



## RECOMENDACIONES TÉCNICAS 6/2014 DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE FERROCARRILES SOBRE PROCEDIMIENTOS DE VERIFICACIÓN EN EL INICIO Y FINALIZACIÓN DE LOS SERVICIOS FERROVIARIOS

---

### 1. OBJETO

El momento del inicio de los servicios es fundamental para la seguridad ferroviaria, ya que en él se deben llevar a cabo procedimientos que permitan asegurar que se realizan las verificaciones previas imprescindibles. También es el momento en el que hay que verificar que el personal implicado dispone de la información necesaria reglamentariamente.

Por su parte, durante los relevos o la finalización del servicio, es conveniente articular los mecanismos de transmisión de información relevante que pueda haber sido detectada durante el viaje, ya que es una fuente de datos muy interesante para el retorno de experiencia.

En este contexto, es necesario que las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructura (en relación con los servicios ferroviarios que llevan a cabo en desarrollo de sus actividades propias, como por ejemplo, los trenes de trabajo) dispongan de procedimientos específicos, dentro de sus sistemas de gestión de la seguridad, dedicados a regular el proceso de inicio y finalización de los servicios ferroviarios.

En este sentido, el *Reglamento (UE) 1158/2010 de la Comisión, de 9 de diciembre de 2010, sobre un método común de seguridad para evaluar la conformidad con los requisitos para la obtención de un certificado de seguridad ferroviario*, establece diversos criterios a evaluar, dentro de los sistemas de gestión de seguridad, sobre los que pueden tener influencia las actividades durante el inicio o la finalización de los servicios. Por ejemplo:

- *A.1. Se aplican procedimientos para detectar los riesgos relacionados con la explotación ferroviaria, incluidos los que se derivan directamente de las actividades laborales, definición de puestos de trabajo o carga de trabajo, así como de las actividades de otras organizaciones/personas.*
  
- *B.4 Existen procedimientos para la recogida de información sobre las averías y deficiencias que puedan surgir en la explotación cotidiana e informar de ellas a los responsables de mantenimiento.*
  
- *O.2 Existen procedimientos para garantizar que*
  - *la información operacional esencial es pertinente y válida;*
  - *el personal conoce su existencia antes de que haya de aplicarse;*
  - *la información se encuentra a disposición del personal, el cual, en caso necesario, recibirá oficialmente copia de la misma.*
  
- *P.2 Existen procedimientos para*
  - *dar formato, generar y distribuir toda información pertinente para la seguridad, así como gestionar el control de las modificaciones que puedan introducirse en dicha información;*
  - *recibir, recoger y almacenar toda la documentación/información pertinente en papel u otros sistemas de registro.*



- *B.2 La documentación demuestra que se aplican mecanismos para organizar las labores cotidianas del personal a fin de garantizar que se realizan los cometidos relacionados con la seguridad y el personal se destina a las tareas adecuadas.*

Con este objetivo, la Dirección General de Ferrocarriles, en ejercicio de sus competencias en materia de seguridad, asignadas en el Reglamento de Seguridad en la Circulación aprobado mediante el Real Decreto 810/2007, considera necesario emitir este documento de recomendaciones.

## 2. RECOMENDACIONES

### **Primera: Procedimientos en los sistemas de gestión de seguridad**

Las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructura deben disponer dentro de sus sistemas de gestión de la seguridad, de procedimientos específicos y reglamentación interna que regulen los procesos de inicio, relevo o finalización de los servicios ferroviarios.

En particular, es conveniente que los procedimientos se redacten de conformidad con los siguientes criterios:

#### **a) En relación con los procedimientos sobre la transmisión de la documentación al maquinista.**

- Tal y como se establece en la reglamentación, las empresas deben asegurar que previamente al inicio del servicio, el maquinista dispone de toda la documentación pertinente:
  - Información operativa urgente relativa a los desplazamientos de los trenes (notificaciones tardías, restricción temporal de la velocidad, transporte de mercancías peligrosas, carga remolcada, etc.),
  - Información/documentación de seguridad operativa, (boletines de frenado, horarios de trenes, etc.),
  - Información operativa permanente, (códigos de normas, libros de ruta, órdenes de seguridad permanentes, etc.).
- Dichos procedimientos deben garantizar que esta documentación sea válida, precisa, completa, adecuadamente actualizada y controlada, y que es conocida por los empleados antes de que tenga que aplicarse.

Por tanto, dichos procedimientos tendrán que determinar los canales de notificación en los diferentes supuestos, en función de los medios disponibles existentes en cada ubicación (disponibilidad de centros de gestión o de personal en la estación, medios electrónicos...), así como los mecanismos de acuse de recibo.



