

# I. Disposiciones generales

## MINISTERIO DE FOMENTO

**13177** *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.*

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

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

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

La Directiva 2004/49/CE, de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios, y por la que se modifica la Directiva 95/18/CE del Consejo, sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias, y la Directiva 2001/14/CE relativa a la adjudicación de capacidad de la infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de seguridad, comúnmente llamada Directiva de seguridad, con el fin de continuar los esfuerzos a favor del establecimiento de un mercado

único de los servicios ferroviarios, tiene por objeto establecer un marco normativo común de la seguridad del tráfico ferroviario. A tal efecto, esta Directiva ha definido unos principios comunes de gestión, regulación y supervisión de la seguridad ferroviaria, obligando a cada Estado miembro al establecimiento de una autoridad responsable en materia de seguridad en la circulación ferroviaria y de un organismo de investigación de accidentes e incidentes ferroviarios. Además, dispone la necesaria obtención, para el ejercicio de su actividad, de una autorización de seguridad, por los administradores de la infraestructura ferroviaria, y del correspondiente certificado de seguridad, por las empresas ferroviarias, clarificando las responsabilidades de cada parte.

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

Por lo expuesto, siendo prioridad del Gobierno el fomento y la mejora de la seguridad en el ferrocarril de competencia estatal y debiendo trasponer la Directiva de seguridad, es necesario la aprobación de un Real Decreto que adecue la legislación ferroviaria vigente en materia de seguridad del tráfico ferroviario y de investigación de accidentes ferroviarios, en particular el Reglamento del Sector Ferroviario, a las exigencias comunitarias, defina responsabilidades en estas materias e imponga, tanto al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias como a las empresas ferroviarias, condiciones y requisitos para el ejercicio de su actividad con las debidas garantías de seguridad.

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

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

que exige la garantía de la seguridad en esta modalidad de transporte.

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

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

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

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

#### DISPONGO:

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

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

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

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

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

El Ministerio de Fomento aprobará, a propuesta del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y previo informe de las empresas ferroviarias, el Catálogo Oficial de Señales de Circulación Ferroviaria de aplicación en la Red Ferroviaria de Interés General administrada por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias. Dicho Catálogo especificará necesariamente la forma, el color, diseño, ubicación, visibilidad y significado de las señales, así como las dimensiones de las mismas.

El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, cuando los cambios tecnológicos o las circunstancias de explotación de la Red Ferroviaria de Interés General lo aconsejen, propondrá para su aprobación por el Ministerio de Fomento modificaciones en el sistema de señaliza-

ción de dicha red, tales como la adición de nuevas señales o la sustitución de alguna de las ya existentes.

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

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

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

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

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

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

6. Son de aplicación a las infraestructuras ferroviarias existentes en los puertos de interés general y que forman parte de la Red Ferroviaria de Interés General lo dispuesto en los Títulos III y IV del reglamento que aprueba este real decreto. Para la correcta aplicación de los mismos a dichas infraestructuras, se entenderá que las referencias al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias se hacen a las Autoridades Portuarias correspondientes.

7. En el supuesto de accidentes ferroviarios producidos dentro de las zonas de servicio portuarias, la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios, en cada caso, en función de la gravedad del accidente y de las posibles causas que lo produjeron, podrá decidir la participación dentro del equipo investigador, además de los miembros que se establecen en el artículo 23 del reglamento que aprueba este real decreto en relación con el apartado anterior, del responsable de seguridad del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

Asimismo las empresas ferroviarias deberán llevar a cabo también una investigación interna de todos los accidentes e incidentes ferroviarios en que se hubiera visto implicado su material rodante o personal.

Disposición adicional cuarta. *Exclusiones.*

1. Los Títulos I, II y IV del reglamento que aprueba este real decreto no serán de aplicación a la red ferroviaria de ancho métrico de titularidad estatal explotada por Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE), de conformidad con lo establecido en la disposición transitoria quinta de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.

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

- a) los metros, tranvías y otros sistemas de ferrocarril ligero,
- b) las redes cuya explotación se realice funcionalmente separada de la Red Ferroviaria de Interés General administrada por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias o del resto de los sistemas ferroviarios españoles y que sólo estén destinadas a la explotación de servicios de transporte de pasajeros urbanos, suburbanos, locales o autonómicos, así como las empresas ferroviarias que sólo operan en este tipo de redes,
- c) la infraestructura ferroviaria de propiedad privada para uso exclusivo del dueño de la infraestructura para sus propias operaciones de carga.

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

En el plazo de treinta días desde la aprobación de este real decreto, se constituirá, en el seno de la Dirección General de Ferrocarriles, al amparo de la disposición transitoria tercera del Real Decreto 2387/2004, de 30 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario, un grupo de apoyo a dicha Dirección en materia de seguridad en la circulación ferroviaria. Dicho grupo estará compuesto, al menos, por cinco técnicos especializados con una experiencia mínima de cinco años en seguridad en la circulación ferroviaria, que actuará con sujeción exclusiva a las órdenes e instrucciones que, al efecto, imparta el Director General de Ferrocarriles. En dicho plazo la Secretaría General de Infraestructuras dispondrá, mediante la oportuna resolución, lo necesario para el cumplimiento de lo anteriormente establecido.

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

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

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

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

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

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

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

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

La solicitud de reducción deberá ser acompañada, al menos, de una memoria explicativa y de planos en planta y alzado que describan de forma precisa el objeto de la misma. Dicha solicitud se remitirá al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias para que informe en el plazo de dos meses. Asimismo, se remitirá al ayuntamiento para que informe sobre si la solicitud es adecuada para el interés general y para los intereses que representa. Transcurrido dicho plazo sin que dichas entidades informen al respecto se entenderá que no se oponen a la misma.»

