



MINISTERIO
DE FOMENTO

AESF

Salida

Nº. 201900020000762

18-02-2019 13:12:37

AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD FERROVIARIA



AGENCIA ESTATAL
DE SEGURIDAD FERROVIARIA

Pedro M. Lekuona García

DIRECTOR

2019/13

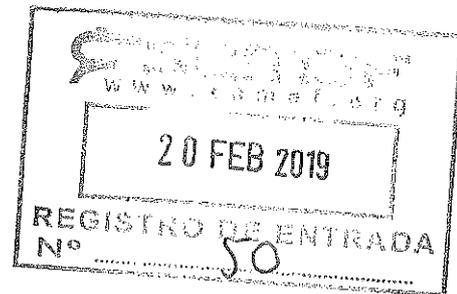
Madrid, 14 de febrero de 2019

JUAN CARLOS CAÑAS LLORET

SEMAF

Paseo de las Delicias, 20 – 3ª planta

28045 Madrid



Estimado Secretario:

Esta Agencia ha recibido con fecha 8 de febrero un escrito con propuestas de modificación de la Orden 2872/2010 de personal ferroviario en relación a los auxiliares de cabina y a los operadores de vehículos de maniobras.

En relación con los puntos de la citada carta, se realizan las siguientes consideraciones:

1. Habilitación del auxiliar de cabina.

La normativa europea solo regula mediante la Directiva 2007/59 la labor del maquinista, sin limitar que pueda haber otro personal que pueda realizar otras funciones de seguridad a bordo.

En ningún caso, en la redacción actual de la Orden FOM/2872/2010, se le asignan, al auxiliar de cabina, funciones de conducción de las que la Directiva 2007/59 encomienda al maquinista.

La Orden FOM/2872/2010 viene a establecer unas exigencias mínimas para que, cuando sea necesario contar con una persona de apoyo al maquinista (en ningún caso para sustituirle en sus funciones de conducción), esta nueva persona cumpla unos requisitos mínimos físicos y de formación. Pero eso no impide que la empresa pueda sustituir el auxiliar de cabina por un personal con mayor cualificación como un segundo maquinista o ampliar las exigencias.

La Especificación Técnica de Interoperabilidad de Explotación y Gestión del Tráfico (ETI OPE) no prescribe en ningún caso la necesidad de un segundo maquinista, y las directrices de la normativa europea son que no es posible establecer normas nacionales que impongan la obligación de un segundo maquinista. En su caso, esto puede ser una medida establecida por las propias empresas en sus sistemas de gestión de la seguridad.

En todo caso, ciertamente la experiencia del empleo de la figura del auxiliar de cabina sugiere la necesidad de revisar dicha habilitación, en sus cometidos y su formación. Les animamos, por tanto, a que nos transmitan las mejoras que pueden sugerir en su formación para que esta AESF pueda elaborar sus recomendaciones al sector.

2. Habilitación de operador de vehículos de maniobra (OVM).

Desde el punto de vista de esta AESF, la modificación del concepto de maniobras introducida mediante el Real Decreto 1011/2017, de 1 de diciembre, por el que se modifica el RCF, no supone un cambio o ampliación de las funciones del OVM que están establecidas en la Orden FOM/2872/2010.

La incorporación de las dos nuevas actividades a la definición de maniobra en el artículo 1.1.1.3 ("traer o llevar material de/a dependencias de plena vía carentes de señal de protección telemandada desde la estación o el CTC" y "realizar movimientos de material entre dependencias colaterales que se complementan constituyendo un complejo ferroviario logístico") no supone automáticamente que estas dos actividades de trenes circulando con marcha de maniobras se puedan realizar con OVM.

Sigue estando vigente -y sin que se haya producido ningún cambio-, la limitación a que el OVM realice sus funciones exclusivamente dentro del límite de la denominada zona de maniobras de las terminales de mercancías y estaciones. La realización de maniobras fuera de esa zona protegida requiere la posesión de la licencia de conducción.

En un futuro, si se lleva a cabo la modificación de la Directiva 2007/59 de maquinistas que estaba prevista para clarificar las funciones de los maquinistas de categoría A, en relación con la ejecución de maniobras, podrá revisarse la figura del OVM, para delimitar mejor la frontera de competencias entre ambos.

Un saludo.

