



*Autoridad Nacional de Seguridad*

# Informe anual

# 2008

---

## **A.1. CONTENIDO DEL INFORME**

Este informe ha sido elaborado por la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, que ejerce actualmente las competencias de Autoridad Nacional de Seguridad en España, conforme a lo establecido en la Legislación Vigente.

Con él se pretende dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 18 de la Directiva 2004/49 de seguridad ferroviaria:

*“Cada año, la autoridad responsable de la seguridad publicará un informe anual sobre sus actividades del año anterior y lo remitirá a la Agencia el 30 de septiembre a más tardar. El informe contendrá información sobre:*

- a) la evolución de la seguridad ferroviaria, incluido, para cada Estado miembro, un inventario de los ICS recogidos en el anexo I;*
- b) cambios importantes en la legislación y la reglamentación relativas a la seguridad ferroviaria;*
- c) el desarrollo de la certificación de la seguridad y de la autorización de seguridad;*
- d) los resultados y la experiencia de la supervisión de los administradores de la infraestructura y de las empresas ferroviarias.*

La información contenida en este informe refleja la situación al final del ejercicio 2007, es decir, **hasta 31 de diciembre de 2007**.

El presente informe **recoge únicamente la información relativa a la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG)<sup>1</sup> administrada por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)**, así como a los servicios y actividades que se presten sobre la misma. Se excluyen del ámbito de aplicación de este informe:

- a) los metros, tranvías y otros sistemas de ferrocarril ligero,
- b) las redes cuya explotación se realice funcionalmente separada de la RFIG 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.

Se excluye también la red ferroviaria de ancho métrico de titularidad estatal administrada por FEVE (red de ancho métrico), que aunque integrada en la RFIG no se considera incluida en el ámbito de la Directiva 2001/12/CE y que según, el ordenamiento jurídico nacional, requiere la aprobación de un reglamento específico.

<sup>1</sup> Definida según la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, Art. 4.

## **A.2. RESUMEN EN INGLÉS**

This report has been prepared by the “*Dirección General de Ferrocarriles*”, within the Ministry of Transport, who is the current entity in charge of the Spanish National Safety Authority functions, in accordance with the provisions set up in the legislation in force.

Nevertheless, it is a temporary measure. In the 28/2006 Act (State Agencies for the improvement of public services Law, 18<sup>th</sup> of July), has been foreseeing the creation of the **Land Transports Safety Agency**, who will adopt the National Safety Authority competencies as a final measure.

In 2007, we continue adapting to the new railway model that was consolidated in Spain during 2006:

- Continue the inclusion of new companies in the national market, which, after the obtaining of railway licence, are starting the process to hold a Safety Certificates, so as developing their own internal structure and positioning within the market. During 2007 these companies start operating, apart from Renfe - Operadora;
- In 7<sup>th</sup> of September the Royal Decree 810/2007 is operative, which is the national transposition of the European Safety Directive 2004/49/CE.

For the next years, the priorities for safety organization and regulation are the following:

- To continue with the development of the National Safety Authority organization through the creation of the Land Transports Safety Agency;
- To fulfil and improve the regulation development.

On the other side and regarding the accidents, the measures must be aimed at providing a downward and positive trend respect the quantity of accidents and incidents than happen in the RFIG.

## **B. ASPECTOS GENERALES**

### **1. INTRODUCCIÓN AL INFORME**

Según se establece en la Directiva 2004/49 de Seguridad Ferroviaria, la Autoridad Nacional de Seguridad debe elaborar anualmente un informe que será remitido a la Agencia Ferroviaria Europea con el objeto de que:

- Sirva de información básica a la Agencia para la redacción del informe bianual sobre seguridad.
- Sea publicado por la Agencia Europea en su sitio web.

El informe, por tanto, está dirigido a los distintos actores del sector ferroviario y al público en general a través de la difusión que la Agencia Ferroviaria Europea realiza del mismo.

A fecha 31 de diciembre de 2007, la legislación básica nacional aplicable era:

- La Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.
- El Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario, que desarrolla la ley anterior.
- El Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, por el que se aprueba el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General.

De acuerdo con estas normas, las funciones de Autoridad Nacional de Seguridad recaen, en la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento. Sin embargo, **el ejercicio de estas funciones es transitorio hasta que concluya el proceso de creación de la Agencia Estatal de Seguridad del Transporte Terrestre** que, en un futuro próximo, ejercerá, entre otras, las funciones encomendadas a la Autoridad Nacional de Seguridad en la Directiva de Seguridad.

La Agencia se creará dentro del Ministerio de Fomento, con personalidad jurídica y estructura propia, con independencia respecto a otros órganos del Ministerio como la Dirección General de Ferrocarriles o la Comisión de Investigación de Accidentes.

El proceso de constitución de la Agencia se inició con la Ley 28/2006, de 18 de julio, de Agencias estatales para la mejora de los servicios públicos, que autorizó la creación de la **Agencia Estatal de Seguridad del Transporte Terrestre**, con las siguientes competencias:

*“la detección, análisis y evaluación de los riesgos de seguridad en los transportes terrestres de competencia estatal, así como para el ejercicio de las funciones de inspección y supervisión de la seguridad del sistema ferroviario, tanto en relación a las infraestructuras como a la operación ferroviaria, en los ámbitos de competencia estatal”*

## 2. INFORMACIÓN SOBRE LA ESTRUCTURA DEL FERROCARRIL (ANEXO A)

### 2.1. LA RED

La Red Ferroviaria de Interés General española en ancho estándar UIC e ibérico es administrada por la entidad pública empresarial ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias).

El **Anexo A.1** recoge diferentes mapas de la red. Para más detalle, se puede consultar la **Declaración de la Red**, elaborada por ADIF y que está disponible en su versión en español e inglés en la siguiente dirección:

[http://www.adif.es/empresa/index\\_decred\\_2008.html](http://www.adif.es/empresa/index_decred_2008.html)

Esta Declaración es el documento que ADIF ofrece a las Empresas Ferroviarias y demás candidatos para darles a conocer las características de la infraestructura y las condiciones de acceso a la red, garantizando la transparencia y el acceso no discriminatorio.

### 2.2. LISTA DE EMPRESAS FERROVIARIAS Y ADMINISTRADORES DE LA INFRAESTRUCTURA

#### 2.2.1. Administrador de Infraestructura

- ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias)

#### 2.2.2. Empresas ferroviarias

Con fecha 31 de diciembre de 2007, disponían de certificado de seguridad las siguientes empresas:

- RENFE Operadora
- Continental Rail
- Acciona Rail Services
- Comsa Rail Transport

En el **anexo A.2** se recogen los principales datos de estas empresas, las cuales aplican la Directiva de Seguridad.

