



RECOMENDACIÓN TÉCNICA 8/2019 DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD FERROVIARIA SOBRE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD EN LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS EN INSTALACIONES DE SERVICIO RELACIONADAS CON EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

A. OBJETO

Esta Recomendación Técnica se ha desarrollado con el objeto de servir de referencia y establecer directrices relativas a las actividades que se desarrollan en las instalaciones de servicio ferroviario (ISF), relacionadas con el transporte de mercancías, por los explotadores de dichas instalaciones, como medio de garantizar unas condiciones y niveles adecuados de seguridad operacional y cumplir con los requisitos de seguridad de la normativa y de los sistemas de gestión de la seguridad (SGS) de las empresas ferroviarias y, en su caso, del administrador de infraestructuras.

A efectos de esta Recomendación Técnica se entiende como explotador de una instalación de servicio ferroviario a la entidad privada o pública responsable de:

- la gestión de una o varias instalaciones de servicio de las que se mencionan en el punto B.1 de esta Recomendación Técnica, o
- la prestación a empresas ferroviarias de los servicios que se mencionan en el punto B.2 de esta Recomendación Técnica.

Los actores a los que está dirigida esta Recomendación Técnica son las empresas ferroviarias de transporte de mercancías, administradores de infraestructuras y explotadores de ISF cuando desarrollen operaciones con incidencia en la seguridad de la explotación ferroviaria.

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 diferentes entidades ferroviarias y a su personal.

B. ANTECEDENTES

1. En el sistema ferroviario español, en relación con el transporte de mercancías, existe una gran diversidad de casuística en cuanto a las ISF y su clasificación:
 - Según su denominación, en la normativa europea y nacional se mencionan:
 - o Las terminales de carga.

- Las estaciones de clasificación y las de formación de trenes, incluidas las instalaciones para maniobras.
 - Las vías de apartado.
 - Las instalaciones portuarias vinculadas a actividades ferroviarias.
 - En función de la titularidad de la ISF:
 - De un administrador de infraestructuras.
 - De otra entidad pública o privada.
 - En función del prestador de los servicios:
 - Por el administrador de infraestructuras, directamente con sus propios recursos o en régimen de gestión indirecta mediante un contrato con un tercero.
 - Por la empresa ferroviaria en régimen de autoprestación, bien directamente con sus propios recursos o mediante un contrato con un tercero.
 - Por otros explotadores, públicos o privados, a su riesgo y ventura.
 - En función del tipo de servicios prestados, como por ejemplo:
 - Carga/descarga de mercancías
 - Operaciones al tren
 - Maniobras
2. Para el buen funcionamiento del transporte ferroviario de mercancías es imprescindible la prestación de servicios a las empresas ferroviarias, principalmente, en las instalaciones de servicio.

Las actividades que, inicialmente, se consideran que tienen incidencia en la seguridad, son, al menos, las siguientes:

- Relacionadas con el servicio de carga/descarga de la mercancía
- Relacionadas con el servicio de operaciones al tren, como
 - a. Pruebas de frenado
 - b. Colocación y retirada de señales de cola
 - c. Inmovilización del material: freno de estacionamiento y calces

- d. Control y reconocimientos visuales de trenes
 - e. Enganche y desenganche de vehículos ferroviarios.
 - f. Control y reconocimiento de trenes de mercancías peligrosas.
- Relacionadas con el servicio de maniobras

Adicionalmente, hay otros servicios no prestados directamente en instalaciones, sino en los propios trenes como tareas de auxiliar de cabina o del personal a bordo del tren, que también tienen que ser considerados.

3. La Directiva 2016/798 de seguridad ferroviaria¹ establece la responsabilidad de los diferentes actores del sistema.

Así, en su artículo 4, se establece que las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras tendrán en cuenta en sus SGS los riesgos derivados de las actividades de otros agentes y de terceros. Además, se establece que cuando proceda, obligarán contractualmente a los demás agentes que tengan una posible incidencia en la seguridad de la explotación del sistema ferroviario a que apliquen medidas de control de riesgos. Para ello, velarán por que en sus acuerdos contractuales se apliquen medidas de control de riesgos mediante la aplicación de los métodos comunes de seguridad sobre vigilancia.

En ese mismo artículo, se indica que todos los agentes con una posible incidencia en la seguridad de la explotación del sistema ferroviario aplicarán medidas necesarias de control de riesgos.

