

BORRADOR DE PROYECTO DE REAL DECRETO SOBRE SEGURIDAD OPERACIONAL E INTEROPERABILIDAD FERROVIARIAS

TITULO PRELIMINAR DISPOSICIONES GENERALES

- Artículo 1. Objeto
- Artículo 2. Ámbito de aplicación
- Artículo 3. Definiciones.

TÍTULO I. RÉGIMEN DE SEGURIDAD OPERACIONAL EN LA CIRCULACIÓN SOBRE LA RED FERROVIARIA DE INTERÉS GENERAL

CAPÍTULO I. LA SEGURIDAD OPERACIONAL EN LA CIRCULACIÓN FERROVIARIA

- Artículo 4. La seguridad operacional en la circulación ferroviaria
- Artículo 5. Funciones de los agentes del sistema ferroviario
- Artículo 6. Régimen de circulación sobre la Red Ferroviaria de Interés General
- Artículo 7. Medidas especiales en caso de perturbaciones del tráfico ferroviario.
- Artículo 8. Obligación de informar sobre sucesos relacionados con la seguridad ferroviaria
- Artículo 9. Informes anuales
- Artículo 10. Planes anuales de seguridad

CAPÍTULO II. DESARROLLO Y GESTIÓN DE LA SEGURIDAD FERROVIARIA

- Artículo 11. Indicadores comunes de seguridad, Métodos comunes de seguridad y Objetivos comunes de seguridad
- Artículo 12. Normas nacionales en el ámbito de la seguridad
- Artículo 13. Establecimiento y notificación de nuevas normas nacionales en el ámbito de la seguridad
- Artículo 14. Sistemas de gestión de la seguridad
- Artículo 15. Informes anuales de seguridad

CAPÍTULO III. AUTORIZACIÓN DE SEGURIDAD

- Artículo 16. Autorización de seguridad de los administradores de las Infraestructuras ferroviarias.
- Artículo 17. Solicitud de la autorización de seguridad.
- Artículo 18. Resolución sobre la solicitud de otorgamiento de la autorización de seguridad.
- Artículo 19. Vigencia de la autorización de seguridad
- Artículo 20. Supervisión de autorización de seguridad
- Artículo 21. Revocación de la autorización de seguridad

CAPÍTULO IV. CERTIFICADO DE SEGURIDAD ÚNICO

- Artículo 22. Certificado de seguridad único
- Artículo 23. Solicitud del certificado de seguridad único en la Red Ferroviaria de Interés General
- Artículo 24. Resolución sobre la solicitud de otorgamiento del certificado de seguridad único
- Artículo 25. Vigencia del certificado de seguridad único
- Artículo 26. Supervisión de certificado de seguridad único
- Artículo 27. Procedimiento de revocación del certificado de seguridad único
- Artículo 28. Cooperación con la Agencia Ferroviaria de Unión Europea en la expedición de certificados de seguridad únicos

CAPÍTULO V. ENTIDADES ENCARGADAS DE MANTENIMIENTO

- Artículo 29. Entidades encargadas de mantenimiento de vehículos ferroviarios
- Artículo 30. Funciones del sistema de mantenimiento de vehículos ferroviarios
- Artículo 31. Certificación de entidad encargada de mantenimiento y de centros de mantenimiento
- Artículo 32. Excepciones al sistema de certificación de las entidades encargadas del mantenimiento

CAPÍTULO VI. RÉGIMEN APLICABLE AL PERSONAL FERROVIARIO

- Artículo 33. Cualificación del personal ferroviario
- Artículo 34. Controles para detección del consumo de alcohol y de indicios analíticos de consumo de drogas de abuso y sustancias psicoactivas en el personal ferroviario
- Artículo 35. Garantía en el tratamiento de las muestras y resultados de los controles
- Artículo 36. Pruebas empleadas en controles aleatorios o como consecuencia de accidentes o incidentes
- Artículo 37. Realización de las pruebas de consumo de alcohol
- Artículo 38. Realización de las pruebas analíticas para la detección de consumo de drogas de abuso y sustancias psicoactivas.
- Artículo 39. Pruebas adicionales de contraste
- Artículo 40. Actuación en el supuesto de pruebas con resultado positivo
- Artículo 41. Medicamentos que pueden perturbar o disminuir las facultades psicofísicas del personal de conducción o circulación
- Artículo 42. Programas formativos
- Artículo 43. Diseño de los tiempos de trabajo y las pausas
- Artículo 44. Tiempos máximos de conducción
- Artículo 45. Tiempos máximos de conducción múltiple
- Artículo 46. Control de los tiempos máximos
- Artículo 47. Acceso a los servicios de formación

CAPÍTULO VII. PASOS A NIVEL Y OTRAS INTERSECCIONES

- Artículo 48. Consideraciones generales
- Artículo 49. Pasos a nivel provisionales
- Artículo 50. Pasos a nivel particulares
- Artículo 51. Inventario de pasos a nivel y otras intersecciones
- Artículo 52. Equipamiento y clases de protección
- Artículo 53. Adecuación de los pasos a nivel a las clases de protección
- Artículo 54. Costes de los sistemas de protección de pasos a nivel
- Artículo 55. Criterios de actuación
- Artículo 56. Costes de supresión y reordenación
- Artículo 57. Consideraciones generales de los cruces entre andenes
- Artículo 58. Nuevos cruces entre andenes
- Artículo 59. Supresión de cruces entre andenes
- Artículo 60. Equipamiento y clases de protección de los cruces entre andenes
- Artículo 61. Cruces para uso exclusivo del personal ferroviario o de los servicios de emergencia
- Artículo 62. Inventario de cruces entre andenes y para uso exclusivo del personal ferroviario o de los servicios de emergencia

CAPÍTULO VIII. CRUCES A DISTINTO NIVEL Y ESTRUCTURAS SOBRE LÍNEAS FÉRREAS

- Artículo 63. Régimen de titularidad y mantenimiento de los elementos de los cruces.
- Artículo 64. Diseño y protección de los pasos superiores y estructuras sobre líneas ferroviarias

CAPÍTULO IX. PROTECCIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

- Artículo 65. Cerramientos
- Artículo 66. Obras ruinosas
- Artículo 67. Obras y actividades ilegales

CAPÍTULO X. RÉGIMENES ESPECÍFICOS DE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN FERROVIARIA APLICABLES A SECCIONES DE LA RED FERROVIARIA DE INTERÉS GENERAL O A CIRCULACIONES QUE POR ELLA DISCURREN

Artículo 68. Régimen específico de seguridad en la circulación ferroviaria en las infraestructuras de los puertos de interés general

Artículo 69. Secciones fronterizas.

Artículo 70. Tramos de conexión de la Red Ferroviaria de Interés General con otras redes de competencia no estatal

Artículo 71. Régimen aplicable a vehículos históricos circulando por la Red Ferroviaria de Interés General

TÍTULO II. INTEROPERABILIDAD DEL SISTEMA FERROVIARIO

CAPÍTULO I. REQUISITOS ESENCIALES

Artículo 72. Requisitos esenciales

CAPÍTULO II. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE INTEROPERABILIDAD Y NORMAS NACIONALES

Artículo 73. Aplicación de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad y normas nacionales

Artículo 74. Normas nacionales en el ámbito de interoperabilidad

Artículo 75. Instrucciones Ferroviarias

CAPÍTULO III. COMPONENTES DE INTEROPERABILIDAD

Artículo 76. Condiciones para la puesta en el mercado de los componentes de interoperabilidad

Artículo 77. Conformidad o idoneidad para el uso

Artículo 78. Procedimiento para la declaración «CE» de conformidad o idoneidad para el uso

Artículo 79. Incumplimiento de requisitos esenciales de los componentes de interoperabilidad

CAPÍTULO IV. SUBSISTEMAS

Artículo 80. Libre circulación de subsistemas

Artículo 81. Conformidad con las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad y con las normas nacionales

Artículo 82. Casos de no aplicación de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad

Artículo 83. Proyectos en fase avanzada de desarrollo o que sean objeto de un contrato en curso de ejecución en el momento de la publicación de una Especificación Técnica de Interoperabilidad

Artículo 84. Procedimiento para la solicitud de no aplicación de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad

Artículo 85. Procedimiento para la solicitud de disconformidad con las normas nacionales

Artículo 86. Procedimiento para expedir la declaración «CE» de verificación

Artículo 87. Incumplimiento de requisitos esenciales de los subsistemas

Artículo 88. Presunción de conformidad

CAPÍTULO V. ORGANISMOS DE EVALUACIÓN DE LA CONFORMIDAD

Artículo 89. Autoridad notificadora

Artículo 90. Organismos de evaluación de la conformidad

Artículo 91. Imparcialidad de los organismos de evaluación de la conformidad

Artículo 92. Personal de los organismos de evaluación de la conformidad

Artículo 93. Presunción de conformidad de los organismos de evaluación de la conformidad

Artículo 94. Subcontrataciones y filiales de los organismos notificados

Artículo 95. Organismos internos acreditados

Artículo 96. Solicitud de notificación

Artículo 97. Procedimiento de notificación

Artículo 98. Cambios en las notificaciones

Artículo 99. Impugnación de la competencia de organismos notificados

Artículo 100. Obligaciones operativas de los organismos notificados

Artículo 101. Obligación de los organismos notificados de proporcionar información

Artículo 102. Coordinación de los organismos notificados

Artículo 103. Organismos designados

TÍTULO III. AUTORIZACIONES DE SUBSISTEMAS, LÍNEAS Y VEHÍCULOS

CAPÍTULO I. SUBSISTEMAS FIJOS Y LINEAS

- Artículo 104. Régimen general
- Artículo 105. Autorización de entrada en servicio de subsistemas estructurales fijos
- Artículo 106. Fases del procedimiento de autorización de entrada en servicio de subsistemas estructurales fijos
- Artículo 107. Comunicación previa a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria
- Artículo 108. Puesta en conocimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria de proyectos antes de su aprobación
- Artículo 109. Evaluación del subsistema tras su construcción y previa a su entrada en servicio.
- Artículo 110. Acondicionamiento o renovación de subsistemas estructurales fijos
- Artículo 111. Solicitud de autorización de entrada en servicio del subsistema estructural fijo
- Artículo 112. Aplicación armonizada del ERTMS
- Artículo 113. Funcionamiento de subsistemas estructurales fijos en condiciones no nominales
- Artículo 114. Autorización de elementos o componentes que no sean de interoperabilidad.
- Artículo 115. Procedimiento de autorización de puesta en servicio de nuevas líneas, tramos, estaciones y terminales.
- Artículo 116. Procedimiento de autorización de puesta en servicio de modificación de líneas, tramos, estaciones y terminales existentes
- Artículo 117. Registro de infraestructura
- Artículo 118. Supervisión de subsistemas estructurales fijos
- Artículo 119. Suspensión y revocación de la autorización de puesta en servicio de subsistemas estructurales fijos

CAPÍTULO II. SUBSISTEMAS MÓVILES Y VEHÍCULOS

- Artículo 120. Régimen general
- Artículo 121. Puesta en el mercado de subsistemas móviles
- Artículo 122. Autorización de puesta en el mercado de vehículos
- Artículo 123. Comunicación previa
- Artículo 124. Excepciones o disconformidades
- Artículo 125. Solicitud y emisión de la autorización de puesta en el mercado de vehículos
- Artículo 126. Ampliación del área de uso
- Artículo 127. Autorización de tipos de vehículos
- Artículo 128. Conformidad de los vehículos con un tipo de vehículo autorizado
- Artículo 129. Vehículos modificados
- Artículo 130. Colaboración con la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea en la expedición de autorizaciones de vehículos
- Artículo 131. Autorización provisional de circulación para pruebas, ensayos o traslados
- Artículo 132. Numeración y registro de vehículos
- Artículo 133. Comprobaciones antes de la utilización de vehículos autorizados
- Artículo 134. Inspecciones de vehículos
- Artículo 135. Incumplimiento de requisitos esenciales por parte de los vehículos o tipos de vehículos
- Artículo 136. Suspensión y revocación de la autorización de puesta en el mercado de vehículos

TÍTULO IV. SUPERVISIÓN E INSPECCIÓN DEL SECTOR FERROVIARIO

CAPÍTULO I. SERVICIOS DE SUPERVISIÓN E INSPECCIÓN DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD FERROVIARIA

- Artículo 137. Actividad de supervisión e inspección de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria

- Artículo 138. Estrategia y planes de supervisión.
Artículo 139. Acciones de supervisión.
Artículo 140. Atribución de las funciones de supervisión. Equipos de supervisión.
Artículo 141. Facultades del personal supervisor
Artículo 142. Acreditación del personal supervisor
Artículo 143. Obligaciones del personal de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria
Artículo 144. Deber de colaboración.
Artículo 145. Documentación de las acciones de supervisión
Artículo 146. Procedimiento de supervisión.
Artículo 147. Actuaciones de subsanación derivadas de las acciones de supervisión.
Artículo 148. Denuncias de infracciones
Artículo 149. Límites de las acciones de supervisión y colaboración con otros órganos.
Artículo 150. Acceso a registros de la actividad ferroviaria

CAPÍTULO II. ACTIVIDADES DE POLICIA DE LOS ADMINISTRADORES DE INFRAESTRUCTURAS

- Artículo 151. Actividades de policía de los administradores de infraestructuras ferroviarias.
Artículo 152. Coordinación con las actividades de policía de los administradores de infraestructuras ferroviarias.
Artículo 153. Acreditación y facultades del personal que desarrolle funciones de supervisión e inspección
Artículo 154. Procedimientos de inspección de los administradores de infraestructuras ferroviarias
Artículo 155. Límites de las actuaciones de inspección y colaboración con otros órganos.
Artículo 156. Administradores de infraestructuras ferroviarias que no sean organismos públicos.

DISPOSICIONES ADICIONALES

- Disposición adicional primera. Catálogo oficial de señales de circulación ferroviaria.
Disposición adicional segunda. Trenes-tranvía.
Disposición adicional tercera. Régimen aplicable a tramos de la Red Ferroviaria de Interés General con características tranviarias.
Disposición adicional cuarta. Catalogación de vehículos ferroviarios históricos.
Disposición adicional quinta. Requisitos para la operación de determinada maquinaria de obra por la Red Ferroviaria de Interés General
Disposición adicional sexta. Aplicación de la legislación laboral.
Disposición adicional séptima. Autorización de subsistemas fijos y líneas en ejecución

DISPOSICIONES TRANSITORIAS:

- Disposición transitoria primera. Régimen transitorio para la utilización de vehículos ferroviarios
Disposición transitoria segunda. Inspección de vehículos
Disposición transitoria tercera. Inventario de pasos a nivel y para elaborar el plan de actuaciones
Disposición transitoria cuarta. Inventario de cruces entre andenes y para elaborar el plan de actuaciones
Disposición transitoria quinta. Disposición de detectores de caída de objetos en líneas existentes

DISPOSICIÓN DEROGATORIA:

- Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

DISPOSICIONES FINALES:

- Disposición final primera. Modificación del Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria.
Disposición final segunda. Modificación del Real Decreto 623/2014, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes ferroviarios y la Comisión de investigación de accidentes ferroviarios.

Disposición final tercera. Modificación del Real Decreto 627/2014, de 18 de julio, de asistencia a las víctimas de accidentes ferroviarios y sus familiares.

Disposición final cuarta. *Título competencial*.

Disposición final quinta. Incorporación de la normativa comunitaria.

Disposición final sexta. *Facultades de desarrollo*.

Disposición final séptima. *Entrada en vigor*.

Anexo I. Elementos del sistema ferroviario

Anexo II. Clasificación de sucesos y causas directas

Anexo III. Indicadores comunes de seguridad

Anexo IV. Notificación de las normas nacionales de seguridad

Anexo V. Requisitos y criterios de evaluación aplicables a las organizaciones que soliciten un certificado de Entidad Encargada de Mantenimiento o un certificado con respecto a funciones de mantenimiento externalizadas por una de estas Entidades

Anexo VI. Protección de pasos a nivel

Anexo VII. Protección de cruces entre andenes

Anexo VIII. Listado de secciones fronterizas

Anexo IX. Subsistemas

Anexo X. Requisitos esenciales

Anexo XI. Procedimiento de verificación «CE» de los subsistemas

PARTE EXPOSITIVA

La Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de mayo de 2016 sobre la seguridad ferroviaria, refunde y deroga la fundamental 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 (directiva de seguridad ferroviaria), que fue objeto de sucesivas reformas de carácter sustancial, las cuales fueron incorporadas al derecho interno a través del 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; y sus sucesivas reformas.

Por otro lado, la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de mayo de 2016 sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea, refunde y deroga la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad, modificada en varias ocasiones de forma sustancial, fue incorporada al derecho interno español por el Real Decreto 1434/2010, de 5 de noviembre, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de la Red Ferroviaria de interés general; sucesivamente reformado.

Dado que ambas directivas, correspondientes al pilar técnico del denominado cuarto paquete ferroviario comunitario, establecen la obligación de los distintos Estados miembros de incorporar su contenido al respetivo derecho interno a más tardar el día 16 de junio de 2019, se ha considerado conveniente realizar su transposición al derecho interno español a través de un mismo texto normativo, en el que quedarán reguladas en lo sucesivo dichas materias conforme a lo establecido por las nuevas exigencias comunitarias, a la vez que se procede a la derogación de la normas reglamentarias hasta ahora vigentes sobre las mismas.

[PENDIENTE DE REDACCIÓN]

La competencia para incorporar al Derecho interno la citada normativa comunitaria viene dada, además de por el título competencial recogido en la disposición final I de este Real decreto, por la disposición final tercera de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, que habilita al Gobierno para adoptar las medidas necesarias para el desarrollo y cumplimiento de dicha ley.

En cumplimiento de lo establecido en el apartado 2 de la disposición final tercera de la referida ley han sido consultadas durante la elaboración del proyecto de este Real decreto, todas las entidades representativas afectadas del sector, incluidos los sindicatos de trabajadores ferroviarios y los fabricantes de material ferroviario, así como la Comisión de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas, el Consejo Nacional de Transportes Terrestres y la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, con la aprobación previa del Ministro de Política Territorial y Función Pública) y de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día xxxx, DISPONGO

TITULO PRELIMINAR DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Objeto

1. Este real decreto tiene por objeto el desarrollo de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario en materia de seguridad operacional e interoperabilidad de la Red Ferroviaria de Interés General y de los diferentes subsistemas estructurales y funcionales en los que se divide el sistema ferroviario.

2. A tal efecto, este real decreto desarrolla los requisitos en materia de seguridad del sistema ferroviario en su conjunto, incluida la gestión en condiciones de seguridad de las infraestructuras y de las operaciones de tráfico y la interacción entre las empresas ferroviarias, los administradores de infraestructuras y otros agentes, tanto del propio sistema ferroviario, como con los gestores de otras infraestructuras y con dicha finalidad establece disposiciones para garantizar el desarrollo y la mejora de la seguridad, así como la mejora del acceso al mercado de los servicios de transporte ferroviario mediante:

- a) la definición de responsabilidades entre los diversos agentes del sistema ferroviario;
- b) la definición de los requisitos para la expedición, renovación, modificación y restricción o revocación de los certificados y autorizaciones de seguridad;
- c) el desarrollo de las actividades de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y la definición de principios comunes de gestión, regulación y supervisión de la seguridad ferroviaria;
- d) el régimen aplicable al personal ferroviario en relación con la realización de controles para la detección de consumo de alcohol y sustancias psicoactivas y tiempos máximos de conducción;
- e) el régimen aplicables a los pasos a nivel y otras intersecciones y sus sistemas de protección;
- f) la regulación de los cruces a distinto nivel de otras infraestructuras sobre las líneas férreas, así como de la protección de las infraestructuras ferroviarias;
- g) el régimen de supervisión e inspección del sector ferroviario.

3. Asimismo se establecen las condiciones que deben cumplirse para lograr la interoperabilidad del referido sistema ferroviario y de los servicios que por ella discurren, de modo compatible con la normativa comunitaria. Dichas condiciones se refieren al proyecto, construcción, entrada en servicio, rehabilitación, renovación, explotación y mantenimiento de los elementos de dicho sistema, así como a las cualificaciones profesionales y a las condiciones de salud y seguridad aplicables al personal que interviene en su explotación y mantenimiento. Con ello, se pretende:

- a) determinar un nivel óptimo de armonización técnica,
- b) facilitar, mejorar y desarrollar los servicios de transporte por ferrocarril así como la conexión con el resto de Estados miembros de la Unión Europea y con terceros países
- c) contribuir a la consecución del espacio ferroviario europeo único y a la realización progresiva del mercado interior en la Unión Europea.

A dicho efecto este real decreto contempla, para cada subsistema, las disposiciones relativas a sus componentes de interoperabilidad, a sus interfaces y a los procedimientos, así como a las condiciones de compatibilidad global del sistema ferroviario requeridas para conseguir su interoperabilidad.

Artículo 2. **Ámbito de aplicación**

1. El presente real decreto se aplica al sistema ferroviario de la Red Ferroviaria de Interés General.

2. Este real Decreto no se aplicará a:

- a) los metros;
- b) los tranvías y los vehículos ferroviarios ligeros, así como a la infraestructura utilizada exclusivamente por esos vehículos;
- c) las redes funcionalmente separadas del resto del sistema ferroviario de la Red Ferroviaria de Interés General y que se destinen con carácter exclusivo a la explotación de servicios de viajeros locales, urbanos o suburbanos, así como las empresas que operen exclusivamente dichas redes.
- d) la infraestructura ferroviaria de propiedad privada, incluidas las vías secundarias, utilizada por su propietario o por un operador para sus respectivas actividades de transporte de mercancías o para el transporte de personas sin fines comerciales, así como los vehículos utilizados exclusivamente en esa infraestructura;
- e) la infraestructura reservada a un uso estrictamente local, histórico o turístico y los vehículos que exclusivamente circulen por ella.

3. Las disposiciones comprendidas en este real decreto serán de aplicación a todos los actores del sistema ferroviario, y en particular, a las empresas ferroviarias y administradores de la infraestructura ferroviaria, tal y como se definen en el mismo y asimismo a cualquier empresa pública o privada cuya actividad consista en prestar servicios de transporte de mercancías o viajeros por ferrocarril a través de la citada red.

Artículo 3. **Definiciones.**

A los efectos de este real decreto se entenderá por:

1) **“acondicionamiento”**: los trabajos de modificación sustancial de un subsistema o de una parte del mismo que conlleven un cambio en el expediente técnico que acompaña a la declaración «CE» de verificación, si existe tal expediente, y, en todo caso, aquellos que mejoren el rendimiento global del subsistema. En la terminología utilizada en la normativa de la Unión Europea (Directiva (UE) 2016/797, de 11 de mayo de 2016), los trabajos con este alcance son denominados “rehabilitación”.

2) **«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;

3) **«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 de iguales consecuencias que tenga un efecto evidente en la normativa de seguridad ferroviaria o la gestión de la seguridad; por «grandes daños» se entenderán aquellos daños cuyo coste pueda evaluar inmediatamente el organismo de investigación en al menos un total de dos millones de euros;

4) **«acreditación»**: el acto tal como se define en el apartado 10 del artículo 2 del Reglamento (CE) nº 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, por el que se establecen los requisitos de acreditación y vigilancia del mercado relativos a la comercialización de los productos y por el que se deroga el Reglamento (CEE) 339/93;

5) **«administrador de infraestructuras»**: un administrador de infraestructuras según se define en los apartados 3 y 4 del artículo 19 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre;

6) «**alcance de la operación**»: caracterizado por el número de viajeros y/o el volumen de mercancías y el tamaño estimado de una empresa ferroviaria en cuanto a número de trabajadores empleados en el sector ferroviario (a saber, micro, pequeña, mediana o gran empresa);

7) «**ámbito de operación**»: tramos o líneas de la Red Ferroviaria de Interés General en las que la empresa ferroviaria pretende operar y que puede abarcar además una o varias redes pertenecientes a otros Estados miembros de la Unión Europea;

8) «**área de uso de un vehículo**»: conjunto de tramos o líneas de la Red Ferroviaria de Interés General o de las redes pertenecientes a otros Estados miembros de la Unión Europea en las que se prevé usar un vehículo;

9) «**auditoría**»: Proceso metódico, independiente y documentado que permite, mediante observaciones factuales y entrevistas, determinar de manera objetiva en qué medida se cumplen los criterios fijados para la misma.

10) «**autoridad nacional de seguridad**»: organismo nacional encargado de las funciones relativas a la seguridad ferroviaria para garantizar un régimen unificado de seguridad; en la Red Ferroviaria de Interés General lo es la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

11) «**cargador**»: empresa que carga mercancías embaladas, pequeños contenedores o cisternas portátiles en o sobre un vagón o un contenedor, o carga un contenedor, un contenedor para graneles, un contenedor de gas de elementos múltiples, un contenedor cisterna o una cisterna portátil sobre un vagón;

12) «**caso específico**»: toda parte del sistema ferroviario que requiera disposiciones particulares en las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad, temporales o permanentes, por exigencias geográficas, topográficas, de entorno urbano o de compatibilidad con el sistema existente, en especial los casos de las líneas y redes ferroviarias aisladas del resto de la Red Ferroviaria de Interés General y del resto de la red de la Unión Europea, el gálibo, el ancho de vía o el espacio entre las vías, así como de los vehículos destinados a un uso estrictamente local, regional o histórico y de los vehículos procedentes de terceros países no comunitarios o con destino a los mismos;

13) «**causas**»: acciones, omisiones, sucesos o condiciones, o su combinación, que hayan provocado un accidente o incidente;

14) «**componente de interoperabilidad**»: todo componente elemental, grupo de componentes, subconjunto o conjunto completo de materiales incorporados, o destinados a ser incorporados, en un subsistema, de los que dependa directa o indirectamente la interoperabilidad del sistema ferroviario, lo que incluye no solo objetos materiales, sino también inmateriales;

15) «**cruce entre andenes**»: intersecciones al mismo nivel entre un ferrocarril y los itinerarios expresamente dispuestos en estaciones y apeaderos para el acceso a los andenes.

16) «**entrada en servicio**»: conjunto de operaciones por las que un subsistema pasa a estar en servicio operativo;

17) «**entidad contratante**»: entidad pública o privada que encargue el proyecto y/o la construcción o la renovación o rehabilitación de un subsistema;

18) «**entidad encargada del mantenimiento**»: una entidad encargada del mantenimiento de un vehículo y que esté registrada como tal en el Registro Especial Ferroviario;

19) «**empresa ferroviaria**»: empresa ferroviaria según se define en el artículo 48 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, , cuya actividad principal consista en prestar servicios de transporte de mercancías y/o viajeros por ferrocarril, debiendo ser dicha empresa en todo caso quien aporte la tracción, incluidas las empresas que aportan únicamente la tracción;

20) «**ERTMS**»: “European Rail Traffic Management System”, sistema europeo de gestión del tráfico ferroviario.

- 21) «**especificación europea**»: especificación que pertenece a una de las siguientes categorías:
- i. una especificación técnica común tal y como se define en el anexo VIII de la Directiva 2014/25/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014 , relativa a la contratación por entidades que operan en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales y por la que se deroga la Directiva 2004/17/CE,

- ii. un documento de idoneidad técnica europeo a que se refiere el artículo 60 de la Directiva 2014/25/UE, de 26 de febrero de 2014,
- iii. una norma europea, tal y como se definen en la letra b, apartado 1 del artículo 2 del Reglamento (UE) n° 1025/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, sobre la normalización europea, por el que se modifican las Directivas 89/686/CEE y 93/15/CEE del Consejo y las Directivas 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE y 2009/105/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se deroga la Decisión 87/95/CEE del Consejo y la Decisión n° 1673/2006/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.

22) «**especificación técnica**»: documento que prescribe los requisitos técnicos que debe cumplir un producto, subsistema, proceso o servicio;

23) «**especificación técnica de interoperabilidad**»: especificación adoptada con arreglo a la Directiva (UE) 2016/797, de 11 de mayo de 2016 de la que es objeto cada subsistema o parte de subsistema, con vistas a satisfacer los requisitos esenciales y garantizar la interoperabilidad del sistema ferroviario de la Unión Europea;

24) «**estado de funcionamiento nominal**»: modo normal de funcionamiento y las condiciones previsibles de degradación (incluido el desgaste) dentro del intervalo de valores y las condiciones de uso especificados en el expediente técnico y de mantenimiento. Abarca todas las condiciones en las que el subsistema está destinado a funcionar y sus limitaciones técnicas;

25) «**ETCS**»: “European Train Control System”, sistema europeo de control de trenes, que dentro del sistema ERTMS, se encarga del control del tráfico.

26) «**evaluación de la conformidad**»: proceso por el que se demuestra que se han cumplido los requisitos especificados para un producto, proceso, servicio, subsistema, persona u organismo;

27) «**expedidor**»: empresa que expide mercancías para sí misma o para un tercero;

28) «**descargador**»: empresa que retira un contenedor, un contenedor para graneles, un contenedor de gas de elementos múltiples, un contenedor cisterna o una cisterna portátil de un vagón, o cualquier empresa que descarga mercancías embaladas, pequeños contenedores o cisternas portátiles de un vagón o de un contenedor, o cualquier empresa que descarga mercancías de una cisterna (vagón cisterna, cisterna desmontable, cisterna portátil o contenedor cisterna), o de un vagón batería o un contenedor de gas de elementos múltiples, o de un vagón, de un gran contenedor o de un pequeño contenedor para el transporte a granel o de un contenedor para graneles;

29) «**descargador de cisternas**»: empresa que descarga mercancías de una cisterna (incluido un vagón cisterna, un vagón con cisternas desmontables, una cisterna portátil o un contenedor cisterna), un vagón, gran contenedor o pequeño contenedor para transporte a granel, o de un vagón batería o contenedor de gas de elementos múltiples;

30) «**destinatario**»: cualquier persona física o jurídica que reciba mercancías en virtud de un contrato de transporte; si el transporte se efectúa sin contrato de transporte, se considerará que el destinatario es cualquier persona física o jurídica que se haga cargo de las mercancías a su llegada;

31) «**fabricante**»: persona física o jurídica que fabrica un producto en forma de componente de interoperabilidad, de subsistema o de vehículo, o que lo manda diseñar o fabricar y lo comercializa con su nombre o marca comercial;

32) «**ferrocarril ligero**»: sistema de transporte ferroviario urbano o suburbano, con una resistencia a las colisiones de C-III o C-IV (de conformidad con la norma EN 15227:2011) y una solidez máxima del vehículo de 800 kN (fuerza de compresión longitudinal en la zona de acoplamiento); los sistemas de ferrocarril ligero pueden disponer de su propia plataforma segregada o bien compartirla con el tráfico rodado, y normalmente sus vehículos no son intercambiables vehículos con el tráfico ferroviario de viajeros o de mercancías de larga distancia;

33) «**GSM-R**»: “Global System for Mobile Communications–Railway”, sistema de comunicación telefónica digital específica para el tren empleada dentro del ERTMS.

34) «**incidente**»: cualquier suceso, distinto de un accidente o un accidente grave, que afecte o pueda afectar a la seguridad de las operaciones ferroviarias;

- 35) «**indicadores comunes de seguridad**»: variables estadísticas establecidas a nivel europeo para un seguimiento armonizado de la evolución de la seguridad.
- 36) «**interoperabilidad**»: la capacidad del sistema ferroviario para permitir la circulación segura e ininterrumpida de trenes que cumplan las prestaciones requeridas;
- 37) «**inspección**»: Examen o reconocimiento de una actividad o situación en un determinado instante o durante una parte del periodo de tiempo en el que aquella es realizada.
- 38) «**instrucción ferroviaria**»: Conjunto de especificaciones técnicas que completan a las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad y que incluyen, entre otras, las exigencias a nivel nacional necesarias para cubrir los requisitos esenciales definidos en el Anexo X y que debe cumplir todo subsistema de carácter estructural para poder obtener la autorización de entrada en servicio.
- 39) «**investigación**»: proceso efectuado sobre las causas de los accidentes e incidentes acaecidos, con vistas a prevenir en el futuro otros accidentes e incidentes. La investigación incluye la recogida y análisis de información, la adopción de conclusiones, incluida la determinación de las causas y, llegado el caso, la elaboración de recomendaciones en materia de seguridad;
- 40) «**llenador de cisternas**»: empresa que carga mercancías en una cisterna (incluido un vagón cisterna, un vagón con cisternas desmontables, una cisterna portátil o un contenedor cisterna) o en un vagón, en un gran contenedor o en un pequeño contenedor para transporte a granel, o en un vagón batería o contenedor de gas de elementos múltiples;
- 41) «**línea**»: según se define en el Anexo I de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre;
- 42) «**medio aceptable de conformidad**»: dictámenes no vinculantes emitidos por un organismo, entidad u órgano competente de cualquiera de los Estados miembros de la Unión Europea al objeto de determinar maneras de establecer la conformidad con los requisitos esenciales, en tanto se produce la revisión de una Especificación Técnica de Interoperabilidad a consecuencia de haberse constatado deficiencias en la misma;
- 43) «**medio nacional aceptable de conformidad**»: dictámenes no vinculantes emitidos por un organismo, entidad u órgano competente de cualquiera de los Estados miembros de la Unión Europea al objeto de determinar maneras de establecer la conformidad con las respectivas normas nacionales, en tanto se produce la revisión de la misma a consecuencia de haberse constatado deficiencias;
- 44) «**métodos comunes de seguridad**»: los métodos que describen la evaluación de los niveles de seguridad, así como la consecución de los objetivos de seguridad y el cumplimiento de otros requisitos de seguridad;
- 45) «**método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo**»: método común de seguridad establecido mediante el Reglamento de Ejecución (UE) nº 402/2013 de la Comisión de 30 de abril de 2013 relativo a la adopción de un método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo y por el que se deroga el Reglamento (CE) nº 352/2009
- 46) «**norma armonizada**»: una norma europea, tal y como se definen en la letra c, apartado 1 del artículo 2 del Reglamento (UE) nº 1025/2012, de 25 de octubre de 2012.
- 47) «**normas nacionales**»: todas las normas vinculantes adoptadas en España, que contengan requisitos de seguridad o requisitos técnicos ferroviarios, distintos de los establecidos por la Unión Europea o por normas internacionales y que sean aplicables dentro de España, a las empresas ferroviarias, a los administradores de infraestructuras o a terceros;
- 48) «**objetivos comunes de seguridad**»: los niveles de seguridad mínimos que debe alcanzar el sistema ferroviario en su conjunto, y siempre que sea factible, las diversas partes del sistema (como el sistema ferroviario convencional, el sistema ferroviario de alta velocidad, los túneles ferroviarios de gran longitud o las líneas utilizadas exclusivamente para el transporte de mercancías);
- 49) «**organismo de evaluación de la conformidad**»: organismo al que se ha notificado o designado, previa su solicitud, para que se encargue de actividades de evaluación de la conformidad, tales como calibrados, pruebas, certificaciones e inspecciones; se clasifican en «**organismo notificado**» tras una notificación por España a la Unión Europea; como «**organismo designado**» tras una designación por España a la Unión Europea;
- 50) «**organismo nacional de acreditación**»: el organismo tal como se define en apartado 11 del artículo 2 del Reglamento (CE) nº 765/2008, de 9 de julio de 2008;

51) «**parámetro fundamental**»: toda condición reglamentaria, técnica u operativa importante desde el punto de vista de la interoperabilidad y especificada en las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad pertinentes;

52) «**persona con discapacidad y persona con movilidad reducida**»: persona con un impedimento físico, mental, intelectual o sensorial de carácter permanente o temporal que, en presencia de determinados obstáculos, no tiene facultades para la utilización plena y efectiva de los medios de transporte en condiciones de igualdad con respecto a otros viajeros, o bien cuya movilidad en relación con dicha utilización se ha reducido por razones de edad;

53) «**poseedor**»: la persona física o jurídica que explote un vehículo, como medio de transporte, bien sea de su propiedad o tenga derecho a utilizarlo por cualquier otro título, y que esté registrada como tal en el Registro Especial Ferroviario;

54) «**producto**»: producto obtenido mediante un proceso de fabricación que incluya componentes de interoperabilidad y subsistemas;

55) «**proyecto en avanzado estado de desarrollo**»: todo proyecto cuya fase de planificación/construcción esté tan adelantada que una modificación del pliego de prescripciones técnicas podría comprometer la viabilidad del proyecto tal como fue planeado;

56) «**puesta en el mercado**»: primera puesta a disposición en el mercado de la Unión Europea en estado de funcionamiento nominal, de un componente de interoperabilidad, de un subsistema o de un vehículo;

57) «**red ferroviaria**»: líneas, estaciones, terminales y todo tipo de equipamiento fijo necesario para garantizar la seguridad y la continuidad en las operaciones del sistema. A los efectos de este real decreto se corresponde con la Red Ferroviaria de Interés General según define el artículo 4 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre.

58) «**Registro europeo de vehículos**»: Registro europeo de vehículos tal y como se tal como se define en apartado 5 del artículo 47 de la Directiva (UE) 2016/797, de 11 de mayo de 2016..

59) «**rehabilitación**»: los trabajos de restitución, en una o varias fases, de un subsistema o una parte del mismo a su estado previo. En la terminología utilizada en la normativa de la Unión Europea la acepción “rehabilitación” es idéntica a “acondicionamiento”, cuya definición se incluye en este texto.

60) «**requisitos esenciales**»: el conjunto de condiciones descritas en el Anexo X que debe satisfacer el sistema ferroviario de la Red Ferroviaria de Interés General, los subsistemas y los componentes de la interoperabilidad, interfaces incluidas;

61) «**renovación**»: los trabajos importantes de sustitución de un subsistema o de una parte del mismo que no afecten al rendimiento global del subsistema

62) «**representante autorizado**»: toda persona física o jurídica establecida en la Unión Europea que haya recibido un mandato por escrito de un fabricante o una entidad contratante para actuar en nombre de dicho fabricante o entidad contratante en relación con determinadas tareas;

63) «**responsable de la investigación**»: la persona encargada de la organización, la dirección y el control de una investigación sobre un accidente o incidente ferroviario;

64) «**sala de recurso**»: sala creada en virtud del artículo 55 del Reglamento (UE) 2016/796 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, relativo a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y por el que se deroga el Reglamento (CE) nº 881/2004.

65) «**serie**»: cierto número de vehículos idénticos de un tipo de diseño;

66) «**sistema de gestión de la seguridad**»: organización, las medidas y los procedimientos establecidos por un administrador de infraestructuras o una empresa ferroviaria para garantizar la gestión de sus operaciones en condiciones de seguridad;

67) «**sistema ferroviario**»: elementos recogidos en el Anexo I, es decir la Red Ferroviaria de Interés General y los vehículos que por ella circulan, así como los subsistemas de carácter funcional;

68) «**solicitante**»: persona física o jurídica que solicita una autorización, ya sea una empresa ferroviaria, un administrador de infraestructuras o bien otras personas físicas o jurídicas, como el fabricante, el propietario o el poseedor. A los efectos del artículo 86, solicitante hace referencia a una entidad contratante, un fabricante o sus representantes autorizados. A los efectos del artículo 112 solicitante hace referencia a una persona física o jurídica que solicite a la Agencia Ferroviaria de

Unión Europea una decisión de aprobación de las soluciones técnicas previstas para los proyectos de equipos del Sistema de Gestión del Tráfico Ferroviario Europeo (en lo sucesivo «ERTMS») en vía;

69) «**soluciones innovadoras**»: Cualquier parte de un proyecto en la que al menos una fase de su ciclo de vida no está cubierta por una norma, las reglas de la buena práctica profesional o un sistema de referencia;

70) «**subsistemas**»: partes estructurales o funcionales en que se divide el sistema ferroviario, tal como se indica en el Anexo IX; Los subsistemas de carácter estructural son: infraestructura, energía, control-mando y señalización en tierra, control-mando y señalización a bordo y material rodante. Los subsistemas de carácter funcional son: explotación y gestión del tráfico, mantenimiento y aplicaciones telemáticas para servicios de viajeros y de transporte de mercancías.

71) «**subsistema fijo**»: se refiere a los subsistemas de infraestructura, energía y control-mando y señalización en tierra;

72) «**subsistema móvil**»: subsistema de material rodante y el subsistema de control-mando y señalización a bordo;

73) «**supervisión**»: evaluación realizada, o dirigida por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, bien del desempeño total o parcial de las actividades de una organización o parte de ella, o bien del funcionamiento de una parte del sistema ferroviario, en materia de seguridad operacional y/o interoperabilidad ferroviaria. En particular incluye las actividades de supervisión que deben aplicarse a las empresas ferroviarias, administradores de infraestructuras y entidades encargadas de mantenimiento en cumplimiento del Reglamento Delegado (UE) 2018/761 de la Comisión, de 16 de febrero de 2018, por el que se establecen métodos comunes de seguridad para la supervisión por las autoridades nacionales de seguridad tras la expedición de un certificado de seguridad único o una autorización de seguridad con arreglo a la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se deroga el Reglamento (UE) n.º 1077/2012 de la Comisión

74) «**sustitución en el marco de una operación de mantenimiento**»: sustitución de componentes por piezas de función y prestaciones idénticas, en el marco de una operación de mantenimiento preventivo o correctivo;

75) «**transportista**»: empresa que efectúa el transporte en virtud de un contrato de transporte;

76) «**tipo**»: aquél en el que se definen las características básicas de diseño de un vehículo comprendido en un certificado de examen de tipo o de diseño descrito en el módulo de verificación pertinente;

77) «**tipo de operación**»: se refiere al transporte de viajeros, incluidos o no los servicios de alta velocidad, el transporte de mercancías, incluidos o no los servicios de mercancías peligrosas, y los servicios únicamente de maniobras;

78) «**tren-tranvía**»: vehículo diseñado para su uso combinado en infraestructuras de sistemas ferroviarios ligeros e infraestructuras de sistemas ferroviarios pesados;

79) «**vehículo**»: vehículo ferroviario apto para circular con ruedas por líneas ferroviarias, con o sin tracción; un vehículo está compuesto por uno o más subsistemas estructurales y funcionales;

80) «**vehículo histórico**»: aquel que cuente con una antigüedad igual o superior a 30 años, una relevancia socio cultural suficientemente acreditada mediante documentación oficial, inventario o antecedentes históricos, constructivos u operativos y que haya circulado por una red ferroviaria pública de ámbito estatal efectuando servicios de transporte ferroviario o labores de mantenimiento.

81) «**ventanilla única**»: tal y como se define en el artículo 12 del Reglamento (UE) 2016/796, de 11 de mayo de 2016.

82) «**vigilancia**»: Evaluación realizada por, o en nombre de, la misma organización que realiza la actividad, bien del desempeño total o parcial de las actividades de una organización o parte de ella, o bien del funcionamiento de una parte de su actividad, en materia de seguridad operacional y/o interoperabilidad ferroviaria. En particular incluye las actividades de vigilancia que deben aplicar las empresas ferroviarias, administradores de infraestructuras y entidades encargadas de mantenimiento en cumplimiento del Reglamento (UE) n ° 1078/2012 de la Comisión, de 16 de noviembre de 2012 , sobre un método común de seguridad en materia de vigilancia que deberán aplicar las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras que hayan obtenido un certificado de seguridad o una autorización de seguridad, así como las entidades encargadas del mantenimiento.

TÍTULO I. RÉGIMEN DE SEGURIDAD OPERACIONAL EN LA CIRCULACIÓN SOBRE LA RED FERROVIARIA DE INTERÉS GENERAL

CAPÍTULO I. LA SEGURIDAD OPERACIONAL EN LA CIRCULACIÓN FERROVIARIA

Artículo 4. **La seguridad operacional en la circulación ferroviaria**

1. A los efectos de este real decreto y desde la perspectiva global del sistema ferroviario de competencia estatal, la seguridad operacional en la circulación ferroviaria comprende los aspectos recogidos en el artículo 64.2 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre.

2. Quedan excluidos de este real decreto los aspectos relacionados con la seguridad laboral, que quedarán regulados según su normativa propia, así como la protección civil en aquellos aspectos no regulados por la normativa técnica de interoperabilidad.

3 No incluye este real decreto la protección contra actos de interferencia ilícita y la seguridad ciudadana.

Artículo 5. **Funciones de los agentes del sistema ferroviario**

1. Los diferentes órganos, organismos y entidades públicas ferroviarias dependientes de la Administración General del Estado, dentro de los límites de sus respectivas competencias:

a) velarán por el mantenimiento general de la seguridad ferroviaria y, cuando sea razonablemente viable, por su mejora permanente, teniendo en cuenta la evolución de las normas nacionales, comunitarias e internacionales y del progreso técnico y científico, dando prioridad a la prevención de accidentes;

b) velarán por el cumplimiento de toda la legislación aplicable de manera abierta y no discriminatoria, con miras a fomentar un sistema de transporte ferroviario europeo único;

c) velarán por que las medidas destinadas a desarrollar y mejorar la seguridad ferroviaria tengan en cuenta la necesidad de un enfoque sistémico de la misma;

d) velarán por que la responsabilidad de la explotación segura del sistema ferroviario y del control de riesgos relacionado con el mismo corresponda a los administradores de las infraestructuras y a las empresas ferroviarias, cada uno de ellos respecto de la parte del sistema que le compete, a quienes se obligará a:

1.º aplicar las medidas necesarias de control de riesgos, cooperando entre sí cuando proceda;

2.º aplicar las normas comunitarias y las normas nacionales que resulten de aplicación;

3.º establecer sistemas de gestión de la seguridad de conformidad con este reglamento;

e) velar por que cada administrador de infraestructuras y cada empresa ferroviaria sea responsable de su parte del sistema y de su explotación segura, incluidos el suministro de material y la contratación de servicios, frente a los usuarios, clientes, trabajadores afectados y otros agentes contemplados en el apartado 3; sin perjuicio de la responsabilidad civil que proceda con arreglo a la normativa vigente.

f) elaborarán y publicarán planes anuales de seguridad que recogerán las medidas previstas para alcanzar los Objetivos Comunes de Seguridad; y

g) cuando sea oportuno, prestarán su apoyo a la Agencia Ferroviaria de Unión Europea en el seguimiento de la evolución de la seguridad ferroviaria a escala de la Unión Europea.

2. Las empresas ferroviarias y los administradores de las infraestructuras ferroviarias:

- a) aplicarán las medidas necesarias de control de riesgos, cooperando entre sí y con otros actores cuando proceda;
- b) tendrán en cuenta en sus sistemas de gestión de la seguridad los riesgos derivados de las actividades de otros agentes y de terceros;
- c) si procede, obligarán contractualmente a los demás agentes mencionados en el apartado 4 que tengan una posible incidencia en la seguridad de la explotación del sistema ferroviario a que apliquen medidas de control de riesgos; y
- d) garantizarán que sus contratistas y en su caso subcontratistas, apliquen medidas de control de riesgos mediante la aplicación de los Métodos Comunes de Seguridad para los procesos de vigilancia contemplados en el Reglamento (UE) n ° 1078/2012, de 16 de noviembre de 2012 , y velarán por que se estipulen en acuerdos contractuales incluyendo cláusulas contractuales en ese sentido que se darán a conocer a petición de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria o, en su caso de la Agencia Ferroviaria de Unión Europea.

3. Sin perjuicio de las responsabilidades de las empresas ferroviarias y de los administradores de las infraestructuras ferroviarias a que se refiere el apartado 2, las entidades encargadas del mantenimiento y todos los demás agentes que tengan una posible incidencia en la seguridad de la explotación del sistema ferroviario, incluidos fabricantes, prestadores de servicios de mantenimiento, poseedores, proveedores de servicios, entidades adjudicadoras, transportistas, expedidores, destinatarios, cargadores, descargadores, llenadores y descargadores de cisternas:

- a) aplicarán las medidas necesarias de control de riesgos, en su caso cooperando con otros agentes;
- b) velarán por que los subsistemas, accesorios, equipos y servicios que presten sean conformes a los requisitos y a las condiciones de utilización previstas a fin de que la empresa ferroviaria o el administrador de infraestructuras de que se trate puedan utilizarlos de manera segura.

