



RECOMENDACIÓN TÉCNICA TEMPORAL 5/2020 DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD FERROVIARIA SOBRE GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LOS VEHÍCULOS FERROVIARIOS EN LA SITUACIÓN DE CRISIS SANITARIA OCASIONADA POR EL COVID-19.

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 (en adelante AESF) considera conveniente emitir recomendaciones de vigencia temporal, que decaerán en el momento en el que esta situación excepcional remita.

B. ANTECEDENTES

1. La actividad de los centros de mantenimiento se está viendo muy mermada por las restricciones a la movilidad y a la actividad, impuestas para preservar la salud de sus empleados y evitar la propagación del coronavirus COVID.
2. Mediante la *Orden TMA/311/2020, de 1 de abril, por la que se disponen medidas para la gestión del mantenimiento de los vehículos ferroviarios en la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19*, se ha permitido excepcionalmente que las entidades encargadas del mantenimiento (en adelante EEM) puedan realizar cambios, solo con carácter provisional, en la programación definida en los planes de mantenimiento asociados a los vehículos, con el fin de extender los valores límites de los intervalos comprendidos entre intervenciones de mantenimiento o reducir provisionalmente las operaciones a ejecutar de ciertas intervenciones del plan de mantenimiento de vehículos que vayan a ser empleados para realizar servicios que se consideren básicos. En todo caso, este cambio se debe circunscribir a servicios imprescindibles y cuando no existan alternativas razonablemente viables para llevar a cabo el mantenimiento dentro de los ciclos iniciales o con el alcance recogido en el plan, lo cual deberá quedar justificado por la EEM.

3. Aparte de esta medida excepcional, la Orden TMA/311/2020, añade el permiso concedido a los centros de mantenimiento homologados conforme a la Orden FOM/233/2006¹ o a los amparados bajo una certificación en virtud del Reglamento (UE) 445/2011², para que puedan efectuar actuaciones de mantenimiento para las cuales no estuvieran habilitados, incluso sobre clases de vehículos que no figuren en el alcance de su homologación o certificación, pudiendo para ello valerse de las instalaciones recogidas en su homologación, así como otras cuya homologación no ampare, siempre que la EEM verifique que dichas instalaciones son adecuadas a las necesidades a cubrir. Asimismo, se podrán emplear talleres móviles, en los que personal técnico, con las correspondientes herramientas, pueda efectuar las oportunas actuaciones in situ, siempre que la operación no requiera de su traslado al taller fijo.
4. Con las medidas anteriores se pretende resolver la situación de vehículos imprescindibles para tráficos esenciales (como la movilidad mínima de viajeros que es necesario asegurar o el movimiento de mercancías básicas) que pudieran quedar inmovilizados por superar los ciclos de sus planes de mantenimiento y no poder acceder a talleres habilitados.

Por ello se permiten cambios provisionales en los planes de mantenimiento (alargando ciclos o modificando puntualmente el contenido de una intervención) o se proporcionan talleres alternativos.

Sin embargo, estas medidas deben aplicarse de manera que se garantice que los vehículos en circulación, durante el periodo de tiempo que dure el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, siguen manteniendo niveles aceptables de seguridad.

5. Para que estas condiciones de seguridad se respeten, la Orden TMA/311/2020, parte de la aplicación responsable de centros de mantenimiento y de EEM, que deberán ser capaces de valorar el impacto de los cambios provisionales en los planes de mantenimiento o la cualificación y competencia de las instalaciones alternativas que pudieran precisarse. Por ello, parece conveniente que existan unos criterios recomendables de aplicación suplementarios a la citada Orden.

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

¹ Orden FOM/233/2006 de 31 de enero, por al que se determina el régimen de homologación de los centros de material rodante y sus condiciones de funcionamiento.

² Reglamento 445/2011 de 10 de mayo, relativo a un sistema de certificación de las entidades encargadas del mantenimiento de los vagones de mercancías y por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 653/2007.

Primero: Gestión de flota.

Como primera medida, antes de llegar a la aplicación de las excepciones que permite la Orden TMA/311/2020, conjuntamente las empresas ferroviarias y las EEM deben valorar medidas de gestión de flota que permitan solventar las dificultades de mantenimiento sin afectar a los planes aprobados o a tener que recurrir a otras instalaciones. Por tanto, la aplicación de la citada Orden debe entenderse como un último recurso.

Segundo: Criterios en los cambios provisionales en la ejecución de los planes de mantenimiento.

La AESF considera que los cambios provisionales de los planes de mantenimiento, extendiendo los valores límites de los intervalos comprendidos entre intervenciones de mantenimiento o modificando provisionalmente las operaciones a ejecutar de ciertas intervenciones del plan de mantenimiento que se realicen al amparo de lo establecido en la Orden TMA/311/2020, se deberían efectuar aplicando los siguientes criterios:

- Con carácter general, debería afectarse solo a intervenciones de mantenimiento ligero, evitando, salvo que sea estrictamente necesario, su aplicación en las grandes revisiones de mantenimiento pesado o reparaciones que contemplan las principales operaciones de mantenimiento recogidas en los citados planes de mantenimiento. Por ejemplo, en este último supuesto se podría encontrar cierto material remolcado que en su programación no incluye la realización de intervenciones de bajo nivel, sino sólo la ejecución de intervenciones de mantenimiento pesado.
- En todo caso, se debe asegurar la vigilancia de los elementos críticos del vehículo.
- Ante la necesidad de modificar los ciclos o el alcance de una intervención, la EEM del vehículo podría tener que introducir medidas compensatorias mitigadoras, como pueden ser:
 - La imposición de restricciones de carácter operativo (por ejemplo, reducción de la velocidad de circulación, disminución de la carga, etc.), así como cualquier otra limitación en el servicio.
 - La intensificación de las inspecciones sobre el vehículo, ya sean realizadas por parte de personal de la propia EEM o bien de las empresas ferroviarias que vayan a efectuar el tren dispuesto de la composición en que se sitúe el vehículo en cuestión.
 - La posible realización de una parte de las operaciones contempladas en la intervención aplazada.
 - La sustitución de una intervención por otra de menor nivel recogida en el propio plan de mantenimiento.

