



LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, por el que se aprueba el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General.

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 162, de 07 de julio de 2007
Referencia: BOE-A-2007-13177

ÍNDICE

<i>Preámbulo</i>	4
<i>Artículos</i>	5
Artículo único. Aprobación del Reglamento sobre seguridad en la circulación en la Red Ferroviaria de Interés General.	5
<i>Disposiciones adicionales</i>	5
Disposición adicional primera. Primer informe en materia de seguridad.	5
Disposición adicional segunda. Catálogo oficial de señales de circulación ferroviaria.	6
Disposición adicional tercera. Régimen específico de seguridad en la circulación ferroviaria en las infraestructuras de los puertos de interés general.	6
Disposición adicional cuarta. Exclusiones.	6
Disposición adicional quinta. Grupo de apoyo a la Dirección General de Ferrocarriles en materia de seguridad en la circulación ferroviaria.	7
Disposición adicional sexta. Aplicación de la legislación laboral.	7
Disposición adicional séptima. Modificación del Reglamento del Sector Ferroviario aprobado por el Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre.	7
Disposición adicional octava. Indicadores nacionales de seguridad.	10
<i>Disposiciones transitorias</i>	10
Disposición transitoria primera. Régimen aplicable al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.	10
Disposición transitoria segunda. Reasignación de funciones.	10

Disposición transitoria tercera. Acreditación del personal de control en ruta de RENFE-Operadora y FEVE.	10
Disposición transitoria cuarta. Reglamento General de Circulación.	10
Disposición transitoria quinta. Cobertura de responsabilidad civil de las empresas ferroviarias.	10
<i>Disposiciones derogatorias</i>	11
Disposición derogatoria única. Derogación normativa.	11
<i>Disposiciones finales</i>	11
Disposición final primera. Título competencial.	11
Disposición final segunda. Incorporación de la normativa comunitaria.	11
Disposición final tercera. Facultades de desarrollo.	11
Disposición final cuarta. Entrada en vigor.	11
Disposición final quinta. Modificación de denominación.	11
REGLAMENTO SOBRE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN DE LA RED FERROVIARIA DE INTERÉS GENERAL	12
TÍTULO PRELIMINAR. Disposiciones generales.	12
Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación.	12
Artículo 2. Definiciones.	12
TÍTULO I. Régimen de seguridad para la circulación sobre la Red Ferroviaria de Interés General.	13
Artículo 3. La seguridad en la circulación ferroviaria.	13
Artículo 4. Competencias de la Dirección General de Ferrocarriles en materia de seguridad en la circulación ferroviaria.	14
Artículo 5. La Comisión Asesora de Seguridad en la Circulación Ferroviaria.	16
Artículo 6. Régimen de circulación sobre la Red Ferroviaria de Interés General.	16
Artículo 7. Reglamento de Circulación Ferroviaria.	16
Artículo 8. Medidas especiales en caso de perturbaciones del tráfico ferroviario.	17
TÍTULO II. Autorización de seguridad y certificado de seguridad.	17
CAPÍTULO I. Autorización de seguridad	17
Artículo 9. Sistema de gestión de la seguridad del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.	17
Artículo 10. Autorización de seguridad del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.	18
Artículo 11. Solicitud de la autorización de seguridad.	18
Artículo 12. Resolución sobre la solicitud de otorgamiento de la autorización de seguridad.	18
Artículo 13. Vigencia de la autorización de seguridad.	19
Artículo 14. Revocación de la autorización de seguridad.	19

CAPÍTULO II. Certificado de seguridad	19
Artículo 15. Sistema de gestión de la seguridad de las empresas ferroviarias.	19
Artículo 16. Certificado de seguridad.	20
Artículo 17. Solicitud del certificado de seguridad.	21
Artículo 18. Resolución sobre la solicitud de otorgamiento del certificado de seguridad.	21
Artículo 19. Vigencia del certificado de seguridad.	21
Artículo 20. Revocación del certificado de seguridad.	22
TÍTULO III. La investigación de accidentes ferroviarios.	23
Artículos 21 a 29.	23
TÍTULO IV. Régimen sancionador.	23
Artículo 30. Régimen sancionador.	23
TÍTULO V. Mantenimiento de los vehículos	23
Artículo 31. Mantenimiento de los vehículos.	23
ANEXO I. Indicadores comunes de seguridad	25
ANEXO II. Sistemas de gestión de la seguridad	31
ANEXO III. Documentación a aportar con la solicitud de autorización de seguridad	32
ANEXO IV. Documentación a aportar con la solicitud del certificado de seguridad.	33
ANEXO V	33

TEXTO CONSOLIDADO
Última modificación: 29 de octubre de 2020

Norma derogada, con efectos de 31 de octubre de 2020, por la disposición derogatoria única.a) del Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre. [Ref. BOE-A-2020-13115](#)

La necesidad de impulsar el ferrocarril de competencia estatal como un modo de transporte rápido, moderno, seguro, capaz de competir con los restantes modos de transporte y la obligación impuesta por la normativa comunitaria de abrir los mercados ferroviarios nacionales al transporte internacional de mercancías realizado por las empresas ferroviarias establecidas en cualquier Estado miembro de la Unión Europea, tuvo como reflejo la reforma integral del sector ferroviario de competencia estatal por medio de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, y de las normas reglamentarias que la desarrollan.

La Ley del Sector Ferroviario, entre otros aspectos, asignó al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, como entidad pública empresarial, la explotación, el mantenimiento y el control de los sistemas de gestión, seguridad y circulación de la Red Ferroviaria de Interés General, así como dispuso que los servicios de transporte ferroviario sobre dicha red fueran prestados, bajo un régimen de libre competencia, por empresas ferroviarias previa obtención de la oportuna licencia de empresa ferroviaria y del denominado certificado de seguridad.

Sin perjuicio de la demás normativa de desarrollo de la Ley del Sector Ferroviario, el Reglamento del Sector Ferroviario, aprobado por el Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, desarrolla la citada ley en materias tales como el régimen aplicable al proyecto y construcción de infraestructuras ferroviarias, la administración de la Red Ferroviaria de Interés General, los servicios adicionales, complementarios y auxiliares, el régimen de prestación de los servicios de transporte ferroviario, los servicios de inspección, el Registro Especial Ferroviario y el Comité de Regulación Ferroviaria. En particular, dentro del Título III dedicado a la prestación de los servicios de transporte ferroviario, el referido Reglamento desarrolla el régimen de seguridad en el transporte ferroviario, regulando las condiciones para el otorgamiento y conservación del certificado de seguridad y el régimen de investigación de accidentes.

La Directiva 2004/49/CE, de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios, y por la que se modifican la Directiva 95/18/CE del Consejo, sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias, y la Directiva 2001/14/CE relativa a la adjudicación de capacidad de la infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de seguridad, comúnmente llamada Directiva de seguridad, con el fin de continuar los esfuerzos a favor del establecimiento de un mercado único de los servicios ferroviarios, tiene por objeto establecer un marco normativo común de la seguridad del tráfico ferroviario. A tal efecto, esta Directiva ha definido unos principios comunes de gestión, regulación y supervisión de la seguridad ferroviaria, obligando a cada Estado miembro al establecimiento de una autoridad responsable en materia de seguridad en la circulación ferroviaria y de un organismo de investigación de accidentes e incidentes ferroviarios. Además, dispone la necesaria obtención, para el ejercicio de su actividad, de una autorización de seguridad, por los administradores de la infraestructura ferroviaria, y del correspondiente certificado de seguridad, por las empresas ferroviarias, clarificando las responsabilidades de cada parte.

La Directiva citada ha de ser incorporada al derecho interno español, lo que exige la modificación de la vigente legislación ferroviaria, afectada sustancialmente por dicha Directiva.

Por lo expuesto, siendo prioridad del Gobierno el fomento y la mejora de la seguridad en el ferrocarril de competencia estatal y debiendo trasponer la Directiva de seguridad, es necesario la aprobación de un Real Decreto que adecue la legislación ferroviaria vigente en

materia de seguridad del tráfico ferroviario y de investigación de accidentes ferroviarios, en particular el Reglamento del Sector Ferroviario, a las exigencias comunitarias, defina responsabilidades en estas materias e imponga, tanto al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias como a las empresas ferroviarias, condiciones y requisitos para el ejercicio de su actividad con las debidas garantías de seguridad.

Además, la Ley 28/2006, de 18 de julio, de Agencias estatales para la mejora de los servicios públicos, autoriza, en su disposición adicional tercera, al Gobierno para la creación de la «Agencia Estatal de Seguridad en el Transporte Terrestre», la cual desempeñará actividades de detección, análisis y evaluación de los riesgos de seguridad en los transportes terrestres de competencia estatal, así como funciones de inspección y supervisión de la seguridad del sistema ferroviario, tanto en relación con las infraestructuras como con la operación ferroviaria, en los ámbitos de competencia estatal; estando previsto que dicha agencia asuma en el futuro una gran parte de las competencias que se contemplan en el artículo 4 del reglamento que aprueba este real decreto y que traspone el artículo 16 de la citada Directiva 2004/49/CE que establece las funciones de la Autoridad Responsable de la Seguridad.

No obstante, en tanto no entre en funcionamiento la Agencia Estatal de Seguridad en el Transporte Terrestre, una parte de las competencias en materia de seguridad ferroviaria serán ejercidas, con carácter transitorio, por la Dirección General de Ferrocarriles, por lo que, dada la especial trascendencia que tienen los cometidos que se asignan a esta Dirección General, es de importancia capital que la misma disponga, cuanto antes, de los medios suficientes que permitan asegurar la plena operatividad que exige la garantía de la seguridad en esta modalidad de transporte.

El Reglamento sobre seguridad en la circulación en la Red Ferroviaria de Interés General cuenta con un Título Preliminar de disposiciones generales que establecen su objeto y una serie de definiciones y de cuatro Títulos de desarrollo y cinco anexos.

El Título I establece el régimen de seguridad aplicable a la circulación sobre la Red Ferroviaria de Interés General. El Título II, sobre la autorización de seguridad y el certificado de seguridad, determina los requisitos y condiciones para el otorgamiento, mantenimiento, suspensión y revocación de estos documentos. El Título III regula la investigación de los accidentes e incidentes ferroviarios determinando las competencias en esta materia de la Dirección General de Ferrocarriles, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y de las empresas ferroviarias y estableciendo un Órgano específico, la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, adscrito a la Secretaría General de Infraestructuras, encargado de la investigación de los accidentes ferroviarios graves o de aquellos que por su especial circunstancia decida investigar. El Título IV recoge el régimen sancionador.

Finalmente, el anexo I establece los indicadores de seguridad, el anexo II describe el contenido que deben recoger los sistemas de gestión de la seguridad, los anexos III y IV contemplan, respectivamente, la documentación específica de red que debe presentarse para la autorización de seguridad y el certificado de seguridad, y, por último, el anexo V recoge el contenido esencial del informe de investigación de accidentes e incidentes.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Fomento, con la aprobación previa del Ministro de Administraciones Públicas, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 22 de junio de 2007,

DISPONGO:

Artículo único. *Aprobación del Reglamento sobre seguridad en la circulación en la Red Ferroviaria de Interés General.*

Se aprueba el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria del Interés General, cuyo texto se inserta a continuación.

Disposición adicional primera. *Primer informe en materia de seguridad.*

A los efectos del artículo 4.4 del reglamento aprobado por este real decreto, el año de referencia para la elaboración del primer informe anual en materia de seguridad será el 2008.

Disposición adicional segunda. *Catálogo oficial de señales de circulación ferroviaria.*

El Ministerio de Fomento aprobará, a propuesta de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y de acuerdo con lo establecido en el Reglamento de Circulación Ferroviaria, el Catálogo Oficial de Señales de Circulación Ferroviaria de aplicación en la Red Ferroviaria de Interés General. Dicho Catálogo especificará necesariamente la forma, el color, diseño, dimensiones, ubicación y visibilidad de las mismas.

Los administradores de infraestructuras ferroviarias, cuando los cambios tecnológicos, la experiencia acumulada o las circunstancias de explotación de la Red Ferroviaria de Interés General lo aconsejen, podrán solicitar de la autoridad responsable de la seguridad ferroviaria que promueva las modificaciones oportunas en el sistema de señalización de dicha red, tales como la adición de nuevas señales o la sustitución de alguna de las ya existentes.

Disposición adicional tercera. *Régimen específico de seguridad en la circulación ferroviaria en las infraestructuras de los puertos de interés general.*

1. La responsabilidad de la seguridad en la circulación ferroviaria sobre las infraestructuras ferroviarias existentes en los puertos de interés general corresponde a las Autoridades Portuarias que las administran y a las entidades que presten servicios ferroviarios sobre ellas.