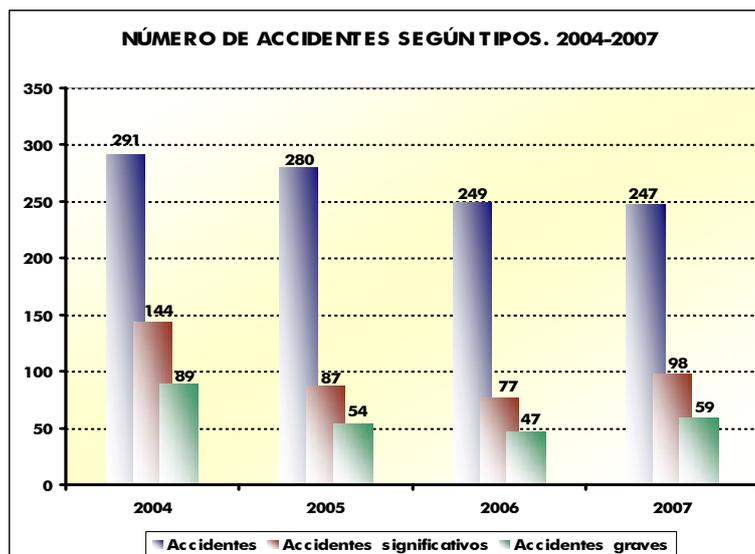
Además de éstas, a finales del año 2007, otras empresas disponían de licencia de empresa ferroviaria, aunque no del certificado de seguridad:

- Activa Rail
- Traccion Rail
- Eusko Trenbideak-Ferrocarriles Vascos
- Arcelormittal Siderail

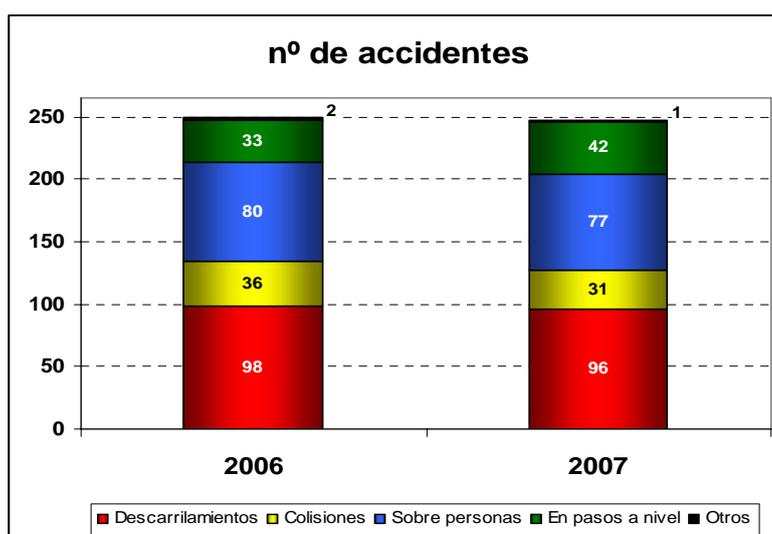
### 3. RESUMEN – ANÁLISIS GENERAL DE TENDENCIAS

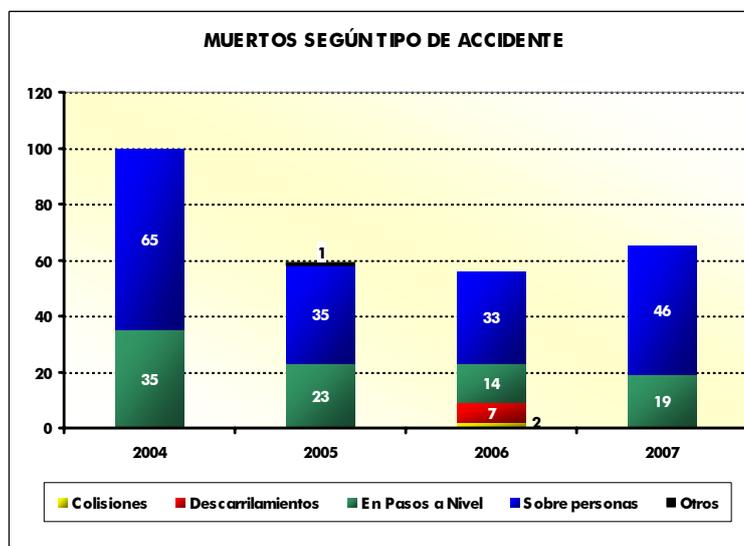
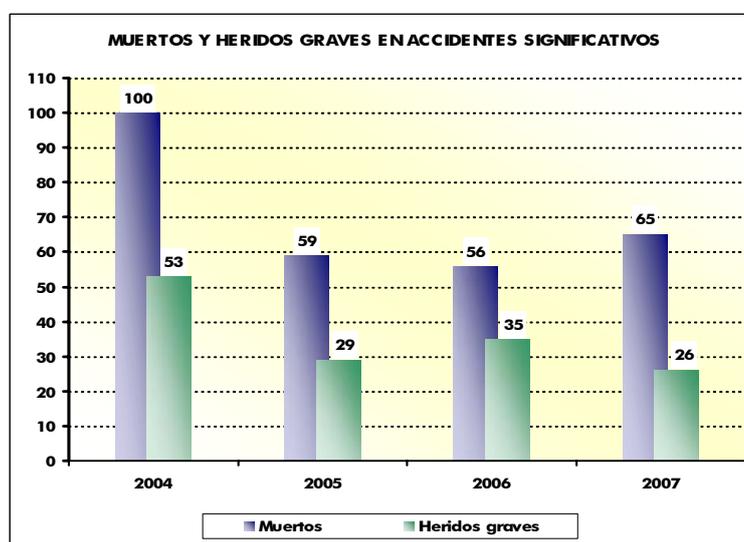
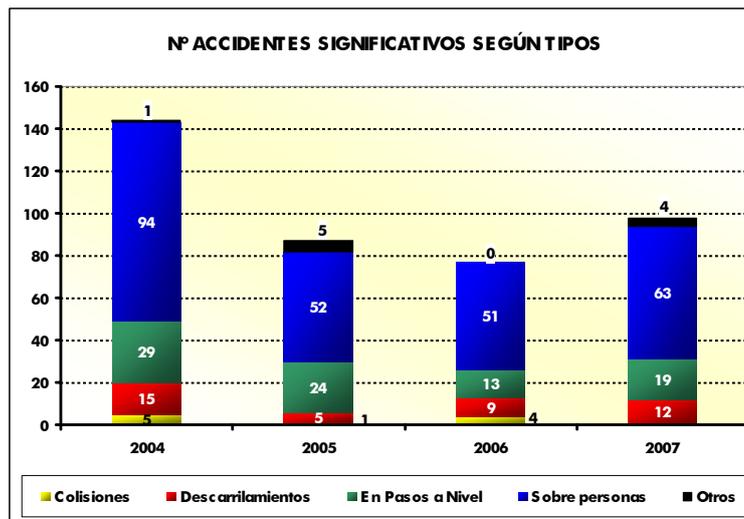
Los gráficos que se incluyen a continuación describen la evolución de la accidentabilidad en los últimos años

