su caso, los Estados miembros adoptarán las medidas oportunas para remediar las deficiencias reveladas.

CAPÍTULO VIII

OTROS MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN

Artículo 28

Informe relativo a otros miembros de la tripulación

1. La Agencia determinará, en un informe que presentará a más tardar el 4 de junio de 2009, y teniendo en cuenta las ETI sobre gestión y funcionamiento del tráfico desarrolladas por las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE, el perfil y los cometidos de los otros miembros de la tripulación que desempeñan tareas de importancia crucial para la seguridad y cuyas cualificaciones profesionales contribuyen consiguientemente a la seguridad ferroviaria, que deberían regularse a escala comunitaria mediante un sistema de licencias o certificados que podrá asemejarse al sistema establecido por la presente Directiva.

2. Sobre la base de dicho informe, la Comisión presentará, a más tardar el 4 de junio de 2010, un informe y, en su caso, una propuesta legislativa sobre un sistema de certificación para los otros miembros de la tripulación mencionados en el apartado 1.

CAPÍTULO IX

CONTROLES Y SANCIONES

Artículo 29

Controles realizados por la autoridad competente

1. La autoridad competente podrá verificar en todo momento a bordo de los trenes que circulen por el territorio sometido a su jurisdicción, que el maquinista está provisto de los documentos expedidos de conformidad con la presente Directiva.

2. No obstante las verificaciones a que se refiere el apartado 1, en caso de falta cometida en el lugar de trabajo, la autoridad competente podrá verificar si el maquinista en cuestión cumple los requisitos formulados en el artículo 13.

3. La autoridad competente podrá efectuar investigaciones sobre el cumplimiento de las disposiciones de la presente Directiva por parte de los maquinistas, empresas ferroviarias, administradores de infraestructuras, examinadores y centros de formación que desarrollen sus actividades en el territorio sometido a su jurisdicción.

4. Si una autoridad competente observa que el maquinista ha dejado de cumplir alguno de los requisitos exigidos, adoptará las siguientes medidas:

a) si se trata de una licencia expedida por la autoridad competente: la autoridad competente suspenderá la licencia. La suspensión será temporal o permanente, en función de la gravedad de los problemas creados para la seguridad ferroviaria. La autoridad competente comunicará inmediatamente su decisión motivada al maquinista y a la empresa para la que trabaje, sin perjuicio del derecho de recurso establecido en el artículo 21. Indicará el procedimiento que deba seguirse para recuperar la licencia;

b) si se trata de una licencia expedida por la autoridad competente de otro Estado miembro: la autoridad competente se pondrá en contacto con dicha autoridad para presentarle una solicitud motivada, bien de inspección suplementaria, bien de suspensión de licencia. La autoridad competente que presente la solicitud informará de ello a la Comisión y demás autoridades competentes. La autoridad que expidió la licencia de que se trate examinará la solicitud en un plazo de cuatro semanas y notificará su decisión al respecto a la otra autoridad. La autoridad que expidió la licencia comunicará también su decisión a la Comisión y demás autoridades competentes. La autoridad competente podrá prohibir a un maquinista que opere en el territorio sometido a su jurisdicción a la espera de la notificación de la decisión de la autoridad emisora;

c) si se trata del certificado: la autoridad competente se pondrá en contacto con el organismo emisor para solicitarle, bien que lleve a cabo una inspección suplementaria, bien que proceda a la suspensión del certificado. El organismo emisor adoptará las medidas adecuadas y se las comunicará a la autoridad competente en un plazo de cuatro semanas. La autoridad competente podrá prohibir a un maquinista que opere en el territorio sometido a su jurisdicción a la espera del informe del organismo emisor e informará sobre este particular a la Comisión y demás autoridades competentes.

En cualquier caso, si la autoridad competente considera que un maquinista supone una amenaza grave para la seguridad ferroviaria, adoptará inmediatamente las medidas necesarias, como, por ejemplo, pedir al administrador de infraestructuras que detenga el tren y prohibir al maquinista operar en el territorio sometido a su jurisdicción tanto tiempo como sea necesario. Comunicará esta decisión a la Comisión y demás autoridades competentes.

En todos los casos, la autoridad competente o el organismo designado al respecto actualizará el registro contemplado en el artículo 22.

5. Si una autoridad competente considera que una decisión adoptada por una autoridad competente de otro Estado miembro al amparo del apartado 4 incumple los criterios pertinentes, someterá el asunto a la Comisión, la cual emitirá un dictamen en el plazo de tres meses. De ser necesario, se propondrán medidas correctoras al Estado miembro interesado. En caso de desacuerdo o litigio se someterá la cuestión al Comité a que se refiere el artículo 32, apartado 1, y la Comisión adoptará las medidas necesarias con arreglo al procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 32, apartado 2. Un Estado miembro podrá mantener la prohibición de que circule en su territorio el maquinista con arreglo al apartado 4 hasta que haya concluido el asunto de conformidad con el presente apartado.