2. Las Autoridades Portuarias que tengan infraestructura ferroviaria en sus zonas de servicio dispondrán de un sistema de gestión de la seguridad que garantice el control de los riesgos creados por la actividad ferroviaria dentro de la zona de servicio portuario y del pertinente plan de autoprotección en sus instalaciones.

3. El sistema de gestión de la seguridad referido en el apartado anterior deberá ponerse en conocimiento de la Dirección General de Ferrocarriles, dentro de los dos meses siguientes a la fecha de celebración del convenio de conexión entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y la correspondiente Autoridad Portuaria, a que se refiere el artículo 49 del Reglamento del Sector Ferroviario.

4. En los supuestos de perturbaciones del tráfico ferroviario previstos en el artículo 34 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, las empresas ferroviarias que operen dentro del ámbito del puerto estarán obligadas a poner a disposición de la Autoridad Portuaria los recursos que ésta reclame y a prestarle la colaboración que les sea requerida. Por la utilización de dichos recursos, se satisfará a las empresas ferroviarias que no hayan sido las causantes de la perturbación en el tráfico ferroviario, la correspondiente contraprestación, que se calculará conforme a lo establecido en la correspondiente orden del Ministerio de Fomento, salvo que exista acuerdo previo entre las partes afectadas.

5. Sin perjuicio de las obligaciones que corresponden a la Autoridad Portuaria, la Dirección General de Ferrocarriles podrá comprobar que los subsistemas ferroviarios dentro del ámbito portuario se explotan y mantienen de conformidad con los requisitos esenciales pertinentes. Asimismo, dicha Dirección General podrá supervisar la correcta aplicación por los agentes responsables en el ámbito portuario del marco normativo en materia de seguridad en la circulación ferroviaria.

Disposición adicional cuarta. *Exclusiones.*

1. En cumplimiento de lo exigido en el artículo 2 de la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios, el reglamento que aprueba este real decreto sólo se aplicará a la Red Ferroviaria de Interés General administrada por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, así como a los servicios y actividades que se presten sobre la misma. En consecuencia, al amparo del título competencial establecido en el artículo 149.1.21.ª de la Constitución sobre tráfico y circulación de vehículos a motor, se excluyen del ámbito de aplicación de dicha directiva comunitaria:

a) los metros, tranvías y otros sistemas de ferrocarril ligero,

b) las redes cuya explotación se realice funcionalmente separada de la Red Ferroviaria de Interés General administrada por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias o del resto de los sistemas ferroviarios españoles y que sólo estén destinadas a la explotación de servicios de transporte de pasajeros urbanos, suburbanos, locales o autonómicos, así como las empresas ferroviarias que sólo operan en este tipo de redes,

c) la infraestructura ferroviaria de propiedad privada para uso exclusivo del dueño de la infraestructura para sus propias operaciones de carga.

d) los vehículos históricos que circulen por la Red Ferroviaria de Interés General siempre que cumplan la normativa específica de seguridad que se dicte con el fin de garantizar la circulación segura de tales vehículos.

e) los ferrocarriles históricos, de museo y turísticos que operen en sus propias redes, incluidos los talleres, los vehículos y el personal.

2. Las normas que sobre personal de conducción ferroviario se adopten en el derecho interno como consecuencia de la incorporación de la Directiva 2007/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre la certificación de los maquinistas de locomotoras y trenes en el sistema ferroviario de la Comunidad, se aplicarán a la Red Ferroviaria de Interés General administrada por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

3. En cumplimiento de lo establecido en el apartado 3 del artículo 2 de la directiva citada en el apartado anterior y al amparo del título competencial establecido en el artículo 149.1.21.^a de la Constitución sobre tráfico y circulación de vehículos a motor, se excluyen del ámbito de aplicación de dicha directiva comunitaria a los maquinistas que únicamente conduzcan:

a) en los metros, tranvías y otros sistemas de ferrocarril urbanos y ligeros,

b) en las redes cuya explotación se realice funcionalmente separada de la Red Ferroviaria de Interés General administrada por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y que se destinen con carácter exclusivo a la explotación de servicios de transporte viajeros o de mercancías, urbanos, suburbanos, locales o autonómicos,

c) en la infraestructura ferroviaria de propiedad privada para uso exclusivo del propietario de la infraestructura para sus propias operaciones de transporte de mercancías.

Disposición adicional quinta. *Grupo de apoyo a la Dirección General de Ferrocarriles en materia de seguridad en la circulación ferroviaria.*

(Derogada)

Disposición adicional sexta. *Aplicación de la legislación laboral.*

Lo dispuesto en este real decreto sobre el sistema de gestión de la seguridad ferroviaria y la investigación de accidentes e incidentes ferroviarios se entiende sin perjuicio de lo establecido en la legislación laboral y, en particular, en la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, y en su normativa de desarrollo.

Disposición adicional séptima. *Modificación del Reglamento del Sector Ferroviario aprobado por el Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre.*

1. Se añade un tercer párrafo al apartado 1 del artículo 16 del Reglamento del Sector Ferroviario, que tendrá la siguiente redacción:

«La autorización de puesta en servicio se otorgará en el plazo máximo de un mes una vez que se le haya facilitado toda la información solicitada.»

2. El apartado 2 del artículo 27 queda redactado de la forma siguiente:

«2. En el suelo contiguo al ocupado por las líneas o infraestructuras ferroviarias y clasificado como urbano consolidado por el correspondiente planeamiento urbanístico, las distancias para la protección de la infraestructura ferroviaria serán de cinco metros para la zona de dominio público y de ocho metros para la de protección, contados en todos los casos desde las aristas exteriores de la explanación.

Dichas distancias podrán ser reducidas por el Ministerio de Fomento siempre que se acredite la necesidad de la reducción y no se ocasione perjuicio a la infraestructura ferroviaria y a la seguridad y regularidad de la circulación, sin que, en ningún caso, la correspondiente a la zona de dominio público pueda ser inferior a dos metros.

La solicitud de reducción deberá ser acompañada, al menos, de una memoria explicativa y de planos en planta y alzado que describan de forma precisa el objeto de la misma. Dicha solicitud se remitirá al Administrador de Infraestructuras

Ferrovias para que informe en el plazo de dos meses. Asimismo, se remitirá al ayuntamiento para que informe sobre si la solicitud es adecuada para el interés general y para los intereses que representa. Transcurrido dicho plazo sin que dichas entidades informen al respecto se entenderá que no se oponen a la misma.»

3. El apartado 2 del artículo 35 queda redactado del siguiente modo:

«2. La solicitud irá acompañada de un estudio de determinación de la línea límite de la edificación que comprenderá, al menos, una memoria explicativa y planos en planta y alzado, que describirán de forma precisa su objeto. La Dirección General de Ferrocarriles remitirá el correspondiente estudio de determinación al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, con objeto de que, en el plazo de dos meses, informe sobre si la determinación propuesta no ocasiona perjuicio a la infraestructura ferroviaria y a la seguridad y regularidad de la circulación. Asimismo, dicho estudio se remitirá a la comunidad autónoma y al ayuntamiento correspondiente, para que, en igual plazo, informen si el mismo es adecuado para el interés general y para los intereses que representan. Transcurrido dicho plazo sin que dichas entidades informen al respecto, se entenderá que no se oponen a la misma.»

4. Los apartados 2 y 3 del artículo 63 quedan redactados del siguiente modo:

«2. Se entiende que una empresa ferroviaria dispone de cobertura suficiente para responder de los daños a los viajeros y equipajes, o a la carga transportada, respectivamente:

a) Si tiene contratado un seguro de responsabilidad civil, o constituido un afianzamiento mercantil, que cubra en todo momento una responsabilidad mínima por siniestro de 9.000.000 de euros, 6.000.000 de euros o 3.000.000 de euros, según que su licencia corresponda, respectivamente, al nivel de actividad 3, 2 o 1, tal como se define en el apartado 3 del artículo 61; y asimismo, si tiene contratado un seguro, o constituido un afianzamiento mercantil, que cubra la pérdida o daños en el equipaje, como máximo, de 14,50 euros por kilogramo bruto que falte o se dañe y hasta un máximo de 600 euros por viajero.

b) Si se compromete a recoger, en los contratos de transporte de mercancías que celebre, una cláusula en la que se pacte libremente entre las partes la contraprestación que deba satisfacerse.

3. Se considerará que una empresa ferroviaria dispone de cobertura suficiente para responder a los daños a las infraestructuras ferroviarias, a los trenes y a terceros si tiene contratado un seguro o constituido un aval que cubra, en todo momento y por siniestro, las siguientes cantidades:

a) Por daños a la infraestructura: 6 millones de euros.

Por daños a los trenes: 18 millones de euros.

Por daños a terceros (bienes): 1,5 millones de euros.

b) Por muerte o lesión de terceros que no sean viajeros de otras empresas ferroviarias: 900.000 euros.

c) En caso de transporte ferroviario de mercancías peligrosas, las coberturas garantizadas por daños a terceros (bienes y personas) deberán ser el doble que las previstas en los apartados 3.a) y 3.b).

Las cuantías previstas en este artículo podrán ser modificadas, para adaptarlas a las nuevas situaciones que se produzcan, mediante orden del Ministro de Fomento.»

5. Se suprime el párrafo f) del artículo 82.

6. El artículo 88 queda redactado del siguiente modo:

«1. La empresa ferroviaria que ofrezca servicios de transporte ferroviario de viajeros viene obligada a efectuar el transporte contratado con la duración prevista.

2. Salvo por causa de fuerza mayor, la empresa ferroviaria es responsable frente al viajero, en los términos establecidos en el artículo siguiente, en los casos de:

a) Cancelación del viaje.

b) Interrupción del viaje.

c) Retraso.

d) Pérdida, sustracción o deterioro del equipaje que se le haya entregado para su custodia.

A los efectos del artículo siguiente, se entenderá por cancelación del viaje la imposibilidad de iniciar el mismo en las condiciones recogidas en el título de transporte. Asimismo, se entenderá por interrupción del viaje la paralización del mismo mientras éste se esté produciendo.

3. Lo dispuesto en el apartado anterior se entiende sin perjuicio del derecho de la empresa ferroviaria a repetir contra el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias en caso de que considere que éste es el responsable de la cancelación o de la interrupción del viaje.

4. Las empresas ferroviarias pondrán en conocimiento de sus clientes la existencia de pólizas de seguro o los afianzamientos que hubieren contratado para garantizar los daños que sufrieren los viajeros.»

7. Se modifican los siguientes apartados del artículo 133 como figura a continuación:

a) Se añade al apartado 1 un nuevo párrafo con el siguiente contenido:

«f) Subsección de personal responsable técnico del mantenimiento de material ferroviario.»

b) El apartado 2.i queda redactado como sigue:

«i. Nombre del titular y número del DNI, NIE o, en su defecto, número del pasaporte y nacionalidad.»

c) El apartado 3.i queda redactado como sigue:

«i. Nombre del titular y número del DNI, NIE o, en su defecto, número del pasaporte y nacionalidad.»

d) El apartado 4.i queda redactado como sigue:

«i. Nombre del titular y número del DNI, NIE o, en su defecto, número del pasaporte y nacionalidad.»

e) El apartado 5.i queda redactado como sigue:

«i. Nombre del titular y número del DNI, NIE o, en su defecto, número del pasaporte y nacionalidad.»

f) El apartado 5.vii queda redactado como sigue:

«vii. Relación y tipo de habilitaciones que dispone o ha dispuesto.»

g) El apartado 6.i queda redactado como sigue:

«i. Nombre del titular y número del DNI, NIE o, en su defecto, número del pasaporte y nacionalidad.»

8. Se introduce un nuevo apartado en el artículo 133, del siguiente tenor:

«7. En la Subsección de personal responsable técnico del mantenimiento de material ferroviario figurará, al menos, la siguiente información:

i. Nombre del titular y número del DNI, NIE o, en su defecto, número del pasaporte y nacionalidad.

ii. Fecha de nacimiento.

iii. Domicilio a efectos de notificaciones.

iv. Nacionalidad.

v. El nombre y CIF del centro en el que presta sus servicios.

vi. Tipo de habilitación y fecha de expedición.

vii. Plazo de vigencia.»

9. El artículo 134.2.x queda del siguiente modo:

«x. Autorización de puesta en servicio y autorización para circular. La autorización de puesta en servicio será otorgada por la Dirección General de Ferrocarriles y la autorización de circulación por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.»

10. En el modelo oficial del Libro de Reclamaciones que figura en el anexo del Reglamento, se incluye la siguiente leyenda de carácter informativo:

«Los datos personales facilitados por medio de la presente reclamación serán incorporados a un fichero de titularidad de....., con domicilio en....., cuya finalidad es la de tramitar las reclamaciones interpuestas

por los usuarios de los servicios de transporte ferroviario, de acuerdo con lo establecido en la vigente normativa reguladora del sector ferroviario. El destinatario de la información recogida será el titular del fichero. Usted podrá en cualquier momento ejercitar los derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición que legalmente le corresponden, dirigiéndose por escrito a la dirección antes indicada.»