## b) En relación con los procedimientos sobre el inicio del servicio

- La presentación del maquinista se realizará presencialmente o, en caso de no ser posible, mediante comunicación telefónica con el centro de gestión (o en su defecto, el órgano designado por la empresa ferroviaria).
- Los procedimientos deberían establecer, al menos, en relación con dicha **comunicación inicial entre el maquinista y el centro de gestión**:
  - Los dispositivos o cauces para realizar dicha comunicación.
  - La información a notificar por el maquinista al centro de gestión, que debería incluir al menos aquella que permita comprobar que el maquinista, servicio y tren se corresponden con los previstos, como:
    - Identificación del maquinista
    - Identificación del servicio y del tren o composición que lo va a realizar
    - Ubicación desde la que se realiza la comunicación.
    - Cualquier otra información que se pueda precisar y que sirva al centro de gestión para cubrir el objetivo perseguido.
  - Si las empresas lo estiman oportuno, la información que permita comprobar al centro de gestión que el maquinista se encuentra en condiciones físicas adecuadas para llevar a cabo el servicio.
  - La lista de verificación y el cuestionario a realizar por el centro de gestión a los maquinistas.
- Los procedimientos deberían disponer las **acciones del centro de gestión durante la presentación al servicio del maquinista**, que al menos deberían incluir:
  - Comprobar que el maquinista dispone y conoce la documentación reglamentaria precisa, especialmente de documentos o consignas recientes o novedosas de aplicación en el servicio, y en caso contrario, facilitarle la información precisa.
  - Informar al maquinista de cualquier circunstancia de interés que deba conocer, en especial, sobre circunstancias puntuales, cambio de servicio, etc.
  - Recordar al maquinista que debe llevar a cabo el protocolo de verificación y de inicio del servicio.
  - Dejar constancia de cualquier anomalía comunicada por el maquinista tras la realización de la verificación del tren.

Dichas acciones deberían quedar debidamente registradas, conforme a los sistemas habilitados por la empresa ferroviaria o el administrador.

- Los procedimientos deberían disponer las **acciones del maquinista antes de iniciar la marcha**, que al menos deberían incluir:
  - Realizar las operaciones específicas recogidas en las normas reglamentarias y en los manuales de conducción de los vehículos.



- Comprobar el correcto funcionamiento de los equipos de seguridad.
- Cumplimentar una lista de chequeo, que, entre otros aspectos, podría contener:
  - Identificación del maquinista y el servicio.
  - Hora a la que se inicia el servicio.
  - Firma del maquinista.
  - Disposición de la documentación reglamentaria vigente, así como de los libros de reparaciones o de las listas de chequeo de servicios anteriores.
  - Dotación de los útiles de servicio.
  - Estado de los dispositivos de seguridad y de comunicaciones.
  - Datos introducidos en los sistemas embarcados.
  - Datos reflejados en los documentos de tren o el boletín de circulación y frenado.
  - Pruebas funcionales y de frenado.
  - Señalización por cabeza y cola.
- Comprobar las posibles anotaciones en el libro de reparaciones del vehículo o de las listas de chequeo realizadas a la finalización de servicios anteriores.
- Anotar aquellas anomalías detectadas, que no imposibiliten la prestación del servicio en las condiciones requeridas, en el libro de reparaciones o en su lista de chequeo, tras ponerlas en comunicación de centro de gestión.

### c) En relación con los procedimientos sobre la finalización del servicio

- Es conveniente que dentro de la dotación de la cabina, se incluya un **documento de servicios**, en el que se recojan las listas de chequeo de los servicios que realiza dicho vehículo, para que permita una transmisión de información entre los sucesivos maquinistas y ésta quede registrada.
- Los procedimientos deberían disponer las **acciones del maquinista a la finalización del servicio**, que al menos deberían incluir:
  - Anotar, en su caso, en el libro de reparaciones del vehículo, las anomalías detectadas.
  - Anotar en el documento de servicios las particularidades que considere que debe conocer el maquinista que, en su momento, vuelva a tomar el vehículo. Los procedimientos de la empresa deberá incluir orientaciones acerca de qué anotaciones son recomendables realizar.
  - Realizar las acciones funcionales y técnicas correspondientes (como la comprobación de la correcta aplicación del freno de estacionamiento).
  - Informar al centro de gestión correspondiente de la terminación del servicio.



- Dejar constancia en el documento de servicios de las horas de finalización del servicio, de cara a facilitar el control y seguimiento de las horas de conducción.

**d) En relación con los procedimientos en los supuestos de relevos al paso o de tráficos de alta frecuencia (Cercanías)**

- Las empresas ferroviarias y los administradores podrán incluir procedimientos particularizados para aquellos supuestos en los que se produzca relevo al paso de maquinistas o que se requiera que la transición entre la finalización y el inicio de servicios sucesivos se produzca de manera muy ágil, para que, sin perjudicar la explotación, se aseguren los principios anteriores.

**Segunda: Requerimientos de los procedimientos de las empresas ferroviarias y de los administradores de infraestructura.**

Los procedimientos y reglamentación interna citados en las recomendaciones anteriores serán puestos en conocimiento de todo el personal implicado

Para ello, se asegurarán los medios de comunicación, difusión y formación para que estos procedimientos sean conocidos y comprendidos por todos los agentes implicados. En especial, se incorporarán contenidos específicos acerca de estos procedimientos en los programas de formación del personal.

Esta reglamentación interna de las empresas y de los administradores también debe establecer las sanciones que correspondan en el ámbito empresarial, por el incumplimiento de estas directrices.

Por último, dentro de los programas de vigilancia interna de las empresas ferroviarias y de los administradores, se incorporarán acciones concretas de seguimiento del cumplimiento de estos procedimientos.

Madrid, 7 de julio de 2014

EL DIRECTOR GENERAL DE FERROCARRILES

Miguel Pozo de Castro

Dirigido a:

- Administradores de Infraestructura: ADIF / ADIF Alta Velocidad / TP Ferro
- Empresas Ferroviarias con certificado de Seguridad