Artículo 30

Sanciones

Sin perjuicio de otras sanciones o procedimientos establecidos por la presente Directiva, los Estados miembros determinarán el régimen de sanciones aplicable a las infracciones de las disposiciones nacionales adoptadas en aplicación de la presente Directiva, y adoptarán todas las medidas necesarias para asegurar su aplicación. Estas sanciones deberán ser efectivas, proporcionadas, no discriminatorias y disuasorias. Los Estados miembros notificarán esas disposiciones a la Comisión a más tardar en la fecha mencionada en el artículo 36, apartado 1, párrafo primero, así como, a la mayor brevedad, toda ulterior modificación de las mismas.

CAPÍTULO X

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 31

Adaptación de los anexos

1. Las medidas destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, adaptando los anexos al progreso técnico y científico, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 32, apartado 3. Por imperiosas razones de urgencia, la Comisión podrá aplicar el procedimiento de urgencia contemplado en el artículo 32, apartado 4.

2. Cuando las adaptaciones afecten a la salud y a las condiciones de seguridad, o a las competencias profesionales, la Comisión garantizará que se consulta a los interlocutores sociales antes de la preparación de dichas adaptaciones.

Artículo 32

Comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité establecido por el artículo 21 de la Directiva 96/48/CE.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

El plazo contemplado en el artículo 5, apartado 6, de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en tres meses.

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 *bis*, apartados 1 a 4, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

4. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 *bis*, apartados 1, 2, 4 y 6, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

Artículo 33

Informe

La Agencia llevará a cabo una evaluación del desarrollo de la certificación de los maquinistas en virtud de la presente Directiva. En un plazo que finalizará cuatro años a partir de la fecha de adopción de los parámetros básicos de los registros, según lo previsto en el artículo 22, apartado 4, presentará a la Comisión un informe en el que, si procede, propondrá mejoras del sistema en lo que respecta a:

a) los procedimientos de concesión de licencias y certificados;

b) la acreditación de centros de formación y examinadores;

c) los sistemas de calidad aplicados por las autoridades competentes;

d) el reconocimiento mutuo de certificados;

e) la adecuación de los requisitos especificados en los anexos IV, V, y VI en relación con la estructura de mercado y con las categorías mencionadas en el artículo 4, apartado 2, letra a);

f) la interconexión de los registros y la movilidad en el mercado de trabajo.

Además, en su informe la Agencia podrá, si procede, recomendar medidas sobre el examen teórico y práctico de los conocimientos profesionales de los solicitantes del certificado armonizado para el material rodante y la infraestructura correspondiente.

La Comisión tomará las medidas pertinentes atendiendo a esas recomendaciones; en su caso, propondrá modificaciones de la presente Directiva.

Artículo 34

Utilización de tarjetas inteligentes

La Agencia evaluará a más tardar el 4 de diciembre de 2012 la posibilidad de utilizar una tarjeta inteligente que combine la licencia y los certificados previstos en el artículo 4 e incluirá un análisis de coste y beneficio.

Las medidas destinadas a modificar los elementos no esenciales de la presente Directiva relativas a las especificaciones técnicas y funcionales de la tarjeta inteligente se adoptarán sobre la base de un proyecto elaborado por la Agencia y con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 32, apartado 3.

Si la introducción de la tarjeta inteligente no lleva consigo ningún cambio de la presente Directiva o de sus anexos, las especificaciones de dicha tarjeta se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 32, apartado 2.

Artículo 35

Cooperación

Los Estados miembros se prestarán asistencia mutua en la aplicación del presente Directiva. Las autoridades competentes cooperarán durante esta fase de aplicación.

La Agencia apoyará esta cooperación y organizará las reuniones pertinentes con los representantes de las autoridades competentes.

Artículo 36

Aplicación

1. Los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva antes del 4 de diciembre de 2009. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de dicha referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva. La Comisión informará de ello a los demás Estados miembros.

3. Chipre y Malta quedarán exentos de la obligación de adaptar su legislación para dar cumplimiento a la presente Directiva, mientras no dispongan de un sistema ferroviario en sus respectivos territorios.

Artículo 37

Aplicación progresiva y períodos transitorios

La presente Directiva se aplicará progresivamente como se indica a continuación:

1) los registros establecidos en el artículo 22 se crearán en los dos años posteriores a la adopción de los parámetros básicos establecidos en el artículo 22, apartado 4;

2) a) en el plazo de dos años a partir de la adopción de los parámetros básicos de los registros contemplados en el artículo 22, apartado 4, se expedirán, con arreglo a la presente Directiva, certificados o licencias a los maquinistas que realicen servicios transfronterizos, servicios de cabotaje o servicios de transporte de mercancías en otro Estado miembro, o que trabajen en al menos dos Estados miembros, sin perjuicio de lo dispuesto en el punto 3.