4. Las empresas ferroviarias, los administradores de las infraestructuras ferroviarias y cualquier agente de los mencionados en el apartado 3 que observe o tenga conocimiento de un riesgo para la seguridad que se relacione con defectos y disconformidades de la construcción o avería del equipo técnico, incluidos los de los subsistemas estructurales, dentro de los límites de su competencia respectiva:

- a) adoptarán las medidas correctoras necesarias para abordar el riesgo detectado;
- b) informarán de dichos riesgos a las demás partes implicadas, con el propósito de que estas puedan adoptar las medidas correctoras necesarias para garantizar de manera permanente la seguridad del sistema ferroviario. Para ello podrán emplear los procedimientos o herramientas creados, en su caso, por la Agencia Ferroviaria de Unión Europea para dicho efecto.

5. En el caso de intercambio de vehículos entre empresas ferroviarias, todo agente implicado intercambiará toda la información útil para la seguridad de la explotación en relación en particular, pero no exclusivamente, con el estado y el historial del vehículo concreto de que se trate, los elementos de los expedientes de mantenimiento y las cartas de porte a efectos de la trazabilidad de las operaciones de carga.

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 previsto en el artículo 70 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, las normas que en materia de seguridad apruebe el Ministro de Fomento así como las disposiciones de desarrollo del Reglamento de Circulación Ferroviaria previstas en el mismo.

2. El incumplimiento de las condiciones exigibles para la circulación será causa de paralización del tren por el administrador de la infraestructura ferroviaria 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, los administradores de las infraestructuras ferroviarias podrán tomar, con carácter provisional, las decisiones pertinentes no regladas, y las comunicarán, en el plazo máximo de veinticuatro horas desde su adopción, a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

4. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá emitir recomendaciones técnicas para favorecer el cumplimiento del Reglamento de circulación ferroviaria y demás normativa de seguridad ferroviaria por parte de las empresas ferroviarias y de los administradores de las infraestructuras ferroviarias.

5. 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 de circulación ferroviaria y demás normativa de seguridad ferroviaria, para poder aplicarlas en el ejercicio de sus funciones.

6. Las órdenes, circulares, comunicaciones y consignas de circulación que se produzcan en el ámbito de la Red Ferroviaria de Interés General, se efectuarán en idioma castellano.

Artículo 7. **Medidas especiales en caso de perturbaciones del tráfico ferroviario.**

1. Los administradores de las infraestructuras ferroviarias elaborarán un plan de contingencias de conformidad con lo dispuesto en el artículo 37 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, que presentarán al Ministerio de Fomento para su aprobación.

2. En los supuestos previstos en el artículo 37 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, las empresas ferroviarias estarán obligadas a poner a disposición del administrador de la infraestructura ferroviaria 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 reanudar el servicio con la mayor brevedad posible.

Artículo 8. **Obligación de informar sobre sucesos relacionados con la seguridad ferroviaria**

1. Los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias identificarán, registrarán y conservarán, durante un plazo mínimo de 5 años, la información que hayan obtenido en el ejercicio de las labores de investigación y análisis de accidentes e incidentes, llevadas a cabo de acuerdo con lo establecido en su sistema de gestión de la seguridad. Así mismo, identificarán y conservarán durante el mismo plazo la información relativa a las medidas adoptadas para su prevención futura.

2. Sin perjuicio de las obligaciones de los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias en cuanto a la protección de datos de carácter personal, estas entidades proporcionarán a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria la información que se indica a continuación sobre cada accidente o incidente que se produzca en la Red Ferroviaria de interés general:

- a) Identificación del administrador de infraestructuras y de las empresas ferroviarias involucradas.
- b) Fecha y lugar del suceso.
- c) Identificación y características de la infraestructura ferroviaria.
- d) Identificación y características de los vehículos ferroviarios.
- e) Descripción del suceso, incluyendo la identificación del tipo del mismo, conforme a la taxonomía incluida en el Anexo II .
- f) Causas presuntas.
- g) Consecuencias.
- h) Medidas adoptadas por la entidad inmediatamente.
- i) Medidas adoptadas por la entidad después del análisis.

3. La información prevista en el apartado 2 se trasladará en formato electrónico, de acuerdo con las especificaciones, formatos y plazos para cada parámetro que se establezcan por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria mediante resolución.

Artículo 9. **Informes anuales**

La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria publicará un informe anual sobre sus actividades del año anterior y lo remitirá a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea antes del 30 de septiembre de cada año. El informe contendrá información sobre:

- a) la evolución de la seguridad ferroviaria, incluido un inventario de los Indicadores Comunes de Seguridad;
- b) los cambios más importantes y significativos en la legislación y en la reglamentación relativas a la seguridad ferroviaria;
- c) el desarrollo de la certificación de la seguridad y de la autorización de seguridad;
- d) los resultados y la experiencia adquirida en relación con la supervisión de los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias, en particular el número y los resultados de las inspecciones y auditorías realizadas;
- e) las exenciones acordadas;
- f) la experiencia de las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras en la aplicación de los Métodos Comunes de Seguridad pertinentes.

Artículo 10. **Planes anuales de seguridad**

En el marco de la estrategia indicativa del apartado 1 del artículo 5 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, el Ministerio de Fomento establecerá las líneas estratégicas en materia de seguridad ferroviaria, para alcanzar los Objetivos Comunes de Seguridad en la Red Ferroviaria de Interés General.

En desarrollo de dichas líneas estratégicas, el Ministerio de Fomento, a propuesta de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, elaborará y publicará planes anuales de seguridad, conforme al procedimiento establecido a través de la correspondiente orden.

CAPÍTULO II. DESARROLLO Y GESTIÓN DE LA SEGURIDAD FERROVIARIA

Artículo 11. **Indicadores comunes de seguridad, Métodos comunes de seguridad y Objetivos comunes de seguridad**

1. Para facilitar la evaluación de la consecución de los objetivos comunes de seguridad y asegurar el seguimiento de la evolución general de la seguridad ferroviaria a nivel comunitario, la Agencia

Estatal de Seguridad Ferroviaria recogerá información sobre los indicadores comunes de seguridad mediante la realización de informes anuales de conformidad con el artículo 9. Los Indicadores Comunes de Seguridad están recogidos en el Anexo III.

2. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria propondrá sin demora la introducción de los cambios necesarios en las normas nacionales tras la adopción de los Métodos Comunes de Seguridad y sus modificaciones por parte de las instituciones comunitarias.

3. Se introducirán las modificaciones necesarias en las normas nacionales a fin de cumplir, como mínimo, los Objetivos Comunes de Seguridad de acuerdo con los calendarios de aplicación asignados por las instituciones comunitarias. Dichas modificaciones se tendrán en cuenta en los planes anuales de seguridad. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria notificará dichas normas a la Comisión, de conformidad con lo establecido Artículo 12 de este real decreto.

Artículo 12. Normas nacionales en el ámbito de la seguridad

1. Las normas nacionales en el ámbito de la seguridad, notificadas a la Unión Europea, serán de aplicación siempre que:

- a) correspondan a uno de los tipos determinados con arreglo al Anexo IV;
- b) se ajusten a la legislación comunitaria, incluidos en particular las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad, los Objetivos Comunes de Seguridad y los Métodos Comunes de Seguridad; y
- c) no constituyan una forma de discriminación arbitraria o una restricción disimulada de las operaciones del transporte ferroviario entre los Estados miembros.

2. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria publicará en su página web la lista de las normas nacionales aplicables, siendo de libre acceso a todos los interesados.

Artículo 13. Establecimiento y notificación de nuevas normas nacionales en el ámbito de la seguridad

1. Se podrán establecer nuevas normas nacionales en los casos siguientes:

- a) cuando las normas relativas a métodos de seguridad vigentes no estén regulados por un Método Común de Seguridad;
- b) cuando las normas de operación de la red ferroviaria todavía no estén cubiertas por las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad;
- c) como medida preventiva urgente, en particular a raíz de un accidente o de un incidente;
- d) cuando sea necesario revisar una norma ya notificada;
- e) cuando las normas relativas a los requisitos para el personal que desempeña tareas críticas de seguridad, incluidos los criterios de selección, la aptitud física y psicológica y la formación profesional, no estén regulados todavía por una Especificación Técnica de Interoperabilidad ni por la normativa comunitaria.

2. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria enviará el proyecto de nuevas normas nacionales a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y a la Comisión Europea para su estudio antes de su aprobación, así como la justificación de su introducción, cuando esté en un estado lo suficientemente desarrollado como para permitir que la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea pueda llevar a cabo su examen de conformidad con la normativa comunitaria.

3. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria notificará tanto el texto del proyecto normativo como el texto que resulte aprobado finalmente de las normas nacionales a través de los sistemas informáticos establecidos en la normativa comunitaria.

4. No obstante lo anterior, se podrá adoptar y aplicar una nueva norma de forma inmediata en el caso de medidas preventivas urgentes sin envío previo del proyecto. Dicha norma se notificará de conformidad con la normativa comunitaria.

5. No se notificarán las normas y limitaciones de naturaleza estrictamente local. En tales casos, se mencionarán dichas normas y limitaciones en el Registro de infraestructuras indicado en el artículo 117 o se indicarán en la declaración sobre la red donde estén publicadas dichas normas y limitaciones.

6. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado anterior, las normas nacionales no notificadas de acuerdo con el presente artículo no se aplicarán a los efectos de este real decreto.

Artículo 14. **Sistemas de gestión de la seguridad**

1. Los administradores de infraestructuras ferroviarias y las empresas ferroviarias establecerán sus respectivos sistemas de gestión de la seguridad para garantizar que el sistema ferroviario pueda cumplir al menos los Objetivos Comunes de Seguridad, que sea conforme a los requisitos de seguridad fijados en las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad, así como que se apliquen los elementos pertinentes de los Métodos Comunes de Seguridad y las normas nacionales notificadas.

2. El sistema de gestión de la seguridad se documentará en todas sus partes y describirá, en particular, el reparto de responsabilidades dentro de la organización del administrador de la infraestructura o de la empresa ferroviaria. Indicará cómo se asegura, en todos los niveles, el control de los gestores y la participación del personal y sus representantes y cómo se vela por la mejora permanente del sistema de gestión de la seguridad. Habrá un compromiso claro para aplicar sistemáticamente los conocimientos y métodos sobre factor humano. Los administradores de infraestructuras ferroviarias y las empresas ferroviarias fomentarán, a través del sistema de gestión de la seguridad, una cultura de confianza y aprendizaje mutuos, en la que se anime al personal para que contribuya al desarrollo de la seguridad al tiempo que se garantiza la confidencialidad.

3. El sistema de gestión de la seguridad constará, al menos, de los siguientes elementos básicos:

- a) Una política de seguridad aprobada por el director ejecutivo de la organización y comunicada a todo el personal;
- b) Los objetivos cualitativos y cuantitativos de la organización respecto al mantenimiento y mejora de la seguridad, y planes y procedimientos para alcanzar estos objetivos;
- c) Los procedimientos para cumplir las normas técnicas y de explotación existentes, u otras condiciones preceptivas establecidas en las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad, las normas nacionales a que se refieren el artículo 12 y el Anexo IV y en otras normas pertinentes o en decisiones de autoridades;
- d) Los procedimientos para garantizar el cumplimiento de las normas y otras condiciones preceptivas a lo largo de la vida útil de los equipos y las operaciones;
- e) Los procedimientos y métodos para determinar y evaluar riesgos y aplicar las medidas de control del riesgo siempre que un cambio de las condiciones de funcionamiento o la introducción de un nuevo material impliquen nuevos riesgos en las infraestructuras o en la interfaz hombre-máquina-organización;
- f) Los programas de formación del personal y sistemas que garanticen el mantenimiento de la competencia del personal y el consiguiente desempeño de sus cometidos, en particular las medidas sobre aptitud física y psicológica;
- g) Las medidas para el suministro de información suficiente dentro de la propia organización y, en su caso, con otras organizaciones del sistema ferroviario;

h) Los procedimientos y formatos de la documentación de información sobre la seguridad, y designación del procedimiento de control de la configuración de la información vital relativa a la seguridad;

i) Los procedimientos que garanticen la notificación, la investigación y el análisis de los accidentes, incidentes, cuasi accidentes y otras incidencias peligrosas, así como la adopción de las medidas de prevención necesarias;

j) Los planes de acción, alerta e información en caso de emergencia, acordados con las autoridades públicas pertinentes;

k) Las disposiciones relativas a la realización de la auditoría interna periódica del sistema de gestión de la seguridad.

l) en el caso de las empresas ferroviarias, un plan de contingencias que estará acordado con el administrador de las infraestructuras ferroviarias.

Los administradores de las infraestructuras ferroviarias y las empresas ferroviarias incorporarán al sistema de gestión de seguridad cualquier otro elemento que estimen necesario para cubrir adecuadamente los riesgos de seguridad, de conformidad con la evaluación de riesgos que surgen de su actividad propia.

4. El sistema de gestión de la seguridad se adaptará al tipo, al alcance, al ámbito de operación y a otras condiciones de la actividad realizada. Garantizará el control de todos los riesgos creados por la actividad del administrador de infraestructuras o de la empresa ferroviaria, incluidos los relativos a la prestación de servicios de mantenimiento, sin perjuicio de lo dispuesto en el capítulo V, al suministro de material y al empleo de contratistas y en su caso, subcontratistas. Sin perjuicio de las normas nacionales e internacionales en materia de responsabilidad que resulten aplicables en cada momento, el sistema de gestión de la seguridad tendrá que tener en cuenta asimismo, en su caso y cuando sea razonable, los riesgos derivados de actividades realizadas por otros agentes mencionados en el artículo 5.

5. El sistema de gestión de la seguridad del administrador de infraestructuras tendrá en cuenta los efectos de las actividades de las diversas empresas ferroviarias en la red y adoptará disposiciones para que todas las empresas ferroviarias puedan operar de conformidad con las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad y las normas nacionales y con las condiciones fijadas en su respectivo certificado de seguridad único.

Los sistemas de gestión de la seguridad se elaborarán con objeto de coordinar los procedimientos de emergencia del administrador de infraestructuras con todas las empresas ferroviarias que operen en su infraestructura y con los servicios de emergencia, para facilitar la rápida intervención de los servicios de rescate, y con cualquier otra parte que pueda verse implicada en una situación de emergencia. En el caso de las infraestructuras transfronterizas, la cooperación entre los administradores de las infraestructuras ferroviarias implicados facilitará la coordinación y preparación necesarias de los servicios de emergencia correspondientes a ambos lados de la frontera.

Artículo 15. Informes anuales de seguridad

Antes del 31 de mayo de cada año, todos los administradores de las infraestructuras ferroviarias y las empresas ferroviarias presentarán a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria un informe anual de seguridad relativo al año natural anterior. El informe de seguridad constará de los elementos siguientes:

a) información sobre cómo se cumplieron los objetivos de seguridad de la organización durante el citado período y los resultados de los planes de seguridad;

b) un informe sobre la definición de indicadores nacionales de seguridad y de los Indicadores Comunes de Seguridad citados en el artículo 11 en la medida en que sean de aplicación para la organización que informe;

c) los resultados de las auditorías internas de la seguridad;

d) las observaciones respecto a las deficiencias y a los funcionamientos defectuosos de los servicios ferroviarios y de la gestión de la infraestructura que puedan revestir interés para la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, con inclusión de un resumen de la información facilitada por los agentes correspondientes de conformidad con el artículo 5, apartado 4, letra b); y

e) un informe sobre la aplicación de los Métodos Comunes de Seguridad pertinentes.

CAPÍTULO III. AUTORIZACIÓN DE SEGURIDAD

Artículo 16. **Autorización de seguridad de los administradores de las Infraestructuras ferroviarias.**

1. Para el ejercicio de las funciones de administración de infraestructuras en la Red Ferroviaria de Interés General, los administradores de infraestructuras deberán disponer de la preceptiva autorización de seguridad emitida por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

La autorización de seguridad acredita que el administrador de la infraestructura ha establecido un sistema propio de gestión de la seguridad confirma su aprobación según lo dispuesto en el artículo 14 e incluye los procedimientos y disposiciones por los que se cumplan los requisitos necesarios para el diseño, mantenimiento y explotación de la infraestructura ferroviaria en condiciones de seguridad, incluidos, en su caso, el mantenimiento y explotación del sistema de control del tráfico y de señalización.

Los administradores de infraestructuras estarán obligados a cumplir, en todo momento, las condiciones establecidas en su respectiva 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 Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria comunicará a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea las autorizaciones de seguridad que haya expedido, renovado, modificado o revocado en un plazo de dos semanas desde la fecha de 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 decisión.

Artículo 17. **Solicitud de la autorización de seguridad.**

1. Para obtener la autorización de seguridad, el administrador de infraestructuras deberá presentar una solicitud a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria a la que se acompañará la documentación que justifique que el solicitante 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.

2. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá recabar los documentos o la información que resulten precisos para completar la documentación aportada en la solicitud.

3. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria proporcionará gratuitamente una guía orientativa, a través de su página web, que expondrá y precisará los requisitos que deben reunirse y los documentos que deben acompañarse para la obtención de las autorizaciones de seguridad.

Artículo 18. Resolución sobre la solicitud de otorgamiento de la autorización de seguridad.

1. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria resolverá, como máximo dentro de los cuatro meses siguientes a la fecha de la recepción de la documentación completa que acompaña a la solicitud, sobre la autorización de seguridad, o comunicará la no procedencia de dicha

2. Las resoluciones de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria serán siempre motivadas y ponen fin a la vía administrativa. Contra las mismas se podrá interponer recurso potestativo de reposición, en el plazo de un mes, o acudir directamente a la vía jurisdiccional contencioso administrativa.

3. En el caso de las infraestructuras transfronterizas la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria cooperará con las autoridades nacionales de seguridad competentes a los efectos de la expedición de las autorizaciones de seguridad.

Artículo 19. Vigencia de la autorización de seguridad

1. La autorización de seguridad tendrá un periodo de vigencia máximo de cinco años. Podrá renovarse siempre que se cumplan las condiciones exigidas para su otorgamiento, previa solicitud del administrador de las infraestructuras ferroviarias, formulada, al menos, seis meses antes de su fecha de expiración.

2. La autorización de seguridad deberá revisarse, en todo o en parte, siempre que se produzcan cambios sustanciales en la infraestructura ferroviaria, en sus sistemas de señalización o de suministro de energía, o en los principios y normas básicas que rigen su explotación y mantenimiento. A estos efectos, el administrador de infraestructuras ferroviarias notificará sin demora a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria cualquier modificación que se produzca sobre los referidos aspectos.

3. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá exigir que las autorizaciones de seguridad otorgadas se revisen si se producen modificaciones sustanciales en el marco reglamentario de la seguridad.

Artículo 20. Supervisión de autorización de seguridad

1. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria llevará a cabo, en el ámbito de sus competencias, los controles necesarios para comprobar el cumplimiento por el administrador de las infraestructuras ferroviarias de las normas de seguridad en relación con sus actividades, material rodante y personal ferroviario.

2. Cuando la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria constate el incumplimiento por parte del administrador de las 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, proceda a su subsanación.

3. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria utilizará la información recopilada durante el proceso de otorgamiento de la autorización de seguridad a efectos de supervisión de la actividad de los administradores de infraestructuras.

Asimismo, y con objeto de renovar las autorizaciones de seguridad, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria utilizará la información recopilada durante sus actividades de supervisión.

La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria tomará todas las medidas necesarias para garantizar el intercambio completo de información y la coordinación con la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea referida a este apartado.

Artículo 21. Revocación de la autorización de seguridad

1. Si la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria considerase que el administrador de infraestructuras ha dejado de reunir alguna de las condiciones exigidas para el otorgamiento de su autorización de seguridad, podrá modificar, suspender o revocar total o parcialmente dicha autorización.

A tal efecto comunicará al administrador de infraestructuras las condiciones incumplidas para que, en el plazo máximo de cuatro meses desde la fecha de notificación proceda a su subsanación.

2. Transcurrido dicho plazo sin haberse producido la subsanación se resolverá sobre la modificación, suspensión o revocación total o parcial de la autorización de seguridad.

Las resoluciones de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria serán siempre motivadas y ponen fin a la vía administrativa. Contra las mismas se podrá interponer recurso potestativo de reposición, en el plazo de un mes, o acudir directamente a la vía jurisdiccional contencioso administrativa.

CAPÍTULO IV. CERTIFICADO DE SEGURIDAD ÚNICO

Artículo 22. Certificado de seguridad único

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 estar en posesión de un certificado de seguridad único, expedido por:

- a) la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea cuando el ámbito de operación abarque más de un estado miembro de la Unión Europea de acuerdo con lo dispuesto en la normativa comunitaria,
- b) la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria cuando el ámbito de operación se limite a la Red Ferroviaria de Interés General y así lo solicite la empresa.

2. El certificado de seguridad único acredita que la empresa ferroviaria ha establecido un sistema propio de gestión de la seguridad y está en condiciones de cumplir los requisitos sobre 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, con objeto de controlar los riesgos y prestar servicios de transporte en la red de forma segura.

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

4. El certificado de seguridad único 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 los administradores 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.

Artículo 23. Solicitud del certificado de seguridad único en la Red Ferroviaria de Interés General

1. Para obtener el certificado de seguridad único, la empresa ferroviaria deberá presentar una solicitud en la que especificará el tipo y el alcance de los servicios ferroviarios a realizar y el ámbito de operación previsto.

2. La solicitud de certificado de seguridad único estará acompañada de documentación que acredite que:

a) la empresa ferroviaria ha establecido su sistema de gestión de la seguridad conforme a lo dispuesto en el artículo 14 y que cumple los requisitos establecidos en las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad, los Métodos Comunes de Seguridad y los Objetivos Comunes de Seguridad así como en otras normas pertinentes, con el fin de controlar los riesgos y prestar servicios de transporte de manera segura dentro de la Red Ferroviaria de Interés General y

b) la empresa ferroviaria, en su caso, cumple los requisitos establecidos en las normas nacionales

Tanto la solicitud como la documentación aneja, así como la información que pudiera ser recabada durante la tramitación del expediente, las etapas intermedias de los procedimientos correspondientes y sus resultados se presentarán a través de la ventanilla única comunitaria.

3. En el caso de que el ámbito de operación esté incluido íntegramente en la Red Ferroviaria de Interés General, el solicitante deberá optar por que la autoridad otorgante del certificado de seguridad único sea la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea o la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, en cuyo caso, será de aplicación el artículo siguiente.

Artículo 24. Resolución sobre la solicitud de otorgamiento del certificado de seguridad único

1. Para expedir el certificado de seguridad único, en los casos en que le corresponda la competencia para ello, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria evaluará el expediente en relación con todos los elementos especificados en este artículo y aplicará el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/763 de la Comisión de 9 de abril de 2018 por el que se establecen las modalidades prácticas para la expedición de certificados de seguridad únicos a empresas ferroviarias con arreglo a la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se deroga el Reglamento (CE) nº 653/2007 de la Comisión.

2. En el plazo de un mes a partir de la recepción de la solicitud, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria comunicará, a este, que el expediente está completo o le pedirá la información complementaria o los documentos que estime pertinente sobre aquella para cuya entrega establecerá un plazo razonable.

3. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria tendrá la facultad de efectuar, como parte de la citada evaluación, visitas e inspecciones de las instalaciones de la empresa ferroviaria, así como auditorías.

4. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria resolverá, como máximo dentro de los cuatro meses siguientes a la fecha de la recepción de la documentación que acompaña a la solicitud y cualquier información o documentación complementaria solicitada, sobre la autorización del certificado de seguridad único o comunicará la no autorización del mismo.

5. Toda decisión de denegación de expedición de un certificado de seguridad único o de exclusión de parte de la Red Ferroviaria de Interés General de acuerdo con una evaluación negativa deberá motivarse debidamente.

6. Las resoluciones de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviarias serán siempre motivadas y ponen fin a la vía administrativa. Contra las mismas se podrá interponer recurso potestativo de reposición, en el plazo de un mes, o acudir directamente a la vía jurisdiccional contencioso administrativa.

7. Los certificados de seguridad únicos otorgados por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria especificarán el tipo y el alcance de los servicios ferroviarios a los que se refieren y el ámbito de operación. El certificado de seguridad único podrá referirse también a los apartaderos que sean de titularidad de la empresa ferroviaria, cuando estos estén incluidos en su sistema de gestión de la seguridad.

8. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria será plenamente responsable de los certificados de seguridad únicos que expida

9. La AESF inscribirá en el Registro Especial Ferroviario los datos sobre cada certificado de seguridad único que haya sido expedido, renovado, modificado o revocado.

Se comunicarán a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea los datos sobre cada certificado que se haya expedido, renovado, modificado o revocado, en el plazo de dos semanas 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 único y, en el supuesto de revocación, las razones de su resolución.

10. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria proporcionará gratuitamente una guía orientativa, a través de su página web, que expondrá y precisará los requisitos que deben reunirse y los documentos que deben acompañarse para la obtención de los certificados de seguridad únicos. En aquellos casos en que las empresas ferroviarias soliciten un certificado de seguridad único relativo a la prestación de servicios en una parte limitada de la Red Ferroviaria de Interés General se facilitará a las mismas cuando existan, orientaciones particulares en las que se indiquen concretamente las normas válidas que deben cumplirse en dicha prestación.

Artículo 25. **Vigencia del certificado de seguridad único**

1. El certificado de seguridad único tendrá un periodo de vigencia máximo de cinco años y podrá renovarse 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 único 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, a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria de todas las modificaciones en las condiciones que fueron acreditadas en su día para el otorgamiento de su certificado de seguridad único, así como de cuantas variaciones fundamentales se produzcan respecto de su personal ferroviario habilitado y del material rodante que tuviere autorizado.

La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria procederá a la inscripción en el Registro de Empresas Ferroviarias de 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 único.

3. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá exigir la revisión de los certificados de seguridad únicos que haya expedido si se producen cambios sustanciales en el marco reglamentario de la seguridad.

4. Si una empresa ferroviaria que ha obtenido un certificado de seguridad único expedido por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria desea ampliar el ámbito de operación en la Red Ferroviaria de Interés General, completará el expediente con los documentos pertinentes mencionados en el artículo 14 en relación con el ámbito de operación adicional. Presentará el expediente, a través de la ventanilla única comunitaria, dirigido a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, la cual expedirá un certificado de seguridad único actualizado que tenga por objeto el ámbito de operación ampliado.

5. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá revocar el certificado de seguridad único cuando se constate el incumplimiento por una empresa ferroviaria de alguna de las condiciones exigidas para su otorgamiento del certificado de seguridad único.

Asimismo, se incoará procedimiento de revocación del certificado de seguridad único 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 26. Supervisión de certificado de seguridad único

1. Las empresas ferroviarias informarán a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y, en su caso, al resto de las autoridades nacionales de seguridad de otros Estados afectados del inicio de cualquier nueva operación de transporte por ferrocarril con un mínimo de dos meses de antelación con objeto de permitirles planificar las actividades de supervisión. Las empresas ferroviarias facilitarán asimismo un desglose por categorías de personal y tipos de vehículos.

2. El titular de un certificado de seguridad único informará sin demora a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y, en su caso, al resto de las autoridades nacionales de seguridad de otros Estados afectados de cualquier cambio importante en la información a que se refiere el apartado anterior.

3. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, llevará a cabo, en sus competencias de supervisión, 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. En el caso de una empresa ferroviaria que opere en el territorio de varios Estados miembros, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria cooperará en la coordinación de las actividades de supervisión de dicha empresa con objeto de garantizar la comunicación de cualquier información clave sobre la misma, en particular por lo que se refiere a los riesgos conocidos y a su nivel de seguridad. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria compartirá la información con las autoridades nacionales de seguridad pertinentes y con la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea si comprueba que la empresa ferroviaria no está tomando las medidas necesarias de control de riesgos.

Dicha cooperación velará por que la supervisión sea suficiente y se evite la duplicación de inspecciones y auditorías. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá participar en la elaboración, de forma conjunta con las autoridades nacionales de seguridad de otros Estados

miembros afectados, den un plan común de supervisión con objeto de cerciorarse de que se lleven a cabo periódicamente auditorías y otro tipo de inspecciones, teniendo en cuenta el tipo y el alcance de las operaciones de transporte en cada uno de los Estados miembros de que se trate.

5. Si la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria comprobase que la empresa ferroviaria titular de un certificado de seguridad único expedido por la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea ha dejado de reunir las condiciones para poseer dicho certificado, solicitará a ésta que suspenda, modifique o revoque total o parcialmente dicho certificado, de conformidad con lo establecido en la normativa comunitaria.

En caso de desacuerdo entre Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea se estará a lo previsto para tal supuesto en la normativa comunitaria de aplicación siguiéndose el procedimiento establecido en el artículo 28.2.

6. Cuando haya sido la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria la que haya expedido el certificado de seguridad único, podrá suspender, modificar o revocar total o parcialmente dicho certificado, motivando su decisión, e informará de ello a la Agencia Europea de Seguridad Ferroviaria.

El titular de un certificado de seguridad único que haya sido suspendido, modificado o revocado total o parcialmente la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, podrá interponer recurso potestativo de reposición, en el plazo de un mes, o acudir directamente a la vía jurisdiccional contencioso administrativa.

7. Si durante la supervisión la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria detectase la existencia de un riesgo grave para la seguridad, podrá aplicar temporalmente medidas de seguridad, incluidas la modificación o suspensión inmediatas de las operaciones pertinentes.

La resolución de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria relativa a las medidas temporales de seguridad será ejecutiva, sin perjuicio de que el interesado pueda impugnarla mediante la interposición de recurso potestativo de reposición, en el plazo de un mes, o acudiendo directamente a la vía jurisdiccional contencioso administrativa.

En caso de que el certificado de seguridad único haya sido expedido por la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria informará inmediatamente de las medidas adoptadas a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y aportará las pruebas que estime adecuadas en apoyo de su decisión. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria cooperará con la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea en caso de que esta considere las medidas aplicadas desproporcionadas, para alcanzar una solución mutuamente aceptable. La empresa ferroviaria podrá participar en este proceso. Si en este procedimiento no se llega a un acuerdo, se mantendrá la decisión de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria sobre las medidas temporales.

Si la duración de la medida temporal fuera superior a tres meses, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria solicitará a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea que restrinja o revoque el certificado de seguridad único y se aplicará el procedimiento establecido en el apartado 3.

8. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria utilizará la información recibida de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea a efectos de supervisión de la empresa ferroviaria tras la expedición de su certificado de seguridad único.

Asimismo con objeto de renovar los certificados de seguridad únicos, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria utilizará la información recopilada durante sus actividades de supervisión.

La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria adoptará las medidas necesarias para coordinar y garantizar el intercambio completo de información referido en los apartados anteriores.

Artículo 27. **Procedimiento de revocación del certificado de seguridad único**

1. Cuando la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria constatare el incumplimiento por una empresa ferroviaria de alguna de las condiciones requeridas para el otorgamiento del certificado de seguridad único iniciará el procedimiento para su revocación.

Con carácter previo al inicio del procedimiento de revocación, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá realizar actuaciones para determinar, con la mayor precisión posible, los hechos que motivan la incoación del procedimiento y las circunstancias relevantes que concurran en el caso.

2. Iniciado el procedimiento, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá adoptar las medidas provisionales que estime oportunas cuando lo considere oportuno por razones de seguridad.

3. Las medidas provisionales, que deberán ser proporcionadas podrán consistir, entre otras, en la suspensión temporal del certificado de seguridad único, 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.

4. Acordada la iniciación del procedimiento, 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.

5. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria resolverá sobre la revocación en el plazo de seis meses desde el inicio del expediente, incluyendo un pronunciamiento expreso sobre las medidas provisionales adoptadas. Estas medidas quedarán sin efecto si transcurrido este plazo, el procedimiento no se ha resuelto.

Las resoluciones de la AESF serán siempre motivadas y ponen fin a la vía administrativa. Contra las mismas se podrá interponer recurso potestativo de reposición, en el plazo de un mes, o acudir directamente a la vía jurisdiccional contencioso administrativa.

6. La revocación del certificado de seguridad único 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 38/2015, de 29 de septiembre, en este real decreto y en las disposiciones reglamentarias que, al efecto, se dicten, la revocación del certificado de seguridad único se ajustará a lo establecido en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

8. La revocación se comunicará a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y a los administradores de las infraestructuras ferroviarias y a la Agencia Ferroviaria de Unión Europea. Así mismo la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria inscribirá la revocación en el Registro Especial.

Artículo 28. **Cooperación con la Agencia Ferroviaria de Unión Europea en la expedición de certificados de seguridad únicos**

1. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria colaborará con la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea en los procedimientos para la resolución de solicitudes de certificado de seguridad único cuyo ámbito de operación abarque uno o más Estados miembros, e incluya a la Red Ferroviaria de Interés General en su totalidad o en parte. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria evaluará, a solicitud de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, el cumplimiento de los requisitos establecidos en las normas nacionales pertinentes.

La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá efectuar, como parte de la citada evaluación, visitas e inspecciones de las instalaciones de la empresa ferroviaria, así como auditorías, y solicitar la información suplementaria que estime pertinente. Asimismo la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria facilitará a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea la organización de las visitas, auditorías e inspecciones que esta decida llevar a cabo en el ámbito de la Red Ferroviaria de Interés General.

2. En caso de desacuerdo de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea con una evaluación negativa del expediente de solicitud realizada por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, esta cooperará con la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea para alcanzar una evaluación que sea aceptable para ambas partes. Si no se puede alcanzar dicho acuerdo dentro del plazo de un mes a partir del momento en que la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea haya comunicado su desacuerdo a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, esta podrá remitir el asunto, para su arbitraje, a la Sala de recurso.

En el caso de que la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea no esté de acuerdo con una evaluación positiva de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, esta cooperará con la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea para alcanzar una evaluación que sea aceptable para ambas partes. En ese proceso podrá participar el solicitante si así lo han decidido ambas agencias. Si no se puede alcanzar dentro del plazo de un mes a partir del momento en que la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea haya comunicado su desacuerdo a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, aquélla adoptará su decisión definitiva.

3. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, a los efectos de expedición de certificados de seguridad únicos, celebrará acuerdos de cooperación con la Agencia Ferroviaria de Unión Europea de conformidad con el artículo 76 del Reglamento (UE) 2016/796, de 11 de mayo de 2016. Los acuerdos de cooperación serán acuerdos específicos o acuerdos marco y en ellos podrán ser parte también autoridades nacionales de seguridad de otros Estados miembros. Los acuerdos de cooperación incluirán una descripción detallada de las tareas y condiciones de los resultados que deban alcanzarse, los plazos aplicables a su realización y un prorrateo de las tasas que han de abonarse por el solicitante.

CAPÍTULO V. ENTIDADES ENCARGADAS DE MANTENIMIENTO

Artículo 29. **Entidades encargadas de mantenimiento de vehículos ferroviarios**

1. Los vehículos ferroviarios antes de su utilización en la Red Ferroviaria de Interés General, deberán tener una entidad encargada del mantenimiento asignada al mismo. Dicha entidad deberá estar inscrita en el Registro Especial Ferroviario, en tanto el Registro europeo de vehículos no esté operativo o, en su caso, en el registro de vehículos de otros Estados miembros de la Unión Europea de conformidad con la normativa comunitaria en la materia.

2. La entidad encargada del mantenimiento deberá garantizar que los vehículos de cuyo mantenimiento se encarga están en condiciones de operar de manera segura, todo ellos sin perjuicio de la responsabilidad de las empresas ferroviarias y de los administradores de infraestructuras en la explotación segura de un tren que establece el artículo 5

3. La entidad encargada del mantenimiento establecerá un sistema de mantenimiento de vehículos y mediante dicho sistema:

a) velará por que los vehículos se mantengan de acuerdo con el expediente de mantenimiento de cada vehículo y los requisitos en vigor, incluidas las normas de mantenimiento y las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad correspondientes;

b) aplicará los métodos de evaluación y valoración de riesgos necesarios establecidos en los MCS, cooperando con otros agentes cuando proceda;

c) garantizará que sus contratistas apliquen medidas de control de riesgos mediante la aplicación del Método Común de Seguridad sobre vigilancia y velará por que se recoja dicha garantía en acuerdos contractuales, que se darán a conocer a requerimiento de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria u otra autoridad nacional de seguridad que pudiera reclamarlos.

d) garantizará la trazabilidad de las actividades de mantenimiento realizadas sobre cada vehículo.

Artículo 30. Funciones del sistema de mantenimiento de vehículos ferroviarios

1. El sistema de mantenimiento constará de las siguientes funciones:

a) la función de gestión. Consistente en supervisar y coordinar las funciones de mantenimiento a que se refieren las letras b), c) y d) siguientes y en velar por que los vehículos estén en condiciones de operar de manera segura en el sistema ferroviario;

b) la función de desarrollo del mantenimiento. Consistente en asumir la gestión de la documentación de mantenimiento, incluida la gestión de la configuración, sobre la base de los datos de diseño y operativos, así como del rendimiento y la experiencia;

c) la función de gestión del mantenimiento de la flota. Consistente en gestionar la retirada de los vehículos para su mantenimiento y su retorno al servicio tras el mantenimiento,

d) la función de ejecución del mantenimiento. Consistente en efectuar el mantenimiento técnico requerido de un vehículo o de partes del mismo, incluida la expedición de la documentación relativa a la aptitud para el servicio.

2. La función de gestión propiamente dicha deberá ser asumida por la entidad encargada del mantenimiento, aunque podrá externalizar a otras partes contratantes, como centros de mantenimiento, la totalidad o una parte de las funciones de mantenimiento mencionadas en las letras b), c) y d).

3. La entidad encargada del mantenimiento velará por que todas las funciones mencionadas en las letras b), c) y d) cumplan los requisitos y criterios de evaluación establecidos en el Anexo V.

4. Los centros de mantenimiento aplicarán las secciones pertinentes del Anexo V que se especifiquen en la normativa europea que en cada momento resulten de aplicación a las funciones y actividades que se hayan de certificar.

Artículo 31. Certificación de entidad encargada de mantenimiento y de centros de mantenimiento

1. En el caso de vagones de mercancías, cada entidad encargada del mantenimiento deberá estar certificada mediante una certificación de entidad encargada de mantenimiento expedida por un organismo que esté acreditado o reconocido, o por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, de conformidad con las condiciones siguientes:

a) los procesos de acreditación y de reconocimiento del proceso de certificación se basarán en criterios de independencia, competencia e imparcialidad;

b) el sistema de certificación acreditará que una entidad encargada del mantenimiento ha establecido un sistema de mantenimiento para garantizar el estado de funcionamiento seguro de cualquier vehículo de cuyo mantenimiento se encarga;

c) la certificación de las entidades encargadas de mantenimiento se basará en una evaluación sobre la aptitud de la entidad encargada del mantenimiento de cumplir los requisitos y criterios de evaluación pertinentes establecidos en el Anexo V y de aplicarlos con coherencia. Dicha certificación incluirá un sistema de supervisión que permita velar por el adecuado cumplimiento continuado de dichos requisitos y criterios de evaluación después de la concesión de la certificación de las entidades encargadas de mantenimiento;

d) la certificación de los centros de mantenimiento se basará en el cumplimiento de las secciones del Anexo V que correspondan, aplicadas a las funciones y actividades que en cada caso se certifiquen.

e) Las entidades encargadas del mantenimiento de vehículos distintos a vagones de mercancías deberán estar igualmente certificadas cuando así lo establezca la normativa comunitaria

2. Cuando la entidad encargada del mantenimiento sea una empresa ferroviaria o un administrador de infraestructuras, el cumplimiento de las condiciones establecidas en el apartado 1 podrá ser verificado por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria con arreglo a los procedimientos contemplados en los artículos 16 o 22 y en dicho caso, se confirmarán en los certificados y autorizaciones expedidos conforme a tales procedimientos.

3. Los certificados expedidos en otros Estados miembros de la Unión Europea serán válidos en España.

Artículo 32. Excepciones al sistema de certificación de las entidades encargadas del mantenimiento

1. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá aplicar medidas alternativas al régimen establecido en los artículos anteriores, a fin de identificar la entidad encargada de mantenimiento asignada al vehículo, en los casos siguientes:

a) vehículos matriculados en un tercer país y mantenidos con arreglo a la legislación de dicho país;

b) vehículos utilizados en las redes o líneas cuyo ancho de vía sea diferente del de la red ferroviaria principal en la Unión Europea y con respecto a los cuales el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 29 se realice mediante acuerdos con terceros países;

c) vagones de mercancías y coches de viajeros de uso compartido con terceros países cuyo ancho de vía sea distinto del de la red ferroviaria principal de la Unión Europea;

d) vehículos utilizados en redes excluidas del ámbito de aplicación de este real decreto;

e) material militar y de transporte especial que requieran un permiso ad hoc de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria antes de su entrada en servicio.

2. Las medidas alternativas a que se refiere el apartado anterior se aplicarán mediante excepciones que concederá la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria cuando:

a) se registren vehículos artículo 132, en lo referente a la determinación de la entidad encargada del mantenimiento;

b) se expidan certificados de seguridad únicos a empresas ferroviarias y autorizaciones de seguridad a administradores de infraestructuras, en lo referente a la determinación o certificación de la entidad encargada del mantenimiento.

En los casos reflejados en las letras d) y e) del apartado anterior se concederán excepciones por períodos de cinco años como máximo.

3. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria determinará y justificará las referidas excepciones en el informe anual a remitir a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea sobre sus actividades del año anterior establecido en el artículo 9.

CAPÍTULO VI. RÉGIMEN APLICABLE AL PERSONAL FERROVIARIO

Sección 1ª: Cualificación del personal ferroviario

Artículo 33. Cualificación del personal ferroviario

1. El personal que preste sus servicios en el ámbito ferroviario habrá de contar, de conformidad con lo establecido en el apartado primero del artículo 69 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, con la cualificación suficiente que permita la prestación del servicio ferroviario con las debidas garantías de seguridad y de eficiencia.

2. Las condiciones y requisitos para la obtención de los títulos habilitantes necesarios para el desempeño de las funciones propias del personal ferroviario, así como el régimen de autorización y funcionamiento de los centros homologados de formación y de reconocimiento médico de dicho personal serán establecidos conforme a lo indicado en el apartado segundo del artículo 69 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre.

Sección 2ª. Control de consumo de sustancias que puedan perturbar el desempeño del servicio ferroviario.

Artículo 34. Controles para detección del consumo de alcohol y de indicios analíticos de consumo de drogas de abuso y sustancias psicoactivas en el personal ferroviario

1. A los efectos de lo dispuesto en los apartados 3 y 4 del artículo 69 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, dentro de las evaluaciones que se efectúen en los centros de reconocimiento médico homologados, para el otorgamiento, mantenimiento y renovación de certificados de aptitud psicofísica, se realizarán pruebas específicas para detectar consumo de alcohol e indicios analíticos de consumo de drogas de abuso y sustancias psicoactivas. Para ello, el personal suscribirá un consentimiento informado cuyo contenido mínimo será regulado mediante orden del Ministro de Fomento.

2. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, ya sea directamente o a través del organismo cualificado que determine, cuando así lo considere en el ejercicio de sus facultades de supervisión, podrá ordenar la realización de controles aleatorios del personal ferroviario.

Asimismo, la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, en virtud de sus competencias en materia de investigación, podrá ordenar la realización de controles al personal implicado en sucesos sujetos a investigación.

3. Los administradores de infraestructuras ferroviarias y las empresas ferroviarias programarán y realizarán controles aleatorios para la detección de tasas de alcoholemia y drogas de abuso y sustancias psicoactivas entre todo el personal habilitado por ellos, en cumplimiento de su programa de vigilancia interna. Asimismo realizarán dichos controles en el caso de accidentes e incidentes en los que se vean involucrados.

Los procedimientos para la realización de los controles estarán recogidos en su sistema de gestión de seguridad, y especificarán los medios utilizados, el sistema de cadena de custodia utilizado, los tiempos de realización de las pruebas, así como el personal que está autorizado para la realización de dichas pruebas y la cualificación precisa para ello.

Artículo 35. **Garantía en el tratamiento de las muestras y resultados de los controles**

1. Para garantizar al interesado la identidad e integridad de la muestra biológica analizada y la idoneidad del resultado obtenido, se establecerá un procedimiento de cadena de custodia de las muestras biológicas obtenidas.

2. A las muestras que resulten positivas se les realizará una segunda prueba, considerada de confirmación, y que se efectuará con un método analítico de mayor sensibilidad, capaz de validar los resultados obtenidos. En el informe final del laboratorio se deberá precisar la técnica utilizada y la concentración de la sustancia o sustancias detectadas.

3. En caso de las pruebas realizadas dentro de las evaluaciones de los certificados de aptitud psicofísica, el resultado completo de las mismas sólo podrá ser entregado a las personas titulares de los certificados. El certificado con la consideración de apto o no apto será entregado, además, a la entidad ferroviaria que programó el reconocimiento y, en su caso, a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria si esta lo solicita.

Artículo 36. **Pruebas empleadas en controles aleatorios o como consecuencia de accidentes o incidentes**

1. En el curso de los controles se realizarán las siguientes pruebas:

a) Prueba inicial: Será realizada con un método de suficiente sensibilidad que permita descartar de una manera rápida que se está llevando a cabo la actividad bajo los efectos de sustancias no deseables.

b) Prueba de confirmación: Será realizada sobre las muestras que hayan dado positivas en la prueba inicial, con el objetivo de poder validar los resultados que fueron obtenidos en la misma, aplicando ahora un método analítico de mayor sensibilidad que en la prueba inicial. En el informe final del laboratorio se deberá precisar la técnica utilizada y la concentración de la sustancia o sustancias detectadas.

2. Adicionalmente, en aquellos casos en que el resultado de la prueba de confirmación sea positivo y no haya transcurrido todavía un periodo de tiempo que pudiera modificar sustancialmente los resultados de las primeras pruebas, los interesados podrán solicitar una prueba adicional de contraste de los resultados obtenidos mediante análisis de sangre, orina u otros análogos a criterio facultativo.

Cuando la prueba adicional de contraste arroje un resultado positivo el interesado deberá abonar el coste de la misma.

Artículo 37. **Realización de las pruebas de consumo de alcohol**

1. Las pruebas empleadas para la detección del consumo de alcohol, en el caso de controles aleatorios o como consecuencia de accidentes o incidentes ferroviarios, consistirán en:

a) Prueba inicial: verificación del aire espirado mediante dispositivos autorizados.

b) Prueba de confirmación: verificación del aire espirado mediante dispositivos evidenciales o bien, alternativamente, a través de un análisis de muestras de sangre.

No obstante, cuando existan razones justificadas que impidan realizar estas pruebas, se podrá ordenar la realización de otros análisis clínicos alternativos.

2. El resultado obtenido tras la realización de las pruebas se considerará positivo cuando supere las tasas de alcohol máximas siguientes en la prueba de confirmación:

- Tasa de alcohol en aire espirado: 0,05 miligramos por litro.
- Tasa de alcohol en sangre: 0,10 gramos por litro.

Artículo 38. Realización de las pruebas analíticas para la detección de consumo de drogas de abuso y sustancias psicoactivas.

1. Las pruebas, en el caso de controles aleatorios o como consecuencia de accidentes o incidentes ferroviarios, consistirán en:

a) Prueba inicial: verificación mediante análisis de matrices biológicas de saliva-fluido oral mediante un dispositivo autorizado.

b) Prueba de confirmación: verificación mediante análisis de matrices biológicas de saliva-fluido oral mediante análisis cromatográfico.

