



RECOMENDACIÓN TÉCNICA 2/2015 DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE FERROCARRILES SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE LAS EMPRESAS FERROVIARIAS CON RELACIÓN AL MANTENIMIENTO DE LOS VAGONES DE MERCANCÍAS

ANTECEDENTES

1. Uno de los objetos de la **Directiva 2004/49/CE sobre la seguridad** de los ferrocarriles comunitarios, fue la delimitación de las responsabilidades de los distintos agentes intervinientes, así como la definición de principios comunes de gestión, regulación y supervisión de la seguridad ferroviaria. Esta Directiva asignó a los Estados miembros la obligación de velar por que la **responsabilidad de la explotación segura del sistema ferroviario y del control de riesgos** es ejercida adecuadamente por los administradores de la infraestructura y las empresas ferroviarias.

El **Reglamento sobre Seguridad en la circulación** de la Red Ferroviaria de Interés General (en adelante RFIG), aprobado por el **Real Decreto 810/2007**, de 22 de junio, modificado, entre otros, por el **Real Decreto 641/2011**, ha incorporado al derecho interno español lo establecido por la citada Directiva sobre la seguridad, exigiendo que tanto los administradores de la infraestructura como las empresas ferroviarias dispongan de unos **sistemas de gestión de la seguridad** adecuados.

Así, cada administrador de la infraestructura y cada empresa ferroviaria¹ debe responsabilizarse de su parte del sistema y de su explotación segura, incluidos el **suministro de material y la contratación de servicios**. Asimismo, serán responsables del nivel de **formación y cualificación** de sus empleados y de aquellas otras personas que realicen para ellos un trabajo con posible incidencia en la seguridad en la circulación.

Sin perjuicio de lo anterior, todo fabricante, entidad responsable de mantenimiento, prestador de servicios y entidad de aprovisionamiento, será responsable de que los suministros de material rodante, instalaciones, accesorios, equipo y material que facilite, así como los servicios que presten, sean conformes a los requisitos y a las condiciones de utilización previstas, de modo que las empresas ferroviarias o los administradores de la infraestructura puedan utilizarlos de manera segura. En particular, le corresponde a la **entidad encargada del mantenimiento** (en adelante **EEM**) asignada a cada vehículo (independientemente de la clase de vehículo de que se trate), garantizar, mediante su sistema de (gestión del) mantenimiento², que el vehículo está en condiciones de funcionar de manera segura.

El **sistema de gestión de la seguridad** de las empresas ferroviarias operadoras de los vehículos, debe garantizar, en particular, el control de todos los **riesgos asociados al uso de dicho vehículo**, incluyendo,

¹ A los efectos de esta recomendación técnica, cualquier referencia que se realice sobre la empresa ferroviaria, se referirá asimismo al administrador de la infraestructura cuando éste utiliza vehículos para el transporte de material destinado a la construcción o actividades de mantenimiento de la infraestructura y actúa, por tanto, en calidad de empresa ferroviaria.

² Ver definiciones en el artículo 2 del REGLAMENTO (UE) N° 1078/2012 DE LA COMISIÓN.



entre ellos, los **asociados a su mantenimiento**. En este sentido, se puede plantear cuál es la frontera entre las obligaciones de la empresa ferroviaria y de las EEM en esta materia.

La Directiva de Seguridad ha venido a aclarar este reparto de responsabilidades, especialmente tras su reforma por la Directiva 2008/110/CE, traspuesta al ordenamiento jurídico español por el Real Decreto 641/2011, que estableció la responsabilidad de la EEM sobre el correcto mantenimiento de los vehículos de acuerdo a su plan y expediente de mantenimiento. Por otro lado, no hay que olvidar la **responsabilidad** de las empresas ferroviarias, manifestada a través de los procedimientos de su correspondiente sistema de gestión de la seguridad.

De forma más detallada, el **Reglamento (UE) nº 1158/2010** de la Comisión de 9 de diciembre de 2010 **sobre un método común de seguridad (MCS) para evaluar la conformidad con los requisitos para la obtención de un certificado de seguridad ferroviaria**, impone la necesidad de que las empresas ferroviarias dispongan de procedimientos para el **control de los riesgos relacionados con el mantenimiento** que se efectúa sobre los vehículos que opere, ya sean de su propia flota o de otras empresas poseedoras; en concreto deberán disponer de los siguientes:

- Procedimientos en los que la responsabilidad del mantenimiento esté claramente establecida, y se contemple la posible colaboración con otras entidades, entre ellas las EEM.
- Procedimientos que permitan la detección de los riesgos derivados de averías durante el ciclo de vida del material rodante e informar a las partes interesadas.
- Procedimientos para la recogida de información sobre averías y deficiencias en la explotación e informe de ellas a los responsables de mantenimiento.
- Procedimientos para comprobar y controlar el rendimiento y los resultados de las labores de mantenimiento a fin de garantizar que cumplen las normas de la empresa ferroviaria.
- Procedimientos para ponerse en contacto con la EEM del vehículo en caso de emergencia.