En el primer gráfico puede observarse una **tendencia decreciente del número total de accidentes en los últimos años**. Por el contrario, los accidentes significativos y los graves sufren un ligero aumento en el año 2007:



**Por tipología del accidente** y con respecto al año anterior se observa la disminución de los descarrilamientos, las colisiones y accidentes de personas, habiendo aumentado sólo los accidentes en pasos a nivel.





## C. ASPECTOS ORGANIZATIVOS

### 1. INTRODUCCIÓN A LA ORGANIZACIÓN

Dentro del Gobierno de España, el Ministerio de Fomento es el departamento responsable del conjunto del sector ferroviario. Según la Ley 39/2003 de 17 de diciembre, del Sector Ferroviario, sus principales competencias son:

- la planificación estratégica del sector ferroviario, tanto de las infraestructuras como de la oferta de servicios.
- la ordenación general y la regulación del sistema ferroviario, en especial todo lo relacionado con la seguridad e interoperabilidad y con las relaciones entre los agentes del sector.
- la definición de objetivos y la supervisión de la actividad de las entidades públicas empresariales ferroviarias, ADIF y RENFE, así como de su sistema de financiación.

Para mayor información acerca de sus competencias y estructura es posible consultar la dirección: [www.fomento.es](http://www.fomento.es)

Dentro de la estructura del Ministerio de Fomento, corresponde a la **Dirección General de Ferrocarriles** el ejercicio de las competencias en materia ferroviaria<sup>2</sup>.

La Dirección General de Ferrocarriles está integrada por los siguientes órganos:

- La Subdirección General de Planes y Proyectos
- La Subdirección General de Construcción
- La División de Regulación, Inspección y Normativa del Transporte Ferroviario, a la que corresponde transitoriamente el ejercicio de las funciones objeto de este informe. En concreto, según el R.D. 1476/2004, se le asignan las siguientes funciones:

*e) La elaboración de los proyectos de disposición de carácter general en materia de ferrocarriles y la coordinación con otros órganos administrativos y entidades públicas en esta materia.*

*f) La regulación, ordenación e inspección del transporte ferroviario, de acuerdo con la legislación vigente, así como el seguimiento del contrato-programa con RENFE y FEVE.*

En el **anexo B.1** se incluye un organigrama de la Dirección General de Ferrocarriles.

<sup>2</sup> En el artículo 5 del Real Decreto 1476/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento se detallan las competencias de la Dirección General de Ferrocarriles.

## 2. RELACIÓN DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE SEGURIDAD CON OTROS ÓRGANOS NACIONALES.

En el año 2007, además de la Dirección General de Ferrocarriles, los principales actores del sistema ferroviario han sido:

### ▪ **Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)**

Fue creado por la Ley 39/2003 de 17 de diciembre, del Sector Ferroviario. Los estatutos del ADIF se establecieron en el RD 2395/2004 de 30 de diciembre de 2004. Su actividad comenzó el 1 de enero de 2005. ADIF es una entidad pública empresarial, con autonomía de gestión dentro de los límites establecidos por su normativa y está adscrito al Ministerio de Fomento. Tiene personalidad jurídica propia, plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines y patrimonio propio. Su objeto principal es la administración y construcción de infraestructuras ferroviarias.

ADIF administra la red ferroviaria de interés general (RFIG), a excepción de la que depende de FEVE. Además de administrador (explotación y mantenimiento) de las infraestructuras ferroviarias antes citadas, es responsable de la construcción de las líneas que le encomiende el Estado, bien con cargo a sus propios recursos, si son de su titularidad, o bien con cargo a los presupuestos del Estado, si son titularidad de éste.

Para mayor información acerca de sus competencias y estructura es posible consultar la dirección: [www.adif.es](http://www.adif.es)

### ▪ **RENFE-Operadora**

La actual empresa RENFE-Operadora fue creada por la Ley 39/2003 de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, como entidad pública empresarial. Los estatutos de RENFE se establecieron en el RD 2396/2004 de 30 de diciembre de 2004. Su actividad comenzó el 1 de enero de 2005.

RENFE-Operadora fue creada por segregación de las unidades de negocio prestadoras de servicio ferroviario y otras actividades comerciales de la anterior empresa ferroviaria.

RENFE-Operadora es una entidad pública empresarial, con autonomía de gestión dentro de los límites establecidos por su normativa y está adscrito al Ministerio de Fomento. Tiene personalidad jurídica propia, plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines y patrimonio propio. Su objeto es la prestación de servicios ferroviarios de viajeros y mercancías y de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas al transporte ferroviario.

Para mayor información acerca de sus competencias y estructura es posible consultar la dirección: [www.renfe.es](http://www.renfe.es)

▪ **Otras empresas operadoras**

Como consecuencia de la liberalización del transporte de mercancías, paulatinamente se están incorporando nuevos operadores al sector ferroviario. A lo largo del año 2006, además de RENFE-Operadora, dos empresas obtuvieron el preceptivo certificado de seguridad. En el año 2007 otra empresa más ha obtenido dicho certificado de seguridad, habiendo iniciado su actividad a lo largo de este año.

▪ **Comité de Regulación Ferroviaria**

Es el organismo regulador del sector ferroviario. Es un órgano colegiado adscrito a la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación del Ministerio de Fomento. Está compuesto por funcionarios del Ministerio de Fomento y tiene como principales misiones:

- Salvaguardar la pluralidad de la oferta ferroviaria.
- Garantizar la igualdad de todos los operadores en las condiciones de acceso al mercado.
- Resolver los conflictos entre el ADIF y las empresas ferroviarias.

