



RECOMENDACIÓN TÉCNICA 1/2022 DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD FERROVIARIA PARA REDUCIR EL IMPACTO DE LA INMOVILIZACIÓN DE VEHÍCULOS FERROVIARIOS TRAS SOMETERSE A UNA MODIFICACIÓN QUE REQUIERA LA OBTENCIÓN DE UNA NUEVA AUTORIZACIÓN

A. OBJETO

El objeto de la presente recomendación es clarificar bajo qué circunstancias, tras la realización de una modificación sobre vehículos ferroviarios, podría evitarse la suspensión temporal de su autorización para la circulación por la RFIG. Con ello se busca que, ante ciertas modificaciones, pueda reducirse el impacto derivado de la inmovilización de los vehículos ferroviarios hasta que se resuelva el proceso de nueva autorización.

Este documento desarrolla y complementa tanto el punto 1 del apartado 7.5 como el punto 6 del apartado 9 de la *Guía sobre la gestión de modificaciones de vehículos y tipos ya autorizados* (O-02.02.02-GU-01) publicada por la AESF¹ (en adelante, *Guía de modificaciones*).

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

B. ANTECEDENTES

1. En el punto 1 del apartado 7.5 de la *Guía de modificaciones* se establece lo siguiente: *“Cuando se inicie la ejecución de los trabajos para la modificación de un vehículo existente, y esta se haya clasificado en la categoría del apartado 7.4.1, punto 1, letra d) [modificaciones que requieran una nueva autorización de conformidad con los criterios establecidos en el artículo 131 del Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre (artículo 21.12 de la Directiva (UE) 2016/797)], quedarán suspendidas las autorizaciones de las que dispusiera en ese momento”*.
2. Complementariamente, y para aquellos casos en los que la entidad gestora de la modificación considere que la modificación no requiere someterse a un proceso de nueva autorización, en el punto 6 del apartado 9 de la mencionada Guía se indica: *“En aquellos*

¹ https://www.seguridadferroviaria.es/recursos_aesf/o-02.02-02-gu-01-v02_modif_vehic_ferrov_web.pdf

casos que, tras la implementación de la modificación, la entidad responsable de la autorización emita un dictamen motivado por el cual exija someterse a un proceso de nueva autorización [...], podrá suponer, en función de los motivos por los que se requiere someter al vehículo a dicho proceso, la suspensión temporal de la autorización con la que cuentan los vehículos que ya hayan sido modificados.”

3. No obstante, desde el sector se han planteado dudas en relación con la interpretación de dichos apartados de la *Guía de modificaciones* y bajo qué supuestos no sería necesario suspender la autorización.

En particular, se requiere aclarar el procedimiento requerido para evitar la suspensión en aquellos casos de implementación de equipos [como podrían ser, p.ej., equipos de radio-telefonía analógica (Tren-Tierra), equipos de protección (ASFA Digital),...] y componentes [como podrían, p.ej., pantógrafos,...] que puedan ser desconectados o aislados, tras su instalación y hasta la obtención de la autorización de tipo de vehículo y de vehículo, evitando riesgos sobre la seguridad en la circulación derivados de no haberse verificado que se da cumplimiento a los requisitos esenciales durante el proceso de autorización.

4. Se quiere destacar que esta situación es crítica en vehículos destinados al servicio de Cercanías y a los destinados a la prestación de Obligaciones de Servicio Público (OSP) donde la supresión de servicios debido a esta circunstancia impacta negativamente a la sociedad, así como a vehículos destinados al mantenimiento de infraestructura ferroviaria, en los que en muchas ocasiones el vehículo puede ser plenamente operativo sin requerir de los elementos instalados.

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

Primero. IDENTIFICACIÓN DE LAS MODIFICACIONES QUE NO SUPONEN UNA SUSPENSIÓN DE LA AUTORIZACIÓN EN VIGOR

1. En aquellos casos de modificación de vehículos ferroviarios donde los equipos o componentes instalados objeto de la modificación permitan, tras ser implementados, su desconexión o aislamiento provisional, se podrá evitar la suspensión de la autorización en vigor de los vehículos ferroviarios hasta la resolución del proceso de nueva autorización, siempre que se cumplan una serie de condiciones:

- a. Bajo cualquier circunstancia, se debe garantizar que dichos equipos o componentes no puedan ser conectados o utilizados por error.

