



RECOMENDACIÓN TÉCNICA 3/2023 DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD FERROVIARIA SOBRE EL RETORNO A LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS FERROVIARIOS APARTADOS: PARALIZADOS, FUERA DE CICLO DE MANTENIMIENTO, ACCIDENTADOS O AVERIADOS

A. OBJETO

Uno de los objetivos del presente documento es recordar a las entidades encargadas del mantenimiento (EEM) y empresas ferroviarias (EF) la necesidad de establecer en sus sistemas de gestión de mantenimiento (SGM) y sistemas de gestión de seguridad (SGS), respectivamente, **criterios o procedimientos que aseguren la circulación segura y eficiente de aquellos vehículos ferroviarios que, por los motivos que fuere, hayan permanecido sin circular (paralizados)**, y en especial si han estado fuera de instalaciones de mantenimiento, por un tiempo superior a quince días, en el caso del material motor, o bien de seis meses, si se trata de material remolcado.

También conviene incorporar unas **pautas de actuación para los traslados de vehículos que hayan perdido sus condiciones nominales de explotación** por tener vencidas sus intervenciones de mantenimiento o bien porque hayan sufrido algún accidente, incidente¹ o avería que afecte a órganos o equipos relacionados con la seguridad.

Esta recomendación técnica aplica a todas las clases o categorías de vehículos ferroviarios a excepción del material histórico, que se regirá por su regulación específica. En cuanto al material rodante auxiliar (MRA), dada su singularidad, la EEM tratará de establecer para los vehículos de mayores prestaciones un tratamiento análogo, buscando la semejanza con el dado a locomotoras, autopropulsados o vagones de mercancías. Para el MRA de menores prestaciones, la EEM tendrá en consideración dicha circunstancia a la hora de establecer los criterios e intervenciones que permitan la vuelta a la circulación de estos vehículos tras su periodo de paralización, accidente, incidente, avería o superación de los ciclos de mantenimiento reflejados en su plan de mantenimiento (PM).

En todo caso, el contenido de este documento es orientativo y no sustituye a las normas y futuros desarrollos normativos que puedan aprobarse, ni exime de la responsabilidad de su cumplimiento a los diferentes actores implicados en su aplicación.

B. ANTECEDENTES

1. La **Directiva (UE) 2016/797 de interoperabilidad** define unos requisitos esenciales que deben cumplir los vehículos ferroviarios: en primer lugar, para ser autorizados a circular, por la entidad responsable de la autorización correspondiente, por la parte de la red ferroviaria europea que venga reflejada en su área de uso y, en segundo lugar, tras su

¹ Como ejemplos de incidentes se pueden considerar, entre otros, los vehículos segregados con motivo de alarmas de caja de grasa caliente o alarmas de detectores de impacto en vía.

puesta en el mercado, para asegurarse de que su explotación y mantenimiento garantizan que se conserva el cumplimiento de los requisitos esenciales.

La **Directiva (UE) 2016/798 de seguridad** establece que, antes de su utilización en la red, todos los vehículos deben contar con una entidad encargada del mantenimiento asignada al vehículo que figure en el REV y garantice que están en condiciones de operar de manera segura.

El contenido de ambas directivas ha sido incorporado al derecho interno español a través del **Real Decreto 929/2020 sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias**.

2. No resulta infrecuente que, por motivos de explotación u otras circunstancias, algunos vehículos ferroviarios permanezcan apartados, sin circular, en distintas dependencias situadas dentro o fuera de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG). Dicha circunstancia hace necesario fijar o recordar unas pautas mínimas a poner en práctica por las EEM y poseedores de los vehículos, así como por las EF, de cara a los traslados o a la vuelta a la circulación de estos vehículos por la RFIG, dada la ausencia de referentes normativos en vigor que aborden estas situaciones.
3. Previamente a la aplicación efectiva del Reglamento de Circulación Ferroviaria (RCF), aprobado por Real Decreto 664/2015, se empleaba comúnmente la **Instrucción General IG nº 4, Circulación de material apartado** cuya última revisión fue aprobada por RENFE en mayo de 1998, para definir las condiciones que permitieran el retorno al servicio de material apartado. Cabe recordar que, en esa fecha, RENFE era el actor prácticamente único en el sistema ferroviario español, actuando como EF y administrador de la infraestructura, así como mantenedor y gestor de los vehículos de los que era poseedor. Dicha IG puede considerarse todavía como un referente adecuado en su parte técnica.
4. Sin embargo, dicha IG nº 4 fue derogada, ya que el marco regulatorio actual coherente con la Especificación Técnica de Interoperabilidad relativa al subsistema «explotación y gestión del tráfico» (ETI OPE), fija la responsabilidad de establecer las condiciones de circulación del material apartado a las EEM y EF a través de criterios en sus SGM y SGS respectivamente.