Para mayor información acerca de sus competencias y estructura es posible consultar la dirección:

[http://www.fomento.es/MFOM/LANG\\_CASTELLANO/DIRECCIONES\\_GENERALES/ORGANOS\\_COLEGIADOS/CRF/](http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/ORGANOS_COLEGIADOS/CRF/)

▪ **Comisión de Investigación de Accidentes.**

En el año 2007 se ha creado la Comisión de Investigación de Accidentes, como adscrito al Ministerio de Fomento, pero independiente de la Autoridad Nacional de Seguridad, de ADIF y de las empresas operadoras, tal y como se recoge en el R.D. 810/2007, y ajustándose totalmente a lo establecido en la Directiva 2004/49.

En el **Anexo B.2** se incluye un organigrama que recoge las relaciones entre los principales actores del sistema.

## D. EVOLUCIÓN DE LA SEGURIDAD DEL FERROCARRIL

### 1. INICIATIVAS PARA MANTENER/MEJORAR LA SEGURIDAD

#### 1.1. POLÍTICAS GENERALES DE MEJORA DE LA SEGURIDAD

El marco de referencia en materia de infraestructuras y transporte en España es el **Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT)**, aprobado por el Gobierno el 15 de julio de 2005.

Dentro de sus objetivos básicos se encuentra expresamente mejorar los ya altos niveles de seguridad del transporte ferroviario, con especial atención a la supresión y mejora de la seguridad de los pasos a nivel.

De acuerdo con los objetivos del PEIT, las principales **líneas de actuación del Ministerio de Fomento en materia de seguridad** desarrolladas durante el año 2007 son continuación de las actividades iniciadas en ejercicios anteriores que tienen un horizonte de realización a medio plazo:

- **Plan de Seguridad de Pasos a Nivel 2005-2012**, con una inversión prevista de 1.080 M€ y con el objetivo de:
  - Suprimir más del 50% de los 3.764 pasos públicos en servicio (incluyendo la red de FEVE, que no es objeto de este informe)
  - Mejorar el sistema de protección de los restantes
- **Plan Estratégico de Seguridad de RENFE-Operadora 2005-2009**, con el objetivo de reducir la Tasa de Riesgo Admisible (TRA) a 0,030 accidentes / millón de kilómetros recorridos frente a los 0,075 de 2005 (en la anterior legislatura la media fue de 0,78). La inversiones previstas son de 291 M€
- **Plan Estratégico de Adif 2006-2010**, que tiene como objetivo en el ámbito de la seguridad reducir en un 60% el índice de frecuencia de accidentes de trenes imputables a la infraestructura, respecto a la media anual de la legislatura anterior.

Para lograr este objetivo, se viene desarrollando el **Programa de Actuaciones para la Mejora de la Seguridad y Funcionalidad de la Red** que, en el marco temporal del Plan Estratégico, tiene unas inversiones previstas de 638 M€

- Implantación del sistema **ASFA Digital**, habiéndose aprobado la realización de pruebas en 2.500 km con su prototipo y habiéndose adjudicado la fabricación, suministro y montaje de 2.650 equipos.

#### 1.2. OTRAS ACTUACIONES DE MEJORA DE LA SEGURIDAD

Además de la implementación de las grandes líneas estratégicas señaladas en el punto anterior, durante el año 2007 se han realizado otras actuaciones específicas, centradas en resolver problemas concretos derivados de la accidentalidad y de la investigación llevada a cabo de los sucesos acaecidos.

### 1.2.1. Actuaciones llevadas a cabo por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif).

- **MEDIDAS RELACIONADAS CON LA MEJORA DE LA GESTIÓN DE LA EXPLOTACIÓN FERROVIARIA.**
  - a. Medidas Técnicas:
    - Estudio, revisión y modificación de la Descripción Técnica Semibarreras Automáticas (SBA).
    - Continuación del desarrollo de los equipos **ASFA digital**; que supondrá una mejora cualitativa en la supervisión y control de velocidad de los trenes.
  - b. Factor Humano:
    - Campañas de formación, destinadas al personal de conducción, sobre el RGC y el Manual de Circulación.
    - Procesos informativos sobre la obligatoriedad de informar de la forma más rápida posible sobre los eventuales fallos que pudieran observarse en las instalaciones o en su funcionamiento.
- **PLAN DE MEJORA DE VÍAS SECUNDARIAS**, impulsado por ADIF en el año 2006, continúa su desarrollo por parte de la Dirección Ejecutiva de Mantenimiento de Infraestructura.
- **PLAN DE CERRAMIENTO Y VALLADO** tanto en ámbitos urbanos como rurales. El objetivo es evitar la invasión de personas o animales en la vía.
- **PLAN DE ACTUACIÓN** para dotar de pasos inferiores algunas estaciones, añadiendo elementos informativos que refuercen la atención de los viajeros en el momento de cruzar las vías y recuerden la necesidad de utilizar los pasos destinados para ello.

### 1.2.2. Actuaciones llevadas a cabo por la empresa ferroviaria Renfe – Operadora.

- **OBJETIVOS DE SEGURIDAD.** Se estableció como objetivo la reducción de accidentes e incidentes provocados por fallo humano, mediante la implantación de nuevas tecnologías que posibiliten la eliminación o disminución del riesgo de accidentes, especialmente en el ámbito de la conducción de vehículos ferroviarios.

Sistemas de apoyo a la conducción y mejora del factor humano:

- **Asfa Digital:** Se han instalado 45 equipos en 29 vehículos.

- **Ayuda ASFA:** Se han instalado equipos en 100 vehículos. Está previsto la instalación de equipos en 400 vehículos.
  - **ERTMS/ETCS:** Este sistema se ha instalado en todos los trenes con velocidad superior a 200 km/h que circulan por las nuevas líneas de alta velocidad.
- **MÉTODOS DE SEGURIDAD: PLAN DE SEGURIDAD – PROGRAMA DE ACCIÓN**

Formación continuada y reciclajes formativos.

- Se han realizado 34.850 horas en el área de fabricación y mantenimiento.
- Se han realizado 627.115 horas en las áreas de seguridad en la circulación, protección civil y prevención de riesgos laborales.
- Se ha puesto en marcha una red territorial de centros formativos, que además de aulas convencionales, cuentan con aulas tecnológicas de simuladores/entrenadores de conducción.
- Los simuladores de conducción de los centros de formación de Madrid, Barcelona y Valencia están en funcionamiento, encontrándose en proceso de instalación los simuladores de Sevilla, Bilbao, León y Santiago.

El empleo de los simuladores de conducción aporta una serie de ventajas entre las que destacan la implantación territorial de la formación, el aumento de la calidad formativa y del número de alumnos que pueden formarse simultáneamente, así como la homogeneización de la formación que cuenta con cobertura territorial.