Por otro lado, sin perjuicio de las anteriores responsabilidades de las empresas ferroviarias y de los administradores de infraestructuras, otros agentes involucrados en las ISF -como proveedores de servicios, transportistas, expedidores, destinatarios, cargadores, descargadores, llenadores y descargadores de cisternas-, deberán aplicar las medidas necesarias de control de riesgos y velar por que los servicios que presten sean conformes a los requisitos y a las condiciones de utilización previstas a fin de que la empresa ferroviaria o el administrador de infraestructuras de que se trate puedan utilizarlos de manera segura.

4. Por su parte, la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, establece en su artículo 45:

3. La realización de servicios complementarios y auxiliares, ya sea por gestión directa o por gestión indirecta con contratos con terceros, requerirá el cumplimiento de los

¹ Directiva 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de mayo de 2016 sobre la seguridad ferroviaria

requisitos en materia de seguridad ferroviaria y, en particular, la disposición de los títulos habilitantes pertinentes del personal ferroviario. Para ello, las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructura deberán disponer de los procedimientos adecuados en sus sistemas de gestión de seguridad para garantizar el cumplimiento de los citados requisitos durante la prestación de servicios, tanto por su parte, como por terceros.

5. El Reglamento 2177/2017 relativo al acceso a las instalaciones de servicio y a los servicios ferroviarios conexos², establece normas detalladas sobre el procedimiento y los criterios que deben seguirse para el acceso a los servicios prestados en las instalaciones de servicios recogidas en el anexo II de la Directiva 2012/34/UE³. Expresamente, este reglamento no establece criterios de seguridad para realizar las actividades para prestar esos servicios ferroviarios.

Sin embargo, de acuerdo a la doctrina de la normativa en materia de seguridad, y de manera coherente con lo recogido en la legislación nacional, las operaciones que se realicen en estas instalaciones de servicio ferroviario y que tengan incidencia en la seguridad de la explotación ferroviaria, deben ser controladas por los SGS, bien de las empresas ferroviarias bien de los administradores de infraestructuras. Todo ello con independencia de la titularidad de las instalaciones de servicios.

Incluso en ramales y derivaciones particulares, como los que se encuentran en instalaciones industriales privadas, que no forman parte de la Red Ferroviaria de Interés General, debe garantizarse que las operaciones ferroviarias que se realicen en ellas y que puedan tener afección en la posterior circulación por la RFIG, también deben ser controladas por los SGS de las empresas ferroviarias.

6. En este sentido, la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, dentro de su guía “*Issuing a safety certificate or safety authorisation*”, publicada en 2013, incluyó un apartado dedicado a describir cómo deben contemplarse las actividades realizadas en estas ISF. En él se describen los diferentes casos existentes de explotación de una ISF y cómo abordar el control de riesgos de las actividades realizadas en éstas.
7. En una primera aproximación, y atendiendo únicamente a aquellos actores que tienen obligación legal de disponer de SGS, la distribución de responsabilidades de las diferentes

² REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2017/2177 DE LA COMISIÓN de 22 de noviembre de 2017 relativo al acceso a las instalaciones de servicio y a los servicios ferroviarios conexo.

³ Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único.

operaciones que se realizan en las ISF bajo los SGS de empresas ferroviarias y administradores es la siguiente:

- Los riesgos relacionados con la gestión de la circulación en las ISF deberían recogerse en el SGS de los administradores de infraestructuras, es decir, ADIF o ADIF AV o por la Autoridad Portuaria en el caso de los puertos con red ferroviaria propia.
 - Las empresas ferroviarias son los principales agentes que requieren de los servicios que se realizan en la ISF. Por tanto, corresponde a sus SGS el control de las actividades relativas a la composición del tren o su carga/descarga, en virtud de las responsabilidades asignadas a las empresas en la Especificación Técnica de Interoperabilidad relativa al subsistema «explotación y gestión del tráfico»⁴.
8. Sin embargo, al entrar en el detalle, esta asignación a los SGS de empresas ferroviarias o administradores no es tan directa en la práctica por diversas circunstancias. No debe sobreentenderse que las EFs y AIs por ser los principales actores del sistema ferroviario son los únicos responsables de la gestión de la seguridad en las instalaciones de servicio. Por ejemplo:
- Es habitual que las operaciones realizadas en las ISF no se ejecuten directamente por estos actores, sino por sus explotadores. Esto lleva a que en la prestación de servicios, los explotadores tengan una importante responsabilidad en la ejecución correcta de las actividades.
 - Además, en las ISF pueden existir varios explotadores de la instalación que prestan servicio a una misma empresa ferroviaria. Por ejemplo, puede existir un explotador que presta el servicio de carga y descarga de UTIs y otro que preste el servicio de maniobras. Esta circunstancia debe ser controlada por las empresas ferroviarias a través de sus SGS.
 - Es muy frecuente que los vagones se carguen en una ISF y que posteriormente, en otra ISF se realicen el resto de operaciones al tren. En cualquier caso, antes de poner el tren a disposición del administrador de infraestructuras para la gestión de su circulación, la empresa ferroviaria deberá garantizar que, tanto el cargamento como el material rodante del tren, reúne todas las condiciones de seguridad para acceder a la RFIG.
 - Las empresas ferroviarias no siempre tienen relación comercial con las empresas que prestan los servicios. Sin embargo, las empresas ferroviarias sí que tienen que controlar que la actividad de estas empresas prestadoras de servicios cumple los requisitos establecidos en sus SGS.

