



## RECOMENDACIÓN TÉCNICA 5/2022 DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD FERROVIARIA SOBRE LAS EXCEPCIONES AL RÉGIMEN GENERAL DE LOS CERTIFICADOS O HABILITACIONES DE CONDUCCIÓN

(Versión 2 – noviembre de 2022)

Versión	Fecha	Comentarios
1.0	Noviembre de 2022	Versión inicial
2.0	Noviembre de 2022	Se corrige en el apartado 4 de "Antecedentes". Se sustituye "Si además tenemos en cuenta que los maquinistas con experiencia inferior a cinco años <b>deben de realizar un 50% adicional de la carga práctica...</b> " por "Si además tenemos en cuenta que los maquinistas con experiencia inferior a cinco años <b>deben de realizar el doble de la carga práctica...</b> ".

### A. OBJETO

El objeto de este documento es aclarar los criterios para aplicar las excepciones al régimen general de los certificados de conducción de infraestructura, para que no se produzcan situaciones o interpretaciones que conlleven a circulaciones con trenes comerciales cuyos maquinistas no estén adecuadamente capacitados para realizarlas y supongan un riesgo para la seguridad.

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. 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 es clara en cuanto a los títulos habilitantes que un maquinista ha de tener para circular por la RFIG, ya que tanto el artículo 30 como el 38 de la citada orden ministerial establecen lo siguiente:

*El maquinista que conduzca por la Red Ferroviaria de Interés General deberá disponer, además de la licencia de maquinista, del certificado o certificados correspondientes en donde se consignen tanto las infraestructuras por las que su titular esté autorizado a conducir como el tipo o tipos de material rodante que esté autorizado a utilizar.*

2. Sin embargo, la **Disposición adicional cuarta** establece los supuestos excepcionales en los que un maquinista puede conducir por una determinada infraestructura sin tener el certificado habilitante.

1. **Excepciones a la exigencia del certificado de conducción de infraestructura.** *No se aplicará a los maquinistas que desarrollen su actividad por cuenta de entidades ferroviarias, el requisito de ser titular de un certificado o habilitación para una parte determinada de la infraestructura, siempre que durante la conducción aquéllos estén acompañados de otro maquinista que posea el certificado o habilitación válido requerido para la infraestructura de que se trate, en los siguientes casos:*

- a) *Alteración del servicio ferroviario que exija el desvío de trenes o el mantenimiento de tramos, especificados por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.*
- b) *Servicios excepcionales de carácter único que utilicen trenes históricos.*
- c) *Servicios de mercancías excepcionales de carácter único, siempre que haya sido autorizado por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.*
- d) *En el caso de entrega, demostración y pruebas técnicas de un tren y de una locomotora nuevos.*
- e) *A efectos de formación y examen de maquinistas.*

*Cuando se recurra a un maquinista adicional se informará previamente al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.*

*El recurso a esta posibilidad será decidido por la empresa ferroviaria; y no podrá ser impuesto por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ni por la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias (ahora AESF).*

3. El sector ha manifestado dudas sobre los casos en los que se puede aplicar la excepcionalidad a efectos de formación y examen del apartado 1.e) de la disposición adicional cuarta, y se plantean situaciones como las siguientes:

- Dos maquinistas en formación compartiendo circulación: uno certificado de la línea, pero no del material; y otro maquinista que está certificado del material, pero no de la línea.
- Dos maquinistas, ambos con experiencia y múltiples infraestructuras y tipos de material rodante consignados en su certificado, de los que sólo uno de ellos tiene el certificado de la línea, y el otro el certificado del vehículo.

4. Actualmente el sector se encuentra en un momento de renovación de personal de conducción. Esta situación provoca desajustes en la estabilidad laboral de los maquinistas de las empresas ferroviarias, con lo que hay más rotación de la deseada y, en muchos casos, la formación de líneas y vehículos se realiza con urgencia para minimizar la suspensión de circulaciones. Si además tenemos en cuenta que los maquinistas con experiencia inferior a cinco años deben de realizar el doble de la carga práctica y que existen plantillas de maquinistas en los que un porcentaje muy alto no llegan al año de experiencia en conducción -por lo que tampoco se dispone de maquinistas con suficiente experiencia para transmitir los conocimientos adecuados en la formación de las nuevas incorporaciones, tal como establecía esta agencia en la Recomendación técnica 3/2019 de la AESF sobre formadores de formación práctica de maquinistas- se están proponiendo situaciones basadas en la interpretación de este régimen excepcional del apartado 1.e) de la disposición adicional cuarta.
  
5. La aplicación de la disposición adicional cuarta de manera inadecuada puede implicar un riesgo importante para la seguridad. Por ello esta Agencia considera necesario aclarar cómo ha de realizarse la formación de los nuevos maquinistas y, qué excepciones contempla la orden ministerial para la conducción de circulaciones sin estar en posesión del certificado de infraestructura.

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

***Primera: Supuestos de excepciones para circulaciones con maquinistas que no disponen de certificados válidos de infraestructura.***

Tal y como establece la disposición adicional cuarta, solo podrán realizarse circulaciones sin que el maquinista tenga el debido certificado de infraestructura en los siguientes supuestos, en los que en todo caso deberá haber un segundo maquinista en cabina habilitado para esa infraestructura:

1. Cuando el administrador de infraestructuras, por obras, intercepciones en la vía, o cualquier otra causa, desvíe los tráficos programados por otro itinerario. En este caso el maquinista responsable del tren no tendría que disponer del certificado válido de la infraestructura por la que lo desvían. Esta circunstancia se supone de manera excepcional y con una duración muy limitada en el tiempo.