Acciones de Inspección de la DCSC y Áreas de Actividad:

- Se han realizado un total de 48.513 acciones de Inspección.
- Se han analizado registradores de velocidad, inspeccionando un total de 18,9 millones de kms.

Difusión de la Cultura de Seguridad:

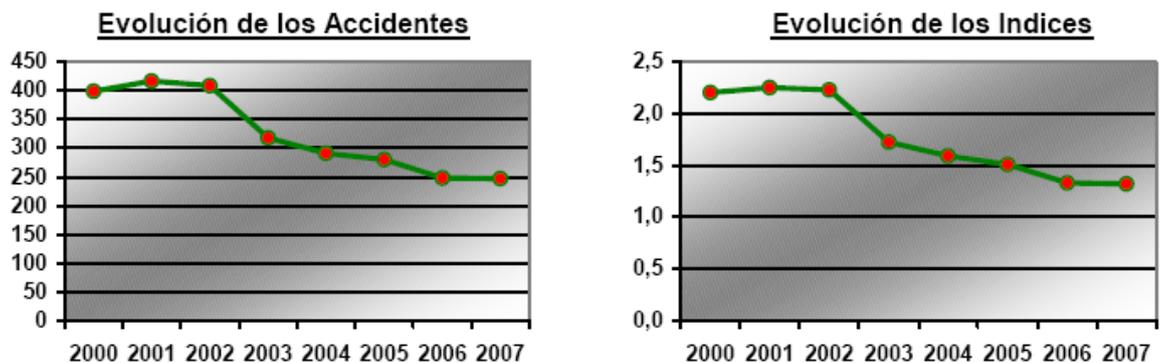
- Se han realizado 45 jornadas de Seguridad específicas sobre control de velocidad y actuaciones ante rebases.
- Se han realizado 23 jornadas de Seguridad y Talleres con los MM.II. y el personal de Estructura con el objetivo de detectar y eliminar prácticas irregulares y antirreglamentarias.

## 2. ANÁLISIS DE TENDENCIA CON DATOS PORMENORIZADOS

Este informe recoge las estadísticas de accidentes significativos<sup>3</sup> acaecidos en la Red durante el año 2007. Se han confeccionado una serie de gráficos representativos de la tendencia por cada uno de los Indicadores Comunes de Seguridad, de acuerdo con los criterios y las plantillas proporcionadas por la Agencia Ferroviaria Europea.

El detalle de estas estadísticas se incluye en el **Anexo C**.

Considerando la totalidad de accidentes (no sólo los significativos), durante el año 2007 se produjeron 247 accidentes frente a 249 del año anterior, lo que representa un 0.40 % menos. El índice de frecuencia de accidentes (nº de accidentes por cada millón de kilómetros recorridos) ha sido de 1,32, cantidad menor a la del año anterior que fue 1,33.



<sup>3</sup> **Accidente:** [Definición según la Directiva 2004/49]: 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.

**Accidente significativo** [Definición según Reglamento (CE) no 91/2003, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 2002, relativo a las estadísticas sobre transporte ferroviario, de aplicación según la Directiva 2004/49]: cualquier accidente en que esté implicado como mínimo un vehículo ferroviario en movimiento, con al menos un muerto o herido grave, o se produzcan graves daños en el material, la vía férrea u otras instalaciones o entornos, o perturbaciones graves del tráfico. Se excluyen los accidentes en talleres, almacenes y depósitos;

**Accidente grave** [Definición según la Directiva 2004/49]: 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 la gestión de la 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.

### 3. RESULTADOS DE RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD

Para la detección y prevención de las situaciones de riesgo, la investigación de los accidentes y de los incidentes sucedidos en la red es una herramienta fundamental. Esta investigación debe extenderse a los accidentes que, aunque no tengan unas repercusiones graves, personales o económicas, reúnan determinadas características como su reiteración, temporal o geográfica, o que sus causas puedan ser imputables a la gestión ferroviaria.

Por tanto, cada accidente lleva asociada la elaboración de un informe, en el que se determinan las causas y se establecen unas recomendaciones particulares con el objetivo de mejorar las instalaciones ferroviarias, buscar unas posibles pautas de comportamiento de las personas que se han visto involucradas y en definitiva evitar su reproducción.

Durante el año 2007 en la Red se han investigado un total de 59 accidentes graves, según definición de la Directiva de Seguridad 2004/49/CE, de los cuales 16 han sido clasificados como accidentes en paso a nivel y los 43 restantes como accidentes a personas.

Las causas fueron:

- Como consecuencia de imprudencias de personas ajenas al ferrocarril o como consecuencia de terceros (58).
- Resultado de fallos humanos vinculados a la explotación ferroviaria (1).

A modo de resumen se muestran a continuación las **recomendaciones más importantes de seguridad** emitidas como consecuencia de la investigación de dichos sucesos.

- Recomendaciones realizadas a consecuencia de accidentes de **pasos a nivel**:
  - Impulsar campañas de concienciación y sensibilización, destinadas a la ciudadanía, del peligro que supone el no hacer uso de las correctas zonas de paso.
  - Estudiar la supresión del paso a nivel; o en el caso de no ser viable, mejorar la protección de éste mediante la instalación de señales luminosas y acústicas; siempre y cuando estas medidas sean necesarias.
  - Campañas de sensibilización destinadas a la ciudadanía para incidir en el respeto a las normas y señales de circulación.
  - Señalar con paneles informativos el peligro de cruzar las vías.
- Recomendaciones realizadas a consecuencia de **accidentes a personas**:
  - Levantamiento/supresión de pasos de servicio entre andenes existentes en apeaderos, en el caso de que sea necesario.

- Si no se elimina el paso de entre andenes, al no disponer de un paso inferior, dotarlo de la señalización luminosa y acústica adecuada.
- Incidir en el mantenimiento en condiciones adecuadas de los pasos inferiores para evitar el uso del paso entre andenes.
- Impulsar campañas de sensibilización y concienciación destinadas a la ciudadanía incidiendo en el peligro que supone el cruzar o deambular por las vías del ferrocarril, sensibilizando a la población en el correcto uso de las zonas de paso.
- Completar vallado en márgenes de la vía en caso de ser necesario, además de reparar y mantener en buen estado de conservación los cerramientos existentes.
- Reformar la señalización existente en pasos entarimados e informar por megafonía de la aproximación de los trenes.
- Estudiar posibles construcciones de pasos inferiores.
- Campañas de sensibilización para evitar que viajeros intenten subir o bajar de trenes en marcha.
- En el caso existir un paso vicioso, proceder a su eliminación mediante cerramientos a la mayor brevedad posible e intensificar la vigilancia en estos puntos.