⁴ 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

Todo ello, junto a la existencia de un variado mercado de explotadores para la prestación de servicios en las ISF de la red ferroviaria española, hace que sea fundamental el que la empresa ferroviaria pueda fijar acuerdos contractuales con sus prestadores de servicios, para transmitirles sus procedimientos del SGS.

9. A su vez, esta regulación de las actividades a través de los SGS de las empresas puede generar otras dificultades adicionales. En general, los explotadores trabajan para varias empresas. Por ejemplo, debido a la coexistencia de varias empresas ferroviarias en una misma ISF, cada una con su propio SGS, el explotador que prestara un determinado tipo de servicio debería actuar al amparo de los diferentes SGS.

En la práctica, esto puede ser complicado de gestionar, pues distintos SGS podrían implicar que el explotador realizara sus actividades de forma diferente para cada una de las empresas ferroviarias que están presentes en la instalación, llegándole a requerir, por ejemplo, de una habilitación para su personal con un itinerario formativo distinto por cada una de las empresas a las que les prestara ese servicio.

Por tanto, dado que en general, los explotadores de ISF trabajan, en la mayoría de los para todas las empresas ferroviarias, parecería adecuado que trabajen con cierta homogeneidad, o al menos, sin divergencias excesivas que pudieran generar otro tipo de riesgos a la seguridad.

10. Es importante que los explotadores de ISF comprendan con claridad los riesgos ferroviarios en los que están implicados y su grado de responsabilidad en la seguridad de las operaciones.

En este sentido parece que lo óptimo es que los explotadores de las ISF, aunque no estén obligados legalmente a tener un SGS si no son empresas ferroviarias o administradores de infraestructuras, dispusieran de un sistema de gestión, que asegurara que sus actividades se realizarán de forma segura y que les permitiera garantizar que sus procedimientos y su forma de gestionar los riesgos se adaptarán a los SGS de empresas ferroviarias y administradores de infraestructuras.

De ese modo, si los explotadores contaran con unos procedimientos operativos de seguridad incluidos en su oferta de prestación de servicios y, por tanto, conocidos por sus posibles clientes e incorporados a los acuerdos contractuales, la integración de sus actividades, en los SGS de las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras, sería más sencilla. Se lograría, asimismo, una gestión más eficiente y homogénea.

Todo ello sin perjuicio de que la empresa ferroviaria, como responsable última, pueda considerar necesario (por ejemplo por las particularidades de su operación o por requerir niveles de seguridad diferentes), un procedimiento operativo distinto al ofertado por el explotador, que deberían acordar expresamente.

11. La disponibilidad de un sistema de gestión por los explotadores debería ser un valor añadido a considerar por aquellos que les adjudican las actividades, como la empresa ferroviaria contratante (en una instalación gestionada por autoprestación) o los propietarios de las instalaciones que les asignan su explotación (por ejemplo, a través de un contrato de explotación de riesgo y ventura). Por ello, es recomendable que se trate de uno de los requisitos que se impusiera en los pliegos, para garantizar que el adjudicatario puede prestar sus servicios al sector de conformidad con los estándares requeridos.
12. En este marco, parece oportuno que existan unas directrices acerca de cómo se debería abordar la prestación de servicios, y en particular los prestados en las ISF, dentro de los sistemas de gestión.

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

Primero. Sistemas de gestión de seguridad de las empresas ferroviarias y administradores de infraestructuras.