En este sentido, las recomendaciones de la AESF para adecuar los SGS y SGM a la ETI OPE y al RCF ya contemplaban esta obligación para las EF y EEM, como puede verse en las **RT 1/2016 (Crit. SGS.II.2 Criterios relacionados con la circulación de vehículos ferroviarios, punto 4)** y concretando algo más en la **RT 5/2016 (Crit. SGM.2 Criterios relacionados con la puesta en circulación de material apartado)**.

No obstante, la forma de abordar el tratamiento del material paralizado en estas recomendaciones era somera, sin mucho detalle técnico.

5. En aplicación de dichas recomendaciones, es reseñable que algunas EEM han procedimentado e incluso publicado instrucciones técnicas al respecto, las cuales pueden

considerarse válidas y útiles, en la medida que consigan el objetivo de que la vuelta a la circulación de los vehículos se realice en condiciones adecuadas después de haber efectuado ciertas comprobaciones y verificaciones. De forma análoga han procedido algunas EF y ADIF.

6. Asimismo, cierta documentación de conocimiento y aplicación general como el **CUU, Contrato Unificado de Utilización de vagones** (también conocido como GCU por sus siglas en inglés) puede constituir un buen referente a nivel técnico y procedimental, de cara al tratamiento de los vagones de mercancías en su explotación. A pesar de ser un contrato establecido por las partes implicadas que libremente optan por adherirse a él, parte de su contenido puede considerarse aplicable a los fines que persigue esta recomendación técnica.
7. La normativa existente a nivel europeo y nacional supedita la eficacia de las autorizaciones de los vehículos ferroviarios al cumplimiento de una serie de **requisitos esenciales** vigentes en el momento en que éstas fueron otorgadas y a la conservación de éstos a lo largo de su periodo de explotación. No hay duda entonces de que una pérdida, si quiera momentánea o puntual, de las **condiciones nominales de explotación** de los vehículos, puede suponer a su vez un incumplimiento de los requisitos esenciales que sirvieron para su autorización, cuestión que puede implicar la suspensión de ésta. Lejos de una revocación automática de las autorizaciones, el marco normativo propone una serie de acciones por parte de la EEM, así como de los poseedores de los vehículos y las EF que los explotan, para retornar el estado de los vehículos a las condiciones nominales que dieron lugar a su autorización para circular. De este modo, en ciertos casos, tiene sentido exigir a los vehículos que, fruto de un accidente o incidente o de un incumplimiento de las intervenciones previstas en su PM, hayan perdido sus condiciones nominales, un **permiso de acceso a la red** según lo previsto en el artículo 133 del RD 929/2020, para el **traslado** de dichos vehículos a las instalaciones del mantenedor que corresponda al objeto de la restitución de sus condiciones nominales.
8. Asimismo, es necesario señalar el papel que juegan en este asunto los **poseedores de los vehículos** como responsables de mantener actualizada su situación en el registro europeo de vehículos (REV).

Igualmente, los **administradores de infraestructura** (AI) desempeñan una importante labor de control del material que circula por las líneas que administran, manteniendo actualizado su registro de material rodante ferroviario (denominado anteriormente archivo patrón) con la información que deben proporcionarle los diferentes actores con responsabilidades en este asunto, además de salvaguardar la infraestructura de cualquier posible daño o alteración.

Por todo ello, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, en virtud de sus competencias, considera conveniente recordar las exigencias establecidas en la normativa y emitir las siguientes **RECOMENDACIONES** dirigidas a los siguientes actores:

Primero: RECOMENDACIONES DIRIGIDAS A LAS ENTIDADES ENCARGADAS DEL MANTENIMIENTO (EEM)

La diferente normativa, tanto nacional como de la Unión, otorga un papel relevante a las EEM de cara a asegurar que los requisitos esenciales de los vehículos ferroviarios se mantienen a lo largo de la vida útil de los mismos. Es por ello por lo que se dirigen a ellas buena parte de las recomendaciones:

- A.** Establecer en los planes de mantenimiento (PM) o bien en otro documento del expediente de mantenimiento, a consideración de la EEM, las actuaciones a llevar a cabo, consistencias de mantenimiento o alguna de las intervenciones reflejadas en estos, en función del tiempo de paralización que hayan sufrido los vehículos, de cara a hacer posible su vuelta a la circulación.
- B.** Hasta que se adapten los PM u otros documentos, en su caso, existentes según lo reflejado en el apartado A, o si lo allí dispuesto no se considerara pertinente, establecer dentro del SGM algunas pautas que permitan definir las actuaciones a llevar a cabo por la EEM, en función del tiempo de paralización del vehículo, condiciones en las que ha estado estacionado o almacenado, así como de la causa que la motivó, para asegurar que la vuelta a la circulación se realiza de manera segura y eficiente. **(Ver Anexo I)**
- C.** En cualquier caso, se considera procedente que los vehículos ferroviarios cuyo tiempo de paralización supere quince días en el caso de las locomotoras y autopropulsados y seis meses para el resto de los vehículos, sean peritados o reconocidos por personal competente de la EEM de cara a determinar las actuaciones a llevar a cabo, sus condiciones de traslado a taller, en su caso, así como el registro y acreditación de que dichas actuaciones se han ejecutado de manera efectiva. **(Ver Anexo III)**
- D.** Si el PM del vehículo no lo contemplara, el SGM de la EEM deberá establecer las acciones a llevar a cabo en caso de incumplimiento de los PM en cuanto a la superación de los intervalos de mantenimiento previstos. Una vez superados los ciclos de mantenimiento, los vehículos deberían quedar fuera de explotación comercial y solo podrían ser trasladados a las instalaciones del mantenedor. Asimismo, superados dichos ciclos, se considera pertinente que la EEM tenga que peritar o reconocer el vehículo mediante personal con competencia para ello y determinar las condiciones en las que, a su juicio, procede realizar dicho traslado. **(Ver Anexo III)**
- E.** Como base para establecer la competencia del personal referido en los apartados C y D, puede servir la del personal que habitualmente otorgue la aptitud para el servicio de vehículos de similares características en el ámbito del mantenimiento preventivo realizado por la EEM y el personal de la función de gestión de mantenimiento de la flota con competencia suficiente para garantizar el retorno al servicio, incluida la definición de restricciones de uso. Asimismo, el personal que participe en las comprobaciones, verificaciones y actuaciones necesarias para posibilitar los traslados, la circulación o la vuelta al servicio de los vehículos objeto de esta recomendación técnica o para las que se proponen en el **Anexo I**, deberá ser perteneciente a la EEM, a la función de gestión del mantenimiento de la flota o a la función de ejecución de mantenimiento (FEM) o bien designado por éstas, contando con la debida competencia para las tareas encomendadas.

- F. Cumplir con el deber de informar al resto de organizaciones o entidades interesadas, principalmente EF y AI afectados, así como al poseedor, sobre las actuaciones a realizar en los vehículos de cara a su traslado o vuelta a la circulación. **(Ver Anexo II)**

Segundo: RECOMENDACIONES DIRIGIDAS A LAS EMPRESAS FERROVIARIAS (EF)

Resulta evidente la responsabilidad de cara a la seguridad en la circulación de las EF que vayan a realizar circulaciones con vehículos objeto de esta recomendación técnica. De manera adicional a los procedimientos establecidos en el SGS sobre las comprobaciones previas a la salida de cualquier tren, resulta conveniente que las EF establezcan en sus procedimientos ciertas pautas de actuación encaminadas a mantener la seguridad en su ámbito de actuación. Por ello, se dirigen a ellas parte de las recomendaciones:

- G. Demandar del resto de organizaciones o entidades implicadas, principalmente EEM y poseedor de los vehículos, la información necesaria sobre la circulación o traslado a realizar con material objeto de esta recomendación técnica, así como el estado de estos. **(Ver Anexo II)**
- H. Determinar en su SGS, adicionalmente a las inspecciones previas a la salida a realizar en todos los trenes, las comprobaciones y verificaciones, tanto a nivel documental como técnico, a realizar por el personal de la EF y en concreto por el personal de conducción que participe en la vuelta a la circulación o traslados de vehículos objeto de esta recomendación técnica. **(Ver Anexos I y III)**
- I. Cuando la EEM determine que el traslado o la circulación del vehículo no puede realizarse en condiciones nominales, solicitar al AI, de manera coordinada con el poseedor del vehículo, el permiso de acceso a la red que permita el movimiento del material a las instalaciones adecuadas. Asimismo, recabará o comprobará que se dispone, en su caso, de otros permisos que pudieran ser necesarios.
- J. Tener en cuenta dentro del procedimiento operativo que contemple la comunicación de la EF al AI del *tren dispuesto para circular* (apartado 1.5.1.18 del RCF) referencias a que el vehículo ha estado apartado, si existen prescripciones específicas de circulación, así como los medios utilizados para mitigar los posibles riesgos ocasionados por la paralización, en aplicación de Reglamento (UE) 402/2013 relativo a la adopción de un método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo.

Tercera: RECOMENDACIONES DIRIGIDAS A LOS POSEEDORES DE LOS VEHÍCULOS

En cuanto a los poseedores de los vehículos afectados, no se puede desdeñar el papel que juegan en este asunto, en particular en el caso de los vagones de mercancías, donde es frecuente que el poseedor de estos no coincida con la EF que los opera y tampoco coincida con la EEM. Por ello, es fundamental una comunicación fluida entre las partes **(Ver Anexo II)**. De este modo, resulta procedente dirigirles parte de las recomendaciones:

- K. Tratar de prever los periodos de paralización de los vehículos, especialmente cuando superen los seis meses en el caso de los vagones (quince días para locomotoras y autopropulsados), informando de dicha circunstancia a la EEM.