Se ha considerado el reseñar independientemente el accidente de paso a nivel ocurrido el 24/04/2007 en la provincia de Pontevedra, tanto por su relevancia como por sus consecuencias. Las recomendaciones surgidas de la investigación de este accidente son las siguientes:

- Destinadas al personal de conducción:
  - Campaña de reciclaje y formación sobre el Reglamento General de Circulación y del Manual de Circulación, recordando el riguroso cumplimiento de éste.
  - Obligatoriedad de informar de cualquier fallo que observen en las instalaciones o en el funcionamiento del sistema.
- Destinadas a las instalaciones de pasos a nivel:
  - Modificar la Descripción Técnica Semibarreras Automáticas (SBA) unificada de RENFE y, en consecuencia, adaptar el Manual de Circulación en su capítulo 8 "Protección de Pasos a Nivel" en cuanto a la interrelación del procedimiento de sucesión de trenes y del procedimiento de apertura automática por tiempo de cierre excesivo.
  - Investigar si estas incidencias se repiten en otros puntos de la red ferroviaria.

- Destinadas a la mejora de los sistemas de ayuda a la conducción.
  - Una vez finalicen las pruebas de desarrollo del equipo de Asfa Digital y se valide el equipo, éste será homologado por el órgano ferroviario competente, siendo de obligatoria instalación en el material nuevo y sea incorporado en el material existente en el menor plazo de tiempo posible.

## **E. PRINCIPALES CAMBIOS EN LA LEGISLACIÓN Y LA REGLAMENTACIÓN**

Tal y como ya se ha señalado en apartados anteriores de este Informe, durante el año 2007 se ha continuado el desarrollo normativo de las bases legales que se establecieron en los años anteriores con la aprobación durante este período del Reglamento sobre seguridad en la circulación.

El único texto legislativo elaborado y aprobado durante el año 2007 relacionado con la seguridad ha sido el siguiente:

- ***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.***

Traspone la Directiva de seguridad 2004/49/CE, adecuando 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, define responsabilidades en estas materias e impone, 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. La entrada en vigor de este Real Decreto se ha producido el 7 de septiembre de 2007.

El detalle de la regulación anterior se encuentra en el **anexo D** de este documento.

## **F. EVOLUCIÓN DE LA CERTIFICACIÓN Y DE LA AUTORIZACIÓN DE SEGURIDAD**

### **1. NORMATIVA NACIONAL RELATIVA A LA EXPEDICIÓN DE CERTIFICADOS Y AUTORIZACIONES DE SEGURIDAD CON ARREGLO A LA DIRECTIVA 2004/49/CE.**

Hasta el 7 de septiembre de 2007 la Ley 39/2003 del Sector Ferroviario, era la que establecía que las empresas ferroviarias debían disponer de **CERTIFICADOS DE SEGURIDAD** con carácter previo a la prestación del servicio.

A partir de entonces entra en vigor el Real Decreto 810/2007, cuyo Título II establece:

*“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”*

Por lo tanto, a partir de la entrada en vigor del RD 810/2007, que es la trasposición de la Directiva de Seguridad 2004/49/CE, se comienzan a expedir certificados de seguridad con arreglo al artículo 10 de dicha Directiva.

En el año 2007, hasta la entrada en vigor del R. D. 810/2007 se ha seguido aplicando el modelo de certificado enmarcado en la Directiva 2001/14/CE, que ya avanza buena parte de las características del certificado de seguridad que se define en la Directiva de Seguridad Ferroviaria.

Por otro lado, también de acuerdo con el Reglamento del Sector Ferroviario, transitoriamente, hasta que esté operativa la Agencia Estatal de Seguridad del Transporte Terrestre, la emisión de los certificados, aunque competencia de la Dirección General de Ferrocarriles, ha sido ejercida durante el año 2007 por ADIF.<sup>4</sup>

Basándose en todo lo anterior, **durante el año 2007 el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) emitió dos Certificados de Seguridad** a las siguientes empresas ferroviarias, siendo ambos realizados con anterioridad al 7 de septiembre:

- Comsa Rail Transport, el 29/06/2007;
- Continental-Rail, el 29/06/2007 (ampliación del certificado);

Las normas vigentes hasta septiembre de 2007, no obligaban al Administrador de la Infraestructura a disponer de una **AUTORIZACIÓN DE SEGURIDAD**.

A partir de la aplicación del R. D. 810/2007 se tiene en cuenta su Disposición transitoria Primera:

*“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.*

<sup>4</sup> Para mayor información, consultar la Disposición Transitoria Segunda del Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario.

*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 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”*

## **2. DISPONIBILIDAD DE LAS NORMAS DE SEGURIDAD NACIONALES Y DE LA RESTANTE LEGISLACIÓN NACIONAL PERTINENTE PARA LAS EMPRESAS FERROVIARIAS Y ADMINISTRADORES DE INFRAESTRUCTURAS**

La información relativa a las normas de seguridad nacionales y a la restante legislación nacional relacionada se encuentra en la página web del Ministerio de Fomento:

[http://www.fomento.es/MFOM/LANG\\_CASTELLANO/DIRECCIONES\\_GENERALES/FERROCARRILES/INFORMACION/NORMATIVA/](http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/FERROCARRILES/INFORMACION/NORMATIVA/)

También se puede encontrar esta información en la Declaración de Red de ADIF, que está disponible en la dirección web en español e inglés:

[http://www.adif.es/empresa/index\\_decred\\_2008.html](http://www.adif.es/empresa/index_decred_2008.html)

Los textos completos de las normativas y legislación nacionales de seguridad se pueden también obtener a través de la página web del Boletín Oficial del Estado (BOE), ya que éstas son publicadas en este medio previamente a su entrada en vigor:

[www.boe.es](http://www.boe.es)

## **G. SUPERVISIÓN DE LAS EMPRESAS FERROVIARIAS Y ADMINISTRADORES DE LA INFRAESTRUCTURA**

Hasta la constitución de la Agencia Estatal de Seguridad del Transporte Terrestre, las funciones de inspección del sistema ferroviario asignadas a la Dirección General de Ferrocarriles están siendo ejercidas transitoriamente por ADIF.

En cualquier caso, durante el año 2007, no se ha producido ningún tipo de anomalía de relevancia, que hayan podido traducirse en:

- Modificación, revocación, suspensión o advertencia importante de certificados de seguridad.
- Quejas de ADIF en relación a los operadores o viceversa.