1. El control de los riesgos de las actividades realizadas por los explotadores de ISF relacionadas con la seguridad (como la carga/descarga de mercancías, las operaciones al tren o las maniobras) deben estar bajo el amparo del sistema de gestión de seguridad de las empresas ferroviarias que solicitan las actividades, en virtud de sus responsabilidades sobre la composición de los trenes que traccionan.
2. El control de los riesgos relacionados con la dirección de las maniobras y el control del tráfico interior en las instalaciones de servicio, así como los relativos a la conexión con la red general, deberían recogerse en el sistema de gestión de la seguridad de los administradores de infraestructuras.

Segundo: Sistemas de gestión de los explotadores de instalaciones de servicio ferroviarias.

1. Los explotadores de las ISF, deberán cooperar con las empresas ferroviarias para las que presten servicio para garantizar la seguridad de las actividades de las que conjuntamente son responsables, aplicando las medidas necesarias de control de riesgos y velando por que los servicios que presten sean conformes a los requisitos y a las condiciones de utilización previstas.

2. De la misma forma, los explotadores deberán cooperar con el administrador de la infraestructura ferroviaria, en la que se presta el servicio, en garantizar la seguridad de las actividades de las que conjuntamente son responsables.
3. Es conveniente que los explotadores de las ISF cuyas actividades puedan afectar a la seguridad del sistema ferroviario, en el caso de que no tengan obligación de disponer de un SGS, cuenten con un conjunto de procedimientos para gestionar la seguridad de sus actividades, que pueden estar incardinados en otros sistemas de gestión corporativos.

En dichos procedimientos, se recogerán los requisitos, formas de actuar y metodología que le sean de aplicación a sus trabajos en la ISF, así como los flujos de información y de relaciones con el resto de actores y que permitan el desarrollo de los mismos con unos niveles de seguridad operacional aceptables.

El Anexo de esta Recomendación Técnica establece directrices y recomendaciones sobre los contenidos mínimos de los procedimientos del explotador.

Tercero. Interfaces entre explotadores de instalaciones de servicio y otros actores.

1. Los explotadores deben garantizar las exigencias de seguridad de las empresas ferroviarias o administradores de infraestructuras para la que trabajen, siendo sus procedimientos acordes a sus exigencias y procedimientos de sus SGS.
2. Los procedimientos de gestión de la seguridad de los explotadores de ISF deberían ser puestos a disposición de las empresas ferroviarias que demanden la ejecución de los servicios, previamente a la formalización de los correspondientes acuerdos contractuales.

Ello permitirá a las empresas ferroviarias asegurarse de que los procedimientos de gestión de la seguridad del explotador son compatibles con sus propios SGS o, en caso contrario, detectar la necesidad de aplicar un procedimiento operativo distinto al ofertado por el explotador, que deberían acordar expresamente.

3. Los acuerdos contractuales entre empresas ferroviarias y explotadores deberían incluir mención expresa a:
 - a) Los procedimientos y normas de referencia empleados para la ejecución de las actividades, ya sean los estándares ofertados por los explotadores o procedimientos específicos establecidos por la empresa ferroviaria.
 - b) Los flujos de información entre ambas entidades, incluyendo la información operativa, las evidencias documentales de ejecución de las actividades o la relativa a la gestión de riesgos detectados durante la actividad.

- c) Los requisitos de formación particulares exigidos al personal que realiza los servicios, en su caso.
 - d) Las obligaciones de vigilancia y control del explotador que la empresa ferroviaria considere pertinentes.
4. El explotador deberá poner a disposición de las empresas ferroviarias y, en su caso, del administrador de infraestructuras ferroviarias toda la documentación y evidencias necesarias que les permita controlar y verificar el cumplimiento de sus procedimientos de gestión de la seguridad.

En este sentido, las empresas ferroviarias y en su caso, el administrador de infraestructuras, deberían extender sus actividades de vigilancia, en sus respectivos ámbitos de competencia, a las realizadas por el explotador , ya sea mediante inspecciones, visitas o auditorías realizadas directamente o transfiriendo obligaciones de vigilancia al explotador a través de los acuerdos contractuales.

5. Es conveniente que los propietarios de las instalaciones de servicio que adjudican su gestión a un explotador, tengan en cuenta que este disponga de procedimientos adecuados para la gestión de la seguridad, como uno más de los requisitos dentro los procesos de licitación de los contratos. Dichos contratos pueden establecer objetivos de seguridad dentro de sus obligaciones.

Madrid, 17 de junio de 2019

EL DIRECTOR DE LA AGENCIA ESTATAL DE
SEGURIDAD FERROVIARIA

[FIRMADO EN EL ORIGINAL]

Pedro M^a Lekuona García



ANEXO:

DIRECTRICES SOBRE EL CONTENIDO DE LOS PROCEDIMIENTOS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD DE LOS EXPLOTADORES DE INSTALACIONES DE SERVICIO.

