

# ***La tracción ferroviaria con GNL***

## ***Aspectos legales y de seguridad de la prueba piloto***

**Ignacio de Ribera - Grupo de apoyo DGF**  
**Madrid, 19 de febrero de 2014**



# ASPECTOS LEGALES

- MARCO LEGAL EUROPEO
- MARCO LEGAL NACIONAL
- OTRAS DISPOSICIONES A CONTEMPLAR

La normativa relativa al sector ferroviario, y en concreto la relativa a la autorización de puesta en servicio de vehículos, se basa en la **directiva 2008/57/CE sobre Interoperabilidad** del sistema ferroviario. Esta directiva tiene varias modificaciones y otros documentos que derivan de él.

En cuanto a cuestiones que no puedan ser cerradas por la anterior directiva, es de aplicación la **Directiva 2004/49/CE sobre Seguridad**. También tiene varias modificaciones y un **reglamento: el (CE) 352/2009** sobre MCS de **evaluación del riesgo**; en el futuro (2015) será de aplicación el **402/2013/UE**.

Como desarrollo de la Directiva 57 existen las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad (**ETI**).

Por lo que respecta a vehículos hay dos:

- Subsistema de material rodante locomotoras y material rodante de viajeros.
- Subsistema material rodante - vagones de mercancías.

La normativa europea (Directivas) debe ser traspuesta a la legislación nacional.

Las anteriores directivas se han traspuesto por los **Reales Decretos 1434/2010** y **810/2007**, respectivamente. También se han traspuesto sus posteriores modificaciones.

Con anterioridad ya se habían publicado la Ley del Sector Ferroviario 39/2003 (LSF) y el Reglamento: Real Decreto 2387/2004 (RSF), así como sus modificaciones.

Como desarrollo de la LSF y su Reglamento, se publicó la Orden Ministerial **FOM 233/2006** sobre los procedimientos de autorización y mantenimiento del material.

Como complemento de esta OM se publicaron las **ETH** que vienen a complementar a nivel nacional a las **ETI**.

Como aclaración y puntualización de la OM se redactó la **Resolución Circular 1/2011** sobre modificaciones. El apartado VII “modificaciones experimentales y prototipos”, exceptúa su inclusión legal.

# OTRAS DISPOSICIONES A CONTEMPLAR



Según el Reglamento internacional de mercancías peligrosas (**RID**), los combustibles tanto líquidos como gaseosos para usos propios ferroviarios están excluidos de la consideración de mercancías peligrosas (RID 2013 1.1.3.2 y 1.1.3.3). Por lo tanto la IG nº 43 (normativa nacional) también lo contempla.

Quedan, no obstante, las cuestiones propias sobre depósitos y dispositivos; que están sometidas a la normativa del Ministerio de Industria.

# ASPECTOS DE SEGURIDAD DE LA PRUEBA PILOTO

- ESTUDIO DE SEGURIDAD
- EXPERIENCIAS DEL SECTOR NAVAL Y CARRETERA
- AUTORIZACIÓN DE INDUSTRIA



# ESTUDIO DE SEGURIDAD

Este estudio de seguridad se tiene que basar en la evaluación del riesgo según el reglamento antes citado. Se debe garantizar al menos el mantenimiento del nivel de seguridad actual.

El uso de GNL en el sector ferroviario es una novedad, por lo que el citado estudio de seguridad debe acudir a documentación, referencias y experiencias externas a dicho sector.

# EXPERIENCIAS DEL SECTOR NAVAL Y CARRETERA

El uso del GNL tanto como transporte como combustible en buques y camiones es suficientemente conocido.

Por lo tanto, el estudio de seguridad tendrá que incorporar qué riesgos y cómo se han mitigado para aplicarlos al entorno específico ferroviario. Así como la documentación sobre los incidentes que hubiera podido haber.

# AUTORIZACIÓN DE INDUSTRIA

El ya citado estudio de seguridad deberá contemplar todos aquellos requisitos legales que emanen de la normativa editada por el Ministerio de Industria, o sus delegaciones autonómicas, sobre dispositivos, componentes y depósitos de GNL.

Como se ha indicado anteriormente serán de gran ayuda los requisitos que ya se exigen para el sector de la carretera.

# CONCLUSIONES

- Debido a la naturaleza de la prueba, no le aplica legalmente la **RC 1/2011**; hasta que no se aplique como solución definitiva. Naturalmente el solicitante puede elegir ese camino o presentar un expediente voluntario de modificación; como considere más conveniente a sus intereses y obligaciones.
- No obstante, y debido a la Directiva 49, hay que realizar un estudio de seguridad por parte de la EF que realiza la prueba piloto. Para lo que necesita una **evaluación del riesgo** verificada por un evaluador independiente de seguridad.

MUCHAS GRACIAS POR  
SU ATENCIÓN