Por tanto, en la práctica, una empresa ferroviaria que no sea la EEM de todos los vehículos que explota, debe disponer de procedimientos que regulen la colaboración **con otras entidades**, entre las cuales se incluyen las EEM y otros proveedores de servicios de mantenimiento. Esta relación, cuando se lleve a efecto, debe complementarse mediante los oportunos **acuerdos contractuales**, especificando el **intercambio de información** necesario, con el fin de garantizar la explotación segura de los vehículos (fallos de funcionamiento relacionados con la seguridad, accidentes, incidentes y otras incidencias peligrosas, así como sobre eventuales restricciones de uso de los vehículos).

2. Un punto relevante dentro del control de riesgos derivados del uso de los vehículos, son **las inspecciones y los controles que se realicen antes de la salida de un tren o durante el trayecto**, que deberán ser llevados a cabo por **personal operativo al servicio de empresas ferroviarias** (o los administradores de infraestructuras para sus vehículos), con arreglo al procedimiento descrito en su **sistema de gestión de la seguridad**.

Estos procedimientos, en los que se recogen las acciones o las comprobaciones previas a la salida de un tren, no deben reducirse a la comprobación del correcto estado del material rodante y sus dispositivos de seguridad, sino que, tal y como la **ETI relativa al subsistema «explotación y gestión del tráfico»** del sistema ferroviario de la Unión Europea establece, abarca todo el proceso de formación del tren, que consiste en asegurarse de que éste está en condiciones adecuadas para iniciar el servicio, que sus



equipos están correctamente desplegados y que la formación del mismo corresponde a la franja horaria designada. La formación del tren también incluye la realización de la prueba de freno, comprobación de que la mercancía está correctamente cargada, protegida y asegurada, de forma que permanezca así durante todo el trayecto, la verificación de la correcta habilitación del personal, así como de todas las inspecciones técnicas realizadas antes de que éste preste servicio.

3. La entrada en vigor, el 1 de julio de 2006, del **Convenio relativo a los transportes internacionales por ferrocarril (COTIF)** de 1980, modificado en 1999, trajo consigo nuevas normas en materia de contratos de utilización de vehículos. De acuerdo con su apéndice D CUV (Reglas uniformes relativas a los contratos de utilización de vehículos en el tráfico ferroviario internacional), los poseedores de vagones ya no están obligados a registrar sus vagones en una empresa ferroviaria. Por otro lado, el Acuerdo «Regolamento Internazionale Veicoli» (RIV), suscrito entre empresas ferroviarias y por tanto de naturaleza privada, ha sido sustituido parcialmente por un nuevo acuerdo privado y voluntario (Contrato Unificado de Utilización de Vagones (**CUU** o **GCU** en acrónimo francés e inglés respectivamente)) entre empresas ferroviarias y poseedores de vagones, según el cual estos últimos responderán del mantenimiento de sus vagones, pudiendo para ello establecer contratos con EEM certificadas. Pese a su carácter voluntario, el contrato GCU fue referenciado en la Directiva 2008/110/CE por la que se modificó la Directiva 2004/49/CE de Seguridad ferroviaria, sirviendo de apoyo para la definición de los conceptos de «poseedor» y de «entidad encargada del mantenimiento» y para precisar la relación entre estas entidades y las empresas ferroviarias.

Se considera que el GCU es una buena herramienta, ya que, como indica el **Reglamento (UE) 445/2011** de la Comisión de 10 de marzo de 2011, *relativo a un sistema de certificación de las EEM de los vagones de mercancías* y otra normativa europea, la utilización de vagones como medio de transporte por parte de las empresas ferroviarias, requiere la existencia de documentos contractuales que definan los derechos y obligaciones de cada una de las partes.

El GCU establece una serie de medidas que son llevadas a la práctica bien por la empresa ferroviaria que opera los vagones o bien por el poseedor asignado a cada vagón, según el caso. A los **efectos de este contrato** y la relación con respecto a los demás signatarios, el poseedor será considerado como, y tendrá las responsabilidades de, **entidad responsable del mantenimiento del vagón**.

