



RECOMENDACIÓN TÉCNICA 3/2016 DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD FERROVIARIA SOBRE DIVERSAS CUESTIONES RELATIVAS A LA FORMACIÓN DEL PERSONAL FERROVIARIO Y SUS HABILITACIONES

A. OBJETO

El objeto de la presente recomendación es establecer directrices dirigidas a los administradores de infraestructuras, empresas ferroviarias y centros homologados de formación, en relación con la formación del personal ferroviario y sus habilitaciones.

Este documento es orientativo y no pretende sustituir a la normativa a la que hace referencia, ni exime de la responsabilidad de su cumplimiento a las empresas ferroviarias y administradores de infraestructura.

B. ANTECEDENTES

1. Con motivo del incidente ocurrido el 12 de enero de 2015 en la estación de Barcelona Marina, la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios (CIAF) emitió su informe final 0005/15, aprobado en su Pleno, el 23 de febrero de 2016.

En dicho informe, la CIAF emitió una recomendación dirigida a esta Agencia (Recomendación 05/15-2) para *“requerir a las empresas ferroviarias y a los administradores de infraestructura para que en sus sistemas de gestión de la seguridad incluyan procedimientos por el que se posibilite la trazabilidad de las actuaciones formativas, en especial las de naturaleza práctica”*.

Además, la recomendación indicaba que *“En dicho procedimiento deberían concretarse los modelos de actividad a establecer por los distintos responsables para cada una de las actividades formativas”*.

Esta recomendación de la CIAF parece motivada por la dificultad, puesta de manifiesto durante la investigación, de acceder a la trazabilidad de la formación práctica que se imparte para las habilitaciones de infraestructura del personal de conducción. Esto no permitió, en relación con el citado incidente, constatar fehacientemente los trayectos realizados para la formación de infraestructura y quién realizó el acompañamiento.

Si bien el informe y la recomendación de la CIAF ponen el acento en los sistemas de gestión de seguridad de las empresas ferroviarias y los administradores, desde el punto de vista de esta AESF, no son estos actores los que tienen la responsabilidad exclusiva en la cuestión señalada por la CIAF, sino que debe tenerse en cuenta el papel primordial de los centros de formación de personal ferroviario.

2. Asimismo, la CIAF recordaba en su informe final 0005/15 la conveniencia de concretar la aplicación de las exigencias de la Resolución de 23 de diciembre de 2015 de la AESF sobre itinerarios formativos de personal ferroviario.
3. Por otro lado, con motivo del informe final 0028/15 sobre el incidente ferroviario ocurrido el 22 de mayo de 2015 en la Estación de Vicálvaro, la CIAF emitió una recomendación 28/15-1 en la que instaba a que *“en los cursos de reciclaje a maquinistas se insista sobre el diferente comportamiento del material móvil en lo relativo a su aceleración y frenado en las distintas circunstancias en las que éste puede circular”*.
4. Una cuestión subyacente en la formación del personal ferroviario es su diseño para personal que se incorpora a nuevos servicios, dependencias o vehículos.

Aunque desde el punto de vista normativo está recogida la necesidad de impartir formación específica para obtener las correspondientes habilitaciones antes de su incorporación a esas nuevas actividades y se fijan unos contenidos mínimos, las entidades ferroviarias deben tener en cuenta otros aspectos externos que pueden condicionar el diseño de la formación.

En primer lugar, parece conveniente que la formación en esos casos tenga en cuenta el resultado de los procesos de gestión de riesgos de la entidad ferroviaria, de los que pueden extraerse conclusiones sobre aspectos que requieran formación adicional. En particular, la formación sobre puntos singulares es conveniente que se refuerce en aquellos maquinistas que se incorporan a nuevos itinerarios.

Pero además, el diseño de la formación para una línea o vehículo concretos no debe considerarse como un hecho aislado y debe valorarse en conjunto con el resto de habilitaciones del personal.

Por ejemplo, si bien la experiencia de habilitaciones previas puede facilitar determinados aspectos de la formación, un exceso de habilitaciones (como un número elevado de vehículos de series y características muy diferentes) puede ser contraproducente.

De igual modo una situación en la que un maquinista, como consecuencia de la rotación de un gráfico, no pase por una línea o no realice la conducción de un vehículo incluido en su gráfico durante un tiempo prolongado puede producir la falta de conocimiento o pericia necesaria para realizar la conducción en condiciones óptimas.

Por todo ello, parece recomendable que todos estos aspectos sean tenidos en cuenta a la hora de configurar los gráficos de conducción o de trabajo.

5. Es un hecho incuestionable que el conocimiento de la infraestructura y las instalaciones en las que el personal ferroviario va a ejercer sus funciones es fundamental.

En determinadas categorías de personal esta importancia queda establecida de una manera expresa en la normativa, como ocurre en el caso de los maquinistas, de los responsables de circulación, de los operadores de maquinaria de infraestructura o de los operadores de vehículos de maniobra. Dentro de sus itinerarios formativos se incluye, en mayor o menor medida, el conocimiento del ámbito concreto en el que van a trabajar.

Por contra, en otras habilitaciones como las de auxiliares de circulación o de operadores de maniobra, no está expresamente recogido que deba proporcionarse formación sobre las instalaciones, dependencias y tipos de operaciones concretas en las que se vaya a trabajar. Sin embargo, eso no debe impedir que las entidades ferroviarias puedan complementar la formación mínima establecida para esas habilitaciones, con formación específica sobre las terminales o dependencias en las que va a trabajar.

Teniendo en cuenta lo anterior, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, en virtud de sus competencias, considera conveniente emitir las siguientes **RECOMENDACIONES**:

Primera. Aplicación de la Resolución de 23 de diciembre de 2015 de la AESF sobre itinerarios formativos de personal ferroviario.

