



RECOMENDACIÓN TÉCNICA 1/2015 DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE FERROCARRILES, SOBRE LAS RESPONSABILIDADES DE LAS ENTIDADES ENCARGADAS DEL MANTENIMIENTO DE VEHÍCULOS EN EL MARCO DE LA DIRECTIVA DE SEGURIDAD FERROVIARIA Y, EN PARTICULAR, EN RELACIÓN CON LOS PLANES DE MANTENIMIENTO

Con ocasión de la realización de las tareas de supervisión que lleva a cabo la Dirección General de Ferrocarriles (en adelante DGF), como autoridad nacional de seguridad, se ha observado que, en ocasiones, se suscitan dudas en relación con la **responsabilidad que corresponde a las entidades encargadas del mantenimiento** (en adelante EEM) asignadas a los vehículos ferroviarios y que, como tales, aparecen inscritas en los registros nacionales de vehículos de los Estados miembros de la Unión Europea.

Conviene recordar que, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 31 del Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General (en adelante RFIG), la DGF actualizó la información obrante en el Registro Especial Ferroviario y, en particular, la información sobre la EEM asignada a cada vehículo.

De este modo, todo el parque de vehículos que vaya a ser utilizado en la RFIG cuenta en estos momentos con una EEM, que es la responsable de garantizar que cada vehículo se mantiene de acuerdo con su plan de mantenimiento y conforme a los requisitos en vigor, incluidas las normas de mantenimiento y las especificaciones técnicas, y que está en condiciones de funcionar de manera segura. Así, el concepto de la **responsabilidad de la EEM** es aplicable, independientemente de la clase de vehículo de que se trate y de que, a excepción de las EEM de vagones de mercancías, para el resto de clases de material rodante ferroviario no requiere a día de hoy estar certificada.

En definitiva, el concepto de **sistema de (gestión del) mantenimiento**¹ se aplica a todas las EEM con independencia de la clase de vehículo al que dicha EEM esté asignada.

Relacionado con lo anterior, la entrada en vigor del Reglamento (UE) Nº 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 y por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 653/2007, ha **clarificado las responsabilidades** de los diferentes actores que intervienen en la gestión del mantenimiento de los vagones de mercancías.

Por otro lado, todo vehículo que vaya a circular por la RFIG deberá disponer de su correspondiente **plan de mantenimiento**, incluido en su expediente de mantenimiento, en el que deben figurar todos los aspectos de mantenimiento que hayan afectado al vehículo a partir de su entrada en servicio. La llevanza y custodia del plan corresponderá a la EEM asignada al mismo y estará a disposición de la DGF.

¹ Ver definiciones en el artículo 2 del REGLAMENTO (UE) Nº 1078/2012 DE LA COMISIÓN



En la tarea de supervisión realizada por la DGF, se han identificado un número significativo de planes de mantenimiento, con **aspectos mejorables en sus contenidos**:

- En ocasiones los planes de mantenimiento no aparecen **firmados** por la EEM responsable.
- En algunos planes de mantenimiento no se identifican la totalidad de las **intervenciones** requeridas o bien se identifican ausencias de determinadas **operaciones**, las cuales deben cubrir la totalidad de los órganos de los vehículos.
- Estas operaciones deben estar claramente definidas en **normas internas de mantenimiento de contenido técnico** o **manuales** de mantenimiento de componentes, donde se describan las instrucciones a seguir para su ejecución por parte del personal de mantenimiento. En algunos casos, estas normas no aclaran o pueden llegar a introducir confusión por su escaso desarrollo. En otros, la accesibilidad por los operarios a dichas normas, en las propias dependencias donde se ejecuta el mantenimiento, no es la adecuada.
- Por otro lado, para una correcta ejecución del mantenimiento en los vehículos, los planes de mantenimiento deben desarrollarse, en algunos casos observados, por medio de documentos asociados, procesos e **instrucciones de trabajo**, cuya cumplimentación se debe ver reflejada en **fichas de control de calidad, protocolos de prueba o formularios** por parte de los operarios intervinientes, quedando **registro** de la realización de cada intervención y operación efectuada, así como de los **equipos** debidamente identificados y calibrados que se hayan utilizado al efecto. Es importante que estos documentos de desarrollo recojan toda la información relativa a los requisitos y a las mediciones reflejadas en las normas técnicas o manuales de mantenimiento asociadas a los planes de mantenimiento. Hay que incidir especialmente en la necesidad de que los planes de mantenimiento cubran la totalidad de los órganos del vehículo ferroviario y que todas las intervenciones y operaciones estén debidamente trazadas en todos los documentos.
- Se considera una mala práctica la no cumplimentación, por parte del personal operativo que realiza las operaciones de mantenimiento, de los campos solicitados en los que es necesaria la realización de una actuación, en especial las verificaciones y mediciones, así como la omisión de los campos específicos correspondientes a los equipos utilizados para efectuar las mediciones o de la firma del operario u operarios que han realizado estas mediciones, que deberán disponer siempre del visto bueno de sus superiores inmediatos.
- Finalmente, es necesario garantizar que las intervenciones de mantenimiento se realizan en las ubicaciones y con la disponibilidad de los medios necesarios y suficientes para llevar a cabo todas y cada una de las operaciones contempladas en la correspondiente intervención.