A partir de esa misma fecha, todos los maquinistas que realicen los servicios arriba mencionados, incluidos aquellos que no hayan recibido todavía licencia o certificación de conformidad con la presente Directiva, cumplirán las verificaciones periódicas contempladas en el artículo 16;

b) en el plazo de dos años a partir de la creación de los registros contemplados en el punto 1, todas las nuevas licencias y certificados se expedirán de conformidad con la presente Directiva, sin perjuicio de lo dispuesto en el punto 3;

c) en el plazo de siete años a partir de la creación de los registros contemplados en el punto 1, todos los maquinistas estarán en posesión de licencias y certificados de conformidad con la presente Directiva. Los organismos emisores tendrán en cuenta todas las competencias profesionales ya adquiridas por cada maquinista de modo que este requisito no genere cargas administrativas y financieras innecesarias. En la medida de lo posible, se deberán mantener los derechos de conducción concedidos anteriormente al maquinista. No obstante, los organismos emisores podrán decidir, respecto de determinados maquinistas o grupos de maquinistas, según proceda, que son necesarios exámenes y/o formación adicionales para obtener licencias y/o certificados con arreglo a lo dispuesto en la presente Directiva;

3) los maquinistas que estuvieran autorizados a conducir de conformidad con las disposiciones aplicables con anterioridad a la aplicación del punto 2, letras a) o b), podrán seguir realizando sus actividades profesionales en virtud de sus derechos y sin aplicar la presente Directiva durante un plazo de hasta siete años después de la creación de los registros previstos en el punto 1.

Los aprendices que, con anterioridad a la aplicación del punto 2, letras a) o b), hubieran iniciado un programa de educación y formación aprobado, o un curso de formación aprobado, podrán obtener certificación de los Estados miembros de conformidad con las disposiciones nacionales existentes.

Respecto de los maquinistas y aprendices a que se refiere el presente párrafo, la autoridad o autoridades competentes interesadas podrán conceder, en casos excepcionales, excepciones a los requisitos médicos establecidos en el anexo II. La validez de una licencia expedida con tal excepción estará limitada al territorio del Estado miembro de que se trate;

4) las autoridades competentes, las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras garantizarán que las verificaciones periódicas correspondientes a las previstas en el artículo 16 se apliquen gradualmente a los maquinistas que no estén en posesión de licencias o certificados de conformidad con la presente Directiva;

5) cuando un Estado miembro lo solicite, la Comisión pedirá a la Agencia, en consulta con ese Estado miembro, que lleve a cabo un análisis de coste y beneficio de la aplicación de las disposiciones de la presente Directiva a los maquinistas que realicen sus actividades exclusivamente en el territorio de dicho Estado miembro. El análisis de coste y beneficio se referirá a un período de diez años. Dicho análisis de coste y beneficio se remitirá a la Comisión en los dos años posteriores a la creación de los registros previstos en el punto 1.

Si dicho análisis de coste y beneficio revela que los costes de la aplicación de las disposiciones recogidas en la presente Directiva a dichos maquinistas superan los beneficios, la Comisión, de acuerdo con el procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 32, apartado 2, tomará, en un plazo de seis meses tras la presentación de los resultados del análisis de coste y beneficio, una decisión por la cual lo dispuesto en el punto 2, letras b) y c), del presente artículo no se aplicará a dichos maquinistas durante un período de al menos diez años en el territorio del Estado miembro de que se trate.

Como mínimo 24 meses antes de que expire dicho período de exención temporal, la Comisión, teniendo en cuenta los aspectos pertinentes de la evolución del sector ferroviario en el Estado miembro de que se trate, solicitará a la Agencia, de acuerdo con el procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 32, apartado 2, que lleve a cabo otro análisis de coste y beneficio, que habrá de remitirse a la Comisión como mínimo 12 meses antes de que expire dicho período de exención temporal. La Comisión tomará una decisión de acuerdo con el procedimiento descrito en el segundo párrafo del presente punto.

Artículo 38

Entrada en vigor

La presente Directiva entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 39

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Estrasburgo, el 23 de octubre de 2007.

Por el Parlamento Europeo	*Por el Consejo*
El Presidente	*El Presidente*
H.-G. PÖTTERING	M. LOBO ANTUNES

ANEXO I

MODELO COMUNITARIO DE LICENCIA Y CERTIFICADO ARMONIZADO COMPLEMENTARIO

1. CARACTERÍSTICAS DE LA LICENCIA

Las características físicas de la licencia de maquinista se atendrán a las normas ISO 7810 e ISO 7816-1.