- L.** Comunicar con antelación suficiente² a la EEM los vehículos objeto de esta recomendación técnica que desee poner en circulación, así como su ubicación para poder proceder al reconocimiento de los mismos y a realizar las actuaciones necesarias para garantizar su circulación en condiciones adecuadas de seguridad. Asimismo, coordinar con la EF y AI los movimientos de estos vehículos atendiendo, en su caso, a las condiciones de circulación que se establezcan, así como recabando o comprobando que se dispone de los permisos o autorizaciones que se precisen.
- M.** Comunicar estas paralizaciones³ en periodos prolongados a la AESF de cara a mantener lo más actualizado posible el REV, así como a los AI de las áreas de uso de los vehículos, con el fin de facilitar su labor como gestor de la circulación de trenes sobre la infraestructura ferroviaria administrada por ellos, contribuyendo también a mantener actualizados sus registros de material rodante ferroviario.

Madrid, enero de 2023

EL DIRECTOR DE LA AGENCIA ESTATAL DE
SEGURIDAD FERROVIARIA

[FIRMADO CON FECHA 11/1/2023 EN EL ORIGINAL]

Pedro M. Lekuona García

² Dicha antelación es recomendable que se establezca en los procedimientos de la EEM dejando constancia de ello en los acuerdos entre el poseedor del vehículo y la propia EEM.

³ Dentro de estas paralizaciones se incluyen las motivadas por algún accidente/incidente/avería.

ANEXO I:

PROPUESTA DE ACTUACIONES TÉCNICAS A REALIZAR EN LOS VEHÍCULOS APARTADOS PARA SU VUELTA A LA CIRCULACIÓN

A continuación, se proponen ciertas actuaciones a llevar a cabo en:

- a) vehículos ferroviarios que se desee poner de nuevo en circulación tras un cierto tiempo de parada o inactividad motivada por razones derivadas de su explotación, sin tener en cuenta aquí los periodos de mantenimiento preventivo o correctivo, ni los motivados por la realización de modificaciones,
- b) vehículos que hayan superado sus intervalos de mantenimiento,
- c) vehículos averiados o que hayan sufrido algún tipo de accidente o incidente que haya afectado a sus condiciones nominales de explotación.

En este sentido, se pone de nuevo de manifiesto que quien tiene la responsabilidad de establecer los criterios y las actuaciones a fin de posibilitar la vuelta a la circulación, así como ponerlas en práctica, es la EEM de los vehículos.

Los tiempos de paralización indicados a continuación deben entenderse como referencias temporales para casos generales, debiendo tener en cuenta en todo caso la EEM las condiciones previas a la paralización, su motivo, así como las condiciones del lugar donde se encuentre apartado el vehículo.

1. MATERIAL MOTOR: LOCOMOTORAS Y AUTOPROPULSADOS.

1.1 Paralizaciones entre quince y tres meses.

Puede considerarse una buena práctica dejar constancia del periodo efectivo de paralización en el **libro de reparaciones** del vehículo, las comprobaciones efectuadas, así como las incidencias, en su caso, que tuvieran lugar durante la puesta en marcha. Independientemente de lo anterior, el personal competente designado por la EEM podrá cumplimentar los registros previstos al efecto en el SGM.

Se consultará en el **manual de conducción** del vehículo, verificando si hay establecidas indicaciones para la puesta en marcha tras periodos prolongados de inactividad.

Además de las comprobaciones ordinarias de puesta en marcha del material motor previas al inicio de un servicio, se estima conveniente realizar las siguientes comprobaciones:

- Circuitos de aire comprimido: principalmente la estanqueidad, efectuándose un protocolo de freno para comprobar su correcta funcionalidad.
- Funcionamiento adecuado de los equipos de seguridad y señalización: dispositivo de vigilancia, sistema de protección de tren, radiotelefonía, así como señalización luminosa y acústica.
- Prueba de inicio de tracción.

Así pues, se considera necesario realizar el reconocimiento como mínimo de los órganos señalados en el **Anexo III** (puntos 7, 8, 9, 10, 14, 15, 16) de cara a la vuelta a la circulación de estos vehículos.

1.2 Paralizaciones superiores a los tres meses.

Se propone la realización de la intervención de mantenimiento preventivo equivalente o próxima, que sea superior a la recogida en el PM del vehículo correspondiente a la mitad del tiempo de paralización del vehículo (PM cuyas intervenciones de mantenimiento estén previstas según intervalos de tiempo) o a la mitad de la media de los kilómetros recorridos por la serie a la que pertenezca el vehículo previamente a la paralización durante un tiempo equivalente a duración de esta (PM cuyas intervenciones de mantenimiento estén previstas según la distancia recorrida por el vehículo). Esta intervención puede contener las operaciones de inspección y comprobaciones funcionales, prescindiendo de las de desmontaje y sustitución, mientras la EEM no lo determine, para órganos, componentes o sistemas que así lo requieran según lo establecido en el propio PM.

En general, se estima conveniente realizar el reconocimiento como mínimo de los órganos señalados en el **Anexo III** (puntos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16) de cara a la vuelta a la circulación de estos vehículos.

