Este texto es exclusivamente un instrumento de documentación y no surte efecto jurídico. Las instituciones de la UE no asumen responsabilidad alguna por su contenido. Las versiones auténticas de los actos pertinentes, incluidos sus preámbulos, son las publicadas en el Diario Oficial de la Unión Europea, que pueden consultarse a través de EUR-Lex. Los textos oficiales son accesibles directamente mediante los enlaces integrados en este documento

►**B**

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

(DO L 315 de 3.12.2007, p. 51)

Modificada por:

		Diario Oficial		
		nº	página	fecha
►**M1**	Directiva 2014/82/UE de la Comisión de 24 de junio de 2014	L 184	11	25.6.2014
►**M2**	Directiva (UE) 2016/882 de la Comisión de 1 de junio de 2016	L 146	22	3.6.2016
►**M3**	Reglamento (UE) 2019/554 de la Comisión de 5 de abril de 2019	L 97	1	8.4.2019

▼B

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

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.

▼B

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;

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

▼B

h) «Agencia»: la Agencia Ferroviaria Europea, creada en virtud del Reglamento (CE) nº 881/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo ([1]);

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;

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

▼B

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.

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.

▼B

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.

▼B

Sección I

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.

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

▼B

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.

▼B

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.

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.

▼B

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;

▼B

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.

▼B

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

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.

▼B

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.

▼B

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.

▼B

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.

▼B

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.

▼B

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.

▼B

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.

▼B

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;

▼B

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;

▼B

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.

▼B

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;

▼B

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.

▼B

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,

▼M1

— visión por los dos ojos: efectiva,

▼B

— 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,

▼B

— 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.

▼B

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.

▼B

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.

▼M1

ANEXO IV

CONOCIMIENTOS PROFESIONALES GENERALES Y PRESCRIPCIONES RELATIVAS A LA LICENCIA

El objetivo de la «formación general» es proporcionar las competencias «generales» en todos los aspectos pertinentes para la profesión de maquinista. La formación general se centrará en los conocimientos básicos y los principios aplicables con independencia del tipo y la naturaleza del material rodante o la infraestructura. Puede organizarse sin ejercicios prácticos.

Las competencias respecto a tipos específicos de material rodante o respecto a normas y técnicas de seguridad y de explotación para infraestructuras concretas no forman parte de las competencias «generales». La formación para adquirir competencias específicas de un material rodante o infraestructura entra en el ámbito del certificado de maquinista y se especifica en los anexos V y VI.

La formación general abarca las materias 1 a 7 enumeradas a continuación. El orden en el que figuran en la lista no es un orden de prioridad.

Los verbos utilizados en la lista indican la naturaleza de la competencia que debe adquirir el aprendiz. Su significado se describe en el cuadro siguiente:

Naturaleza de la competencia	Descripción
conocer, describir	describe la adquisición de conocimientos (datos, hechos) necesarios para comprender las relaciones
comprender, determinar	describe la determinación y memorización del contexto, la ejecución de tareas y la resolución de problemas en un marco definido

1) Trabajo del maquinista, entorno de trabajo, funciones y responsabilidades del maquinista en el proceso de explotación ferroviaria, exigencias personales y profesionales de las tareas del maquinista

   a) conocer las líneas generales de la legislación y las normas aplicables a la explotación y seguridad ferroviarias (requisitos y procedimientos relativos a la certificación de los maquinistas, las mercancías peligrosas, la protección del medio ambiente, la protección contra incendios, etc.);

   b) comprender los requisitos específicos y las exigencias personales y personales (trabajar fundamentalmente solo, trabajo por turnos en un ciclo de veinticuatro horas, protección y seguridad individuales, lectura y actualización de documentos, etc.);

   c) comprender los comportamientos que son compatibles con responsabilidades determinantes para la seguridad (medicación, alcohol, drogas u otras sustancias psicoactivas, enfermedad, estrés, fatiga, etc.);

   d) determinar los documentos de referencia y los documentos operativos (reglamentos, libro de itinerarios, manual del maquinista, etc.);

   e) determinar las responsabilidades y funciones de las personas implicadas;

▼M1

f) comprender la importancia de la precisión en el desempeño de las tareas y en los métodos de trabajo;

g) comprender la salud y seguridad en el trabajo (por ejemplo, código de conducta en las vías y a proximidad de las mismas, código de conducta al subir y bajar de la unidad motriz, ergonomía, reglas de seguridad del personal, equipo de protección personal, etc.);

h) conocer las aptitudes y los principios en materia de conducta (gestión del estrés, situaciones extremas, etc.);

i) conocer los principios de la protección del medio ambiente (conducción sostenible, etc.).