Disposición adicional octava. *Indicadores nacionales de seguridad.*

La Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias podrá, a partir de los datos que figuran en el anexo I del Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General, proceder a la desagregación, división e interpretación de los Indicadores Comunes de Seguridad del mismo, a los efectos del tratamiento y elaboración de los indicadores de ámbito nacional.

Disposición transitoria primera. *Régimen aplicable al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.*

Desde la entrada en vigor de este real decreto, se entenderá que el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias cuenta, para el ejercicio de las funciones que le son propias, con la autorización de seguridad a que se refiere el artículo 9 del Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General.

No obstante lo anterior, en el plazo máximo de dos años a partir de la fecha de entrada en vigor de este real decreto, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias habrá de tomar las acciones oportunas para adecuarse a lo establecido en dicho reglamento y solicitar formalmente la pertinente autorización de seguridad conforme a lo dispuesto en el mismo, presentando la documentación que en él se establece.

Disposición transitoria segunda. *Reasignación de funciones.*

Hasta tanto una orden del Ministro de Fomento no lo modifique, corresponderá al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias el otorgamiento de los certificados de seguridad a las empresas ferroviarias, en los términos que recoge la disposición transitoria segunda del Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario.

Disposición transitoria tercera. *Acreditación del personal de control en ruta de RENFE-Operadora y FEVE.*

La Dirección General de Ferrocarriles expedirá a aquellos agentes de la entidad pública empresarial RENFE-Operadora que tengan encomendadas funciones de control en ruta en los transportes ferroviarios de viajeros un documento acreditativo de su condición de agente de la autoridad, al amparo de lo establecido en la disposición transitoria tercera de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, sobre régimen de los servicios de transporte ferroviario de viajeros explotados por RENFE-Operadora en la Red Ferroviaria de Interés General, en relación con el artículo 299.4 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre. Los citados agentes vendrán obligados a identificarse a través de la aludida acreditación ante cualquier usuario que lo solicite.

Dicha acreditación se expedirá asimismo por el Director General de Ferrocarriles a los agentes que realicen idénticas funciones en los transportes ferroviarios de viajeros prestados por la entidad pública empresarial Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE).

Disposición transitoria cuarta. *Reglamento General de Circulación.*

(Derogada)

Disposición transitoria quinta. *Cobertura de responsabilidad civil de las empresas ferroviarias.*

Sin perjuicio de la modificación del artículo 63 del Reglamento del Sector Ferroviario realizada por el apartado 4 de la disposición adicional séptima de este real decreto, la

exigencia de las nuevas cuantías establecidas a las empresas que posean ya licencia de empresa ferroviaria, o que la hubieran solicitado antes de la entrada en vigor de este real decreto, no será preceptiva hasta el 1 de enero de 2009, siendo de aplicación hasta entonces a dichos supuestos las cuantías anteriores a la referida modificación.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogados los Capítulos V y VI, relativos al Régimen de Seguridad en el Transporte Ferroviario y a la Investigación de Accidentes Ferroviarios, del Título III del Reglamento del Sector Ferroviario, aprobado por el Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, así como cualquier otra disposición de igual o inferior rango que se oponga a lo dispuesto en el mismo.

Disposición final primera. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en las reglas 21.^a, 24.^a y 29.^a del artículo 149.1 de la Constitución.

Disposición final segunda. *Incorporación de la normativa comunitaria.*

Mediante la aprobación de este real decreto se incorpora al derecho español la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios, y por la que se modifican la Directiva 95/18/CE del Consejo, sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias, y la Directiva 2001/14/CE relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de seguridad.

Disposición final tercera. *Facultades de desarrollo.*

El Ministro de Fomento dictará, en el ámbito de sus competencias, las disposiciones oportunas para el desarrollo y aplicación de lo dispuesto en este real decreto.

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor a los dos meses de su publicación en el Boletín Oficial del Estado.

Disposición final quinta. *Modificación de denominación.*

1. Todas las referencias del reglamento que se aprueba por el presente real decreto a la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias deberán entenderse realizadas a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

2. Todas las referencias hechas al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias en el reglamento que se aprueba por el presente real decreto se entenderán realizadas a los administradores de infraestructuras ferroviarias.

3. Todas las referencias hechas en el presente reglamento que se aprueba por el presente real decreto al Reglamento General de Circulación se entenderán realizadas al Reglamento de Circulación Ferroviaria.

Dado en Madrid, el 22 de junio de 2007.

JUAN CARLOS R.

La Ministra de Fomento,
MAGDALENA ÁLVAREZ ARZA

**REGLAMENTO SOBRE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN DE LA RED
FERROVIARIA DE INTERÉS GENERAL**

TÍTULO PRELIMINAR

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto y ámbito de aplicación.*

1. Este Reglamento tiene por objeto el desarrollo de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, en todo lo referente a la seguridad en la circulación sobre la Red Ferroviaria de Interés General.

2. A efectos de seguridad ferroviaria, lo dispuesto en este Reglamento será de aplicación a todos los actores del sistema ferroviario, y en particular, a las empresas ferroviarias, tal y como se definen en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, y a cualquier empresa pública o privada cuya actividad consista en prestar servicios de transporte de mercancías o viajeros por ferrocarril, debiendo ser dicha empresa, en todo caso, quien aporte la tracción. Se incluyen también las empresas que aporten únicamente la tracción.

Artículo 2. *Definiciones.*

A los efectos de este Reglamento y de acuerdo con lo dispuesto en la normativa comunitaria sobre seguridad en los ferrocarriles comunitarios se aplicarán las siguientes definiciones:

a) Accidente: un suceso repentino, no deseado ni intencionado, o una cadena de sucesos de ese tipo, de consecuencias perjudiciales; los accidentes se dividen en las siguientes categorías: colisiones, descarrilamientos, accidentes en pasos a nivel, daños causados a personas por material rodante en movimiento, incendios y otros.

b) Accidente grave: cualquier colisión o descarrilamiento de trenes con el resultado de al menos una víctima mortal o de cinco o más heridos graves o grandes daños al material rodante, a la infraestructura o al medio ambiente, y cualquier otro accidente similar, con un efecto evidente en la normativa de seguridad ferroviaria o en la gestión de seguridad; por grandes daños se entenderán daños cuyo coste pueda evaluar inmediatamente el organismo de investigación en al menos un total de dos millones de euros.

c) Autoridad responsable de la seguridad: el organismo nacional encargado de las funciones relativas a la seguridad en la circulación ferroviaria o cualquier organismo binacional al que los Estados miembros hayan encomendado dichas funciones para garantizar un régimen unificado de seguridad en relación con la infraestructura transfronteriza especializada.

d) Causas: las acciones, omisiones, sucesos, condiciones, o su combinación, que hayan provocado un accidente o incidente.

e) Componentes del sistema ferroviario: todo componente elemental, grupo de componentes, subconjunto o conjunto completo de materiales incorporados o destinados a ser incorporados en un subsistema ferroviario. El concepto de componente engloba no sólo objetos materiales, sino también inmateriales, como los programas informáticos. En el caso de los componentes de interoperabilidad, serán aquellos de los que dependa directa o indirectamente la interoperabilidad del sistema ferroviario de alta velocidad o convencional, según se definen en la normativa vigente.

f) Incidente: cualquier suceso, distinto de un accidente o un accidente grave, asociado a la utilización y funcionamiento de los trenes o del material rodante y que afecte a la seguridad de la circulación.

g) Investigación: un proceso que incluye la recogida y análisis de información relativa a los accidentes e incidentes ferroviarios, la adopción de conclusiones, incluida la determinación de las causas de los mismos y, llegado el caso, la elaboración de recomendaciones en materia de seguridad en la circulación ferroviaria, con objeto de prevenirlos en el futuro.

h) Investigador responsable: la persona encargada de la organización, la dirección y el control de la investigación de un accidente o incidente.

i) Métodos de seguridad: los métodos que deben elaborarse para explicar cómo se evalúan los niveles de seguridad, la consecución de los objetivos de seguridad, así como el cumplimiento de cualesquiera otros requisitos de seguridad. Se distingue entre los métodos de seguridad nacionales (MS) y los métodos comunes de seguridad (MCS) que se establezcan por la Unión Europea, comunes a todos los Estados miembros.

j) Normas nacionales de seguridad: conjunto de normas que contienen los requisitos de seguridad ferroviaria aplicables a más de una empresa ferroviaria, con independencia del organismo que las emite.

k) Objetivos de seguridad: los niveles de seguridad que deben, al menos, alcanzar tanto las diversas partes del sistema ferroviario (sistema ferroviario convencional, sistema ferroviario de alta velocidad, túneles ferroviarios de gran longitud o líneas ferroviarias utilizadas exclusivamente para el transporte de mercancías) como el sistema ferroviario en su conjunto, expresados en criterios de aceptación de riesgo. Se distingue entre los objetivos de seguridad nacionales (OS) y los objetivos comunes de seguridad (OCS) que se establezcan por la Unión Europea, comunes a todos los Estados miembros.

l) Organismos notificados: los organismos encargados de evaluar la conformidad o la adecuación al uso de los componentes de interoperabilidad o de tramitar el procedimiento de verificación CE de los subsistemas, según se define en la normativa vigente.

m) Sistema de gestión de la seguridad: el conjunto de medidas establecidas en el seno de su organización por un administrador de la infraestructura o una empresa ferroviaria para garantizar la gestión de sus operaciones en condiciones de seguridad.

n) Sistema ferroviario: el conjunto formado por la infraestructura ferroviaria, tal y como se define en el artículo 3 del Reglamento del Sector Ferroviario y el material rodante que circula sobre la misma.

ñ) Subsistemas del sistema ferroviario: el resultado de la división del sistema ferroviario según su naturaleza estructural y funcional. Estos subsistemas son, por su naturaleza estructural: infraestructuras, energía, control-mando y señalización, explotación y gestión del tráfico, material rodante; por su naturaleza funcional: mantenimiento y aplicaciones telemáticas al servicio de los pasajeros y del transporte de mercancías.

o) Poseedor de vehículo ferroviario: la persona o entidad que explote un vehículo, como medio de transporte, bien sea de su propiedad o tenga derecho a utilizarlo, y que esté registrada como tal en el Registro Especial Ferroviario del Ministerio de Fomento;

p) Entidad encargada del mantenimiento: una entidad encargada del mantenimiento de un vehículo y registrada como tal en el Registro Especial Ferroviario;

q) Vehículo: un vehículo ferroviario apto para circular con sus propias ruedas por líneas ferroviarias, con o sin tracción. Un vehículo está compuesto por uno o más subsistemas estructurales y funcionales o por partes de dichos subsistemas.

TÍTULO I

Régimen de seguridad para la circulación sobre la Red Ferroviaria de Interés General

Artículo 3. *La seguridad en la circulación ferroviaria.*

1. A los efectos de este reglamento y desde la perspectiva global del sistema ferroviario de competencia estatal, la seguridad en la circulación ferroviaria comprende los siguientes aspectos:

a) El establecimiento de los objetivos y métodos de seguridad en el ámbito nacional.

b) Los requisitos que han de cumplir los sistemas de gestión de la seguridad para la certificación de seguridad de las empresas ferroviarias y la autorización de seguridad del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

c) Las condiciones para la autorización de la puesta en servicio del material rodante ferroviario, tanto del nuevo como del que haya sido modificado sustancialmente, así como las de su correcto mantenimiento.

d) El régimen de funcionamiento de las instalaciones de seguridad de la Red Ferroviaria de Interés General, incluidos los sistemas de señalización y gestión del tráfico.

e) Las condiciones que deben cumplir el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y las empresas ferroviarias en relación con sus regímenes de funcionamiento interno en materia de seguridad.

f) Los requisitos del personal que desempeñe funciones relacionadas con la seguridad en la circulación ferroviaria, incluidos los criterios para su habilitación.

g) El régimen de la investigación de accidentes e incidentes.

h) Cualquier otro relacionado con las infraestructuras ferroviarias, material rodante y personal ferroviario no comprendido en los apartados anteriores y que pudiera incidir o afectar en la seguridad de la circulación ferroviaria.

2. El Ministerio de Fomento y, en su caso, las entidades adscritas al mismo, velarán, en el ámbito de sus respectivas competencias y atendiendo a la legislación vigente y al progreso técnico y científico, por el mantenimiento general de la seguridad en la circulación sobre la Red Ferroviaria de Interés General, así como por el estricto cumplimiento y aplicación de las normas de seguridad por parte del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, de las empresas ferroviarias y de cualesquiera otros agentes del sistema ferroviario.

Será prioridad en dichas actuaciones la mejora continua de las condiciones de seguridad del sistema ferroviario teniendo como principal objetivo la prevención de los accidentes ferroviarios. Asimismo, se adoptarán las medidas oportunas para la mejora de la seguridad en la circulación sobre la Red Ferroviaria de Interés General.