Para ello se deberán establecer procedimientos e, incluso, disponer de medios físicos con tal fin.
 - b. Debe asegurarse que los elementos instalados, pero no operativos, no afectan a la compatibilidad con la infraestructura.
 - c. Se debe garantizar que los elementos instalados no generan perturbaciones con otros elementos del vehículo.
2. En caso de duda, se deberá consultar a la AESF si la modificación planteada puede acogerse a la presente Recomendación Técnica.

Segundo. ESTABLECER UNA ESTRATEGIA DE MODIFICACIÓN EN DOS FASES

1. Para permitir que los vehículos ferroviarios a modificar puedan seguir circulando, al amparo de la autorización vigente, mientras se tramitan las autorizaciones requeridas tras la modificación, se recomienda planificar la modificación en dos fases bien diferenciadas, las cuales requerirán de un tratamiento y gestión documental específico:
 - A. En una primera fase, se procederá únicamente a la instalación física de los equipos o componentes.

Por tanto, dicha instalación debería gestionarse como una modificación que no requiere de un proceso de nueva autorización conforme a las disposiciones prácticas descritas en la citada *Guía de modificaciones* y, por ello, llevará asociado un proceso de notificación de la modificación a la AESF.

En dicha notificación, el solicitante debe informar de que, aunque se trata de una modificación que va a requerir una nueva autorización, dadas las características de los elementos instalados, se solicita mantener la circulación en virtud de la autorización actual en tanto se tramita la nueva.

Para ello, el expediente de modificación que acompaña a la notificación deberá complementarse con:
 - a) Una descripción de las medidas tomadas (procedimientos, medios físicos, ...) para garantizar que dichos elementos permanecen aislados durante su circulación mientras se esté prestando servicio comercial y que no interfieren con la infraestructura o el resto del vehículo.

- b) Una previsión de los plazos en los que se pretende circular en virtud de la autorización previa
- c) En caso de que se requiera la conexión temporal de los nuevos elementos para la realización de pruebas enmarcadas en el proceso de certificación, el protocolo que se empleará para garantizar que, tras la realización de estas, el vehículo queda configurado correctamente en sus condiciones iniciales.

A la hora de solicitar al administrador de infraestructuras el permiso para la realización de pruebas, estas deberían calificarse como pruebas con fines experimentales o en fase de ensayo.

- d) La evidencia de la gestión de riesgos realizada.

Se recuerda que el protocolo, así como las medidas implementadas antes mencionadas, suponen un cambio y, por tanto, deberán quedar cubiertas por la aplicación del Método Común de Seguridad para la evaluación y valoración del riesgo conforme al Reglamento (UE) nº 402/2013.

- e) Además, si en la definición del protocolo o fruto del proceso de evaluación y valoración del riesgo, se exportan medidas de mitigación o riesgos a la operación, se deberá hacer entrega de una carta emitida por el operador del vehículo en la que declare que es concededor de estos y los acepta.
- f) Del mismo modo, la propuesta de la entidad encargada de mantenimiento asignada al vehículo de las pruebas o comprobaciones que, tras el cambio, garanticen el retorno del vehículo al servicio en su estado de funcionamiento nominal.

En su caso, la AESF podrá pronunciarse sobre su no conformidad con la compatibilidad de la modificación con el mantenimiento de los tráficos si bien, se podrá implementar esta fase de la modificación sin esperar a recibir un dictamen por parte de esta.

Lo anterior no exime que deban obtenerse los certificados frente a la normativa técnica de aplicación para aquellas características impactadas por la implementación en esta primera fase.

- B. Tras la implementación de la modificación, y con carácter previo a la conexión o puesta en funcionamiento definitiva de estos equipos, se deberá someter al vehículo al proceso de nueva autorización conforme a las disposiciones prácticas recogidas en el Reglamento (UE) nº 2018/545.

Dicha solicitud deberá realizarse a través de la Ventanilla Única Europea (OSS, por sus siglas en inglés).

Durante este proceso, el vehículo podrá seguir circulando con el nuevo elemento instalado aislado.

Tras la obtención de la nueva autorización de tipo (o variante de tipo) de vehículo, se podrán poner en funcionamiento los nuevos elementos en aquellos vehículos para los que ya se haya emitido la correspondiente Autorización de Puesta en el Mercado, y nunca antes. Para ello, se habrán definido las nuevas instalaciones requeridas, en su caso, y las pruebas correspondientes a la conexión definitiva.

Madrid, enero de 2022

EL DIRECTOR DE LA AGENCIA ESTATAL
DE SEGURIDAD FERROVIARIA

*[FIRMADO EN EL ORIGINAL CON FECHA
26/01/2022]*

Pedro M. Lekuona García