- La realización de otro tipo de inspección, control o prueba.

Para la definición de estas medidas alternativas mitigadoras es recomendable la aplicación de códigos prácticos que contemplan supuestos de actuación para vehículos fuera de mantenimiento, como por ejemplo lo contenido en los acuerdos GCU.

En definitiva, la EEM debe valorar y evaluar el impacto de esta excepción provisional en el cumplimiento de los ciclos máximos establecidos en el plan de mantenimiento de determinadas intervenciones de mantenimiento preventivo o reducción provisional de las operaciones a ejecutar de ciertas intervenciones del plan de mantenimiento, estableciendo las medidas concretas de seguridad que, en ausencia de la ejecución de la intervención prevista según el intervalo previamente establecido o de las operaciones de mantenimiento que no hayan sido realizadas, garanticen la continuidad del servicio en unas condiciones seguras.

Tercero: Comunicación de los cambios provisionales en la ejecución de los planes de mantenimiento.

Con independencia de la comunicación a la AESF a la finalización del estado de alarma que se indica en la Orden TMA/311/2020, durante la explotación, la EEM debe comunicar las excepciones al cumplimiento del plan de mantenimiento a:

- La empresa ferroviaria que opere el tren donde se incorpore el vehículo, para que ésta sea conocedora de que el vehículo tiene aplicada la excepción en el cumplimiento del plan de mantenimiento y que, a pesar de circular con el ciclo de mantenimiento excedido, se han aplicado las medidas mitigadoras, e incluso las restricciones de uso que correspondan para que la circulación del mismo se realice de manera segura.
- A ADIF, para que, a pesar de que los vehículos tengan el ciclo de mantenimiento excedido y así figure en el registro de material rodante que gestiona, se refleje esta excepción en el cumplimiento de los ciclos del plan de mantenimiento en dicho registro, de cara a conocer, en el caso que fuese necesario, que a ese vehículo se le está aplicando la Orden TMA/311/2020.

Cuarto: Criterios para la aplicación del artículo tres “Actividad de los centros de mantenimiento” de la Orden TMA/311/2020.

1. Con respecto al permiso concedido por medio de la Orden TMA/311/2020, con carácter excepcional y temporal, a los centros de mantenimiento, para que durante el plazo de vigencia del estado de alarma y exclusivamente para vehículos que puedan emplearse en servicios que sean considerados básicos, puedan efectuar ciertas actuaciones de mantenimiento para las cuales no estuvieran habilitados, valiéndose para ello incluso de

instalaciones que no queden al amparo del alcance de la homologación, la AESF considera que estas actividades se deben enmarcar en un supuesto de **estricta necesidad y urgencia**, toda vez que no se trataría de actividades anteriormente recogidas en el alcance de su homologación.

2. Además, deben ser realizadas bajo el estricto control de la EEM que aparezca asignada al vehículo, la cual deberá asegurarse de que las instalaciones donde se efectúen dichas actuaciones son adecuadas a las necesidades a cubrir.

Con tal fin, aparte de verificar que el centro de mantenimiento homologado, y las instalaciones que emplee, dispongan de los medios materiales, instalaciones, equipamiento adecuados y en número suficientes para realizar el pedido de mantenimiento que la EEM excepcionalmente le encomiende, ésta deberá comprobar que el centro de mantenimiento dispone de procedimientos y del conocimiento del vehículo a mantener, así como de normativa técnica específica que le permitan atender el pedido, emitiendo las correspondientes órdenes de trabajo.

Para valorar la cualificación del centro alternativo, la EEM debe tener en cuenta criterios como:

- la similitud del vehículo sobre el que se debe realizar la intervención con los incluidos en la habilitación del centro.
- la similitud de los componentes o elementos objeto de la intervención con los de los vehículos incluidos en la habilitación del centro.
- el nivel de las intervenciones incluidas en la habilitación del centro.

En estos casos, el centro de mantenimiento informará a la AESF de la actividad realizada, fuera del alcance de su homologación. Dicha comunicación se realizará mediante correo electrónico dirigido a la siguiente dirección:

mantenimiento.aesf@seguridadferroviaria.es

3. Asimismo, se podrán emplear talleres móviles, en los que personal técnico, con las correspondientes herramientas, pueda efectuar las oportunas tareas de mantenimiento correctivo y aquellas de preventivo de bajo nivel in situ, siempre que la actuación no requiera de su traslado al taller fijo.

En este caso se comunicará a la AESF aquellas actuaciones de mantenimiento preventivo que se hayan realizado mediante taller móvil, especificando la fecha y lugar de la actuación, vehículo afectado, plan de mantenimiento, nivel de la intervención y descripción de la operación realizada. Dicha comunicación se realizará mediante correo electrónico a la siguiente dirección:

mantenimiento.aesf@seguridadferroviaria.es

Sin perjuicio de esta comunicación, y para permitir la supervisión de la AESF, todas las decisiones y sus justificaciones de las EEM en aplicación de este artículo deben quedar adecuadamente recogidas en el correspondiente registro documental, incluyendo declaraciones responsables de la EEM y del centro de mantenimiento.

Madrid, 2 de abril de 2020
EL DIRECTOR DE LA AGENCIA ESTATAL
DE SEGURIDAD FERROVIARIA

[FIRMADO EN EL ORIGINAL]

Pedro M. Lekuona García