3. La responsabilidad de la seguridad en la circulación sobre la Red Ferroviaria de Interés General corresponde al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y a las empresas ferroviarias que en ella operan.

El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y las empresas ferroviarias aplicarán las reglas y normas nacionales de seguridad disponiendo de unos sistemas de gestión de la seguridad adecuados a lo dispuesto en este reglamento que habrán de incluir las medidas necesarias para el control de los riesgos de la circulación ferroviaria. Asimismo se responsabilizarán de la seguridad de la parte del sistema ferroviario que les afecta, incluido el suministro de material y la contratación de servicios, respecto a los usuarios, clientes, trabajadores interesados y terceros.

Asimismo, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y las empresas ferroviarias serán responsables del nivel de formación y de cualificación de sus empleados y de aquellas otras personas que realicen para ellos un trabajo con posible afectación a la seguridad en la circulación.

4. Sin perjuicio del apartado anterior, todo fabricante de material rodante ferroviario, centro de mantenimiento homologado, entidad encargada del mantenimiento, poseedor de vehículos ferroviarios, prestador de servicios relacionados con el ferrocarril y entidad de aprovisionamiento será responsable de que los suministros de material rodante, instalaciones, accesorios, equipo y material que facilite, así como los servicios que preste, sean conformes a los requisitos y a las condiciones de utilización previstas, de modo que las empresas ferroviarias o el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias puedan utilizarlos de manera segura.

Artículo 4. *Competencias de la Dirección General de Ferrocarriles en materia de seguridad en la circulación ferroviaria.*

1. Son competencias de la Dirección General de Ferrocarriles, en el ámbito de la seguridad ferroviaria, las siguientes:

a) El otorgamiento de las autorizaciones de puesta en servicio de los diferentes subsistemas que integran el sistema ferroviario.

b) La comprobación de que los subsistemas que integran el sistema ferroviario se explotan y mantienen de conformidad con los requisitos esenciales pertinentes.

c) La supervisión del cumplimiento de los requisitos esenciales por parte de los componentes de interoperabilidad de conformidad con la normativa vigente.

d) La aprobación de los métodos de seguridad (MS) y los objetivos de seguridad (OS).

e) El otorgamiento, renovación, modificación y revocación de los certificados de seguridad y de la autorización de seguridad de las empresas ferroviarias y del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, respectivamente.

f) La comprobación de que la información relacionada con la seguridad del tráfico ferroviario recogida en el Registro Especial Ferroviario y en los inventarios ferroviarios, a los que hacen referencia los reales decretos de interoperabilidad del sistema ferroviario de alta velocidad y de la red convencional, se mantiene convenientemente actualizada por los órganos responsables de su elaboración.

g) La homologación de los centros de mantenimiento de material rodante ferroviario.

h) El otorgamiento, renovación, suspensión y revocación de los títulos de conducción del personal ferroviario.

i) La homologación de los centros de formación del personal ferroviario.

j) La homologación de los centros de reconocimiento médico del personal ferroviario.

k) La elaboración de los proyectos normativos en materia de seguridad en la circulación ferroviaria.

En dicha elaboración, la Dirección General de Ferrocarriles recabará cuantas consultas se estimen convenientes, para garantizar la idoneidad y la legalidad del texto proyectado. Según los casos, podrá consultar al Consejo Nacional de Transportes Terrestres, al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, a las empresas ferroviarias y a otros candidatos, a los fabricantes de material rodante ferroviario y a los centros de mantenimiento homologados, así como a otras entidades u organizaciones que participen en el sector ferroviario de competencia estatal.

l) La supervisión de la correcta aplicación por los agentes responsables del marco normativo en materia de seguridad en la circulación ferroviaria.

m) La inspección, en el ámbito de sus competencias, del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, de las empresas ferroviarias y de la prestación de los servicios de transporte y actividades que éstos realizan.

n) Cualquier otra que le encomiende la normativa vigente en la materia.

2. El ejercicio de las competencias relacionadas en este artículo no podrá delegarse ni atribuirse a ningún administrador de la infraestructura, empresa ferroviaria o entidad adjudicadora. No obstante, la autoridad responsable de seguridad, en el ejercicio de sus funciones, podrá solicitar al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, a las empresas ferroviarias o a otras entidades cualificadas, la asistencia técnica y operativa necesaria para la realización de las mismas.

3. Con la finalidad de facilitar la evaluación de la consecución de los objetivos comunes de seguridad (OCS) regulados en la normativa comunitaria y asegurar el seguimiento de la evolución general de la seguridad en la circulación ferroviaria, la Dirección General de Ferrocarriles publicará un informe anual relativo al año anterior sobre las actividades relacionadas con la seguridad en la circulación ferroviaria y lo remitirá a la Agencia Ferroviaria Europea antes del 30 de septiembre de cada año. El informe hará referencia, en su caso, a la siguiente información:

a) La evolución de la seguridad en la circulación ferroviaria, incluido un inventario de los indicadores de seguridad (IS) recogidos en el anexo I.

b) Las modificaciones relevantes en la normativa sobre seguridad en la circulación ferroviaria.

c) El desarrollo y aplicación del régimen de la certificación de seguridad y de la autorización de seguridad.

d) Los resultados de la inspección y control al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y a las empresas ferroviarias, en materia de seguridad.

e) Las excepciones que conceda dicho centro directivo en materia de entidades encargadas del mantenimiento, de conformidad con la normativa vigente.

4. La Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias notificará anualmente a la Agencia Ferroviaria Europea los Indicadores Comunes de Seguridad (ICS) indicados en el Anexo I. El primer período de notificación será el año 2010.

Si se tuviera conocimiento de nuevos hechos o errores después de la presentación del informe a que se refiere el apartado anterior, la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias modificará o corregirá los Indicadores de un año concreto en cuanto se presente la primera oportunidad y, a más tardar, con ocasión del siguiente informe anual.

Artículo 5. *La Comisión Asesora de Seguridad en la Circulación Ferroviaria.*

(Derogado).

Artículo 6. *Régimen de circulación sobre la Red Ferroviaria de Interés General.*

1. A la circulación sobre la Red Ferroviaria de Interés General se aplicará el Reglamento de Circulación Ferroviaria que establecerá las reglas operativas generales para que la circulación de los trenes y las maniobras se realice de forma segura, eficiente y puntual, tanto en condiciones de explotación normal como degradada, así como otras normas que en materia de seguridad apruebe el Ministerio de Fomento.

2. El incumplimiento de las condiciones exigibles para la circulación será causa de paralización del tren por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias en la estación o vía de apartado que esta entidad determine.

3. Cuando resulte necesario resolver con urgencia las incidencias que se produzcan en relación con la seguridad del tráfico ferroviario, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias podrá tomar, con carácter provisional, las decisiones pertinentes no regladas, y las comunicará, en el plazo máximo de veinticuatro horas desde su adopción, a la Dirección General de Ferrocarriles.

Artículo 7. *Reglamento de Circulación Ferroviaria.*

1. El Reglamento de Circulación Ferroviaria, establecerá las reglas y procedimientos operativos necesarios para que la circulación de los trenes por la Red Ferroviaria de Interés General se realice de forma segura y eficiente. Deberá incorporar, en todo caso, el siguiente contenido:

a) Los elementos y principios que rigen la organización de la circulación; el vocabulario técnico básico; los documentos de uso obligatorio y sus procedimientos de distribución; los medios necesarios para la buena organización de la circulación; las reglas para las comunicaciones entre el personal de circulación y el de conducción; los conocimientos básicos exigibles a ambos; las normas a seguir para la composición de los trenes y sus requisitos de frenado.

b) El significado de los distintos tipos de señales a instalar en la infraestructura ferroviaria o en el material rodante, así como las portátiles.

c) Las reglas que deben cumplirse para la circulación de los trenes por la Red Ferroviaria de Interés General y para su entrada, salida y paso por las estaciones; las condiciones y protocolos para la realización de trabajos en la infraestructura y pruebas; requisitos sobre tracción y remolque de vehículos ferroviarios; requisitos para la realización de maniobras; incidencias en la circulación, tracción, frenado y señales de los trenes.

d) Los tipos de bloqueo de la vía y enclavamiento de las estaciones y su funcionamiento.

e) El régimen de funcionamiento de las instalaciones de seguridad de la circulación y la actuación en caso de anomalía de éstas.

La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá emitir recomendaciones técnicas, para favorecer el cumplimiento del Reglamento por parte de las empresas ferroviarias y de los administradores de infraestructura.

2. El Reglamento General de Circulación establecerá la forma en la que el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ha de dictar las órdenes, circulares y consignas necesarias para determinar, con precisión, las condiciones de operación de la infraestructura ferroviaria. Las órdenes y circulares tendrán por objeto evitar incidencias y accidentes y, en su caso, actuar ante dichas circunstancias.

Las órdenes y circulares que dicte el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias se publicarán de modo tal que se garantice el conocimiento de su contenido por las empresas ferroviarias, que adoptarán las medidas necesarias para asegurar su conocimiento por el personal destinado a cumplirlas.

3. Todo aquel personal que realice funciones relacionadas con la seguridad en la circulación ferroviaria sobre la Red Ferroviaria de Interés General está obligado a conocer, en la parte que le afecte, el Reglamento General de Circulación y demás normativa de seguridad ferroviaria, para poder aplicarlas en el ejercicio de sus funciones; a tal efecto, en dicho reglamento y en la citada normativa se especificarán aquellas partes de su contenido

cuyo conocimiento es obligatorio para este personal, en función de su respectiva cualificación y grupo de actividad profesional.

4. A fin de lograr la adecuada interlocución del personal que interviene en la circulación ferroviaria, y en aras de garantizar la máxima seguridad de la misma sobre la Red Ferroviaria de Interés General, las órdenes, circulares, comunicaciones y consignas de circulación que se produzcan en el ámbito de esta red, se efectuarán en castellano.

Artículo 8. *Medidas especiales en caso de perturbaciones del tráfico ferroviario.*

1. El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias dispondrá de un plan de contingencias de conformidad con lo dispuesto en el artículo 34 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, que presentará al Ministerio de Fomento para su aprobación.

2. En los supuestos previstos en el artículo 34 de la Ley del Sector Ferroviario, las empresas ferroviarias estarán obligadas a poner a disposición del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias los recursos que éste reclame y a prestarle la colaboración que les sea requerida. Por la utilización de dichos recursos, se satisfará a las empresas ferroviarias que no hayan sido las causantes de la perturbación en el tráfico ferroviario, la correspondiente contraprestación, que se calculará conforme a lo establecido en la correspondiente orden del Ministro de Fomento, salvo que exista acuerdo previo entre las partes afectadas.

3. En las perturbaciones que se produzcan como consecuencia de arrollamientos de personas con resultado de muerte, y sin perjuicio del oportuno aviso a la Autoridad Judicial, se dispondrá lo necesario para que el tren afectado pueda reanudar el servicio con la mayor brevedad posible.

TÍTULO II

Autorización de seguridad y certificado de seguridad

CAPÍTULO I

Autorización de seguridad

Artículo 9. *Sistema de gestión de la seguridad del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.*

1. El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias establecerá un sistema de gestión de la seguridad que garantice, en el ámbito de sus competencias, que el sistema ferroviario cumple, al menos, con los objetivos de seguridad (OS), es conforme con las normas de seguridad y se ajusta a los requisitos de seguridad fijados en las especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI) y especificaciones técnicas de homologación (ETH), así como que se aplican los elementos pertinentes de los métodos de seguridad (MS).

2. Dicho sistema de gestión de la seguridad cumplirá los requisitos y contendrá los elementos recogidos en el anexo II, previa adaptación al carácter, a la magnitud y a otras condiciones de la actividad realizada. Asimismo, garantizará el control de los riesgos creados por la actividad del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y, en su caso, tendrá en cuenta los riesgos derivados de otras actividades que puedan incidir en la circulación ferroviaria.

3. El sistema de gestión de la seguridad del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias tendrá en cuenta los efectos de las actividades de las empresas ferroviarias sobre la Red Ferroviaria de Interés General y adoptará disposiciones para permitir a todas las empresas ferroviarias operar de conformidad con las especificaciones técnicas de aplicación y normas de seguridad, así como con las condiciones fijadas en sus respectivos certificados de seguridad.

Dicho sistema incluirá, asimismo, la coordinación de los procedimientos de emergencia incluidos en el plan de contingencias del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, a que se refiere el artículo 8, con todas las empresas ferroviarias que presten servicios de transporte ferroviario en la Red Ferroviaria de Interés General.