No obstante, cuando existan razones justificadas que impidan realizar estas pruebas, se podrá ordenar la realización de otros análisis clínicos alternativos.

2. En las pruebas se controlarán, al menos, las sustancias siguientes: anfetaminas, metanfetaminas, benzodiazepinas, cocaína, opiáceos y cannabis.

3. El resultado obtenido tras la realización de las pruebas se considerará positivo si existen indicios analíticos de dichas sustancias en la prueba de confirmación, salvo que se acredite su uso terapéutico mediante un certificado de un centro médico homologado. En ese caso dicho certificado deberá acreditar que su consumo no perturba las facultades normales del interesado y le permite desarrollar sus funciones con plenas garantías de seguridad. Para ello el interesado llevará siempre consigo el referido certificado médico y deberá aportarlo previamente a la realización del correspondiente control.

Artículo 39. Pruebas adicionales de contraste

1. En aquellos casos en que el resultado de la prueba de confirmación sea positivo y no haya transcurrido todavía un periodo de tiempo que pudiera modificar sustancialmente los resultados de las primeras pruebas, los interesados podrán solicitar un contraste de los resultados obtenidos mediante análisis de sangre, orina u otros análogos a criterio facultativo.

2. Cuando la prueba adicional de contraste arroje un resultado positivo el interesado deberá abonar el coste de la misma.

Artículo 40. Actuación en el supuesto de pruebas con resultado positivo

1. Si el resultado de la prueba de confirmación en un control aleatorio o como consecuencia de accidentes o incidentes ferroviarios es positivo, se suspenderá el título habilitante por un periodo mínimo de tres meses. Para la recuperación de dicho título deberá obtenerse un nuevo certificado de aptitud psicofísica.

El resultado positivo será comunicado a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria por la entidad ferroviaria.

2. Si durante las pruebas periódicas de valoración de capacidad psicofísica se obtiene un resultado positivo, el sujeto será valorado con la consideración de no apto temporal, por un periodo nunca inferior a tres meses.

Artículo 41. Medicamentos que pueden perturbar o disminuir las facultades psicofísicas del personal de conducción o circulación

1. Será responsabilidad del personal de conducción o circulación poner en conocimiento de los facultativos que le vayan a prescribir un tratamiento médico, las exigencias de sus funciones en su puesto de trabajo, solicitando que quede constancia en su historial médico, para que dichos facultativos valoren su compatibilidad con la medicación prescrita.

Los facultativos deberán tener en cuenta dichas exigencias del puesto de trabajo del personal ferroviario antes de prescribir medicamentos, para poder decidir si éstos pueden sustituirse por otros o si la persona no puede llevar a cabo su tarea habitual. Como referencia, se evitarán todos aquellos que hayan sido calificados como susceptibles de "reducir la capacidad de conducir o manejar maquinaria" por la Agencia Española de Medicamentos y Productos Sanitarios y que incluyan la correspondiente advertencia en su prospecto y un símbolo específico en su cartón exterior, conforme al Real Decreto 1345/2007, de 11 de octubre, por el que se regula el procedimiento de autorización, registro y condiciones de dispensación de los medicamentos de uso humano fabricados industrialmente.

2. Si, a pesar de lo anterior, el facultativo considera que es necesario prescribir un medicamento de los no admisibles y considera, que por las condiciones particulares del paciente, no perjudica el desempeño de su actividad, el trabajador deberá informar inmediatamente a su entidad ferroviaria.

A su vez, la entidad ferroviaria enviará al trabajador a un centro médico homologado para que se le realice un reconocimiento psicofísico y emita una valoración mediante un certificado de aptitud psicofísica.

3. Mediante orden del Ministro de Fomento, se publicará el listado de aquellos principios activos bajo cuyos efectos se debe evitar en todo caso el desempeño de las actividades, incluyendo aquellos que deben ser incluidos en los controles para detección de indicios analíticos de consumo de drogas de abuso y sustancias psicoactivas.

Artículo 42. Programas formativos

En los programas formativos destinados a la obtención y el mantenimiento de los títulos habilitantes del personal ferroviario, se incluirán contenidos acerca de la prohibición del consumo de alcohol, drogas y sustancias psicoactivas y de concienciación sobre el uso responsable de medicamentos.

Sección 3ª. Planificación del trabajo del personal ferroviario

Artículo 43. Diseño de los tiempos de trabajo y las pausas

Las entidades ferroviarias deberán establecer en sus sistemas de gestión de la seguridad los procedimientos que definan cómo se planifica la actividad de su personal, diseñando los tiempos de trabajo y descanso. En dicho diseño se adoptarán las medidas necesarias que garanticen que dicho personal se encuentra en condiciones físicas y psíquicas adecuadas para mantener la atención y concentración mientras desarrolla las actividades asociadas a su puesto de trabajo.

En la planificación de la actividad de su personal, las entidades ferroviarias deberá tener en cuenta aquellas circunstancias que puedan tener incidencia en la seguridad desde el punto de vista del factor humano, como entre otros, la carga de trabajo, la interfaz entre la persona y el puesto de trabajo, el estrés, el cansancio, el trabajo a turnos, las condiciones ambientales del puesto, la presencia de

trabajos rutinarios y repetitivos, la complejidad de las tareas y procesos a ejecutar o los tiempos sin actividad dentro de la jornada laboral.

Artículo 44. Tiempos máximos de conducción

1. El cumplimiento de los tiempos máximos de conducción en el servicio ferroviario será responsabilidad de los maquinistas y las entidades ferroviarias.

2. Se considerará tiempo de conducción la duración de la actividad durante la cual el maquinista es responsable de la conducción de un vehículo ferroviario, con la exclusión del tiempo previsto para la puesta en servicio y para la puesta fuera de servicio del vehículo. Incluye la realización de maniobras que lleven asociado el manejo del vehículo. También se computarán como tiempo de conducción las interrupciones en las que el maquinista permanece como responsable del vehículo.

3. Se establecen los siguientes límites de tiempos de conducción:

- a) El tiempo máximo de conducción continuada será de 6 horas.
- b) El tiempo máximo de conducción diaria será de 9 horas.

4. El cómputo del tiempo máximo de conducción se realizará por periodos de 24 horas. Este periodo se iniciará con el comienzo de la actividad de conducción y finalizará cuando se disfrute de forma continuada y completa del descanso mínimo establecido por la correspondiente normativa laboral. La conducción continuada se considerará interrumpida cuando se disfrute de una pausa de 45 minutos.

5. Lo establecido en los apartados anteriores se entiende sin perjuicio de las facultades de vigilancia y control del cumplimiento de la normativa laboral referida a tiempo de trabajo, atribuidas al Organismo Estatal Inspección de Trabajo y Seguridad Social, así como de las competencias en materia laboral asignada a las autoridades laborales de las comunidades autónomas.

6. Esta disposición no afecta a las prescripciones relativas al transporte ferroviario contenidas en la Subsección 3ª de la Sección 4ª del Capítulo II del Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo.

Artículo 45. Tiempos máximos de conducción múltiple

1. Se considera conducción múltiple cuando en la cabina de conducción existen dos maquinistas que simultanean la conducción del tren.

2. A efectos de tiempo de conducción continuada se computará el tiempo de conducción exclusivamente al maquinista que esté efectuando la conducción. Al otro maquinista, siempre que no conduzca, le será computado como tiempo de jornada laboral.

3. La conducción múltiple deberá interrumpirse al menos cada 6 horas, por un periodo mínimo de 45 minutos, a tren detenido y con ambos maquinistas fuera de cabina de conducción.

Artículo 46. Control de los tiempos máximos

La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria supervisará el cumplimiento de las medidas establecidas en los sistemas de gestión de la seguridad de las empresas ferroviarias y administradores de infraestructuras relativas al diseño y control de los tiempos de actividad del

personal ferroviario, y en particular, de las jornadas de trabajo, tiempos de conducción y periodo de descanso de los maquinistas.

El Organismo Estatal Inspección de Trabajo y Seguridad Social, así como las administraciones autonómicas con competencias en materia laboral, cooperarán con la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria con el fin de permitir que esta pueda cumplir con su labor de supervisión de la seguridad ferroviaria.

Sección 4ª. Acceso del personal ferroviario a los servicios de formación

Artículo 47. Acceso a los servicios de formación

1. Las entidades ferroviarias que soliciten, a un centro homologado, formación necesaria para la explotación de servicios dentro de su ámbito de operación, tendrán derecho a que se les proporcione la misma de manera no discriminatoria, dentro de las posibilidades y recursos del centro.

2. En el caso de se trate de una formación impartida exclusivamente en un único centro de formación, este deberá ponerla a disposición de aquellas entidades que se lo soliciten a un precio razonable y no discriminatorio en relación con el coste, incluyendo un margen de beneficio razonable.

3. Todos los ciudadanos tendrán acceso a la formación impartida por los centros homologados de formación del personal ferroviario de manera no discriminatoria.

CAPÍTULO VII. PASOS A NIVEL Y OTRAS INTERSECCIONES

Sección 1ª: Disposiciones generales de pasos a nivel

Artículo 48. Consideraciones generales

1. Se considera paso a nivel cualquier intersección a nivel entre una carretera o camino y un ferrocarril, reconocida por el administrador de infraestructuras y abierta a usuarios públicos o privados.

2. A efectos de este reglamento no se consideran pasos a nivel las intersecciones de carreteras o caminos con líneas ferroviarias cuando aquéllas se produzcan dentro de zonas industriales o portuarias o en los accesos a las mismas, siempre que cumplan las dos condiciones siguientes:

a) Que el administrador de infraestructuras coordine con el organismo titular de la carretera la ordenación de los tráficos en los puntos de cruce.

b) Que la preferencia de paso en dichos puntos quede fijada en cada momento con arreglo al referido sistema de ordenación de los tráficos, pudiendo llegar a compartirse la plataforma ferroviaria con el tráfico viario.

Los sistemas de gestión de la seguridad de los administradores de infraestructuras determinarán los sistemas de protección que deben tener dichas intersecciones, así como sus regímenes de utilización y de policía de ferrocarriles. En cualquier caso, los vehículos ferroviarios circularán en régimen de marcha a la vista, sin superar la velocidad de 40 km/h en la intersección.

3. Tampoco tendrán la consideración de pasos a nivel, a efectos de este real decreto, las intersecciones de carreteras o caminos con líneas o tramos de líneas ferroviarias integradas en la

Red Ferroviaria de Interés General susceptibles de ser utilizadas conjuntamente por trenes y vehículos ferroviarios convencionales, y por tranvías, metros ligeros u otros medios de transporte sobre carriles diferentes del ferrocarril convencional, siempre que se cumplan los dos requisitos siguientes:

a) Que la configuración física de la línea ferroviaria o tramo de la misma responda a las tipologías y parámetros de diseño propios de las líneas destinadas a la circulación de tranvías, metros ligeros o vehículos análogos.

b) Que los sistemas de control de tráfico de la línea ferroviaria o tramo de la misma y sus características de explotación sean los habitualmente utilizados en las líneas destinadas a la circulación de tranvías, metros ligeros o vehículos análogos, donde, entre otros aspectos, el material ferroviario circule en régimen de marcha a la vista, sin superar la velocidad de 30 km/h en la intersección.

4. Asimismo, no se consideran pasos a nivel, a efectos de este real decreto, los cruces entre andenes regulados en el artículo 57, ni los cruces para uso exclusivo del personal ferroviario o de los servicios de emergencia regulados en el artículo 62.

5. Los pasos a nivel se clasifican:

a) Según la titularidad de los mismos:

- Públicos.
- Particulares.

b) Según su vida útil:

- Permanentes.
- Provisionales.

c) Según los usuarios del mismo:

- De vehículos.
- De peatones.
- De peatones y ganado.

6. Los nuevos cruces de carreteras o caminos con líneas férreas que se produzcan por el establecimiento o la modificación de cualquiera de ellas, se realizarán a distinto nivel. Se exceptúa el caso de las intersecciones contempladas en los apartados 2 y 3 de este artículo y los pasos a nivel provisionales regulados en el artículo 49.

7. Cada administrador de infraestructuras, antes de realizar cualquier actuación que pueda afectar a las condiciones de circulación de una carretera o camino con los que el ferrocarril se cruce, deberá solicitar informe a su organismo titular, a fin de que determine los requisitos técnicos que deben cumplir, dentro de su ámbito de competencias, las obras correspondientes. El informe solicitado deberá ser emitido en el plazo de un mes; en caso contrario, y transcurrido este plazo, se entenderá como emitido sin exigencia de ningún requisito. Recíprocamente, para las obras de carretera o camino que afecten a la infraestructura ferroviaria, los administradores de infraestructuras deberán emitir, en el referido plazo y con los mismos efectos, informe vinculante donde establezcan los requisitos técnicos a cumplir.

Artículo 49. **Pasos a nivel provisionales**

Únicamente con carácter excepcional y por causas justificadas, los administradores de infraestructuras podrán autorizar, por el tiempo estrictamente necesario, el establecimiento y la entrada en servicio de pasos a nivel provisionales.

Al menos 15 días antes de la entrada en servicio del paso a nivel, los administradores de infraestructuras acreditarán ante la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria que:

a) Han realizado el proceso de gestión del riesgo para la implantación del paso a nivel de acuerdo con el método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo.

b) Han tomado las necesarias medidas de protección y mitigación de riesgos, en su caso.

La protección de estos pasos se realizará conforme a lo dispuesto en el artículo 52, añadiendo, en su caso, las medidas de protección y mitigación derivadas de la evaluación del riesgo. Dichas medidas se recogerán en la autorización otorgada por el administrador de infraestructuras.

Artículo 50. Pasos a nivel particulares

1. Los pasos a nivel existentes establecidos para dar servicio a determinadas fincas o recintos privados, se regirán por las condiciones fijadas en la correspondiente autorización otorgada por el administrador de infraestructuras para su establecimiento, y se protegerán con arreglo a lo dispuesto en el artículo 52.

Queda prohibida la utilización del paso por personas o tráficos con fines diferentes a los comprendidos en su autorización.

Los administradores de infraestructuras podrán modificar las condiciones de la autorización otorgada o imponer nuevas exigencias de seguridad o condiciones de paso, cuando las circunstancias del camino o del cruce hubieren variado desde la fecha de su otorgamiento.

2. Los administradores de infraestructuras podrán, de oficio, acordar la clausura de los pasos a nivel particulares cuando se de alguno de los siguientes supuestos:

- a) Sus titulares no respeten las condiciones de la autorización.
- b) Sus titulares no atiendan debidamente a su conservación, protección y señalización.
- c) El cruce de la vía pueda realizarse por otros pasos cercanos, a igual o distinto nivel.

Artículo 51. Inventario de pasos a nivel y otras intersecciones

1. Los administradores de infraestructuras mantendrán un inventario de todos los pasos a nivel existentes en las líneas ferroviarias que administren, tanto de los de titularidad pública como de los particulares, así como también de las intersecciones contempladas en los apartados 2 y 3 del artículo 48.

Dicho inventario incluirá, al menos, los siguientes datos de cada paso a nivel o intersección:

- a) Ubicación.
- b) Tipo de carretera o camino atravesado por el ferrocarril, denominación y titular.
- c) Uso o usos específicos del paso a nivel o intersección. Se entiende como uso específico aquel para el que el paso a nivel dispone de un itinerario de paso y un sistema de protección exclusivo destinado a un determinado tipo de usuario. Se distinguen a tal efecto tres tipos de uso específico: de vehículos, de peatones y de peatones y ganado.
- d) Clase de protección asociada a cada uso específico.
- e) Intensidad media diaria de vehículos (A) que atraviesan el paso a nivel o intersección por la carretera o camino, cuando sea de uso específico de vehículos.
- f) Número medio diario de peatones (P) que atraviesan el paso a nivel o intersección, cuando tenga un uso específico de peatones o de peatones y ganado o, aun siendo específico de vehículos, se haya medido, por encontrarse en zona urbana o asimilada en la que se estime un uso peatonal relevante.
- g) Número medio diario de circulaciones ferroviarias (T).
- h) Momento de circulación ($A \times T$ y/o $P \times T$).
- i) Velocidad máxima permitida del tren a la altura del paso a nivel o intersección (V_m), en km/h.
- j) Número de vías existentes en el paso a nivel o intersección (n).
- k) Visibilidad técnica (D_{tv} , D_{tp}) y real (D_{rv} , D_{rp}) asociada a cada uso específico, según se define en el Anexo VI. En pasos a nivel o intersecciones con más de un uso específico se podrá suponer que $D_{rp} = D_{rv}$.
- l) Datos de siniestralidad del paso a nivel.

A efectos estadísticos, para caracterizar los pasos a nivel o intersecciones con más de un uso específico, si las clases de protección asociadas a cada uso fueran diferentes, la clase determinante será la correspondiente al uso específico de vehículos.

2. Los administradores de infraestructuras revisarán anualmente el dato estadístico T de cada paso a nivel o intersección, así como los datos de distancias de visibilidad técnica y real, por si fuera necesario modificar la clase de protección a aplicar.

3. Los organismos titulares de las correspondientes carreteras y caminos, revisarán bianualmente los datos de A y/o P de cada paso a nivel o intersección. La medición de P deberá realizarse siempre que el paso a nivel o intersección se encuentre en zona urbana o asimilada en la que se estime un uso peatonal relevante. Dichos datos deberán notificarlos a los administradores de infraestructuras. En caso de que dichos datos no sean proporcionados a dichos administradores, éstos abordarán su actualización por sí mismos, al menos, cada cinco años.

4. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá:

a) Requerir a los organismos titulares de las correspondientes carreteras y caminos, y a los administradores de infraestructuras que determinen el parámetro A, P o T, o acometer directamente su medición, repercutiendo a los organismos titulares o administradores su coste, si el citado requerimiento no fuera atendido en el plazo de dos meses desde su notificación.

b) Realizar mediciones de los mencionados parámetros, cuando así lo considere oportuno, en el ejercicio de sus funciones de supervisión.

Sección 2ª: Protección de pasos a nivel

Artículo 52. Equipamiento y clases de protección

1. Los pasos a nivel existentes a la entrada en vigor de este reglamento y los provisionales cuyo establecimiento pudiera autorizarse temporalmente con carácter excepcional, deberán disponer de elementos de protección que garanticen la seguridad de los trenes y de los usuarios del paso a nivel, ya sean vehículos o peatones.

2. En el Anexo VI se definen las clases de protección a aplicar a los pasos a nivel públicos, en función de sus características, junto con los equipamientos mínimos de protección asociados a cada clase.

Dicho anexo podrá modificarse mediante Orden del Ministerio de Fomento, a propuesta de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, cuando los avances técnicos, las modificaciones en la normativa de la Unión Europea o cualquier otra circunstancia que afecte a la seguridad lo aconsejen o lo hagan necesario.

3. Solo podrán aplicarse nuevas clases de protección tipo A1 en los siguientes casos:

a) Pasos a nivel provisionales.

b) Pasos con $A \times T < 100$ y $T \leq 2$, en los que la distancia de visibilidad real sea inferior a la distancia de visibilidad técnica.

c) Casos debidamente justificados, en los que el administrador de infraestructuras considere conveniente disponer de una protección adicional en determinados pasos a nivel existentes de clase P.

4. Los pasos a nivel particulares dispondrán de señalización horizontal y vertical en el lado de la carretera o camino, así como de las medidas de control de acceso establecidas en la autorización otorgada por los administradores de infraestructuras.

Artículo 53. Adecuación de los pasos a nivel a las clases de protección

1. Con objeto de dotar a cada paso de un nivel mínimo de seguridad para sus usuarios, que sea acorde con su uso y características físicas, los administradores de infraestructuras, los organismos titulares de las carreteras o caminos y las entidades locales afectadas, afrontarán progresivamente la adecuación de la protección de los pasos a nivel existentes a lo indicado en el Anexo VI del presente real decreto. Esto lo podrán llevar a cabo directamente o a través de convenios que en su caso pudieran celebrarse con dicha finalidad.

2. Además, a petición del organismo titular de la carretera o camino o del ayuntamiento en cuyo término municipal se encuentre el paso a nivel, se podrán instalar clases de protección superiores a la que corresponda en aplicación de este real decreto o itinerarios exclusivos para peatones, aunque su instalación no fuera exigible según lo establecido en el Anexo VI.

3. La entrada en servicio de cualquier sistema de protección que se instale en un paso a nivel, así como la modificación de un sistema existente, deberá ser autorizada por el administrador de infraestructuras. Al menos 15 días antes de dicha entrada en servicio el administrador de infraestructuras pondrá en conocimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, que:

a) Ha realizado el proceso de gestión del riesgo de la modificación del paso a nivel según los métodos comunes de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo.

b) Ha tomado las necesarias medidas de protección y mitigación de riesgos, en su caso. Las medidas de protección y mitigación derivadas de la evaluación del riesgo se recogerán en la autorización otorgada por el administrador de infraestructuras.

Artículo 54. Costes de los sistemas de protección de pasos a nivel

1. Los costes de la instalación o mejora de los sistemas de protección de los pasos a nivel se distribuirá de forma análoga a lo indicado en el artículo 56.2.

2. En los casos recogidos en el artículo 53.2, la diferencia de costes entre los equipamientos solicitados y los definidos en el Anexo VI, será sufragada íntegramente por el organismo solicitante.

3. Los gastos de conservación del equipamiento de protección del paso a nivel correrán a cargo del administrador de infraestructuras. Se exceptúan los relativos a la señalización vertical y horizontal de la carretera o camino, que correrán a cargo de su organismo titular.

4. Lo preceptuado en los apartados precedentes se entenderá sin perjuicio de poder aplicar otro régimen diferente cuando así resulte de los convenios o acuerdos que al efecto pudieran suscribir entre sí los organismos afectados o las entidades competentes, o cualesquiera otros interesados en la materia.

Artículo 55. Criterios de actuación

1. En ningún caso se podrán establecer circulaciones ferroviarias a velocidad igual o superior a 160 km/h por tramos en los que existan pasos a nivel, siendo necesario para ello que el administrador de infraestructuras los suprima previamente. También se deberán suprimir los pasos a nivel cuando se afronten actuaciones de duplicación de una vía única existente o actuaciones de mejora o incremento de la funcionalidad de una línea ferroviaria en las que se prevea un aumento sustancial del tráfico ferroviario. Se exceptúa el caso de la adecuación de líneas a la explotación tranviaria.

2. Cuando de las características de un paso a nivel se desprenda que su supresión resulta necesaria o conveniente, el administrador de infraestructuras, el organismo titular de la carretera o camino y las entidades locales afectadas, según lo permitan sus disponibilidades presupuestarias y conforme a los convenios que pudieran celebrarse, procederán a la supresión de dicho paso y, en su caso, a su sustitución por un cruce a distinto nivel.

3. Los administradores de infraestructuras podrán realizar la reordenación de pasos y de sus accesos, tanto de titularidad pública como particular, garantizando en este último caso el acceso a los predios afectados, mediante la concentración de pasos a nivel y, en su caso, la supresión de los que no resulten estrictamente imprescindibles.

4. El Ministerio de Fomento, en el marco de la estrategia indicativa definida en el artículo 5 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, podrá establecer criterios y directrices para acometer la mejora general de la seguridad de los pasos a nivel, mediante su eliminación, concentración o mejora de su sistema de protección. Asimismo, podrá establecer necesidades de actuación sobre determinados pasos a nivel específicos.

Para priorizar las actuaciones de mejora de la seguridad en los pasos a nivel, los administradores de infraestructuras seguirán los criterios y directrices incluidas, en su caso, en la referida estrategia indicativa. Tendrán en cuenta asimismo los posibles acuerdos de colaboración y cofinanciación de las actuaciones con otras administraciones, en especial con los ayuntamientos en cuyos términos municipales se sitúen los pasos a nivel o con las comunidades autónomas correspondientes.

5. La finalización de las obras destinadas a la eliminación de uno o varios pasos a nivel, ya sea mediante la construcción de un cruce a distinto nivel o mediante la reordenación de sus accesos, conllevará la clausura de todos los pasos a nivel afectados. El administrador de infraestructuras resolverá el cierre del paso a nivel, procederá a darlo de baja del inventario de pasos a nivel y se lo comunicará al Ministerio de Fomento y a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, a la que adjuntará el expediente con los antecedentes correspondientes.

Artículo 56. Costes de supresión y reordenación

1. En los casos previstos en el artículo 55.1, la supresión o reordenación de pasos a nivel será con cargo a los administradores de infraestructuras.

Cuando la actuación sea consecuencia de modificaciones o mejoras en la carretera o camino, el coste de las obras será asumido por el organismo titular del mismo.

2. Cuando las causas de la actuación sean diferentes a las definidas en el punto anterior, los costes de la actuación serán, con carácter general, sufragados de la forma siguiente:

a) Por cuenta de los organismos titulares de las carreteras o caminos, si el factor A o P es igual o superior a 160.

- b) Por cuenta de los administradores de infraestructuras, si el factor T es igual o superior a 6.
- c) Repartidos por mitades entre los referidos organismos o entidades interesadas, en caso de darse simultáneamente los dos supuestos anteriores.
- d) A cargo del organismo que promueva la actuación, cuando no se den ninguno de los tres supuestos anteriores.

3. Lo preceptuado en los apartados precedentes se entenderá sin perjuicio de poder aplicar otro régimen diferente cuando así resulte de los convenios o acuerdos que al efecto pudieran suscribir entre sí las administraciones, organismos o entidades competentes, o cualesquiera otros interesados en la materia.

Sección 4ª: Cruces entre andenes y de uso exclusivo del personal ferroviario o de los servicios de emergencia

Artículo 57. Consideraciones generales de los cruces entre andenes

1. Tienen la consideración de cruces entre andenes las intersecciones al mismo nivel entre un ferrocarril y los itinerarios expresamente dispuestos en estaciones y apeaderos para el acceso peatonal a los andenes.
2. No se consideran cruces entre andenes:
 - f) Los destinados al uso exclusivo del personal ferroviario o de los servicios de emergencia, definidos en el artículo 61.
 - g) Los situados en líneas o tramos con explotación tranviaria.
 - h) Los ubicados en estaciones o apeaderos sin uso comercial de viajeros. En este caso, deberán considerarse como cruces para el uso exclusivo del personal ferroviario o de los servicios de emergencia, tal como se definen en el artículo 61.

Artículo 58. Nuevos cruces entre andenes

1. Solo podrán realizarse nuevos cruces permanentes entre andenes en estaciones o apeaderos cuando se cumplan todas las condiciones siguientes:
 - a) La velocidad máxima de circulación de los trenes al paso por el cruce sea menor o igual que 40 km/h.
 - b) La distancia de visibilidad real en el cruce sea igual o superior a la distancia de visibilidad técnica, definida en el Anexo VII.
 - c) Tengan un tráfico de viajeros menor o igual que 1000 viajeros/día, de media anual, sumando los subidos y los bajados.
 - d) No estén situados en capitales de provincia.
2. En cualquier caso, y con carácter excepcional, los administradores de infraestructuras podrán establecer nuevos cruces provisionales entre andenes, por el tiempo estrictamente necesario, en los supuestos de averías o de realización de obras en los itinerarios habilitados específicamente para el cruce de los viajeros.
3. Los administradores de infraestructuras autorizarán formalmente la entrada en servicio de los nuevos cruces entre andenes, ya sean permanentes o provisionales, que establezcan. Para ello, al menos 15 días antes de dicha entrada en servicio, los administradores de infraestructuras deberán acreditar ante la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria que:
 - a) Han realizado el proceso de gestión del riesgo de la implantación del cruce entre andenes de acuerdo con el método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo.
 - b) Han tomado las necesarias medidas de protección y mitigación de riesgos, en su caso.

Las medidas de protección y mitigación derivadas de la evaluación del riesgo se recogerán en la autorización otorgada por el administrador de infraestructuras. Asimismo dicha autorización recogerá el periodo de vigencia/validez de la misma, ya sea con carácter permanente o limitado, en función del objetivo de la actuación prevista.

Artículo 59. **Supresión de cruces entre andenes**

1. No se autorizarán en ningún caso cruces entre andenes en tramos donde la velocidad máxima de circulación de los trenes al paso por el cruce sea igual o superior a 160 km/h.

2. Cuando existan cruces alternativos a distinto nivel que sean accesibles a personas con discapacidad o movilidad reducida, se eliminarán aquellos cruces entre andenes que no sean necesarios. Cuando sea imprescindible mantenerlos, deberán ser compatibles con la seguridad de los usuarios y de la circulación de los trenes.

3. Asimismo, los administradores de infraestructuras promoverán la sustitución de los cruces entre andenes por cruces a distinto nivel cuando debido a sus características (número medio de usuarios, número de circulaciones, riesgo existente, etc.) y por razones de seguridad, se considere aconsejable, o bien, cuando las instrucciones ferroviarias y demás normativa técnica así lo prescriban.

Artículo 60. **Equipamiento y clases de protección de los cruces entre andenes**

1. Los cruces entre andenes existentes a la entrada en vigor de este real decreto y los que pudieran establecerse en el futuro, deberán disponer de elementos de protección que garanticen la seguridad de los usuarios del cruce.

2. En el Anexo VII se definen las clases de protección mínimas a aplicar a los cruces entre andenes en función de sus características, junto con los equipamientos mínimos de protección asociados a cada clase.

Dicho anexo podrá modificarse mediante Orden del Ministerio de Fomento, a propuesta de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, cuando los avances técnicos, las modificaciones en la normativa de la Unión Europea o cualquier otra circunstancia que afecte a la seguridad lo aconsejen o lo hagan preciso.

3. Las características específicas del equipamiento asociado a cada clase de protección, el balizamiento, los cruces, sus rampas de acceso y los posibles criterios suplementarios para la implantación de dicho equipamiento, deberán cumplir con lo indicado en las instrucciones ferroviarias que desarrollen lo aquí establecido.

4. Las Instrucciones ferroviarias definirán el equipamiento que deben tener los cruces entre andenes cuando se realicen actuaciones en las líneas o estaciones de los que formen parte.

Artículo 61. **Cruces para uso exclusivo del personal ferroviario o de los servicios de emergencia**

1. Los cruces para uso exclusivo del personal ferroviario o de los servicios de emergencia deberán disponer de dispositivos que impidan su uso por personal ajeno a los mismos. Los criterios para su establecimiento y utilización por el citado personal ferroviario o de los servicios de emergencia estarán recogidos en los sistemas de gestión de la seguridad de los administradores de

infraestructuras. Cuando dichos cruces se encuentren situados en una estación o apeadero, no se considerarán cruces entre andenes.

2. No obstante, en los supuestos de averías o realización de obras en los itinerarios habilitados específicamente para el cruce de los viajeros, los cruces para uso exclusivo del personal ferroviario o de los servicios de emergencia podrán servir excepcionalmente y de forma transitoria para el cruce de los viajeros.

3. Los administradores de infraestructuras deberán mantener actualizado un catálogo de aquellos cruces a los que se refiere este artículo susceptibles de ser utilizados de forma excepcional por los viajeros y otros usuarios, incluyendo para cada uno de ellos las medidas de protección a aplicar durante dicho uso (señalización provisional, dotación de personal de vigilancia o acompañamiento, etc.).

Artículo 62. Inventario de cruces entre andenes y para uso exclusivo del personal ferroviario o de los servicios de emergencia

Los administradores de infraestructuras mantendrán un inventario de todos los cruces entre andenes, así como los cruces para uso exclusivo del personal ferroviario o de los servicios de emergencia, existentes en las estaciones o apeaderos que administren.

Dicho inventario incluirá, al menos, los siguientes datos de cada cruce:

- a) Ubicación.
- b) Clase de protección.
- c) Número medio diario de usuarios del cruce (P).
- d) Número medio diario de circulaciones ferroviarias (T).
- e) Momento de circulación peatonal (P x T).
- f) Número de vías atravesadas por el cruce (n).
- g) Velocidad máxima permitida del tren a la altura del cruce (V_m), en cada vía atravesada, en km/h.
- h) Distancia de visibilidad técnica (D_{tp}) y real (D_{rp}) del peatón, según se define en el Anexo VII.
- i) Datos de siniestralidad del cruce entre andenes.

Los administradores de infraestructuras revisarán bianualmente los datos estadísticos de P y T de cada cruce entre andenes, así como los datos de distancias de visibilidad técnica y real, por si fuera necesario modificar la clase de protección a aplicar.

CAPÍTULO VIII. CRUCES A DISTINTO NIVEL Y ESTRUCTURAS SOBRE LÍNEAS FÉRREAS

Artículo 63. Régimen de titularidad y mantenimiento de los elementos de los cruces.

1. En los cruces a distinto nivel existentes, los titulares de cada elemento de los mismos serán los responsables de su mantenimiento, sin perjuicio de los convenios o acuerdos que pudieran existir entre el administrador de la infraestructura, el titular de la carretera o camino, y en su caso el promotor del paso superior o inferior.

2. En los cruces a distinto nivel que se construyan, la titularidad de los distintos elementos y la responsabilidad de su mantenimiento serán las establecidas en los apartados siguientes, salvo que existan convenios o acuerdos entre el administrador de infraestructuras, el promotor de la construcción o modificación del paso y el titular de la carretera o camino que cruce el ferrocarril a distinto nivel, que establezca otra forma distinta.

- a) En el caso de pasos superiores:
 - i. Promotor de la construcción del paso superior o de su modificación: Estructura, estribos, aletas, terraplenes en los accesos, drenaje de la vía de comunicación, capas portantes y firme, alumbrado viario, barreras de contención de vehículos, barandillas para peatones, barreras para fauna y protección eléctrica de las estructuras y del alumbrado viario.
 - ii. Administrador de infraestructuras: Protección eléctrica de las personas, incluidos los cerramientos para este fin, y detectores de caída de objetos.

- b) En el caso de pasos inferiores:
 - i. Promotor de la construcción del paso inferior o de su modificación: Desmontes en los accesos, drenaje de la vía de comunicación, capas portantes y firme, alumbrado viario, barreras de contención de vehículos, barandillas para peatones y protección eléctrica de las personas.
 - ii. Administrador de infraestructuras: Estructura, estribos, aletas y protección eléctrica.

3. Para poder llevar a cabo correctamente su mantenimiento:

a) El promotor de la construcción del cruce a distinto nivel entregará previamente a su puesta en funcionamiento al administrador de infraestructuras y al titular de la vía de comunicación los documentos que definan la obra construida para que cada parte pueda elaborar y realizar su respectivo plan de mantenimiento.

b) Cada parte proporcionará el personal de vigilancia que estime necesario y los intervalos de corte o restricciones en la circulación compatibles con su explotación ordinaria, a la otra parte para la realización de las tareas de mantenimiento.

c) En cualquier caso primará sobre los demás aspectos la seguridad de las personas usuarias del ferrocarril y de la vía de comunicación.

4. Cuando el estado del cruce pueda ocasionar daños en la Red Ferroviaria de Interés General o suponer un peligro para la circulación, el administrador de infraestructuras lo pondrá en conocimiento de la entidad responsable del mantenimiento de los elementos afectados para que subsane los menoscabos que presenten.

En caso de urgencia o peligro inminente, tal circunstancia se pondrá en conocimiento del Delegado o Subdelegado del Gobierno para que adopte las medidas oportunas. Cuando el administrador de infraestructuras ferroviarias procediera, por instrucción de ellos, a la ejecución de las reparaciones necesarias, podrá repetir contra su responsable los costes de dicha actuación.

Artículo 64. Diseño y protección de los pasos superiores y estructuras sobre líneas ferroviarias

1. Los pasos superiores y cualquier estructura análoga que se proyecte deberán respetar el gálibo de la línea prescrito por las especificaciones técnicas de interoperabilidad y la instrucción ferroviaria que sea de aplicación.

2. Los pasos superiores y cualquier estructura análoga se proyectarán frente al impacto de vehículos ferroviarios, para que los paramentos de las pilas y otros soportes de los tableros soporten al menos las acciones horizontales definidas en la Instrucción vigente sobre las acciones a considerar en el proyecto de puentes de ferrocarril o norma que la sustituya, en los casos en que esta lo establezca.

3. Los pasos superiores de carreteras se diseñaran de acuerdo con la Instrucción vigente sobre las acciones a considerar en el proyecto de puentes de carretera o norma que la sustituya, si esta determina mayores exigencias que las que fueran de aplicación al resto de la vía pública o carretera.

Los pasos superiores de carreteras u otras vías aptas para el tránsito de vehículos que se construyan deberán disponer, al menos, de los sistemas de contención de vehículos que establezca la normativa de carreteras del Estado para el tipo de vía de los que formen parte.

4. El promotor del paso superior acreditará ante el administrador de infraestructuras que ha valorado y mitigado los riesgos conforme a los métodos comunes de seguridad, ante la caída de personas o vehículos a las vías del ferrocarril, debiendo instalar, al menos, detectores de caída de objetos en aquellos pasos superiores sobre líneas ferroviarias de tipos A, B1 y C1, definidas en el apartado 7 del artículo 97 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, y en todas aquellas otras líneas en que la velocidad máxima de las circulaciones ferroviarias en el lugar del paso superior sea igual o superior a 200 km/h.

Asimismo se instalarán detectores de caída de objetos en los pasos superiores existentes en líneas ferroviarias acondicionadas de los referidos tipos A, B1 y C1 y en todas aquellas otras líneas acondicionadas en que la velocidad máxima de las circulaciones ferroviarias en el lugar del paso superior sea igual o superior a 200 km/h.

Las líneas ferroviarias existentes cuya velocidad de circulación sea superior a 200 km/h deberán contar con detectores de caída de objetos, para lo cual los administradores de infraestructuras deberán planificar las actuaciones precisas, en los plazos que permita la disponibilidad presupuestaria.

5. Los pasos superiores de otros ferrocarriles sobre una vía ferroviaria se proyectarán de acuerdo con la Instrucción vigente sobre las acciones a considerar en el proyecto de puentes de ferrocarril o norma que la sustituya, si ésta determina mayores exigencias que las que fueran de aplicación al resto de la línea que discurra sobre el paso superior.

CAPÍTULO IX. PROTECCIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

Artículo 65. **Cerramientos**

1. Las líneas ferroviarias existentes de tipo A y B1, definidas en el apartado 7 del artículo 97 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, deberán tener instalado un cerramiento, a ambos lados de la vía, en todo su recorrido.

2. Las restantes líneas ferroviarias existentes deberán tener instalado un cerramiento, a ambos lados de la vía, cuando se encuentren situadas en suelo urbano.

La calificación de un suelo como urbano o urbanizable obligará a su propietario a disponer en las líneas ferroviarias que lo atraviesen, a su costa y con los condicionamientos técnicos que determine el administrador de infraestructuras, de un cerramiento cuando se realicen las actuaciones urbanísticas correspondientes a la nueva calificación. Con carácter excepcional, por las especiales características de la línea ferroviaria de que se trate el administrador de infraestructuras podrá ordenar la realización del citado cerramiento antes de que se inicie la actuación urbanística correspondiente.

3. Las nuevas líneas o tramos ferroviarios que se construyan deberán tener instalado un cerramiento, a ambos lados de la vía y en todo su recorrido. Las características de estos cerramientos quedarán definidas en la normativa técnica.

Lo establecido en este apartado no será de aplicación a las líneas, o tramos de las mismas, establecidas en el artículo 8.9 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre

Artículo 66. **Obras ruinosas**

En caso de que el administrador de infraestructuras ferroviarias detecte que una construcción, o parte de ella, próxima a una infraestructura ferroviaria pudiera ocasionar daños en la Red Ferroviaria de Interés General o suponer un peligro para la circulación, lo pondrá en conocimiento de la corporación local correspondiente a fin de que se declare su ruina y se ordene su demolición.

En caso de urgencia o peligro inminente, tal circunstancia se pondrá en conocimiento del Delegado o Subdelegado del Gobierno para que adopte las medidas oportunas. Cuando el administrador de la infraestructura ferroviaria procediera, por instrucción de ellos, a la demolición de la correspondiente construcción, podrá repetir contra su propietario los costes de dicha actuación

Artículo 67. **Obras y actividades ilegales**

La paralización de obras e instalaciones y la suspensión de usos prohibidos, no autorizados o que no se ajusten a las condiciones establecidas en las autorizaciones, se sujeta a lo dispuesto en el artículo 18 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre. En todo caso, se observarán las normas siguientes:

a) Los Delegados de Gobierno, a instancia del administrador de la infraestructura o de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, dispondrán la paralización de las obras o instalaciones y la suspensión de usos prohibidos, no autorizados o que no se ajusten a las condiciones establecidas en las autorizaciones. Asimismo, se podrá proceder al precinto de las obras o instalaciones afectadas. La paralización y el precinto, en su caso, serán notificados al interesado y tendrán el carácter de medidas cautelares, como trámite previo al expediente regulado en el artículo 18.2 de la Ley 38/, de 29 de septiembre.

b) La resolución de demolición prevista en el artículo 18.2 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre se notificará al interesado, que deberá cumplirla en el plazo de un mes desde su notificación. Si se incumpliera la obligación de demoler o se continuara ejercitando el uso no autorizado, el Delegado del Gobierno ordenará su ejecución forzosa, en sustitución del interesado y a su costa.

c) En el supuesto de regularización de las obras o instalaciones, el coste de adecuación a las debidas condiciones de seguridad, funcionalidad y estética, será a cargo del interesado.

CAPÍTULO X. REGÍMENES ESPECÍFICOS DE SEGURIDAD EN LA CIRCULACIÓN FERROVIARIA APLICABLES A SECCIONES DE LA RED FERROVIARIA DE INTERÉS GENERAL O A CIRCULACIONES QUE POR ELLA DISCURREN

Artículo 68. **Régimen específico de seguridad en la circulación ferroviaria en las infraestructuras de los puertos de interés general**

1. Los organismos públicos que administren puertos de interés general conectados a la Red Ferroviaria de Interés General ejercerán, respecto de las infraestructuras ferroviarias de cada puerto, las funciones propias del administrador de infraestructuras ferroviarias que le atribuye la Ley 38/2015, de 29 de septiembre.

En particular, las autoridades portuarias establecerán, respecto de los puertos de interés general y previo informe favorable de Puertos del Estado, las reglas para la explotación de la red ferroviaria existente en cada puerto, en cuanto no perturbe el adecuado funcionamiento del resto de la Red Ferroviaria de Interés General.

En el convenio entre la autoridad portuaria correspondiente, el administrador general de infraestructuras ferroviarias y Puertos del Estado al que se refiere el Artículo 39.3 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre se recogerán cualesquiera aspectos operativos de la red.

2. A las infraestructuras ferroviarias existentes en los puertos que no pertenezcan a la Red Ferroviaria de Interés General, pero que estén conectadas o se pretendan conectar con la red gestionada por el administrador general de infraestructuras ferroviarias, se aplicarán las reglas

acordadas por éste y la Autoridad Portuaria, que se podrán incorporar al convenio citado en el párrafo anterior.

La conexión de las infraestructuras ferroviarias de titularidad de una autoridad portuaria con otras redes que no formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General se regulará en un convenio entre los titulares de ambas redes, previo informe favorable de Puertos del Estado.

3. La responsabilidad de la seguridad operacional en la circulación ferroviaria sobre las infraestructuras ferroviarias a que se refiere el artículo 39.1 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre corresponde a las autoridades portuarias que las administran y a las entidades que presten servicios ferroviarios sobre ellas.

En aquellos puertos de interés general en cuyas zonas de servicio existan infraestructuras ferroviarias, las autoridades portuarias 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.

Dicho sistema de gestión de la seguridad será aprobado por la Autoridad Portuaria y deberá comunicarse a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, a través de Puertos del Estado, dentro de los dos meses siguientes a la fecha de celebración del convenio de conexión entre el administrador general de infraestructuras ferroviarias y la correspondiente autoridad portuaria.

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

4. Las determinaciones contenidas en el capítulo III del título II de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre en relación a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria no serán de aplicación en la zona de servicio de los puertos de titularidad estatal. Los terrenos de la zona de servicio ocupados por las líneas u otras infraestructuras ferroviarias y los destinados al servicio de las mismas tendrán la naturaleza de dominio público portuario. La zona de protección y el límite de edificación solo serán de aplicación a los terrenos colindantes con la zona de servicio del puerto cuando, por no superar la distancia a la línea ferroviaria establecida en dicha ley, resulte procedente.

Artículo 69. **Secciones fronterizas.**

1. Las infraestructuras ferroviarias de la Red Ferroviaria de Interés General situadas en las fronteras con Francia y Portugal incluidas en Anexo VIII tendrán la consideración de secciones fronterizas nacionales. Dichas secciones se identificarán como tales en el Catálogo de infraestructuras ferroviarias de la Red Ferroviaria de Interés General, con indicación de las estaciones que las limitan.

2. Los administradores de infraestructuras incluirán la relación de las secciones fronterizas en las declaraciones sobre la red, junto con información acerca de las particulares condiciones operativas bajo las que se rijan las circulaciones que tengan como origen o destino la estación que las limitan. Las citadas condiciones operativas deberán determinarse en coordinación con el administrador del tramo limítrofe del otro Estado.

3. Con objeto de facilitar el tráfico ferroviario transfronterizo, se habilita a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria para suscribir convenios con las autoridades nacionales de seguridad de Francia y Portugal, los cuales podrán incluir excepciones a la normativa aplicable al resto de la Red Ferroviaria de Interés General sobre el personal ferroviario, el material rodante, la circulación ferroviaria o los certificados de seguridad de las empresas ferroviarias, que serán de aplicación a las

circulaciones que tengan origen o destino en la estación de la Red Ferroviaria de Interés General que delimita la sección fronteriza.

4. En el caso de las infraestructuras transfronterizas, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria cooperará con las autoridades nacionales de seguridad competentes de Francia y Portugal a efectos de la expedición de las autorizaciones de seguridad y el desarrollo de sus actividades de supervisión.

5. Los certificados de seguridad únicos emitidos por las autoridades nacionales de seguridad de Francia y Portugal o la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, para circular por dichos países serán válidos en la Red Ferroviaria de Interés General desde la frontera hasta las primeras estaciones que limiten las secciones fronterizas nacionales, sin necesidad de ampliación del ámbito de operación si así se establece en los acuerdos definidos en el apartado 3 o, en su defecto, previa consulta de la empresa ferroviaria a las autoridades nacionales de seguridad caso por caso.

En este último supuesto, durante la consulta se deberá aportar la siguiente documentación:

a) copia del certificado de seguridad único, cuando el mismo hubiera sido emitido por las autoridades del país vecino

b) acreditación de conocimiento del personal con funciones relacionadas con la seguridad de los idiomas empleados en las secciones fronterizas según las normas de explotación acordadas entre los administradores de infraestructura

c) compromiso escrito del solicitante de cumplir con las condiciones operativas bajo las que se rijan las circulaciones en dicha sección fronteriza

d) acreditación de que el sistema de gestión de la seguridad de la empresa ferroviaria que sirvió de base para la emisión del certificado de seguridad vigente contempla las condiciones operativas particulares de la sección fronteriza

e) justificación documental de que los vehículos ferroviarios a utilizar son compatibles con la sección fronteriza.

Análogamente, en el caso de la consulta realizada a las autoridades nacionales por una empresa ferroviaria cuyo origen o destino sea la primera estación de Francia o Portugal, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria considerará que su certificado de seguridad emitido para la Red Ferroviaria de Interés General puede ser válido para la totalidad de la sección fronteriza, si en el proceso de emisión del mismo se acreditó el cumplimiento de las normas operativas de dicha sección.

6. Las autorizaciones de puesta en el mercado de vehículos emitidas por las autoridades nacionales de seguridad de Francia y Portugal o la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, para circular por dichos países serán válidas en la Red Ferroviaria de Interés General desde la frontera hasta las primeras estaciones que limiten con las secciones fronterizas nacionales, sin necesidad de ampliación del área de uso, si así se establece en los acuerdos referidos en el apartado 3 o, en su defecto, previa consulta del solicitante a las autoridades nacionales de seguridad caso por caso.