En cuanto al control del mantenimiento se refiere, el GCU establece lo siguiente:

- La EEM designada por el poseedor, en caso de que no coincida con éste, deberá justificar ante las empresas ferroviarias usuarias que así lo requieran, que el mantenimiento de sus vagones está en conformidad con la normativa vigente. Sin perjuicio de lo anterior, el poseedor deberá permitir a las empresas ferroviarias que realicen todas las operaciones de control necesarias en sus vagones, en particular las estipuladas en el Anexo 9 del GCU. Además, deberá proporcionar a la empresa ferroviaria usuaria, la información requerida en formato electrónico, tan pronto como sea posible y antes del uso de un nuevo vagón o de un vagón que haya sido modificado. Esta información incluirá los datos técnicos del vagón y una breve descripción de las instrucciones destinadas a los inspectores y demás personal operativo.
- Cada empresa ferroviaria signataria tratará los vagones con cuidado y con la debida diligencia y efectuará las operaciones de control prescritas en su Anexo 9. Realizará asimismo, en particular,



todos los controles relativos a la seguridad en todos los vagones, cualesquiera que sean sus poseedores.

La empresa ferroviaria que tracciona los vagones suministrará a la EEM y en su caso al poseedor, la información necesaria para la explotación, el mantenimiento y la información relativa al kilometraje recorrido por los vagones. Asimismo, responderá frente al poseedor del daño causado por la pérdida o avería del vagón o de sus accesorios. No existirá falta de la empresa ferroviaria si ésta así lo justifica, y en particular cuando la causa sea un mantenimiento insuficiente o deficiente por parte de la EEM.

Por otro lado, en el propio GCU se regula el estado técnico que deben cumplir obligatoriamente los vagones para ser admitidos al intercambio entre empresas ferroviarias, estableciendo el significado del término "inspección técnica de intercambio".

Cada inspección técnica consistirá en comprobar la seguridad de la explotación de los vagones y su aptitud para circular, y tomar las medidas necesarias si se identifican deficiencias. El visitador o los visitadores inspectores técnicos deberán reconocer el tren recorriéndolo por ambos lados y comprobar esmeradamente cada vagón.

4. El **"Reglamento (UE) 1078/2012** de la Comisión de 16 de noviembre de 2012, **sobre un MCS 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 respectivamente, así como las entidades encargadas del mantenimiento"**, establece la responsabilidad de las mismas de llevar a cabo el **proceso de vigilancia** establecido en el anexo de dicho reglamento, en el que se contempla entre sus actividades la elaboración de un **plan de actuación** para los casos de incumplimiento. Entre otros requisitos, este plan deberá conducir a una correcta implementación de procesos y medidas de control de los riesgos técnicos, operativos y organizativos, e incluirá información acerca de 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.

Así mismo, el citado **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 éstas puedan adoptar las medidas correctoras necesarias para garantizar la seguridad permanente del sistema ferroviario. En particular, deberán existir planes de acción, alertas e información en caso de emergencia, en coordinación con los planes de emergencia de los administradores de infraestructura.

En paralelo, el **Reglamento (UE) nº 1077/2012** de la Comisión de 16 de noviembre de 2012, **sobre un MCS para la supervisión por parte de las autoridades nacionales de seguridad tras la expedición de certificados de seguridad o autorizaciones de seguridad**, establece un método común para la supervisión del nivel de seguridad dentro de la RFIG.



Teniendo en cuenta lo anterior, esta Dirección General, 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, considera conveniente emitir las siguientes:

RECOMENDACIONES

PRIMERO: Procedimientos para el control de los riesgos asociados al mantenimiento de los vagones.

Las empresas ferroviarias deben perfeccionar, en su caso, los procedimientos para el control de los riesgos asociados al mantenimiento de los vagones que utiliza, ya sean de su flota o de otras empresas poseedoras, y recoger en sus sistemas de gestión de la seguridad al menos los aspectos incluidos en el Reglamento nº 1158/2010 de la Comisión de 9 de diciembre de 2010 *sobre un método común de seguridad (MCS) para evaluar la conformidad con los requisitos para la obtención de un certificado de seguridad ferroviaria*.

Así mismo, se insiste en la importancia de una correcta implantación de dichos procedimientos, para lo cual es necesario que los mismos se pongan en conocimiento del personal implicado por medio de adecuados canales de comunicación y actuaciones formativas.

En caso de que las funciones de EEM sean asignadas a otra entidad diferente a la empresa ferroviaria, es recomendable que se incorporen en el sistema de gestión de seguridad de esta última, procedimientos específicos conjuntos entre ambas entidades para articular todos aquellos aspectos que requieran su coordinación y para deslindar responsabilidades y tareas de manera explícita.

SEGUNDO: Inspecciones y controles realizados a la salida del tren.