4. El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias deberá presentar a la Dirección General de Ferrocarriles, antes del 30 de junio de cada año, un informe anual de seguridad relativo al año natural anterior. Dicho informe constará de los elementos siguientes:

- a) La información sobre el grado de cumplimiento de los objetivos de seguridad y los resultados de los planes de seguridad.
- b) La definición de indicadores de seguridad fijados en el anexo I de este Reglamento, en la medida en que sean pertinentes.
- c) Los resultados de las auditorías internas e inspecciones de seguridad.
- d) Las observaciones respecto a las deficiencias y al funcionamiento defectuoso observado en la prestación de los diferentes servicios o en la gestión de la infraestructura ferroviaria que sean relevantes para el correcto funcionamiento del sistema ferroviario.

Artículo 10. *Autorización de seguridad del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.*

1. Para el ejercicio de las funciones de administración de la Red Ferroviaria de Interés General, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias deberá disponer de la autorización de seguridad emitida por la Dirección General de Ferrocarriles.

La autorización de seguridad acredita que el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ha establecido un sistema propio de gestión de la seguridad y está en condiciones de cumplir los requisitos específicos necesarios para la administración de la infraestructura ferroviaria en condiciones de seguridad, incluidos, en su caso, el mantenimiento y explotación de los sistemas de control del tráfico y de señalización.

El administrador de la infraestructura estará obligado a cumplir, en todo momento, las condiciones establecidas en su autorización de seguridad. El incumplimiento de estas condiciones determinará, en su caso, la revocación de la misma, sin perjuicio del régimen sancionador establecido en la normativa vigente.

2. La autorización de seguridad contendrá:

- a) Una autorización que confirme la aprobación del sistema de gestión de la seguridad del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias según lo dispuesto en este artículo y en el anexo II de este Reglamento.
- b) Una autorización que confirme la aprobación de las disposiciones adoptadas por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias para cumplir los requisitos específicos necesarios para la administración de la infraestructura ferroviaria en condiciones de seguridad, incluidos, en su caso, la explotación, el mantenimiento y explotación de los sistemas de control del tráfico y de señalización. Para el otorgamiento de la autorización, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias deberá presentar la documentación indicada en el anexo III.

3. La Dirección General de Ferrocarriles comunicará a la Agencia Ferroviaria Europea las autorizaciones de seguridad que haya expedido, renovado, modificado o revocado en el plazo de un mes desde su expedición, renovación, modificación o revocación. Dicha información indicará el nombre y dirección del administrador de la infraestructura titular de la autorización de seguridad, la fecha de expedición, el alcance y la validez de la misma y, en caso de revocación, las razones de su resolución.

Artículo 11. *Solicitud de la autorización de seguridad.*

A la solicitud de autorización de seguridad se acompañará la documentación que, de conformidad con lo dispuesto en los anexos II y III de este Reglamento, justifique que el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias dispone de un sistema de gestión de la seguridad y cumple los requisitos específicos necesarios para la administración de la red en las adecuadas condiciones de seguridad.

Asimismo, la Dirección General de Ferrocarriles podrá recabar del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias los documentos o la información que resulten precisos para completar la documentación aportada en su solicitud.

Artículo 12. *Resolución sobre la solicitud de otorgamiento de la autorización de seguridad.*

1. La Dirección General de Ferrocarriles dictará resolución sobre la solicitud de otorgamiento de la autorización de seguridad y notificará la misma, en un plazo máximo de

cuatro meses a contar desde la presentación de la solicitud, o de la documentación complementaria requerida, en el registro del órgano competente para resolver. Transcurrido dicho plazo sin que haya recaído resolución expresa, se entenderá denegada la autorización de seguridad.

2. La resolución que otorgue o deniegue la autorización de seguridad tendrá plenos efectos desde que se notifique.

Artículo 13. *Vigencia de la autorización de seguridad.*

1. El periodo de vigencia de la autorización de seguridad será de cinco años. Podrá renovarse, por periodos sucesivos iguales, siempre que se cumplan las condiciones exigidas para su otorgamiento, previa solicitud del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, formulada, al menos, seis meses antes de su fecha de expiración.

2. La autorización de seguridad deberá actualizarse, en todo o en parte, siempre que se produzcan modificaciones sustanciales de la infraestructura ferroviaria, de sus sistemas de señalización o de suministro de energía, o en los principios y normas básicas que rigen su explotación y mantenimiento. El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias notificará, sin demora, a la Dirección General de Ferrocarriles cualquier modificación que se produzca sobre los referidos aspectos con objeto de iniciar el expediente de actualización de su autorización de seguridad.

3. La Dirección General de Ferrocarriles podrá exigir que la autorización de seguridad se revise si se producen modificaciones sustanciales en el marco reglamentario de la seguridad.

4. La Dirección General de Ferrocarriles llevará a cabo, en el ámbito de sus competencias, los controles necesarios para comprobar el cumplimiento por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias de las normas de seguridad en relación con sus actividades, material rodante y personal ferroviario.

5. Cuando la Dirección General de Ferrocarriles constate el incumplimiento por parte del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias de alguna de las condiciones o requisitos que recoge su autorización de seguridad, se lo comunicará a esta entidad para que, en el plazo de cuatro meses desde la fecha de notificación, se proceda a su subsanación.

Artículo 14. *Revocación de la autorización de seguridad.*

1. Si la Dirección General de Ferrocarriles considerase que el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ha dejado de reunir alguna de las condiciones exigidas para el otorgamiento de su autorización de seguridad, se lo comunicará a esta entidad para que, en el plazo máximo de cuatro meses desde la fecha de notificación, se proceda a su subsanación.

2. En caso de no realizarse la referida subsanación, se incoará el correspondiente expediente de revocación de la misma, que será resuelto de conformidad con la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

La resolución revocatoria de la Dirección General de Ferrocarriles tendrá carácter provisional y podrá ser revisada a instancia del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias por el Ministro de Fomento, que deberá resolver en un plazo máximo de seis meses. La resolución de la Dirección General de Ferrocarriles será definitiva si en el plazo de diez días desde su notificación el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias no hubiera solicitado su revisión.

CAPÍTULO II

Certificado de seguridad

Artículo 15. *Sistema de gestión de la seguridad de las empresas ferroviarias.*

1. Toda empresa ferroviaria establecerá su correspondiente sistema de gestión de la seguridad que garantice que la prestación de los servicios de transporte ferroviario que realiza cumple, al menos, con los objetivos de seguridad (OS) fijados, es conforme con las normas nacionales de seguridad y se ajusta a los requisitos de seguridad fijados en las especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI) y las especificaciones técnicas de

homologación (ETH), así como que aplica los elementos pertinentes de los métodos de seguridad (MS).

2. Dicho sistema cumplirá los requisitos y contendrá los elementos recogidos en el anexo II, previa adaptación a la tipología, características y magnitud de la actividad de transporte que realice la empresa ferroviaria. Asimismo, garantizará el control de todos los riesgos creados por dicha actividad y, en la medida de lo posible, tendrá en cuenta los riesgos derivados de actividades realizadas por otras partes que puedan incidir en la circulación ferroviaria.

3. Las empresas ferroviarias deberán presentar al órgano responsable de la expedición del certificado de seguridad, antes del 30 de junio de cada año, un informe anual de seguridad relativo al año natural anterior. Dicho informe constará de los elementos siguientes:

- a) La información sobre el grado de cumplimiento de los objetivos de seguridad y los resultados de los planes de seguridad.
- b) La definición de indicadores de seguridad fijados en el anexo I, en la medida en que sean pertinentes.
- c) Los resultados de las auditorías internas de seguridad.
- d) Las observaciones, bien de la infraestructura, bien del material móvil, respecto a las deficiencias y al funcionamiento defectuoso detectado en los servicios ferroviarios que presta.

Artículo 16. Certificado de seguridad.

1. Toda empresa ferroviaria que desee prestar un servicio de transporte ferroviario, de viajeros o de mercancías, sobre la Red Ferroviaria de Interés General, deberá obtener un certificado de seguridad, en el que se establecen las condiciones que la misma debe cumplir en materia de sistemas de control, circulación y seguridad ferroviaria, de conocimientos y requisitos de su personal relacionado con la seguridad de la circulación ferroviaria y de características técnicas del material rodante ferroviario que utiliza y de las condiciones de su mantenimiento, así como cualesquiera otras que puedan derivarse de lo previsto en este reglamento y en sus normas de desarrollo.

2. El certificado de seguridad acredita que la empresa ferroviaria ha establecido un sistema propio de gestión de la seguridad y está en condiciones de cumplir los requisitos fijados en las especificaciones técnicas que le afectan así como por otras disposiciones pertinentes de la legislación comunitaria y de las normas nacionales de seguridad, con objeto de controlar los riesgos y prestar servicios de transporte en la red de forma segura.

Las empresas ferroviarias estarán obligadas a cumplir, en todo momento, las condiciones establecidas en su certificado de seguridad. El incumplimiento de estas condiciones determinará su revocación, sin perjuicio de la aplicación del régimen sancionador establecido en la normativa vigente.

3. El certificado de seguridad se otorgará a la empresa ferroviaria respecto del conjunto de los servicios que vaya a prestar y de las líneas ferroviarias sobre las que pretenda realizar su actividad, debiendo ser solicitado por ésta antes de efectuar la solicitud de adjudicación de capacidad ante el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias. Las empresas ferroviarias deberán obtener el certificado de seguridad antes de que les sea adjudicada la capacidad de infraestructura ferroviaria que hubieren solicitado.

4. El certificado de seguridad se compone de los siguientes documentos:

- a) Un certificado que confirme la aprobación del sistema de gestión de la seguridad de la empresa ferroviaria, según lo recogido en el artículo 15 y en el anexo II.
- b) Un certificado que acredite la aprobación de las medidas que ha adoptado la empresa ferroviaria para cumplir los requisitos específicos necesarios para la prestación de servicios en la red de que se trate de forma segura. Dichos requisitos podrán incluir la aplicación de las ETI y de las normas de seguridad nacionales, incluidas las normas de explotación de la red, la aceptación de las habilitaciones y certificados del personal y la autorización para poner en servicio los vehículos utilizados por las empresas ferroviarias. Dicha certificación estará basada en la documentación presentada por la empresa ferroviaria según lo dispuesto en el anexo IV.

5. En el supuesto de certificados de seguridad otorgados por otros Estados miembros de la Unión Europea, sólo se reconocerá la validez del certificado de la letra a), referido en el apartado anterior, sobre el establecimiento del correspondiente sistema de gestión de la seguridad. Por lo tanto, las empresas ferroviarias que cuenten con dichos certificados y estén interesadas en prestar servicios de transporte ferroviario sobre la Red Ferroviaria de Interés General, deberán solicitar el certificado correspondiente a la letra b) del mismo apartado.

6. Se comunicarán al Registro Especial Ferroviario, a los efectos de su inscripción y en el plazo de un mes, los datos sobre cada certificado de seguridad que haya sido expedido, renovado, modificado o revocado.

7. Se comunicarán a la Agencia Ferroviaria Europea los datos sobre cada certificado recogido en la letra a) del apartado 4, que se haya expedido, renovado, modificado o revocado, en el plazo de un mes desde su expedición, renovación, modificación o revocación. Dicha información indicará el nombre y la dirección de la empresa ferroviaria, la fecha de su expedición, el alcance y la validez del certificado de seguridad y, en el supuesto de revocación, las razones de su resolución.

Artículo 17. Solicitud del certificado de seguridad.

1. A la solicitud del certificado de seguridad la empresa ferroviaria acompañará la documentación que, conforme a lo dispuesto en los anexos II y IV, justifique que dispone de un sistema de gestión de la seguridad y cumple los requisitos específicos necesarios para el ejercicio de su actividad en las adecuadas condiciones de seguridad.

Asimismo, el órgano competente para su otorgamiento, podrá recabar del solicitante los documentos o la información que razonadamente estime necesarios para completar la documentación aportada en la solicitud.

2. Se suministrará gratuitamente a los solicitantes la documentación orientativa sobre las solicitudes a presentar, donde se describirán y explicarán los requisitos para la obtención de los certificados de seguridad y se enumerarán los documentos que deban presentarse.

Las empresas ferroviarias que soliciten un certificado de seguridad relativo a la prestación de servicios en una parte limitada de la Red Ferroviaria de Interés General recibirán, cuando existan, orientaciones particulares por las que se les indique concretamente las normas válidas que deben cumplirse en dicha prestación.

Artículo 18. Resolución sobre la solicitud de otorgamiento del certificado de seguridad.

1. La Dirección General de Ferrocarriles dictará resolución sobre la solicitud de otorgamiento del certificado de seguridad y notificará la misma en un plazo máximo de cuatro meses a contar desde la fecha de presentación de la solicitud o de la documentación complementaria requerida, en el registro del órgano competente para resolver. Transcurrido dicho plazo sin que hubiese recaído resolución expresa, se entenderá denegado el certificado de seguridad.

2. La resolución que otorgue o deniegue el certificado de seguridad tendrá plenos efectos desde que se notifique, y contra la misma cabrán los recursos administrativos y jurisdiccionales de conformidad con la normativa vigente.

