



RECOMENDACIONES TÉCNICAS 4/2014 DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE FERROCARRILES SOBRE ACTUACIÓN DEL PERSONAL DE CIRCULACIÓN Y CONDUCCIÓN EN CASOS DE REBASES DE SEÑALES CON ORDEN DE COMPROBACIÓN DE LOS APARATOS DE VÍA

Teniendo en cuenta las propuestas de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, y tras el análisis de accidentes e incidentes, se ha llegado a la conclusión de que es necesario establecer pautas de actuación claras para el personal de circulación y conducción, en los casos de rebases de señales con orden de comprobación de los aparatos de vía, adaptando la Normativa reglamentaria a las nuevas tecnologías introducidas en la alta velocidad en los últimos años, en especial en lo relativo al conocimiento del personal de circulación y conducción, de los enclavamientos de las agujas situadas en tramos de alta velocidad.

La gestión del tráfico ferroviario por la RFIG y el mantenimiento de las instalaciones y aparatos corresponden en exclusividad a los administradores de infraestructura y por tanto el conocimiento de estos equipos les corresponde únicamente a ellos.

Sin embargo, en determinadas circunstancias, reguladas en el artículo 278 del Reglamento General de Circulación (RGC), y para evitar mayores distorsiones al tráfico, puede ser necesario prescribir la comprobación de agujas, piquetes, barreras, etc y actuaciones consiguientes a incluir en la autorización de rebase al maquinista, siempre y cuando el agente que tenga a su cargo la señal no las pueda realizar por sí mismo o por otro personal del administrador.

En estas situaciones se hace necesario deslindar claramente los cometidos del administrador y la empresa ferroviaria, que a través de su maquinista está llevando a cabo comprobaciones que son competencia del administrador. Ambas entidades deben gestionar conjuntamente los posibles riesgos generados, asumiendo que, dado que en muchas ocasiones la posible avería del cambio no es observable a simple vista, si se llegara a producir un descarrilamiento, éste no puede hacerse recaer en la mala observación sino a la avería de desvío.

En la mayoría de las ocasiones, las agujas situadas en tramos de alta velocidad están provistas de 8 motores en el espadín y 4 motores en el corazón móvil, que a su vez permiten velocidades por vía directa de aproximadamente 300 km/h y de 220 por vía desviada. Por ello la complejidad de este tipo de aparatos hace necesario extremar la atención por el personal de circulación y conducción, en la aplicación de las condiciones para autorizar el rebase de una señal que ordene parada, de conformidad con lo establecido en el artículo 278 del RGC y el aviso número 43 de fecha 7 de septiembre de 2009, de la Dirección de Seguridad en la Circulación de ADIF.

Asimismo, también se considera necesario reforzar los contenidos de los programas formativos destinados a la obtención y el mantenimiento de los títulos habilitantes de aquel personal que pudiera realizar funciones de comprobación de dichos elementos (responsables de circulación y,



eventualmente, maquinistas), contemplados en la "Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre, por la que se determinan las condiciones para la obtención de los títulos habilitantes que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad en la circulación, así como el régimen de los centros homologados de formación y de los de reconocimiento médico de dicho personal", en lo relativo a los conocimientos técnicos sobre aparatos de vía de alta velocidad y especialmente de los desvíos.

Teniendo en cuenta, tal y como se ha dicho anteriormente, que el conocimiento de estos elementos corresponde al administrador, es esta entidad la que mejor puede diseñar los programas formativos específicos, incluso los dirigidos a los maquinistas.

Por todo ello, en el ejercicio de sus competencias en materia de seguridad, asignadas por el "Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, por el que se aprueba el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General", esta Dirección General de Ferrocarriles,

RECOMIENDA:

Primero: El administrador de infraestructura acordará con cada empresa ferroviaria, en el marco de sus respectivos sistemas de gestión de seguridad y de sus acuerdos para la gestión de contingencias y perturbaciones del tráfico, un procedimiento específico conjunto para gestionar el riesgo compartido sobre la actuación de los maquinistas en los casos de rebase de señales con orden de comprobación de los aparatos de vía. Dicho procedimiento recogerá, al menos:

- a) Funciones y tareas de cada agente, partiendo de la premisa de que la gestión del tráfico es una competencia del administrador, si bien en determinadas incidencias, para evitar mayores afecciones al tráfico, puede pedir la colaboración de las empresas ferroviarias.
- b) Pautas de actuación claras y lógicas dirigidas al personal afectado. En especial, se recogerán:
 - Criterios de decisión para el personal de circulación en función de los tiempos de respuesta.
 - Indicaciones precisas por parte del administrador de la infraestructura de los elementos o piezas del desvío que han de comprobarse visualmente en cada caso
- c) Conocimientos necesarios sobre aparatos de vía (en especial de los de alta velocidad) a incorporar en los programas formativos de los maquinistas, necesarios para la realización de las comprobaciones acordadas en los procedimientos. Corresponderá a los administradores de infraestructura el diseño y actualización de los programas, que comunicarán a la DGF, a los responsables de seguridad de las empresas ferroviarias y a los centros homologados de formación de personal ferroviario.



Segundo: De las conclusiones del procedimiento conjunto del apartado anterior, puede ser recomendable la revisión, por parte de ADIF, del aviso número 43 de la Dirección de Seguridad en la Circulación, para especificar que la prescripción de actuaciones de comprobación de elementos de la vía a maquinistas, debe limitarse a aquellos supuestos absolutamente imprescindibles en los que pueden producirse importantes distorsiones al tráfico o a la seguridad, y siempre que no sea posible la comprobación mediante medios propios del administrador en un plazo razonable.

Tercero: Recomendar a los responsables de seguridad en la circulación de los administradores de infraestructura y de las empresas ferroviarias, así como a los centros homologados de formación de personal ferroviario, que refuercen los contenidos de los programas formativos destinados a la obtención y el mantenimiento de los títulos habilitantes de la habilitación de responsable de circulación y de los títulos de conducción, contemplados en la "Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre", en relación a extremar la atención por el personal de circulación y conducción, en la aplicación de las condiciones para autorizar el rebase de una señal que ordene parada, de conformidad con lo establecido en el artículo 278 del RGC y el aviso número 43 de fecha 7 de septiembre de 2009, de la Dirección de Seguridad en la Circulación de ADIF.

Madrid, 27 de mayo de 2014

**EL DIRECTOR GENERAL
DE FERROCARRILES**

Miguel Pozo de Castro