Si el tiempo de paralización fuera superior a cuatro años, se estima procedente realizar, además de lo descrito anteriormente, una comprobación que incluya el desmontaje aleatorio de entre el 25 % y la totalidad de las cajas de grasa, en función del estado de las mismas.

1.3 Traslados a taller o a otra dependencia para seguir apartado, venta o desguace.

El material motor que lleve sin funcionar más de tres meses y cuyo poseedor determine el traslado del mismo a otra dependencia para continuar apartado, para su venta o desguace, o bien la EEM establezca la necesidad de trasladarlo a taller para realizar las operaciones necesarias para su vuelta a la explotación comercial, podrá efectuar dichos movimientos como **material remolcado** con las condiciones de circulación o restricciones necesarias en su caso, e informando debidamente de ellas tanto a la EF que efectúe el servicio ferroviario como al AI por cuya red se desarrolle.

Asimismo, se seguirá lo dispuesto en los manuales de conducción, prestando especial atención a la correcta configuración de los paneles de freno de los vehículos implicados.

En general, se estima conveniente realizar el reconocimiento, como mínimo, de los órganos señalados en el **Anexo III** (puntos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 17) de cara al traslado como material remolcado de estos vehículos.

1.4 Traslados a taller de vehículos fuera de mantenimiento o averiados.

El material motor que no esté al día de las intervenciones establecidas en su PM, tenga alguna avería o haya sufrido algún accidente o incidente, deberá ser peritado o reconocido por su EEM, salvo que, de común acuerdo con la EF operadora, hayan convenido que la verificación, inspección o comprobación pertinente sea efectuada

por otra entidad cualificada, determinando, en su caso, si el traslado a las instalaciones del mantenedor puede realizarse en las condiciones nominales de circulación. Si no fuera así, la EEM determinará las condiciones degradadas o excepcionales en las que estima que el traslado puede realizarse de forma segura, informando de ello a la EF que vaya a efectuar el traslado y al AI, especialmente si las condiciones del vehículo fueran tales que pudiera ocasionarse algún daño a la infraestructura ferroviaria, alteraciones a la circulación de otros trenes o cualquier otra condición que aconseje el tratamiento del traslado como excepcional. En este último caso, la EF deberá recabar del AI los permisos oportunos.

Lógicamente, los vehículos que se encuentren en esta situación no podrán prestar ningún tipo de servicio ferroviario y el traslado deberá efectuarse como vehículo aislado o bien remolcado, aun pudiendo realizarse dicho traslado en condiciones nominales.

La profundidad del reconocimiento a efectuar por la EEM dependerá de la importancia de las intervenciones de mantenimiento pendientes de realizar, así como del tiempo transcurrido desde que se realizó la última intervención, debiendo ser determinado por ésta. En general, se estima conveniente que, si el mantenimiento lleva vencido hasta tres meses o más de tres meses, se realicen las comprobaciones y reconocimientos descritos respectivamente en los **apartados 1.1 y 1.2 del Anexo I** de esta recomendación técnica junto a, en este último caso, la intervención de mantenimiento de mayor nivel de las contempladas en su PM compatible con que pueda ser efectuada sin foso y sin entrar a taller. Si el traslado del vehículo se efectúa remolcado, se tendrá en cuenta lo descrito en el **apartado 1.3** de este anexo.

En el caso de vehículos que hayan sufrido algún accidente o incidente, además de los reconocimientos anteriores, deberá verificarse el buen estado del bastidor/caja de los vehículos afectados (punto 18 del **Anexo III**).

De forma adicional a lo anterior, se estima conveniente una reducción de la velocidad máxima durante el traslado del 20 % de la velocidad máxima a la que esté autorizado a circular el vehículo en condiciones nominales, si el mantenimiento preventivo lleva excedido menos de un año y una reducción del 50 % en el caso de que lleve excedido más de un año.

2. MATERIAL REMOLCADO: COCHES Y VAGONES.

2.1 Paralizaciones entre seis y doce meses.

Antes de poner en movimiento este material, se considera procedente la realización de las siguientes comprobaciones:

- La estanqueidad del circuito de aire comprimido.
- El adecuado apriete y afloje del freno.
- El estado del rodaje, suspensión, tracción, choque y cajas de grasa, comprobando que no hay pérdidas en ellas.

Se estima conveniente efectuar el reconocimiento, como mínimo, de los órganos señalados en el **Anexo III** (puntos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11) de cara a la circulación de estos vehículos.

2.2 Paralizaciones superiores a doce meses.

Para la vuelta al servicio, circulación o traslado de los vehículos apartados durante más de doce meses, se propone la realización de las siguientes comprobaciones:

- Prueba completa de freno incluida la proporcionalidad.
- Desmontaje aleatorio de al menos un 25 % de las cajas de grasa para verificar el correcto estado tanto de la grasa como de los rodamientos.
- Inspección detallada de los órganos principales de los vehículos para lo que puede tomarse como referencia el apéndice 9 del CUU (Contrato unificado de utilización), en el caso de los vagones.
- En los coches de viajeros, se prestará especial atención, además de lo anterior, al correcto estado de los elementos de seguridad incluida la señalización exterior.