Se pondrá la mayor atención, cuidado y esmero en la realización de las inspecciones y controles que se efectúen antes de la salida de un tren de transporte de mercancías o durante el trayecto, por parte del personal operativo al servicio de las empresas ferroviarias debidamente cualificado, con arreglo a lo que se disponga en el correspondiente proceso o procedimiento de verificación del estado del tren.

Estos procedimientos describirán las actuaciones de las personas que intervienen en todo proceso previo a la expedición de un tren, en las condiciones de seguridad requeridas por la normativa vigente. Las acciones y comprobaciones previas cubrirán todo el proceso de formación del tren, asegurándose de que el tren está en condiciones adecuadas para iniciar el servicio, que los equipos del tren están correctamente desplegados y que la formación del tren corresponde a la franja horaria designada.

Para los trenes de transporte de mercancías, dichos procedimientos recogerán, en particular, una clasificación de los defectos que se puedan identificar de forma visual, la cual deberá cubrir todos los elementos de los vagones remolcados, así como las medidas a adoptar en su caso. Asimismo, se establecerán unos valores límite de referencia para el cumplimiento de los requisitos de seguridad.



Con el fin de encontrar una referencia sobre los referidos valores límite, se recuerda la existencia del apéndice XII del RIV 2000, posteriormente reemplazado por el GCU, sirviendo otras referencias como la ETI de vagones de mercancías aprobada mediante el Reglamento (UE) nº 321/2013 y sus posteriores modificaciones.

El propósito del citado examen realizado por las empresas ferroviarias antes de la salida del tren o durante el trayecto es identificar defectos evidentes o daños fácilmente visibles durante el reconocimiento de la composición y que pueden suponer un riesgo a la seguridad en la circulación.

Los procedimientos de los sistemas de gestión de seguridad deberían asegurarse de que los resultados de las inspecciones y controles previos a la marcha son tenidos en cuenta en el retorno de experiencia del sistema, tanto en el diseño de los planes de vigilancia internos, como en la mejora de los procesos operativos y de mantenimiento.

Por último, se recuerda lo señalado por esta Dirección General para los procedimientos en la recomendación técnica 3/2014, en relación con la identificación de defectos y averías en el material rodante y su posterior actuación. Asimismo, en relación con el registro de las inspecciones y controles previos, se tendrá en cuenta la recomendación 6/2014 de esta Dirección General.

TERCERO: Inspecciones y controles realizados en el intercambio de vagones

Análogamente a lo recogido en el apartado anterior, los procedimientos recogerán específicamente el tratamiento del intercambio de vagones que pueda producirse entre dos empresas ferroviarias. En esos supuestos, es conveniente disponer de un procedimiento específico conjunto que deslinde la asignación de tareas y responsabilidades entre ambas compañías.

CUARTO: Formación del personal encargado de los controles a la salida del tren

Conviene recordar que es responsabilidad de la empresa ferroviaria, por medio de su sistema de gestión de la seguridad, garantizar que el personal encargado de realizar las inspecciones y controles posea el necesario nivel de competencia profesional para llevar a cabo el reconocimiento de los vagones de mercancías.

Además, se debe garantizar la seguridad del personal que realice dicha inspección, advirtiéndolo de los riesgos que esta actuación comporta. Para ello, los procedimientos garantizarán que los vagones de mercancías en servicio serán objeto de examen en lugares convenientemente equipados al efecto.

QUINTO: Vigilancia interna y supervisión.

Dentro de los programas de vigilancia interna de las empresas ferroviarias, se incorporarán acciones concretas de seguimiento del cumplimiento de los procedimientos de inspección y control previo.



Los procedimientos deben incluir los registros documentales adecuados que permitan aportar evidencias durante los procesos de auditoría interna y externa, realizados por la propia entidad o por la autoridad de seguridad en desarrollo de los Reglamentos 1077/2012 y 1078/2012.

SEXTO: Administradores de las infraestructuras ferroviarias

Las referencias realizadas a las empresas ferroviarias en esta recomendación deberán entenderse asimismo aplicables a los administradores de las infraestructuras ferroviarias cuando éstos actúen en servicios de transporte ferroviario inherentes a su propia actividad, al amparo de lo establecido en el apartado 2 del artículo 21 de la Ley del Sector Ferroviario.

Madrid, 16 de febrero de 2015
EL DIRECTOR GENERAL DE FERROCARRILES

Miguel Pozo de Castro

Dirigido a:

- Empresas ferroviarias con certificado de seguridad para transporte de mercancías y administradores de infraestructuras ferroviarias que efectúen para sí transporte ferroviario.

Con copia a:

- Entidades encargadas del mantenimiento de vagones de mercancías.