La tarjeta deberá ser de policarbonato.

Los métodos de verificación de las características del permiso de conducción que permitan garantizar su conformidad con las normas internacionales se ajustarán a la norma ISO 10373.

2. CONTENIDO DE LA LICENCIA

La cara anterior de la licencia contendrá los siguientes elementos:

a) la mención «licencia de maquinista» impresa en caracteres gruesos en la lengua o lenguas del Estado miembro emisor;

b) el nombre del Estado miembro emisor;

c) el signo distintivo del Estado miembro emisor según el código ISO 3166, impreso en negativo en rectángulo azul y rodeado de 12 estrellas amarillas;

d) los datos específicos de la licencia expedida, numerados del siguiente modo:

i) apellidos del titular,

ii) nombre del titular,

iii) fecha y lugar de nacimiento del titular,

iv) — fecha de expedición de la licencia,

— fecha de expiración de la validez administrativa de la licencia,

— designación de la autoridad emisora,

— número de referencia asignado por el empleador al empleado (opcional),

v) número de la licencia que da acceso a los datos del registro nacional,

vi) fotografía del titular,

vii) firma del titular,

viii) residencia permanente o dirección postal del titular (facultativo);

e) la mención «Modelo de las Comunidades Europeas» en la lengua o lenguas del Estado miembro emisor y la mención «Licencia de conducción de trenes» en las demás lenguas de la Comunidad, impresas en amarillo para constituir el fondo del permiso;

f) colores de referencia:

— azul: Pantone Reflex Blue,

— amarillo: Pantone Yellow;

g) información complementaria, o restricciones médicas de uso impuestas por una autoridad competente conforme al anexo II, en código.

Los códigos los determinará la Comisión con arreglo al procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 32, apartado 2, y basándose en una recomendación de la Agencia.

3. CERTIFICADO

El certificado contendrá los siguientes elementos:

a) apellidos del titular;

b) nombre del titular;

c) fecha y lugar de nacimiento del titular;

d) — fecha de expedición del certificado,

— fecha de expiración de la validez administrativa del certificado,

— designación de la autoridad emisora,

— número de referencia asignado por el empleador al empleado (opcional);

e) número del certificado que da acceso a los datos del registro nacional;

f) fotografía del titular;

g) firma del titular;

h) residencia permanente o dirección postal del titular (facultativo);

i) nombre y dirección de la empresa ferroviaria o administrador de infraestructuras por cuenta del cual el maquinista está autorizado a conducir;

j) categoría en que el titular tiene derecho a conducir;

k) tipo o tipos de material rodante que el titular está autorizado a conducir;

l) infraestructuras por las que el titular está autorizado a conducir;

m) eventuales menciones adicionales o restrictivas;

n) conocimientos lingüísticos.

4. DATOS MÍNIMOS QUE FIGURARÁN EN LOS REGISTROS NACIONALES

a) Datos relativos a la licencia:

todos los datos que figuran en la licencia más los relativos a la comprobación de los requisitos establecidos en los artículos 11 y 16.

b) Datos relativos al certificado:

todos los datos que figuran en la licencia más los relativos a la comprobación de los requisitos establecidos en los artículos 12, 13 y 16.

ANEXO II

REQUISITOS MÉDICOS

1. REQUISITOS GENERALES

1.1. Los maquinistas no deberán padecer enfermedad ni tomar medicación, drogas o sustancias que puedan provocar los siguientes efectos:

— pérdida repentina de conciencia,

— disminución de la atención o concentración,

— incapacidad repentina,

— pérdida de equilibrio o coordinación,

— limitación significativa de la movilidad.

1.2. Visión

Los maquinistas cumplirán los siguientes requisitos en relación con su capacidad visual:

— agudeza visual lejana, con o sin corrección: 1,0; mínimo 0,5 para el ojo de menor visión,

— lentillas correctoras máximas: hipermetropía + 5, miopía − 8. Se autorizarán excepciones en casos especiales y tras dictamen de un oftalmólogo. La decisión última corresponderá al médico,

— visión próxima e intermedia: suficiente, con o sin corrección,

— se autorizan las lentes de contacto y las gafas siempre que sean sometidas al control periódico de un especialista,

— visión de colores normal: utilización de una prueba reconocida, como la de Ishihara, complementada con otra prueba reconocida, en caso necesario,

— campo de visión: completo,

— visión por los dos ojos: efectiva. No es necesaria en personas con adaptación adecuada y una experiencia de compensación suficiente. Únicamente en caso de pérdida de la visión binocular una vez iniciado el trabajo,

— visión binocular: efectiva,

— reconocimiento de señales de los colores: la prueba deberá basarse en el reconocimiento de colores por separado y no de diferencias relativas,

— sensibilidad al contraste: buena,

— ausencia de enfermedades degenerativas del ojo,

— solo se permitirán implantes oculares, queratomías y queratectomías a condición de que sean objeto de reconocimiento a intervalos anuales o según la periodicidad decidida por el médico,

— capacidad de resistencia al deslumbramiento,

— no están autorizadas las lentes de contacto de color ni las lentes fotocromáticas. Se autorizan las lentes con filtro UV.