Se estima conveniente realizar el reconocimiento como mínimo de los órganos señalados en el **Anexo III** (puntos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15) de cara a la circulación de estos vehículos.

2.3 Traslados a taller o a otra dependencia para seguir apartado, venta o desguace.

El material remolcado que lleve paralizado más de doce meses y cuyo poseedor determine el traslado del mismo a otra dependencia para continuar apartado, para su venta o desguace, o bien la EEM establezca la necesidad de trasladarlo a taller para realizar las operaciones necesarias para su vuelta a la explotación comercial, podrá efectuar dichos movimientos con las condiciones de circulación o restricciones que determine la EEM, comunicadas debidamente por su poseedor tanto a la EF como al AI.

En este caso, se estima conveniente realizar el reconocimiento como mínimo de los órganos señalados en el **Anexo III** (puntos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10) de cara al traslado de estos vehículos.

2.4 Traslados a taller de vehículos fuera de mantenimiento o averiados.

El material remolcado que no esté al día de las intervenciones establecidas en su PM, tenga alguna avería o haya sufrido algún accidente o incidente, deberá ser peritado o reconocido por su EEM, u otra entidad cualificada, de común acuerdo con la EF, determinando, en su caso, si el traslado a las instalaciones del mantenedor puede realizarse en las condiciones nominales de circulación. Si no fuera así, la EEM determinará las condiciones degradadas o excepcionales en las que estima que el traslado puede realizarse de forma segura, informando de ello a la EF que vaya a efectuar el traslado y al AI, especialmente si las condiciones del vehículo fueran tales

que pudiera ocasionarse algún daño a la infraestructura ferroviaria, alteraciones a la circulación de otros trenes o cualquier otra condición que aconseje el tratamiento del traslado como excepcional. En este último caso, la EF o el poseedor deberán recabar del AI los permisos oportunos.

Lógicamente, los vehículos que se encuentren en esta situación no podrán prestar ningún tipo de servicio ferroviario y el traslado deberá efectuarse como material vacío, aun pudiendo realizarse dicho traslado en condiciones nominales.

La profundidad del reconocimiento a efectuar por la EEM dependerá de la importancia de las intervenciones de mantenimiento pendientes de realizar, así como del tiempo transcurrido desde que se realizó la última intervención debiendo ser determinado por ésta. En general, se estima conveniente que, si el mantenimiento lleva vencido hasta doce meses o bien más de doce meses se realicen las comprobaciones y reconocimientos descritos respectivamente en los **apartados 2.1 y 2.2 del Anexo I** de esta recomendación técnica.

En el caso de vehículos que hayan sufrido algún accidente o incidente, además de los reconocimientos anteriores, deberá verificarse el buen estado del bastidor/caja de los vehículos afectados (punto 18 del **Anexo III**)

De forma adicional a lo anterior, se estima conveniente una reducción del 20 % de la velocidad máxima a la que esté autorizado a circular el vehículo en condiciones nominales, si el mantenimiento preventivo lleva excedido menos de un año y una reducción del 50 % en el caso de que lleve excedido más de un año.

3. VERIFICACIONES DURANTE LA PRIMERA CIRCULACIÓN

Cuando el vehículo que se haya apartado, por algún accidente o incidente, por tener el mantenimiento vencido o bien haya estado paralizado durante más de un mes en el caso del material motor o seis meses para el remolcado, vaya a ponerse en circulación de nuevo, se considera conveniente realizar ciertas verificaciones al inicio de los movimientos o traslados, adicionales a las comentadas en los apartados anteriores:

- Efectuar **parada en una estación o dependencia adecuada** situada a entre 10 y 30 Km de la salida para comprobar el posible calentamiento de las cajas de grasa, así como realizar una inspección visual detallada de los principales órganos del vehículo, dejando constancia escrita de su realización, así como de las anomalías observadas, en su caso. Esta inspección conviene que se realice, como en otras ocasiones, por personal competente de la EEM o designado por ésta, **acompañado** por el personal de conducción de la EF.
- Alternativamente a lo anterior, podría realizarse un **recorrido previo de prueba** de no menos de 10 Km, realizando, finalizado el recorrido, la inspección, comprobaciones y registros descritos en el párrafo anterior. En este caso conviene que entre el recorrido de prueba y el movimiento o traslado no transcurran más de 30 días.

Es importante reiterar que el poseedor de los vehículos o bien la EF que efectúe estos movimientos de material, deberán informar al AI sobre las características de los mismos,

así como de las condiciones excepcionales que pudieran concurrir y atender, en su caso, las posibles indicaciones del AI.

4. VUELTA AL SERVICIO COMERCIAL

El proceso para la vuelta al servicio comercial de vehículos ferroviarios apartados por accidentes o incidentes, con el mantenimiento vencido o bien tras largos periodos de paralización, deberá estar recogido en el SGM de la EEM. Todo el proceso deberá quedar documentado convenientemente, quedando constancia de fechas, comprobaciones efectuadas, actuaciones, así como el personal implicado en las mismas. Todo ello formaría parte del **expediente de mantenimiento** del vehículo.