2) Tecnologías ferroviarias, incluidos los principios de seguridad en que se basa la reglamentación operativa

a) conocer los principios, reglamentos y disposiciones sobre seguridad en la explotación ferroviaria;

b) determinar las responsabilidades y funciones de las personas implicadas.

3) Principios básicos de la infraestructura ferroviaria

a) conocer los principios y parámetros sistemáticos y estructurales;

b) conocer las características generales de vías, estaciones y estaciones de clasificación;

c) conocer las estructuras ferroviarias (puentes, túneles, puntos, etc.);

d) conocer los modos operativos (vía única, doble vía, etc.);

e) conocer los sistemas de señalización y control de trenes);

f) conocer las instalaciones de seguridad (detección de cajas de grasa calientes, detectores de humo en los túneles, etc.);

g) conocer la alimentación eléctrica de la tracción (catenaria, tercer carril, etc.).

4) Principios básicos de la comunicación operativa

a) conocer la importancia de la comunicación, así como sus medios y procedimientos;

b) identificar a las personas con las que el maquinista debe ponerse en contacto, así como sus funciones y responsabilidades (personal del administrador de la infraestructura, tareas del resto del personal del tren, etc.);

c) determinar las situaciones y causas que exigen el inicio de la comunicación;

d) comprender los métodos de comunicación.

▼**M1**

5) Trenes, composición de los trenes y requisitos técnicos de las unidades motrices, vagones, coches y demás material rodante

   a) conocer los tipos genéricos de tracción (eléctrica, gasóleo, vapor, etc.);

   b) describir el diseño del vehículo (*bogies*, cajas, cabina de conducción, sistemas de protección, etc.);

   c) conocer el contenido y los sistemas de etiquetado;

   d) conocer la documentación sobre la composición del tren;

   e) comprender los sistemas de frenado y el cálculo del rendimiento;

   f) determinar la velocidad del tren;

   g) determinar la carga máxima y las fuerzas en el enganche;

   h) conocer el funcionamiento y la función del sistema de gestión del tren.

6) Riesgos relacionados con la explotación ferroviaria en general

   a) conocer los principios de la seguridad de la circulación;

   b) conocer los riesgos relacionados con la explotación ferroviaria y los medios para mitigarlos;

   c) conocer los incidentes de seguridad y comprender la conducta y la reacción requeridas;

   d) conocer los procedimientos aplicables en caso de accidente con víctimas (por ejemplo, evacuación).

7) Principios básicos de física

   a) comprender las fuerzas en la rueda;

   b) determinar los factores que inciden en el rendimiento de la aceleración y el frenado (condiciones meteorológicas, equipo de frenado, reducción de la adherencia, arenado, etc.);

   c) conocer los principios de la electricidad (circuitos, tensión de medición, etc.).

▼B

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,

▼B

— 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.

▼B

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.

▼B

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,

▼B

— 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,

▼B

— 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.

▼M3

8. LENGUA

1) Los maquinistas que deban comunicarse con el administrador de la infraestructura sobre cuestiones esenciales relacionadas con la seguridad deberán poseer la necesaria competencia lingüística en al menos uno de los idiomas indicados por este. Dicha competencia lingüística deberá permitirles comunicarse de manera activa y eficaz en situaciones tanto rutinarias como degradadas y de emergencia. Deberán poder emplear los mensajes y el método de comunicación especificados en las ETI «Explotación y gestión del tráfico».

2) A fin de satisfacer los requisitos enumerados en el apartado 1, los maquinistas deberán tener una capacidad de comprensión oral y escrita y de comunicación oral y escrita correspondiente al nivel B1 del Marco Común Europeo de Referencia para las Lenguas (CEFR) establecido por el Consejo de Europa.