2. En el caso de servicios excepcionales realizados con trenes históricos, puesto que pueden necesitar un maquinista con un certificado de material muy concreto, muy excepcional, con lo que puede ser que no disponga del certificado de la línea, y este sea aportado por otro maquinista.
3. Servicios de mercancías de carácter excepcional, en los que dadas las condiciones del servicio y el hecho de que el transporte no sea una práctica habitual (por ejemplo, en aquellos casos que requieren la tramitación de autorizaciones de transporte excepcional), la empresa ferroviaria no disponga de maquinistas habilitados para una parte de la infraestructura.
4. En el caso de entrega, demostración y pruebas técnicas de un tren y de una locomotora nuevos, puesto que hay muy pocos maquinistas, al igual que ocurre con los vehículos históricos, que dispongan del certificado de ese material, con lo que la probabilidad de que también tengan el de la línea es menor.
5. En el caso de formación y examen, de acuerdo a los criterios de la recomendación segunda.

Es únicamente en estos casos en los que se permite la aplicación de esta excepcionalidad, siempre informando previamente al administrador de infraestructuras del hecho. Cualquier otra circunstancia no incluida en los términos de la disposición estará totalmente prohibida, puesto que iría en contra del artículo 30 y 38 que exige que un maquinista que circula por la RFIG deberá tener un certificado válido que incluya el material y la infraestructura por la que circula.

### ***Segunda: Excepciones a la exigencia del certificado de infraestructura en los casos de formación y examen.***

1. Dos aspectos imprescindibles a considerar para aplicar este apartado 1.e) de la disposición adicional cuarta son:
  - a. Debe respetarse la condición primordial que se da en el resto de situaciones, que es el de la excepcionalidad.
  - b. Con ese apartado 1.e) se pretenden resolver situaciones particulares de formación y examen, no de operación normal.

Por tanto, la realización de circulaciones comerciales en las que se solventa de manera habitual la carencia de personal formado en la línea y en el material mediante la incorporación de dos maquinistas, no se considera, desde el punto de vista de la AESF, como una interpretación correcta del espíritu de la norma.

2. Especialmente inadmisibles es la situación en la que ambos maquinistas se declaran en formación simultáneamente, de manera que el maquinista conocedor del vehículo y no de la infraestructura actúa como “formador del vehículo” con el segundo maquinista que conoce la infraestructura, pero no el tren y viceversa. Las pasadas de formación contabilizadas en estas situaciones son consideradas nulas, vulnerándose la normativa vigente.
3. A diferencia del resto de supuestos del apartado 1 de la disposición adicional cuarta, el punto e) debe aplicarse en relación con otros apartados de la Orden FOM/2872/2010 relativos a la formación o a los exámenes. Según ellos, el maquinista en formación debe ir acompañado por formadores o examinadores con experiencia suficiente y con los certificados correspondientes o, en su defecto, por otros maquinistas que los dispongan.

Adicionalmente, la AESF ha admitido en sus recomendaciones la posibilidad de que el maquinista en formación, en ausencia de un formador, acompañe al maquinista titular de la composición (que por tanto debería disponer de todos los certificados válidos, tanto de la infraestructura como del vehículo), para que este haga las veces de instructor, colaborando en la formación. El centro de formación incluirá en su sistema de gestión las herramientas para asegurar que estos instructores de formación práctica no sólo tengan los certificados válidos, sino que también tengan las condiciones pedagógicas adecuadas para transmitir estos conocimientos. El responsable de la formación práctica supervisará en todo momento esta formación, así como determinará si estos instructores de la empresa ferroviaria dónde se realizan las prácticas son o no adecuados para acompañar a los alumnos.

4. Por tanto, cuando se aplique la excepción al supuesto del apartado 1.e) de formación o examen de una infraestructura, el maquinista en formación que está realizando prácticas de conducción de dicha infraestructura deberá ir acompañado por otro maquinista que posea los certificados para esa línea. Ese maquinista, en aplicación del resto de preceptos de la orden, será un formador, examinador o un maquinista titular que actúa como instructor, y, por tanto, debe ejercer el papel de responsable de tren, disponiendo de los certificados válidos (tren y línea) para realizar ese trayecto. Esto también es coherente con la obligación que tienen los maquinistas en formación o examen de seguir en todo momento las indicaciones y órdenes de los maquinistas titulares.
5. A diferencia de los otros supuestos del apartado 1 de la disposición adicional cuarta, el maquinista titular será siempre el maquinista que no esté en formación (es decir, el formador, el examinador o el instructor), aunque en la práctica no esté físicamente a los mandos del tren. En el resto de casos de la disposición adicional cuarta, el

maquinista titular puede ser el que va conduciendo o acompañando, según su preparación y las circunstancias del caso.

Madrid, noviembre de 2022

EI DIRECTOR DE LA AGENCIA ESTATAL DE  
SEGURIDAD FERROVIARIA

*[Firmado en el original con fecha 14/11/2022]*

Pedro M<sup>a</sup> Lekuona García