Artículo 19. Vigencia del certificado de seguridad.

1. El período de vigencia del certificado de seguridad será de cinco años. Podrá renovarse, por períodos sucesivos iguales, siempre que se cumplan las condiciones exigidas para su otorgamiento y previa solicitud de la empresa ferroviaria, al menos seis meses antes de su fecha de expiración.

2. El certificado de seguridad se actualizará, en todo o en parte, siempre que se produzcan modificaciones sustanciales en las condiciones iniciales que la empresa ferroviaria acreditó para su otorgamiento.

Las empresas ferroviarias deberán informar, sin demora, al órgano que haya otorgado el certificado de seguridad de todas las modificaciones en las condiciones acreditadas para el otorgamiento de su certificado de seguridad, así como de cuantas variaciones

fundamentales se produzcan respecto de su personal ferroviario habilitado y del material rodante que tuviere autorizado.

Las modificaciones en el personal habilitado relacionado con la seguridad en la circulación y en el material rodante ferroviario que se produzcan una vez concedido el certificado de seguridad deberán inscribirse en el Registro Especial Ferroviario.

3. Durante la instrucción del expediente se podrá exigir que la parte a que se refiere la letra a) o b) del apartado 4 del artículo 16 del certificado de seguridad otorgado sea revisada si se producen modificaciones sustanciales en el marco reglamentario de la seguridad ferroviaria, y se llevarán a cabo los controles necesarios para comprobar el cumplimiento por las empresas ferroviarias de las normas de seguridad en relación con su actividad, material rodante y personal ferroviario.

4. Cuando se constate el incumplimiento por una empresa ferroviaria de alguna de las condiciones exigidas para el otorgamiento del certificado de seguridad, el órgano competente instruirá el correspondiente expediente de revocación con arreglo a lo dispuesto en el artículo siguiente.

Asimismo, se incoará procedimiento de revocación del certificado de seguridad si se tiene constancia de que la empresa ferroviaria titular del mismo no ha hecho uso de dicho certificado durante el año siguiente a su fecha de expedición.

Artículo 20. Revocación del certificado de seguridad.

1. El procedimiento de revocación se iniciará siempre de oficio por el órgano competente para la instrucción del procedimiento, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 69 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre y, normas que lo desarrollen.

Antes de la iniciación del procedimiento de revocación, se podrán realizar actuaciones para determinar si concurren circunstancias que la justifiquen. En especial, estas actuaciones se orientarán a fijar, con la mayor precisión posible, los hechos susceptibles de motivar la incoación del procedimiento, a la persona o personas que pudieran resultar responsables y las circunstancias relevantes que concurren en unos y otros.

2. Iniciado el procedimiento, se podrán adoptar, de oficio o a instancia de parte, las medidas provisionales que se estimen oportunas para asegurar la eficacia de la resolución que pudiera recaer y el buen fin del procedimiento, evitar el mantenimiento de los efectos de la infracción cometida y garantizar el interés general.

En todo caso, las medidas provisionales quedarán sin efecto si no se inicia el procedimiento en el plazo señalado o cuando el acuerdo de iniciación no contenga un pronunciamiento expreso sobre ellas.

3. Las medidas provisionales, que deberán ser proporcionadas en cuanto a intensidad y condiciones a los fines que se pretenden garantizar, podrán consistir en la suspensión temporal del certificado de seguridad, en la prestación de fianzas o en la retirada del material rodante ferroviario. No podrán adoptarse medidas provisionales que puedan causar perjuicios de difícil o imposible reparación a los interesados o que impliquen violación de derechos amparados por la Ley.

Las medidas provisionales podrán ser dejadas sin efecto o modificadas durante la tramitación del procedimiento, de oficio o a instancia de parte, por circunstancias sobrevenidas o que no pudieron ser tenidas en cuenta en el momento de su adopción.

En todo caso, se extinguirán con la eficacia de la resolución que ponga fin al procedimiento de revocación.

4. Acordada la iniciación del procedimiento de revocación del certificado de seguridad, se notificará a la empresa ferroviaria afectada, que dispondrá de un plazo de quince días, desde la fecha de la notificación, para aportar cuantas alegaciones, documentos o informaciones estime convenientes y, en su caso, proponer pruebas concretando los medios de que pretenda valerse. Recibidas las alegaciones o transcurrido el plazo para ello, el órgano instructor del procedimiento podrá acordar la apertura de un período de prueba.

5. La propuesta de resolución se notificará a los interesados, concediéndoles un plazo de quince días desde la notificación para formular alegaciones y presentar los documentos e informaciones que estimen pertinentes ante el órgano instructor que, a la vista de ellos, remitirá lo actuado, a los efectos del artículo 57.2 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del

Sector Ferroviario, al órgano competente para resolver, junto con todos los documentos, alegaciones e informaciones que obren en el expediente.

La resolución que se dicte será motivada y tendrá alguno de los contenidos siguientes:

- a) El sobreseimiento del expediente de revocación.
- b) La revocación del certificado de seguridad.

Si, transcurridos seis meses desde el inicio del expediente, no se hubiera notificado a los interesados su resolución se producirá su caducidad. El interesado podrá solicitar un certificado en el que conste que ha caducado el procedimiento y que se han archivado las actuaciones.

6. La revocación del certificado de seguridad no dará lugar a indemnización alguna a favor de su titular y se llevará a efecto sin perjuicio de la aplicación, en su caso, del régimen sancionador previsto en la normativa vigente.

7. En lo no previsto en la Ley del Sector Ferroviario, en este reglamento y en las disposiciones reglamentarias que, al efecto, se dicten, la revocación del certificado de seguridad se ajustará a lo establecido en el Título VI de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

8. La revocación del certificado de seguridad será inmediatamente ejecutiva. Contra dicha resolución cabrán los recursos administrativos y jurisdiccionales de conformidad con la normativa vigente. Toda revocación se comunicará al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y a la Agencia Ferroviaria Europea, así como al Registro Especial Ferroviario a efectos de su inscripción.

9. En el caso en que la Dirección General de Ferrocarriles revoque un certificado de seguridad a que se refiere el artículo 16.4.b) otorgado por ese órgano a una empresa ferroviaria, se informará de la decisión con la mayor brevedad a la autoridad responsable de la seguridad del otro Estado miembro de la Unión Europea que hubiere expedido a esa misma empresa el certificado de la letra a) del apartado 4 de dicho artículo.

TÍTULO III

La investigación de accidentes ferroviarios

Artículos 21 a 29.

(Derogados).

TÍTULO IV

Régimen sancionador

Artículo 30. Régimen sancionador.

1. El régimen sancionador aplicable a las infracciones que se cometan en el ámbito de la seguridad en la circulación ferroviaria regulada en este reglamento será el establecido en el Título VII de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.

2. Sin perjuicio de lo anterior, el incumplimiento por parte del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias de las condiciones esenciales de la autorización de seguridad en la circulación dará lugar a la correspondiente investigación tendente a deslindar las responsabilidades que, en relación con los mismos, pudieran existir, y a la adopción de las medidas que resulten procedentes, en relación con los posibles responsables.

TÍTULO V

Mantenimiento de los vehículos

Artículo 31. Mantenimiento de los vehículos.

1. Antes de su puesta en servicio o utilización en la Red Ferroviaria de Interés General administrada por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias cada vehículo deberá contar con una entidad encargada del mantenimiento asignada al mismo y que deberá estar

registrada en la Sección 8.^a del Registro Especial Ferroviario si tiene su establecimiento principal en España.

2. En todo caso, las empresas ferroviarias, el administrador de infraestructuras ferroviarias y los poseedores de vehículos ferroviarios podrán ser entidades encargadas del mantenimiento.

3. Sin perjuicio de la responsabilidad de las empresas ferroviarias y del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias contemplada en el artículo 3 de este Reglamento, la entidad encargada del mantenimiento garantizará que los vehículos se mantienen de acuerdo con:

- a) El plan de mantenimiento de cada vehículo,
- b) los requisitos en vigor incluidas las normas de mantenimiento y las especificaciones técnicas.

La entidad encargada de mantenimiento efectuará el mantenimiento por su propios medios o contratando centros de mantenimiento, de acuerdo con la normativa vigente.

4. En el caso de vagones de mercancías, cada entidad encargada del mantenimiento estará certificada por la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias o bien por un organismo acreditado o reconocido de conformidad con el sistema de certificación a establecer por la Comisión al amparo del apartado 5 del artículo 14 bis de la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles, según redacción dada por la Directiva 2008/110/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de diciembre de 2008. El proceso de acreditación se fundamentará en criterios de independencia, competencia e imparcialidad, tales como las series de normas europeas EN 45000. El proceso de reconocimiento se basará asimismo en criterios de independencia, competencia e imparcialidad.

Cuando la entidad encargada del mantenimiento sea una empresa ferroviaria o el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, el cumplimiento de los requisitos que se han de adoptar con arreglo a lo indicado en el párrafo anterior será verificado por la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias con arreglo a los procedimientos relativos al certificado y a la autorización de seguridad contemplados en este Reglamento y se confirmarán en tales documentos.

5. Los certificados concedidos en otros Estados miembros de la Unión Europea a las entidades encargadas del mantenimiento de los vagones de mercancías conforme al sistema determinado por la Comisión Europea serán válidos en España.

6. La Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias podrá aplicar medidas alternativas para designar y certificar a una entidad encargada del mantenimiento en los siguientes supuestos:

a) vehículos matriculados en un tercer país no perteneciente a la Unión Europea y mantenidos conforme a la legislación de dicho país,

b) vehículos que se utilicen en redes o líneas cuyo ancho de vía sea diferente del de la red ferroviaria principal en la Comunidad Europea y para los que el cumplimiento de los requisitos del apartado 3 se realiza mediante acuerdos con los citados terceros países,

c) vehículos que se puedan excluir del ámbito de aplicación de este Reglamento de acuerdo con la disposición adicional cuarta del Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, por el que se aprueba el Reglamento sobre seguridad en la circulación en la Red Ferroviaria de Interés General, y material militar y de transporte especial que requieran un permiso ad hoc de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias antes de su entrada en servicio. En estos casos se concederán excepciones por períodos de cinco años como máximo.

La concesión de las excepciones se realizará al matricular los vehículos, en lo relativo a la determinación de la entidad encargada del mantenimiento, y al expedir los certificados de seguridad a las empresas ferroviarias y las autorizaciones de seguridad a los administradores de infraestructuras ferroviarias, en lo referente a la determinación o certificación de la entidad encargada del mantenimiento.

ANEXO I

Indicadores comunes de seguridad

1. Indicadores relativos a accidentes

1.1 Número total y relativo (en relación con los kilómetros-tren) de accidentes significativos y su desglose según los tipos siguientes:

- Colisión de tren con un vehículo ferroviario,
- colisión de tren con un obstáculo dentro del gálibo de libre paso,
- descarrilamiento de tren,
- accidente en paso a nivel, incluidos los accidentes que afecten a peatones en pasos a nivel, y su desglose adicional para los cinco tipos de pasos a nivel definidos en el punto 6.2,
- accidente causado a personas con implicación de material rodante en movimiento, a excepción de suicidios e intentos de suicidio,
- incendio en el material rodante,
- otros.

Se notificará cada accidente significativo con arreglo al tipo de accidente primario, aun si las consecuencias del accidente secundario fueran más graves (por ejemplo, un descarrilamiento seguido de un incendio).

1.2 Número total y relativo (en relación con los kilómetros-tren) de heridos graves y víctimas mortales por tipo de accidente, desglosado en las siguientes categorías:

- Viajero (también en relación con el número total de kilómetros-viajero y de kilómetros-tren de viajeros),
- empleado o contratista,
- usuario de paso a nivel,
- intruso,
- otro tipo de persona que se halla en un andén,
- otro tipo de persona que no se halla en un andén.

2. Indicadores relativos a mercancías peligrosas

Número total y relativo (en relación con los kilómetros-tren) de accidentes que afecten al transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril, desglosado en las siguientes categorías:

- accidente en que esté implicado al menos un vehículo ferroviario que transporte mercancías peligrosas, tal como se definen en el apartado 7 de este anexo,
- número de estos accidentes en que se produzcan escapes de sustancias peligrosas.

3. Indicadores relativos a suicidios

Número total y relativo (en relación con los kilómetros-tren) de suicidios e intentos de suicidio.

4. Indicadores relativos a los precursores de accidentes

Número total y relativo (en relación con los kilómetros-tren) de precursores de accidentes y su desglose en los tipos siguientes de precursor:

- Rotura de carril,
- deformación u otra desalineación de la vía,
- fallo de la señalización,
- señal pasada en situación de peligro sobrepasando el punto de peligro,
- señal pasada en situación de peligro sin sobrepasar el punto de peligro,
- rueda rota de material rodante en servicio,
- eje roto de material rodante en servicio.