1.3. Requisitos relativos a la audición y la conversación

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.

Los siguientes valores deberán ser considerados como referencia:

— la pérdida auditiva no deberá ser superior a 40 dB a 500 y 1 000 Hz,

— la pérdida auditiva no deberá ser superior a 45 dB a 2 000 Hz para el oído de peor conducción aérea,

— ninguna anomalía del sistema vestibular,

— ningún problema crónico de lenguaje (dada la necesidad de intercambiar mensajes en voz alta y clara),

— en casos especiales se permitirá el uso de aparatos auditivos.

1.4. Embarazo

El embarazo deberá ser considerado causa provisional de exclusión del maquinista en casos de mala tolerancia o patología. Deberán aplicarse las disposiciones legales de protección de las maquinistas embarazadas.

2. CONTENIDOS MÍNIMOS DEL RECONOCIMIENTO PREVIO A LA DESIGNACIÓN

2.1. Reconocimientos médicos

— Reconocimiento médico general.

— Examen de funciones sensoriales (visión, audición, percepción de colores).

— Análisis de sangre y orina, con búsqueda, entre otras cosas, de la diabetes mellitus, en la medida en que sean necesarios para valorar la aptitud física del candidato.

— Electrocardiograma (ECG) en reposo.

— Detección de sustancias psicotrópicas como drogas ilícitas o tratamiento médico psicotrópico y consumo de alcohol que cuestionen la aptitud para el trabajo.

— Cognitivos: atención y concentración, memoria, capacidad de percepción, razonamiento.

— Comunicación.

— Psicomotores: rapidez de reacción, coordinación gestual.

2.2. Exámenes laborales psicológicos

El objetivo de los exámenes laborales psicológicos es ayudar en la designación y gestión del personal. En la determinación del contenido de la evaluación psicológica, el examen deberá evaluar que el solicitante para maquinista no ha revelado deficiencias laborales psicológicas, en particular en aptitudes operativas o en cualquier factor pertinente de la personalidad que puedan afectar a la ejecución segura de sus funciones.

3. RECONOCIMIENTOS PERIÓDICOS TRAS LA DESIGNACIÓN

3.1. Frecuencia

Los reconocimientos médicos (aptitud física) deberán tener lugar por lo menos cada tres años hasta la edad de 55 años y a partir de entonces una vez al año.

Además de esta frecuencia, el médico acreditado o reconocido según el artículo 20 prescribirá exámenes más frecuentes si así lo exige el estado de salud del miembro del personal.

Sin perjuicio del artículo 16, apartado 1, se realizará un reconocimiento médico adecuado cuando haya motivos para pensar que un titular de licencia o de certificado ya no cumple los requisitos médicos establecidos en el punto 1 del anexo II.

La aptitud física será verificada periódicamente, así como después de un accidente laboral y de un período de ausencia como consecuencia de un accidente con víctimas. El médico acreditado o reconocido según el artículo 20 podrá decidir efectuar un reconocimiento médico complementario, en especial tras una baja por enfermedad de 30 días. El empleador podrá solicitar al médico acreditado o reconocido según el artículo 20 que verifique la aptitud física del maquinista si este ha debido ser retirado del servicio por razones de seguridad.

3.2. Contenido mínimo del reconocimiento médico periódico

Si el maquinista satisface los criterios exigidos para el reconocimiento efectuado antes del nombramiento, los reconocimientos periódicos deberán incluir como mínimo:

— reconocimiento médico general,

— examen de funciones sensoriales (visión, audición, percepción de colores),

— análisis de sangre y orina para la detección de diabetes mellitus y otros estados que indique el examen clínico,

— detección de drogas cuando estén indicadas por motivos clínicos.

Además, se realizará un ECG en reposo a los maquinistas mayores de 40 años.

ANEXO III

MÉTODO DE FORMACIÓN

Es necesario un correcto equilibrio entre la formación teórica (aula y demostraciones) y práctica (experiencia de trabajo, conducción con supervisión y conducción sin supervisión en vías cerradas al tráfico con fines de formación).

Se acepta la formación asistida por ordenador para el aprendizaje individual de las normas de explotación, situaciones de señalización, etc.

