



RECOMENDACIÓN TÉCNICA TEMPORAL 4/2020 DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD FERROVIARIA SOBRE DOTACIÓN EN CABINA

A. OBJETO

La situación de crisis sanitaria generada por el coronavirus COVID-19, que ha supuesto la declaración del estado de alarma mediante el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, hace aconsejable que se tomen medidas excepcionales en el sector ferroviario para mantener determinados servicios esenciales.

En este contexto, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria considera conveniente emitir recomendaciones de vigencia temporal, que decaerán en el momento en el que esta situación excepcional remita.

B. ANTECEDENTES

1. De acuerdo con el Reglamento de Circulación Ferroviaria¹, en determinadas circunstancias se requiere la incorporación de una segunda persona debidamente habilitada en cabina para suplir carencias en los sistemas de protección. En particular, esto ocurre cuando la infraestructura no está debidamente equipada con un sistema de protección de trenes:

1.1.1.7. CRITERIOS GENERALES DE OPERACIÓN DE TRENES

1. *Para que un tren pueda iniciar servicio, es necesario que en la estación de origen, o en la primera de la RFIG para trenes internacionales, disponga en la cabina de conducción y tenga operativos, los equipamientos siguientes:*

- a) *Sistema de protección de tren compatible con alguno de los instalados en la infraestructura (si ésta dispone de ellos).*
- b) *Dispositivo de vigilancia.*
- c) *Radiotelefonía.*

...

5. *Sin perjuicio de lo indicado en el punto 1, la dotación mínima de personal en la cabina de conducción del tren para que éste pueda iniciar el servicio, será:*

- a) *Un Maquinista, cuando la infraestructura esté equipada con un sistema de protección del tren.*

¹ Aprobado mediante el Real Decreto 664/2015, de 17 de julio.

b) Un Maquinista y una segunda persona debidamente habilitada, cuando la infraestructura no esté equipada con un sistema de protección del tren; salvo que la EF establezca en su SGS otro procedimiento que mitigue el riesgo generado de forma efectiva, y éste procedimiento esté autorizado por la AESF.

La incorporación de este agente habilitado es la solución usual, si bien el propio RCF contempla que las empresas ferroviarias pueden contemplar otras alternativas operativas para mitigar el riesgo.

2. Análogamente, para otras situaciones de anomalía se recoge un tratamiento similar:

5.2.3.2. PRESCRIPCIONES EN CASO DE ANORMALIDAD DURANTE LA MARCHA

1. Si durante el trayecto, la anomalía impide la circulación con el sistema de protección del tren, el Maquinista informará de inmediato de dicha circunstancia al Responsable de Circulación de la Banda de Regulación.

2. Si no es posible continuar circulando con otro sistema de protección del tren, podrá continuar la circulación hasta la primera estación sin exceder de:

a) La velocidad máxima de 120 km/h, cumpliendo las velocidades máximas de la línea y respetando las velocidades limitadas que le puedan afectar.

Desde dicha estación, cumplirá además con las prescripciones siguientes:

b) Circulará con una segunda persona habilitada en la cabina de conducción hasta la primera estación en la que la EF disponga de base de material, o en su ausencia, hasta finalizar el recorrido del tren; salvo que la EF establezca en su SGS otro procedimiento que mitigue el riesgo generado de forma efectiva, y este procedimiento esté autorizado por la AESF.

c) Finalizado el recorrido del tren, el vehículo se considerará inútil para el servicio hasta su reparación. En caso de que la base de material se encuentre en el mismo núcleo urbano de finalización del recorrido del tren, el vehículo podrá circular en las condiciones definidas en este artículo hasta la base para su reparación.

5.2.4.1. ANORMALIDADES EN DISPOSITIVOS DE VIGILANCIA, DE INFORMACIÓN DE VELOCIDAD Y DE DETECCIÓN DE SOBRETENPERATURA EN ELEMENTOS DE RODADURA Y FRENO

1. El dispositivo de vigilancia operativo es condición imprescindible en la estación de origen para que un vehículo inicie servicio. Si durante el trayecto se averiase el dispositivo de vigilancia, el Maquinista lo comunicará al Responsable de Circulación de la Banda de Regulación o del CTC por radiotelefonía o a través del Responsable de Circulación de la primera estación abierta. Además, desde la primera estación donde surja la avería, se incorporará a la cabina de conducción una segunda persona habilitada para suplir la función inutilizada, hasta finalizar el viaje; salvo que la EF establezca en su SGS otro procedimiento que mitigue el riesgo generado de forma efectiva, y éste procedimiento esté autorizado por la AESF.

3. En el contexto actual, en el que algunas actividades se están limitando para evitar contagios para frenar la expansión del coronavirus COVID-19, las empresas ferroviarias, para aquellos servicios que deban garantizarse para asegurar la movilidad mínima de viajeros o el transporte de mercancías imprescindibles, deben valorar con sus servicios de prevención, si es admisible la presencia de este personal adicional en las cabinas de conducción.

En el caso de que lleguen a la conclusión de que las medidas de protección no pueden mitigar el riesgo de contagio a niveles tolerables, las empresas pueden plantear otros procedimientos alternativos a la disposición de un segundo agente habilitado en cabina.

4. Dado que este procedimiento alternativo debe someterse a la AESF, según el RCF, parece conveniente que se establezcan los criterios mínimos, que desde el punto de vista de la AESF, deberían cumplirse.

Teniendo en cuenta lo anterior, la AESF, en virtud de sus competencias, **RECOMIENDA:**

Primero: Procedimientos alternativos a la disposición de una segunda persona habilitada en cabina en líneas no equipadas o en situación de anormalidad

- a. Durante el estado de alarma, las empresas ferroviarias podrán proponer procedimientos alternativos a la disposición de una segunda persona habilitada en cabina prescrita en el RCF siempre que:
 - Se trate de servicios que daban mantenerse por considerarse esenciales para garantizar la movilidad mínima de viajeros o el transporte de mercancías básicas.
 - Los servicios de salud laboral de la empresa ferroviaria verifiquen que, con las medidas de protección razonables, no se puede mitigar el riesgo de contagio en cabina hasta niveles tolerables.
- b. En ese caso, el procedimiento alternativo debería incluir, al menos, medidas como:
 - Reducir drásticamente la velocidad de circulación, para facilitar la percepción de la señalización lateral. Para ello, se debería reducir de manera sensible la velocidad del tren proporcionalmente a la de su tipo.
 - Circular con el equipo embarcado de ASFA en servicio, aunque la línea no esté equipada, para permitir una lectura de balizas que pudieran estar instaladas en la línea en puntos críticos, como cambios significativos de velocidad o pasos a nivel automáticos, seleccionando en el combinador general del equipo embarcado la velocidad máxima permitida en el recorrido afectado.
 - Aumentar la duración o la frecuencia de tiempos de descanso, para compensar la mayor atención requerida del maquinista.

- Proponer medidas complementarias que ayuden al maquinista al reconocimiento efectivo de la señalización lateral.
- c. La documentación justificativa de los puntos anteriores y de que las medidas alternativas mitigan los riesgos de manera efectiva será remitida por la empresa ferroviaria a la AESF para su autorización.

Madrid, 20 de marzo de 2020
EL DIRECTOR DE LA AGENCIA ESTATAL
DE SEGURIDAD FERROVIARIA

[FIRMADO EN EL ORIGINAL]

Pedro M. Lekuona García