



RECOMENDACIÓN TÉCNICA 2/2023 DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD FERROVIARIA SOBRE COMUNICACIONES DEL MAQUINISTA EN CASOS DE ACCIDENTES O INCIDENTES

A. OBJETO

El objeto de la presente recomendación es recordar las pautas de actuación en materia de comunicaciones de los maquinistas en casos de accidentes o incidentes.

Esta recomendación sustituye a la recomendación técnica 2/2017 sobre este mismo tema.

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

B. ANTECEDENTES

1. Con motivo de las conclusiones de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios (en adelante, CIAF) tras su análisis de diferentes accidentes e incidentes, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria emitió su recomendación técnica 2/2017 sobre comunicaciones del maquinista en estas situaciones.

En dicha recomendación, se recordaba que no son deseables situaciones en las que el maquinista no se comunica directa e inmediatamente con el responsable de circulación, sino que lo hace con su centro de gestión y es éste el que contacta con el responsable de circulación.

2. Sin embargo, la CIAF sigue detectando prácticas inadecuadas a la hora de la comunicación de sucesos, en los que la comunicación con el responsable de circulación no se hace de manera prioritaria, por lo que parece conveniente actualizar la citada recomendación técnica 2/2017 y reiterar su importancia.
3. La no comunicación de manera inmediata y prioritaria entre el tren y el responsable de circulación del administrador de la infraestructura puede suponer un retraso no admisible y podría llegar a generar situaciones de riesgo. Dicha actuación debe evitarse, ya que el maquinista dispone de los medios de comunicación más directos a través de los equipos de radiotelefonía que forman parte de la dotación del tren.

4. El Reglamento de Circulación Ferroviaria¹ indica en su artículo 1.4.1.2.:

1.4.1.2.- Metodología de las comunicaciones relacionadas con la seguridad.

Los AI y las EF desarrollarán en sus respectivos SGS las normas para llevar a cabo las comunicaciones relacionadas con la seguridad, entre los Maquinistas y los Responsables de Circulación. En particular, deberán definir su estructura y metodología, que será acorde con lo dispuesto en la ETI OPE².

5. Por su parte, la ETI OPE, en el punto 14.2 del apéndice B, dedicado a los principios y normas específicos de circulación dice:

Cualquier maquinista que sea consciente de un peligro para su tren deberá detenerlo y avisar inmediatamente del peligro al responsable de circulación.

6. Por último, en desarrollo del art. 1.4.1.2 del RCF, el Criterio SGS3.3 para la implantación del RCF en los SGS³ en relación a las obligaciones del personal, especifica que las reglas y procedimientos contenidos en los SGS definirán, para los maquinistas, durante la marcha:

La forma de proceder para garantizar la seguridad cuando detecte alguna anomalía (resistencia imprevista al avance, indicios de peligro o interceptación, falta de tensión en catenaria, posibles roturas de carril, fenómenos meteorológicos adversos, etc...”

7. En la mayoría de las situaciones de incidencias, averías, anomalías, y, en general, de problemas con los que se puede encontrar el maquinista, y que el RCF trata de forma específica, la primera exigencia es siempre la comunicación del hecho al responsable de circulación, y no al centro de gestión. Este criterio se repite en distintas situaciones que podrían presentarse tras la colisión de un tren, tales como:

- Avería en freno automático (art. 3.6.5.1).
- Avería o falta de potencia del vehículo motor (art. 3.6.6.1).
- Comunicación de las anomalías (art. 5.2.3.3).

8. Por otro lado, otras conclusiones de la CIAF tras otros sucesos también destacan la importancia de que el maquinista e incluso otro personal de la tripulación a bordo del tren, si lo hubiera, tenga medios alternativos de establecer la comunicación directa con

¹ En adelante RCF. Aprobado mediante Real Decreto 664/2015, de 17 de julio.

² Aprobada mediante el Reglamento (UE) 2015/995 de la Comisión, de 8 de junio de 2015, por el que se modifica la Decisión 2012/757/UE, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema «explotación y gestión del tráfico» del sistema ferroviario de la Unión Europea

³ Anexo II del Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el RCF.

el responsable de circulación, en el caso de que los medios directos de la cabina no estén accesibles (por ejemplo, se haya dañado el tren tierra, el maquinista esté herido o haya sido necesario abandonar con urgencia la cabina de conducción).