1. **Para elaborar un sistema de gestión aplicable a las actividades de los explotadores de instalaciones de servicio, deberían emplearse, como punto de partida, las mismas referencias que describen el contenido de los sistemas de gestión de seguridad de las empresas ferroviarias.**

Hay que tener en cuenta que las empresas ferroviarias pueden transferir sus sistemas de gestión a sus contratistas, por lo que si el explotador maneja los mismos conceptos, estructura y requisitos en sus procedimientos (aunque lógicamente adaptados a su menor campo de actuación), se facilita la labor de interrelación entre ambas entidades.

Por tanto, en la fase inicial de elaboración del sistema de gestión de un explotador, se recomienda emplear documentos como el Reglamento 2018/762⁵ o sus guías aclaratorias emitidas por la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea.

A partir de ese contenido general, los explotadores pueden ir descendiendo hasta sus actividades, analizando qué partes del sistema les son aplicables, **hasta elaborar un “módulo” que sea integrable en el SGS de una empresa ferroviaria o administrador de infraestructuras.**

2. Al igual que un sistema de gestión de seguridad de una empresa ferroviaria o de un administrador de infraestructuras, **la finalidad de los procedimientos de gestión de la seguridad de los explotadores es definir cómo se va a gestionar la seguridad operacional** en todo momento, establecer una cadena de mando clara, realizar el reparto de las responsabilidades en esta materia e indicar los medios de los que se va a disponer para todo ello.
3. **Es recomendable que los sistemas de gestión de los explotadores** de instalaciones de servicio, de manera adecuada al tamaño y complejidad de las operaciones que realicen, **incluyan los siguientes documentos:**
 - a) **Política de Seguridad Operacional:** Documento que refleje el compromiso adquirido para alcanzar, mantener y promocionar la seguridad operacional de su actividad.

⁵ Reglamento Delegado (UE) 2018/762 DE LA COMISIÓN de 8 de marzo de 2018 por el que se establecen métodos comunes de seguridad sobre los requisitos del sistema de gestión de la seguridad de conformidad con la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se derogan los Reglamentos (UE) nº 1158/2010 y (UE) nº 1169/2010 de la Comisión

- b) **Manual del Sistema de Gestión de Seguridad:** Documento específico que tiene por objeto explicar cómo garantiza que se alcanza y se mantiene el nivel de seguridad operacional.
 - c) **Procedimientos operativos:** Documentos donde se describen de forma detallada cómo deben realizarse las actividades, para asegurar el desarrollo de las operaciones de forma segura por el explotador. Estos pueden ser comunes (ofertados de manera general a cualquier empresa que solicite la prestación de servicios) o específicos de una empresa ferroviaria.
4. El núcleo principal del sistema de gestión de un explotador de instalación de servicios son sus **procedimientos operativos** que deben describir de forma detallada:
- a) La forma en qué deben realizarse las actividades.
 - b) Los medios requeridos para la ejecución.
 - c) La normativa técnica sirve de referencia.
 - d) El personal que ejecuta y supervisa las actividades.
 - e) Los requisitos que se exigen al personal que realiza las actividades.
 - f) La documentación que se genera para evidenciar su ejecución correcta.

Entre estos procedimientos operativos, deberían contemplarse aquellos que ofrecen en sus servicios, como:

- a) El servicio de carga/descarga de la mercancía, tanto de las tipologías más habituales (como la carga/descarga de UTI sobre/desde vagón, carga de bobinas, carga de graneles o llenado/vaciado de cisternas) hasta tipos de cargamentos más específicos a demanda de alguna empresa ferroviaria.
- b) Los relacionados con el servicio de operaciones al tren, como:
 - Pruebas de frenado
 - Colocación y retirada de señales de cola
 - Inmovilización del material: freno de estacionamiento y calces
 - Reconocimientos visuales de trenes
 - Enganche y desenganche de vehículos ferroviarios.
 - Inspección y control de trenes de mercancías peligrosas.

- Servicios auxiliares de elaboración de la documentación de la composición.
 - Servicios de acompañamiento en trenes, como auxiliares de cabina.
- c) La ejecución de las maniobras.