En este último supuesto, durante la consulta se deberá acreditar que el vehículo ferroviario es compatible con la sección fronteriza.

Análogamente, en el caso de la consulta realizada a las autoridades nacionales sobre el empleo de un vehículo hasta la primera estación de Francia o Portugal, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria considerará que su autorización de puesta en el mercado emitida para la Red Ferroviaria de Interés General puede ser válida, sin ampliación del área de uso, para la totalidad de la sección fronteriza, siempre que las características del tramo sean similares a las del resto de la RFIG.

Artículo 70. Tramos de conexión de la Red Ferroviaria de Interés General con otras redes de competencia no estatal

Las condiciones especiales o excepciones a la normativa aplicable al resto de la Red Ferroviaria de Interés General sobre el personal ferroviario, el material rodante, la circulación ferroviaria o los certificados de seguridad de las empresas ferroviarias, que sean de aplicación a las circulaciones sobre los tramos de conexión de la Red Ferroviaria de Interés General con otras redes ferroviarias de competencia no estatal, se fijarán en el acuerdo que suscriba el Estado con la correspondiente comunidad autónoma para fomentar y facilitar la interconexión entre las diferentes redes.

Artículo 71. Régimen aplicable a vehículos históricos circulando por la Red Ferroviaria de Interés General

1. Los vehículos ferroviarios históricos, en los que concurran las circunstancias establecidas en su definición de acuerdo con el artículo 3.80), deberán estar catalogados como tales para poder circular en la Red Ferroviaria de Interés General.

Excepcionalmente, podrán ser catalogados también como históricos aquellos otros vehículos ferroviarios que pese a no cumplir las condiciones antes aludidas, concurran determinadas circunstancias que acrediten su relevancia técnica o histórica, que deberán figurar debidamente fundamentadas y acreditadas en la resolución correspondiente.

2. Los servicios de transporte ferroviario efectuados con vehículos ferroviarios históricos se regirán en todo lo que les sea de aplicación por este real decreto siempre que no se vea afectado alguno de los elementos esenciales o característicos que dieron lugar a su catalogación como vehículo ferroviario histórico.

3. Los servicios ferroviarios que se presten con vehículos ferroviarios históricos, con o sin viajeros, cuyo fin último sea la realización de una actividad cultural y la conservación y difusión del patrimonio ferroviario, quedan excluidos del ámbito de aplicación de este real decreto y se regirán por su normativa específica. Se autoriza al Ministro de Fomento para que por orden, regule la prestación de estos servicios ferroviarios en lo relativo a sus condiciones de circulación, autorización, mantenimiento y modificación de los vehículos, régimen del personal y de las entidades que presten dichos servicios.

TÍTULO II. INTEROPERABILIDAD DEL SISTEMA FERROVIARIO

CAPÍTULO I. REQUISITOS ESENCIALES

Artículo 72. **Requisitos esenciales**

1. El sistema ferroviario, los subsistemas y los componentes de interoperabilidad, incluidos las interfaces, deberán cumplir los requisitos esenciales, reflejados en el Anexo X, que les correspondan.

2. Las especificaciones técnicas adicionales que se incluyan en los pliegos de prescripciones técnicas de los contratos y que sean necesarias para completar las especificaciones europeas o las demás normas vigentes, no deberán ser contrarias a los requisitos esenciales establecidos en el referido anexo.

CAPÍTULO II. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE INTEROPERABILIDAD Y NORMAS NACIONALES

Artículo 73. **Aplicación de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad y normas nacionales**

1. Los subsistemas fijos y los vehículos serán conformes con las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad y las normas nacionales vigentes en el momento de la solicitud de autorización para su entrada en servicio o de su puesta en el mercado, respectivamente sin perjuicio de la estrategia de aplicación de cada Especificación Técnica de Interoperabilidad.

La conformidad con las referidas Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad y normas nacionales por parte de los subsistemas fijos y de los vehículos deberán mantenerse de forma permanente mientras estén en uso.

2. El Ministerio de Fomento y la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrán adoptar, dentro de sus respectivas competencias, las decisiones que estimen necesarias con respecto a la circulación por la Red Ferroviaria de Interés General de vehículos ferroviarios no cubiertos por las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad.

Artículo 74. **Normas nacionales en el ámbito de interoperabilidad**

1. Las normas nacionales para el cumplimiento de los requisitos esenciales y, cuando proceda, los medios nacionales aceptables de conformidad, serán de aplicación en los siguientes casos:

a) si las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad no cubren, o no cubren totalmente, determinados aspectos de los requisitos esenciales, incluidos los puntos pendientes señalados como tales en un anexo de las mismas.

b) si se ha notificado la no aplicación de una o más Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad, o de partes de las mismas, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 82;

c) si el caso específico precisa la aplicación de normas técnicas no recogidas en la Especificación Técnica de Interoperabilidad pertinente;

d) normas nacionales empleadas para especificar sistemas existentes, limitadas al objetivo de evaluar la compatibilidad técnica del vehículo con la red;

e) redes y vehículos que no son objeto de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad;

f) como medida preventiva temporal de carácter urgente, en particular después de un accidente.

2. El Ministro de Fomento, a propuesta de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, podrá establecer nuevas normas nacionales en los siguientes casos:

- a) cuando una Especificación Técnica de Interoperabilidad no cumpla enteramente los requisitos esenciales;
- b) como medida preventiva de carácter urgente, en particular después de un accidente.

La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria enviará el proyecto de normas nacionales a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y a la Comisión Europea para su estudio antes de su aprobación de la norma proyectada en el ordenamiento jurídico nacional, así como la justificación de su introducción, cuando esté en un estado suficientemente desarrollado como para permitir a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y a la Comisión Europea llevar a cabo su examen de conformidad con la normativa comunitaria.

En caso de medidas preventivas urgentes, el Ministro de Fomento, a propuesta de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá adoptar y aplicar una nueva norma nacional de forma inmediata sin comunicación previa del proyecto a la Agencia Ferroviaria de la Unión europea y a la Comisión. Posteriormente, dicha norma se notificará de conformidad con la normativa comunitaria.

3. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria notificará a la Comisión y a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea las normas nacionales, así como los medios nacionales aceptables de conformidad. También notificará las normas existentes a dichas instituciones comunitarias en los casos siguientes:

- a) cada vez que se modifiquen dichas normas;
- b) cuando se presente, de conformidad con el artículo 82, una nueva solicitud de no aplicación de una ETI;
- c) cuando las normas nacionales sean redundantes tras la publicación o revisión de la ETI de que se trate.

La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria notificará el texto completo de las normas nacionales a través de los sistemas informáticos establecidos por normativa comunitaria, acompañándose justificación de la necesidad de aplicación de cada norma nacional para cumplir con algún requisito esencial que no esté aún regulado por la Especificación Técnica de Interoperabilidad pertinente.

No se notificarán las normas y limitaciones de naturaleza estrictamente local. En tales casos, se mencionarán dichas normas y limitaciones en el Registro de infraestructuras indicado en el artículo 117.

Las normas nacionales no notificadas de acuerdo con el presente artículo no serán de aplicación a los efectos de este real decreto.

4. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria publicará, en su página web, para cada subsistema, la lista de las normas nacionales aplicables, incluidas las relativas a las interfaces entre vehículos y redes y asimismo los criterios para la determinación de los organismos encargados de efectuar el procedimiento de verificación de dichas normas nacionales.

Las normas nacionales incluidas en la citada lista serán fácilmente accesibles, de dominio público y estarán formuladas en una terminología que todas las partes interesadas puedan comprender.

Artículo 75. **Instrucciones Ferroviarias**

1. El Ministro de Fomento, a propuesta de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, podrá aprobar Instrucciones Ferroviarias cuya finalidad será la de establecer normas nacionales previstas en el artículo 12 o refundir y modificar las normas nacionales existentes.

2. En la elaboración de dichas instrucciones se realizarán consultas a los agentes del sector, con participación de expertos cualificados en la materia procedentes de administradores de infraestructuras, empresas ferroviarias, fabricantes de material rodante ferroviario y componentes ferroviarios, empresas mantenedoras y demás entidades que operen en el sector ferroviario.

3. Las Instrucciones Ferroviarias podrán desarrollar, para cada subsistema o parte de subsistema, entre otros, los siguientes contenidos:

- a) Las exigencias derivadas de las normas nacionales.
- b) Los requisitos y pautas de mantenimiento precisas para conservar las características técnicas exigibles a lo largo de la vida útil del subsistema.
- c) Los procedimientos (módulos) de evaluación de la conformidad, idoneidad para el uso y verificación CE, que deben utilizarse en las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad adoptadas.
- d) Criterios para la determinación de los organismos de evaluación de la conformidad con dichas normas.
- e) instrucciones específicas en el caso de renovación o rehabilitación de subsistemas que ya han sido puestos en servicio.
- f) medios nacionales aceptables de conformidad.

4. Mediante las Instrucciones Ferroviarias se podrán regular otros requisitos o condiciones técnicas de los subsistemas fuera del objeto y ámbito de la normativa comunitaria.

CAPÍTULO III. COMPONENTES DE INTEROPERABILIDAD

Artículo 76. **Condiciones para la puesta en el mercado de los componentes de interoperabilidad**

1. Corresponde a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria la adopción de las medidas oportunas a fin de que los componentes de interoperabilidad recogidos en las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad:

- a) sólo se pongan en el mercado si permiten la interoperabilidad del sistema ferroviario de la Unión Europea, de conformidad con los requisitos esenciales;
- b) se utilicen en el ámbito para el que estén destinados y se instalen y mantengan adecuadamente.

Esto no obstaculizará la puesta en el mercado de dichos componentes para otras aplicaciones.

2. No se podrá prohibir, restringir ni dificultar en territorio español, la puesta en el mercado de componentes de interoperabilidad para su utilización en el sistema ferroviario de la Unión Europea cuando estos cumplan con lo dispuesto en la normativa comunitaria. En particular, no podrán exigirse verificaciones que ya se hayan efectuado en el marco del procedimiento que dé lugar a la declaración «CE» de conformidad o de idoneidad para el uso.

Artículo 77. **Conformidad o idoneidad para el uso**

1. Se considerará que un componente de interoperabilidad reúne los requisitos esenciales si cumple las condiciones establecidas en las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad correspondientes o en las especificaciones europeas correspondientes desarrolladas con objeto de cumplir dichas condiciones. En la declaración «CE» de conformidad o de idoneidad para el uso se certificará que los componentes de interoperabilidad han sido sometidos a los procedimientos establecidos en la Especificación Técnica de Interoperabilidad correspondiente destinados a evaluar la conformidad o la idoneidad para el uso.

2. Cuando una Especificación Técnica de Interoperabilidad así lo precise, la declaración «CE» se acompañará de:

a) un certificado, expedido por uno o varios organismos notificados, de la conformidad intrínseca de un componente de interoperabilidad, considerado aisladamente, con las especificaciones técnicas a las que debe ajustarse;

b) un certificado, expedido por uno o varios organismos notificados, de la idoneidad para el uso de un componente de interoperabilidad, considerado en su entorno ferroviario, en particular en caso de que se vean afectados requisitos funcionales.

3. La declaración «CE» estará fechada y firmada por el fabricante o su representante autorizado.

4. Por excepción, las piezas de repuesto de los subsistemas que estén ya en servicio cuando la Especificación Técnica de Interoperabilidad correspondiente entre en vigor, podrán ser instaladas en dichos subsistemas sin someterse a lo dispuesto en el apartado 1.

Artículo 78. **Procedimiento para la declaración «CE» de conformidad o idoneidad para el uso**

1. Para expedir la declaración «CE» de conformidad o idoneidad para el uso de un componente de interoperabilidad, el fabricante, o su representante autorizado, deberá aplicar las disposiciones previstas en las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad respectivas.

2. Cuando la Especificación Técnica de Interoperabilidad correspondiente lo requiera, la evaluación de la conformidad o idoneidad para el uso de un componente de interoperabilidad será tramitada por el organismo notificado ante el cual el fabricante, o su representante autorizado, haya presentado la solicitud de dicha evaluación.

3. Si los componentes de interoperabilidad son objeto de actos jurídicos de la Unión Europea relativos a otras materias, la declaración «CE» de conformidad o idoneidad para el uso indicará que dichos componentes de interoperabilidad cumplen también los requisitos de tales actos jurídicos.

4. Si tanto el fabricante como su representante autorizado incumplen las obligaciones señaladas en los apartados 1 y 3, estas incumbirán a toda persona que ponga en el mercado los componentes de interoperabilidad. A efectos del presente real decreto, las mismas obligaciones se aplicarán a cualquier persona que monte los componentes de interoperabilidad, o parte de los mismos, con origen distinto, o los fabrique para su propio uso.

5. Si la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria comprueba que se ha expedido indebidamente una declaración «CE», adoptará todas las medidas necesarias para que el componente de interoperabilidad no se ponga en el mercado. En ese caso, el fabricante, o su representante autorizado, tendrá la obligación de modificar el componente de interoperabilidad para que sea conforme, en las condiciones establecidas por la normativa vigente

Artículo 79. Incumplimiento de requisitos esenciales de los componentes de interoperabilidad

1. Si la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria constata que un componente de interoperabilidad provisto de declaración «CE» de conformidad o idoneidad para el uso, que ha sido puesto en el mercado y se utiliza para el fin al que está destinado, puede no cumplir con los requisitos esenciales, adoptará todas las medidas necesarias para restringir su ámbito de aplicación, para prohibir su uso o para retirarlo del mercado. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria informará inmediatamente a la Comisión, a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y a los órganos competentes de los otros Estados miembros de las medidas adoptadas e indicará las razones de su decisión, precisando, en particular, si la no conformidad se deriva de:

- a) el incumplimiento de los requisitos esenciales;
- b) una aplicación incorrecta de las especificaciones europeas en caso de que se invoque la aplicación de dichas especificaciones;
- c) una deficiencia de las especificaciones europeas.

2. Cuando la decisión a que se refiere el apartado 1 se derive de una deficiencia de las especificaciones europeas, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria lo pondrá en conocimiento de la Comisión y la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea conforme a lo previsto en la normativa comunitaria.

3. Cuando un componente de interoperabilidad provisto de declaración «CE» de conformidad o idoneidad para el uso incumpla los requisitos esenciales, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria adoptará las medidas pertinentes frente a cualquier entidad que haya expedido la declaración e informará de ello a la Comisión, a la Agencia Ferroviaria de Unión Europea y a los órganos competentes de los demás Estados miembros.

CAPÍTULO IV. SUBSISTEMAS

Artículo 80. Libre circulación de subsistemas

Sin perjuicio de lo dispuesto en los capítulos I y II del Título III, no se podrá prohibir, restringir o dificultar, la construcción, la entrada en servicio y la explotación de subsistemas de carácter estructural constitutivos del sistema ferroviario de la Unión Europea si estos cumplen los requisitos esenciales. En particular, no se exigirán verificaciones que ya se hayan efectuado:

- a) en el marco del procedimiento de expedición de la declaración «CE» de verificación definido en el artículo 86; o
- b) en otros Estados miembros, con el fin de comprobar el cumplimiento de requisitos idénticos en condiciones idénticas de funcionamiento.

Artículo 81. Conformidad con las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad y con las normas nacionales

Se considerarán conformes con los requisitos esenciales, los subsistemas de carácter estructural que, cuando proceda, estén provistos de la declaración «CE» de verificación, establecida con referencia a las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad, de acuerdo con el artículo 86 o de la declaración de verificación establecida con referencia a las normas nacionales que pudieran ser de aplicación o de ambas.

Artículo 82. Casos de no aplicación de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad

1. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, previa petición del solicitante, podrá permitir no aplicar una o varias Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad o partes de las mismas en los casos siguientes:

a) Con respecto a un proyecto de un nuevo subsistema o a una parte del mismo, así como también en el caso de la renovación o acondicionamiento de un subsistema existente o de una parte del mismo, que se encuentre en fase avanzada de desarrollo o que sea objeto de un contrato que ya esté en curso de ejecución en la fecha de aplicación de dichas Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad;

b) Cuando, como consecuencia de un accidente o de una catástrofe natural, las condiciones para el restablecimiento inmediato de la línea o tramo de la red no permitan, desde el punto de vista económico o técnico, la aplicación parcial o total de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad pertinentes, en cuyo caso, la no aplicación de una Especificación Técnica de Interoperabilidad estará limitada al periodo anterior al restablecimiento de la red;

c) Con respecto a todo proyecto relativo al acondicionamiento o la renovación de un subsistema existente o parte del mismo, cuando la aplicación de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad en cuestión comprometa la viabilidad económica del proyecto y/o la compatibilidad del sistema ferroviario de la Red Ferroviaria de Interés General, por ejemplo en relación con el gálibo, el ancho de vía o la distancia entre ejes de vías o la tensión eléctrica;

d) Con respecto a vehículos procedentes de terceros países o con destino a los mismos con un ancho de vía diferente del de la red ferroviaria principal de la Unión Europea;

e) con respecto a un proyecto de nuevo subsistema o a un proyecto de renovación o rehabilitación de un subsistema existente en España, cuando la Red Ferroviaria de Interés General se halle en un enclave distinto o esté aislada por el mar o separada a causa de condiciones geográficas especiales de la red ferroviaria del resto de la Unión Europea.

2. El solicitante deberá realizar la petición de no aplicación de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 84.

Artículo 83. Proyectos en fase avanzada de desarrollo o que sean objeto de un contrato en curso de ejecución en el momento de la publicación de una Especificación Técnica de Interoperabilidad

1. En un plazo máximo de 6 meses desde la publicación de una nueva Especificación Técnica de Interoperabilidad, los promotores de proyectos referidos en artículo 82.1.a) remitirán a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria una relación de los mismos, con una justificación de su estado de desarrollo.

2. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria remitirá una relación, con la información indicada en el punto anterior proporcionada por todos los solicitantes, a la Comisión Europea en el plazo de un año después de la entrada en vigor de la Especificación Técnica de Interoperabilidad correspondiente.

Artículo 84. Procedimiento para la solicitud de no aplicación de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad

1. En el caso de que, a juicio del solicitante, el subsistema pueda estar sujeto a casos de no aplicación de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad de acuerdo con lo establecido en los artículos 82 y 83 deberá comunicarlo a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria en el momento en que se tenga conocimiento de dicha excepción y solicitar la no aplicación de la correspondiente

Especificación Técnica de Interoperabilidad. Dicha solicitud deberá ser realizada de acuerdo a los artículos 106 y 122.

2. Sin perjuicio de la información que la Comisión Europea determine que debe incluirse en la petición el solicitante deberá presentar la siguiente información:

- a) Descripción de las partes del subsistema sujetas a la excepción.
- b) Justificación de que el subsistema se encuentra incurso en alguno de los supuestos en los que concurre una excepción de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 82.1. Dicha justificación debe incluir las principales razones de carácter técnico, económico, comercial, operativo y/o administrativo en los casos del artículo 82.1.c).
- c) Referencia precisa a las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad o parte de las mismas, respecto a las que se solicita la excepción.
- d) Relación de normas alternativas que serán aplicadas en sustitución de la Especificación Técnica de Interoperabilidad que pretende ser exceptuada y procedimiento y organismo encargado de su verificación.
- e) Las solicitudes realizadas en virtud del artículo 82.1.a) deberán ser identificadas en el listado realizado de acuerdo al artículo 83.1.
- f) Propuesta de medidas para fomentar la interoperabilidad final del proyecto y el cumplimiento progresivo de la correspondiente Especificación Técnica de Interoperabilidad.

4. Para los casos referenciados en el artículo 82.1.a), la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria resolverá en un plazo de cuatro meses desde la fecha de la recepción completa de la documentación que acompañe la solicitud de no aplicación, y lo comunicará al solicitante. En caso de aceptación de la solicitud de no aplicación, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria comunicará a la Comisión Europea su decisión de no aplicar una o varias Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad o partes de ellas y remitirá la documentación justificativa de la misma.

5. Para los casos referenciados en el artículo 82.1.b) la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria comunicará a la Comisión Europea su decisión de no aplicar una o varias Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad o partes de ellas.

6. Para los casos referenciados en el artículo 82.1.c), d) y e) la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria comunicará al solicitante la aceptación o rechazo a trámite de la solicitud de no aplicación en un plazo de cuatro meses desde la fecha de la recepción completa de la documentación. En caso de aceptación a trámite, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria remitirá a la Comisión Europea dicha solicitud para su decisión.

7. Mientras se produce la decisión de la Comisión Europea, se podrán aplicar sin más demora las disposiciones alternativas a que se refiere los apartados anteriores.

8. En los casos en que la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea vaya a ser la entidad que expida la autorización de vehículos a los que se refiere el artículo 122.2.a), el solicitante remitirá el expediente a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea de conformidad con lo previsto en la normativa comunitaria.

9. Las resoluciones de la AESF serán siempre motivadas y ponen fin a la vía administrativa. Contra las mismas se podrá interponer recurso potestativo de reposición, en el plazo de un mes, o acudir directamente a la vía jurisdiccional contencioso administrativa.

Artículo 85. **Procedimiento para la solicitud de disconformidad con las normas nacionales**

1. En el caso de que, a juicio del solicitante, el subsistema pudiera estar sujeto a disconformidades con las normas nacionales, este deberá comunicarlo a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria en el momento en que tenga conocimiento de dicha disconformidad y solicitar la no aplicación de la misma. Dicha comunicación deberá ser realizada de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 107 al 122, ambos inclusive.

2. El solicitante deberá incluir en la comunicación la siguiente información:

- a) Descripción de las partes del subsistema sujetas a la no conformidad.
- b) Informe justificativo de la no conformidad.
- c) Requisitos y métodos alternativos de evaluación de tal forma que garanticen el cumplimiento de los requisitos esenciales.
- d) Organismo de evaluación que realizará la verificación de las normas alternativas para el cumplimiento de los requisitos esenciales.

3. A la vista de esta documentación, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria comunicará al solicitante la aceptación o denegación de la no conformidad en un plazo máximo de cuatro meses, una vez remitida toda la documentación recogida en el apartado anterior.

Las resoluciones de la AESF serán siempre motivadas y ponen fin a la vía administrativa. Contra las mismas se podrá interponer recurso potestativo de reposición, en el plazo de un mes, o acudir directamente a la vía jurisdiccional contencioso administrativa.

Artículo 86. **Procedimiento para expedir la declaración «CE» de verificación**

1. Para expedir la declaración «CE» de verificación necesaria para la puesta en el mercado y la entrada en servicio a que se refieren los capítulos I y II del Título III, el solicitante pedirá al organismo u organismos de evaluación de la conformidad que haya elegido a esos efectos, que aplique el procedimiento de verificación «CE» establecido en el Anexo XI.

2. El solicitante establecerá la declaración «CE» de verificación de un subsistema y declarará, bajo su exclusiva responsabilidad, que el subsistema en cuestión ha sido objeto de los correspondientes procedimientos de verificación y que cumple los requisitos del Derecho de la Unión Europea aplicable y las normas nacionales de aplicación. La declaración «CE» de verificación y los documentos que la acompañen irán debidamente fechados y firmados por el solicitante.

3. La función del organismo notificado encargado de la verificación «CE» de un subsistema comenzará en la fase de diseño del proyecto y abarcará todo el período de construcción hasta la fase de aceptación, antes de la puesta del subsistema en el mercado o en servicio. De acuerdo con la Especificación Técnica de Interoperabilidad pertinente, también englobará la verificación de las interfaces del subsistema en cuestión con respecto al sistema en el que vaya a integrarse.

4. El solicitante será responsable de la elaboración del expediente técnico que debe acompañar la declaración «CE» de verificación. Dicho expediente técnico contendrá toda la documentación necesaria relativa a las características del subsistema y, en su caso, todos los elementos que prueben la conformidad de los componentes de interoperabilidad. Asimismo contendrá todos los elementos relativos a las condiciones y límites de utilización y a las instrucciones de conservación, de vigilancia continua o periódica, de ajuste y de mantenimiento.

5. En el caso de renovación o rehabilitación de un subsistema que resulte en una modificación del expediente técnico y que afecte a la validez de los procedimientos de verificación ya realizados, el solicitante evaluará la necesidad de una nueva declaración «CE» de verificación.

6. El organismo notificado podrá expedir verificaciones de declaración intermedias para cubrir determinadas fases del procedimiento de verificación o partes del subsistema.

7. Si lo permite la Especificación Técnica de Interoperabilidad aplicable, el organismo notificado podrá expedir certificados de verificación de uno o varios subsistemas o de determinadas partes de dichos subsistemas.

8. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria designará los organismos encargados de llevar a cabo el procedimiento de verificación respecto de las normas nacionales. A ese respecto, los organismos designados se encargarán de las tareas necesarias para ello. Sin perjuicio del artículo 90, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá designar a un órgano notificado; en ese caso todo el proceso podrá ser llevado a cabo por un único organismo de evaluación de la conformidad.

Artículo 87. Incumplimiento de requisitos esenciales de los subsistemas

1. Cuando la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria compruebe que un subsistema de carácter estructural, provisto de la declaración «CE» de verificación acompañada del expediente técnico, no cumple plenamente lo dispuesto en este real decreto y, en particular, los requisitos esenciales, podrá solicitar que se lleven a cabo verificaciones complementarias.

2. En este caso la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria informará inmediatamente a la Comisión Europea de las verificaciones complementarias solicitadas, exponiendo las razones que las justifiquen, a efectos de lo previsto en la normativa comunitaria.

3. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria precisará si el incumplimiento pleno de este real decreto resulta de:

- a) el incumplimiento de requisitos esenciales o de una Especificación Técnica de Interoperabilidad, o de una mala aplicación de la misma.
- b) una deficiencia de una Especificación Técnica de Interoperabilidad.

Artículo 88. Presunción de conformidad

Se presupondrá que los componentes de interoperabilidad y los subsistemas que están conformes con normas armonizadas o con partes de las mismas, y cuya referencia ha sido publicada en el Diario Oficial de la Unión Europea, lo están con los requisitos esenciales que son objeto de dichas normas o de partes de las mismas.

CAPÍTULO V. ORGANISMOS DE EVALUACIÓN DE LA CONFORMIDAD

Artículo 89. Autoridad notificadora

1. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria será la autoridad notificadora de los organismos de evaluación de la conformidad. Dicha Agencia será la responsable de establecer y aplicar los procedimientos necesarios para la evaluación, notificación y seguimiento de los organismos de evaluación de la conformidad, incluido el cumplimiento de las obligaciones en caso de subcontratación o delegación de las funciones por parte de los organismos notificados conforme en lo dispuesto en el artículo 94.

2. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria notificará a la Comisión Europea y a los demás Estados miembros los organismos autorizados para realizar las tareas de evaluación de la conformidad previstas en los artículos 78.2 y 86. También comunicará a la Comisión Europea y a los demás Estados miembros los organismos designados a que se refiere el artículo 86.8.

3. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria informará a la Comisión Europea de los procedimientos que utilizará para la evaluación, notificación y seguimiento de los organismos de evaluación de la conformidad y de los cambios que introduzca en dichos procedimientos.

4. La evaluación y el seguimiento contemplados en el apartado 1 será realizada por ENAC como organismo nacional de acreditación a tenor del Reglamento (CE) nº 765/2008, de 9 de julio de 2008. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria asumirá la plena responsabilidad de las tareas realizadas por el mismo.

5. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria como autoridad notificadora:

- a) evitará todo conflicto de intereses con los organismos de evaluación de la conformidad;
- b) se organizará y gestionará de manera que se preserve la objetividad e imparcialidad de sus actividades;
- c) se organizará de forma que toda decisión relativa a la notificación del organismo de evaluación de la conformidad sea adoptada por personas competentes distintas de las que llevaron a cabo la evaluación;
- d) no ofrecerá ni ejercerá ninguna actividad que efectúen los organismos de evaluación de la conformidad ni servicios de consultoría de carácter comercial o competitivo;
- e) preservará la confidencialidad de la información obtenida;
- f) dispondrá de suficiente personal competente para efectuar adecuadamente sus tareas como autoridad notificadora.

Artículo 90. **Organismos de evaluación de la conformidad**

1. A efectos de la notificación, los organismos de evaluación de la conformidad deberán cumplir los requisitos establecidos en los apartados 2 a 7 del presente artículo y en los artículos 91 y 92. Los organismos de evaluación de la conformidad establecidos en España, estarán constituidos de conformidad con el Derecho nacional español y en consecuencia tendrán personalidad jurídica y patrimonio propio, salvedad del supuesto de los organismos internos acreditados a que se refiere el artículo 95.

2. Los organismos de evaluación de la conformidad deberán ser capaz de llevar a cabo todas las tareas de evaluación de la conformidad que le sean asignadas de acuerdo con lo dispuesto en las correspondientes Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad y para las que haya sido notificado, independientemente de que las tareas las realice el propio organismo o se realicen en su nombre y bajo su responsabilidad.

En todo momento, para cada procedimiento de evaluación de la conformidad y para cada tipo o categoría de producto para los que haya sido notificado, el organismo de evaluación de la conformidad dispondrá:

- a) del personal necesario con conocimientos técnicos y experiencia suficiente y adecuada para realizar las tareas de evaluación de la conformidad;
- b) de las correspondientes descripciones de los procedimientos con arreglo a los cuales deba efectuarse la evaluación de la conformidad, garantizando la transparencia y la capacidad de aplicar dichos procedimientos. Estará dotado de políticas y procedimientos adecuados que permitan distinguir entre las tareas que realiza como organismo de evaluación de la conformidad notificado y sus demás actividades;

c) de los procedimientos oportunos para llevar a cabo sus actividades teniendo debidamente en cuenta el tamaño de las empresas, el ámbito de actividad en el que operan, su estructura, el grado de complejidad de la tecnología del producto en cuestión y el carácter masivo o en serie del proceso de producción.

Dispondrá de los medios necesarios para realizar adecuadamente las tareas técnicas y administrativas relacionadas con las actividades de evaluación de la conformidad y tendrá acceso a todo el material y los medios necesarios.

3. Los organismos de evaluación de la conformidad suscribirán un seguro de responsabilidad civil de conformidad con la legislación vigente.

4. El personal del organismo de evaluación de la conformidad deberá observar secreto profesional acerca de toda la información recabada en el marco de sus tareas, con arreglo a lo dispuesto en la Especificación Técnica de Interoperabilidad de aplicación o en cualquier disposición legal aplicable al respecto, salvo en relación con las autoridades competentes. Se protegerán los derechos de propiedad.

5. Los organismos de evaluación de la conformidad participarán en las actividades de normalización y en las actividades del grupo de coordinación de los organismos de evaluación de la conformidad notificados establecido con arreglo al derecho comunitario, o se asegurarán de que su personal de evaluación esté informado al respecto, y aplicarán a modo de directrices generales las decisiones y los documentos administrativos que resulten de los trabajos del mencionado grupo.

6. Los organismos de evaluación de la conformidad que hayan sido notificados en relación con los subsistemas de control-mando y señalización en las vías y/o de control-mando y señalización a bordo participarán en las actividades del grupo del ERTMS mencionado en el artículo 29 del Reglamento (UE) 2016/796, de 11 de mayo de 2016 o se asegurarán de que su personal de evaluación esté informado al respecto. Seguirán las directrices derivadas de los trabajos de dicho grupo. En caso de que su aplicación les parezca inadecuada o imposible, presentarán sus observaciones al grupo del ERTMS para que se debatan, de modo que las directrices sean objeto de una mejora continua.

Artículo 91. Imparcialidad de los organismos de evaluación de la conformidad

1. El organismo de evaluación de la conformidad será independiente de la organización o del fabricante del producto que evalúa.

Se podrá considerar que un organismo perteneciente a una asociación empresarial o una federación profesional que represente a empresas que participan en el diseño, la fabricación, el suministro, el montaje, el uso o el mantenimiento de los productos que evalúa cumple este requisito de independencia a condición de que se demuestre su independencia y la ausencia de conflicto de intereses.

2. Deberá cumplirse en todo momento el requisito de la imparcialidad tanto de parte del organismo de evaluación de la conformidad, como de los miembros de la alta dirección del mismo y de su personal de evaluación.

3. El organismo de evaluación de la conformidad, sus máximos directivos y el personal responsable de la realización de las tareas de evaluación de la conformidad en ningún caso podrán ser el diseñador, el fabricante, el proveedor, el instalador, el comprador, el dueño, el usuario, el encargado del mantenimiento de los productos que deben evaluarse ni el representante autorizado de ninguno de ellos. Ello no será óbice para que se utilicen los productos evaluados necesarios para las actividades del organismo notificado o para que se utilicen dichos productos a efectos personales.

4. El organismo de evaluación de la conformidad, sus máximos directivos y el personal responsable de la realización de las tareas de evaluación de la conformidad no podrán intervenir directamente en el diseño, la fabricación o construcción, la comercialización, la instalación, el uso o el mantenimiento de estos productos, ni representarán a las partes que participan en estas actividades. Asimismo, no podrán realizar ninguna actividad que pueda entrar en conflicto con su independencia de criterio o su integridad en relación con las actividades de evaluación de la conformidad para las que han sido designados. Esta prohibición se aplicará, en particular, a los servicios de consultoría.

5. El organismo de evaluación de la conformidad se asegurará de que las actividades de sus filiales o subcontratistas no afectan a la confidencialidad, objetividad o imparcialidad de sus actividades de evaluación de la conformidad.

6. El organismo de evaluación de la conformidad y su personal llevarán a cabo las actividades de evaluación de la conformidad con el máximo nivel de integridad profesional y la competencia técnica exigida en el ámbito específico, y estarán libres de cualquier presión o incentivo, especialmente de índole financiera, que pudiera influir en su apreciación o en el resultado de sus actividades de evaluación de la conformidad, en particular por parte de personas o grupos de personas que tengan algún interés en los resultados de estas actividades.

Artículo 92. Personal de los organismos de evaluación de la conformidad

1. El personal responsable de la realización de las tareas de evaluación de la conformidad deberá poseer:

- a) una buena formación técnica y profesional para realizar todas las actividades de evaluación de la conformidad para las que ha sido notificado;
- b) un conocimiento adecuado a cerca de los requisitos de las evaluaciones que efectúa y la autoridad necesaria para efectuarlas;
- c) un conocimiento y una comprensión adecuados de los requisitos esenciales, de las normas armonizadas aplicables y de las disposiciones aplicables del Derecho de la Unión Europea y español;
- d) la aptitud necesaria para elaborar los certificados, actas e informes necesarios en los que se reflejen los controles efectuados.

2. La remuneración de los máximos directivos y del personal de evaluación de un organismo de evaluación de la conformidad no podrá depender en ningún caso del número de evaluaciones que efectúe ni de los resultados de dichas evaluaciones.

Artículo 93. Presunción de conformidad de los organismos de evaluación de la conformidad

Si un organismo de evaluación de la conformidad demuestra que cumple los criterios establecidos en las normas armonizadas pertinentes o en partes de las mismas cuyas referencias se hayan publicado en el Diario Oficial de la Unión Europea, se presumirá que cumple los requisitos establecidos en los artículos 90 a 92, ambos inclusive, en la medida en que las normas armonizadas aplicables incluyan estos requisitos.

Artículo 94. Subcontrataciones y filiales de los organismos notificados

1. Cuando un organismo notificado subcontrate tareas específicas relacionadas con la evaluación de la conformidad o recurra a una filial, se asegurará de que el subcontratista o la filial cumplen los requisitos establecidos en los artículos 90 a 92, ambos inclusive, e informará de ello a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

2. Los organismos notificados asumirán la plena responsabilidad de las tareas realizadas por los subcontratistas o las filiales, con independencia de donde tengan su sede.

3. Las actividades de los organismos notificados sólo podrán subcontratarse o delegarse en una filial, previo consentimiento del cliente.

4. Los organismos notificados mantendrán a disposición de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria los documentos sobre la evaluación de las cualificaciones del subcontratista o de la filial, así como el trabajo que estos realicen con arreglo a la Especificación Técnica de Interoperabilidad respectiva.

Artículo 95. **Organismos internos acreditados**

1. Los solicitantes podrán recurrir a un organismo interno acreditado, para que lleve a cabo actividades de evaluación de la conformidad a efectos de la aplicación de los procedimientos indicados en los módulos A1, A2, C1 o C2 que figuran en el anexo II de la Decisión nº 768/2008/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, sobre un marco común para la comercialización de los productos y por la que se deroga la Decisión 93/465/CEE del Consejo y en los módulos CA1 y CA2, que figuran en el anexo I de la Decisión 2010/713/UE, de 9 de noviembre de 2010, sobre los módulos para los procedimientos de evaluación de la conformidad, idoneidad para el uso y verificación «CE» que deben utilizarse en las especificaciones técnicas de interoperabilidad adoptadas en virtud de la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo. Dicho organismo constituirá una parte separada e identificable del solicitante de que se trate y no participará en el diseño, la producción, el suministro, la instalación, el uso o el mantenimiento de los productos que haya de evaluar.

2. El organismo interno acreditado deberá cumplir los requisitos siguientes:

- a) estará acreditado de conformidad con el Reglamento (CE) nº 765/2008, de 9 de julio de 2008;
- b) el organismo y su personal estarán organizados, dentro de la empresa de la que formen parte, de manera identificable y utilizarán métodos de información que garanticen su imparcialidad, y lo demostrarán al organismo nacional de acreditación;
- c) el organismo y su personal no serán responsables del diseño, la fabricación, el suministro, la instalación, la utilización o el mantenimiento de los productos que evalúen, ni ejercerán ninguna actividad que pudiera ser incompatible con su independencia de juicio y su integridad en relación con sus actividades de evaluación;
- d) el organismo prestará sus servicios únicamente a la empresa de la que forme parte.

3. Los organismos internos acreditados no se notificarán a la Comisión Europea ni a los demás Estados miembros, pero la información relativa a su acreditación será puesta a disposición de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, previa solicitud de esta última, por las empresas de las que dichos organismos forman parte o por ENAC

Artículo 96. **Solicitud de notificación**

Los organismos de evaluación de la conformidad presentarán una solicitud de notificación a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

La solicitud irá acompañada de una descripción de las actividades de evaluación de la conformidad, del módulo o módulos de evaluación de la conformidad y producto o productos para los cuales el organismo se considere competente, así como de un certificado de acreditación conforme a la norma UNE-EN ISO/IEC 17065 expedido por ENAC o por otro organismo nacional de acreditación que se haya sometido con éxito al sistema de evaluación por pares previsto en el Reglamento (CE) nº 765/2008, de 9 de julio de 2008, y que incluyan en su ámbito de acreditación la norma correspondiente, en la que se declare que el organismo de evaluación de la conformidad cumple los requisitos establecidos en los artículos 90 a 92, ambos inclusive.

Artículo 97. **Procedimiento de notificación**

1. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria solo notificará aquellos organismos de evaluación de la conformidad que cumplan los requisitos establecidos en los artículos 90 a 92, ambos inclusive. Esta notificación se realizará a la Comisión Europea y a los demás Estados miembros mediante el sistema de notificación electrónica desarrollado y gestionado por la Comisión Europea.

2. La notificación incluirá información detallada de las actividades de evaluación de la conformidad, el módulo o módulos de evaluación de la conformidad, el producto o productos objeto de la evaluación y el certificado de acreditación correspondiente.

3. El organismo en cuestión solo podrá realizar las actividades de un organismo notificado si la Comisión Europea y los demás Estados miembros no formulan ninguna objeción en el plazo de dos semanas tras la notificación en caso de que se utilice un certificado de acreditación..

4. La Comisión Europea y los demás Estados miembros serán informados de todas las modificaciones posteriores a la notificación.

Artículo 98. **Cambios en las notificaciones**

1. Si la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria comprueba o es informado de que un organismo notificado ha dejado de cumplir los requisitos establecidos en los artículos 90 a 92, ambos inclusive o no está cumpliendo sus obligaciones, le restringirá, suspenderá o retirará la notificación, en función de la gravedad del incumplimiento de tales requisitos u obligaciones. Informará de ello inmediatamente a la Comisión Europea y a los demás Estados miembros.

2. En caso de retirada, restricción o suspensión de la notificación o si el organismo notificado ha cesado su actividad, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria adoptará las medidas oportunas para que los expedientes de dicho organismo sean tratados por otro organismo notificado o se pongan a disposición de ésta cuando así lo solicite.

Artículo 99. **Impugnación de la competencia de organismos notificados**

La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria facilitará a la Comisión Europea, a petición de esta, toda la información en que se fundamente la notificación o el mantenimiento de la competencia del organismo notificado en cuestión.

Artículo 100. **Obligaciones operativas de los organismos notificados**

1. Los organismos notificados realizarán evaluaciones de la conformidad siguiendo los procedimientos de evaluación de la conformidad establecidos en la Especificación Técnica de Interoperabilidad respectiva.

2. Las evaluaciones de la conformidad se llevarán a cabo de manera proporcionada, evitando cargas innecesarias para los agentes económicos. Los organismos notificados tendrán en cuenta, al llevar a cabo sus actividades, el tamaño de las empresas, el sector en el que operan, su estructura, el grado de complejidad de la tecnología del producto en cuestión y el carácter masivo o en serie del proceso de producción.

3. Si un organismo notificado comprueba que el fabricante no cumple los requisitos establecidos en la Especificación Técnica de Interoperabilidad pertinente o las normas armonizadas o las especificaciones técnicas correspondientes, instará al fabricante a adoptar las medidas correctoras oportunas y no expedirá el certificado de conformidad.

4. Si en el transcurso del seguimiento de la conformidad consecutivo a la expedición del certificado, un organismo notificado constata que un producto ya no se ajusta a la Especificación Técnica de Interoperabilidad aplicable o a las normas armonizadas o a las especificaciones técnicas correspondientes, instará al fabricante a adoptar las medidas correctoras adecuadas y, si es necesario, suspenderá o retirará su certificado.

5. Si no se adoptan medidas correctoras o estas no surten el efecto perseguido, el organismo notificado restringirá, suspenderá o retirará cualquier certificado, según el caso.

Artículo 101. Obligación de los organismos notificados de proporcionar información

1. Los organismos notificados por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria informarán a esta:

- a) de cualquier denegación, restricción, suspensión o retirada de certificados;
- b) de cualquier circunstancia que afecte al ámbito y a las condiciones de notificación;
- c) de cualquier solicitud de información que hayan recibido de las autoridades de supervisión del mercado en relación con las actividades de evaluación de la conformidad;
- d) de las actividades de evaluación de la conformidad realizadas dentro del ámbito de su notificación y de cualquier otra actividad realizada, con inclusión de la subcontratación y las actividades transfronterizas, previa solicitud.

Además informarán a otras autoridades nacionales de seguridad competentes de Estados miembros afectados, de cualquier denegación, restricción, suspensión o retirada de certificados.

2. Los organismos notificados proporcionarán a los demás organismos notificados que realicen actividades de evaluación de la conformidad similares y que evalúen los mismos productos, información pertinente sobre cuestiones relacionadas con resultados negativos y, previa solicitud, con resultados positivos de la evaluación de la conformidad.

3. Los organismos notificados proporcionarán a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria los certificados «CE» de verificación de subsistemas, los certificados «CE» de conformidad de los componentes de interoperabilidad y los certificados CE de idoneidad para el uso de los componentes de interoperabilidad.

Artículo 102. Coordinación de los organismos notificados

Los organismos notificados deberán participar en el trabajo del grupo sectorial de organismos notificados de ámbito comunitario establecido por la Comisión Europea, directamente o por medio de representantes designados.

Artículo 103. Organismos designados

1. Tendrán la consideración de organismos designados para efectuar el procedimiento de verificación del cumplimiento de las normas nacionales notificadas, aquellos organismos que así lo soliciten a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y que estén previamente acreditados por la Entidad Nacional de Acreditación (ENAC) conforme a la norma UNE-EN ISO/IEC 17065 o por otro organismo nacional de acreditación que se haya sometido con éxito al sistema de evaluación por

pares previsto en el Reglamento (CE) nº 765/2008, de 9 de julio de 2008, y que incluyan en su ámbito de acreditación la norma correspondiente.

2. Los requisitos relativos a los organismos de evaluación de la conformidad establecidos en los artículos 90 a 94, ambos inclusive, también se aplicarán a los organismos designados en virtud del artículo 86.8, excepto:

a) en lo que respecta a las competencias exigidas a su personal en virtud del artículo 92, apartado 1, letra c), en cuyo caso se exigirá que el organismo designado tenga una comprensión y un conocimiento adecuados de la legislación nacional;

b) en lo que respecta a los documentos que deben conservarse a disposición de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria en virtud del artículo 94, apartado 4, en cuyo caso se exigirá que el organismo designado incluya los documentos relativos a los trabajos realizados por filiales o subcontratistas de acuerdo con las normas nacionales que resulten de aplicación.

3. La solicitud de designación y el procedimiento de designación se realizará conforme a los artículos 96 y 97.

4. Las obligaciones operativas establecidas en el artículo 100 también se aplicarán a los organismos designados en virtud del artículo 86.8, con la diferencia de que esas obligaciones se referirán a normas nacionales en lugar de Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad.

5. La obligación de información establecida en el artículo 101.1, también se aplicará a los organismos designados, que en consecuencia informarán a todos los Estados miembros de la Unión Europea.

TÍTULO III. AUTORIZACIONES DE SUBSISTEMAS, LÍNEAS Y VEHÍCULOS

CAPÍTULO I. SUBSISTEMAS FIJOS Y LINEAS

Sección 1ª. Disposiciones generales

Artículo 104. **Régimen general**

1. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria será la autoridad competente para otorgar las autorizaciones para la entrada en servicio de los subsistemas estructurales fijos y para la puesta en servicio de líneas ferroviarias, de sus tramos y de las estaciones de transporte de viajeros o terminales de transporte de mercancías pertenecientes a la Red Ferroviaria de Interés General.

2. En la autorización para la entrada en servicio de los subsistemas o la puesta en servicio de líneas podrán establecerse condiciones de uso y restricciones, en particular en cuanto a las condiciones para iniciar o restablecer el servicio ferroviario una vez se produzca la conexión con el resto de la Red Ferroviaria de Interés General.

Artículo 105. **Autorización de entrada en servicio de subsistemas estructurales fijos**

1. Los subsistemas estructurales fijos solo entrarán en servicio si son concebidos, construidos e instalados de modo que se cumplan los requisitos esenciales definidos en el Anexo X, se integren de manera conjunta en el sistema ferroviario y previa obtención de la autorización de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria a la vista de la demostración por el solicitante del cumplimiento de los citados requisitos.

La función de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria en la autorización de entrada en servicio de subsistemas estructurales fijos será comprobar que la documentación presentada para la autorización está completa, es pertinente y coherente y se circunscribe al ámbito de sus competencias.

2. Los subsistemas fijos deberán ser conformes con las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad y las normas nacionales vigentes en el momento de la solicitud de autorización de entrada en servicio de acuerdo con el artículo 73, sin perjuicio de los casos de no aplicación establecidos en el artículo 82. Dicha conformidad deberá mantenerse de forma permanente durante el uso de cada subsistema.

3. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria proporcionará gratuitamente una guía orientativa, a través de su página web, que expondrá y precisará los requisitos que deben reunirse y los documentos que deben acompañarse para la obtención de las autorizaciones de entrada en servicio de los subsistemas.

Sección 2ª. Procedimiento de autorización de entrada en servicio de subsistemas estructurales fijos

Artículo 106. Fases del procedimiento de autorización de entrada en servicio de subsistemas estructurales fijos

El procedimiento de obtención de la autorización de entrada en servicio de un subsistema estructural fijo se compone de las siguientes fases:

- a. Comunicación previa a la Agencia de Seguridad Ferroviaria;
- b. Puesta en conocimiento a la Agencia de Seguridad Ferroviaria de los proyectos antes de su aprobación;
- c. Evaluación del subsistema tras su construcción y previa a su entrada en servicio;
- d. Solicitud de autorización de entrada en servicio del subsistema estructural fijo.