9. Por último, la CIAF también ha alertado a la AESF y a las empresas de que se están produciendo, con demasiada frecuencia, situaciones indeseables en las que tras sucesos como rebases o talonamientos, el maquinista procede a realizar un retroceso o a proseguir la marcha sin realizar la preceptiva comunicación con el responsable de circulación.

En todos estos casos, ya sea por una percepción equivocada de las señales, por considerar un mal funcionamiento del ASFA o por tratar de deshacer lo antes posible el fallo cometido, no se está respetando el principio normativo de comunicar con el responsable de circulación y atenerse a sus instrucciones.

Estos fallos inciden en el incumplimiento de una norma reglamentaria con notable repercusión en la seguridad de la circulación ya que, como tales movimientos indebidos, carecen de la protección que ofrecen las señales y enclavamientos y, además, no son supervisados ni ordenados por el responsable de circulación que determina y controla el resto de movimientos que se pueden estar realizando dentro de su entorno.

Teniendo en cuenta lo anterior, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, en virtud de sus competencias, considera conveniente derogar la recomendación técnica 2/2017 y sustituirla por las siguientes **RECOMENDACIONES**:

Primera: Procedimientos de comunicación de las empresas ferroviarias.

- a) En sus procedimientos e instrucciones internas, las empresas ferroviarias deben establecer que, en caso de accidentes e incidentes, es prioritaria la comunicación directa y urgente del maquinista con el responsable de circulación, a través de los equipos de radiotelefonía. En el caso de que esta comunicación no pueda realizarla el maquinista, es conveniente que otros miembros de la tripulación a bordo, en caso de existir, estén adiestrados para realizarla.
- b) Este aviso debe realizarse de manera inmediata y antes que otras comunicaciones del maquinista con su centro de gestión, para que el responsable de circulación pueda tomar las medidas oportunas cuanto antes para salvaguardar la seguridad de la circulación en la línea.

- c) Salvo en aquellos casos en los que sea imprescindible para preservar de un riesgo mayor inminente, tras un suceso, el maquinista no debe reanudar la marcha sin haber procedido a establecer la comunicación con el responsable de circulación.
- d) En previsión de situaciones de no disponibilidad del equipo de radiotelefonía debidas a las circunstancias del suceso, es recomendable que los teléfonos de contacto del puesto de mando o del centro de regulación y control de tráfico sean conocidos por el maquinista y por otra tripulación del tren y que estén registrados en sus teléfonos móviles corporativos, para que no sea preciso contactar previamente con el centro de gestión.

Segunda: Formación de los maquinistas y de otro personal a bordo y de los centros de gestión.

- a) Las empresas ferroviarias deben comunicar el contenido de esta recomendación a su personal, tanto maquinistas como otro personal a bordo que pudiera colaborar en estas comunicaciones, así como centros de gestión.
- b) Los centros de formación, conjuntamente con las empresas ferroviarias, deberían incluir el contenido de esta recomendación en los cursos de formación o reciclaje de maquinistas, mejorando los contenidos sobre actuaciones en situaciones de emergencia.
- c) Asimismo, en la formación que las empresas ferroviarias, en virtud de los requisitos establecidos en su sistema de gestión de seguridad, imparten a centros de gestión y otro personal de tripulación a bordo en los trenes, deberían incluirse contenidos sobre este tipo de comunicaciones.

Tercera: Vigilancia de las empresas ferroviarias

Dentro del análisis de sucesos y en las actividades de vigilancia interna, las empresas ferroviarias deberían verificar que su personal realiza las comunicaciones en el orden de prioridad adecuado y que no se realizan movimientos indebidos del tren sin la pertinente autorización del responsable de circulación.

Madrid, enero de 2023
EL DIRECTOR DE LA AGENCIA ESTATAL DE
SEGURIDAD FERROVIARIA

*[FIRMADO CON FECHA 11/1/2023 EN EL
ORIGINAL]*

Pedro M. Lekuona García