Las entidades del sector deben aplicar la Resolución de 23 de diciembre de 2015 (BOE de 27/01/2016), de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, por la que se establecen los itinerarios formativos básicos y la carga lectiva mínima de los programas formativos para las habilitaciones de personal ferroviario, a impartir en los centros homologados de formación de personal ferroviario, para el otorgamiento de nuevas habilitaciones o el reciclaje de las vigentes.

Segunda. Trazabilidad de la formación.

1. Las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras, como responsables de la aprobación de los programas de formación, deben disponer de procedimientos en sus sistemas de gestión de seguridad que les permitan ejercer los cometidos que 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, les asigna en la elaboración y aprobación de los programas de formación.

Dado que se trata de una responsabilidad compartida con los centros homologados de formación, en los acuerdos contractuales entre ellos debería determinarse la competencia de cada uno de ellos.

En particular, dentro esa gestión conjunta entre empresas/administradores y centros de formación, se deberían recoger mecanismos para:

- Marcar la trazabilidad de las actuaciones formativas, en especial las de naturaleza práctica.
 - Concretar su contenido para cada una de las actividades formativas.
2. Los centros de formación homologados tienen que mantener disponibles datos sobre la formación que imparten para auditoría de la AESF y para dar respuesta a las peticiones que les puedan realizar las empresas ferroviarias o administradores de infraestructura.

Para ello deberían disponer de procedimientos adecuados en el sistema de gestión interno que se cita en el artículo 55.e) de la Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre.

Para las distintas actividades formativas que lleven a cabo y en especial para las de tipo práctico, la información que tienen que mantener debería incluir:

- Programa de formación teórico y práctico empleado.
- Días en los que se ha realizado la formación.
- Identificación y trayectos de los trenes en los que se han realizado las prácticas.
- En su caso, registros de los simuladores.
- Medios especiales empleados para la formación.
- Instructores y otro tipo de personal intervinientes en las prácticas (como maquinistas titulares).
- Certificados de los instructores acreditando si ha superado los diferentes niveles de formación teórica, práctica y conducción efectiva, según se recogen en el anexo V de la Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre, así como las comunicaciones correspondientes a la AESF o a los responsables de seguridad de las empresas y administradores.

Tercera. Formación sobre puntos singulares de especial dificultad.

1. Tal y como se recoge en el anexo V de la Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre, es recomendable reforzar la formación en los puntos singulares de especial dificultad para la conducción, tanto en los reciclajes formativos como, muy especialmente, para personal que se incorpora a esos ámbitos operativos por primera vez.
2. La formación sobre puntos en los que haya existido algún tipo de incidente o accidente conocido o de especial complejidad no sólo debe impartirse a personal de conducción. También es recomendable que se extienda a otras habilitaciones de personal ferroviario, en

función de sus competencias, en la medida que puedan verse involucrados en situaciones similares.

Cuarta. Formación sobre diferente comportamiento del material móvil.

En los cursos de personal de conducción de formación inicial y en los de reciclaje periódico se debe insistir sobre el diferente comportamiento del material móvil en lo relativo a su aceleración y frenado en las distintas circunstancias en las que éste puede circular (locomotora aislada, trenes vacíos o cargados, diferentes condiciones en la infraestructura...), incluyendo contenidos teóricos y prácticos.

Quinta. Habilitaciones del personal en múltiples vehículos y ámbitos operativos.

En el momento de diseñar la formación de su personal, las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructura deberían valorar el conjunto de habilitaciones previas de que dispone su personal.

No parece recomendable que el personal ferroviario ejerza sus actividades de manera indistinta en una gran diversidad de ámbitos o con material muy distinto entre sí (por ejemplo, que un mismo maquinista lleve a cabo su actividad simultánea con un número elevado de series de vehículos con equipos o que un responsable de circulación desempeñe sus cometidos en dependencias muy diferentes), sin que se tenga en cuenta esta cuestión en el análisis de los riesgos que conlleva el diseño de los gráficos de trabajo.

También deberán tenerse en cuenta en esos análisis, las situaciones de personal que, incluso disponiendo de la habilitación correspondiente, no hace uso de ellas de manera frecuente (por ejemplo, que circulan sólo de manera esporádica por una línea o con un tipo de material). En estos casos, puede ser conveniente programar acciones formativas adicionales de refuerzo.

Las conclusiones de esos análisis de riesgos deben tenerse en cuenta a la hora de determinar la formación concreta (inicial y los reciclajes) que ese personal debe recibir (por ejemplo, estableciendo los puntos que deben ser objeto de especial refuerzo adicional, con independencia de los mínimos establecidos en la normativa).

Sexta. Particularización de la formación sobre dependencias y operaciones concretas.

Con independencia de lo que pueda establecer la normativa como formación mínima general, es recomendable que las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras proporcionen formación adicional complementaria sobre las instalaciones, dependencias u operaciones concretas en los que se vaya a ejercer, incluso en aquellas habilitaciones en las que no se recoge expresamente en la normativa, como pueden ser las de auxiliar de circulación o de auxiliar de operaciones de tren.

Esta formación, cuyo contenido y alcance debe ser valorado por el responsable de la correspondiente habilitación, puede incluir el conocimiento de la instalación y de sus

características (bloqueos, enclavamientos, límites y zonas de maniobras, procedimientos específicos aplicables...).

Una vez proporcionada esta formación, es recomendable que se haga constar en el alcance de la propia habilitación.

Madrid, 16 de noviembre de 2016

EL DIRECTOR DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD
FERROVIARIA

Carlos Díez Arroyo