Artículo 107. Comunicación previa a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria

1. Cuando se inicie una actuación que prevea el diseño o construcción de uno o varios subsistemas estructurales fijos, el solicitante habrá de comunicarlo previamente a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, siempre con anterioridad a la aprobación del proyecto de construcción. Esta comunicación previa también será aplicable a la modificación de subsistemas existentes.

2. Esta comunicación previa tiene por objeto que la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria disponga, con la antelación necesaria, de información suficiente para:

- a) Resolver en los casos que procedan sobre la necesidad de autorización de entrada en servicio del o de los subsistemas
- b) Determinar las eventuales acciones de supervisión durante el diseño, fabricación y construcción del o de los subsistemas.

3. La comunicación previa irá acompañada de la siguiente información, desglosada para cada uno de los subsistemas objeto de autorización:

- a) Descripción de la actuación, incluyendo los subsistemas concernidos y una identificación de la línea y/o tramos afectados para cada uno de los subsistemas, posibles afecciones a otras líneas o instalaciones y fases de ejecución, si estas se conocen en el momento de elaborar la comunicación.
- b) Características técnicas preliminares del subsistema o subsistemas de acuerdo al Anexo X;

- c) Normativa vigente a la que está sujeto cada subsistema para cubrir los requisitos esenciales;
- d) Posibles excepciones en la aplicación de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad y/o disconformidades con las normas nacionales, si fuesen conocidas en el momento de elaboración de la comunicación, en cuyo caso, se adjuntará también la documentación indicada en los artículos 84 y 85,
- e) Soluciones innovadoras que, en su caso, vayan a ser desarrolladas e implementadas;
- f) Programación estimada de la actuación,..
- g) Organismo notificado y/o designado que llevará a cabo el proceso de verificación del subsistema, cuando proceda, si es conocido en el momento de la comunicación
- h) Organismo encargado de realizar la evaluación independiente de seguridad de acuerdo con el método común de seguridad vigente para la evaluación y valoración del riesgo, cuando proceda, si es conocido en el momento de la comunicación.
- i) En proyectos con afección al ERTMS, información sobre las previsiones de realización del trámite del artículo 112.

4. En caso de modificación de subsistemas, la comunicación previa incluirá adicionalmente:

- a) Informe sobre la afección al nivel global de seguridad del subsistema de que se trate por las obras previstas.
- b) Análisis de las exigencias de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad aplicables en relación a la necesidad de una nueva autorización de entrada en servicio.
- c) Informe sobre la eventual modificación de los valores de los parámetros sobre los cuales ya se hubiese concedido la autorización.

5. Si en el curso del desarrollo de la actuación, tanto en fase de proyecto como de fabricación u obra, se producen cambios que afecten a la información que acompañó a la comunicación previa, total o parcialmente, o son conocidos aspectos no incluidos en la misma, deberá remitirse una actualización de dicha comunicación, en la que se hagan constar los cambios efectuados.

De igual forma se procederá si las características de alguno de los subsistemas que componen la actuación no es conocida en el momento de la comunicación previa inicial.

6. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá realizar un seguimiento del proceso de diseño del subsistema. Para ello el solicitante pondrá a su disposición toda la información que ésta le requiera para comprobar la compatibilidad técnica y la integración segura del subsistema o subsistemas.

7 La resolución de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, cuando proceda, sobre la comunicación previa supondrá la consideración de que un proyecto se encuentra en avanzado estado de desarrollo para los subsistemas que estén incluidos en ella.

Artículo 108. Puesta en conocimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria de proyectos antes de su aprobación

A los efectos de dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 6.1 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, deberá ponerse en conocimiento de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria antes de la aprobación de los proyectos la siguiente documentación:

- a) Informe resumen o separata del proyecto con los aspectos relevantes del o de los subsistemas indicando, entre otros:

- Características técnicas del subsistema o subsistemas, y condiciones nominales de funcionamiento de los mismos.
- Normativa de aplicación;
- Cumplimiento de las especificaciones funcionales y técnicas de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad y normas nacionales de aplicación;
- Excepciones en el cumplimiento de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad o normas nacionales, en su caso;
- Soluciones innovadoras, en su caso;
- Restricciones de uso, en su caso.

b) Referencia al expediente de la comunicación previa de la actuación de la que forma parte el proyecto.

c) Evidencias de que se han llevado a cabo los procesos necesarios que permitan que las actuaciones del proyecto se integren en el proceso de verificación y de gestión de riesgos de la actuación global a la que pertenece. Para ello, se aportarán:

- 1) Declaraciones de verificación intermedias de los subsistemas en la fase de diseño
- 2) Evidencia de la aplicación en esta fase, a las partes que resulten pertinentes, del método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo.

Artículo 109. Evaluación del subsistema tras su construcción y previa a su entrada en servicio.

1. El solicitante, previamente a la solicitud de autorización de entrada en servicio del subsistema, deberá haberlo sometido al proceso de evaluación definido en el artículo 86.

Además para la verificación de los subsistemas estructurales fijos se seguirán los módulos de verificación específicos definidos en las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad e Instrucciones Ferroviarias. Igualmente el solicitante deberá tener en cuenta lo establecido en el método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo, en aquellos casos que sea de aplicación, y en particular para realizar la demostración de la integración segura del subsistema.

Asimismo, el solicitante deberá someter a evaluación los requisitos que pudieran estar establecidos para el subsistema en cualquier otra normativa vigente que le sea aplicable.

2. En caso de que durante el proceso de evaluación surja la necesidad de solicitar una excepción o disconformidad debido a que se produzca una no conformidad con las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad o con las normas nacionales que sean de aplicación, el solicitante seguirá los procedimientos establecidos en los artículos 84 y 85, según el caso, del presente Real Decreto.

3. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá realizar un seguimiento del proceso de evaluación del subsistema. Para ello el solicitante deberá poner a su disposición toda la información que ésta le requiera.

Artículo 110. Acondicionamiento o renovación de subsistemas estructurales fijos

1. En caso de acondicionamiento o renovación de subsistemas existentes, el solicitante deberá formular una comunicación previa de acuerdo con lo establecido en el artículo 107. En el plazo de un mes a partir de la recepción de la solicitud, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria comunicará a este que el expediente está completo o le pedirá información complementaria, para cuya entrega se fijará un plazo razonable.

2. Si la solicitud se refiere a proyectos del ERTMS en vía, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria en estrecha cooperación con la Agencia, examinará expedientela documentación y resolverá sobre la necesidad de una nueva autorización de entrada en servicio de acuerdo con los siguientes criterios:

- a) cuando el nivel global de seguridad del subsistema de que se trate pueda verse afectado por las obras previstas;
- b) cuando así lo exijan las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad aplicables;
- c) cuando así lo exijan los planes nacionales de ejecución instaurados por los Estados miembros,
- o
- d) cuando se hayan modificado los valores de los parámetros sobre la base de los cuales ya se hubiera concedido la autorización.

3. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria resolverá como máximo dentro de los cuatro meses siguientes a la fecha de la recepción de la documentación completa que acompaña a la solicitud, sobre la necesidad o no de nueva autorización de entrada en servicio del subsistema.

La resolución de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá diferenciar, en cuanto a la necesidad de una nueva autorización, entre los distintos subsistemas afectados y, en su caso, entre las distintas fases de la actuación. En caso de que la AESF resuelva que es precisa una nueva autorización para alguno de los subsistemas y/o fases, se seguirá el procedimiento general establecido en la Sección 2ª de este capítulo a partir de la comunicación previa presentada.

Las resoluciones de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria serán siempre motivadas y ponen fin a la vía administrativa. Contra las mismas se podrá interponer recurso potestativo de reposición, en el plazo de un mes, o acudir directamente a la vía jurisdiccional contencioso administrativa

Artículo 111. Solicitud de autorización de entrada en servicio del subsistema estructural fijo

1. Una vez realizadas las fases anteriores, el solicitante, remitirá a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria la solicitud de entrada en servicio del subsistema o subsistemas acompañada de la siguiente documentación:

- a) Informe resumen con los aspectos relevantes para la autorización de entrada en servicio del subsistema, indicando, entre otros:
 - Características técnicas del subsistema y definición de las condiciones nominales de utilización;
 - Normativa de aplicación;
 - Cumplimiento de las especificaciones funcionales y técnicas de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad y Normas Nacionales de aplicación;
 - Excepciones, en su caso;
 - Soluciones innovadores, en su caso;
 - Descripción del proceso de evaluación;
 - Restricciones de uso, en su caso.
- b) Declaraciones «CE» de verificación de acuerdo con lo establecido en el Anexo XI;
- c) La compatibilidad técnica del subsistema con el sistema en que se integra, comprobada a partir de las ETI, las normas nacionales y los registros pertinentes;
- d) La integración segura del subsistema, establecida sobre la base de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad, las normas nacionales y los métodos comunes de seguridad. En todo

caso se incluirá el informe del organismo evaluador de seguridad acreditativo de la integración segura del subsistema. Este informe será realizado teniendo en cuenta las evaluaciones independientes de seguridad en fase de proyecto realizadas de acuerdo al método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo;

e) En el caso de subsistemas de control-mando y señalización en las vías que utilicen equipamiento del ETCS y/o del GSM-R, la decisión positiva de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea de conformidad con el artículo 112; y en el caso de un cambio en las disposiciones del proyecto del pliego de condiciones o en la descripción de las soluciones técnicas previstas posteriores a la decisión positiva, la conformidad con el resultado del procedimiento a que se hace referencia en el artículo 30 del Reglamento (UE) 2016/796, de 11 de mayo de 2016.

j) Informe de adecuación de las obras a la normativa técnica aplicable.

f) Certificado del cumplimiento del plan de pruebas establecido por el administrador de la infraestructura o acordado por el solicitante y aquél

2. En el plazo de un mes a partir de la recepción de la solicitud, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria comunicará al solicitante que el expediente está completo o le pedirá información complementaria pertinente, para cuya entrega cual fijará un plazo razonable.

La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria verificará la integridad, pertinencia y coherencia de la documentación presentada. Asimismo, en el caso de equipamiento ERTMS en vía, verificará la conformidad con la decisión positiva de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea referida en la letra e del apartado 1.

3. Tras dicha verificación, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria resolverá, como máximo dentro de los cuatro meses siguientes a la fecha de la recepción de la documentación completa que acompaña a la solicitud, la autorización de entrada en servicio del subsistema, que hará referencia a sus características técnicas, incluidas las condiciones y límites de utilización documentadas en las declaración «CE» de verificación, y podrá incluir el periodo de validez de la autorización, o comunicará la no autorización de la entrada en servicio del subsistema

4. Las resoluciones de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria serán siempre motivadas y ponen fin a la vía administrativa. Contra las mismas se podrá interponer recurso potestativo de reposición, en el plazo de un mes, o acudir directamente a la vía jurisdiccional contencioso administrativa.

Artículo 112. Aplicación armonizada del ERTMS

1. En el caso de subsistemas de control-mando y señalización en vía que utilicen ETCS y/o GSM-R, y a fin de velar por la aplicación armonizada del ERTMS y de la interoperabilidad a escala de la Unión Europea, antes de realizar las licitaciones correspondientes del ERTMS en vía el solicitante remitirá una solicitud de aprobación a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea. La solicitud relativa a proyectos individuales del ERTMS, a combinaciones de proyectos, a una línea, a un grupo de líneas o a una red, se acompañará de un expediente que incluya:

- a) el proyecto del pliego de condiciones o la descripción de las soluciones técnicas previstas;
- b) documentos justificativos de las condiciones necesarias para la compatibilidad técnica y operativa del subsistema con los vehículos que van a operar en las redes correspondientes;
- c) documentos justificativos de que las soluciones técnicas previstas cumplen las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad pertinentes;
- d) cualquier otro documento importante, como dictámenes de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, declaraciones de verificación o certificados de conformidad.

2. Dicha solicitud y la información acerca de todas las solicitudes, las etapas de los procedimientos correspondientes y sus resultados, así como, en su caso, las peticiones y las decisiones de la Sala de Recurso, se presentarán a través de la ventanilla única comunitaria. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá emitir un dictamen sobre la solicitud de aprobación, destinado al solicitante antes de que presente la solicitud, o a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea después de que la haya presentado.

3. En caso de que se modifique el proyecto del pliego de condiciones o la descripción de las soluciones técnicas previstas con posterioridad a la decisión positiva, el solicitante informará sin dilación a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria a través de la citada ventanilla única. En dicho caso, se aplicará el artículo 30, apartado 2, del Reglamento (UE) 2016/796, de 11 de mayo de 2016.

Artículo 113. Funcionamiento de subsistemas estructurales fijos en condiciones no nominales

1. Sin perjuicio de obtener la autorización de entrada en servicio en condiciones nominales a la que se refieren los artículos 105 y 110, el administrador de infraestructuras podrá poner en funcionamiento con circulaciones ferroviarias comerciales y carácter temporal, uno o varios subsistemas estructurales fijos o parte de ellos en condiciones no nominales en las fases intermedias de su proceso de fabricación o construcción, cuando así sea necesario para llevarlos a cabo.

A estos efectos, el solicitante preparará un expediente técnico, que contendrá, al menos:

- a) Justificación de la necesidad de la actuación incluso su definición de fases intermedias, ámbito geográfico y la duración prevista.
- b) Desarrollo de estas fases intermedias, parámetros y características cuya conformidad ha sido evaluada antes del funcionamiento temporal de los subsistemas, así como los valores de los mismos que los garanticen y las pruebas realizadas para su evaluación.
- c) Proceso de gestión del riesgo, realizado de acuerdo con el método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo, que incluya expresamente estas fases intermedias, las medidas de seguridad, las restricciones y condiciones de uso resultantes de aquel, que deberán ser aceptados por el administrador de infraestructuras y las empresas ferroviarias concernidas.
- d) Conformidad de las empresas ferroviarias implicadas para circular por la línea, tramo o instalación afectada y acreditación de que han llevado a cabo las actividades formativas necesarias.

El Sistema de Gestión de Seguridad del administrador de infraestructuras establecerá la forma en que debe realizarse este proceso.

2. Las actuaciones a las que se refieren el apartado anterior deberán ser comunicadas a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria en el plazo máximo de quince días desde su adopción y siempre antes de la solicitud de entrada en servicio de los subsistemas en condiciones nominales. El expediente acreditativo del cumplimiento de estas condiciones estará a disposición de la misma para el eventual ejercicio por parte de esta de su competencia de supervisión durante la fabricación o construcción de subsistemas.

Artículo 114. Autorización de elementos o componentes que no sean de interoperabilidad.

1. El Ministerio de Fomento a propuesta de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá establecer el régimen de autorización para el uso de elementos o componentes que no sean de interoperabilidad producidos industrialmente y que realicen funciones relacionadas con la seguridad.

2. En tanto no se establece el régimen de autorización mencionado en el apartado anterior los administradores de infraestructura regularan la forma en que se autorizará el uso y las pruebas de estos elementos y componentes.

Sección 3ª. Procedimiento de autorización de entrada en servicio de líneas, tramos, estaciones y terminales

Artículo 115. Procedimiento de autorización de puesta en servicio de nuevas líneas, tramos, estaciones y terminales.

1. La puesta en servicio de nuevas líneas, tramos, estaciones y terminales que requieran de autorización conforme a lo dispuesto en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, deberá tramitarse de forma conjunta con la de entrada en servicio de los subsistemas que formen parte de éstas y que requieran de autorización.

2. Para la autorización de puesta en servicio de nuevas líneas, tramos, estaciones y terminales deberá presentarse una solicitud, junto a la de entrada en servicio de los subsistemas, que incluya, adicionalmente la siguiente documentación:

- a) Informe de adecuación del conjunto de las obras a la normativa técnica aplicable,
- b) Documentación acreditativa del cumplimiento de la ejecución del plan de pruebas que establezca el solicitante o el administrador de infraestructuras ferroviarias de común acuerdo con aquel;
- d) Acreditación por el administrador de la infraestructura de la aplicación del método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo en lo relativo a la interacción entre los subsistemas que componen la línea (o tramo de ésta), estación o terminal, y a la integración de esta en el sistema ferroviario existente, en condiciones nominales o degradadas. Se acompañará de los documentos que hayan servido de base para su elaboración, a excepción de los que formen parte del expediente de autorización de entrada en servicio de los subsistemas que la componen.
- e) En aquellos casos de modificación de líneas, tramos, estaciones y terminales existentes en los que se resuelva que es necesaria una nueva autorización se incluirá también en la documentación una descripción del cambio de las condiciones de explotación

3. En el plazo de un mes a partir de la recepción de la solicitud, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria comunicará al solicitante que el expediente está completo o le pedirá información complementaria, para cuya entrega fijará un plazo razonable.

4. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria resolverá, si procede, como máximo dentro de los cuatro meses siguientes a la fecha de recepción completa de la documentación que acompaña a la solicitud, la autorización de puesta en servicio de la línea y de entrada en servicio de los subsistemas, que podrá incluir condiciones o restricciones de uso de la línea y/o subsistemas fijos que la integran. Asimismo se podrá establecer el periodo de validez de la autorización. Ambas autorizaciones, puesta

en servicio de la línea y entrada en servicio de los subsistemas se realizarán de forma conjunta. En el mismo plazo la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria comunicará la no autorización de puesta en servicio, cuando proceda.

La resolución de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria que deberá ser motivada pondrá fin a la vía administrativa y contra la misma se podrá interponer recurso potestativo de reposición en el plazo de un mes, o acudir a la vía jurisdiccional contencioso-administrativa.

Artículo 116. Procedimiento de autorización de puesta en servicio de modificación de líneas, tramos, estaciones y terminales existentes

1. Sin perjuicio de lo que la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria pueda decidir en cada caso de conformidad con el artículo 110, en relación a los subsistemas, y de lo que se establezca a través de las Instrucciones Ferroviarias u otras disposiciones, en el caso de modificación de líneas existentes será necesaria una nueva autorización de puesta en servicio de la línea o tramos de las mismas, estaciones o terminales, al menos en los siguientes supuestos:

- a) modificación sustancial del trazado de un trayecto o parte de éste;
- b) adición de una o más vías en una línea o tramo;
- c) y, en general, modificaciones que hayan requerido de la aprobación de un estudio informativo.

2. No será necesaria una nueva autorización de puesta en servicio en los siguientes casos de modificación de líneas existentes:

a) Instalación de nuevos subsistemas de electrificación o control-mando y señalización. En este caso deberá procederse, de acuerdo con lo contemplado en la Sección II, para la autorización de entrada en servicio de los nuevos subsistemas.

b) Acondicionamiento o renovación de los subsistemas preexistentes, salvo en aquellos supuestos en los que la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria decida, de conformidad con el artículo 110, que requieren una nueva autorización de entrada en servicio.

3. A los efectos de resolver sobre la necesidad de una nueva autorización, el solicitante remitirá a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria la documentación indicada en el artículo 107 para la Comunicación Previa, y además la necesaria para verificar el cumplimiento de lo indicado en los apartados 1 y 2 del presente artículo.

4. En base a los anteriores criterios, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, en un plazo de cuatro meses a partir de la recepción de toda la información pertinente, tomará una decisión en cuanto a la necesidad de una nueva autorización de puesta en servicio de la modificación de la línea, tramo, estación o terminal existente, de forma conjunta con la relativa a necesidad de una nueva autorización de entrada en servicio de los subsistemas afectados a la que se refiere el artículo 111.

La resolución de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria que deberá ser motivada pondrá fin a la vía administrativa y contra la misma se podrá interponer recurso potestativo de reposición en el plazo de un mes, o acudir a la vía jurisdiccional contencioso-administrativa.

4. En caso de que la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria resuelva que es precisa una nueva autorización de puesta en servicio, se seguirá el procedimiento general establecido en el artículo 116.

Artículo 117. Registro de infraestructura

1. La entidad o entidades a cargo de la creación y mantenimiento del registro de infraestructura serán designadas por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, quien deberá informar de ello a la Comisión Europea en un plazo no superior a tres meses desde la fecha de designación.

2. Estas entidades enviarán a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea un informe del progreso en la implementación del registro de la infraestructura tres meses después de la fecha de su designación y en lo sucesivo cada cuatro meses.

3. El registro de infraestructura contendrá, para cada subsistema o parte del subsistema de que se trate, los valores de los parámetros de red de cada subsistema o parte de subsistema pertinente establecidos en las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad pertinentes. Las entidades encargadas de su mantenimiento publicarán y actualizarán, conforme se produzcan modificaciones, dichos valores.

4. Los valores de los parámetros recogidos en el registro de infraestructura se utilizarán, en combinación con los recogidos en la autorización de puesta en el mercado de vehículos, para comprobar la compatibilidad técnica entre vehículo y red.

5. El registro de infraestructura podrá establecer condiciones para el uso de instalaciones fijas y otras limitaciones.

6. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria garantizará la publicación de dicho registro de infraestructuras y velará por que se mantenga actualizado y conforme a las especificaciones comunes para dicha clase de registros aprobadas por la Comisión.

7. Por resolución del Director de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria se establecerá el contenido y las directrices para la elaboración y mantenimiento del citado registro, así como los protocolos y frecuencias de comunicación de los datos a la citada Agencia.

Artículo 118. Supervisión de subsistemas estructurales fijos

1. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá supervisar los subsistemas estructurales fijos que integran el sistema ferroviario en cualquier momento, con objeto de comprobar que se explotan y mantienen de conformidad con los requisitos esenciales exigidos, con las disposiciones de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad aplicables y con la normativa española correspondiente.

2. Las actuaciones de supervisión mencionadas en este artículo formarán parte de las actividades de supervisión de los sistemas de gestión de la seguridad de los administradores de infraestructuras ferroviarias, tras la emisión de sus autorizaciones de seguridad.

3. Además, tras la puesta en servicio de estos subsistemas, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria efectuará tales comprobaciones con ocasión de la expedición y supervisión de las autorizaciones de seguridad. A tal efecto, se utilizarán los regímenes de evaluación y comprobación previstos en las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad estructurales y funcionales de que se trate.

Artículo 119. **Suspensión y revocación de la autorización de puesta en servicio de subsistemas estructurales fijos**

1. Si en el ejercicio de sus competencias, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria tuviera conocimiento de que un subsistema estructural fijo ha dejado de cumplir los requisitos esenciales en virtud de los cuales fue concedida su autorización de entrada en servicio, suspenderá dicha autorización y pondrá en conocimiento de la situación al responsable del subsistema, comunicándole las causas y razones de la suspensión, indicándole el plazo máximo en el que deberá adoptar las medidas pertinentes para subsanar las deficiencias detectadas a fin de que, una vez comprobada su adopción, pueda levantarse la citada suspensión.

2. El interesado dispondrá de un plazo de quince días, a contar desde la fecha en que se le notifique la propuesta de suspensión, para formular las alegaciones que estime pertinentes. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria dictará resolución motivada dentro del plazo de un mes a contar a partir de la terminación del plazo anterior y lo comunicará a las partes interesadas. Transcurrido dicho plazo sin que se hubiera notificado la resolución de suspensión se producirá la caducidad del procedimiento, quedando sin efecto la suspensión.

3. En el caso de que la subsanación no se produzca en el plazo establecido en la resolución de suspensión, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria procederá, mediante la correspondiente resolución, a revocar la autorización de entrada en servicio del subsistema. Todo ello sin perjuicio, en su caso, del inicio de actuaciones en relación con la autorización de seguridad del administrador de infraestructuras ferroviarias que se pudieran derivar como consecuencia del incumplimiento de las condiciones exigibles en materia de explotación o mantenimiento.

4. La resolución de revocación será inmediatamente ejecutiva. Toda revocación se comunicará a todos los posibles interesados y se inscribirá en los registros oportunos.

5. La resolución de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria que deberá ser motivada pone fin a la vía administrativa y contra la misma se podrá interponer recurso potestativo de reposición en el plazo de un mes, o acudir directamente a la vía jurisdiccional contencioso-administrativa.

6. La revocación de la autorización de entrada en servicio 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.

CAPÍTULO II. SUBSISTEMAS MOVILES Y VEHÍCULOS

Sección 1ª. Disposiciones generales

Artículo 120. **Régimen general**

Los vehículos que vayan a circular por la Red Ferroviaria de Interés General precisarán de:

- a) la puesta en el mercado de sus subsistemas móviles de acuerdo con el artículo 121.
- b) una autorización de puesta en el mercado del vehículo expedida por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria o por la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, conforme a lo establecido en la normativa comunitaria.
- c) las comprobaciones antes de su utilización conforme al artículo 133.

- d) la inscripción en el registro nacional de vehículos, conforme a lo establecido en el artículo 132.

Artículo 121. Puesta en el mercado de subsistemas móviles

1. Los subsistemas móviles solo podrán ponerse en el mercado, por parte del solicitante correspondiente, si son diseñados, construidos e instalados de modo que se cumplan los requisitos esenciales.

2. El solicitante deberá asegurarse, en particular, de que se haya facilitado la declaración de verificación pertinente relativa a estos subsistemas móviles, expedida sobre la base del correspondiente procedimiento «CE» de verificación y haciendo referencia a éste.

Artículo 122. Autorización de puesta en el mercado de vehículos

1. En la solicitud de autorización de puesta en el mercado de un vehículo, el solicitante deberá especificar el área de uso del mismo. La solicitud incluirá pruebas de que se ha comprobado la compatibilidad técnica entre el vehículo y la red del área de uso.

2. La autorización de puesta en el mercado de vehículos será expedida por:

- a) La Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, respecto de los vehículos cuya área de uso se encuentre en varios Estados miembros de la Unión Europea.
- b) La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria o la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea indistintamente, a decisión del solicitante, respecto a los vehículos cuya área de uso esté comprendida íntegramente en la Red Ferroviaria de Interés General.

3. Las autorizaciones de puesta en el mercado de vehículos serán emitidas conforme a lo establecido en el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/545 de la Comisión, de 4 de abril de 2018, por el que se establecen las disposiciones prácticas relativas a la autorización de vehículos ferroviarios y al proceso de autorización de tipo de vehículos ferroviarios con arreglo a la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo.

4. Toda autorización de puesta en el mercado de vehículos deberá estar respaldada por una autorización de tipo de vehículo. Si la solicitud de autorización de puesta en mercado de un vehículo no cuenta con un tipo registrado en el Registro europeo de tipos autorizados de vehículos, se deberá expedir adicionalmente la autorización de tipo de vehículo con la misma área de uso. Una vez concedida la autorización de tipo de vehículo, se registrará al solicitante como titular de dicha autorización de tipo de vehículos.

Sección 2ª. Procedimiento de autorización de puesta en el mercado de vehículos por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria

Artículo 123. Comunicación previa

1. Cuando en virtud de lo establecido en el artículo 122 corresponda a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria expedir una autorización de puesta en el mercado de un vehículo, el solicitante podrá realizar una comunicación previa a la solicitud de autorización de puesta en el mercado de un vehículo y/o de tipo de vehículo, a través de la ventanilla única comunitaria, de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/545, de 4 de abril.

2. La AESF podrá mantener, a petición del solicitante, intercambios de información previos a la presentación de la solicitud de la autorización de puesta en el mercado de un vehículo y/o de tipo de vehículo, con el fin de orientar en relación a la normativa técnica de aplicación al procedimiento de autorización y otros detalles del mismo

3. Las comunicaciones se realizarán, en todo caso, a través de la ventanilla única y la documentación a aportar y los plazos serán conformes a lo establecido en el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/545, de 4 de abril, pudiendo participar en los citados intercambios de información previos a la solicitud de autorización todos los actores involucrados en el proceso, tales como organismos notificados y designados, organismo de evaluación independiente de la seguridad, o el administrador de infraestructuras.

4. En el caso de que durante la ejecución del proyecto se produzcan modificaciones o variaciones respecto de la documentación aportada inicialmente se actualizará el expediente según lo dispuesto en el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/545, de 4 de abril.

Artículo 124. Excepciones o disconformidades

1. En el caso de que, durante el proceso de fabricación y verificación, el solicitante tuviera conocimiento de una excepción o disconformidad con las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad o con la normativa nacional, deberá comunicarlo a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria a la mayor brevedad y seguir el procedimiento establecido en el Artículo 82.

Artículo 125. Solicitud y emisión de la autorización de puesta en el mercado de vehículos

1. La solicitud de autorización de puesta en el mercado de un vehículo deberá ir acompañada de la siguiente documentación:

a) la puesta en el mercado de los subsistemas móviles que componen el vehículo, de conformidad con el artículo 121, sobre la base de la declaración «CE» de verificación;

b) la compatibilidad técnica dentro del vehículo de los subsistemas contemplados en la letra a), comprobada a partir de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad y, cuando proceda, las normas nacionales pertinentes;

c) la integración segura dentro del vehículo de los subsistemas contemplados en la letra a), establecida sobre la base de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad y, cuando proceda, las normas nacionales pertinentes, y los métodos comunes de seguridad;

d) la compatibilidad técnica del vehículo con la red en el área de uso a que se refiere el artículo 122, establecida sobre la base de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad pertinentes y, cuando proceda, de las normas nacionales, los registros de infraestructura y los métodos comunes de seguridad relativos a la evaluación de riesgo.

2. Todas las solicitudes, así como la información vinculada a las mismas, las etapas de los procedimientos correspondientes y sus resultados, se presentarán a través de la ventanilla única comunitaria.

3. Cuando sea necesario realizar ensayos en la Red Ferroviaria de Interés General para comprobar la compatibilidad técnica a que se refieren las letras b) y d) del apartado anterior, se podrá conceder al solicitante una autorización provisional para pruebas, conforme establece el artículo 131, para que utilice el vehículo para llevar a cabo verificaciones prácticas en la red.

4. En el plazo de un mes a partir de la recepción de la solicitud, la AESF comunicará al solicitante que el expediente está completo o le pedirá información complementaria pertinente, para cuya entrega fijará un plazo razonable.

La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria evaluará el expediente en relación con los elementos mencionados en el apartado 1 y de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/545 de la Comisión.

Dentro del proceso de evaluación, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá solicitar informes a otras entidades afectadas, que se entenderá favorable si no se emiten en el plazo de un mes.

5. En los supuestos de no aplicación de una o varias de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad, o de partes de estas, según se establece en el artículo 82, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria expedirá la autorización de puesta en el mercado del vehículo únicamente tras la aplicación del procedimiento previsto en dicho artículo sobre casos de no aplicación de la correspondiente Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad.

6. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, bajo su propia responsabilidad resolverá motivadamente sobre la solicitud de autorización en un plazo máximo de cuatro meses desde la presentación de la documentación completa, con las salvedades contempladas por el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/545, de 4 de abril.

7. Las autorizaciones de puesta en el mercado de vehículos incluirán:

- a) el área o áreas de uso;
- b) los valores de los parámetros mencionados en las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad y, cuando proceda, en las normas nacionales, para la comprobación de la compatibilidad técnica entre el vehículo y el área de uso;
- c) la conformidad del vehículo con las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad y conjuntos de normas nacionales pertinentes relativas a los parámetros a que se refiere la letra b);
- d) las condiciones de uso del vehículo y, si procede, restricciones.

9. Las resoluciones de la AESF ponen fin a la vía administrativa. Contra las mismas se podrá interponer recurso potestativo de reposición, en el plazo de un mes, o acudir directamente a la vía jurisdiccional contencioso administrativa.

Artículo 126. Ampliación del área de uso

En el caso de ampliación del ámbito de operación de un vehículo autorizado por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, el solicitante deberá remitir una solicitud a la que incorpore la documentación a que se hace referencia en el apartado 1 del ,en relación con el área adicional de uso. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria expedirá una autorización actualizada que abarque el área de uso ampliada, de acuerdo con el procedimiento establecido en dicho artículo.

Artículo 127. Autorización de tipos de vehículos

1. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá, cuando proceda y en los casos en los que el área de uso se circunscriba exclusivamente a la Red Ferroviaria de Interés General, conceder autorizaciones de tipos de vehículo de acuerdo con el mismo procedimiento establecido en el artículo 125. La solicitud de autorización para un tipo de vehículos y la información acerca de todas las solicitudes, las etapas de los procedimientos correspondientes y sus resultados, así como, en su caso, las peticiones y resoluciones sobre recursos planteados, se presentarán siempre a través de la ventanilla única comunitaria.

2. La autorización de tipo de vehículo podrá estipular condiciones de uso y otras restricciones, tal y como se indica en la Decisión de Ejecución 2011/665/UE de la Comisión de 4 de octubre de 2011 sobre el Registro Europeo de Tipos Autorizados de Vehículos Ferroviarios.

3. Las autorizaciones de tipos de vehículos se registrarán en el Registro Europeo de Tipos Autorizados de Vehículos Ferroviarios, de conformidad con lo previsto en la normativa comunitaria.

4. En caso de modificación de las disposiciones pertinentes de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad o de las normas nacionales que hubieran servido de base para la expedición de una autorización de un tipo de vehículo, la validez de las autorizaciones en vigor o, en su caso, su obligada renovación, dependerá de las previsiones que se establezcan a tal fin en la expresada modificación normativa. Si resultase obligado renovar la autorización, las comprobaciones efectuadas por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria sólo podrán referirse a las normas modificadas.

Artículo 128. Conformidad de los vehículos con un tipo de vehículo autorizado

1. La autorización de puesta en el mercado de vehículos, de un vehículo o serie de vehículos que acrediten ser conformes con un tipo de vehículo previamente autorizado, se emitirá basándose en una declaración de conformidad con ese tipo de vehículo firmada por el solicitante.

2. Se acompañará la solicitud con la documentación acreditativa de que se han seguido los procedimientos pertinentes de verificación de conformidad. Del mismo modo, deberá figurar una identificación clara de la versión del tipo de vehículo y/o variante, cuando ello resulte de aplicación.

3. La declaración de conformidad con un tipo, a presentar en la solicitud de autorización de puesta en el mercado de un vehículo, se establecerá de acuerdo con:

- a) los procedimientos de verificación de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad correspondientes, o
- b) cuando las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad no se apliquen, los procedimientos de evaluación de la conformidad tal como se definen en los módulos B+D, B+F y H1 de la Decisión nº 768/2008/CE, de 9 de julio de 2008.

4. La renovación de la autorización de un tipo de vehículo a que se refiere el artículo 127.5, no afectará a las autorizaciones de puesta en el mercado de vehículos ya concedidas sobre la base de anteriores autorizaciones de dicho tipo de vehículo.

Artículo 129. Vehículos modificados

En caso de renovación o rehabilitación de vehículos existentes que ya cuenten con una autorización de puesta en el mercado de vehículos, será necesaria una nueva autorización si:

- a) los valores de los parámetros mencionados en las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad y, cuando proceda, en las normas nacionales, se modificaran de modo que quedasen fuera del intervalo de parámetros aceptables definidos en las correspondientes normativas;
- b) el nivel global de seguridad del vehículo de que se trate pudiera verse afectado por los trabajos previstos, o
- c) así lo exigieran las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad aplicables.

Sección 3ª. Procedimiento de autorización de puesta en el mercado de vehículos por la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea

Artículo 130. Colaboración con la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea en la expedición de autorizaciones de vehículos

1. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria colaborará con la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea en la evaluación de los expedientes de autorizaciones de puesta en el mercado de vehículos cuya área de uso incluya a la Red Ferroviaria de Interés General en su totalidad o en parte.

Para ello, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria comprobará la integridad, pertinencia y coherencia del expediente con respecto a:

a) la compatibilidad técnica del vehículo con la Red Ferroviaria de Interés General, según lo indicado por la letra d) del párrafo primero del apartado 1 del, y

b) los elementos especificados en las letras a), b) y c) del párrafo primero del apartado 1 del Artículo 125 en relación con las normas nacionales pertinentes.

2. Como parte de las evaluaciones mencionadas en el párrafo anterior y cuando existan dudas justificadas por su parte, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá exigir que se realicen ensayos en la Red Ferroviaria de Interés General, que se sujetarán a lo establecido en el artículo 131 relativo a autorizaciones provisionales para pruebas y traslados. El administrador de infraestructuras se esforzará por garantizar que todos esos ensayos puedan realizarse en los tres meses siguientes a la petición de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

3. En caso de desacuerdo de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea con una evaluación negativa del expediente de solicitud realizada por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria de acuerdo a lo establecido en el apartado anterior, esta última cooperará con la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea con vistas a alcanzar una evaluación que sea aceptable para ambas partes. Cuando sea necesario, tal y como lo hayan decidido ambas autoridades, en este proceso también participará el solicitante. Si no se puede alcanzar un acuerdo aceptable para todas las partes en el plazo de un mes a partir del momento en que la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea haya comunicado su desacuerdo a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, esta podrá remitir el asunto, para su arbitraje, a la Sala de recurso.

En el caso de que la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea no esté de acuerdo con una evaluación positiva de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, esta cooperará con la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea con vistas a alcanzar una evaluación que sea aceptable para ambas partes. Si no se puede alcanzar un acuerdo aceptable para todas las partes en el plazo de un mes a partir del momento en que la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea haya comunicado su desacuerdo a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, aquella tomará su decisión definitiva.

Sección 4ª. Autorización provisional

Artículo 131. Autorización provisional de circulación para pruebas, ensayos o traslados

1. La realización de pruebas, ensayos o traslados en la Red Ferroviaria de Interés General exigirá que el vehículo ferroviario con el que se realicen, cuente con una autorización provisional de circulación, otorgada por el administrador de infraestructuras de la red sobre la que se vaya a realizar las pruebas.

2. El solicitante de la autorización provisional de circulación se dirigirá al administrador de infraestructuras, que le informará de las normas generales que regirán sus relaciones con éste, de los gastos que se deriven como consecuencia de la realización de pruebas, así como las garantías que deberá prestar para hacer frente a las posibles responsabilidades que pudieran originarse.

3. La solicitud de autorización provisional de circulación deberá presentarse al administrador de infraestructuras, con la antelación suficiente, acompañando la siguiente documentación:

- a) Identificación del solicitante, expresando su razón social y su domicilio a efectos de notificaciones.
- b) Identificación del vehículo ferroviario.
- c) Planificación, carácter y duración prevista de las pruebas, ensayos o traslados que se pretenden realizar.
- d) Instalaciones fijas, las comunicaciones y la tracción que serán precisas para la realización de las pruebas y las diferentes entidades que intervendrán en las mismas.
- e) En el caso de pruebas y ensayos relativos a procesos de verificación, la que identifique al organismo de evaluación de la conformidad u organismo de evaluación de la seguridad encargado de supervisar el proceso de evaluación del proyecto, así como la descripción del estado de avance del mismo.
- f) Definición del proyecto en su interacción con la infraestructura.
- g) Identificación y definición de las medidas necesarias para utilizar el vehículo para la realización de pruebas o ensayos en la Red Ferroviaria de Interés General, sobre la base de las reglas operativas para realización de pruebas previstas en el Reglamento de Circulación Ferroviaria aprobado por Real Decreto 664/2015, del 17 de julio.

4. La utilización de un vehículo que no disponga aún de autorización de puesta en el mercado para realizar pruebas, ensayos o traslados en la red, constituye un cambio en el sistema ferroviario y, por lo tanto, debe someterse a método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo, para demostrar que se controlan los riesgos de dicho uso en la Red Ferroviaria de Interés General. El proponente en el ámbito de dicho reglamento podrá ser el propio solicitante de la autorización provisional o bien la empresa ferroviaria que se encargue de la explotación del vehículo durante las pruebas, ensayos o traslados. En ambos casos, tanto el solicitante como la empresa ferroviaria tendrán que cooperar para garantizar que la evaluación de los riesgos tenga en cuenta los elementos de ingeniería del vehículo y los aspectos operativos de los ensayos en la Red Ferroviaria de Interés General.

En el caso de que sea una empresa ferroviaria la que solicite la realización de las pruebas, ensayos o traslados deberá, por su parte, utilizar su sistema de gestión de la seguridad la gestión de cualquier riesgo operativo.

5. A la vista de la citada documentación, los administradores de infraestructuras podrán solicitar, motivadamente, atendiendo a razones de seguridad en la circulación, las modificaciones que estimen pertinentes en las pruebas, ensayos o traslados proyectados. En su evaluación, los administradores de infraestructuras considerarán, entre otros:

- a) El estado en que se encuentre el proceso de verificación de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad y normas nacionales:
 - 1º. Declaraciones de verificación intermedias.
 - 2º. Declaración de conformidad o idoneidad para el uso de componentes de interoperabilidad.
 - 3º. Todas las evaluaciones que se hayan realizado sobre el diseño, ensayos tipo, supervisión del sistema de calidad, etc.
- b) Los registros resultantes del proceso de gestión de riesgos del apartado anterior.
- c) Documentación técnica que permita comprobar que el vehículo se encuentra en unas condiciones suficientes para que la ejecución de las pruebas no genere riesgos en la circulación o a la infraestructura.

Los administradores de infraestructuras resolverán motivadamente, concediendo o rechazando la autorización provisional solicitada, en un plazo de un mes desde la recepción completa de la documentación.

6. La autorización provisional de circulación tratará de satisfacer en lo posible la solicitud formulada y deberá especificar, al menos:

a) La capacidad de infraestructura de que dispone el solicitante para la realización de las pruebas, ensayos o traslados.

b) Unidad de contacto del administrador de infraestructura que será el interlocutor entre la EF que opere el vehículo y el puesto de mando para realizar las pruebas, ensayos y traslados.

c) Las condiciones de circulación durante las pruebas, ensayos o traslados, las cuales quedarán sujetas, en todo caso, a la documentación presentada y al régimen de explotación que establezcan los administradores de infraestructuras con el fin de garantizar un funcionamiento seguro y fiable durante las pruebas en la Red Ferroviaria de Interés General, de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento de Circulación Ferroviaria, aprobado por el Real Decreto 664/2015, que incluye, entre otros aspectos, las condiciones y prescripciones de circulación y protocolos para la realización de pruebas en la infraestructura.

d) El periodo de validez de la autorización.

7. El solicitante podrá solicitar una prórroga de la autorización provisional para la realización de las pruebas. El administrador de infraestructuras otorgará o denegará de forma motivada, la citada prórroga en un plazo máximo de 15 días.

8. El solicitante deberá comunicar a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria las oportunas autorizaciones provisionales de circulación que le hayan sido concedidas en los siguientes casos:

a) Según lo indicado en el artículo 125.2, cuando las mismas sean solicitadas para la realización de ensayos en la Red Ferroviaria de Interés General con el fin de obtener evidencias, por parte del solicitante, tanto de la compatibilidad técnica de los subsistemas móviles dentro del vehículo como de la compatibilidad técnica del vehículo con la red del área de uso, que se comprobarán a partir de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad y, cuando proceda, las normas nacionales pertinentes, los registros de infraestructura y el método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo.

El administrador infraestructuras, en consulta con el solicitante, hará cuanto esté en su mano para garantizar que todos los ensayos antes referidos puedan realizarse en los tres meses siguientes a la recepción de la petición del solicitante, apoyando al solicitante para establecer las condiciones de uso del vehículo para realizar los ensayos en la red. Con tal fin, facilitará información de la infraestructura, así como, si es necesario, indicará cualquier medida o condición requerida para la realización de los mismos en el plazo antes fijado.

En su caso, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria tomará todas las medidas que puedan ser precisas para garantizar que los ensayos puedan tener lugar.

b) Según lo indicado en el artículo 130.1, en el caso de realización de ensayos en la Red Ferroviaria de Interés General que vengan motivados por cualquier duda justificada que tenga la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea o la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, en relación con el expediente sobre el vehículo o el tipo de vehículo .

El administrador infraestructuras se esforzará por garantizar que todos esos ensayos puedan realizarse en los tres meses siguientes a la petición de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea o de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

9. En caso de conflicto entre el solicitante y los administradores de infraestructuras durante el proceso de emisión de la autorización provisional, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, a petición del solicitante, podrá mediar entre ambas partes para tratar de conseguir una solución aceptable para las mismas, y que los administradores de infraestructuras emitan la autorización provisional una vez entregada toda la documentación completa por el solicitante, y que el solicitante pueda realizar los ensayos dentro de los plazos establecidos. En el caso de resoluciones

denegatorias del administrador de infraestructuras, el solicitante de la autorización provisional de circulación podrá recurrir ante la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, en el plazo de un mes desde su notificación. El plazo de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria para resolver este recurso será de un mes, y contra esta resolución podrá interponerse recurso potestativo de reposición, en el plazo de un mes, o acudir directamente a la vía jurisdiccional contencioso administrativa.

Sección 5ª. Actuaciones tras la autorización de puesta en el mercado de los vehículos: explotación de vehículos ferroviarios

Artículo 132. Numeración y registro de vehículos

1. Para que un vehículo pueda ser utilizado por primera vez tras la autorización de puesta en el mercado, deberá ser inscrito previamente en uno de los registros de vehículos a que se refiere el presente artículo, a petición del poseedor.

Cuando el área de uso del vehículo esté limitada a la Red Ferroviaria de Interés General, el vehículo se registrará en la sección 5ª del Registro Especial Ferroviario, que hace las veces de registro nacional de vehículos, tal y como se indica en el apartado 3 del presente artículo.

Cuando el área de uso del vehículo abarque el territorio de más de un Estado miembro de la Unión Europea, el vehículo deberá ser registrado en uno de los Estados miembros de que se trate.

2. Hasta que el Registro europeo de vehículos esté operativo, la Sección 5ª del Registro Especial Ferroviario (material rodante) tendrá la condición de registro nacional de vehículos. Dicha sección del citado Registro:

- a) cumplirá las especificaciones comunes europeas para los registros nacionales de vehículos adoptadas por la Comisión en relación al contenido, el formato de los datos, la arquitectura funcional y técnica, el modo de funcionamiento, incluidas las disposiciones para el intercambio de datos, y las normas para la introducción y consulta de los mismos;
- b) será mantenido y actualizado por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria;
- c) será accesible a las autoridades nacionales de seguridad y organismos de investigación de todos los Estados miembros; asimismo, tendrán acceso, en respuesta a una solicitud fundada, la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia y los organismos reguladores de los demás Estados miembros y la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, las empresas ferroviarias y los administradores de las infraestructuras ferroviarias, así como las personas u organizaciones que registren vehículos o estén identificadas en el registro.

3. La inscripción en el citado registro nacional de vehículos contendrá, como mínimo, los siguientes elementos:

- a) el Número de vehículo europeo (NVE), que se asignará solamente una vez, a menos que se especifique lo contrario en la normativa europea;
- b) referencias a la declaración «CE» de verificación y la entidad que la haya expedido;
- c) referencias al registro europeo de tipos autorizados de vehículos
- d) la identificación del propietario y del poseedor del vehículo;
- e) las limitaciones que afecten al modo de explotación del vehículo;
- f) referencias a la entidad encargada del mantenimiento;
- g) la información complementaria recogida en el artículo 134 del Reglamento del Sector Ferroviario, aprobado mediante el Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre.

4. Mientras no estén conectados los registros nacionales de vehículos de los Estados miembros de acuerdo con las previsiones establecidas en la normativa comunitaria sobre la materia, el citado registro se actualizará, en relación con los datos que le conciernan, con las modificaciones realizadas por cualquier otro Estado miembro en su propio registro.

5. El poseedor de todo vehículo que esté inscrito en el registro nacional de vehículos comunicará a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria inmediatamente cualquier modificación de los datos reflejados en el registro, la destrucción del vehículo o su decisión de que deje de estar inscrito.