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

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

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

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

- a) Si tiene contratado un seguro de responsabilidad civil, o constituido un afianzamiento mercantil, que cubra en todo momento una responsabilidad mínima por siniestro de 9.000.000 de euros, 6.000.000 de euros o 3.000.000 de euros, según que su licencia corresponda, respectivamente, al nivel de actividad 3, 2 o 1, tal como se define en el apartado 3 del artículo 61; y asimismo, si tiene contratado un seguro, o constituido un afianzamiento mercantil, que cubra la pérdida o daños en el equi-

paje, como máximo, de 14,50 euros por kilogramo bruto que falte o se dañe y hasta un máximo de 600 euros por viajero.

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

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

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

Por daños a los trenes: 18 millones de euros.

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

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

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

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

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

6. El artículo 88 queda redactado del siguiente modo:

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

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

a) Cancelación del viaje.

b) Interrupción del viaje.

c) Retraso.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ii. Fecha de nacimiento.

iii. Domicilio a efectos de notificaciones.

iv. Nacionalidad.

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

vi. Tipo de habilitación y fecha de expedición.

vii. Plazo de vigencia.»

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

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

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

«Los datos personales facilitados por medio de la presente reclamación serán incorporados a un fichero de titularidad de....., con domicilio en....., cuya finalidad es la de tramitar las reclamaciones interpuestas por los usuarios de los servicios de transporte ferroviario, de acuerdo con lo establecido en la vigente normativa reguladora del sector ferroviario. El destinatario de la información recogida será el titular del fichero. Usted podrá en cualquier momento ejercitar los derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición que legalmente le corresponden, dirigiéndose por escrito a la dirección antes indicada.»

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

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

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

Disposición transitoria segunda. *Reasignación de funciones.*

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

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

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

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

Disposición transitoria cuarta. *Reglamento General de Circulación.*

Mediante orden del Ministro de Fomento se aprobará, en el plazo de un año a partir de la entrada en vigor de este real decreto y previo informe del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y de las empresas ferroviarias, el Reglamento General de Circulación.

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

Sin perjuicio de la modificación del artículo 63 del Reglamento del Sector Ferroviario realizada por el apartado 4 de la disposición adicional sexta de este real decreto, la exigencia de las nuevas cuantías establecidas a las empresas que posean ya licencia de empresa ferroviaria, o que la hubieran solicitado antes de la entrada en

vigor de este real decreto, no será preceptiva hasta el 1 de enero de 2009, siendo de aplicación hasta entonces a dichos supuestos las cuantías anteriores a la referida modificación.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

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

Disposición final primera. *Título competencial.*

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

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

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

Disposición final tercera. *Facultades de desarrollo.*

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

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

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

Dado en Madrid, el 22 de junio de 2007.

JUAN CARLOS R.

La Ministra de Fomento,  
MAGDALENA ÁLVAREZ ARZA

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

**TÍTULO PRELIMINAR**

**Disposiciones generales**

Artículo 1. *Objeto.*

Este Reglamento tiene por objeto el desarrollo de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, en todo lo referente a la seguridad en la circulación sobre la Red Ferroviaria de Interés General administrada por la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias; y asimismo en lo referente a

la investigación de los accidentes e incidentes ferroviarios producidos en el conjunto de la Red Ferroviaria de Interés General.

## Artículo 2. *Definiciones.*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

j) **Normas nacionales de seguridad:** conjunto de normas que contienen los requisitos de seguridad ferro-

viaria aplicables a más de una empresa ferroviaria, con independencia del organismo que las emite.

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

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

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

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

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

## TÍTULO I

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- a) El otorgamiento de las autorizaciones de puesta en servicio de los diferentes subsistemas que integran el sistema ferroviario.
- b) La comprobación de que los subsistemas que integran el sistema ferroviario se explotan y mantienen de conformidad con los requisitos esenciales pertinentes.
- c) La supervisión del cumplimiento de los requisitos esenciales por parte de los componentes de interoperabilidad de conformidad con la normativa vigente.
- d) La aprobación de los métodos de seguridad (MS) y los objetivos de seguridad (OS).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. El ejercicio de las competencias relacionadas en este artículo no podrá delegarse en el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ni atribuirse a empresa ferroviaria alguna. No obstante, la Dirección General de Ferrocarriles, en el ejercicio de sus funciones, podrá solicitar al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, a las empresas ferroviarias o a otras entidades cualificadas, la asistencia técnica y operativa necesaria para la realización de las mismas.

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

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

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

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

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

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

1. Como órgano de asesoramiento y consulta en materia de seguridad en la circulación ferroviaria, se crea, en el seno de la Dirección General de Ferrocarriles, la Comisión Asesora de Seguridad en la Circulación Ferroviaria.

2. Los cometidos de la Comisión Asesora de Seguridad en la Circulación Ferroviaria serán los siguientes:

a) Conocer las propuestas de la Comisión General de Seguridad en la Circulación ADIF-Renfe-Operadora u órganos similares que se constituyan entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y las diferentes empresas ferroviarias, incluidos los planes estratégicos de seguridad y los planes anuales de seguridad de ADIF y de las empresas ferroviarias, con formulación, en su caso, de recomendaciones al respecto.

b) Realizar recomendaciones en relación a las consultas que le hagan las comisiones y órganos referidos en la letra anterior.

c) Conocer los sistemas de gestión de seguridad en la circulación de ADIF y de las empresas ferroviarias.

d) Conocer los contenidos generales que deberán contemplarse en los protocolos de gestión conjunta de la seguridad en la circulación que obligatoriamente deberán establecerse entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y cada empresa ferroviaria.

e) Recibir información acerca de la evolución de la seguridad ferroviaria en la circulación sobre la Red Ferroviaria de Interés General.

f) Recibir periódica información de la evolución de los accidentes e incidentes, de las medidas adoptadas en cada caso, de las medidas preventivas y de la eficacia de las mismas.

g) Recibir, en su caso, las sugerencias que se le formulen para la modificación del Reglamento General de Circulación a que se refiere el artículo 7. Hacer propuestas sobre la definición de los criterios para la elaboración de los proyectos sobre los métodos de seguridad (MS) y de los objetivos de seguridad (OS).

h) Hacer propuestas sobre los proyectos de métodos de seguridad (MS) y de objetivos de seguridad (OS).

