



## RECOMENDACIONES TÉCNICAS 3/2014 DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE FERROCARRILES EN RELACIÓN CON LA IDENTIFICACIÓN DE DEFECTOS Y AVERÍAS EN EL MATERIAL RODANTE Y SU POSTERIOR ACTUACIÓN.

Como consecuencia del análisis de algunos incidentes ocurridos en la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG), se ha llegado a la conclusión de que una temprana y correcta **identificación de defectos y averías** que pueden presentarse en los componentes y elementos de seguridad del material rodante, sumada a una adecuada gestión de las posteriores **actuaciones** a implementar, puede evitar algunos sucesos. La propia regulación internacional no es ajena a esta necesidad.

En general, **las inspecciones y los controles** que se realizan antes de la salida de un tren o durante el trayecto son llevados a cabo por **personal operativo de empresas ferroviarias o los administradores de infraestructuras** para sus vehículos, con arreglo al proceso descrito en su **sistema de gestión de la seguridad**, de conformidad con el artículo 4, apartado 3, de la **Directiva 2004/49/CE** de seguridad.

El **Reglamento 1078/2012** de la Comisión de 16 de noviembre de 2012 sobre un *método común de seguridad en materia de vigilancia que deberán aplicar las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras que hayan obtenido un certificado de seguridad o una autorización de seguridad, así como las entidades encargadas del mantenimiento*, establece la responsabilidad de dichas entidades de llevar a cabo el **proceso de vigilancia** establecido en el anexo de dicho reglamento, elaborando dentro de dicho proceso un **plan de actuación** para los casos de incumplimiento. Entre otros requisitos, este plan deberá conducir a una correcta implementación de procesos, procedimientos y medidas de control de los riesgos técnicos, operativos y organizativos, e incluirá información acerca de las medidas preventivas o correctoras necesarias, o una combinación de ambas, la persona o departamento responsable de la implementación de las medidas, así como la evaluación de la eficacia de dicho plan cuando se haya ejecutado.

Continuando con lo anterior, el Reglamento 1078/2012 establece que, en caso de que durante la aplicación del proceso de vigilancia, una empresa ferroviaria, un administrador de infraestructuras (cuando proceda) o una entidad encargada del mantenimiento detectasen un riesgo de seguridad relevante por defectos y disconformidades constructivas o avería del equipo técnico, incluidos los de subsistemas estructurales del material rodante, informarán de dicho riesgo a las demás partes interesadas a fin de que estas puedan adoptar las medidas correctoras necesarias para garantizar la seguridad permanente del sistema ferroviario.

De igual manera, el **Reglamento 445/2011** de la Comisión de 10 de mayo de 2011, *relativo a un sistema de certificación de las entidades encargadas del mantenimiento de los vagones de mercancías*, a este respecto establece que:



- La entidad encargada de mantenimiento debe disponer de procedimientos para analizar y evaluar los riesgos correspondientes al alcance de las operaciones que lleva a cabo, en particular los riesgos derivados de defectos, faltas de conformidad en la fabricación o averías durante toda la vida útil del material.
- La organización deberá disponer de un procedimiento para recoger, supervisar y analizar periódicamente los datos de seguridad pertinentes, entre ellos los relativos al retorno de la experiencia, los fallos, los defectos y las reparaciones resultantes de la explotación y el mantenimiento cotidianos.
- La organización deberá disponer de un procedimiento para gestionar la retirada del servicio de los vagones de mercancías para su mantenimiento o cuando se hayan detectado defectos.

Teniendo en cuenta lo anterior, la Dirección General de Ferrocarriles, en ejercicio de sus competencias en materia de seguridad, asignadas en 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", HA RESUELTO:

1. Recomendar a las empresas ferroviarias y a las entidades encargadas del mantenimiento inscritas en el Registro Especial Ferroviario de esta Dirección General, que establezcan **procedimientos y procesos** en sus sistemas de gestión de la seguridad y sistemas de mantenimiento, respectivamente, que permitan **identificar** de forma general las posibles **anomalías** que puedan presentarse en los componentes u órganos críticos de seguridad del material rodante (rodaje, suspensión, freno, caja-bastidor, choque y tracción), como consecuencia de su explotación, así como las **posteriores actuaciones** a realizar en cada caso para su retirada del servicio, si ésta fuese necesaria, para proceder a su subsanación. En cualquier caso, estos procedimientos y procesos detallarán claramente los canales de comunicación entre las empresas ferroviarias, administradores de infraestructuras y las entidades encargadas del mantenimiento de los incidentes y decisiones tomadas.
2. Recomendar a las empresas ferroviarias y a las entidades encargadas del mantenimiento, que dentro de sus sistemas de gestión de la seguridad y de mantenimiento respectivamente, se incluyan **procedimientos y procesos de actuación** sobre los citados componentes y elementos de seguridad, en caso de que éstos se vean afectados por incidentes durante el servicio. Sin ánimo de ser exhaustivo, un listado de incidentes que conllevarían la ulterior actuación sería:
  - a. Descarrilamientos del vehículo
  - b. Arrollamientos
  - c. Incidentes en freno que afectan al rodaje, como desbordamiento de zapata y enfrenamientos.
  - d. Ejes sometidos a contactos eléctricos anormales
  - e. Sobrecarga de vagones
  - f. Cajas de grasa calientes
  - g. Caldeo de ruedas



- h. Solicitaciones dinámicas por detección de impactos en vía
- i. Entrada de agua en cajas de grasa
- j. Falta de cierre en cajas de grasa (falta de tapón o tapa)
- k. Fuga o pérdida de grasa

En primer lugar, se determinará si es necesaria una baja inmediata o en destino de dicho material rodante, o bien se requiere únicamente una vigilancia del mismo. Para ello, la propia empresa ferroviaria, en colaboración con la entidad encargada de mantenimiento que esté asignada al vehículo, debe establecer modelos de fichas o documentos para el reconocimiento de material rodante en circulación, y para la gestión de la retirada del servicio, designando a las personas responsables de generar las bajas o altas de los mismos. Estos modelos deben estar en consonancia con la normativa internacional en vigor.

Asimismo, se deben crear los canales de comunicación con las demás partes relacionadas con la circulación, a fin de que éstas puedan adoptar las medidas correctoras necesarias para garantizar la seguridad permanente de la explotación ferroviaria.

Los citados procesos contendrán las **pautas de actuación** para el caso en el que se haya confirmado la incidencia, que siempre deberían comenzar por una completa **inspección visual** que permitan, si es posible, valorar si es necesario sustituir un elemento o componente, o en su caso, su reparación.

Siempre que sea posible, las inspecciones visuales, la realización de END – ultrasonidos, partículas magnéticas y líquidos penetrantes-, las verificaciones, así como las acciones y trabajos de reparación, deberán venir sustentadas por una norma europea de referencia, como puede ser, por ejemplo, la norma **UNE-EN 15313** para el mantenimiento de los ejes montados en servicio y fuera de servicio.

Madrid, ~~30~~ de mayo de 2014

EL DIRECTOR GENERAL DE FERROCARRILES

Miguel Pozo de Castro

Con copia:

Empresas ferroviarias, entidades encargadas de mantenimiento.