6. Cuando se trate de vehículos autorizados por primera vez en un tercer país no perteneciente a la Unión Europea y que hayan sido posteriormente utilizados en la Red Ferroviaria de Interés General, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria garantizará que los datos del vehículo, incluidos los referidos al poseedor del vehículo de que se trate, la entidad encargada de su mantenimiento y las limitaciones en materia de utilización del vehículo, puedan obtenerse a través de la sección de material rodante del Registro Especial Ferroviario, y conforme a los mismos principios de no discriminación que se aplican a otros datos similares de dicho registro.

8. Sin perjuicio de lo anterior, los administradores de infraestructuras ferroviarias publicarán y mantendrán debidamente actualizado, un inventario de los vehículos que estén autorizados para circular por la Red Ferroviaria de Interés General que administren.

Los datos de dicho inventario deberán remitirse en tiempo real a la sección 5.ª del Registro Especial Ferroviario de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, para su inclusión en el mismo.

Este inventario podrá ser consultado por las empresas ferroviarias que operen con el material y, para su propio material, por los titulares del mismo.

Por resolución de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria se establecerá el contenido y se impartirán las instrucciones y directrices para la elaboración y mantenimiento del citado inventario, así como, en su caso, los protocolos y frecuencias de comunicación de sus datos a dicho organismo.

9. Dentro de sus funciones de asistencia técnica y operativa a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, los administradores generales de infraestructura incorporarán al inventario al que se refiere el apartado anterior toda la información relativa al estado y a las características de los vehículos que estén autorizados para circular por las líneas y tramos de la Red Ferroviaria de Interés General que administran. Los poseedores de los vehículos ferroviarios y las empresas ferroviarias les comunicarán los datos de los vehículos y sus modificaciones que en cada momento sean necesarios para el mantenimiento actualizado de dicho inventario.

Artículo 133. Comprobaciones antes de la utilización de vehículos autorizados

1. Antes de utilizar un vehículo en el área de uso especificada en su autorización de puesta en el mercado, la empresa ferroviaria deberá comprobar:

a) que se ha autorizado debidamente la puesta en el mercado de ese vehículo y que este está registrado debidamente;

b) que el vehículo y la composición del tren en el que se integra, son compatibles con la ruta sobre la base del registro de infraestructuras, las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad pertinentes o cualquier otra información pertinente que habrá de facilitar el administrador de las infraestructuras ferroviarias de forma gratuita y en un plazo de un mes cuando tal registro no exista o esté incompleto.

c) que el vehículo está adecuadamente integrado en la composición del tren en el que esté destinado a operar, teniendo en cuenta su respectivo sistema de gestión de la seguridad y la Especificación Técnica de Interoperabilidad relativa a la explotación y gestión del tráfico.

2. A efectos de lo dispuesto en el apartado anterior, la empresa ferroviaria podrá realizar ensayos en cooperación con el administrador de infraestructuras ferroviarias.

El administrador de infraestructuras ferroviarias, en consulta con el solicitante, hará todo lo posible para garantizar que todos los ensayos puedan realizarse en los tres meses siguientes a la recepción de la petición del solicitante.

Artículo 134. Inspecciones de vehículos

1. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá inspeccionar los vehículos que estén autorizados para circular por la Red Ferroviaria de Interés General en cualquier momento.

2. En relación con el material rodante que circula por la Red Ferroviaria de Interés General, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá solicitar en cualquier momento la asistencia técnica y operativa del administrador de infraestructuras ferroviarias para realizar las inspecciones mencionadas en este artículo. El administrador de infraestructuras ferroviarias en los plazos que se le soliciten deberá aportar para este fin los medios y las condiciones que se requieran y establezca la citada Agencia.

3. Las inspecciones mencionadas en este artículo formarán parte de las actividades de supervisión de los sistemas de gestión de la seguridad de los administradores de infraestructuras ferroviarias y empresas ferroviarias, tras la emisión de sus autorizaciones de seguridad y certificados de seguridad, respectivamente.

4. En el caso de los vehículos, si del resultado de las inspecciones se concluyera que existe un riesgo para la seguridad de la circulación ferroviaria, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá:

a) ordenar la inmovilización del material, iniciando el procedimiento de suspensión o revocación establecido en este real decreto.

b) ordenar al titular del vehículo inspeccionado la realización de las operaciones de mantenimiento oportunas en un plazo determinado.

Todo lo anterior sin perjuicio de la capacidad de los administradores de infraestructuras de paralizar la circulación de un vehículo si se apreciara que la misma puede poner en peligro la seguridad.

Las inspecciones de vehículos podrán conllevar, previa justificación motivada, la realización de pruebas o el desmontaje de cualquier elemento del mismo.

Durante la supervisión, por parte de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, de los requisitos y criterios de evaluación aplicables a las entidades encargadas del mantenimiento, se tendrán en cuenta los resultados de las inspecciones efectuadas a los vehículos de cuyo mantenimiento la citada entidad es responsable.

5. Los resultados de las inspecciones de vehículos que lleven a cabo los administradores de infraestructuras ferroviarias deberán ser comunicados a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria con la periodicidad que se establezca y en su defecto cada mes. No obstante, ante cualquier solicitud de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, estas entidades deberán comunicarle la información de la que dispone.

Artículo 135. Incumplimiento de requisitos esenciales por parte de los vehículos o tipos de vehículos

1. En caso de que una empresa ferroviaria observe, durante su explotación, que alguno de los vehículos que emplea no cumple alguno de los requisitos esenciales aplicables, tomará las medidas de corrección necesarias para que el vehículo sea conforme. Además, podrá informar a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y a las demás autoridades nacionales de seguridad afectadas de las medidas que haya tomado. Si la empresa

ferroviaria dispone de pruebas de que el incumplimiento existía ya en el momento de expedirse la autorización de puesta en el mercado, informará de ello a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y a las demás autoridades nacionales de seguridad interesadas.

2. En caso de que la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria observe que un vehículo o un tipo de vehículo para el que la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, u otra autoridad nacional de seguridad de otro Estado miembro, haya expedido una autorización de puesta en el mercado, no cumple, al ser utilizado del modo previsto, alguno de los requisitos esenciales aplicables, informará de ello a la empresa ferroviaria que utilice el vehículo o el tipo de vehículo y le pedirá que adopte las medidas correctoras necesarias para que el vehículo o los vehículos sean conformes. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria informará a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y a las demás autoridades nacionales de seguridad afectadas, inclusive las de un territorio en el que esté en curso la solicitud de autorización para la puesta en el mercado de un vehículo del mismo tipo.

3. Cuando, en los casos a que se refieren los apartados anteriores, las medidas correctoras que aplique la empresa ferroviaria no garanticen la conformidad con los requisitos esenciales aplicables, y esa falta de conformidad provoque un riesgo grave para la seguridad, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá aplicar medidas de seguridad temporales en el marco de sus funciones de supervisión. Además, en caso de que la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria sea la entidad que haya expedido la autorización de tipo del vehículo en cuestión, podrá acordar con carácter temporal la suspensión de la autorización de tipo del vehículo de acuerdo con el artículo 136.

4. En los casos contemplados en el apartado 3, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, en caso de haber expedido la autorización, tras haber examinado la eficacia de las medidas adoptadas para hacer frente al riesgo grave para la seguridad, podrá decidir la revocación o la modificación de la autorización que otorgó si se demuestra que, en el momento de la autorización, se incumplía un requisito esencial, siguiendo el procedimiento establecido en el artículo 136. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria notificará su decisión al titular de la autorización de puesta en el mercado del vehículo o de la autorización de tipo de vehículo, indicando los motivos de su decisión.

5. Cuando la autorización haya sido expedida por la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, en caso de discrepancia entre la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y aquella en cuanto a la necesidad de restringir o de revocar la autorización, se aplicará el procedimiento de arbitraje a que hace referencia para dicho supuesto el artículo 130.2. Si como resultado de dicho procedimiento, no se restrinja ni revoque la autorización del vehículo, se suspenderán las medidas temporales de seguridad a las que se refiere el apartado 3 del presente artículo.

6. En los casos previstos en los apartados primero o segundo, si el incumplimiento de los requisitos esenciales se limitará sólo a una parte del área de uso del vehículo de que se trate y existía ya dicho incumplimiento en el momento de expedirse la autorización de puesta en el mercado del vehículo, se modificará el área de uso para excluir de ella las correspondientes partes afectadas.

Artículo 136. Suspensión y revocación de la autorización de puesta en el mercado de vehículos

1. La autorización de puesta en el mercado de un vehículo ferroviario podrá ser suspendida cuando:

- a) Lo solicite el propietario o el poseedor del vehículo.

b) Se incumpla el plan de mantenimiento del vehículo, afectando al cumplimiento de los requisitos esenciales.

c) Se haya realizado cualquier modificación en el plan de mantenimiento del vehículo que no haya sido aprobada por la entidad encargada de mantenimiento responsable del mismo.

d) Como consecuencia de una acción de supervisión efectuada por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria se deduzca que las garantías de seguridad, fiabilidad y compatibilidad exigidas al vehículo resultan afectadas.

e) Las medidas correctoras que aplique la empresa ferroviaria no garanticen la conformidad con los requisitos esenciales de acuerdo con el artículo 135.3.

2. La autorización de puesta en el mercado de un vehículo ferroviario podrá ser revocada cuando:

a) Lo solicite el propietario o el titular del vehículo ferroviario.

b) Las deficiencias que hubieren provocado la suspensión de dicha autorización no hubieren sido subsanadas debidamente

3. Iniciado el procedimiento de suspensión o revocación la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá adoptar las medidas provisionales que estime oportunas por razones de seguridad, incluida la suspensión inmediata, total o parcial, de la autorización de puesta en el mercado.

La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria notificará al interesado el inicio del procedimiento de suspensión o revocación para que en el plazo de quince días, desde la fecha de la recepción de dicha notificación, pueda aportar cuantas alegaciones, documentos o informaciones estime convenientes.

4. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria resolverá sobre la suspensión o revocación en el plazo de 15 días desde la finalización del plazo de alegaciones concedido, incluyendo un pronunciamiento expreso sobre las medidas provisionales adoptadas. Estas medidas quedarán sin efecto si transcurrido este plazo, el procedimiento no se ha resuelto.

Las resoluciones de la AESF serán siempre motivadas y ponen fin a la vía administrativa. Contra las mismas se podrá interponer recurso potestativo de reposición, en el plazo de un mes, o acudir directamente a la vía jurisdiccional contencioso administrativa.

5. La suspensión se notificará a los administradores de infraestructuras para que procedan en consecuencia a la hora de permitir la circulación de un vehículo por su red.

6. El titular de un vehículo ferroviario cuya autorización hubiera sido suspendida podrá solicitar a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria que deje sin efecto dicha suspensión cuando hayan sido subsanadas las deficiencias que ocasionaron la misma.

7. Cuando la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria decida revocar o modificar una autorización de puesta en el mercado que ella misma haya expedido, informará de ello inmediatamente a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, indicando los motivos de su decisión, a fin de que por esta se informe a las demás autoridades nacionales de seguridad.

8. La decisión de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria de revocar la autorización se consignará en el Registro Especial Ferroviario o, en el caso de una autorización de un tipo de vehículo, en el registro europeo de tipos autorizados de vehículos. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria velará por que se informe debidamente a las empresas ferroviarias que utilicen vehículos del mismo tipo que el vehículo o tipo de vehículo objeto de la revocación. Dichas empresas ferroviarias comprobarán en primer lugar si existe el mismo problema de incumplimiento. En caso afirmativo, se aplicará el procedimiento previsto en el artículo anterior.

9. En caso de revocación de una autorización de puesta en el mercado, el vehículo afectado dejará de utilizarse y no se ampliará su área de uso. En caso de revocación de una autorización de

tipo de vehículo, los vehículos construidos sobre la base de dicha autorización no se pondrán en el mercado o, si ya se hubieran puesto en el mercado, deberán retirarse del mismo. Podrá solicitarse una nueva autorización basada en el procedimiento previsto en el artículo 125 por lo que respecta a vehículos individuales, o en el artículo 127 por lo que respecta a un tipo de vehículo.

10. La revocación de la autorización de puesta en el mercado 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.

TÍTULO IV. SUPERVISIÓN E INSPECCIÓN DEL SECTOR FERROVIARIO

CAPÍTULO I. SERVICIOS DE SUPERVISIÓN E INSPECCIÓN DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD FERROVIARIA

Artículo 137. **Actividad de supervisión e inspección de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria**

1. Sin perjuicio de las funciones y responsabilidades de los distintos actores del sector ferroviario, corresponde a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, la supervisión e inspección de todos los elementos del sistema ferroviario en relación con las infraestructuras que forman parte de la Red Ferroviaria de Interés General, el material rodante, el personal ferroviario, la operación ferroviaria y el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril.

2. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá llevar a cabo todas las acciones de supervisión e investigaciones que sean necesarias para el cumplimiento de sus funciones y tendrá acceso a todos los documentos pertinentes y a los locales, instalaciones y equipos de todas aquellas personas físicas o jurídicas que desarrollen alguna actividad en el ámbito ferroviario y, en particular, de los siguientes:

- a) administradores de infraestructuras ferroviarias
- b) empresas ferroviarias
- c) candidatos distintos de empresas ferroviarias
- d) centros homologados de formación de personal ferroviario
- e) centros homologados de reconocimiento médico de personal ferroviario
- g) centros homologados de mantenimiento de material rodante
- h) entidades encargadas de mantenimiento de material rodante.
- f) personal ferroviario que realice actividades relacionadas con la seguridad

3. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria velará para que toda empresa ferroviaria o administrador de infraestructuras cumpla permanentemente su obligación legal de utilizar un sistema de gestión de la seguridad conforme a lo dispuesto en la normativa vigente.

A tal fin, la Agencia seguirá los principios establecidos en los correspondientes métodos comunes de seguridad para sus tareas de supervisión, asegurándose de que estas incluyan, en particular, la comprobación de que las empresas ferroviarias y los administradores de las infraestructuras ferroviarias aplican:

- a) el sistema de gestión de la seguridad para vigilar su eficacia;
- b) los elementos completos o parciales del sistema de gestión de la seguridad, incluidos los referidos a actividades operativas, prestación de servicios de mantenimiento, suministro de material y utilización de contratistas, para vigilar su eficacia; y
- c) el método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo pertinente.

Las actividades de supervisión relacionadas con este apartado se aplicarán asimismo a las entidades encargadas del mantenimiento, cuando proceda.

4. Cuando se supervise la eficacia de los sistemas de gestión de la seguridad de los administradores de infraestructuras y de las empresas ferroviarias, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá tener en cuenta el nivel de seguridad de los agentes a que se refiere el artículo 5.4 y de los centros homologados de formación de personal ferroviario, en la medida en que sus actividades tengan repercusiones sobre la seguridad ferroviaria.

El presente apartado se aplicará sin perjuicio de la responsabilidad de las empresas ferroviarias y administradores de infraestructuras a que se refiere el artículo 5.3.

La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá dirigir avisos a los administradores de infraestructuras y empresas ferroviarias para advertirles en caso de incumplimiento de las obligaciones que les incumben en la referida materia.

5. Las actuaciones de inspección y supervisión alcanzarán la verificación del cumplimiento tanto de las normas que ordenan las distintas actividades ferroviarias como el de los requisitos exigidos para obtener, mantener y renovar los títulos, licencias, autorizaciones, certificados y, en general, los documentos que habilitan para el ejercicio de funciones, la realización de actividades y la prestación de servicios ferroviarios.

Adicionalmente, como complemento a las verificaciones anteriores, podrá llevar a cabo inspecciones de los diferentes elementos intervinientes en la Red Ferroviaria de Interés General como infraestructuras, vehículos, o procedimientos operativos.

Artículo 138. Estrategia y planes de supervisión.

La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria desarrollará una estrategia de supervisión en la que expondrá como orientará sus actividades y fijará las áreas de riesgos en las que centrará sus prioridades de supervisión. La estrategia se desarrollará a través de uno o varios planes de supervisión, que formarán parte del plan de acción anual de la Agencia.

La citada Agencia dará a conocer los objetivos generales de la estrategia y los planes de supervisión a las entidades ferroviarias interesadas, mediante su publicación en su web.

La citada Agencia revisará periódicamente su estrategia y planes de supervisión a partir de la experiencia adquirida y los resultados de la supervisión.

Artículo 139. Acciones de supervisión.

1. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria incluirá en su plan de supervisión la planificación y tipología de las acciones concretas a realizar para su desarrollo.

2. Las acciones de supervisión podrán ser de diferentes tipos:

a) Realización de auditorías a la aplicación de los sistemas de gestión de las entidades ferroviarias o de cualquier otra actividad o situación relacionada con la seguridad operacional y la interoperabilidad.

b) Realización de inspecciones sobre cualquier tipo de actividad o situación relacionada con la seguridad operacional y su normativa.

c) Comprobación documental de que se mantienen los requisitos que sirvieron de base a la emisión de un título habilitante, ya sea mediante análisis de expedientes existentes o requerimientos de nueva información o documentación.

d) Comprobación de datos y antecedentes relativos a la actividad de las entidades ferroviarias que obren en poder de las Administraciones Públicas, que a tal fin, la citada Agencia podrá solicitar.

e) Realización de entrevistas a personas de la organización.

f) Realización de visitas y acompañamientos.

- g) Muestreo de los resultados de los sistemas de gestión obtenidos mediante inspecciones in situ de los elementos que forman parte del sistema ferroviario o mediante auditoría documental.
- h) Realización de ensayos, con objeto de probar la eficacia y aplicación de los procedimientos de las entidades ferroviarias y la normativa de aplicación.
- i) Establecimiento, tenencia y acceso a registros de la actividad propia de vigilancia de las entidades ferroviarias.
- j) Cualquier otro que la citada Agencia considere adecuado al objetivo de supervisión, a la actividad supervisada y a los recursos disponibles.

3. El inicio de toda acción de supervisión deberá estar amparada por la correspondiente orden de actuación.

4. Las órdenes de actuación pueden referirse a una o varias acciones supervisoras concretas o a una categoría uniforme de acciones de supervisión dentro de las previstas en el plan de supervisión aplicable, e incluirá la descripción del ámbito material, temporal y territorial de la acción supervisora.

Las órdenes de actuación deberán incluir en todo caso la designación del responsable de la coordinación del equipo supervisor y de los miembros de dicho equipo.

5. En los supuestos en que resulte necesario llevar a cabo actuaciones de supervisión no incluidas en el plan de supervisión de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, el inicio de dichas actuaciones deberá ampararse en ordenes específicas de actuación aprobadas por el Director de esta.

Artículo 140. Atribución de las funciones de supervisión. Equipos de supervisión.

1. Las acciones de supervisión serán llevadas a cabo por equipos de supervisión designados al efecto, que podrán estar formados por:

- a) Personal de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, integrado en los órganos con competencias en supervisión

Uno de los designados tendrá la consideración de responsable de la coordinación del equipo.

- b) Otro personal de la Agencia que realice tareas auxiliares o de apoyo, de naturaleza accesorias a la acción de supervisión o participe en las acciones de supervisión como observador o en formación.

- c) Personal de otras entidades con las cuales la citada Agencia haya contratado, encomendado o encargado trabajos de colaboración técnica, que actuarán para apoyo al personal mencionado en los apartados anteriores.

2. Los equipos de supervisión se podrán constituir para una o varias acciones de supervisión o bien para categorías uniformes de acciones.

Artículo 141. Facultades del personal supervisor

1. El personal de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria tendrá, en sus actos ligados a acciones de supervisión, la consideración de agentes de la autoridad.

2. En el ejercicio de sus funciones, el personal designado tendrá las facultades previstas en el artículo 104.7 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre y estará autorizado para:

- a) Recabar información de los trabajadores, empleados, contratistas y subcontratistas sobre cuestiones relativas a las actividades en que participen, tanto en la sede de la entidad supervisada, como bien requerir su presentación en las oficinas públicas correspondientes.

- b) Realizar las pruebas, investigaciones, exámenes mediciones, fotografías, croquis o planos que resulten necesarios.

- c) Verificar los sistemas de control interno de las entidades inspeccionadas.
- d) Recabar el dictamen de peritos.
- e) Requerir del interesado la traducción de cualesquiera documentos con trascendencia en la actividad de supervisión.
- f) Solicitar, a través de la autoridad gubernativa correspondiente, el apoyo necesario de los cuerpos y fuerzas de seguridad.

3. Para el ejercicio de estas facultades, este personal podrá solicitar de la entidad o persona supervisada la debida colaboración y, en caso de respuesta negativa, el funcionario responsable de la coordinación del equipo adoptará las medidas necesarias para garantizar su ejercicio.

Artículo 142. Acreditación del personal supervisor

1. El personal que desarrolle funciones de supervisión estará obligado a identificarse cuando actúe ante terceros mediante la correspondiente acreditación expedida por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, conforme a un modelo publicado mediante resolución del Director de la Agencia.

2. Las acreditaciones deberán acompañarse de la correspondiente orden de actuación.

3. Deberá notificarse a la entidad supervisada cualquier cambio en la composición del equipo supervisor designado en la correspondiente orden de actuación.

Artículo 143. Obligaciones del personal de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria

1. Todo el personal que lleve a cabo acciones de supervisión estará sujeto a las siguientes obligaciones:

a) Servir con objetividad a los intereses generales y actuar de acuerdo con los principios constitucionales de eficacia y jerarquía, con sometimiento pleno a la ley y al derecho y con sujeción a los criterios técnicos y directrices recibidos de sus superiores.

b) Abstenerse cuando concurra algún motivo de los establecidos en el artículo 23 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

c) Observar la máxima corrección con los ciudadanos y personal adscrito a las instalaciones y servicios inspeccionados, procurando perturbar lo menos posible el funcionamiento de los mismos.

d) Guardar el debido secreto profesional y confidencialidad respecto de los hechos, datos, informes o asuntos que conozcan por razón de su actividad.

e) Poner en conocimiento del órgano competente las conductas y actuaciones que contravengan las disposiciones establecidas en la legislación aplicable, por si procediese la incoación del correspondiente expediente sancionador.

f) Informar a la entidad o persona supervisada acerca del procedimiento de supervisión y de sus derechos, deberes y obligaciones.

2. Todo el personal de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria o que preste sus servicios para ella, está sujeto al mismo deber de secreto y sigilo sobre los asuntos relativos a las acciones de supervisión que el personal que efectúe estos cometidos.

Artículo 144. Deber de colaboración.

1. Toda persona física o jurídica objeto de una acción de supervisión estará obligada a facilitar el acceso a sus instalaciones y equipos al personal de supervisión en el ejercicio de sus funciones.

También deberán permitir a dicho personal llevar a cabo el control de los elementos afectos a los servicios y actividades objeto de supervisión. Esta obligación alcanzará, en todo caso, a los libros,

documentos de gestión, control o estadísticas cuya cumplimentación o llevanza obligatoria venga establecida por la normativa económica, fiscal, social, laboral, medioambiental o sanitaria que resulte de aplicación a los sujetos anteriormente señalados.

Cuando las actuaciones se desarrollen en las oficinas o locales del supervisado, éste deberá poner a disposición del equipo supervisor un lugar de trabajo adecuado, así como los medios auxiliares necesarios.

2. El deber de colaboración se extiende tanto a las personas o entidades supervisadas como a sus empleados, colaboradores o contratistas y, en su caso, subcontratistas.

3. Los usuarios de transporte de viajeros estarán obligados a identificarse a requerimiento del personal supervisor, cuando éste se encuentre realizando sus funciones en relación con el servicio utilizado por aquéllos.

4. Se considerará obstrucción o resistencia a la actuación supervisora toda conducta de la persona o entidad supervisada o de su representante que, de manera consciente, tienda a dilatar, entorpecer o impedir su desarrollo. En particular:

a) La incomparecencia reiterada, salvo causa justificada, en el lugar, día y hora que se le hubiesen señalado en tiempo y forma para la iniciación de las actuaciones, su desarrollo o terminación.

b) La negativa injustificada a facilitar al equipo supervisor un lugar de trabajo adecuado o los medios auxiliares necesarios para el desarrollo de su labor.

c) La negativa sin causa justificada a facilitar datos, informes, justificantes, antecedentes, libros, registros y documentos de llevanza y conservación obligatorias y cualquier otra información relacionada y que expresamente le sean solicitados.

d) La negativa injustificada al reconocimiento de instalaciones, locales o equipos, o a la entrada y permanencia al equipo de supervisión en las instalaciones y servicios en las que se desarrollen actividades o explotaciones supervisadas.

e) La coacción o la falta de la debida consideración al personal del equipo supervisor, sin perjuicio de las demás responsabilidades que quepa exigir.

5. Los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias deberán facilitar a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, si ésta lo solicita para el ejercicio de sus funciones de supervisión sobre los actores del sistema ferroviario, el acceso en tiempo real a sus herramientas informáticas para la aplicación de sus sistema de gestión de seguridad, a los registros informáticos de documentación reglamentaria de circulación y a las aplicaciones de gestión del tráfico.

Artículo 145. Documentación de las acciones de supervisión

1. Todas las actuaciones llevadas a cabo en el curso de una acción de supervisión deberán reflejarse a través de algunos de los siguientes documentos:

a) Comunicaciones o requerimientos, mediante los cuales el equipo supervisor se relaciona con los interesados, poniendo hechos en su conocimiento, como el inicio de las acciones de supervisión, o solicitando colaboración o información.

b) Diligencias, en las que se hará constar los hechos o circunstancias con relevancia para la supervisión y, en especial, los que pudieran ser constitutivos de infracción, así como las manifestaciones de la persona o personas supervisadas. En particular constará en una diligencia el consentimiento del interesado para el acceso y permanencia del equipo de supervisión en sus instalaciones.

c) Informes técnicos, que serán todos aquellos necesarios para la instrucción de la acción de supervisión y que permitan la emisión del correspondiente informe final.

d) Actas, que reflejen el discurrir de las visitas, entrevistas, auditorías e inspecciones, reflejando lo manifestado tanto por el equipo supervisor como por la entidad supervisada

e) Informe final de supervisión emitido por el responsable del equipo, que incluirá el resultado de la acción de supervisión, y contendrán al menos:

1.º La identificación del equipo supervisor y de los representantes de la entidad supervisada.

2.º La descripción de la acción de supervisión.

3.º El resultado de las actuaciones de supervisión realizadas, indicando, en su caso, las deficiencias, incumplimientos o posibilidades de mejora detectadas.

4.º El requerimiento de acciones de subsanación a los hallazgos detectados, ya sea a través de un plan de acciones establecido por la propia entidad supervisada o por medio de la ejecución de las acciones propuestas, en su caso, directamente por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria. Asimismo, se incluirán las consecuencias jurídicas derivadas de la falta de subsanación.

5.º Las alegaciones efectuadas por la entidad supervisada en el trámite de audiencia.

6.º La propuesta de incoación del correspondiente procedimiento sancionador, en el caso de haberse detectado la posible comisión de alguna infracción.

7.º Relación de todos los documentos generados o analizados en el proceso.

2. En los documentos se hará constar el lugar y fecha de su expedición, la identificación de los intervinientes y los hechos propios o circunstancias que constituyen su objeto.

3. Los informes y actas suscritos por el equipo supervisor tienen la naturaleza de documentos públicos y hacen prueba de los hechos consignados en los mismos sin perjuicio de:

a) las pruebas que en defensa de sus respectivos derechos o intereses puedan señalar o aportar los propios interesados y

b) el deber del equipo supervisor de aportar todos los elementos probatorios que estén a su disposición sobre el hecho consignado y de la obligación de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria de aportar las pruebas que, en su caso, resulten procedentes.

4. En los procedimientos administrativos para la suspensión o revocación total o parcial de títulos, licencias, habilitaciones, autorizaciones o certificados necesarios para el ejercicio de actividades ferroviarias que se inicien como consecuencia de acciones de supervisión, la incorporación a los mismos de la documentación del expediente de supervisión se considerará base suficiente para su resolución, sin perjuicio del trámite de audiencia y cualquier otro acto de instrucción que pudiera estimarse necesario por el órgano encargado de su tramitación.

Artículo 146. **Procedimiento de supervisión.**

1. La función supervisora será ejercida bien como consecuencia de la aplicación de los planes de supervisión elaborados por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria o bien como consecuencia de situaciones extraordinarias no previstas en los mismos.

2. Tras la correspondiente orden de actuación, las acciones de supervisión, excepto en el caso de los acompañamientos, visitas informativas y acceso a registros, se iniciarán mediante comunicación de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria a la persona o entidad supervisada en la que se hará constar el objeto de la supervisión, el tipo de acción, el plazo para su ejercicio y la composición del equipo.

3. La comunicación de inicio de la acción de supervisión, salvo en el caso de las inspecciones, acompañamientos, visitas informativas y acceso a registros, deberá ser notificada con una antelación de al menos 10 días respecto de su inicio, siempre que ello sea posible sin perjudicar el propósito de la acción.

No obstante será posible iniciar acciones de supervisión sin previa comunicación, debiendo en este caso reflejarse en el la orden de actuación las razones por las cuales no se ha estimado oportuna realizar la citada comunicación.

4. Una vez iniciadas las acciones de supervisión y en cualquier momento de ésta, el equipo supervisor podrá adoptar todas las medidas que estime pertinentes para asegurar el buen fin de las mismas o para impedir que desaparezcan, se alteren o destruyan pruebas, pudiendo decidir igualmente la paralización de servicios, obras o actividades por razones de seguridad ferroviaria.

5. El equipo supervisor podrá solicitar a otras unidades de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, o a otros órganos administrativos o entidades, la emisión de informes sobre cuestiones que requieran un conocimiento especializado y que sean necesarios para el buen fin de la acción.

6. Con carácter previo a la emisión del informe final de supervisión podrá darse un trámite de audiencia de 15 días a la entidad supervisada para que ésta realice las observaciones o alegaciones que estime pertinentes a la propuesta del informe final.

7. El informe final de supervisión deberá notificarse a la entidad supervisada, de conformidad con lo establecido en la Ley 39/2015, de 1 octubre, sin perjuicio de la comunicación a cualesquiera otros sujetos, entidades u organismos en virtud de lo dispuesto en normas que resulten de aplicación.

Artículo 147. Actuaciones de subsanación derivadas de las acciones de supervisión.

1. Cuando en un informe final de supervisión se hagan constar deficiencias, irregularidades o incumplimientos, sean o no constitutivos de infracción, se requerirá al interesado su subsanación solicitándole:

a) La presentación en el plazo que se establezca en función de la naturaleza de los hallazgos de un plan de actuaciones que los solvente, indicando responsables, plazos parciales de ejecución y evidencias entregables de su desarrollo.

b) Si la gravedad de los hallazgos así lo justifica, la ejecución de medidas concretas propuestas por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria en el plazo que se establezca que empezará a contar desde la notificación al interesado del requerimiento. En este caso, si la entidad supervisada propusiera medidas alternativas, éstas deberán ser autorizadas por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

2. El seguimiento y la vigilancia de la ejecución del plan de actuación propuesto por la entidad supervisada serán realizados preferentemente por el mismo equipo supervisor.

3. Una vez ejecutado el plan de actuación, la entidad supervisada deberá comunicarlo a la Agencia aportando pruebas documentales de que se han subsanado los hallazgos advertidos. Si el equipo supervisor considera que se han subsanado las deficiencias, irregularidades o incumplimientos advertidos así lo hará constar en el expediente y lo comunicará al interesado.

4. Si en el plazo concedido para la subsanación ésta no se produce, el equipo encargado de su seguimiento lo hará constar en el expediente y podrá proponer al órgano competente de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria el inicio de un procedimiento administrativo para la suspensión o revocación total o parcial de los títulos, licencias, autorizaciones o certificados de los que fuera titular el supervisado o, en su caso un procedimiento sancionador.

Artículo 148. Denuncias de infracciones

1. Podrán dirigirse a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria denuncias de hechos o conductas que puedan ser constitutivas de infracciones a la seguridad ferroviaria. A la vista de las mismas recibidas, el Director de la Agencia podrá acordar:

a) El inicio de una acción de supervisión, con el fin de investigar las circunstancias y los posibles responsables de los hechos denunciados, en cuyo caso, dictará la correspondiente orden de actuación.

b) El inicio de un procedimiento sancionador, si estuviesen suficientemente acreditados los hechos y los responsables de la infracción denunciada.

2. Podrán archivarse sin más trámites aquellas denuncias que se fundamenten en meros juicios de valor, las que no especifiquen y concreten suficientemente los hechos o aquellas cuyos hechos ya fueran conocidos por la Administración, incorporándose en este caso al correspondiente expediente.

Artículo 149. Límites de las acciones de supervisión y colaboración con otros órganos.

Las acciones de supervisión reguladas en este Título se llevarán a cabo sólo en la medida en que resulten necesarias para comprobar el cumplimiento de las obligaciones contenidas en la legislación del sector ferroviario que sean competencia de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

No obstante, si, en su actuación, el personal de los servicios de supervisión e inspección percibiera la existencia de hechos que pudieran constituir infracción de la normativa reguladora de otros sectores sujetos a ordenación administrativa, especialmente en materia de transporte, laboral, fiscal, medioambiental, sanitario o de seguridad vial, lo pondrán en conocimiento de los órganos competentes en cada caso.

Artículo 150. Acceso a registros de la actividad ferroviaria

1. El Ministerio de Fomento a propuesta de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, para supervisar el mantenimiento de los requisitos esenciales durante la fase de explotación de las instalaciones fijas y los vehículos, podrá establecer registros de la actividad de vigilancia de las entidades titulares de los mismos.

Las disposiciones de creación de los registros determinarán el contenido mínimo de los actos de vigilancia y la periodicidad con que deben realizarse, debiendo las entidades concernidas comunicarlos en los plazos que establezcan aquellas.

2. El Ministerio de Fomento a propuesta de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, podrá determinar las condiciones de acceso a estos registros y el régimen de comunicación de las variaciones en sus datos bajo las cuales su gestión podrá ser realizada por las entidades titulares de las instalaciones y los vehículos.

CAPÍTULO II. ACTIVIDADES DE POLICIA DE LOS ADMINISTRADORES DE INFRAESTRUCTURAS

Artículo 151. Actividades de policía de los administradores de infraestructuras ferroviarias.

1. Corresponde a los administradores de infraestructuras ferroviarias el ejercicio de la potestad de policía en relación con la circulación ferroviaria, el uso y la defensa de la infraestructura, con la finalidad de garantizar la seguridad en el tráfico, la conservación de la infraestructura, las instalaciones y medios materiales de cualquier clase, necesarias para su explotación. Además, controlará el cumplimiento de las obligaciones que tiendan a evitar toda clase de daño, deterioro de las vías, riesgo o peligro para las personas, y el respeto de las limitaciones impuestas en relación con

los terrenos inmediatos al ferrocarril, de conformidad con lo establecido en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre y en este real decreto.

2. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, conjuntamente con los administradores de infraestructura, llevará a cabo la defensa del dominio público ferroviario, en aplicación de sus potestades sancionadoras.

3. Los administradores de infraestructuras ferroviarias aprobarán la estructura de sus servicios de control, inspección y vigilancia. Establecerán periódicamente los planes de actuación de sus servicios de inspección y determinarán las líneas directrices de las operaciones de control de los servicios o actividades que requieran actuaciones especiales. Los planes de inspección darán a las actuaciones un carácter sistemático y prestarán especial atención al transporte ferroviario de mercancías peligrosas.

Artículo 152. Coordinación con las actividades de policía de los administradores de infraestructuras ferroviarias.

La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y los administradores de infraestructura establecerán acuerdos de colaboración que permitan la coordinación entre las actividades supervisoras e inspectoras que, en virtud de sus respectivas competencias, llevan a cabo sobre la Red Ferroviaria de Interés General. Dichos acuerdos establecerán los mecanismos para compartir los resultados de sus acciones y diseñar conjuntamente planes de acción que permitan un uso eficiente de sus respectivos recursos.

Artículo 153. Acreditación y facultades del personal que desarrolle funciones de supervisión e inspección

1. El personal de los administradores de infraestructuras ferroviarias que lleve a cabo tareas de inspección y supervisión estará provisto del documento acreditativo de su condición conforme a un modelo publicado, que le podrá ser requerido cuando ejercite sus funciones, debiendo, en tal caso, exhibirlo.

2. El personal expresamente facultado por los administradores de infraestructuras ferroviarias para asegurar el cumplimiento de la normativa sobre seguridad en la circulación ferroviaria tendrán, en sus actos de servicio o con motivo de los mismos, la consideración de agente de la autoridad, a efectos de la exigencia, en su caso, de la responsabilidad correspondiente a quienes ofrezcan resistencia o cometan atentado o desacato contra ellos, de obra o de palabra.

Artículo 154. Procedimientos de inspección de los administradores de infraestructuras ferroviarias

1. La función inspectora podrá ser ejercida de oficio en aplicación de los planes de actuación, de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria o como consecuencia de petición fundada de los cargadores, de los usuarios, de las asociaciones de éstos, de las empresas o de las asociaciones de empresas ferroviarias o de cualquier otra persona entidad interesada.

2. Los informes y actas de los servicios de inspección tienen la naturaleza de documentos públicos y hacen prueba de los hechos consignados en los mismos sin perjuicio de:

a) las pruebas que en defensa de sus respectivos derechos o intereses puedan señalar o aportar los propios interesados y

b) el deber de los agentes actuantes de aportar todos los elementos probatorios que estén a su disposición sobre el hecho denunciado y de la obligación de la Administración de aportar las pruebas que, en su caso, resulten procedentes en la tramitación del correspondiente procedimiento sancionador.

3. Los servicios de inspección de los administradores de infraestructuras remitirán las actas de las denuncias que formulen a los órganos competentes para la incoación de los correspondientes procedimientos sancionadores.

Artículo 155. Límites de las actuaciones de inspección y colaboración con otros órganos.

Las actuaciones inspectoras reguladas en este capítulo se llevarán a cabo sólo en la medida en que resulten necesarias para comprobar el cumplimiento de las obligaciones contenidas en la legislación ferroviaria.

No obstante, si, en su actuación, el personal de inspección de los administradores de infraestructura percibiera la existencia de hechos que puedan constituir infracción de la normativa reguladora de otros sectores sujetos a ordenación administrativa, especialmente en materia laboral, fiscal, medioambiental, sanitario o de seguridad vial, lo pondrán en conocimiento de los órganos competentes.

Artículo 156. Administradores de infraestructuras ferroviarias que no sean organismos públicos.

El desempeño de las atribuciones reguladas en los artículos anteriores por administradores de infraestructuras ferroviarias que no sean organismos públicos se realizará de acuerdo con lo que se disponga en el contrato administrativo, sin que en ningún caso pueda incluir el ejercicio de potestades de policía o de autoridad pública.

DISPOSICIONES ADICIONALES:

Disposición adicional primera. Catálogo oficial de señales de circulación ferroviaria.

1. Corresponde al Ministro de Fomento aprobar, 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.

2. 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 referida agencia 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 segunda. Trenes-tranvía.

En el caso de trenes-tranvía que pudieran operar en la Red Ferroviaria de Interés General, cuando no existan Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad aplicables a dichos vehículos se aplicará lo siguiente:

a) Por orden del Ministro de Fomento se podrán adoptar, a propuesta de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, normas nacionales u otras medidas accesibles pertinentes a fin de garantizar que dichos trenes-tranvía cumplen los requisitos esenciales pertinentes;

b) Para su circulación en Red Ferroviaria de Interés General, se requerirá la correspondiente autorización del vehículo expedida por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, que se asegurará de que el funcionamiento mixto de trenes-tranvía y vehículos ferroviarios pesados cumple todos los requisitos esenciales, así como los Objetivos Comunes de Seguridad pertinentes. Dicha autorización de vehículos se emitirá conforme al procedimiento de autorización establecido en la normativa específica para la circulación de tranvías en tramos de la Red Ferroviaria de Interés General.

Disposición adicional tercera. Régimen aplicable a tramos de la Red Ferroviaria de Interés General con características tranviarias.

El régimen aplicable a tramos de la Red Ferroviaria de Interés General con características tranviarias quedará será regulado y desarrollado por su regulación específica.

Disposición adicional cuarta. Catalogación de vehículos ferroviarios históricos.

Se autoriza a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (F.S.P.) para efectuar la catalogación de los vehículos ferroviarios históricos, conforme a los criterios de este real decreto, así como a mantener actualizado un Catálogo de vehículos ferroviarios históricos donde consten sus aspectos y características más relevantes.

Disposición adicional quinta. Requisitos para la operación de determinada maquinaria de obra por la Red Ferroviaria de Interés General

Las maniobras y circulación por la RFIG haciendo uso de máquinas, pórticos de vía y herramientas de obra, dotados o no de tracción propia, empleados para la construcción y el

mantenimiento de la vía y las instalaciones fijas, cuya masa total no supere las 10 t y su velocidad máxima permitida no supere los 10 km/h, se sujetará exclusivamente a las consignas específicas y régimen de explotación que establezcan los administradores de infraestructuras ferroviarias con el fin de garantizar la necesaria seguridad en la circulación ferroviaria, sin que a dicho material le sea de aplicación el régimen de autorización de entrada en servicio en la Orden FOM/167/2015, de 6 de febrero.

Lo anterior no será de aplicación a vehículos de reconocimiento o auscultación, cualquier vagón o vehículo remolcado, tractores de maniobras, composiciones indeformables que contengan módulos que aisladamente se puedan considerar máquinas o herramientas de obra, ni tampoco a vehículos que para circular por carretera precisen de la correspondiente matrícula de tráfico (salvo matrículas especiales de vehículos o maquinaria de obra, agrícolas, etc.), incluyéndose en esta excepción a coches y camiones.

La circulación por medio de estas máquinas, pórticos y herramientas quedará en todo caso restringida a la zona de trabajo con las mismas, entendida ésta como el tramo donde se estén efectuando físicamente los trabajos más el trayecto que parte de la estación o estaciones colaterales de acceso y retirada. Dicha circulación queda regulada por las condiciones de aplicación, prescripciones de circulación y protección de los trabajos conforme a lo establecido en el Reglamento de Circulación Ferroviaria. En particular, se establecen las siguientes posibles condiciones de acceso a la Red Ferroviaria de Interés General con esta maquinaria:

- Sistema de interrupción de la circulación con Entrega de Vía Bloqueada (Sección 3 del Capítulo 3 del Reglamento de Circulación Ferroviaria).
- Trabajos en estación (Sección 4 del Capítulo 3 del Reglamento de Circulación Ferroviaria).
- Maniobras en las estaciones entre las que se establece la "Entrega de Vía Bloqueada", para el acceso a la zona de trabajos y su apartado.

Disposición adicional sexta. Aplicación de la legislación laboral.

Lo dispuesto en este real decreto sobre el sistema de gestión de la seguridad ferroviaria se entiende sin perjuicio de lo establecido en la legislación laboral y en la legislación de prevención de riesgos laborales.

Disposición adicional séptima. Autorización de subsistemas fijos y líneas en ejecución

Para el caso de subsistemas que estén en fase de desarrollo o ejecución en el momento de entrada en vigor del presente Real Decreto, y habiendo realizado el administrador la presentación de la Comunicación Previa o tramites posteriores, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, previa solicitud del interesado, podrá decidir continuar con los trámites previos a la entrada en vigor de este Real Decreto o fijar un plazo de un mes para que el Administrador adecue el expediente a las nuevas disposiciones, teniendo en cuenta, entre otros aspectos, el grado de avance en que se encuentran los trabajos de ejecución de las obras.

En el caso de la entrada en servicio de subsistemas y siempre que la solicitud haya sido presentada antes de la entrada en vigor del presente real decreto, se continuará con la tramitación iniciada.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS:

Disposición transitoria primera. Régimen transitorio para la utilización de vehículos ferroviarios

1. Los vehículos que sea necesario autorizar hasta el 16 de junio de 2019 estarán sujetos a las disposiciones establecidas en la Orden FOM/167/2015, de 6 de febrero, por la que se regulan las condiciones para la entrada en servicio de subsistemas de carácter estructural, líneas y vehículos ferroviarios

2. Las autorizaciones de entrada en servicio de vehículos concedidas con arreglo al apartado 1, y todas las demás autorizaciones concedidas antes del 15 de junio de 2016, incluidas las autorizaciones concedidas con arreglo a acuerdos internacionales, en particular RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) y RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), seguirán siendo válidas en la Red Ferroviaria de Interés General de conformidad con las condiciones en las que se hubieren concedido las respectivas autorizaciones.

3. Para que los vehículos con autorización de entrada en servicio concedida con arreglo a los apartados 1 y 2 puedan operar en una o más redes que aún no estén comprendidas en su autorización, será necesario obtener una nueva autorización de puesta en el mercado de vehículos. La puesta en el mercado de dichos vehículos ferroviarios en las nuevas líneas o tramos redes adicionales estará sujeta al régimen establecido en los artículos 125 y 126. cuando en virtud de lo establecido en el artículo 122 corresponda a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria expedir una autorización de puesta en el mercado de un vehículo y al régimen establecido en el artículo 130 y en las disposiciones prácticas relativas a la autorización de vehículos ferroviarios y al proceso de autorización de tipo de vehículos ferroviarios establecidos por el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/545, de 4 de abril, cuando corresponda a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea.

Disposición transitoria segunda. Inspección de vehículos

Mientras la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria no desarrolle un plan de inspección propio en relación al apartado primero del artículo 134 ni establezca el régimen de colaboración que, de acuerdo con el apartado segundo de dicho artículo, deberá prestar la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ésta deberá seguir realizando la inspección de vehículos tal como viene realizando.

Los resultados de las inspecciones de vehículos que lleve a cabo la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias deberán ser comunicados a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria con la periodicidad que se establezca y en su defecto cada mes. No obstante, ante cualquier solicitud de la citada agencia, dicha entidad pública deberá comunicarle la información de la que dispone.

Disposición transitoria tercera. Inventario de pasos a nivel y para elaborar el plan de actuaciones

1. En el plazo de dieciocho meses desde la publicación del presente real decreto, los administradores de infraestructuras deberán disponer del inventario actualizado de pasos a nivel y otras intersecciones definido en el artículo 51.

2. En el plazo de dieciocho meses desde la publicación de este real decreto, los administradores de infraestructuras podrán resolver incluir como pasos a nivel, en el inventario correspondiente, los

cruces entre andenes cuyo uso principal en la actualidad sea el tránsito de personas ajenas al ferrocarril.

Igualmente podrán incluirse en dicho inventario, como pasos de uso público, aquellos calificados actualmente como particulares cuyo uso real actual sea público.

En los dos casos anteriores, los administradores de infraestructuras motivarán las decisiones que adopten.

3. En el plazo de treinta meses desde la publicación del presente real decreto, los administradores de infraestructuras presentarán al Ministerio de Fomento un estudio de las necesidades de actuación en los pasos a nivel existentes para adecuarlos a las clases de protección mínimas que les correspondan según lo dispuesto en el artículo 52 y en el Anexo VI.

Dicho estudio incorporará una propuesta de plan para la adecuación de los sistemas de protección de los pasos a nivel a lo indicado en dicho anexo. Dentro del plan deberán figurar los criterios para la priorización de las actuaciones que resulten necesarias y un programa con los plazos para acometerlas. Se dará prioridad a las actuaciones en pasos a nivel con protección pasiva que carezcan de visibilidad suficiente y con un historial de accidentabilidad significativo, estableciendo, en su caso, las medidas provisionales que sean necesarias hasta que se lleve a cabo su adecuación.

Disposición transitoria cuarta. Inventario de cruces entre andenes y para elaborar el plan de actuaciones

1. En el plazo de doce meses desde la publicación de este real decreto, los administradores de infraestructuras deberán disponer del inventario actualizado de cruces entre andenes y para uso exclusivo del personal ferroviario o de los servicios de emergencia definido en el artículo 51.