3. Esta Comisión estará compuesta por el Presidente, el Pleno y la Secretaría. El Presidente será designado por el Director General de Ferrocarriles entre el personal adscrito a esa Dirección General.

El Pleno estará compuesto por personal correspondiente a los diversos ámbitos de competencia de los órganos y entidades públicas responsables de la seguridad ferroviaria, por los responsables de la seguridad en la circulación de las empresas ferroviarias y por representantes de los sindicatos más representativos del sector. También podrán formar parte del Pleno personas con reconocida experiencia en el sector.

El Secretario será designado y removido libremente por el Pleno.

4. Mediante orden del Ministro de Fomento se determinará la composición de esta Comisión y se desarrollarán los aspectos precisos para garantizar en todo momento el necesario equilibrio en la representación de los diversos sectores integrantes de dicha Comisión.

En todo caso, se aplicará a esta Comisión el régimen previsto para los órganos colegiados en el Capítulo II del Título II de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de régimen jurídico de las administraciones públicas y del procedimiento administrativo común.

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

1. A la circulación sobre la Red Ferroviaria de Interés General se aplicarán las normas que en materia de seguridad apruebe el Ministerio de Fomento y, en especial, el Reglamento General de Circulación, que determinará las condiciones particulares de seguridad de las líneas y tramos de la red.

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

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

**Artículo 7. *Reglamento General de Circulación.***

1. El Reglamento General de Circulación, aprobado por orden del Ministro de Fomento previo informe del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, establece las normas de circulación sobre la Red Ferroviaria de Interés General y las condiciones necesarias para la circulación de los trenes, incorporando, en todo caso, el siguiente contenido:

a) Los principios que rigen la organización de la circulación, el vocabulario técnico básico que se debe emplear para las comunicaciones, los documentos de uso obligatorio y sus procedimientos de distribución, los medios necesarios para la buena organización de la circulación, las reglas para las comunicaciones entre el personal de circulación y el de conducción y los conocimientos básicos exigibles a ambos.

b) El significado de las señales y el régimen de funcionamiento de las instalaciones de seguridad de la circulación, de índole mecánica, luminosa o electrónica, tanto respecto de la infraestructura ferroviaria como del material rodante.

c) Las reglas que deben cumplirse para la circulación de los trenes por la Red Ferroviaria de Interés General y para su entrada, salida y paso por las estaciones, las medidas a adoptar en los pasos a nivel y cuando se produzcan incidencias sobre las infraestructuras que puedan afectar a las condiciones de circulación.

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

e) Las normas a seguir para la composición de los trenes, la distribución de su carga y el frenado de aquellos.

f) La forma en que se deben realizar las maniobras.

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

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

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

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

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

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

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

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

## TÍTULO II

### Autorización de seguridad y certificado de seguridad

#### CAPÍTULO I

##### Autorización de seguridad

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

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

2. Dicho sistema de gestión de la seguridad cumplirá los requisitos y contendrá los elementos recogidos en el anexo II, previa adaptación al carácter, a la magnitud y a

otras condiciones de la actividad realizada. Asimismo, garantizará el control de los riesgos creados por la actividad del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y, en su caso, tendrá en cuenta los riesgos derivados de otras actividades que puedan incidir en la circulación ferroviaria.

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

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

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

a) La información sobre el grado de cumplimiento de los objetivos de seguridad y los resultados de los planes de seguridad.

b) La definición de indicadores de seguridad fijados en el anexo I de este Reglamento, en la medida en que sean pertinentes.

c) Los resultados de las auditorías internas e inspecciones de seguridad.

d) Las observaciones respecto a las deficiencias y al funcionamiento defectuoso observado en la prestación de los diferentes servicios o en la gestión de la infraestructura ferroviaria que sean relevantes para el correcto funcionamiento del sistema ferroviario.

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

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

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

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

2. La autorización de seguridad contendrá:

a) Una autorización que confirme la aprobación del sistema de gestión de la seguridad del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias según lo dispuesto en este artículo y en el anexo II de este Reglamento.

b) Una autorización que confirme la aprobación de las disposiciones adoptadas por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias para cumplir los requisitos específicos necesarios para la administración de la infraestructura ferroviaria en condiciones de seguridad, inclui-

dos, en su caso, la explotación, el mantenimiento y explotación de los sistemas de control del tráfico y de señalización. Para el otorgamiento de la autorización, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias deberá presentar la documentación indicada en el anexo III.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4. La Dirección General de Ferrocarriles llevará a cabo, en el ámbito de sus competencias, los controles necesarios para comprobar el cumplimiento por el Admi-

nistrador de Infraestructuras Ferroviarias de las normas de seguridad en relación con sus actividades, material rodante y personal ferroviario.

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

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

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

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

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

## CAPÍTULO II

### Certificado de seguridad

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

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

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

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

a) La información sobre el grado de cumplimiento de los objetivos de seguridad y los resultados de los planes de seguridad.

b) La definición de indicadores de seguridad fijados en el anexo I, en la medida en que sean pertinentes.

c) Los resultados de las auditorías internas de seguridad.

d) Las observaciones, bien de la infraestructura, bien del material móvil, respecto a las deficiencias y al funcionamiento defectuoso detectado en los servicios ferroviarios que presta.

#### Artículo 16. *Certificado de seguridad.*

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

2. El certificado de seguridad acredita que la empresa ferroviaria ha establecido un sistema propio de gestión de la seguridad y está en condiciones de cumplir los requisitos fijados en las especificaciones técnicas que le afectan, con objeto de controlar los riesgos y operar en la red de manera segura.