Como culminación del proceso, paso previo a la puesta a disposición del poseedor para la vuelta al servicio comercial de los vehículos objeto de esta recomendación técnica, resulta conveniente que la EEM se manifieste sobre la **aptitud de los vehículos** para volver a circular, así como de su retorno al servicio comercial. Podría procederse de manera análoga a como se actúa tras una intervención de mantenimiento preventivo, en la que la función 4 de la EEM (función de ejecución del mantenimiento, FEM) emite la aptitud para el servicio y la función 3 (función de gestión del mantenimiento de la flota, FGMF) notifica el retorno al servicio.

ANEXO II:

PROPUESTA DE REGISTRO DE LAS COMUNICACIONES

1. COMUNICACIÓN DE LA PARALIZACIÓN O APARTADO

Cuando el poseedor de un vehículo ferroviario paralice o deje apartado algún vehículo ferroviario por motivos comerciales o de explotación durante periodos de tiempo significativos, deberá comunicar esta circunstancia a la EEM.

También resulta conveniente extender dicha comunicación a los AI de las áreas de uso del vehículo y a la AESF a los efectos de mantener actualizados los registros de material, especialmente el REV.

Los datos que se considera necesario consignar en esta comunicación serían como mínimo:

- Clase o categoría de vehículo: (locomotora, autopropulsado, coche, vagón o material rodante auxiliar).
- N.V.E:
- Motivo de apartado:
- Lugar de apartado:
- Fecha de paralización:
- Fecha prevista de vuelta al servicio comercial (o traslado):

2. COMUNICACIÓN DEL RETORNO A LA CIRCULACIÓN

El poseedor del vehículo deberá comunicar y coordinar con la EEM las actuaciones necesarias para el retorno a la circulación del material que haya permanecido paralizado durante periodos significativos de tiempo. Dicha coordinación deberá hacerse extensiva tanto a la EF como al AI.

Los datos que se considera necesario consignar en esta comunicación serían como mínimo:

- Clase o categoría de vehículo:
- N.V.E:
- Registro de la realización de las actuaciones técnicas previas necesarias (**ver Anexo III**):
- Fecha de retorno a la circulación:
- Trayecto (con indicación de la estación o dependencia donde se realizaría la parada de comprobación e inspección) / Recorrido de prueba:
- Condiciones especiales de circulación (en su caso):

Asimismo, la EEM comunicará el retorno a la circulación del vehículo a su poseedor. Para ello, puede resultar apropiado adjuntar a dicha comunicación el formato del **Anexo III** de esta recomendación técnica.

3. COMUNICACIÓN DE LA VUELTA AL SERVICIO COMERCIAL

Se considera importante que, cuando el poseedor decida que ciertos vehículos, que hayan permanecido paralizados durante un periodo significativo, vuelvan a prestar servicio comercial, lo comunique a los AI de las áreas de uso del vehículo y a la AESF, a los efectos de

mantener actualizados los registros de material. Más aún si les comunicó en su momento la paralización temporal. Previamente, deberá coordinar con la EEM las actuaciones necesarias para la vuelta al servicio comercial de los vehículos.

Los datos que se considera necesario consignar en esta comunicación son:

- Clase o categoría de vehículo:
- N.V.E:
- Lugar de apartado:
- Periodo de paralización:
- Registro de actuaciones llevadas a cabo para su retorno a la circulación:
- Fecha de vuelta al servicio comercial:
- Restricciones de uso (en su caso):

Asimismo, la EEM comunicará la puesta a disposición del vehículo a su poseedor. Para ello, puede resultar apropiado adjuntar a dicha comunicación los formatos del **Anexo III** de esta recomendación técnica que se hayan generado con los distintos reconocimientos que se hayan efectuado al material.

4. SOLICITUD AL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURA DEL PERMISO DE ACCESO A LA RED

Cuando el traslado o movimiento del material no pueda efectuarse en condiciones nominales de circulación, la EF que vaya a efectuar el traslado o movimiento, la EEM o el poseedor del vehículo, deberán solicitar al AI un permiso de acceso a la red, según lo establecido en el artículo 133 del RD 929/2020.

La pérdida de las condiciones nominales deberá ser establecida en base al reconocimiento del material efectuado por la EEM o por personal competente designado por ésta.

Como registro de dicho reconocimiento, podrá utilizarse el formato contenido en el **Anexo III**. Se reflejará una propuesta de condiciones de circulación para el traslado o movimiento. Dicha propuesta deberá ser conocida y registrada tanto por la EF como por el AI.

Para cualquier anomalía detectada en el material rodante que pudiese afectar a los elementos de la infraestructura (como por ejemplo anomalías en cualquier elemento del rodaje, sobrecargas, posibles rebases de gálibo), se deberían solicitar condiciones de circulación/autorización de transporte excepcional (según el caso) al AI, independientemente de lo que indique el informe de reconocimiento de la EEM / mantenedor.