2. En el plazo de veinticuatro meses desde la publicación del presente real decreto, los administradores de infraestructuras presentarán al Ministerio de Fomento un estudio de las necesidades de actuación en cruces entre andenes existentes para cumplir con lo dispuesto en el artículo 57 y en el Anexo VII.

Dicho estudio incorporará una propuesta de plan para la adecuación de los equipamientos de protección de los cruces entre andenes a lo indicado en dicho anexo. Dentro del plan deberán figurar los criterios para la priorización de las actuaciones que resulten necesarias y un programa con los plazos para acometerlas. Se dará prioridad a las actuaciones en cruces entre andenes con protección pasiva que carezcan de visibilidad suficiente y con un historial de accidentabilidad significativo, estableciendo, en su caso, las medidas provisionales que sean necesarias hasta que se lleve a cabo su adecuación.

Disposición transitoria quinta. Disposición de detectores de caída de objetos en líneas existentes

En el plazo de doce meses desde la publicación de este real decreto, los administradores de infraestructuras deberán disponer de un plan que defina las actuaciones necesarias para dotar a las líneas ferroviarias existentes, cuya velocidad sea superior a 200 km/h, de detectores de caída de objetos. Dentro del plan se incluirá un programa con los plazos para acometer las actuaciones necesarias.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA:

Disposición derogatoria única. Derogación normativa.

Quedan derogadas con efectos a partir del 16 de junio de 2019:

a) las disposiciones...*[Pendiente de concretar]* del Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario y los artículos...*[Pendiente de concretar]* del propio Reglamento del Sector Ferroviario.

b) el 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, y sus anexos, *[Pendiente de concretar]*

c) el Real Decreto 1434/2010, de 5 de noviembre, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de la red Ferroviaria de interés general, y sus anexos,

d) la Orden FOM/167/2015, de 6 de febrero, por la que se regulan las condiciones para la entrada en servicio de subsistemas de carácter estructural, líneas y vehículos ferroviarios, *[Pendiente de concretar]*

e) las disposiciones ...*[Pendiente de concretar]* de la Orden FOM/2872/2010, de 5 de noviembre, por la que se determina las condiciones de los títulos habilitantes que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad en la circulación, así como el régimen de los centros homologados de formación y de los de reconocimiento médico de dicho personal.

e) la Orden de 2 de agosto de 2001, por la que se desarrolla el artículo 235 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de supresión y protección de pasos a nivel,

f) así como cuantas otras disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en este real decreto”.

DISPOSICIONES FINALES:

Disposición final primera. Modificación del Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria.

Con el fin de adaptar el contenido del Real Decreto 664/2015 a las especificaciones sobre pasos a nivel contenidas en este real decreto, se modifica el Reglamento de Circulación Ferroviaria incluido como anexo I del RD 664/2015 en la forma siguiente:

Uno. El artículo **5.2.6.2. Avería en Paso a Nivel** queda redactado como sigue:

“Cuando el Responsable de Circulación de la Banda de Regulación o del CTC tenga conocimiento de la existencia de anomalías en la protección de un PN automático o enclavado, informará de ello al personal de mantenimiento para que proceda a su reparación. Inmediatamente ordenará la presencia de personal habilitado en el PN, con objeto de realizar la protección in situ con los medios adecuados hasta su reparación.

A dicho personal se le denominará “personal a pie de paso”.

Mientras que permanezca averiado se considerará como “Paso a Nivel Sin Protección”.

Dos. Se crea un nuevo artículo **5.2.6.4. Avisos al personal a pie del Paso a Nivel** con el siguiente contenido:

1. El Responsable de Circulación que deba expedir, dar paso o autorizar el retroceso de un tren, hacia un trayecto donde existan uno o varios PN averiados con personal a pie de paso:
 - a) Cursará al personal a pie de cada paso la siguiente comunicación verbal:
«Tren _____, a las _____ (hora prevista de salida o paso) _____ [a contravía]»
 - b) Recibida la conformidad del personal a pie de cada paso, autorizará la salida, paso o retroceso del tren.
2. Cuando se establezca una EVB en el trayecto afectado, cursará el siguiente aviso:
«EVB desde las _____ hasta las _____ [en la vía _____ (par, impar, I, II) _____]»

Al tratarse de un paso a nivel sin protección, aún servido por personal a pie de paso, los trenes que circulen hacia éste dispondrán de la notificación referenciada en el artículo 5.2.6.3 del RCF.

Tres. Se crea un nuevo artículo **5.2.6.5. Actuaciones del personal a pie del Paso a Nivel** con el siguiente contenido:

Durante su servicio cumplirá las siguientes prescripciones:

1. Utilizará los medios de protección previstos para estos casos y, si es necesario, el banderín o linterna.
2. Permanecerá atento a la llegada de los trenes al PN.
3. Cuando reciba la comunicación verbal del Responsable de Circulación, indicándole el número del tren y la hora previsible de salida o paso por la estación inmediata, y una vez haya entendido con claridad el contenido de dicha comunicación, procederá así:
 - Si existe un solo PN en el trayecto, responderá:
«Conforme tren _____ a las _____ ». ó
«Repita».
 - Si existen varios PN en el trayecto, responderá:
«Paso a Nivel del km _____, conforme tren _____ a las _____ ». ó
«Paso a Nivel del km _____, repita».
4. Realizará la protección del PN con los medios de que disponga, al menos 60 segundos antes de la llegada efectiva del tren. Procederá de igual forma cuando se le comunique que un tren ha sido autorizado a retroceder.
5. Cuando reciba la comunicación verbal del Responsable de circulación indicándole que se ha establecido una EVB, la duración prevista de ésta y la vía o vías afectadas, se coordinará con el Encargado de los trabajos con objeto de asegurar la protección del PN de acuerdo con lo expuesto en el punto 3.
6. Si apreciara un obstáculo en el PN, procederá así:
 - Si no hay ningún tren en circulación, informará inmediatamente al Responsable de circulación.
 - Si hay algún tren en circulación, protegerá el punto de peligro con señales de parada a mano y en líneas con circuitos de vía eléctricos, con la barra o útil de cortocircuito, como se indica en este Reglamento.

Cuatro. Se crea un nuevo artículo **5.2.6.6.- Protección en caso de bajas temporales** con el siguiente contenido:

En el supuesto de baja temporal del PN por reparación o mantenimiento de sus instalaciones, se regulará por Consigna del AI el período transitorio durante el cual:

- Las SPN quedarán fuera de servicio.
- Se dotará al PN de una guardería a pie de paso o se cerrará al tránsito, no aplicándole, en ningún caso, la protección de la clase P.

Cinco. Queda derogado el Anexo 2 del Libro 5 (5AN2 Protección de pasos a nivel)

Disposición final segunda. Modificación del Real Decreto 623/2014, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes ferroviarios y la Comisión de investigación de accidentes ferroviarios.

Uno. Se modifica la rúbrica del artículo 4 del Real Decreto, que queda redactada como sigue:

«Artículo 4. Alcance de la investigación de accidentes ferroviarios.»

Dos. Se modifica el apartado 6 del artículo 4 del Real Decreto que queda redactado como sigue:

“6. La investigación de accidentes se realizará con la mayor apertura posible, oyendo a todas las partes y compartiendo los resultados.”

Tres. Se modifica el apartado b) del artículo 7, que queda redactado como sigue:

b) Realizar la investigación técnica de los accidentes e incidentes ferroviarios no contemplados en el párrafo anterior y elaborar informes técnicos sobre los mismos cuando en condiciones ligeramente distintas éstos pudieran haber provocado accidentes graves, incluidos fallos técnicos de los subsistemas estructurales o de los componentes de la Red Ferroviaria de interés general. A la hora de decidir la apertura o no de una investigación en este supuesto, dicho organismo valorará, entre otras, las siguientes cuestiones:

1.º La importancia del accidente o incidente.

2.º Si forma parte de una serie de accidentes o incidentes con repercusión en el sistema en su conjunto.

3.º Su repercusión en la seguridad ferroviaria.

4.º La petición de los administradores de la infraestructura, de las empresas ferroviarias, de la Agencia de Seguridad ferroviaria, o de los Estados miembros que tengan interés por haber participado en la fabricación, o en la supervisión o registro del material rodante, o por haberse producido víctimas de nacionalidad de dicho Estado.”

Cuatro. Se modifica el apartado 4 del artículo 13 del Real Decreto, que queda redactado como sigue:

“4. Cuando en un accidente o incidentes ferroviario esté implicada una empresa ferroviaria establecida o un vehículo registrado o mantenido en otro Estado miembro de la Unión Europea, se invitará a participar en la investigación al organismo de investigación de accidentes ferroviarios de dicho Estado. Estos organismos dispondrán de acceso a la información y a las pruebas necesarias para participar en la investigación, sin perjuicio de la independencia de la investigación judicial, y

cuando se requiera su asistencia en la recogida de pruebas, dispondrán de las facultades de los investigadores de la Comisión de investigación de accidentes ferroviarios.”

Cinco. Se incluye un nuevo apartado 6 al artículo 13 del Real Decreto, con la redacción que sigue:

“6. La Comisión de investigación de accidentes ferroviarios formalizará su colaboración con las autoridades judiciales y fiscales con carácter previo a las investigaciones técnicas, para garantizar la plena colaboración, el acceso de los investigadores técnicos lo antes posible a la información y pruebas pertinentes, y la independencia de la Comisión de investigación ferroviaria, conforme a lo previsto en el artículo 75 de la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario, y sin perjuicio de la legislación procesal aplicable.”

Seis. Se modifican los apartados 1 y 7 del artículo 14 del Real Decreto, que queda redactado como sigue:

“1. Producido un accidente o incidente en la Red Ferroviaria de Interés General, el administrador de la infraestructura, las empresas ferroviarias que se vieran implicadas y, en su caso, la Agencia de Seguridad ferroviaria, están obligados a notificarlo a la Comisión de investigación de accidentes ferroviarios, lo antes posible, proporcionando toda la información de que dispongan. Esta notificación deberá actualizarse conforme se disponga de nueva información.”

“7. La investigación tendrá en cuenta las necesidades razonables de las víctimas y sus familiares y los mantendrá informados de los avances de la investigación”.

Siete. Se modifican los apartados 1, 2 y 5 y 6 del artículo 15, que quedan redactados como sigue:

“1. El investigador responsable elaborará una propuesta de informe técnico de cada accidente o incidente ferroviario que se adecuará a su importancia y gravedad e incluirá, cuando proceda, recomendaciones de seguridad.

El informe técnico, se ajustará lo máximo posible a la estructura de información que determine la Comisión Europea. En todo caso, deberá incluir los siguientes elementos:

- a) La descripción de la incidencia y de su contexto*
- b) Las investigaciones y las pesquisas, incluyendo lo relativo al sistema de gestión de la seguridad, las normas y reglamentos aplicables el funcionamiento del material rodante y de las instalaciones técnicas, la organización de la mano de obra la documentación sobre el sistema operativo y las incidencias anteriores de carácter similar,*
- c) Los análisis y las conclusiones relacionados con las causas de las incidencias, incluidos los factores contribuyentes en relación con:*
 - Las acciones de las personas implicadas*
 - La condición del material rodante o de las instalaciones técnicas*
 - Sus competencias y procedimientos y mantenimiento*
 - Las condiciones del marco normativo*
 - La aplicación del sistema de gestión de seguridad*

El informe técnico y sus recomendaciones no prejuzgarán en ningún caso la decisión que pueda recaer en vía judicial, no perseguirá la evaluación de responsabilidades, ni la determinación de culpabilidades.”

“2. Siempre que no perjudique los objetivos de la investigación de seguridad, y se respete la normativa aplicable en materia de protección de datos de carácter personal, el Secretario trasladará al administrador de la infraestructura, a las empresas ferroviarias implicadas a la Agencia de Seguridad

Ferroviaria, a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, a las víctimas y a sus familiares, a los propietarios de bienes dañados, fabricantes, servicios de socorro implicados, representantes del personal y de los usuarios, la propuesta de informe técnico, para que, en su caso, faciliten información técnica pertinente para mejorar la calidad del informe de investigación, en el plazo de 15 días.

En el caso de que existan diligencias judiciales sobre el accidente o incidente lo dispuesto en el apartado anterior se supeditará a lo dispuesto en la legislación procesal aplicable.”

“5. La Comisión hará público el informe final en el plazo más breve posible y en todo caso en el plazo máximo de doce meses desde la fecha del siniestro. Si el informe final no pudiera publicarse en esa fecha, se publicará un informe provisional al menos en cada fecha del aniversario del accidente, detallando los avances de la investigación y las cuestiones de seguridad planteadas.

El informe final, incluidas las recomendaciones de seguridad, se comunicará a todas las personas y entidades mencionadas en el artículo 14.7 Asimismo, la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios remitirá un ejemplar del mismo a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y, en su caso, a los organismos y partes afectados de otros Estados de la Unión Europea.”

“6. Las recomendaciones de seguridad que elabore la Comisión se dirigirán a los organismos y entidades con cometidos en la elaboración y aplicación de las normas de seguridad ferroviaria, así como a los organismos, entidades y empresas afectadas por la adopción de las acciones correctoras recomendadas.

La Comisión dispondrá de un procedimiento para el registro de las recomendaciones emitidas, de las respuestas de los destinatarios, y del estado de cumplimiento de las mismas, y velará por que las recomendaciones sobre seguridad sean debidamente tenidas en cuenta por sus destinatarios y, reciban un adecuado registro y seguimiento por éstos.

Los destinatarios de las recomendaciones acusarán recibo de la carta de envío e informarán a la Comisión en el plazo de noventa días de las medidas adoptadas o en estudio y, si procede, del tiempo necesario para su aplicación, así como, en su caso, de los motivos de no haberse tomado medidas.

En un plazo de sesenta días tras la recepción de la respuesta la Comisión comunicará al destinatario si considera o no adecuada su respuesta, con las justificaciones correspondientes cuando no esté de acuerdo con la decisión de no adoptar medidas.

Cuando los destinatarios de las recomendaciones sean autoridades españolas, deberán, además, evaluar las recomendaciones de la Comisión y, en su caso, adoptar las medidas proporcionales y apropiadas para prevenir la posible repetición de accidentes e incidentes.

Los destinatarios de las recomendaciones dispondrán de procedimientos para controlar los avances de las medidas adoptadas en respuesta a las recomendaciones de seguridad emitidas”.

Disposición final tercera. Modificación del Real Decreto 627/2014, de 18 de julio, de asistencia a las víctimas de accidentes ferroviarios y sus familiares.

Se modifica el artículo 1 del Real Decreto, que queda redactada como sigue:

Artículo 1. Objeto.

1. Este real decreto tiene por objeto el establecimiento de las medidas a adoptar por las Administraciones Públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, y por las empresas y entidades del sector ferroviario, para garantizar la asistencia de las víctimas de accidentes y sus familiares

2. *Tras un accidente grave, la empresa ferroviaria proporcionará asistencia a las víctimas ayudándolas en los procedimientos de reclamación en virtud de lo establecido en la normativa comunitaria y nacional, sin perjuicio de las obligaciones de otras partes. Dicha asistencia hará uso de distintas vías para comunicarse con las familias de las víctimas e incluirá apoyo psicológico para las víctimas del accidente y sus familiares.*

Disposición final cuarta. Título competencial.

Este real decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en las reglas 14^a, 21^a, 24^a y 29^a del artículo 149.1 de la Constitución”

Disposición final quinta. Incorporación de la normativa comunitaria.

Mediante la aprobación de este real decreto se incorpora al derecho español la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de mayo de 2016 sobre la seguridad ferroviaria, y la Directiva (UE) 2016/797 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de mayo de 2016 sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Unión Europea”.

Disposición final sexta. Facultades de desarrollo.

Se autoriza al Ministro de Fomento para dictar las normas necesarias para el desarrollo y aplicación de este real decreto, así como para modificar sus anexos cuando sea necesario como consecuencia de lo que dispone la normativa comunitaria”.

Disposición final séptima. Entrada en vigor.

Este real decreto entrará en vigor el día 15 de junio de 2019, salvo sus disposiciones transitorias, que entrarán en vigor al día siguiente al de su publicación en el “Boletín Oficial del Estado”

Anexo I. Elementos del sistema ferroviario

1. Red

A efectos de este real decreto, la red ferroviaria incluirá los siguientes elementos:

- a) las líneas especialmente construidas para la alta velocidad, equipadas para velocidades por lo general iguales o superiores a 250 km/h,
- b) las líneas especialmente acondicionadas para la alta velocidad, equipadas para velocidades del orden de 200 km/h,
- c) las líneas especialmente acondicionadas para la alta velocidad, de carácter específico debido a dificultades topográficas, de relieve o de entorno urbano, cuya velocidad deberá ajustarse caso por caso. Esta categoría incluye las líneas de interconexión entre las redes de alta velocidad y convencionales, los tramos de estación, el acceso a las terminales, almacenes, etc., que son recorridos a velocidad convencional por material rodante de «alta velocidad»,
- d) líneas convencionales previstas para el transporte de viajeros,
- e) líneas convencionales previstas para el tráfico mixto (viajeros y mercancías),
- f) líneas convencionales dedicadas al tráfico de mercancías,
- g) nudos de viajeros,
- h) nudos de transporte de mercancías, incluidas las terminales intermodales,
- i) las vías de enlace entre los elementos anteriormente citados.

Estas redes incluirán los sistemas de gestión del tráfico, de posicionamiento y de navegación: instalaciones técnicas de tratamiento de datos y de telecomunicaciones previstas para el transporte de viajeros de largo recorrido y el transporte de mercancías en esta red con el fin de garantizar una explotación segura y armoniosa de la red y la gestión eficaz del tráfico.

2. Vehículos

A efectos de este real decreto, englobará a todos los vehículos aptos para circular por la totalidad o parte de la red de la Unión:

- las **locomotoras** y el **material rodante utilizado en el transporte de viajeros**, incluidas las unidades de tracción térmicas y/o eléctricas, las unidades autopropulsadas térmicas y/o eléctricas, y los **coches de viajeros**,
- los **vagones de mercancías**, incluidos los vehículos de piso rebajado diseñados para toda la red y los vehículos diseñados para el transporte de camiones,
- **vehículos especiales**, tales como material rodante auxiliar.

Esta lista de vehículos incluirá los vehículos especialmente diseñados para circular por los distintos tipos de líneas de alta velocidad que se describen en el punto 1.

Se distinguen las siguientes clases de vehículos:

a) Locomotoras: Vehículo ferroviario que, por medio de tracción térmica y/o eléctrica, es capaz de desplazarse por sí mismo y cuya principal función es remolcar a otros vehículos ferroviarios. Se incluyen en esta definición, entre otras, las locomotoras de línea, de trabajos en vía y los tractores de maniobras.

b) Unidades autopropulsadas: Las unidades autopropulsadas son aquellas composiciones de uno o varios vehículos que, formando un tren indeformable en explotación, están dotadas de tracción térmica y/o eléctrica que las hace capaces de desplazarse por sí mismas y, generalmente, transportan viajeros.

c) Coches: Vehículos ferroviarios sin tracción propia habilitados para el transporte de viajeros, así como los vehículos complementarios para su servicio, entre otros, los furgones destinados a transportar una carga útil no consistente en viajeros, y los vagones de transporte de automóviles destinados a integrarse en un tren de viajeros. Se incluyen también aquellos coches en composiciones fijas que sólo pueden reconfigurarse cuando no están prestando servicio.

d) Vagones: Vehículos ferroviarios sin tracción propia habilitados para el transporte de mercancías. Dentro de esta clase se consideran incluidos los **vehículos ferroviarios especiales**. Se entiende por tales aquellos vehículos diseñados expresamente para el transporte ferroviario que, por

sus dimensiones o masas excepcionales, requieren unas condiciones particulares de circulación. Se incluyen también los vagones destinados al transporte de materiales para actividades tales como la construcción o el mantenimiento de la infraestructura y susceptibles de realizar transportes comerciales.

e) Material rodante auxiliar: Se considera material rodante auxiliar aquellos vehículos ferroviarios que están específicamente habilitados para las tareas de supervisión, reconocimiento, así como aquellos habilitados para la construcción y el mantenimiento de la vía y de sus instalaciones fijas, incluyéndose, entre otros, la maquinaria de vía y los vehículos ferrocarril-carretera (bimodales), así como los destinados a trenes taller y de socorro.

BORRADOR

Anexo II. Clasificación de sucesos y causas directas

1. Los sucesos ferroviarios se clasificarán en:

1. ACCIDENTE

1.1. Colisión

- 1.1.1. Colisión de tren con vehículo ferroviario o con material rodante que esté realizando maniobras
 - 1.1.1.1. Frontal
 - 1.1.1.2. Alcance
 - 1.1.1.3. Lateral
- 1.1.2. Colisión de tren con obstáculo dentro del gálibo de libre paso
 - 1.1.2.1. Elementos de tren
 - 1.1.2.2. Elementos de la superestructura
 - 1.1.2.3. Elementos de la infraestructura
 - 1.1.2.4. Elementos de protección de itinerarios
 - 1.1.2.5. Animales [excluyendo pájaros]
 - 1.1.2.6. Árboles
 - 1.1.2.7. Otros

1.2. Descarrilamiento

- 1.2.1. Plena vía
- 1.2.2. Estaciones

1.3. Accidente en paso a nivel

- 1.3.1. Usuarios
 - 1.3.1.1. Vehículos de carretera (≥ 1)
 - 1.3.1.2. Peatones
- 1.3.2. Objetos (en paso a nivel)

1.4. Accidente causado a persona con implicación de material rodante en movimiento

- 1.4.1. Arrollamiento de personas
 - 1.4.1.1. Plena vía
 - 1.4.1.2. Estaciones
 - 1.4.1.2.1. Paso entre andenes
 - 1.4.1.2.2. Otros
- 1.4.2. Caídas
 - 1.4.2.1. En marcha
 - 1.4.2.2. Al subir - bajar
- 1.4.3. Otros accidentes de personas
 - 1.4.3.1. Por movimiento del vehículo
 - 1.4.3.2. Proyección de objetos (desde - hacia)
 - 1.4.3.3. Otros

1.5. Incendio o explosión en material rodante, incluida la carga

1.6. Otros accidentes

- 1.6.1. Colisiones y descarrilamientos causados por aplicación de procedimiento de seguridad ante emergencia
- 1.6.2. Colisiones (entre vehículos/contra objetos) y descarrilamientos exclusivamente de vehículos de maniobras y/o maquinaria de vía
- 1.6.3. Descarrilamiento durante las operaciones de cambio de ancho del material rodante
- 1.6.4. Colisiones y descarrilamiento ocurridos en vías bloqueadas para trenes de pruebas, trenes de trabajo o cualquier vehículo en labores de mantenimiento
- 1.6.5. Accidente relativo al transporte de mercancías peligrosas
 - 1.6.5.1. El continente de la mercancía peligrosa ha sufrido desperfectos o se ha producido vuelco o descarrilamiento, pero no existe fuga o derrame
 - 1.6.5.2. Como consecuencia de un accidente o incidente, el continente ha sufrido desperfectos y existe fuga o derrame del contenido
 - 1.6.5.3. Existen daños o incendio en el continente y fugas con llamas del contenido
 - 1.6.5.4. Explosión del contenido destruyendo el continente

2. INCIDENTE

2.1. Precursor

- 2.1.1. Rotura de carril

- 2.1.2. Deformación u otra desalineación de vía
- 2.1.3. Fallo de señalización
 - 2.1.3.1. Infraestructura
 - 2.1.3.2. Material rodante
- 2.1.4. Señal pasada en situación de peligro sobrepasando el punto de peligro
 - 2.1.4.1. Conato de colisión [ocupando mismo circuito vía]
 - 2.1.4.2. Otros
- 2.1.5. Señal pasada en situación de peligro sin sobrepasar el punto de peligro
 - 2.1.5.1. Rueda rota de material rodante en servicio
 - 2.1.5.2. Eje roto de material rodante en servicio
- 2.1.6. Incidentes operacionales
 - 2.1.6.1. Exceso de velocidad [$> 15\%$ v_{max}]
 - 2.1.6.2. Marcha no autorizada
 - 2.1.6.3. Incumplimiento de las normas de bloqueo
 - 2.1.6.4. Otros incumplimientos de las normas de seguridad
- 2.1.7. Escape de material
- 2.2. Otros incidentes
 - 2.2.1. Componentes de vehículo
 - 2.2.2. Fallo de cargamento
 - 2.2.3. Incidente en paso a nivel
 - 2.2.4. Talonamiento
 - 2.2.5. Conato de incendio o explosión
 - 2.2.6. Incidente con mercancías peligrosas
 - 2.2.6.1. Incidente en el que la mercancía transportada está en perfecto estado y no se ha producido vuelco o descarrilamiento
 - 2.2.6.2. El continente de la mercancía peligrosa ha sufrido desperfectos, pero no existe fuga o derrame
 - 2.2.6.3. Fugas que no son consecuencia de un accidente o incidente, tales como escapes a través de válvulas de seguridad o fugas por dispositivos de carga incorrectamente cerrados. No se producen desperfectos en el continente.
 - 2.2.7. Incidente por colisión con obstáculo dentro del gálibo de libre paso
 - 2.2.7.1. Elementos de tren
 - 2.2.7.2. Elementos de la superestructura
 - 2.2.7.3. Elementos de la infraestructura
 - 2.2.7.4. Elementos de protección de itinerarios
 - 2.2.7.5. Animales [excluyendo a los pájaros]
 - 2.2.7.6. Árboles
 - 2.2.7.7. Otros
 - 2.2.8. Otras incidencias
- 3. SUICIDIO
 - 3.1. Suicidio
 - 3.2. Intento de suicidio

2. Las causas directas de los sucesos ferroviarios se clasificarán en:

- 1. FERROCARRIL
 - 1.1. Factor humano (fh)
 - 1.1.1. Señales
 - 1.1.2. Bloqueo
 - 1.1.3. Itinerario
 - 1.1.4. Formación del tren
 - 1.1.5. Conducción
 - 1.1.6. Mantenimiento del material rodante e instalaciones.
 - 1.1.7. Trabajos en vía e instalaciones. Seguridad
 - 1.1.8. Otros
 - 1.2. Fallo técnico (ft)
 - 1.2.1. Fallo material rodante (fmr)

- 1.2.1.1. Rodadura
- 1.2.1.2. Suspensión
- 1.2.1.3. Freno
- 1.2.1.4. Aparatos de tracción – choque
- 1.2.1.5. Gálibo
- 1.2.1.6. Pantógrafo
- 1.2.1.7. Puertas
- 1.2.1.8. Otros
- 1.2.2. Fallo instalaciones (fi)
 - 1.2.2.1. Infraestructura
 - 1.2.2.2. Vía
 - 1.2.2.3. Carril
 - 1.2.2.4. Aguja
 - 1.2.2.5. Instalaciones de seguridad
 - 1.2.2.6. Electrificación
 - 1.2.2.7. Otros
- 1.3. Fallo compuesto o combinado
 - 1.3.1. Fallo humano compuesto
 - 1.3.2. Fallo técnico compuesto (fmr+fi)
 - 1.3.3. Fallo conjugado (fh+ft)
- 2. AJENOS / TERCEROS
 - 2.1. Usuarios del ferrocarril
 - 2.1.1. Pasajeros (viajeros)
 - 2.1.2. Cliente de mercancías (transportista)
 - 2.1.3. Otros usuarios
 - 2.2. Condiciones climáticas y medio ambiente
 - 2.2.1. Condiciones climáticas
 - 2.2.2. Medio ambiente
 - 2.3. Fallo de terceros
 - 2.3.1. Extraños
 - 2.3.2. Intrusos
 - 2.3.3. Usuarios paso a nivel
 - 2.3.3.1. Peatones
 - 2.3.3.2. Vehículos
 - 2.3.4. Otras personas en el andén
 - 2.3.5. Otras personas fuera del andén
 - 2.4. Sin identificar

Anexo III. Indicadores comunes de seguridad

La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria notificará anualmente a la Agencia Ferroviaria de Unión Europea los indicadores comunes de seguridad (ICS).

Si se descubrieran nuevos hechos o errores después de la presentación del informe, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria 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.

Las definiciones comunes para los ICS y los métodos de cálculo de las repercusiones económicas de los accidentes figuran en el apéndice.

1. Indicadores relativos a accidentes

1.1. *Número total y relativo (en relación con los kilómetros-tren) de accidentes graves y 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 desglose adicional en función de 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 informará de 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,
- otra persona que se halla en un andén,
- otra 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 apéndice,
- 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 desglose en los tipos siguientes de precursor:

- rotura de carril,
- deformación u otra desalineación de la vía,
- fallo de la señalización de sentido

- señal pasada en situación de peligro al atravesar un punto de peligro,
- señal pasada en situación de peligro sin atravesar un 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 Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria notificará a la Agencia Ferroviaria de Unión Europea 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.

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 que disponen de sistemas embarcados de protección de trenes que proporcionan:

- 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:
 - 1º. manual,
 - 2º. automático con aviso del lado del usuario,
 - 3º. automático con protección del lado del usuario,
 - 4º. protección del lado de la vía.

Apéndice Definiciones comunes para los ICS y métodos de cálculo de las repercusiones económicas de los accidentes

1. *Indicadores relativos a accidentes*

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 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;

1.2. «**daños graves en el material, la vía férrea u otras instalaciones o entornos**»: daños equivalentes o superiores a 150 000 EUR;

1.3. «**interrupciones graves del tráfico**»: suspensión de los servicios ferroviarios en una línea ferroviaria principal por un período mínimo de seis horas;

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 fijo inicial a un punto fijo terminal, incluida una máquina ligera, es decir, una locomotora que circula por sí sola;

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;

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;

1.7. «**descarrilamiento de tren**»: toda situación en la cual se sale de los raíles al menos una rueda de un tren;

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;

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 una parte del mismo, 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;

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;

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;

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 que intenta embarcar en un tren en movimiento o desembarcar de él;

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;

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;

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;

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»;

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»;

1.18. «**muerte (persona muerta)**»: cualquier persona fallecida inmediatamente o en los 30 días siguientes de resultados de un accidente, excluidos los suicidios;

1.19. «**herido grave (persona gravemente herida)**»: cualquier herido que ha estado hospitalizado más de 24 horas de resultados de un accidente, excluidos los intentos de suicidio.

2. *Indicadores relativos a mercancías peligrosas*

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 RID/ADR;

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.

3. *Indicadores relativos a suicidios*

3.1. «**suicidio**»: acto de lesión deliberada contra uno mismo con resultado de muerte, registrado y clasificado como tal por la autoridad nacional competente;

3.2. «**intento de suicidio**»: acto de lesión deliberada contra uno mismo con resultado de herido grave.

4. *Indicadores relativos a los precursores de accidentes*

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;

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;

4.3. «**fallo de la señalización de sentido**»: 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 solicitadas;

4.4. «**señal pasada en situación de peligro al atravesar un punto de peligro**»: cualquier situación en que una parte cualquiera de un tren rebasa su movimiento autorizado y atraviesa el punto de peligro;

4.5. «**señal pasada en situación de peligro sin atravesar un punto de peligro**»: cualquier situación en que una parte cualquiera de un tren rebasa su movimiento autorizado pero no atraviesa el punto de peligro.

Se entenderá por movimiento no autorizado a efectos de lo dispuesto en los puntos 4.4 y 4.5 el hecho de pasar:

— una señal luminosa en la vía o un semáforo en posición de peligro o una orden de parada si no está en servicio el sistema de protección de trenes,

— el fin 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 Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá informar por separado sobre los cuatro supuestos de movimiento no autorizado enumerados en los guiones del presente punto y deben notificar al menos un indicador global que contenga datos sobre los cuatro supuestos.

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

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

5. Metodologías comunes para calcular las repercusiones económicas de los accidentes

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 basados en estudios de preferencia declarada realizados en los Estados miembros en los que se aplican;

2) costes económicos directos e indirectos: valores de coste evaluados en los Estados miembros y compuestos de:

— costes médicos y de rehabilitación,

— costes jurídicos y de policía, investigaciones privadas en caso de colisión, 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).

5.2. Principios comunes para evaluar el valor de la seguridad en sí y los costes económicos directos o indirectos:

En lo que se refiere al valor de la seguridad en sí, 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/o demográficas pertinentes de la población,

— método para obtener los valores de voluntad de pago: 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.

5.3. Definiciones

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

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.

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 de los viajeros por motivos profesionales] * [porcentaje medio anual de viajeros por motivos profesionales] + [VT de los viajeros por motivos no profesionales] * [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 de los trenes de mercancías] * [(km-tonelada)/ (km-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-tonelada)/ (km-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

CMF = K2 * (VTF/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 = CMP * (minutos de retraso de los trenes de viajeros) + CMF * (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.

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

6.1. «**Sistema de protección de trenes**»: sistema que ayuda a garantizar el respeto de las señales y de las limitaciones de velocidad.

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 de los puntos de peligro, entendiéndose por «supervisión discreta de la velocidad» la supervisión de la velocidad en determinados puntos (trampas de velocidad) al aproximarse a una señal.
- d) Aviso y parada automática y supervisión continua de la velocidad: proporciona protección de los puntos de peligro y supervisión continua de los límites de velocidad de la línea, entendiéndose por «supervisión continua de la velocidad» la indicación continua de la velocidad máxima permitida en todos los tramos de la línea y la garantía de su respeto.

El tipo d) se considera un sistema de protección automática de trenes.

6.3. «**Paso a nivel**»: cualquier intersección a nivel entre una carretera o camino 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 por encima de las vías reservadas al uso de los empleados.

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

6.5. «**Camino**»: cualquier vía, distinta de una carretera, prevista para el paso de personas, animales, vehículos o maquinaria.

6.6. «**Paso a nivel pasivo**»: paso a nivel sin ningún sistema de aviso o protección activado cuando no es seguro para el usuario cruzar el paso.

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 automáticos del lado del usuario son activados de forma manual por un empleado ferroviario.

b) Automático con aviso automático 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 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. *Definiciones de las bases de escala*

7.1. «**Km-tren**»: unidad de medida que representa el desplazamiento de un tren en 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 del país declarante.

7.2. «**Km-viajero**»: unidad de medida que representa el transporte ferroviario de un viajero a una distancia de un kilómetro. Solo se tendrá en cuenta la distancia en el territorio nacional del país declarante.

7.3. «**Kilómetro de línea**»: la longitud en kilómetros de la red ferroviaria a cuyo ámbito de aplicación se refiere este real decreto. En las líneas ferroviarias de vías múltiples solo se tendrá en cuenta la distancia entre origen y destino.

7.4. «**Kilómetro de vía**»: la longitud en kilómetros de la red ferroviaria a cuyo ámbito de aplicación se refiere este real decreto. En las líneas ferroviarias de vías múltiples se tendrá en cuenta cada una de las vías.

Anexo IV. Notificación de las normas nacionales de seguridad

Las normas nacionales de seguridad ferroviaria notificadas de conformidad con el artículo 12.1.a) incluyen:

1. normas relativas a los objetivos y métodos de seguridad nacionales vigentes;
2. normas relativas a los requisitos en lo referente a los sistemas de gestión de la seguridad y de certificación de la seguridad de las empresas ferroviarias;
3. normas de funcionamiento comunes de la red ferroviaria que todavía no estén cubiertas por unas ETI, incluidas las normas relativas al sistema de señalización y gestión del tráfico;
4. normas que establezcan requisitos relativos a otras normas de funcionamiento internas (normas de la empresa) que deban fijar los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias;
5. normas relativas a los requisitos en lo referente al personal que desempeña cometidos cruciales de seguridad, incluidos los criterios de selección, la aptitud desde el punto de vista médico y la formación profesional y certificación en la medida en que no estén cubiertos por una ETI;
6. normas relativas a la investigación de accidentes e incidentes.

Anexo V. Requisitos y criterios de evaluación aplicables a las organizaciones que soliciten un certificado de Entidad Encargada de Mantenimiento o un certificado con respecto a funciones de mantenimiento externalizadas por una de estas Entidades

La gestión de la organización se documentará en todos los extremos pertinentes y describirá, en particular, el reparto de responsabilidades dentro de la organización y con respecto a los subcontratistas. Se explicará cómo se asegura el control de los gestores en los distintos niveles, cómo participan el personal y sus representantes en todos los niveles y cómo se garantiza una mejora permanente.

Se aplicarán los siguientes requisitos básicos a las cuatro funciones de una entidad encargada del mantenimiento (EEM) que debe cubrir la organización por sí misma o por medio de acuerdos contractuales:

1. Liderazgo: compromiso respecto al desarrollo y la aplicación del sistema de mantenimiento de la organización y a la mejora continua de su eficacia.
2. Evaluación de riesgos: un enfoque estructurado para evaluar los riesgos asociados al mantenimiento de vehículos, incluidos los que se derivan directamente de procesos operativos y de las actividades de otras organizaciones o personas, y para determinar las medidas adecuadas de control de riesgos.
3. Vigilancia: un enfoque estructurado para velar por que las medidas de control de riesgos se apliquen, funcionen correctamente y contribuyan a los objetivos de la organización.
4. Mejora continua: un enfoque estructurado para analizar la información obtenida en la supervisión regular o la auditoría, o a partir de otras fuentes pertinentes y para extraer enseñanzas de los resultados y adoptar medidas preventivas o correctoras destinadas a mantener o mejorar el nivel de seguridad.
5. Estructura y responsabilidad: un enfoque estructurado para definir las responsabilidades de los individuos y los equipos de cara a asegurar la realización de los objetivos de seguridad de la organización.
6. Gestión de la competencia: un enfoque estructurado para asegurarse de que los empleados tienen las competencias necesarias para alcanzar los objetivos de la organización de manera segura, efectiva y eficiente en todas las circunstancias.
7. Información: un enfoque estructurado para asegurarse de que la información importante esté a disposición de las personas que deben tomar decisiones o emitir juicios en todos los niveles de la organización y garantizar la integridad y la idoneidad de la información.
8. Documentación: un enfoque estructurado para garantizar la trazabilidad de toda la información pertinente.
9. Actividades de subcontratación: un enfoque estructurado para garantizar que las actividades subcontratadas se gestionen correctamente a fin de poder alcanzar los objetivos de la organización y que se cubren todas las competencias y todos los requisitos.
10. Actividades de mantenimiento: un enfoque estructurado para garantizar:
 - a) que todas las actividades de mantenimiento que afectan a la seguridad y a componentes básicos para la seguridad están definidas y gestionadas adecuadamente y que todos los cambios necesarios para dichas actividades de mantenimiento que afectan a la seguridad están definidos y gestionados adecuadamente basándose en la experiencia obtenida y la aplicación de los métodos comunes de seguridad para la evaluación de riesgos, y debidamente documentados,
 - b) la conformidad con los requisitos esenciales para la interoperabilidad,
 - c) la aplicación y revisión de las herramientas, equipos e instalaciones de mantenimiento específicamente desarrollados y requeridos para la ejecución del mantenimiento,
 - d) el análisis de la documentación inicial relacionada con el vehículo para proporcionar el primer expediente de mantenimiento y velar por su correcta ejecución mediante el desarrollo de órdenes de mantenimiento,

e) que estos componentes (incluidas las piezas de repuesto) y materiales se usan tal y como especifican los pedidos de mantenimiento y la documentación del proveedor; que se almacenan, manipulan y transportan de manera adecuada tal y como especifican las órdenes de mantenimiento y la documentación del proveedor y que cumplen con las normas nacionales e internacionales pertinentes, así como con los requisitos de las órdenes de mantenimiento correspondientes.

f) que se determinan, se definen, se proporcionan, se registran y se mantienen disponibles instalaciones, equipos y herramientas adaptados y adecuados para llevar a cabo los servicios de mantenimiento de conformidad con las órdenes de mantenimiento y otras especificaciones aplicables, garantizando la ejecución segura del mantenimiento, la ergonomía y la protección de la salud,

g) que la organización dispone de procedimientos para velar por que su equipo de medición, todas las instalaciones, equipos y herramientas se utilicen, se calibren, se preserven y se mantengan correctamente de conformidad con procedimientos documentados.

11. Actividades de control: un enfoque estructurado para garantizar:

a) que se retiran del servicio los vehículos para llevar a cabo un mantenimiento programado, condicional o corrector a su debido tiempo, o siempre que se detecten defectos u otras necesidades,

b) las medidas de control de la calidad necesarias,

c) que las tareas de mantenimiento se realizan de conformidad con las órdenes de mantenimiento y se emite la notificación de retorno al servicio que podrá incluir, en su caso, limitaciones de uso,

d) que se notifican, investigan y analizan los posibles casos de incumplimiento en la aplicación del sistema de gestión que pudieran dar lugar a accidentes, incidentes, cuasi incidentes y otras incidencias peligrosas y que se toman las medidas preventivas necesarias de acuerdo con el método común de seguridad para la vigilancia

e) procedimientos regulares de auditoría y vigilancia interna conformes con el método común de seguridad para la vigilancia

Anexo VI. Protección de pasos a nivel

I. CONCEPTOS GENERALES

A los efectos establecidos en este real decreto, se entenderá por:

a) **Paso a nivel en plena vía:** Es el situado en la zona de vía comprendida entre las señales de entrada de dos estaciones ferroviarias colaterales.

b) **Paso a nivel en estación:** Es el situado en la zona de vías comprendida entre las señales de entrada de una estación ferroviaria.

c) **Paso a nivel activo:** Es el que protege a los usuarios del paso o les avisa de la aproximación del tren, mediante la activación de dispositivos físicos situados en el paso, que le informan de cuando no es seguro cruzar éste. Dichos dispositivos pueden ser:

- De aviso:
 - Visibles: luces.
 - Acústicos: campanas, bocinas, claxon, etc.
- De protección:
 - Semibarreras o barreras completas.
 - Portones.

d) **Momento de circulación (AxT):** Producto de la intensidad media de vehículos (A) y trenes (T) que atraviesan diariamente el paso a nivel.

e) **Momento de circulación peatonal (PxT):** Producto de la intensidad media de usuarios (P) y trenes (T) que atraviesan diariamente el paso a nivel.

f) **Visibilidad técnica (D_{tv} o D_{tp}):** Distancia en metros que recorre un tren a su velocidad máxima permitida, durante el tiempo que tarda en cruzar el vehículo de carretera o peatón de un lado al otro del paso a nivel. Se define para cada uso específico, y se calcula mediante la aplicación de las siguientes fórmulas:

- En pasos a nivel para uso específico de vehículos:

$$D_{tv} = 1,1 \cdot V_m \cdot \sqrt{6,25 + n}$$

- En pasos a nivel para uso específico peatonal o de peatones y ganado:

$$D_{tp} = 0,28 \cdot V_m \cdot [2 + 1,43 \cdot (e \cdot n + 3,6 - e)]$$

$$D_{tp} = 0,28 \cdot V_m \cdot (1,43 + 5,72 \cdot n)$$

Siendo:

D_{tv} , D_{tp} , las distancias de visibilidad técnica del paso a nivel, para cada uso específico, en m.

V_m , la velocidad máxima permitida del tren a la altura del paso a nivel, en km/h.

n , el número de vías existentes en el paso a nivel.

e , el entreje de vía, en m. Se toma: $e = 4$ m, en pasos a nivel.

g) **Visibilidad real (D_{rv} o D_{rp}):** Distancia, medida a lo largo del eje de vía, que existe entre el punto de intersección de los ejes del ferrocarril y la carretera o itinerario peatonal, y el punto donde se

encuentra el tren que se dirige hacia el paso, en el preciso momento en que dicho tren comienza a divisarse desde el punto donde está situado el usuario del paso.

En los pasos a nivel para uso específico de vehículos, la posición del usuario se establece en el eje de la carretera, y a una distancia de cinco metros del carril más próximo de la vía.

En los pasos a nivel para uso específico de peatones la posición del usuario se establece en el eje del itinerario peatonal, y a una distancia de un metro del carril más próximo de la vía.

Se considerará como visibilidad real del paso a nivel la menor de las cuatro visibilidades reales medidas desde los dos lados del paso y en los dos sentidos de la vía férrea.

No se considerarán distancias de visibilidad real superiores a 500 m.

II. CLASES DE PROTECCIÓN DE LOS PASOS A NIVEL

Se establecen las siguientes clases de protección de pasos a nivel ordenadas en función creciente del nivel de protección al usuario de la carretera o camino:

Clase P: Pasos a nivel con protección pasiva, es decir, que no disponen de ningún sistema de aviso o protección que advierta al usuario (conductor o peatón) de la llegada del tren.

Clase A: Pasos a nivel con protección activa, es decir, que disponen de un sistema de aviso y/o protección que advierte al usuario (conductor o peatón) de la llegada del tren, y por tanto, de cuando es seguro cruzar. Dentro de este grupo se distinguen:

- a) **Clase A1 (protección manual):** El aviso o la protección al usuario son activados o realizados manualmente por personal ferroviario. Se regulan mediante Consigna del administrador de infraestructuras.
- b) **Clase A2 (protección automática con aviso del lado del usuario):** El aviso al usuario es activado de forma automática por el tren que se aproxima o como consecuencia del establecimiento de un itinerario que afecte al paso.
- c) **Clase A3 (protección automática con protección del lado del usuario):** La protección al usuario es activada de forma automática por el tren que se aproxima o como consecuencia del establecimiento de un itinerario que afecte al paso. Quedan comprendidos en esta clase los pasos a nivel que complementariamente a la protección dispongan de dispositivos de aviso al usuario.
- d) **Clase A4 (protección automática con protección del lado de la vía):** Una señal o sistema de protección de trenes permiten pasar al tren por el paso a nivel únicamente cuando éste se encuentre completamente protegido por el lado del usuario y esté libre de obstáculos.

III. CRITERIOS PARA APLICACIÓN DE LAS CLASES DE PROTECCIÓN

En la tabla siguiente se indican los criterios para definir la clase de protección mínima asociada a cada paso a nivel. Así, en función de factores tales como tráfico de vehículos, número de circulaciones ferroviarias, número de peatones que utilizan el paso, distancias de visibilidad, ubicación, etc. se determina la clase de protección a aplicar.

Tabla 1. Criterios para aplicación de las clases de protección a los pasos a nivel

USO ESPECÍFICO	VELOCIDAD MÁXIMA DEL TREN EN EL PASO A NIVEL (km/h)	UBICACIÓN	A x T	A	VISIBILIDAD REAL (D_{rv})	CLASE DE PROTECCIÓN MÍNIMA ⁽⁴⁾		
Vehículos	≤ 40				≥ D_{tv} (Suficiente)	P		
					< D_{tv} (Insuficiente)	A2 ⁽¹⁾		
	40 < V_m < 160	Plena Vía	< 1000			≥ D_{tv} (Suficiente)	P	
						< D_{tv} (Insuficiente)	A2 ⁽¹⁾	
			1000 ≤ AxT < 1500	< 100				A3
				≥ 100				
	≥ 1500							
	Estación							
	≥ 160					Cruces a ≠ nivel		
Pasos a nivel provisionales						A1		
Pasos que requieran un control de posibles obstáculos dentro del paso a nivel cuando esté completamente protegido						A4		

USO ESPECÍFICO	VELOCIDAD MÁXIMA DEL TREN EN EL PASO A NIVEL (km/h)	UBICACIÓN	VISIBILIDAD REAL (D_{rp})	P x T	P	CLASE DE PROTECCIÓN MÍNIMA ⁽⁴⁾	
Peatones, con o sin ganado ⁽²⁾	≤ 40		≥ D_{tp} (Suficiente)			P	
			< D_{tp} (Insuficiente)			A2	
	40 < V_m < 160	Plena Vía	≥ D_{tp} (Suficiente)		< 1000	< 100	P
						≥ 100	P ⁽³⁾
			< D_{tp} (Insuficiente)		≥ 1000	< 100	P
						≥ 100	A2
	Estación						
	≥ 160					Cruces a ≠ nivel	

⁽¹⁾ Alternativamente se admite protección A1 en los casos en los que $A \times T < 100$ y $T \leq 2$.