La utilización de simuladores, aunque no es obligatoria, puede ser provechosa para la formación efectiva de los maquinistas; es especialmente útil para adiestrarse en condiciones de trabajo anómalas o en normas que se aplican con poca frecuencia. Tiene la ventaja particular de hacer posible una capacidad de aprendizaje activo respecto de circunstancias en las que no es posible adiestrarse en el mundo real. En principio, se deberán utilizar simuladores de última generación.

Por lo que respecta a la adquisición de conocimientos sobre una línea, hay que incentivar el sistema en que un maquinista va acompañado por otro maquinista durante un número adecuado de trayectos, tanto de día como de noche, a lo largo de dicha línea. Como método de formación alternativo se pueden utilizar, entre otros, grabaciones de los itinerarios realizadas desde la cabina del maquinista.

ANEXO IV

CONOCIMIENTOS PROFESIONALES GENERALES Y PRESCRIPCIONES RELATIVAS A LA LICENCIA

La formación general aspira a los siguientes objetivos:

— adquisición de conocimientos y práctica de técnicas ferroviarias, en particular los principios de seguridad y el espíritu en que se basa la normativa en materia de explotación,

— adquisición de conocimientos y práctica sobre los riesgos relacionados con la explotación ferroviaria y los medios para controlarlos,

— adquisición de conocimientos y práctica sobre los principios rectores de uno o varios modos de explotación,

— adquisición de conocimientos y práctica sobre los trenes, su composición y los requisitos técnicos de las máquinas motrices, vagones, coches y demás material rodante.

En particular, el maquinista debe poder:

— entender las condiciones concretas del ejercicio del oficio de maquinista, su interés y sus exigencias tanto en el plano profesional como personal (jornadas de trabajo dilatadas, ausencia del domicilio, etc.),

— aplicar las reglas de seguridad del personal,

— identificar el material rodante,

— conocer y aplicar con precisión un método de trabajo,

— identificar los distintos documentos de referencia y aplicación (Manual de procedimientos y Libro de itinerarios, tal como se definen en las ETI «Explotación», Manual de conducción, Guía de reparación de averías, etc.),

— aprender comportamientos que sean compatibles con el desempeño de responsabilidades esenciales de seguridad,

— conocer la existencia de procedimientos aplicables en caso de accidente con víctimas,

— distinguir los riesgos relacionados con la explotación ferroviaria en general,

— conocer la existencia de los diversos principios de la seguridad de la circulación,

— aplicar los principios básicos de la electrotecnia.

ANEXO V

CONOCIMIENTOS PROFESIONALES SOBRE EL MATERIAL RODANTE Y REQUISITOS RELATIVOS AL CERTIFICADO

Al término de la formación específica relativa al material rodante, el maquinista deberá poder realizar satisfactoriamente las siguientes tareas.

1. PRUEBAS Y VERIFICACIONES PRESCRITAS ANTES DE LA SALIDA

El maquinista debe poder:

— procurarse la documentación y equipo necesarios,

— comprobar las prestaciones de la unidad motriz,

— comprobar las indicaciones que figuren en los documentos a bordo de la unidad motriz,

— asegurarse, realizando las pruebas y comprobaciones previstas, de que la unidad motriz está en condiciones de asegurar el remolque del tren, y de que funcionan los dispositivos de seguridad,

— comprobar la disponibilidad y operatividad de los equipos de protección y seguridad obligatorios con anterioridad a los relevos de locomotora e inicios de viaje,

— realizar las operaciones corrientes de mantenimiento preventivo.

2. CONOCIMIENTO DEL MATERIAL RODANTE

Para conducir la unidad motriz, el maquinista debe conocer la totalidad de los sistemas de mando e indicadores puestos a su disposición, en particular los relacionados con:

— la tracción,

— el frenado,

— los dispositivos relacionados con la seguridad de la circulación.

Para poder detectar y localizar una anomalía del material rodante, señalarla y determinar las condiciones de reanudación de la marcha así como, en determinados casos, efectuar una intervención, el maquinista debe conocer:

— las estructuras mecánicas,

— los órganos de suspensión y conexión,

— los órganos de rodadura,

— los equipos de seguridad,

— los depósitos de combustible, dispositivos de alimentación de combustible y órganos de escape,

— el dispositivo de marcado, que figura en el interior y en el exterior del material, especialmente los símbolos utilizados para el transporte de mercancías peligrosas,

— los sistemas de registro de viajes,

— los sistemas eléctricos y neumáticos,

— los órganos de captación y circuitos de alta tensión,

— los medios de comunicación (radio suelo-tren, etc.),

— los planes de viaje,

— los elementos que constituyen el material rodante, su función y los dispositivos particulares del material remolcado, en especial el sistema de parada del tren por descompresión del circuito general de frenado,

— los órganos de frenado,

— los elementos particulares de las unidades motrices,

— el mecanismo de tracción, los motores y las transmisiones.