Todos los precursores deberán ser notificados, ya den lugar o no a accidentes. (Un precursor que dé lugar a un accidente significativo se notificará también en los indicadores

sobre precursores; un precursor que no dé lugar a un accidente significativo solo se notificará en los indicadores sobre precursores).

5. Indicadores para calcular las repercusiones económicas de los accidentes

Total en euros y relativo (en relación con los kilómetros-tren) del:

Número de muertos y heridos graves multiplicado por el valor de prevención de víctimas, coste de los daños medioambientales, coste de los daños materiales en material rodante o infraestructura, coste de los retrasos como consecuencia de accidentes.

La autoridad responsable de la seguridad notificará las repercusiones económicas de los accidentes significativos.

El valor de prevención de víctimas es el valor que la sociedad atribuye a la prevención de una víctima y, como tal, no constituirá una referencia para la compensación entre las partes implicadas en accidentes. En ausencia de un valor de prevención de las víctimas establecido como referencia a nivel europeo, o para adecuar éste mejor a la realidad nacional, la autoridad nacional de seguridad podrá fijar dicho valor a través de la correspondiente resolución, publicada en el «Boletín Oficial del Estado».

6. Indicadores relativos a la seguridad técnica de la infraestructura y su aplicación

6.1 Porcentaje de vías en servicio con sistemas de protección de trenes y porcentaje de kilómetros-tren recorridos utilizando dichos sistemas embarcados de protección de trenes según proporcionen:

aviso,
aviso y parada automática,
aviso y parada automática y supervisión discreta de la velocidad,
aviso y parada automática y supervisión continua de la velocidad.

6.2 Número de pasos a nivel (total, por kilómetro de línea y kilómetro de vía) según los cinco tipos siguientes:

- a) paso a nivel pasivo;
- b) paso a nivel activo:
 - i) Manual,
 - ii) automático con aviso del lado del usuario,
 - iii) automático con protección del lado del usuario,
 - iv) protección del lado de la vía.

7. Definiciones

Las definiciones comunes para los ICS y métodos de cálculo de las repercusiones económicas de los accidentes son las siguientes:

7.1 Indicadores relativos a accidentes

7.1.1 «Accidente significativo», cualquier accidente en que esté implicado como mínimo un vehículo ferroviario en movimiento, con al menos un muerto o herido grave, o en el que se produzcan graves daños en el material, la vía férrea u otras instalaciones o entornos, o interrupciones graves del tráfico, excluyendo los accidentes en talleres, almacenes y depósitos.

7.1.2 «Daños graves en el material, la vía férrea u otras instalaciones o entornos», daños equivalentes o superiores a 150.000 euros.

7.1.3 «Interrupciones graves del tráfico», suspensión de los servicios ferroviarios en una línea ferroviaria principal por un período mínimo de seis horas.

7.1.4 «Tren», uno o varios vehículos ferroviarios tirados por una o varias locomotoras o vehículos automotores, o un vehículo automotor que circula en solitario, con un número

determinado o una denominación específica desde un punto fijado inicial a un punto fijado terminal, incluida una máquina ligera, es decir, una locomotora que circula sola.

7.1.5 «Colisión de tren con un vehículo ferroviario», choque frontal, alcance por detrás o colisión lateral entre una parte de un tren y una parte de otro tren o vehículo ferroviario, o con material rodante de maniobras.

7.1.6 «Colisión de tren con un obstáculo dentro del gálibo de libre paso», colisión entre una parte de un tren y objetos fijos o temporalmente presentes en la vía férrea o cerca de esta (excepto en los pasos a nivel si el objeto ha sido perdido por un vehículo de carretera o un usuario del paso), incluida una colisión con las líneas aéreas de contacto.

7.1.7 «Descarrilamiento de tren», toda situación en la cual se sale de los raíles al menos una rueda de un tren.

7.1.8 «Accidente en paso a nivel», todo accidente en un paso a nivel en el que está implicado al menos un vehículo ferroviario y uno o varios vehículos de carretera, otros usuarios del paso, como peatones, u otros objetos temporalmente presentes en la vía férrea o cerca de esta, si han sido perdidos por un vehículo de carretera o un usuario del paso.

7.1.9 «Accidente causado a personas con implicación de material rodante en movimiento», accidente causado a una o varias personas que son alcanzadas por un vehículo ferroviario, o por un objeto unido al vehículo o que se ha desprendido del mismo, incluidas las personas que caen de vehículos ferroviarios, así como las personas que caen o son alcanzadas por objetos sueltos cuando viajan a bordo de un vehículo.

7.1.10 «Incendio en material rodante», incendio o explosión que se produce en un vehículo ferroviario (incluida su carga) durante el trayecto entre la estación de salida y el destino, incluso si está parado en la estación de salida, la de destino o las paradas intermedias, así como durante las operaciones de formación de trenes.

7.1.11 «Otro (accidente)», todo accidente distinto de una colisión de un tren con un vehículo ferroviario, colisión de un tren con un obstáculo dentro del gálibo de libre paso, descarrilamiento de tren, accidente en paso a nivel, accidente causado a personas con implicación de material rodante en movimiento o incendio en material rodante.

7.1.12 «Viajero», cualquier persona, con excepción del personal de servicio en el tren, que realiza un viaje por ferrocarril, incluido, solamente a efectos de estadísticas de accidentes, cualquier viajero intentando embarcar en un tren en movimiento o desembarcar de él.

7.1.13 «Empleado o contratista», cualquier persona cuya actividad profesional está vinculada con el ferrocarril y que está de servicio en el momento del accidente, incluidos el personal de los contratistas, los contratistas autónomos, el personal de servicio en el tren y las personas encargadas del material rodante y de las infraestructuras.

7.1.14 «Usuario de paso a nivel», cualquier persona que utiliza un paso a nivel para cruzar una línea ferroviaria en cualquier medio de transporte o a pie.

7.1.15 «Intruso», cualquier persona, a excepción de un usuario de paso a nivel, que se halla en una instalación ferroviaria pese a estar prohibida su presencia

7.1.16 «Otra persona que se halla en un andén», cualquier persona que se halla en un andén que no pueda definirse como «viajero», «empleado o contratista», «usuario de paso a nivel», «otra persona que no se halla en un andén» o «intruso».

7.1.17 «Otra persona que no se halla en un andén», cualquier persona que no se halla en un andén que no pueda definirse como «viajero», «empleado o contratista», «usuario de paso a nivel», «otra persona que se halla en un andén» o «intruso».

7.1.18 «Muerte (persona muerta)», cualquier persona fallecida inmediatamente o en los 30 días siguientes de resultas de un accidente, excluidos los suicidios.

7.1.19 «Herido grave (persona gravemente herida)», cualquier herido que ha estado hospitalizado más de 24 horas de resultas de un accidente, excluidos los intentos de suicidio.

7.2 Indicadores relativos a mercancías peligrosas

7.2.1 «Accidente que afecta al transporte de mercancías peligrosas», cualquier accidente o incidente sujeto a declaración de conformidad con el punto 1.8.5 del Reglamento relativo al Transporte Internacional Ferroviario de Mercancías Peligrosas (RID), anejo al Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF), hecho en Berna, el 9 de mayo de 1980.

7.2.2 «Mercancías peligrosas», materias y artículos cuyo transporte por ferrocarril está prohibido por el RID o se autoriza únicamente en determinadas condiciones fijadas en él.

7.3 Indicadores relativos a suicidios

7.3.1 «Suicidio», acto de lesión deliberada contra uno mismo con resultado de muerte, registrado y clasificado como tal por la autoridad nacional competente.

7.3.2 «Intento de suicidio», acto de lesión deliberada contra uno mismo con resultado de herido grave.

7.4 Indicadores relativos a precursores de accidentes:

7.4.1 «Rotura de carril», cualquier carril separado en una o varias piezas, o cualquier carril del que se desprende una pieza de metal, causando una falla de más de 50 mm de longitud y de más de 10 mm de profundidad en la superficie de rodadura.

7.4.2 «Deformación u otra desalineación de la vía», cualquier fallo relacionado con la continuidad y la geometría de la vía que requiere dejar fuera de servicio la vía o una restricción inmediata de la velocidad permitida.

7.4.3 «Fallo de la señalización», cualquier fallo técnico del sistema de señalización (de la infraestructura o del material rodante), que da lugar a informaciones de señalización menos restrictivas que las exigidas.

7.4.4 «Señal pasada en situación de peligro sobrepasando el punto de peligro», cualquier situación en que una parte cualquiera de un tren rebasa su movimiento autorizado y sobrepasa el punto de peligro.

7.4.5 «Señal pasada en situación de peligro sin sobrepasar el punto de peligro», cualquier situación en que una parte cualquiera de un tren rebasa su movimiento autorizado pero no sobrepasa el punto de peligro.

Se entenderá por movimiento no autorizado a efectos de lo dispuesto en los puntos 7.4.4 y 7.4.5 el hecho de sobrepasar:

Una señal luminosa en la vía o un semáforo en posición de peligro o una orden de parada cuando no está en servicio el sistema de protección de trenes,
el final de una autorización de movimiento relacionada con la seguridad, señalado por un sistema de protección de trenes,
un punto comunicado mediante autorización verbal o escrita que figure en la normativa, carteles de parada (no se incluyen los topes) o señales manuales.

No se incluyen los casos en que un vehículo sin máquina motriz o un tren sin personal de a bordo se salta una señal en posición de peligro. Tampoco se incluyen los casos en que, por cualquier motivo, la señal no pasa a la posición de peligro con tiempo suficiente para que el maquinista pueda parar el tren antes de la señal.

La autoridad responsable de la seguridad podrá informar por separado sobre los cuatro supuestos de movimiento no autorizado enumerados en el presente punto, si bien, en todo caso, notificará al menos un indicador global que contenga datos sobre los cuatro supuestos.

7.4.6 «Rueda rota de material rodante en servicio», ruptura que afecta a la rueda, creando un riesgo de accidente (descarrilamiento o colisión).

7.4.7 «Eje roto de material rodante en servicio», ruptura que afecta al eje, creando un riesgo de accidente (descarrilamiento o colisión).

7.5 Metodologías comunes para calcular las repercusiones económicas de los accidentes

7.5.1 El valor de prevención de víctimas se compone de los elementos siguientes:

1) valor de seguridad per se: valores de voluntad de pago (VVP), basados en estudios de preferencia declarada realizados;

2) costes económicos directos e indirectos: valores de coste evaluados y compuestos de:

Costes médicos y de rehabilitación,
costes jurídicos y de policía, investigaciones privadas servicios de emergencia y costes administrativos del seguro,
pérdidas de producción: valor para la sociedad de los bienes y servicios que podrían haber sido producidos por la persona de no haber ocurrido el accidente.

Al calcular los costes de las víctimas, los muertos y los heridos graves se considerarán por separado (valor de prevención de víctimas distinto para muertos y heridos graves).

7.5.2 Principios comunes para evaluar el valor de la seguridad per se y los costes económicos directos e indirectos:

En lo que se refiere al valor de la seguridad per se, se evaluará la pertinencia de las estimaciones disponibles en función de las consideraciones siguientes:

las estimaciones deberán referirse a un sistema de valoración de la reducción del riesgo de mortalidad en el sector del transporte y ajustarse a un enfoque basado en la voluntad de pago, siguiendo métodos de preferencia declarada,

la muestra de los consultados a efectos de estos valores será representativa de la población afectada. En particular, la muestra deberá reflejar la edad, ingresos y otras características socioeconómicas y demográficas pertinentes de la población,

método para obtener los valores VVP: el estudio se concebirá de tal modo que las preguntas resulten claras y significativas para los consultados.

Los costes económicos directos e indirectos se evaluarán en función de los costes reales asumidos por la sociedad.

En ausencia de unos valores establecidos como referencia a nivel europeo, o para adecuarlos mejor a la realidad nacional, la autoridad nacional de seguridad podrá fijar a través de la correspondiente resolución, publicada en el «Boletín Oficial del Estado», los citados valores de seguridad per se y costes económicos directos e indirectos.

7.5.3 Definiciones:

7.5.3.1 «Coste de los daños medioambientales», costes que han de sufragar las empresas ferroviarias o los administradores de infraestructuras, estimados en función de su experiencia, para restablecer el estado en que se encontraba la zona afectada antes del accidente ferroviario.

7.5.3.2 «Coste de los daños materiales en material rodante o infraestructura», coste de provisión de nuevo material rodante o infraestructura, con las mismas funcionalidades y los mismos parámetros técnicos que el material dañado de forma irreversible, y coste de restablecimiento del estado en que se encontraba el material rodante o la infraestructura reparable antes del accidente, estimados por las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras en función de su experiencia, incluidos los gastos relacionados con el arrendamiento de material rodante como consecuencia de la indisponibilidad de los vehículos dañados.

