

Habilitación de cargadores de carga y descarga de mercancías por ferrocarril

Reunión Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (26-01-2017)

En esta reunión se trataron tres cuestiones principales:

1) Gestión de la responsabilidad del cargador en otros países

En prácticamente toda la Unión Europea, las empresas ferroviarias, tanto públicas como privadas, y los propietarios y operadores de vagones han suscrito el GCU (Contrato General de Uso de los vagones), lo que permite la aplicación de los criterios, normas y prácticas que afectan a todas las actividades ferroviarias para el transporte de mercancías, incluidas las correspondientes a la carga y descarga.

Las empresas signatarias del GCU se comprometen a la aplicación de las Guías de Cargamento de la UIC (Unión Internacional de Ferrocarriles), quedando las responsabilidades del cargador establecidas por las mismas.

En el caso de las mercancías peligrosas, el RID determina las normas y prácticas de obligado cumplimiento para la manipulación y el transporte de las mismas, incluyendo las correspondientes a su carga en los vehículos ferroviarios.

En la UE no existen normas que definan las responsabilidades de los cargadores, más allá de las mencionadas anteriormente. El Centro de Promoción del Transporte de Mercancías por Ferrocarril ha realizado consultas con la mayoría de las asociaciones europeas de propietarios y operadores de vagones con el fin de requerir información sobre la existencia de tal normativa adicional. La respuesta ha sido unánime: *“no existe tal normativa”*.

Los países consultados son: Alemania, Francia, Reino Unido, Italia, Polonia, Países Bajos, Suecia, Suiza, República Checa, Eslovaquia, Hungría y Austria.

2) Trenes internacionales/Intercambio en la frontera.

Los trenes internacionales que transitan entre los países europeos distintos a España, no están sujetos a ninguna norma ni a ningún control distintos a los que se establecen en la normativa de uso común en la UE.

Además, los trenes internacionales que entran en España no están sujetos a la normativa adicional española en lo referente al requisito de habilitación de los cargadores, lo que constituye una clara discriminación respecto de los trenes que transitan exclusivamente por el territorio español y los que, siendo cargados en España, salen a otros países europeos.

- 3) Posible convalidación de las habilitaciones, o sistema simplificado para obtener las mismas, cuando se disponga de certificados de conformidad adecuados (Sistema SQAS, de CEFIC, ISO 9001...).

La aplicación de la normativa europea e internacional antes mencionada, establecida de acuerdo a las características y necesidades de las instalaciones y productos e introducidas en los procedimientos de un sistema de gestión (SQAS, CEFIC, ISO 9001, etc.) auditado externamente, sería suficiente para garantizar la seguridad del transporte ferroviario de mercancías en España.

En consecuencia, las empresas cargadoras que tengan establecidos sistemas de aseguramiento de la calidad con procedimientos específicos para la carga y descarga de mercancías por ferrocarril, deberían ser eximidas del requisito de homologación de su personal según se establece actualmente en las Órdenes FOM 2872/2010, FOM 679/2015 y la Resolución de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria de 23 de diciembre de 2015.