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

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

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

a) Un certificado que confirme la aprobación del sistema de gestión de la seguridad de la empresa ferroviaria, según lo recogido en el artículo 15 y en el anexo II.

b) Un certificado que confirme la aprobación de las medidas adoptadas por la empresa ferroviaria para cumplir los requisitos específicos necesarios para realizar transporte ferroviario sobre la Red Ferroviaria de Interés General, o parte de la misma, en condiciones de seguridad. Dichos requisitos comprenden la aplicación de las especificaciones técnicas de homologación (ETH) y de las normas nacionales de seguridad, la aceptación de los procedimientos para la concesión de las habilitaciones del personal ferroviario y para la obtención de las autorizaciones requeridas para la circulación del material rodante a emplear. Dicho certificado estará basado en la documentación presentada por la empresa ferroviaria según lo dispuesto en el anexo IV y especificará el tipo y el alcance de los servicios de transporte ferroviario cubiertos por el mismo.

5. En el supuesto de certificados de seguridad otorgados por otros Estados miembros de la Unión Europea, sólo se reconocerá la validez del certificado de la letra a), referido en el apartado anterior, sobre el establecimiento del correspondiente sistema de gestión de la seguridad. Por lo tanto, las empresas ferroviarias que cuenten con dichos certificados y estén interesadas en prestar servi-

cios de transporte ferroviario sobre la Red Ferroviaria de Interés General, deberán solicitar el certificado correspondiente a la letra b) del mismo apartado.

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

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

#### Artículo 17. *Solicitud del certificado de seguridad.*

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

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

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

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

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

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

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

#### Artículo 19. *Vigencia del certificado de seguridad.*

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

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

Las empresas ferroviarias deberán informar, sin demora, al órgano que haya otorgado el certificado de seguridad de todas las modificaciones en las condiciones acreditadas para el otorgamiento de su certificado de seguridad, así como de cuantas variaciones fundamentales se produzcan respecto de su personal ferroviario habilitado y del material rodante que tuviere autorizado.

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

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

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

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

#### Artículo 20. *Revocación del certificado de seguridad.*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### TÍTULO III

#### La investigación de accidentes ferroviarios

Artículo 21. *Competencias en materia de investigación de accidentes ferroviarios.*

1. Corresponde a la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios la investigación técnica de los accidentes ferroviarios graves que se produzcan sobre la Red Ferroviaria de Interés General, así como la investigación en la misma de los demás accidentes e incidentes ferroviarios cuando así lo considere.

2. La Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios es un órgano colegiado especializado, adscrito al Ministerio de Fomento a través de la Secretaría General de Infraestructuras y realizará sus actividades de forma transparente y no discriminatoria, independientemente de la Dirección General de Ferrocarriles, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y de cualquier empresa ferroviaria, organismo notificado o de certificación, y del Comité de Regulación Ferroviaria.

3. Para la decisión de realizar la investigación de los accidentes ferroviarios considerados no graves y de los incidentes ferroviarios, la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios valorará la concurrencia de las siguientes circunstancias:

- a) La importancia del accidente o incidente.
- b) Si forma parte de una serie de accidentes o incidentes con repercusión en el sistema en su conjunto.
- c) Su repercusión en la seguridad de la circulación ferroviaria.
- d) Las demandas del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, de las empresas ferroviarias o del Ministerio de Fomento.

4. Sin perjuicio de lo anterior, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias investigará todos los accidentes ferroviarios que se produzcan en la Red Ferroviaria de Interés General, realizando esta investigación sin interferir la llevada a cabo, en su caso, por la citada Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios, a quien prestará toda la colaboración que le sea requerida.

5. Asimismo, las empresas ferroviarias deberán llevar a cabo una investigación interna de todos los accidentes ferroviarios en los que se hubieran visto implicadas. Esta investigación no interferirá la llevada a cabo, en su caso, por la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios, a la cual deberán prestar toda la colaboración que les sea requerida por la misma.

6. La Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios establecerá el alcance y los procedimientos que habrán de seguirse en la realización de cada investigación de un accidente ferroviario.

La investigación de los accidentes ferroviarios tendrá como finalidad determinar las causas de los mismos y las circunstancias en que se produjeron, con objeto de prevenirlos en el futuro, y formular las recomendaciones oportunas para reducir los riesgos en el transporte ferroviario.

Dicha investigación no se ocupará, en ningún caso, de la determinación de la culpa o responsabilidad y será independiente de cualquier investigación judicial.

#### Artículo 22. *Estructura y funcionamiento de la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios.*

1. La Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios estará compuesta por el Presidente, el Pleno y la Secretaría.

2. El Presidente será nombrado por el Ministro de Fomento, entre personas de reconocido prestigio y acreditada cualificación profesional en el sector ferroviario.

3. El Pleno estará integrado por los siguientes miembros:

- a) El Presidente de la Comisión.
- b) Los Vocales: cinco personas de reconocido prestigio y experiencia en su respectivo ámbito ferroviario, nombrados por el Ministro de Fomento a propuesta del Secretario General de Infraestructuras:

Tres vocales ingenieros por cada una de las siguientes áreas de conocimiento técnico: caminos, canales y puentes, industrial, y telecomunicaciones, expertos, respecti-

vamente en infraestructura ferroviaria, material rodante ferroviario y señalización y comunicaciones ferroviarias.

Un vocal experto en seguridad y circulación ferroviaria.

Un vocal experto en explotación de los servicios ferroviarios.

Tanto el Presidente como los Vocales podrán ser personas laboralmente en activo o en situación de jubilación, no pudiendo sobrepasar en ningún caso la edad de 75 años.