Por último, la entrada en vigor del **Reglamento de ejecución (UE) Nº 402/2013 de la Comisión, de 30 de abril de 2013, relativo a la adopción de un método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo y por el que se deroga el Reglamento (CE) nº 352/2009** ha impuesto la obligación para las EEM de gestionar los cambios técnicos, de explotación y organizativos mediante el establecimiento de los correspondientes procedimientos de **evaluación del riesgo** que exige el Reglamento sobre seguridad en la circulación en la RFIG antes citado.



Teniendo en cuenta lo anterior, esta Dirección General, en su condición de autoridad responsable de la seguridad ferroviaria, al amparo de lo establecido en el artículo 56 bis de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, según redacción dada por el RD-Ley 1/2014 y en el artículo 4 del *Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General* aprobado por el Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, **HA RESUELTO** emitir las siguientes recomendaciones para favorecer el cumplimiento de las **responsabilidades de las EEM de vehículos en el marco de la directiva de seguridad ferroviaria y, en particular, en relación con los planes de mantenimiento (RECOMENDACIÓN TÉCNICA 1/2015)**:

1. Recordar que las EEM de **cualquier clase de vehículo ferroviario**, inscritas en el Registro Especial Ferroviario, serán las responsables del resultado de las tareas de mantenimiento que gestione, no pudiendo delegarse esta responsabilidad.
2. La **modificación de los planes de mantenimiento** de un vehículo podrá ser realizada por la EEM asignada al mismo, en los supuestos de necesidad de adaptar el plan a las condiciones de explotación de éste, de un mal funcionamiento o de cualquier otra circunstancia que así lo aconseje. La iniciativa de la expresada modificación se llevará a efecto por la EEM, previa consulta al propietario y al poseedor de dicho vehículo, y, durante su periodo de garantía, al fabricante.
3. Asimismo, en virtud de lo establecido en el **Reglamento de Ejecución (UE) nº 402/2013 de la Comisión de 30 de abril de 2013 relativo a la adopción de un método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo y por el que se deroga el Reglamento (CE) nº 352/2009**, toda propuesta de modificación del plan de mantenimiento de un vehículo ferroviario deberá estar debidamente justificada, exponiendo las razones a las que obedece la misma. Dicha modificación deberá estar acompañada del correspondiente **estudio de seguridad y análisis de riesgo** conforme al Método Común de seguridad de evaluación del riesgo establecido mediante el **Reglamento de ejecución (UE) Nº 402/2013** antes citado.
4. Se recomienda, para la correcta ejecución del plan de mantenimiento, que se establezcan las medidas necesarias para desarrollar o, en su caso, actualizar las normas técnicas de mantenimiento o manuales de mantenimiento de componentes, así como los documentos asociados, como son los distintos procesos e instrucciones de trabajo que se deben llevar a cabo durante la ejecución del mantenimiento, cumplimentándose mediante documentos, fichas de control de calidad, protocolos de prueba o formularios. Dicha documentación ha de ser accesible al personal que la necesite, por lo que es recomendable articular procedimientos de distribución de la misma.
5. Se incide en la necesidad de que toda la documentación relacionada con la ejecución del mantenimiento esté debidamente cumplimentada, por lo que es importante la formación del personal que efectúa las operaciones del mantenimiento y, en su caso, de sus superiores inmediatos, en este sentido.



6. Con independencia de lo anterior, deberá remitirse para su inscripción registral a la DGF una **copia** del aludido **plan de mantenimiento** y de todas las modificaciones que sobre el mismo se realicen durante la vida útil del vehículo.

Madrid, ~~30~~ de enero de 2015
EL DIRECTOR GENERAL DE FERROCARRILES

Miguel Pozo de Castro

Dirigido a:

- Entidades encargadas del mantenimiento de cualquier clase de vehículo.

Con copia a:

- Empresas Ferroviarias con certificado de seguridad.
- Administradores de las infraestructuras ferroviarias que efectúen para sí transporte ferroviario