3) En caso de que las operaciones ferroviarias tengan lugar en tramos entre las fronteras y las estaciones situadas en su proximidad y designadas para operaciones transfronterizas, el administrador de la infraestructura podrá eximir de los requisitos del apartado 2 a los conductores de trenes operados por una empresa ferroviaria, siempre que se aplique el procedimiento siguiente:

   a) la empresa ferroviaria solicitará al administrador de la infraestructura una excepción para los maquinistas en cuestión. A fin de garantizar un trato justo y equitativo de los solicitantes, el administrador de la infraestructura aplicará a todas las solicitudes de excepción presentadas el mismo procedimiento de evaluación, que formará parte de la declaración sobre la red;

   b) el administrador de la infraestructura concederá una excepción si la empresa ferroviaria demuestra que ha establecido mecanismos suficientes para garantizar la comunicación entre los maquinistas interesados y el personal del administrador de infraestructuras en situaciones tanto rutinarias como degradadas y de emergencia, con arreglo al apartado 1;

   c) las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras garantizarán que el personal interesado conozca dichas normas y mecanismos y reciba formación adecuada a través de sus propios sistemas de gestión de la seguridad.

4) Una o varias empresas ferroviarias en cooperación con uno o varios administradores de infraestructuras («solicitantes»), podrán ejecutar proyectos piloto para probar medios alternativos que garanticen la comunicación efectiva exigida en el apartado 1. Se aplicará el procedimiento siguiente:

   a) los solicitantes deberán identificar las partes de la red y la naturaleza de los servicios de que se trate, la duración inicial del proyecto piloto y en particular:

      i) especificar el alcance del proyecto piloto,

      ii) indicar cuáles son las competencias lingüísticas alternativas que proponen aplicar,

      iii) describir cuáles son los instrumentos adicionales que proponen utilizar para permitir la comunicación en situaciones normales, degradadas y de emergencia,

▼M3

iv) demostrar cómo las competencias lingüísticas alternativas y los instrumentos adicionales garantizan al menos un nivel de seguridad equivalente al pleno cumplimiento de los requisitos del apartado 1, cuando estén integrados en sus respectivos sistemas de gestión de la seguridad ([1]),

v) explicar cómo integrarán el proyecto piloto en su sistema de gestión de la seguridad, incluidos los programas de formación y la documentación de los resultados, y

vi) consultar a los representantes del personal de que se trate en el proceso de preparación de la solicitud.

b) Los solicitantes deberán pedir el dictamen de la autoridad o autoridades nacionales competentes en materia de seguridad que expidieron el certificado de seguridad único, o la autorización de seguridad, y de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, en caso de que esta sea el organismo de certificación en materia de seguridad («entidad o entidades responsables de la autorización»). En un plazo de sesenta días a partir del día en que la última entidad responsable de la autorización de que se trate haya recibido la solicitud, cada entidad responsable de la autorización deberá emitir un dictamen sobre si los medios alternativos garantizan al menos un nivel de seguridad equivalente para cumplir plenamente los requisitos del apartado 1. En caso de que participen varias entidades responsables de la autorización, se les anima a trabajar juntas y coordinarse entre sí.

Los dictámenes deberán valorar, en particular, si se cumplen las condiciones siguientes:

i) las competencias lingüísticas alternativas propuestas y otros instrumentos de comunicación son suficientes para garantizar una comunicación eficaz entre los maquinistas de que se trate y el personal del administrador de la infraestructura en situaciones rutinarias, degradadas y de emergencia,

ii) los sistemas de gestión de la seguridad de los solicitantes han sido adaptados para utilizar competencias lingüísticas alternativas y otros instrumentos de comunicación,

iii) los solicitantes han demostrado que estos instrumentos han sido sometidos a pruebas en condiciones operativas en las que participaron maquinistas que cumplen los requisitos lingüísticos del apartado 2,

iv) todo el personal de que se trate de la empresa ferroviaria y del administrador de la infraestructura ha recibido la formación adecuada a través de sus sistemas de gestión de la seguridad.

En caso de dictámenes divergentes, se aplicarán las disposiciones del punto 5, párrafo segundo.

c) Los solicitantes presentarán conjuntamente a la Comisión una solicitud de excepción a lo dispuesto en el apartado 2, adjuntando los dictámenes de la entidad o entidades responsables de la autorización y la descripción detallada del proyecto piloto en el que se basen los dictámenes. Si lo prefieren, los participantes en el proyecto podrán designar un coordinador entre ellos, que podrá presentar la solicitud conjunta en nombre de todos los participantes en el proyecto.