El nombramiento del presidente y los vocales lo será por un período de cuatro años. No obstante, el mandato de tres de los Vocales inicialmente designados, que se determinarán por sorteo celebrado en la primera sesión de la Comisión, tendrá una vigencia de dos años.

c) El Secretario: nombrado por el Ministro de Fomento, entre funcionarios en activo pertenecientes a Cuerpos o Escalas del Grupo A del Ministerio de Fomento incluidos en la relación de puestos de trabajo con experiencia profesional acreditada en el sector ferroviario. Como miembro permanente participa de las deliberaciones del Pleno con voz pero sin voto.

3. El Pleno de la Comisión se reunirá, al menos, dos veces al año, así como cuando lo convoque el Presidente, a iniciativa propia o a propuesta de, al menos, tres de los Vocales. Al mismo le corresponde aprobar los informes y recomendaciones elaborados al finalizar la investigación sobre los accidentes e incidentes y ordenar su publicación.

4. La Secretaría de la Comisión contará con el personal técnico y administrativo preciso para el cumplimiento de sus fines.

5. Las retribuciones de los miembros del Pleno de la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios se ajustarán a lo dispuesto en el Real Decreto 462/2002, de 24 de mayo, sobre indemnización por razón del servicio.

#### Artículo 23. *El equipo investigador.*

1. La investigación de los accidentes ferroviarios se realizará a través de un equipo investigador. El mismo estará integrado por un técnico investigador de la Secretaría de la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios, nombrado por su Presidente, que será el responsable de la investigación y, al menos, por el responsable de seguridad del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y el responsable de seguridad de la empresa o empresas ferroviarias involucradas en el accidente, quienes vendrán obligados a poner en favor de dicha investigación todos los medios y recursos de que disponen las entidades a las que representan. La intervención de los citados responsables de seguridad podrá ser delegada, por razones justificadas, en colaboradores directos de los mismos.

Los citados técnicos investigadores podrán ser nombrados entre el personal técnico de la Secretaría de la Comisión o mediante contrato de asistencia técnica con empresas que cuenten con capacidad técnica suficiente y contrastada.

2. El equipo investigador, en el ejercicio de sus funciones, podrá requerir el asesoramiento de otros expertos o peritos en materia de seguridad del tráfico ferroviario e investigación de accidentes, así como solicitar el auxilio de expertos cualificados para la obtención de pruebas y seguimiento de las mismas y para las condiciones de su custodia.

3. El técnico investigador responsable designado para la investigación de un accidente ferroviario establecerá, con arreglo a los procedimientos establecidos por la Comisión, la metodología a aplicar a la investigación y

determinará su alcance y los requerimientos de cada una de las partes implicadas en el accidente.

4. Todas las entidades vinculadas a la actividad ferroviaria habrán de prestar al equipo investigador de la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios la colaboración que les sea requerida para la investigación de los accidentes y la formulación de las recomendaciones.

#### Artículo 24. *Realización de las investigaciones.*

1. Producido un accidente en la Red Ferroviaria de Interés General, el Administrador de la Infraestructuras Ferroviarias y las empresas ferroviarias que se vieren implicadas informarán, lo antes posible, a la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios, cuyo Presidente adoptará, en su caso, las medidas necesarias para abrir la investigación a la mayor brevedad posible y a más tardar una semana después de recibir la información de haberse producido aquél.

2. En el plazo de una semana después de la decisión de abrir una investigación, la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios informará a la Agencia Ferroviaria Europea sobre la misma. Esta información indicará la fecha, la hora y el lugar del suceso, así como su tipo y sus consecuencias en lo relativo, en su caso, a víctimas mortales, lesiones corporales y daños materiales.

3. La investigación de accidentes debe ser transparente y en ella se escuchará a las partes afectadas, facilitando a éstas, en la medida de lo posible, información sobre el desarrollo de la investigación.

4. Durante la investigación de cada accidente ferroviario, se recabará, en el lugar del suceso, la máxima información y en el plazo más breve posible, para permitir que el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias restablezca cuanto antes la circulación ferroviaria sobre la línea ferroviaria o tramo de la misma afectado.

5. La Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios podrá mantener las relaciones que estime necesarias con cualquier autoridad o sus agentes, así como intercambiar informaciones y recibir las colaboraciones de organismos y entidades públicas o privadas.

6. Cuando esté implicada en un accidente o incidente una empresa ferroviaria establecida 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. En la investigación de accidentes, la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios podrá solicitar la colaboración de una autoridad de otro Estado de la Unión Europea y colaborar en una investigación fuera del territorio español con los organismos de investigación de otros Estados de la Unión Europea siempre que le fuere solicitado.

#### Artículo 25. *Informes y recomendaciones de seguridad.*

1. La investigación sobre un accidente, o un incidente si así se decidiera, realizada por el equipo investigador será objeto de un informe técnico en la forma adecuada al tipo y a la gravedad del accidente o incidente y a la importancia de los resultados.

En dicho informe técnico figurarán los objetivos de la investigación relativos a la mejora de la seguridad ferroviaria y a la prevención de accidentes y se incluirán, cuando proceda, las recomendaciones de seguridad pertinentes.

2. En el informe técnico relativo a la investigación de un accidente ferroviario también se describirán de forma detallada, los hechos acaecidos, se establecerá en lo posible las causas del mismo y cuantas anomalías, deficiencias e irregularidades guarden relación con aquél.

3. Dicho informe técnico será elevado al Pleno de la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios que adoptará la resolución que proceda. En dicha resolución podrán incluirse las recomendaciones de seguridad que se consideren pertinentes, las cuales no darán lugar en ningún caso a la presunción de culpa o responsabilidad.

4. La Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios hará público el informe final en el plazo más breve posible, a más tardar, doce meses después de la fecha de la incidencia. Dicho informe se ajustará lo más estrechamente posible a la estructura de información fijada en el anexo V. El informe, incluidas las recomendaciones de seguridad, se comunicará a todas las partes interesadas, a la Dirección General de Ferrocarriles, a la Agencia Ferroviaria Europea y, en su caso, a los organismos y partes afectados de otros Estados de la Unión Europea.