7.5.3.3 «Coste de los retrasos como consecuencia de accidentes», valor monetario de los retrasos sufridos por los usuarios del transporte ferroviario (viajeros y clientes del transporte de mercancías) como consecuencia de los accidentes, calculado con arreglo al modelo siguiente:

VT = valor monetario del tiempo de transporte ahorrado.

Valor del tiempo para el viajero de un tren (una hora).

$VTP = [VT \text{ de los viajeros por motivos profesionales}] * [\text{porcentaje medio anual de viajeros por motivos profesionales}] + [VT \text{ de los viajeros por motivos no profesionales}] * [\text{Porcentaje medio anual de viajeros por motivos no profesionales}]$.

VTP se mide en euros por viajero por hora.

«Viajero por motivos profesionales», viajero que se desplaza en conexión con sus actividades profesionales, excluyendo los desplazamientos diarios al trabajo.

Valor del tiempo para un tren de mercancías (una hora).

$VTF = [VT \text{ de los trenes de mercancías}] * [(km\text{-tonelada})/(km\text{-tren})]$.

VTF se mide en euros por tonelada de mercancías por hora.

MEDIA de las toneladas de mercancías transportadas por ferrocarril en un año = $(km\text{-tonelada})/(km\text{-tren})$.

CM = Coste de 1 minuto de retraso de un tren.

Tren de viajeros.

$CMP = K1 * (VTP/60) * [(km-viajero)/(km-tren)]$.

MEDIA del número de viajeros ferroviarios en un año = $(km-viajero)/(km-tren)$

Tren de mercancías

$CM_F = K2 * (VT_F/60)$

Los factores K1 y K2 se sitúan entre el valor del tiempo y el valor del retraso, estimado según estudios de preferencia declarada, para tener en cuenta que el tiempo perdido como consecuencia de los retrasos se percibe claramente de forma más negativa que el tiempo normal de transporte.

Coste de los retrasos de un accidente = $CM_P * (\text{minutos de retraso de los trenes de viajeros}) + CM_F * (\text{minutos de retraso de los trenes de mercancías})$.

Ámbito de aplicación del modelo

El coste de los retrasos ha de calcularse para todos los accidentes significativos del siguiente modo:

Retrasos reales en las líneas ferroviarias en las que se han producido accidentes, medidos en la estación terminal,
retrasos reales o, de no ser posible, retrasos estimados en las demás líneas afectadas.

La autoridad responsable de la seguridad ferroviaria podrá fijar los citados valores VT a través de la correspondiente resolución que se publicará en el «Boletín Oficial del Estado».

7.6 Indicadores relativos a la seguridad técnica de la infraestructura y su aplicación.

7.6.1 «Sistema de protección de trenes», sistema que ayuda a garantizar el cumplimiento de las señales y de las limitaciones de velocidad.

7.6.2 «Sistemas embarcados», sistemas que ayudan al maquinista a respetar las señales en tierra y en cabina, señalizando y, por tanto, protegiendo los puntos de peligro y garantizando el respeto de las limitaciones de velocidad. Los sistemas de protección embarcados se describen como sigue:

a) Aviso: proporciona aviso automático al maquinista.

b) Aviso y parada automática: proporciona aviso automático al maquinista y parada automática al pasar una señal en posición de peligro.

c) Aviso y parada automática y supervisión discreta de la velocidad: proporciona protección en los puntos de peligro, entendiéndose por «supervisión discreta de la velocidad» la supervisión de la velocidad en determinados puntos (puntos de control de velocidad) al aproximarse a una señal.

d) Aviso y parada automática y supervisión continua de la velocidad: proporciona protección en los puntos de peligro y supervisión continua de los límites de velocidad en la línea, entendiéndose por «supervisión continua de la velocidad» la indicación y cumplimiento continuos de la velocidad máxima permitida en todos los tramos de la línea.

El tipo d) se considera Sistema de Protección Automática de Trenes (SPAT).

7.6.3 «Paso a nivel», cualquier intersección a nivel entre una carretera o paso y un ferrocarril, reconocida por el administrador de infraestructuras y abierta a usuarios públicos o privados. Se excluyen los pasos entre andenes dentro de las estaciones, así como los pasos sobre las vías reservados al uso de los empleados.

7.6.4 «Carretera», a efectos de las estadísticas de accidentes ferroviarios, toda carretera, calle o autopista pública o privada, incluyendo los caminos peatonales y los carriles para bicicletas adyacentes.

7.6.5 «Paso», cualquier vía, distinta de una carretera, prevista para el paso de personas, animales, vehículos o maquinaria.

7.6.6 «Paso a nivel pasivo», paso a nivel sin ningún sistema de aviso o protección que se active cuando no es seguro para el usuario cruzar el paso.

7.6.7 «Paso a nivel activo», paso a nivel en que se protege a los usuarios del paso o se les avisa de que un tren se aproxima mediante la activación de dispositivos cuando no es seguro para el usuario cruzar el paso.

La protección mediante el uso de dispositivos físicos incluye:

Semibarreras o barreras completas,
portones.

Aviso mediante equipos fijos en los pasos a nivel:

dispositivos visibles: Luces,
dispositivos audibles: Campanas, bocinas, claxon, etc.

Los pasos a nivel activos se clasifican del modo siguiente:

a) Manual: paso a nivel en el que la protección o el aviso del lado del usuario son activados de forma manual por un empleado ferroviario.

b) Automático con aviso del lado del usuario: paso a nivel en el que el aviso del lado del usuario es activado por el tren que se aproxima.

c) Automático con protección del lado del usuario: paso a nivel en el que la protección del lado del usuario es activada por el tren que se aproxima. Quedan comprendidos en esta definición los pasos a nivel que disponen de ambos, es decir, tanto de protección como de aviso del lado del usuario.

d) Con protección del lado de la vía: paso a nivel en el que una señal u otro sistema de protección de los trenes solo permite pasar al tren si el paso a nivel está completamente protegido por el lado del usuario y está libre de incursiones.

7.7 Definiciones de las bases de escala.

7.7.1 «Km-tren», unidad de medida que representa el desplazamiento de un tren un kilómetro. La distancia usada es la distancia realmente recorrida, si se conoce; en caso contrario, deberá usarse la distancia normal de la red entre el origen y el destino. Solo se tendrá en cuenta la distancia en el territorio nacional.

7.7.2 «Km-viajero», unidad de medida que representa el transporte ferroviario de un viajero una distancia de un kilómetro. Solo se tendrá en cuenta la distancia en el territorio nacional.

7.7.3 «Kilómetros de línea», la longitud en kilómetros de la Red Ferroviaria de Interés General. En las líneas ferroviarias de vías múltiples solo se tendrá en cuenta la distancia entre origen y destino.

7.7.4 «Kilómetros de vía», la longitud en kilómetros de la Red Ferroviaria de Interés General. En las líneas ferroviarias de vías múltiples se tendrá en cuenta cada una de las vías.

ANEXO II

Sistemas de gestión de la seguridad

1. Requisitos del sistema de gestión de la seguridad

El sistema de gestión de la seguridad se documentará en todos los extremos pertinentes y describirá, en particular, el reparto de responsabilidad dentro de la organización del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias o de la empresa ferroviaria.

Se explicará cómo se asegura el control de la gestión en los diferentes niveles, cómo participan el personal y sus representantes en todos los niveles y cómo se vela por la mejora permanente del sistema de gestión de la seguridad.

2. Elementos básicos del sistema de gestión de la seguridad

Los elementos básicos del sistema de gestión de la seguridad son los siguientes:

a) En relación con la organización empresarial:

i. La existencia de unos criterios y objetivos, cualitativos y cuantitativos, respecto al mantenimiento y mejora de la seguridad, aprobados por los órganos directivos de la

organización y comunicados a todo su personal, la existencia de un departamento dedicado a la gestión de la seguridad en la circulación y de planes y procedimientos para alcanzar dichos objetivos.

ii. El establecimiento de un procedimiento adecuado de distribución de la referida información dentro de la organización empresarial.

iii. La existencia de procedimientos para satisfacer los estándares técnicos y operativos establecidos en las especificaciones técnicas de homologación y en cualquier otra norma nacional de seguridad que resulte aplicable y para llevar a cabo la evaluación de riesgos e implementar medidas de control siempre que tenga lugar algún cambio en las condiciones operativas o se utilice un nuevo tipo de material que suponga nuevos riesgos en la infraestructura ferroviaria o en los servicios.

iv. La previsión de mecanismos para llevar a cabo la distribución de la información, en materia de seguridad, dentro de la organización o entre organizaciones que operan sobre la misma infraestructura ferroviaria.

v. Los procedimientos y formatos relativos a la forma en que se documentará la información en materia de seguridad.

vi. La existencia de mecanismos para llevar a cabo auditorías internas periódicas en relación con el sistema de seguridad, para garantizar que los accidentes e incidentes sean adecuadamente investigados e informados, y de un plan de contingencias, que, en el caso de las empresas ferroviarias, estará acordado con el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

vii. La existencia de procedimientos que permitan garantizar el cumplimiento por parte de los proveedores y subcontratistas del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias o de la empresa ferroviaria de los estándares técnicos y operativos por ésta exigidos.

viii. Procedimientos que garanticen la notificación, investigación y análisis de accidentes e incidentes ferroviarios, así como la adopción de las medidas de prevención necesarias.

ix. Planes de acción, alerta e información en caso de emergencia, acordados con las autoridades públicas pertinentes.

b) En relación con el personal ferroviario habilitado:

i. La disponibilidad de medios y recursos (propios o concertados) que garanticen la formación continua del personal ferroviario habilitado.

ii. La disponibilidad de centros homologados (propios o concertados) de control físico y psíquico del personal ferroviario habilitado y los medios y procedimientos para llevarlo a cabo.

iii. La disponibilidad de medios (propios o concertados) y recursos que permitan realizar el control aleatorio de detección de consumo de alcohol y de indicios analíticos de consumo de drogas de abuso y sustancias psicoactivas.

iv. El régimen que se aplicará al otorgamiento y renovación de las habilitaciones requeridas por el personal ferroviario con el que se cuenta, indicando la formación que se impartirá y las pruebas que habrán de superarse.

c) En relación con el material rodante:

i. La tipología del material rodante ferroviario de que dispone (en propiedad, alquiler, en fabricación o por cualquier otra figura) en el momento de solicitar el certificado de seguridad.

ii. La existencia de planes de mantenimiento y de centros homologados de mantenimiento de material rodante habilitados para llevarlos a cabo.

ANEXO III

Documentación a aportar con la solicitud de autorización de seguridad

Para que pueda expedirse la autorización a que hace referencia la letra b) del apartado 2 del artículo 10 de la autorización de seguridad específica para la red, se presentarán los siguientes documentos:

Relación del personal ferroviario habilitado con que cuenta, indicando el tipo de habilitación de que dispone.

Documentación relativa a los diversos tipos de material rodante ferroviario que pretende utilizar, indicando las autorizaciones de que dispone y que certifican que este material

cumple las especificaciones técnicas que le afectan, o bien las que pretendan solicitar para el material rodante que no dispone de dichas autorizaciones.

ANEXO IV

Documentación a aportar con la solicitud del certificado de seguridad

Para que pueda expedirse el certificado a que hace referencia la letra b) del apartado 4 del artículo 16 del certificado de seguridad específica para la red, se presentarán, respecto de las líneas sobre las que se pretende operar, los siguientes documentos:

Documentación relativa a las categorías funcionales del personal ferroviario habilitado con el que cuenta. Para las distintas categorías funcionales del personal ferroviario relacionado con la seguridad en la circulación, se acreditará el cumplimiento de los requisitos de la Orden FOM/2520/2006, de 27 de julio, por la que se determinan las condiciones para la obtención de títulos y habilitaciones que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad, así como el régimen de los centros de formación de dicho personal y de los de valoración de su aptitud psicofísica, en desarrollo del artículo 60 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.

Documentación relativa a los diversos tipos de material rodante ferroviario que pretende utilizar en el servicio, indicando las autorizaciones de que dispone, y que certifican que este material cumple las especificaciones técnicas que le afectan, o bien las que pretende solicitar para el material rodante que no dispone de dichas autorizaciones.

ANEXO V

(Derogado).

Información relacionada

- Téngase en cuenta que las referencias realizadas a lo largo del Reglamento al Administrador de las Infraestructuras Ferroviarias se entenderán efectuadas en lo sucesivo al administrador de la infraestructura, según establece la disposición final 2.3 del Real Decreto 623/2014, de 18 de julio [Ref. BOE-A-2014-7651](#). y las referencias realizadas a "indicadores de seguridad" se entienden efectuadas a "Indicadores Comunes de Seguridad" (ICS), y aquellas realizadas a la Dirección General de Ferrocarriles se entienden efectuadas a la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, según establece el art. 1.2 y 3 del Real Decreto 918/2010, de 16 de julio. [Ref. BOE-A-2010-12533](#).

Este texto consolidado no tiene valor jurídico.