## H. CONCLUSIONES DE LA NSA – PRIORIDADES

Durante el año 2007, al igual que en el año 2006, las funciones de Autoridad Nacional de Seguridad española han sido desempeñadas por la Dirección General de Ferrocarriles. Esta tarea tiene un carácter transitorio ya que dentro de Ley 28/2006, de 18 de julio, de Agencias estatales para la mejora de los servicios públicos, se ha previsto la creación de la **Agencia de Seguridad del Transporte Terrestre**, que está llamada a desempeñar con carácter definitivo las funciones de Autoridad Nacional de Seguridad.

En 2007, ha continuado la adaptación al nuevo modelo ferroviario que se implanto en España a partir del año 2005:

- Ha continuado la incorporación de nuevas empresas ferroviarias al mercado nacional que, una vez obtenida la licencia, han comenzado a tramitar sus certificados de seguridad, crear su estructura interna y posicionarse en el mercado. Durante este año 2007 ya han operado otras empresas ferroviarias además de Renfe – Operadora.
- Ha entrado en vigor el Real Decreto 810/2007, el cual es la trasposición a nivel nacional de la Directiva de Seguridad Europea 2004/49/CE.

Para los próximos años las prioridades organizativas y normativas en materia de seguridad son:

- Proseguir con el desarrollo organizativo de la Autoridad Nacional de Seguridad, mediante la creación de la Agencia de Seguridad del Transporte Terrestre.
- Completar y perfeccionar el desarrollo normativo.

Por otro lado, y en cuanto a la accidentalidad, las medidas deben encaminarse a favorecer que se consolide una tendencia decreciente, y por lo tanto positiva, respecto al número de accidentes e incidentes acaecidos en la Red Ferroviaria de Interés General.

## I. FUENTES DE INFORMACIÓN

### Bibliografía:

- [1] “CIRTRA 2007” – D. E. Circulación, Adif.
- [2] “Declaración sobre la Red 2.008 - Actualización” – Dirección General de Explotación de la Infraestructura, Adif.
- [3] DIRECTIVA 2004/49/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 29 de abril de 2.004.
- [4] “Informe Anual de Accidentes Año 2.007” – Dirección General de Seguridad, Organización y Recursos Humanos – Dirección Corporativa de Seguridad en la Circulación, RENFE Operadora.
- [5] “Informe Anual de los Accidentes Ferroviarios de la Red Ferroviaria de Interés General, Año 2.007” – Dirección de Seguridad en la Circulación, Adif.
- [6] “Plan Anual de Seguridad 2.008” – Dirección Corporativa de Seguridad en la Circulación, RENFE Operadora.
- [7] “Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT)” – Ministerio de Fomento – Aprobado por el Gobierno el 15 de julio de 2005.
- [8] 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.

### Páginas web consultadas:

- [9] [www.fomento.es](http://www.fomento.es)
- [10] [www.adif.es](http://www.adif.es)
- [11] [www.acciona.es](http://www.acciona.es)
- [12] [www.comsa.com](http://www.comsa.com)
- [13] [www.continentalrail.es](http://www.continentalrail.es)
- [14] [www.renfe.es](http://www.renfe.es)

Además de todas las referencias anteriores, para la redacción de este informe se ha utilizado información aportada por los distintos operadores ferroviarios y por el administrador de infraestructuras ferroviarias.