5. La Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios publicará, el 30 de septiembre de cada año, a más tardar, un informe anual en el que dará cuenta de: las investigaciones realizadas el año anterior, las recomendaciones de seguridad publicadas y, en su caso, las medidas adoptadas de acuerdo con las recomendaciones emitidas con anterioridad. Un ejemplar de este informe se remitirá a la Dirección General de Ferrocarriles y a la Agencia Ferroviaria Europea.

Asimismo, las recomendaciones de seguridad que elabore la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios se dirigirán a los organismos y entidades con cometidos en la elaboración y aplicación de normas de seguridad ferroviaria, así como a los organismos, entidades y empresas concernidas por la adopción de las acciones correctoras recomendadas.

Las autoridades u organismos a los que se hayan dirigido dichas recomendaciones, informarán, al menos una vez al año, a la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios acerca de las medidas que adopten o proyecten adoptar a raíz de la recomendación.

#### Artículo 26. *Consideración y facultades del personal investigador de accidentes ferroviarios.*

1. Los técnicos investigadores de la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios, en el ejercicio de sus funciones, tendrán la consideración de agentes de autoridad, con arreglo al artículo 86.5 de la Ley del Sector Ferroviario.

2. Durante el ejercicio de su actividad, los miembros del equipo de investigación, en su caso, en cooperación con las autoridades responsables de la investigación judicial, y de conformidad con la Ley 15/1999, de 13 de diciembre, de protección de datos de carácter personal, y demás legislación aplicable, estarán autorizados para:

a) Acceder al lugar del accidente o incidente, así como al material rodante implicado y a las instalaciones relacionadas de infraestructura y de control del tráfico y señalización.

b) Efectuar un inventario inmediato de las pruebas y decidir sobre la retirada de los restos, de forma controlada y custodiada, de instalaciones de infraestructura o piezas, a los efectos del correspondiente examen.

c) Acceder a los equipos de registro y grabación a bordo y a su contenido, con posibilidad de utilizarlos, así como al registro de grabación de las comunicaciones en estaciones y centros de control de tráfico, en su caso, y al registro del funcionamiento del sistema de señalización y control del tráfico.

d) Acceder a los resultados del examen de los cuerpos de las víctimas, cuando pudiera ser relevante para la investigación ferroviaria.

e) Acceder a los resultados de los exámenes y análisis médicos del personal a bordo del tren y de cualquier otro personal ferroviario implicado en el accidente o inci-

dente, cuando pudiera ser relevante para la investigación ferroviaria.

f) Interrogar al personal ferroviario implicado y a otros testigos.

g) Acceder a cualquier información o documentación pertinente en posesión del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, de las empresas ferroviarias implicadas y de la Dirección General de Ferrocarriles.

h) Acceder a cualquier información relacionada con el accidente investigado, de acuerdo con la normativa vigente de aplicación en cada caso.

3. Los expertos y peritos, referidos en el artículo 23.2, que asistan a la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios, estarán facultados, asimismo, para ejercer las funciones que se recogen en el apartado anterior.

#### Artículo 27. *Investigación de accidentes por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.*

1. El Administrador de la Infraestructura Ferroviaria establecerá, de acuerdo con lo establecido por la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios según el artículo 21.6, el procedimiento para realizar su propia investigación de los accidentes ferroviarios que se produzcan sobre la Red Ferroviaria de Interés General, que habrá de ser puesto en conocimiento de la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios y de la Dirección General de Ferrocarriles.

2. El Administrador de la Infraestructura Ferroviaria elaborará, antes del 31 de marzo de cada año, un informe anual, que remitirá a la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios y a la Dirección General de Ferrocarriles, sobre todos los accidentes ferroviarios acaecidos en el año anterior en la Red Ferroviaria de Interés General.

#### Artículo 28. *Investigación de accidentes por las empresas ferroviarias.*

1. Las empresas ferroviarias establecerán, dentro de su sistema de gestión de la seguridad, las pautas y los procedimientos a seguir en la investigación de accidentes en los que se encuentren implicadas.

2. Las empresas ferroviarias elaborarán, antes del 31 de marzo de cada año, un informe anual, que remitirán a la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios y a la Dirección General de Ferrocarriles, sobre los accidentes ferroviarios ocurridos en el año anterior, en los que hubieran estado implicadas.

#### Artículo 29. *Incidentes producidos en el tráfico ferroviario.*

1. Corresponderá al Administrador de la Infraestructura Ferroviaria y, en su caso, a la empresa ferroviaria implicada, la investigación de los incidentes ferroviarios y la formulación de los correspondientes informes tendientes a poner de manifiesto sus causas y a evitar que se produzcan en el futuro.

2. En el marco de la investigación, todas las entidades vinculadas a la actividad ferroviaria habrán de prestar al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y, en su caso, a las empresas ferroviarias, la colaboración que les sea requerida para la investigación de los incidentes, la formulación de recomendaciones y su aplicación práctica.

## TÍTULO IV

### Régimen sancionador

#### Artículo 30. *Régimen sancionador.*

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

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

## ANEXO I

### Indicadores de seguridad

#### 1. *Indicadores relativos a accidentes*

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

Colisiones de trenes, incluidas colisiones con obstáculos del gálibo de libre paso,

Descarrilamiento de trenes,

Accidentes en pasos a nivel, incluidos los accidentes que afecten a peatones,

Accidentes causados a personas por el material rodante ferroviario en movimiento, a excepción de los suicidios,

Suicidios,

Incendios en el material rodante,

Otros.

2. Número total y relativo (en relación con los kilómetros-tren) de heridos graves y víctimas mortales por tipo de accidente, con indicación de:

Viajeros en relación con el número total de viajeros-kilómetro),

Empleados,

Usuarios de pasos a nivel,

Personas no autorizadas en instalaciones ferroviarias,

Otros.