ANEXO III:

PROPUESTA DE REGISTRO DE LAS ACTUACIONES TÉCNICAS A REALIZAR

De cara a un traslado o bien al retorno a la circulación con el fin de la vuelta al servicio comercial de los vehículos apartados objeto de esta recomendación técnica, es necesario que, como se viene exponiendo, la EEM efectúe ciertas actuaciones técnicas a tal fin. Igualmente, todo lo relacionado con el mantenimiento de los vehículos ha de quedar correctamente documentado y trazado. Tanto las actuaciones técnicas a efectuar, como su registro, deben quedar definidas en el SGM. En este sentido, se considera conveniente que se conserven y registren los datos sobre las distintas actuaciones que se realicen a los vehículos, para lo que se propone la ficha del final del presente anexo.

El criterio para establecer si el reconocimiento de un determinado órgano del vehículo es *correcto* o *incorrecto* debe ser establecido por la EEM. En este sentido, pueden considerarse referentes técnicos adecuados, junto a lo recogido, en su caso, en los PM, algunos textos técnicos de uso o conocimiento generalizado entre los que cabe citar:

- Apéndice 9 del CUU, *Contrato Unificado de uso de vagones* (GCU por sus siglas en inglés).
- NTCMA-052, *Norma técnica de material. Reconocimiento de vagones en circulación.*
- NTC/051.94, *Norma técnica de circulación. Reconocimiento de coches en circulación.*

Asimismo, se considera conveniente que entre la realización de las actuaciones técnicas necesarias para que un vehículo vuelva a circular y el inicio de la circulación no transcurran más de 30 días.

A continuación, se facilita un modelo de ficha de registro para la *Comprobación y verificación de vehículos ferroviarios paralizados o apartados* objeto de esta recomendación técnica:

COMPROBACIÓN Y VERIFICACIÓN DE VEHICULOS FERROVIARIOS PARALIZADOS O APARTADOS					
CLASE DE VEHÍCULO:	Locomotora	<input type="checkbox"/>	FECHA:	<input type="text"/>	
	Autopropulsado	<input type="checkbox"/>			
	Coche	<input type="checkbox"/>	N.V.E.	<input type="text"/>	
	Vagón	<input type="checkbox"/>			
	MRA	<input type="checkbox"/>			
EEM:	<input type="text"/>				
MANTENERDOR (F4-FEM):	<input type="text"/>				
UBICACIÓN:	<input type="text"/>				
MOTIVO DE LA INSPECCIÓN:	Traslado	<input type="checkbox"/>			
	Vuelta a la circulación	<input type="checkbox"/>			
	Verificación durante 1ª circ.	<input type="checkbox"/>			
	Recorrido de prueba	<input type="checkbox"/>			
	Vuelta al servicio comercial	<input type="checkbox"/>			
	Otro (especificar)	<input type="checkbox"/>	<input type="text"/>		
FECHA DE PARALIZACIÓN / APARTADO:	<input type="text"/>				
ÓRGANOS A RECONOCER:			Correcto	Incorrecto	N/A
	1	Bogie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	2	Suspensión	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	3	Timonería	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	4	Rodaje	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	5	Verificación grasa cajas de grasa (al menos el 25 %)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	6	Choque y tracción	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	7	Mangas de acoplamiento	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	8	Apriete y afloje freno de servicio	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	9	Estanqueidad circuitos aire comprimido	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	10	Freno de estacionamiento	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	11	Elementos que giran solidariamente o apoyan en los eies (N/A a vagones)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	12	Verificación rodamientos cajas de grasa (al menos el 25 %)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	13	Prueba completa de freno	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	14	Señalización exterior correcta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	15	Funcionamiento de equipos y elementos de seguridad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	16	Prueba de inicio de tracción	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	17	Operaciones previas al remolque de material motor según manual de conducción	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18	Caja/Bastidor	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

<p>OBSERVACIONES:</p>	<p>Justificación de las anotaciones "Incorrecto" y "No Aplica":</p>
	<p>Condiciones de circulación:</p> <p>Condiciones nominales: <input type="checkbox"/></p> <p>Limitaciones de circulación: Velocidad: <input type="text"/> Km/h</p> <p>Otras: <input type="text"/></p> <p>Fecha de vuelta a la circulación: <input type="text"/></p>
<p>FIRMAS:</p>	<p>Operario de la EEM que realizó la inspección:</p> <p>Nombre: <input type="text"/></p> <p>Firma: <input type="text"/></p> <p>Personal de conducción de la EF: <input type="text"/></p> <p>Nombre: <input type="text"/></p> <p>Firma: <input type="text"/></p> <p>Otro personal presente durante la inspección:</p> <p>Nombre: <input type="text"/></p> <p>Firma: <input type="text"/></p> <p>Nombre: <input type="text"/></p> <p>Firma: <input type="text"/></p>