5. **Otros aspectos que deberían estar desarrollados en el sistema de gestión**, siempre desde la perspectiva de permitir la coordinación con la empresa ferroviaria y el administrador, son los siguientes:

a) **Organización y responsabilidades:**

Deberá definirse la estructura encargada de la seguridad y de la ejecución de las actividades y operaciones relacionadas con la seguridad.

En particular, es recomendable que exista un responsable de seguridad operacional del explotador, incluyéndose su identificación y contacto, que podría ser uno para todos los servicios o para cada tipo de servicio.

b) **Objetivos de seguridad e indicadores:**

El explotador debería disponer de procedimientos para asumir los objetivos e indicadores de seguridad que la empresa ferroviaria o el administrador de infraestructuras le imponga contractualmente, y para el seguimiento de sus actividades.

c) **Capacitación del personal:**

El explotador debería establecer un sistema capacitación de su personal, incluyendo los requisitos de formación y habilitaciones, en su caso.

En particular, el explotador debe poner a disposición de las empresas ferroviarias las evidencias del cumplimiento de los requisitos exigidos en la Orden FOM 2872/2010⁶, para que estas puedan emitir las correspondientes habilitaciones. Esto incluye:

- Certificados acreditativos de la formación realizada en centros de formación homologados.

⁶ 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

- Programas formativos empleados, para que la empresa ferroviaria pueda valorar si son requeridos refuerzos en la formación para adaptarse mejor a las particularidades de su explotación.
- Certificados psicofísicos.
- En su caso, habilitaciones preexistentes que puedan ser empleadas para la convalidación.

d) Sistemas de comunicación

Los procedimientos del explotador deberían incluir diversos flujos de información:

- Quién, qué, cuándo y cómo se intercambia la información con la empresa ferroviaria y, en su caso, con el administrador de infraestructura para temas relacionados con la seguridad (intercambio de documentación, comunicación de riesgos, ...).
- Los cauces que aseguran que su personal conoce la documentación relacionada con la seguridad actualizada y pertinente.

e) Gestión de riesgos:

Por su parte, el explotador debe ser capaz de gestionar los riesgos de su actividad implantando las medidas pertinentes. Entre él y la empresa ferroviaria debe existir un cauce bidireccional que permita la detección de amenazas y la evaluación de las medidas mitigadoras, para que los registros de peligros de la empresa ferroviaria se mantengan actualizados.

En su caso, estos cauces también deberán establecerse con otros agentes como el administrador de la infraestructura o el propietario de la instalación.

Entre esos riesgos, debe tener en cuenta no solo los técnicos u operativos, sino también los relativos al factor humano y organizativo.

f) Gestión de situaciones de emergencia

El explotador debería disponer de procedimientos para dar respuesta a las exigencias trasladadas desde los planes de contingencias de las empresas ferroviarias, los administradores de infraestructuras o propietarios de la instalación.

Además, el explotador debería disponer de procedimientos para proporcionar información a empresas y administradores sobre accidentes o incidentes, para que puedan llevar a cabo sus investigaciones.

g) Gestión y mantenimiento de activos

En el caso de que el explotador emplee medios técnicos para la prestación de sus servicios (como por ejemplo, tractores de maniobras), debería disponer de procedimientos para asegurar el correcto mantenimiento y estado de los mismos.

h) Contratistas y proveedores

De igual modo que ocurre con la relación empresa ferroviaria-explotador, si este último hace uso de otros subcontratistas y proveedores, debería trazarse la traslación de los procedimientos a través de los contratos.

i) Vigilancia interna

El explotador debería disponer de un sistema de control y vigilancia de la aplicación de sus propios procedimientos, que debería definir:

- a) Planes de vigilancia (ya sean fijados por él mismo o transferidos por el SGS de la empresa ferroviaria a través de los acuerdos contractuales).
- b) Tipologías de acciones de vigilancia, desde auditorías documentales a inspecciones in situ.
- c) Personal encargadas de su realización.
- d) Evidencias a proporcionar a la empresa ferroviaria de su ejecución.

La mayor o menor madurez de estos sistemas de vigilancia interna permitirá a la empresa ferroviaria planificar el grado de intensidad de la monitorización que debe llevar a cabo sobre las actividades del explotador, teniendo en cuenta que la empresa adquiere una responsabilidad sobre dichas actividades desde el momento en el que mueve la composición.

j) Gestión documental

Principalmente, el explotador debería describir cómo se lleva a cabo la trazabilidad con evidencias documentales, que puedan ser requeridas por la empresa ferroviaria y, en su caso, por el administrador de infraestructuras para verificar el cumplimiento de todos los aspectos anteriormente mencionados.