#### 2. *Indicadores relativos a incidentes*

1. Número total y relativo (en relación con los kilómetros-tren) de roturas de carril, deformaciones de la vía y fallos de señalización que posibiliten itinerarios incompatibles.

2. Número total y relativo (en relación con los kilómetros-tren) de señales pasadas en situación de peligro.

3. Número total y relativo (en relación con los kilómetros-tren) de ruedas y ejes rotos de material rodante ferroviario en servicio.

#### 3. *Indicadores relativos a las consecuencias de los accidentes*

1. Costes totales y relativos (en relación con los kilómetros-tren) en euros de todos los accidentes, de los que se calcularán e incluirán, de ser posible, los costes siguientes:

Muertes y lesiones,

Indemnización por pérdida o deterioro de los bienes de viajeros, del personal o terceros,

Indemnización por daños provocados al medio ambiente,

Reemplazo o reparación de las instalaciones ferroviarias y del material rodante dañados,

Retrasos, perturbaciones y modificaciones del itinerario de los trenes, incluidos los costes adicionales de personal y la pérdida de futuros ingresos.

Se deducirán de los costes mencionados más arriba las indemnizaciones o compensaciones recibidas o que previsiblemente se recibirán de terceros tales como los dueños de vehículos de motor implicados en accidentes en pasos a nivel. No se deducirá la compensación recibida por las pólizas de seguros que tengan suscritas las empresas ferroviarias o el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

2. Número total y relativo (en relación con el número de horas trabajadas) de horas de trabajo del personal perdidas por culpa del accidente.

#### 4. *Indicadores relacionados con la seguridad técnica de la infraestructura ferroviaria y su aplicación*

1. Porcentaje de vías en servicio con protección automática de trenes y porcentaje de kilómetros-tren que emplean sistemas operativos de protección automática de trenes.

2. Número de pasos a nivel (totales y por kilómetro de línea) y porcentaje de pasos a nivel con protección manual o automática.

#### 5. *Indicadores relativos a la gestión de la seguridad*

Auditorías internas realizadas por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y las empresas ferroviarias según la documentación del sistema de gestión de la seguridad. Número total de auditorías realizadas y su número como porcentaje de las auditorías obligatorias (y proyectadas).

## ANEXO II

### Sistemas de gestión de la seguridad

#### 1. *Requisitos del sistema de gestión de la seguridad*

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

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

#### 2. *Elementos básicos del sistema de gestión de la seguridad*

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

a) En relación con la organización empresarial:

i. La existencia de unos criterios y objetivos, cualitativos y cuantitativos, respecto al mantenimiento y mejora de la seguridad, aprobados por los órganos directivos de la organización y comunicados a todo su personal, la existencia de un departamento dedicado a la gestión de la seguridad en la circulación y de planes y procedimientos para alcanzar dichos objetivos.

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

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

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

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

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

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

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

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

b) En relación con el personal ferroviario habilitado:

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

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

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

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

c) En relación con el material rodante:

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

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

## ANEXO III

### Documentación a aportar con la solicitud de autorización de seguridad

Para que pueda expedirse la autorización a que hace referencia la letra b) del apartado 2 del artículo 10 de la

autorización de seguridad específica para la red, se presentarán los siguientes documentos:

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

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

#### ANEXO IV

##### Documentación a aportar con la solicitud del certificado de seguridad

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

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

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

#### ANEXO V

##### Contenido esencial del informe de investigación sobre accidentes e incidentes

###### 1. Resumen

El resumen contendrá una breve descripción del suceso, cuándo y dónde tuvo lugar y sus consecuencias. Indicará las causas directas así como los factores coadyuvantes y las causas subyacentes averiguadas por la investigación. Se citarán las recomendaciones principales y se proporcionará información sobre los destinatarios de dichas recomendaciones.

###### 2. Hechos inmediatos del suceso

###### 1. Suceso:

Fecha, hora y localización exactas del suceso.

Descripción de los hechos y del lugar del accidente, así como los cometidos de los servicios de rescate y de socorro.

La decisión de abrir una investigación, la composición del equipo de investigación.

###### 2. Circunstancias del suceso:

Personal ferroviario implicado y, en su caso, terceros y testigos.

Los trenes y su composición, incluido el número de matrícula del material rodante implicado.

La descripción de la infraestructura y del sistema de señalización (tipos de vía, agujas, enclavamiento, señales y protección del tren).

Sistemas de comunicación.

Obras en el lugar o sus cercanías.

Activación del plan de contingencias y de su cadena de acontecimientos.

Activación del plan de emergencia de los servicios públicos de salvamento, la policía y los servicios médicos y su cadena de acontecimientos.

###### 3. Víctimas mortales, lesiones y daños materiales:

Viajeros, personal y terceros.

Carga, equipaje y otros bienes.

Material rodante, infraestructura y medio ambiente.

###### 4. Circunstancias externas:

Condiciones meteorológicas y referencias geográficas.

###### 3. Relación de las investigaciones e indagaciones

1. Resumen de las declaraciones de los testigos (sujeto a la protección de la identidad de las personas):

Personal ferroviario y viajeros.

Otros testigos.

###### 2. Sistema de gestión de la seguridad:

Organización marco y cómo se dan y ejecutan las órdenes.

Requisitos del personal y cómo se cumplen.

Rutinas de los controles y auditorías internos y sus resultados.

Interfaz entre las diferentes partes en la infraestructura ferroviaria.

###### 3. Normativa:

Legislación y reglamentación nacional y comunitaria pertinente.

Otras normas aplicables, tales como normas de explotación, instrucciones locales, requisitos del personal y preceptos de mantenimiento.

4. Funcionamiento del material rodante ferroviario y de las instalaciones técnicas:

Sistema de control de mando y señalización, incluidas las grabaciones de los registradores automáticos de datos.