3. PRUEBAS DE FRENADO

El maquinista debe ser capaz de:

— verificar y calcular, antes de la salida del tren, que la potencia de frenado de este corresponde a la potencia de frenado prescrita para la línea en los documentos de los vehículos,

— verificar el funcionamiento de los diversos componentes del sistema de frenado de la unidad motriz y del tren, según proceda, antes de toda puesta en movimiento, en la puesta en servicio y en marcha.

4. TIPO DE MARCHA Y VELOCIDAD MÁXIMA DEL TREN EN FUNCIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS DE LA LÍNEA

El maquinista debe ser capaz de:

— tener en cuenta las informaciones que se le transmitan antes de toda salida,

— determinar el tipo de marcha y la velocidad límite del tren en función de variables como las limitaciones de velocidad, condiciones meteorológicas o modificaciones de la señalización.

5. CONDUCCIÓN DEL TREN DE FORMA QUE NO SE DETERIOREN LAS INSTALACIONES NI LOS VEHÍCULOS

El maquinista debe ser capaz de:

— utilizar todos los dispositivos de mando y control que estén a su disposición, según las reglas aplicables,

— arrancar el tren respetando las limitaciones relativas a la adherencia y la potencia,

— utilizar el freno para reducir la velocidad y detener el tren, respetando el material rodante y las instalaciones.

6. ANOMALÍAS

El maquinista debe:

— poder estar atento a los acontecimientos inusuales relacionados con la conducción del tren,

— ser capaz de inspeccionar el tren e identificar los indicadores de anomalías, diferenciarlos y reaccionar según su importancia respectiva, e intentar solucionarlas privilegiando en todos los casos la seguridad de la circulación ferroviaria y las personas,

— conocer los medios de protección y comunicación disponibles.

7. INCIDENTES Y ACCIDENTES DE EXPLOTACIÓN, INCENDIOS Y ACCIDENTES CON VÍCTIMAS

El maquinista debe:

— ser capaz de tomar las disposiciones de protección y alerta en caso de accidente con víctimas a bordo del tren,

— ser capaz de determinar si el tren transporta mercancías peligrosas e identificarlas sobre la base de la documentación del tren y la lista de vagones,

— conocer los procedimientos de evacuación de un tren en caso de emergencia.

8. CONDICIONES DE REANUDACIÓN DE LA MARCHA DESPUÉS DE UN INCIDENTE QUE AFECTE AL MATERIAL RODANTE

Después de un incidente, el maquinista debe ser capaz de evaluar si el material puede seguir circulando y en qué condiciones, de tal forma que notifique esas condiciones lo antes posible al administrador de infraestructuras.

El maquinista debe ser capaz de determinar si es necesaria la evaluación de un perito antes de que el tren pueda reanudar la marcha.

9. INMOVILIZACIÓN DEL TREN

El maquinista debe ser capaz de tomar las medidas necesarias para evitar que el tren, o partes del tren, se pongan en marcha o en movimiento intempestivamente, incluso en las condiciones más desfavorables.

Además, el maquinista debe conocer medidas para detener un tren, o partes de un tren, en caso de que se pusieran en movimiento intempestivamente.

ANEXO VI

CONOCIMIENTOS PROFESIONALES SOBRE LAS INFRAESTRUCTURAS Y REQUISITOS RELATIVOS AL CERTIFICADO

Materias relacionadas con las infraestructuras

1. PRUEBAS DE FRENADO

El maquinista debe ser capaz de verificar y calcular, antes de la salida del tren, que la potencia de frenado de este corresponde a la potencia de frenado prescrita para la línea en los documentos de los vehículos.

2. TIPO DE MARCHA Y VELOCIDAD MÁXIMA DEL TREN EN FUNCIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS DE LA LÍNEA

El maquinista debe ser capaz de:

— enterarse de las informaciones que se le transmitan, tales como las limitaciones de velocidad o modificaciones eventuales de la señalización,

— determinar el tipo de marcha y la velocidad límite del tren en función de las características de la línea.

3. CONOCIMIENTO DE LA LÍNEA

El maquinista debe ser capaz de prever y reaccionar correctamente en términos de seguridad y de otros aspectos funcionales, como la puntualidad y los aspectos económicos. En consecuencia, habrá de conocer bien las líneas e instalaciones ferroviarias que recorra, así como, llegado el caso, los itinerarios alternativos convenidos.

Son importantes los siguientes aspectos:

— las condiciones de explotación (cambios de vía, circulación en un solo sentido, etc.),

— la realización de un itinerario y la consulta de los documentos correspondientes,

— la determinación de las vías utilizables para el tipo de circulación considerado,

— las normas de tráfico aplicables y el significado del sistema de señalización,

— el régimen de explotación,

— el sistema de bloqueo y reglamentación asociada,

— nombre, situación y localización a distancia de estaciones y puestos de explotación, a fin de prever la conducción,

— la señalización de transición entre los distintos sistemas de explotación o alimentación de energía,

— las velocidades máximas para las distintas categorías de trenes conducidos por el agente,

— los perfiles topográficos,

— las condiciones particulares de frenado, tales como las aplicables en líneas de fuerte pendiente,

— las particularidades de explotación: señales o paneles específicos, condiciones de salida, etc.