⁽²⁾ Paso a nivel peatonal aislado o formando parte de un paso a nivel con varios usos específicos.

⁽³⁾ Se instalará A2 en los pasos a nivel con dos usos específicos, peatonal y vehículos, cuando para este último se disponga de un sistema de protección activo (A2, A3 o A4).

⁽⁴⁾ En función de la siniestralidad y otros factores externos o ambientales como días de niebla, el administrador de infraestructuras valorará la conveniencia de adoptar un nivel superior.

IV. EQUIPAMIENTOS ASOCIADOS A LA CLASE A1

Los equipamientos a disponer son los siguientes:

- Señalización horizontal y vertical a colocar en el lado de la carretera o camino, análoga a la indicada en la tabla 2 para el resto de las clases de protección.
- Señales con información fija a colocar en el lado de la vía férrea que advierta al maquinista de la proximidad del paso, limitaciones de velocidad, etc.
- Agente ferroviario habilitado a pie de paso responsable de activar el aviso y/o la protección al usuario.
- En su caso, elementos o medidas de protección adicionales de los que debe disponer el paso para su operación (barreras de cadena, badenes de resalto en calzada, etc.).
- En su caso, medidas de protección adicionales (limitaciones de paso para determinados vehículos de la carretera, etc.).

Además, la consigna del Administrador de Infraestructuras deberá indicar, entre otros aspectos:

- La metodología de las comunicaciones entre el agente ferroviario habilitado en el paso a nivel y el Responsable de circulación, así como el soporte a emplear (teléfono móvil, etc.).
- Las restricciones en las condiciones de circulación de los trenes, en su caso, etc.

V. EQUIPAMIENTOS ASOCIADOS A CLASES P, A2, A3 Y A4. LADO DE LA CARRETERA O CAMINO

Los pasos a nivel en los que $P > 100$, dispondrán de un itinerario para uso exclusivo de peatones, que será independiente de la calzada de la carretera. Su equipamiento se adaptará a lo indicado en la tabla 3.

A continuación se definen los equipamientos mínimos de protección a los usuarios de la carretera o camino, de los que deben disponer los pasos a nivel en función de su correspondiente clase de protección.

Estarán constituidos por uno o varios de los siguientes elementos:

- Señales horizontales y verticales colocadas en la carretera o camino que avisan al conductor del vehículo de la proximidad del paso a nivel y de su protección.
- Señalización luminosa y acústica que avisa al conductor del vehículo de la aproximación de un tren al paso a nivel.
- Barreras o semibarreras que bloquean el acceso de vehículos al paso a nivel al aproximarse un tren al mismo.

Tabla 2. Equipamientos en el lado de la carretera o camino asociados a las distintas clases de protección.

EQUIPAMIENTO EN LA CARRETERA O CAMINO	CLASE DE PROTECCIÓN
<p>Señalización horizontal y vertical definida en la normativa estatal de carreteras (*) para los pasos a nivel sin barreras.</p> <p>En casos debidamente justificados, (p. ej. carreteras y caminos con tráfico débil y/o baja velocidad de circulación) y mediante resolución debidamente motivada, el organismo titular de la carretera o camino podrá reducir o adaptar la señalización anterior. En todo caso deberá mantener como mínimo las señales R-2, P-11 o P-11a y P-8, y colocar sobre esta última una placa indicadora con la distancia hasta el paso.</p> <p>Análogamente, se prescindirá de la señalización horizontal en el caso de pavimentos que no permitan asegurar su permanencia y fijación adecuadas (térreos, etc.).</p> <p>En pasos situados en núcleos urbanos, la señalización a colocar se adaptará a las</p>	P y A2

<p>características urbanas de las calles o viales y, en general, se colocará en todos los viales que confluyan en el entorno del paso a nivel.</p>	
<p>Señalización horizontal y vertical definida en la normativa estatal de carreteras (*) para los pasos a nivel con barreras.</p> <p>En pasos situados en núcleos urbanos, la señalización a colocar se adaptará a las características urbanas de las calles o viales y, en general, se colocará sobre cualquier itinerario que intersecte con el paso a nivel.</p>	A3 y A4
<p>Señalización luminosa, compuesta por un conjunto de dos focos rojos horizontales luciendo a destellos de forma alternativa, situados en el margen derecho de la carretera o camino conforme al sentido de la circulación.</p> <p>Se colocará un conjunto a cada lado del paso a nivel.</p> <p>Cuando las condiciones de visibilidad de esta señal desde la carretera o camino o la intensidad de su circulación así lo aconsejen, se colocarán señales adicionales en el margen izquierdo de ésta.</p> <p>La señalización luminosa se activará cuando el sistema detecte la aproximación de un tren al paso a nivel y, como mínimo, 30 seg antes de su paso, y permanecerá activada hasta que concluya éste.</p> <p>En los pasos situados en núcleos urbanos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La señalización luminosa se adaptará a las características urbanas de las calles o viales. En caso de existir semáforos en dichas calles, se compatibilizará su funcionamiento con la señalización luminosa del paso a nivel. - La señalización luminosa será visible desde cualquier itinerario que desemboque en el paso a nivel. - Cuando el número de peatones que utilicen el paso a nivel obligue a disponer de algún carril reservado para uso exclusivo de peatones, independiente de la calzada de la carretera, la señalización anterior se complementará con las señales luminosas específicas para peatones definidas en el capítulo VI, que irán situadas sobre dichos carriles. 	A2, A3 y A4
<p>Rótulo luminoso "OTRO TREN", integrado en la señalización luminosa del margen derecho de la carretera. Se iluminará a destellos, para avisar de la llegada de un nuevo tren, mientras el anterior permanece dentro de la zona del paso a nivel.</p>	A2
<p>Señal acústica, integrada en la señalización luminosa del margen derecho de la carretera o camino. Comienza a sonar simultáneamente con la activación de aquella y cesa al concluir:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El paso del tren, o en el caso de sucesión de éstos, el último de ellos (en los A2). • El cierre de las barreras (en los A3 y A4). <p>En casos debidamente justificados por las condiciones del entorno, podrá prescindirse de dicha señal acústica.</p>	A2, A3 y A4
<p>Semi barreras o barreras móviles, para cortar el acceso de los vehículos desde la carretera a las vías del ferrocarril. Las semibarreras podrán ser simples (de entrada) o dobles (de entrada y de salida), en función de que corten la mitad derecha de la calzada o su totalidad.</p> <p>Se colocarán a ambos lados del paso a nivel.</p> <p>Su apertura y cierre se realizará mediante funcionamiento automático o enclavado.</p> <p>Estarán dotadas de balizamiento reflectante constituido por franjas rojas y blancas. Cuando las condiciones de visibilidad lo aconsejen, deberán disponer de elementos luminosos que permitan visualizarlas mientras que no estén completamente abiertas.</p> <p>Las barreras o semibarreras simples, y las semibarreras de entrada en el caso de semibarreras dobles:</p> <p>a) Iniciarán su cierre con un retardo mínimo de 6 seg tras la activación de la señalización luminosa.</p>	A3 y A4

<p>b) Quedarán totalmente cerradas antes de que la SPN muestre al maquinista la indicación de “Paso a nivel protegido” y, al menos, 30 seg antes del paso del tren.</p> <p>Las semibarreras de salida, en caso de semibarreras dobles, no iniciarán el cierre hasta que las de entrada hayan cerrado totalmente.</p> <p>Los pasos con clase de protección A4 dispondrán siempre de barreras completas o semibarreras dobles.</p>	
--	--

(*) Independientemente de quien sea su titular

Cualquier avería relevante para seguridad del sistema deberá activar los mecanismos de aviso correspondientes en el lado del ferrocarril (maquinista o responsable de circulación).

El sistema de protección de los pasos a nivel automáticos (clases A2, A3 y A4), no deberá permanecer activado durante un tiempo excesivo, con el fin de facilitar el tránsito de los usuarios de la carretera o camino. Por ello:

- Los situados en estación no deberán permanecer cerrados durante más de 3 minutos, por cada intervalo de tiempo de 10 minutos.
- Los situados en plena vía dispondrán de un sistema de apertura automática para evitar que en caso de alguna anomalía, éstos puedan permanecer cerrados durante un periodo de más de 10 minutos.

VI. EQUIPAMIENTOS EN PASOS A NIVEL PARA USO ESPECÍFICO DE PEATONES Y DE PEATONES Y GANADO. LADO DEL PEATÓN

En este apartado se definen los equipamientos que deben tener los pasos a nivel de uso específico peatonal o peatonal y de ganado, ya estén aislados o formando parte de un paso a nivel con otros usos específicos. Dichos equipamientos son los siguientes:

Tabla 3. Equipamientos específicos del lado del peatón en pasos peatonales asociados a las distintas clases de protección

EQUIPAMIENTO ESPECÍFICO EN PASOS PEATONALES	CLASE DE PROTECCIÓN
<p>Señal P-11 (Situación de un paso a nivel sin barreras) o P-11a (Situación de un paso a nivel sin barreras de más de una vía férrea), definidas en el art. 149.5 del RGC¹, dependiendo de que exista una o más vías férreas.</p> <p>Se colocará en el margen derecho de la carretera y, en su caso, adosada al mástil de la señalización luminosa.</p>	P, A2
<p>Señal R-100 (Circulación prohibida).</p> <p>Esta señal se colocará únicamente cuando sea posible el acceso de vehículos a motor al paso a nivel. (El acceso no debería ser posible con elementos de ralentización)</p>	P, A2
<p>Cartel con la leyenda “ATENCIÓN AL TREN. PASO EXCLUSIVO DE PEATONES”.</p> <p>Se colocará sobre el mismo poste de la señal P-11 o P-11a.</p>	P (solo peatones)
<p>Cartel con la leyenda “ATENCIÓN AL TREN. PASO EXCLUSIVO DE PEATONES Y</p>	P (peatones y

¹, Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.

GANADO . Se colocará sobre el mismo poste de la señal P-11 o P-11a.	ganado)
Cartel con la leyenda “ATENCIÓN AL SEMÁFORO. PASO EXCLUSIVO DE PEATONES” . Se colocará sobre el mismo poste de la señal P-11 o P-11a.	A2
Elementos de ralentizado: tornos, laberintos, bolardos, etc., colocados en los accesos desde el camino al entarimado de la vía, los cuales permitirán, en su caso, el paso del ganado.	P, A2
Vallado lateral de la vía en las proximidades del paso.	P, A2
Señal luminosa representando un pictograma de silueta humana en posición de espera, en rojo fijo, y la leyenda “ATENCIÓN NO PASE” , en rojo a destellos. Por cada carril delimitado para el paso de peatones (y ganado, en su caso), se colocarán dos señales, una a cada lado del paso a nivel, orientadas de forma que sean visibles desde el otro lado de las vías. En instalaciones con cuatro o más vías se colocarán señales intermedias dobles, orientadas una en cada sentido. La señalización se activará cuando el sistema detecte la aproximación de un tren al paso a nivel y, como mínimo, 30 seg antes de su paso. Dicha activación deberá producirse antes de que la SPN muestre la indicación de “Paso a nivel protegido”, y permanecerá activada hasta que concluya el paso de éste. La falta de indicación de una de las señales peatonales instaladas, llevará a la SPN a su indicación más restrictiva (“Paso a nivel sin protección”).	A2
Rótulo luminoso “OTRO TREN” , integrado en la señalización luminosa anterior, o adosado a ésta. Se iluminará a destellos, para avisar de la llegada de un nuevo tren, mientras el anterior permanece dentro de la zona del paso a nivel.	A2
Señal acústica asociada a la señal luminosa anterior. Comienza a sonar simultáneamente con ésta y cesa al concluir el paso del tren.	A2

El sistema de protección de los pasos a nivel automáticos (clases A2), no deberá permanecer activado durante un tiempo excesivo, con el fin de facilitar el tránsito de los usuarios de la carretera o camino. Por ello:

- a) Los situados en el ámbito de la estación no deberán permanecer cerrados durante más de 3 minutos, por cada intervalo de tiempo de 10 minutos.
- b) Los situados en plena vía dispondrán de un sistema de apertura automática para evitar que en caso de alguna anomalía, éstos puedan permanecer cerrados durante un periodo de más de 10 minutos.

VII. EQUIPAMIENTOS ASOCIADOS A CLASES P, A2, A3 Y A4. LADO DE LA VÍA FÉRREA

Los equipamientos mínimos de protección en la vía férrea, de los que deben disponer los pasos a nivel en función de su correspondiente clase de protección, son los siguientes:

Tabla 4. Equipamientos en el lado del ferrocarril asociados a las distintas clases de protección

EQUIPAMIENTO EN VÍA	CLASE DE PROTECCIÓN
Señales con información fija (cartelones) definida en la normativa estatal ferroviaria ² que avisen al maquinista de la proximidad del paso a nivel, obligación de silbar, etc.	P, A2, A3, A4
Señal de paso a nivel protegido/sin protección (SPN) que informa al maquinista de la proximidad del paso a nivel y de si éste está o no protegido. Estará separada del paso a nivel una distancia equivalente, como mínimo a la de frenado de servicio de un tren circulando a la velocidad máxima autorizada en el tramo. La señal solo mostrará el aspecto de "Paso a nivel protegido", tras haber recibido toda la secuencia adecuada de comprobaciones (señalización luminosa y acústica, cierre de barreras y ausencia de obstáculos en la vía, en cada caso) que garanticen que el proceso de protección del paso a nivel ha concluido.	A2, A3, A4
Detector de obstáculos en la vía, que informa a través de la señal del paso a nivel de la posible presencia de vehículos en el paso.	A4

VIII. PROTECCIÓN DE CARÁCTER PROVISIONAL EN CASO DE AVERÍA DEL SISTEMA DE PROTECCIÓN DE UN PASO A NIVEL

Cuando se produzca una avería en la instalación de protección del paso a nivel (ya sea clase A2, A3 o A4) o de su enclavamiento, se podrá operar provisionalmente de forma manual y durante el tiempo estrictamente necesario para subsanarlo, cumpliendo con las disposiciones establecidas en Reglamento de Circulación Ferroviaria, aprobado por Real Decreto 292/2016 de 15 de julio, y modificado por Real Decreto 1011/2017, de 1 de diciembre. En ese caso, el agente ferroviario habilitado a pie de paso, una vez recibida la confirmación de aproximación de un tren por el Responsable de Circulación, activará el aviso y/o la protección al usuario.

IX. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS A CUMPLIR POR LOS SISTEMAS DE PROTECCIÓN DE PASOS A NIVEL

Todos los sistemas de protección de pasos a nivel deberán cumplir los requisitos establecidos en este real decreto, así como en la especificación técnica ferroviaria correspondiente.

² Reglamento de Circulación Ferroviaria, aprobado por Real Decreto 292/2016 de 15 de julio, y modificado por Real Decreto 1011/2017, de 1 de diciembre.

Anexo VII. Protección de cruces entre andenes

I. CONCEPTOS GENERALES

A los efectos establecidos en este real decreto, se entenderá por:

a) **Distancia de visibilidad técnica** (D_{tp}): Distancia en metros que recorre un tren a su velocidad máxima permitida, durante el tiempo que tarda en cruzar el usuario de un lado al otro del cruce entre andenes. Se calcula mediante la aplicación de las siguientes fórmulas:

$$D_{tp} = 0,28 \cdot V_m \cdot [2 + 1,43 \cdot (e \cdot n - 1,4)]$$

$$D_{tp} = 0,28 \cdot V_m \cdot (7,15 \cdot n)$$

Siendo:

D_{tp} , la distancia de visibilidad técnica del cruce entre andenes, en m.

V_m , la velocidad máxima permitida del tren a la altura del cruce entre andenes, en km/h.

n , el número de vías existentes en el cruce entre andenes.

e , el entreje de vía, en m. Se toma: $e = 5$ m en cruces entre andenes.

b) **Distancia de visibilidad real** (D_{rp}): Distancia, medida a lo largo del eje de vía, que existe entre el punto de intersección de los ejes del ferrocarril y del cruce entre andenes, y el punto donde se encuentra el tren que se dirige hacia el cruce, en el preciso momento en que dicho tren comienza a divisarse desde el punto donde está situado el usuario del cruce.

En los cruces entre andenes, la posición del usuario se establece en la intersección entre el eje del cruce entre andenes y el borde del andén.

Se considerará como visibilidad real del cruce entre andenes la menor de las cuatro visibilidades reales medidas desde los dos lados del cruce y en los dos sentidos de la vía férrea.

No se considerarán distancias de visibilidad real superiores a 500 m.

c) **Momento de circulación peatonal** (PxT): Producto de la intensidad media de usuarios (P) y trenes (T) que atraviesan diariamente el cruce entre andenes.

II. CLASES DE PROTECCIÓN DE LOS CRUCES ENTRE ANDENES

Las tipos de protección a aplicar en los cruces entre andenes se definirán en las correspondientes Instrucciones Ferroviarias. Todos ellos estarán englobados en las dos clases siguientes:

Clase 1: Abarca los siguientes tipos de protección:

- Protección pasiva que no da al usuario información específica de la llegada del tren.
- Protección activa que avisa al usuario de la llegada del tren, y cuyo accionamiento es ajeno a este último.
- Protección activa que avisa al usuario de la llegada del tren por personal ferroviario

Clase 2: Protección activa (señalización luminosa y acústica) que avisa al usuario de la llegada del tren y que es accionada por éste al aproximarse al cruce.

III. CRITERIOS PARA APLICACIÓN DE LAS CLASES DE PROTECCIÓN.

En la tabla siguiente se indican los criterios para definir la clase de protección mínima asociada a cada cruce entre andenes. Así, en función de factores tales como el número de circulaciones ferroviarias, número de usuarios que utilizan el cruce, distancias de visibilidad, etc. se determina la clase de protección a aplicar.

Tabla 5. Criterios para aplicación de las clases de protección a los cruces entre andenes nuevos y existentes.

Cruce Nuevo o Existente	Velocidad máxima del tren en el cruce (km/h)	Visibilidad real (D_{rp})	T' ⁽¹⁾	Clase de protección mínima ⁽²⁾
Nuevo	≤ 40	$\geq D_{tp}$ (Visibilidad suficiente)		Clase 2
Existente	< 160		< 8	Clase 1
		≥ 8	Clase 2	
Nuevo	≤ 40	$< D_{tp}$ (Visibilidad insuficiente)		Cruce a distinto nivel
Existente	< 160			Clase 2
Nuevo	> 40			Cruce a distinto nivel
Existente	≥ 160			

⁽¹⁾ Número medio de circulaciones en la hora punta de los días de la semana del año con mayor tráfico.

⁽²⁾ En función de la siniestralidad y otros factores externos o ambientales como días de niebla, el administrador de infraestructuras valorará la conveniencia de adoptar un nivel superior.

IV. EQUIPAMIENTOS ASOCIADOS A CADA CLASE DE PROTECCIÓN

En este apartado se definen los equipamientos mínimos que deben tener los cruces entre andenes y la vía férrea en función de su correspondiente clase de protección.

Tabla 6. Equipamientos específicos del lado del usuario en cruces a nivel asociados a las distintas clases de protección

EQUIPAMIENTO EN LOS ANDENES DE AMBOS LADOS DEL CRUCE	CLASE DE PROTECCIÓN
Señalización vertical y horizontal que advierta al usuario de la existencia y del peligro del cruce.	1 y 2
Señalización luminosa y acústica accionada que se activará cuando el sistema detecte la aproximación de un tren al cruce y, como mínimo, 30 seg antes de su paso. Dicha señalización permanecerá activada hasta que concluya el paso de éste.	2

Tabla 7. Equipamientos en la vía de ferrocarril asociados a las distintas clases de protección

EQUIPAMIENTO EN VÍA	CLASE DE PROTECCIÓN
Señales con información fija a colocar en el lado de la vía férrea que adviertan al	1 y 2

BORRADOR

Anexo VIII. Listado de secciones fronterizas

Las secciones fronterizas con Francia son:

- Irún-Hendaya
- Portbou – Cerbère
- Puigcerdà – Le Tour de Carol
- Figueres Vilafant – Perpignan

Las secciones fronterizas con Portugal son:

- Badajoz - Elvas
- Tuy – Valencia do Minho
- Fuentes de Oñoro – Villar de Formoso

BORRADOR

Anexo IX. Subsistemas

1. Lista de subsistemas

A los efectos del presente real decreto, el sistema ferroviario puede desglosarse en los subsistemas siguientes:

a) ámbitos de naturaleza estructural:

- infraestructura,
- energía,
- control-mando y señalización en tierra,
- control-mando y señalización a bordo,
- material rodante, o

b) ámbitos de naturaleza funcional:

- explotación y gestión del tráfico,
- mantenimiento,
- aplicaciones telemáticas para servicios de viajeros y de transporte de mercancías.

2. Descripción de los subsistemas

Los elementos y aspectos relacionados con la interoperabilidad y el orden en que los mismos puedan ser objeto de regulación en cada Especificación Técnica de Interoperabilidad, los subsistemas comprenden lo siguiente:

2.1. Infraestructura

La vía tendida, los equipos de vía, los pasos a nivel, las obras civiles (puentes, túneles, etc.), los elementos de las estaciones vinculados al ferrocarril (incluidas las entradas, andenes, zonas de acceso, locales de servicios, aseos y sistemas de información, así como sus características de accesibilidad para personas con discapacidades y personas con movilidad reducida) y los equipos de seguridad y protección.

2.2. Energía

El sistema de electrificación, incluidas las líneas aéreas y el equipo en tierra del sistema de medición y de tarificación del consumo de electricidad.

2.3. Control-mando y señalización en tierra

Todos los equipos en tierra necesarios para garantizar la seguridad, y el mando y el control de la circulación de los trenes autorizados a transitar por la red.

2.4. Control-mando y señalización a bordo

Todos los equipos a bordo necesarios para garantizar la seguridad, y el mando y el control de la circulación de los trenes autorizados a transitar por la red.

2.5. Explotación y gestión del tráfico

Los procedimientos y equipamientos asociados que permiten asegurar una explotación coherente de los diferentes subsistemas estructurales, tanto en condiciones de funcionamiento normal como de funcionamiento degradado, incluida, en particular, la formación de trenes, la conducción de los trenes, y la planificación y gestión del tráfico.

El conjunto de cualificaciones profesionales exigibles para la prestación de cualquier tipo de servicio ferroviario.

2.6. Aplicaciones telemáticas

De conformidad con el Anexo I, este subsistema comprende dos partes:

a) las aplicaciones destinadas a los servicios de viajeros, incluidos los sistemas de información a los viajeros antes del viaje y durante el mismo, los sistemas de reserva y pago, la gestión de equipajes, y la gestión de las correspondencias entre trenes y con otros modos de transporte;

b) las aplicaciones destinadas a los servicios de transporte de mercancías, incluidos los sistemas de información (seguimiento en tiempo real de la mercancía y de los trenes), los sistemas de selección y asignación, los sistemas de reserva, de pago y de facturación, la gestión de las correspondencias con otros modos de transporte, y la expedición de los documentos electrónicos de acompañamiento.

2.7. Material rodante

La estructura, el sistema de mando y control de todos los equipos del tren, los dispositivos de captación de corriente eléctrica, las unidades de tracción y transformación de energía, el equipo de a bordo para la medición del consumo y de la tarificación de energía, el equipo de frenado y de acoplamiento, los órganos de rodadura (bogies, ejes, etc.) y la suspensión, las puertas, las interfaces hombre/máquina (conductor, personal a bordo del tren y viajeros, incluidas sus características de accesibilidad para personas con discapacidades y personas con movilidad reducida), los dispositivos de seguridad pasivos o activos, los dispositivos necesarios para la salud de los viajeros y del personal a bordo.

2.8. Mantenimiento

Los procedimientos, los equipos asociados, las instalaciones logísticas de mantenimiento y las reservas que permiten realizar las operaciones de mantenimiento correctivo y preventivo de carácter preceptivo previstas para asegurar la interoperabilidad del sistema ferroviario de la Red Ferroviaria de Interés General garantizar las prestaciones necesarias.

BORRADOR

Anexo X. Requisitos esenciales

1. Requisitos generales

1.1. Seguridad

1.1.1. El diseño, la construcción o la fabricación, el mantenimiento y la vigilancia de los componentes fundamentales para la seguridad y, en especial, de los elementos que intervienen en la circulación de los trenes, deben garantizar la seguridad en el nivel que corresponde a los objetivos fijados para la red, incluso en situaciones degradadas definidas.

1.1.2. Los parámetros del contacto rueda-carril deben cumplir los criterios de estabilidad de rodadura necesarios para garantizar una circulación totalmente segura a la velocidad máxima autorizada. Los parámetros de los equipos de frenado deben garantizar que es posible parar, en la distancia de frenado establecida, a la velocidad máxima autorizada.

1.1.3. Los componentes utilizados deben resistir los esfuerzos normales o excepcionales especificados durante su período de servicio. Aplicando los medios adecuados deben limitarse las repercusiones de sus fallos fortuitos en la seguridad.

1.1.4. En el diseño de las instalaciones fijas y del material rodante, así como en la elección de los materiales utilizados, hay que tener en cuenta el objetivo de limitar la generación, propagación y efectos del fuego y el humo en caso de incendio.

1.1.5. Los dispositivos destinados a ser manipulados por los usuarios deben diseñarse de tal modo que no pongan en peligro su manejo seguro o la salud y la seguridad de los usuarios en caso de una posible utilización no conforme con los letreros de instrucciones.

1.2. Fiabilidad y disponibilidad

La vigilancia y el mantenimiento de los elementos fijos y móviles que intervienen en la circulación de los trenes deben organizarse, llevarse a cabo y cuantificarse de manera que quede asegurado su funcionamiento en las condiciones previstas.

1.3. Salud

1.3.1. Ni en los trenes ni en las infraestructuras ferroviarias deben utilizarse materiales que por su modo de utilización puedan constituir un riesgo para la salud.

1.3.2. En la elección, instalación y utilización de este material debe tenerse en cuenta el objetivo de limitar la emisión de humos o gases nocivos y peligrosos, especialmente en caso de incendio.

1.4. Protección del medio ambiente

1.4.1. En la concepción del sistema ferroviario deben evaluarse y tenerse en cuenta las repercusiones de su implantación y explotación sobre el medio ambiente, de conformidad con el Derecho de la Unión Europea y la normativa interna española que resulte de aplicación en la materia.

1.4.2. Los materiales utilizados en trenes e infraestructuras deben evitar la emisión de humos o gases nocivos y peligrosos para el medio ambiente, especialmente en caso de incendio.

1.4.3. El material rodante y los sistemas de alimentación de energía deben concebirse y fabricarse de modo que sean compatibles desde el punto de vista electromagnético con las instalaciones, los equipos y las redes públicas o privadas con las que pudieran interferir.

1.4.4. El diseño y la explotación del sistema ferroviario no deben dar lugar a la generación de un nivel de ruido inadmisibles:

—en las zonas cercanas a infraestructuras ferroviarias, según se define en el artículo 3, punto 3, de la Directiva 2012/34/UE, y

—en la cabina del conductor.

1.4.5. La explotación del sistema ferroviario no debe provocar en el suelo un nivel de vibraciones inadmisibles para las actividades y el medio por el que discurra, en las proximidades de la infraestructura y en estado normal de mantenimiento.

1.5. Compatibilidad técnica

Las características técnicas de las infraestructuras y de las instalaciones fijas deben ser compatibles entre sí y con las de los trenes que vayan a circular por el sistema ferroviario. Este requisito incluye la integración segura del subsistema del vehículo en la infraestructura.

En caso de que, en algunas partes de la red, resulte difícil ajustarse a dichas características, podrían aplicarse soluciones temporales que garanticen la compatibilidad futura.

1.6. Accesibilidad

1.6.1. Los subsistemas «infraestructura» y «material rodante» deben ser accesibles a personas con discapacidades y a personas con movilidad reducida para garantizar un acceso en igualdad de condiciones con los demás mediante la prevención o retirada de barreras y mediante otras medidas adecuadas. Se incluirán el diseño, la construcción, la renovación, la rehabilitación, el mantenimiento y la explotación de las partes pertinentes de los subsistemas a los que tiene acceso el público.

1.6.2. Los subsistemas «operaciones» y «aplicaciones telemáticas para servicios de viajeros» deben ofrecer la funcionalidad necesaria para facilitar el acceso a personas con discapacidades y a personas con movilidad reducida para garantizar un acceso en igualdad de condiciones con los demás mediante la prevención o retirada de barreras y mediante otras medidas adecuadas.

2. Requisitos específicos de cada subsistema

2.1. Infraestructura

2.1.1. Seguridad

Se tomarán medidas adecuadas para evitar el acceso o la irrupción indeseables en las instalaciones.

Asimismo deben adoptarse medidas que limiten el peligro para las personas, en especial en el momento del paso de los trenes por las estaciones.

Las infraestructuras a que tiene acceso el público deben concebirse y construirse de modo que se limiten los riesgos para la seguridad de las personas (estabilidad, incendio, accesos, evacuación, andén, etc.).

Deberán tomarse disposiciones apropiadas para tener en cuenta las condiciones especiales de seguridad en los túneles y viaductos de gran longitud.

2.1.2. Accesibilidad

Los subsistemas de la infraestructura a los que tenga acceso el público deberán ser accesibles a personas con discapacidades y a personas con movilidad reducida de acuerdo con el punto 1.6.

2.2. Energía

2.2.1. Seguridad

El funcionamiento de las instalaciones de alimentación de energía no debe poner en peligro la seguridad de los trenes ni de las personas (usuarios, personal de explotación, habitantes del entorno y terceros).

2.2.2. Protección del medio ambiente

El funcionamiento de las instalaciones de alimentación de energía eléctrica o térmica no debe afectar al medio ambiente por encima de los límites especificados.

2.2.3. Compatibilidad técnica

Los sistemas de alimentación de energía eléctrica/térmica utilizados deben:

- permitir que los trenes desarrollen las prestaciones especificadas,
- en el caso de la electricidad, ser compatibles con los dispositivos de captación instalados en los trenes.

2.3. Control-mando y señalización

2.3.1. Seguridad

Las instalaciones y operaciones de control-mando y señalización que se utilicen deben permitir que los trenes circulen con un nivel de seguridad que corresponda a los objetivos fijados para la red.

Los sistemas de control-mando y señalización deben seguir permitiendo que circulen en condiciones plenamente seguras los trenes autorizados a circular en condiciones degradadas.

2.3.2. Compatibilidad técnica

Toda nueva infraestructura y todo nuevo material rodante construidos o desarrollados después de la adopción de sistemas de control-mando y señalización compatibles deberán estar adaptados a la utilización de dichos sistemas.

Los equipos de control-mando y de señalización instalados en los puestos de conducción de los trenes deberán permitir una explotación normal, en las condiciones especificadas, en el sistema ferroviario.

2.4. Material rodante

2.4.1. Seguridad

Las estructuras del material rodante y de las conexiones entre vehículos deben estar diseñadas de manera que protejan los espacios en que se hallen los viajeros y los puestos de conducción en caso de colisión o descarrilamiento.

Los equipos eléctricos no deben poner en peligro la seguridad del funcionamiento de las instalaciones de control-mando y señalización.

Las técnicas de frenado y los esfuerzos ejercidos deben ser compatibles con el diseño de las vías, las obras de ingeniería y los sistemas de señalización.

Deben tomarse medidas en materia de acceso a los componentes bajo tensión eléctrica para que no peligre la seguridad de las personas.

Deben existir dispositivos que, en caso de peligro, permitan a los viajeros advertir al conductor y al personal del tren y ponerse en contacto con los mismos.

Deberá garantizarse la seguridad de los pasajeros que embarquen y desembarquen de los trenes. Las puertas de acceso deben estar dotadas de un sistema de cierre y apertura que garantice la seguridad de los viajeros.

Deben existir salidas de emergencia y estas deben estar señalizadas.

Deberán tomarse disposiciones apropiadas para tener en cuenta las condiciones especiales de seguridad en los túneles de gran longitud.

A bordo de los trenes deberá existir un sistema de iluminación de emergencia con intensidad y autonomía suficientes.

Los trenes deben llevar un sistema de sonorización que permita que el personal del tren pueda dirigir mensajes a los viajeros.

Deberá facilitarse a los pasajeros información fácilmente comprensible y exhaustiva sobre las normas que les sean aplicables, tanto en las estaciones como en los trenes.

2.4.2. Fiabilidad y disponibilidad

El diseño de los equipos vitales, de rodadura, tracción y frenado, así como de control-mando, debe permitir, en una situación degradada definida, la continuación del trayecto sin consecuencias nefastas para los equipos que sigan funcionando.

2.4.3. Compatibilidad técnica

Los equipos eléctricos deben ser compatibles con el funcionamiento de las instalaciones de control-mando y señalización.

En caso de tracción eléctrica, las características de los dispositivos de captación de corriente deberán permitir la circulación de los trenes con los sistemas de alimentación de energía del sistema ferroviario.

Las características del material rodante deberán permitirle circular en todas las líneas en que esté prevista su explotación, teniendo en cuenta las correspondientes condiciones climáticas.

2.4.4. Control

Los trenes deberán ir equipados de un aparato registrador. Los datos recogidos por dicho aparato y el tratamiento de la información serán objeto de armonización.

2.4.5. Accesibilidad

Los subsistemas del material rodante a los que tenga acceso el público deberán ser accesibles a personas con discapacidades y a personas con movilidad reducida de acuerdo con el punto 1.6.

2.5. Mantenimiento

2.5.1. Salud y seguridad

Las instalaciones técnicas y los procedimientos utilizados en los centros deben garantizar una explotación segura del subsistema de que se trate y no constituir una amenaza para la salud y la seguridad.

2.5.2. Protección del medio ambiente

Las instalaciones técnicas y los procedimientos utilizados en los centros de mantenimiento no deben rebasar los niveles de nocividad admisibles para el medio circundante.

2.5.3. Compatibilidad técnica

Las instalaciones de mantenimiento en que se trate el material rodante deberán permitir que se lleven a cabo las operaciones de seguridad, higiene y comodidad en todos los materiales para los que hayan sido diseñadas.

2.6. Explotación y gestión del tráfico

2.6.1. Seguridad

La coherencia de las normas de explotación de las redes, así como la cualificación de los conductores y del personal de tren y de los centros de control, deben garantizar una explotación segura, teniendo en cuenta los diferentes requisitos de los servicios transfronterizos y nacionales.

Las operaciones y periodicidad del mantenimiento, la formación y cualificación del personal que realiza este trabajo y del personal de los centros de control, así como el sistema de aseguramiento de la calidad establecido por los operadores correspondientes en los centros de control y mantenimiento deben garantizar un alto nivel de seguridad.

2.6.2. Fiabilidad y disponibilidad

Las operaciones y periodicidad del mantenimiento, la formación y cualificación del personal que realiza este trabajo y el personal de los centros de control, así como el sistema de aseguramiento de la calidad establecido por los operadores correspondientes en los centros de control y mantenimiento deben garantizar un alto nivel de fiabilidad y disponibilidad del sistema.

2.6.3. Compatibilidad técnica

La coherencia de las normas de explotación de las redes, así como la cualificación de los conductores, del personal de tren y de los encargados de la gestión de la circulación, deben garantizar la eficacia de la explotación en el sistema ferroviario convencional, teniendo en cuenta los diferentes requisitos de los servicios nacionales y transfronterizos.

2.6.4. Accesibilidad

Deben adoptarse medidas adecuadas para garantizar que las normas operativas prevén la funcionalidad necesaria para garantizar la accesibilidad a personas con discapacidades y a personas con movilidad reducida.

2.7. Aplicaciones telemáticas al servicio de los viajeros y del transporte de mercancías

2.7.1. Compatibilidad técnica

Los requisitos esenciales en los ámbitos de las aplicaciones telemáticas que garantizan un mínimo de calidad de servicio a los viajeros y a los clientes del sector de transporte de mercancías se refieren, en especial, a la compatibilidad técnica.

Para estas aplicaciones telemáticas se garantizará:

—que las bases de datos, los programas informáticos y los protocolos de comunicación de datos se desarrollen de forma que aseguren al máximo posible los intercambios de datos tanto entre aplicaciones diferentes como entre operadores distintos, con exclusión de los datos comerciales confidenciales,

—un acceso fácil a la información por parte de los usuarios.

2.7.2. Fiabilidad y disponibilidad

Los modos de utilización, gestión, actualización y mantenimiento de dichas bases de datos, programas informáticos y protocolos de comunicaciones de datos garantizarán la eficacia de dichos sistemas y la calidad del servicio.

2.7.3. Salud

Las interfaces de dichos sistemas con los usuarios deberán respetar las normas mínimas en cuanto a ergonomía y protección de la salud.

2.7.4. Seguridad

Deberán garantizarse niveles de integridad y fiabilidad suficientes para el almacenamiento o la transmisión de información relacionada con la seguridad.

2.7.5. Accesibilidad

Deben adoptarse medidas adecuadas para garantizar que los subsistemas de las aplicaciones telemáticas para servicios de viajeros prevén la funcionalidad necesaria para garantizar la accesibilidad a personas con discapacidades y a personas con movilidad reducida.

BORRADOR

Anexo XI. Procedimiento de verificación «CE» de los subsistemas

1. PRINCIPIOS GENERALES

Se entiende por «verificación CE» el procedimiento llevado a cabo por el solicitante a tenor del artículo 86 para demostrar que se han cumplido los requisitos del Derecho de la Unión Europea aplicable, incluidas, en su caso, las correspondientes normas nacionales relativas a un subsistema determinado, y que puede autorizarse la entrada en servicio del subsistema.

2. CERTIFICADO DE VERIFICACIÓN EXPEDIDO POR UN ORGANISMO NOTIFICADO

2.1. Introducción

A efectos de este real decreto, la verificación por referencia a las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad es el procedimiento por el cual un organismo notificado comprueba y certifica que el subsistema cumple las especificaciones técnicas de interoperabilidad (en lo sucesivo, «ETI») correspondientes.

Esto se entiende sin perjuicio de la obligación del solicitante de cumplir con los demás actos jurídicos aplicables de la Unión Europea y con las verificaciones por parte de los organismos de evaluación exigidas en otras normas.

2.2. Declaración de verificación intermedia (en lo sucesivo DVI)

2.2.1. Principios

A instancia del solicitante, las verificaciones podrán realizarse para partes de un subsistema o limitarse a determinadas etapas del procedimiento de verificación. En tales casos, los resultados de la verificación podrán documentarse en una «declaración de verificación intermedia» (en lo sucesivo «DVI») expedida por el organismo notificado elegido por el solicitante. La DVI debe hacer referencia a las ETI respecto a las cuales se haya evaluado la conformidad.

2.2.2. Partes del subsistema

El solicitante puede pedir una DVI para cualquier parte en que decida dividir el subsistema. Cada parte se comprobará en cada etapa descrita en el punto 2.2.3.

2.2.3. Etapas del procedimiento de verificación

El subsistema o determinadas partes del subsistema se comprobarán en cada una de las etapas siguientes:

- a) fase de diseño general;
- b) producción: construcción, incluidas, en particular, la ejecución de las obras de ingeniería civil, la fabricación, el montaje de los componentes y el reglaje del conjunto;
- c) ensayo final.

El solicitante puede pedir una DVI para la etapa de diseño (incluidos los ensayos de tipo) y para la etapa de producción para el subsistema en su conjunto o para cualquier parte en que el solicitante haya decidido dividirlo (véase el punto 2.2.2).

2.3. Certificado de verificación

2.3.1. Los organismos notificados responsables de la verificación evaluarán el diseño, la producción y el ensayo final del subsistema y expedirán el certificado de verificación destinado al solicitante, que, a su vez, redactará la declaración «CE» de verificación. El certificado de verificación debe hacer referencia a las ETI respecto a las cuales se haya evaluado la conformidad.

Cuando un subsistema no haya sido evaluado para comprobar su conformidad con todas las ETI aplicables (por ejemplo, en el caso de una excepción, una aplicación parcial de las ETI en el caso de una rehabilitación o renovación, un período de transición en una ETI o un caso específico), el certificado de verificación indicará la referencia exacta a las ETI o a las partes de estas respecto a las

cuales el organismo notificado no haya examinado la conformidad durante el procedimiento de verificación.

2.3.2. Cuando se hayan expedido DVI, el organismo notificado responsable de la verificación del subsistema tendrá en cuenta estas DVI y, antes de expedir su certificado de verificación:

- a) verificará que las DVI incluyen correctamente los requisitos pertinentes de las ETI;
- b) comprobará todos los aspectos que no queden regulados por las DVI, y
- c) comprobará el ensayo final del subsistema en su conjunto.

2.3.3. En caso de modificación de un subsistema ya regulado por un certificado de verificación, el organismo notificado efectuará únicamente los exámenes y ensayos que sean pertinentes y necesarios, es decir, la evaluación atañerá solo a las partes del subsistema que hayan sido modificadas y a sus interfaces con las partes no modificadas del subsistema.

2.3.4. Cada organismo notificado que haya participado en la verificación de un subsistema elaborará un expediente técnico de conformidad con el artículo 86.4 que abarque el ámbito de sus actividades.

2.4. Expediente técnico que acompaña a la declaración «CE» de verificación

El expediente técnico que acompaña a la declaración «CE» de verificación deberá ser confeccionado/elaborado por el solicitante, e incluir los siguientes elementos:

a) características técnicas relacionadas con el diseño, incluidos planos generales y de detalle en relación con la ejecución, esquemas eléctricos e hidráulicos, esquemas de los circuitos de mando-control, descripción de los sistemas informáticos y de los automatismos al nivel de detalle suficiente para documentar la verificación de conformidad efectuada, documentación sobre el funcionamiento y el mantenimiento, etc., pertinentes para el subsistema en cuestión;

b) una lista de los componentes de interoperabilidad incorporados al subsistema;

c) los expedientes a que se hace referencia en el artículo 86.4, compilados por cada uno de los organismos participantes en la verificación del subsistema, que deberán incluir:

—copias de las declaraciones «CE» de verificación y, cuando sea aplicable, de las declaraciones «CE» de idoneidad para el uso establecido para los componentes de interoperabilidad y acompañadas, en su caso, de los cuadernos de cálculos correspondientes y de una copia de los informes de los ensayos y exámenes efectuados por los organismos notificados sobre la base de las especificaciones técnicas comunes,

—cuando se disponga de ella, la DVI que acompaña al certificado de verificación, incluido el resultado de la verificación de su validez efectuada por el organismo notificado,

—el certificado de verificación, acompañado de los cuadernos de cálculos correspondientes y firmado por el organismo notificado responsable de la verificación, donde se haga constar que el subsistema cumple los requisitos de las ETI aplicables y en su caso normas nacionales de aplicación y se mencione cualquier reserva formulada durante la ejecución de las actividades y que no se haya retirado; el certificado de verificación debe ir acompañado, asimismo, de los informes de las inspecciones y auditorías que el mismo organismo haya elaborado en cumplimiento de su misión, según se indica en los puntos 2.5.2 y 2.5.3;

d) certificados de verificación expedidos con arreglo a otros actos jurídicos de la Unión Europea;

e) cuando se requiera la verificación de la integración segura con arreglo a lo dispuesto en los artículos 105.3.c) y 125.3.c), el expediente técnico correspondiente incluirá el informe o informes de los evaluadores sobre los métodos comunes de seguridad para la evaluación de riesgos.

2.5. Vigilancia por parte de los organismos notificados

2.5.1. El organismo notificado encargado de verificar la realización (de qué, del subsistema) deberá tener acceso permanente a las obras, talleres de fabricación, zonas de almacenamiento y de prefabricación, a las instalaciones de ensayo y, en general, a todo lugar que considere necesario para el cumplimiento de su función. El solicitante deberá remitir al organismo notificado todos los documentos necesarios a tal fin y, en particular, los planes de implementación y la documentación técnica del subsistema.

2.5.2. El organismo notificado responsable de comprobar la implementación llevará a cabo auditorías periódicas para confirmar que se cumple lo dispuesto en la ETI o las ETI aplicables. Presentará un informe de auditoría a los encargados de la implementación. Su presencia podrá ser requerida en determinadas fases de la obra.

2.5.3. Por otra parte, el organismo notificado podrá visitar sin previo aviso las obras o los talleres de fabricación. Con ocasión de estas visitas, podrá efectuar auditorías completas o parciales. El organismo notificado facilitará un informe de la inspección y, en su caso, un informe de la auditoría a los profesionales encargados de la realización.

2.5.4. El organismo notificado deberá estar en condiciones de supervisar un subsistema en el que se haya montado un componente de interoperabilidad a fin de evaluar, cuando así lo requiera la ETI correspondiente, su idoneidad para el uso dentro del entorno ferroviario en que se quisiera utilizar.

2.6. Presentación

El solicitante conservará una copia del expediente técnico que acompaña a la declaración «CE» de verificación durante toda la vida útil del subsistema. Esta documentación será remitida, previa solicitud, a cualquier Estado miembro de la Unión Europea o a la Agencia Ferroviaria de Unión Europea.

La documentación presentada en el marco de una solicitud de autorización de entrada en servicio se presentará ante la autoridad a la que se solicita dicha autorización. La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá solicitar que parte o partes de los documentos presentados junto con la autorización sean traducidos al idioma castellano.

2.7. Publicación

Todo organismo notificado publicará con carácter periódico la información pertinente relacionada con:

- a) las solicitudes de verificación y las DVI recibidas;
- b) la solicitud de evaluación de la conformidad e idoneidad para el uso de los componentes de interoperabilidad;
- c) las DVI expedidas o denegadas;
- d) los certificados de verificación y los certificados «CE» de idoneidad para el uso expedidos o denegados;
- e) los certificados de verificación expedidos o denegados.

2.8. Lengua

Los expedientes y la correspondencia relacionados con el procedimiento de verificación «CE» se redactarán en idioma castellano cuando la empresa solicitante esté establecida en España o bien en otra lengua oficial de la Unión Europea aceptada por el solicitante.

3. CERTIFICADO DE VERIFICACIÓN EXPEDIDO POR UN ORGANISMO DESIGNADO

3.1. Introducción

En caso de que se apliquen normas nacionales, la verificación incluirá un procedimiento por el que el organismo designado comprobará y certificará que el subsistema cumple las pertinentes normas nacionales, notificadas con arreglo al artículo 13, en relación con cada Estado miembro de la Unión Europea en el que se pretenda que el subsistema sea autorizado para su entrada en servicio.

3.2. Certificado de verificación

El organismo designado expedirá el certificado de verificación destinado al solicitante.

Este certificado incluirá una referencia precisa a la norma o normas nacionales cuya conformidad haya examinado el organismo notificado en el proceso de verificación.

En el caso de las normas nacionales relativas a los subsistemas que compongan un vehículo, el organismo designado dividirá el certificado en dos partes: una donde consten las referencias a las

normas nacionales estrictamente relacionadas con la compatibilidad técnica entre el vehículo y la red, y otra sobre todas las demás normas nacionales.

3.3. Expediente

El expediente compilado por el organismo designado que acompaña al certificado de verificación en el caso de las normas nacionales, deberá incluirse en el expediente técnico que acompaña a la declaración «CE» de verificación a que se refiere el punto 2.4 y contener los datos técnicos pertinentes para la evaluación de la conformidad del subsistema con dichas normas nacionales.

3.4. Lengua

Los expedientes y la correspondencia relacionados con el procedimiento de verificación «CE» se redactarán en idioma castellano cuando la empresa solicitante esté establecida en España, o bien en otra lengua oficial de la Unión Europea aceptada por el solicitante.

4. VERIFICACIÓN DE PARTES DE SUBSISTEMAS DE CONFORMIDAD CON EL ARTÍCULO 86 APARTADO 7

En los casos en que se vaya a expedir un certificado de verificación para determinadas partes de un subsistema, las disposiciones del presente anexo se aplicarán, *mutatis mutandis*, a dichas partes.

BORRADOR