Infraestructura.

Equipo de comunicaciones.

Material rodante, incluidas las grabaciones de los registradores automáticos de datos.

5. Documentación del sistema de gestión de la circulación:

Medidas tomadas por el personal de circulación.

Intercambio de mensajes verbales en relación con el suceso, incluida la documentación procedente de grabaciones.

Medidas destinadas a proteger y salvaguardar el lugar del suceso.

#### 6. Interfaz hombre-máquina-organización:

Tiempo de trabajo del personal implicado.

Circunstancias médicas y personales con influencia en el suceso, incluida la existencia de tensión física psicológica.

Diseño del equipo con efectos en la interfaz antropomecánica.

#### 7. Otros sucesos anteriores de carácter similar.

### 4. Análisis y conclusiones

#### 1. Descripción definitiva de la cadena de acontecimientos:

Establecimiento de las conclusiones sobre el suceso con arreglo a lo dispuesto en el Título III del reglamento al que corresponde este anexo.

#### 2. Deliberación:

Análisis de los hechos con objeto de extraer conclusiones sobre las causas del suceso y la eficacia de los servicios de salvamento.

#### 3. Conclusiones:

Causas directas e inmediatas del suceso, incluidos los factores coadyuvantes relacionados con las acciones de las personas implicadas o las condiciones del material rodante o de las instalaciones técnicas.

Causas subyacentes relacionadas con las cualificaciones del personal ferroviario y el mantenimiento del material rodante o de la infraestructura ferroviaria.

Causas relacionadas con las condiciones del marco normativo y la aplicación del sistema de gestión de la seguridad.

#### 4. Observaciones adicionales:

Deficiencias y defectos establecidos durante la investigación que no guardan relación con las conclusiones sobre las causas.

#### 5. Medidas adoptadas

Relación de las medidas adoptadas como consecuencia del accidente o incidente ferroviario.

#### 6. Recomendaciones

salud y de lucha contra el dopaje en el deporte, es un «órgano colegiado adscrito al Consejo Superior de Deportes, integrado por representantes de la Administración General del Estado, de las Comunidades Autónomas, federaciones deportivas españolas, ligas profesionales, deportistas y por personas de reconocido prestigio en los ámbitos científico-técnico, deportivo, médico y jurídico».

El objeto de la Comisión es el ejercicio de las funciones previstas en el apartado 2 del mencionado artículo 3 de la Ley Orgánica, diferenciándose entre las referidas a la protección de la salud de los deportistas y las relativas a la lucha contra el dopaje en el deporte. La vinculación de ambas funciones aporta a nuestro ordenamiento deportivo un sustancial cambio de orientación respecto del modelo que instauraba la Ley 10/1990, de 15 de octubre, del Deporte, pues los principios internacionalmente contrastados de rechazo y tolerancia cero hacia el dopaje en el deporte tienen, básicamente, un componente de protección de la salud individual y de salud pública, así como una inequívoca dimensión ética de compromiso con los valores del juego limpio y la libre competición entre iguales, considerados como fundamentos del deporte actual, tal y como se recoge en el Preámbulo de la Ley Orgánica 7/2006.

Los antecedentes inmediatos de la Comisión de Control y Seguimiento de la Salud y el Dopaje son la Comisión Nacional Antidopaje, regulada en el Real Decreto 1313/1997, de 1 de agosto, y la Comisión Nacional para la Protección de la Salud del Deportista, regulada por el Real Decreto 112/2000, de 28 de enero, órganos cuyas funciones asume íntegramente la nueva Comisión de cuya regulación se ocupa el presente Real Decreto.

El apartado 3 del artículo 3 de la Ley Orgánica 7/2006 establece, asimismo, que la composición y régimen de funcionamiento de la Comisión de Control y Seguimiento de la Salud y el Dopaje «se determinará por vía reglamentaria, previéndose, en todo caso, la existencia de dos subcomisiones específicas, que asuman la realización de las respectivas funciones de protección de la salud y de lucha contra el dopaje en el deporte».

El presente Real Decreto afronta el desarrollo de la disposición legal mencionada, estableciendo en el ejercicio de su potestad reglamentaria la estructura organizativa de la Comisión de Control y Seguimiento de la Salud y el Dopaje. Esta contará con un Pleno de amplia representación como órgano de participación del sistema deportivo y, a su vez, tendrá una Subcomisión de Protección de la Salud y una Subcomisión contra el Dopaje en el Deporte, a las que corresponderá el ejercicio de funciones específicas en sus respectivos ámbitos de actuación.

Además recae en la figura del Presidente de la Comisión, que lo será a su vez de todos sus órganos, las facultades propias de los presidentes de órganos colegiados, correspondiéndole asimismo el ejercicio de las facultades disciplinarias deportivas que la Ley Orgánica 7/2006 atribuye a la Comisión.

Por otra parte, la Comisión contará con un Consejo de Cooperación Interterritorial contra el Dopaje, instrumento de cooperación y de colaboración entre el Consejo Superior de Deportes y las Comunidades Autónomas en materia de protección de la salud y lucha contra el dopaje en el deporte. El Comité Asesor será, a su vez, el órgano de asesoramiento científico-técnico, médico y veterinario de la Comisión.

En el expediente del presente Real Decreto han emitido informe los Ministerios de Economía y Hacienda, Justicia e Interior y la Agencia Española de Protección de Datos.

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

## MINISTERIO DE EDUCACIÓN Y CIENCIA

**13178** REAL DECRETO 811/2007, de 22 de junio, por el que se determina la estructura, composición, funciones y régimen de funcionamiento de la Comisión de Control y Seguimiento de la Salud y el Dopaje.

La Comisión de Control y Seguimiento de la Salud y el Dopaje prevista en el apartado 1 del artículo 3 de la Ley Orgánica 7/2006, de 21 de noviembre, de Protección de la