5) En un plazo de sesenta días a partir de la recepción de una solicitud completa, la Comisión concederá una excepción a lo dispuesto en el apartado 2:

a) cuando los dictámenes de la entidad o entidades responsables de la autorización sean positivos, y

([1]) De conformidad con el artículo 9 de la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la seguridad ferroviaria (DO L 138 de 26.5.2016, p. 102).

▼M3

b) cuando se demuestre que se garantiza un trato equitativo y no discriminatorio de todas las solicitudes, así como la coherencia jurídica a nivel de la Unión.

En caso de dictámenes divergentes, o de que una o varias entidades responsables de la autorización no emitan un dictamen en el plazo prescrito, los solicitantes podrán pedir a la Comisión que encuentre una solución mutuamente aceptable, en cooperación con las partes interesadas. Si no puede encontrarse una solución mutuamente aceptable en un plazo de noventa días a partir de la recepción de la solicitud de excepción, se considerará que se ha denegado el proyecto piloto. La Comisión podrá solicitar el dictamen de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, y deberá hacerlo cuando el dictamen de cada entidad responsable de la autorización sea negativo.

6) La excepción se concederá por un período de tiempo limitado que no excederá de 36 meses. Cuando la excepción haya sido concedida por un período de tiempo más breve, podrá renovarse siempre que no se supere la duración total de 36 meses.

7) A petición de las empresas ferroviarias interesadas y siempre que esté justificado, un administrador de infraestructuras ofrecerá a otras empresas ferroviarias que utilicen un tramo de la red en el que se esté llevando a cabo un proyecto piloto la posibilidad de participar en el mismo, a reserva de un dictamen positivo por parte de las entidades responsables de la autorización correspondientes. El administrador de infraestructuras notificará dicha participación suplementaria a la Comisión.

En caso de que se produzcan modificaciones en el alcance de los proyectos piloto, en particular en la parte de la red en la que se lleva a cabo el proyecto, en las competencias lingüísticas alternativas y en los instrumentos adicionales utilizados para la comunicación, se aplicará el procedimiento descrito en el punto 4.

8) La empresa ferroviaria y el administrador de infraestructuras velarán por que la ejecución del proyecto piloto esté debidamente documentada en sus sistemas de gestión de la seguridad. Los registros deberán conservarse durante los 24 meses siguientes a la finalización del proyecto piloto, en particular los relativos al personal participante, la formación recibida por dicho personal, los servicios operados y los problemas surgidos durante el proyecto piloto. La información pertinente deberá figurar en los certificados complementarios de los maquinistas correspondientes.

9) Al final de cada proyecto piloto, la empresa o empresas ferroviarias y el administrador o administradores de infraestructuras participantes informarán a las entidades responsables de la autorización de que se trate. Cuando la duración de una excepción sea superior a un año, la empresa o empresas ferroviarias y el administrador o administradores de infraestructuras deberán presentar informes anuales en el ámbito de sus informes anuales de seguridad, con arreglo al artículo 9, apartado 6, de la Directiva (UE) 2016/798. Las autoridades nacionales de seguridad correspondientes darán cuenta de los resultados de los proyectos piloto en sus informes anuales de conformidad con el artículo 19 de la Directiva (UE) 2016/798. Basándose en un marco común de evaluación, la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea analizará los resultados de los proyectos piloto y presentará un informe a la Comisión.

10) La Comisión podrá suspender la excepción concedida si considera que ya no se cumplen las condiciones o si surgen problemas de seguridad. La autoridad nacional de seguridad, la empresa ferroviaria o el administrador de infraestructuras informarán inmediatamente a la Comisión en caso de que surja cualquier problema en materia de seguridad.

11) La Agencia Ferroviaria de la Unión Europea publicará en su sitio web una lista de los proyectos piloto autorizados por la Comisión, junto con una breve descripción del proyecto y el período para el cual está autorizado, así como cualquier otra información pertinente, como la interrupción o la suspensión de los proyectos.

▼B

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.