4. NORMAS DE SEGURIDAD

El maquinista debe ser capaz de:

— poner los trenes en marcha solamente si se reúnen las condiciones reglamentarias (horario, orden o señal de salida, apertura de señales, etc.),

— observar la señalización (lateral o en cabina), descodificarla sin dudas ni errores y llevar a cabo las acciones prescritas,

— circular con total seguridad según los modos particulares de explotación: aplicación de dichos modos cuando se reciba la orden correspondiente, limitación temporal de velocidad, circulación en sentido inverso al normal, autorización de rebasar señales cerradas, maniobras, evoluciones, circulación por vía de obras, etc.,

— observar las paradas que estén previstas en el horario o hayan sido ordenadas, y efectuar si procede las operaciones de servicio de viajeros en las mismas, especialmente la apertura y cierre de puertas.

5. CONDUCCIÓN DEL TREN

El maquinista debe ser capaz de:

— conocer en todo momento su situación en la línea por la que circula,

— utilizar el freno para reducir la velocidad y detener el tren, respetando el material rodante y las instalaciones,

— regular la marcha del tren con arreglo al horario y las eventuales consignas de ahorro de energía, teniendo en cuenta las características de la unidad motriz, el tren, la línea y el entorno.

6. ANOMALÍAS

El maquinista debe ser capaz de:

— estar atento, en la medida en que la conducción del tren lo permita, a los acontecimientos inusuales relacionados con la infraestructura y el entorno: señales, vía, alimentación de energía, pasos a nivel, alrededores de la vía, otras circulaciones,

— conocer las distancias precisas para respetar obstáculos,

— notificar lo antes posible al administrador de infraestructuras el lugar y naturaleza de las anomalías constatadas, asegurándose de ser bien interpretado por su interlocutor,

— tener en cuenta la infraestructura, cuidar o hacer que se vele por la seguridad de la circulación de personas siempre que sea necesario.

7. INCIDENTES Y ACCIDENTES DE EXPLOTACIÓN, INCENDIOS Y ACCIDENTES CON VÍCTIMAS

El maquinista debe ser capaz de:

— adoptar las disposiciones de protección y alerta en caso de accidente con víctimas,

— determinar el punto de parada del tren tras un incendio y, si procede, facilitar la evacuación de los viajeros,

— facilitar en cuanto sea posible los datos pertinentes sobre el incendio, si no ha podido dominarlo él mismo,

— notificar cuanto antes dichas condiciones al administrador de infraestructuras,

— evaluar si la infraestructura permite que continúe la marcha del vehículo y en qué condiciones.

8. PRUEBA LINGÜÍSTICA

Los maquinistas que deban comunicarse con el administrador de infraestructuras sobre cuestiones esenciales relacionadas con la seguridad deberán poseer la necesaria competencia lingüística en el idioma indicado por este. Dicha competencia lingüística deberá permitirles comunicarse de manera activa y eficaz en situaciones tanto rutinarias como adversas y de emergencia.

Deberán poder emplear los mensajes y el método de comunicación especificados en las ETI «Explotación». Los maquinistas deberán ser capaces de comunicarse conforme al nivel 3 del siguiente cuadro:

Nivel lingüístico y de comunicación

La competencia oral en una lengua se puede subdividir en cinco niveles:

Nivel	Descripción
5	— puede adaptar su manera de hablar a cualquier interlocutor — puede exponer una opinión — puede negociar — puede persuadir — puede asesorar
4	— puede hacer frente a situaciones totalmente imprevistas — puede hacer suposiciones — puede expresar una opinión razonada
3	— puede hacer frente a situaciones concretas en que exista un elemento imprevisto — puede describir — puede mantener una conversación sencilla
2	— puede hacer frente a situaciones concretas sencillas — puede hacer preguntas — puede contestar a preguntas
1	— puede hablar utilizando frases memorizadas

ANEXO VII

FRECUENCIA DE LOS EXÁMENES

La frecuencia mínima de las verificaciones periódicas se realizará como sigue:

a) conocimientos lingüísticos (solamente para los hablantes que no sean nativos): cada tres años o después de una ausencia de más de un año;

b) conocimiento de las infraestructuras (incluido el conocimiento de las líneas y de las normas de explotación): cada tres años o después de una ausencia de más de un año de la línea pertinente;

c) conocimiento del material rodante: cada tres años.