## **J. ANEXOS**

**ANEXO A: INFORMACIÓN DE LA ESTRUCTURA FERROVIARIA**

**ANEXO B: ORGANIGRAMA DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE SEGURIDAD**

**ANEXO C: DATOS SOBRE ICS – DEFINICIONES APLICADAS**

**ANEXO D: CAMBIOS IMPORTANTES EN LA LEGISLACIÓN Y LA REGLAMENTACIÓN**

**ANEXO E: EVOLUCIÓN DE LA CERTIFICACIÓN Y LA AUTORIZACIÓN DE SEGURIDAD - DATOS NUMÉRICOS**

## ANEXO A: Información de la estructura ferroviaria

## ANEXO A.1: Mapas de la red



Febrero 2008

Fuente: Declaración sobre la Red 2008. ADIF

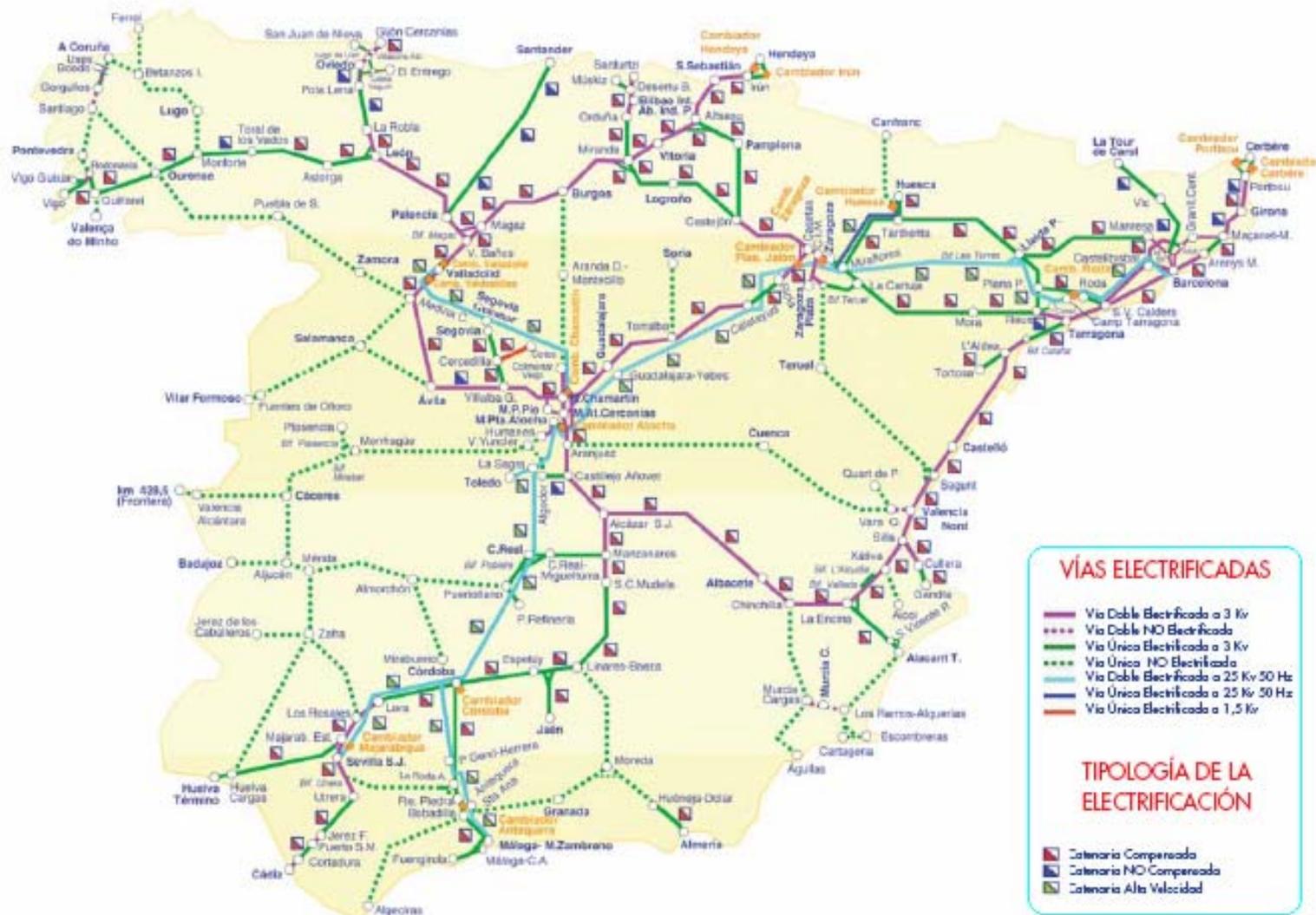


Fuente: Declaración sobre la Red 2008. ADIF



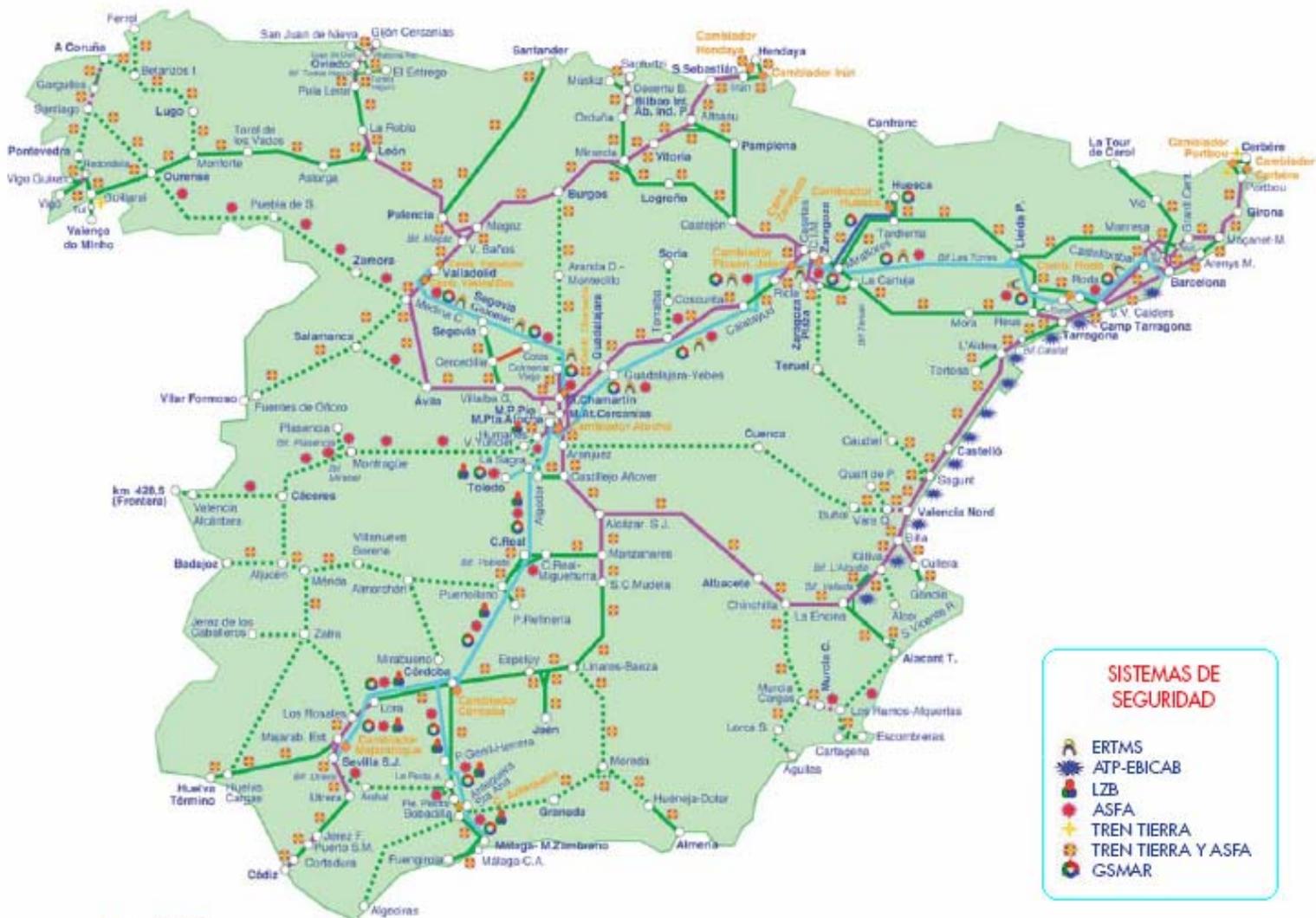
Febrero 2008

Fuente: Declaración sobre la Red 2008. ADIF



Febrero 2008

Fuente: Declaración sobre la Red 2008. ADIF



Febrero 2008

Fuente: Declaración sobre la Red 2008. ADIF



Febrero 2008

Fuente: Declaración sobre la Red 2008. ADIF

## ANEXO A.2: Listado de administradores de la infraestructura y de empresas ferroviarias con certificado de seguridad

## A.2.1. Administrador(es) de la infraestructura

Nombre	Dirección	Sitio web / Vínculo a la declaración de red	Autorización de seguridad (número/fecha)	Fecha de inicio de la actividad comercial	Longitud / ancho de vía totales	Longitud de vía electrificada/tensiones de red	Longitud de vía doble/simple total	Longitud total de LAV	Equipo PACT utilizado	Número de PN	Número de señales
<b>ADIF</b>	C/Miguel Angel, 23 28010 Madrid España	<a href="http://www.adif.es">www.adif.es</a>	No disponible en 2007	01/01/2005	1.563km/1.435mm 11.736km/1.668mm 18 km /1.000mm 21 km/ mixto 13.338 km totales	3.601 km Vía única 4.450 km Vía doble  8.051 km electrificados	8.811 km vía simple 4.506 km vía doble	1.563 km	ERTMS ASFA LZB ATP-EBICAB GSMR	2.811	[Sin datos]

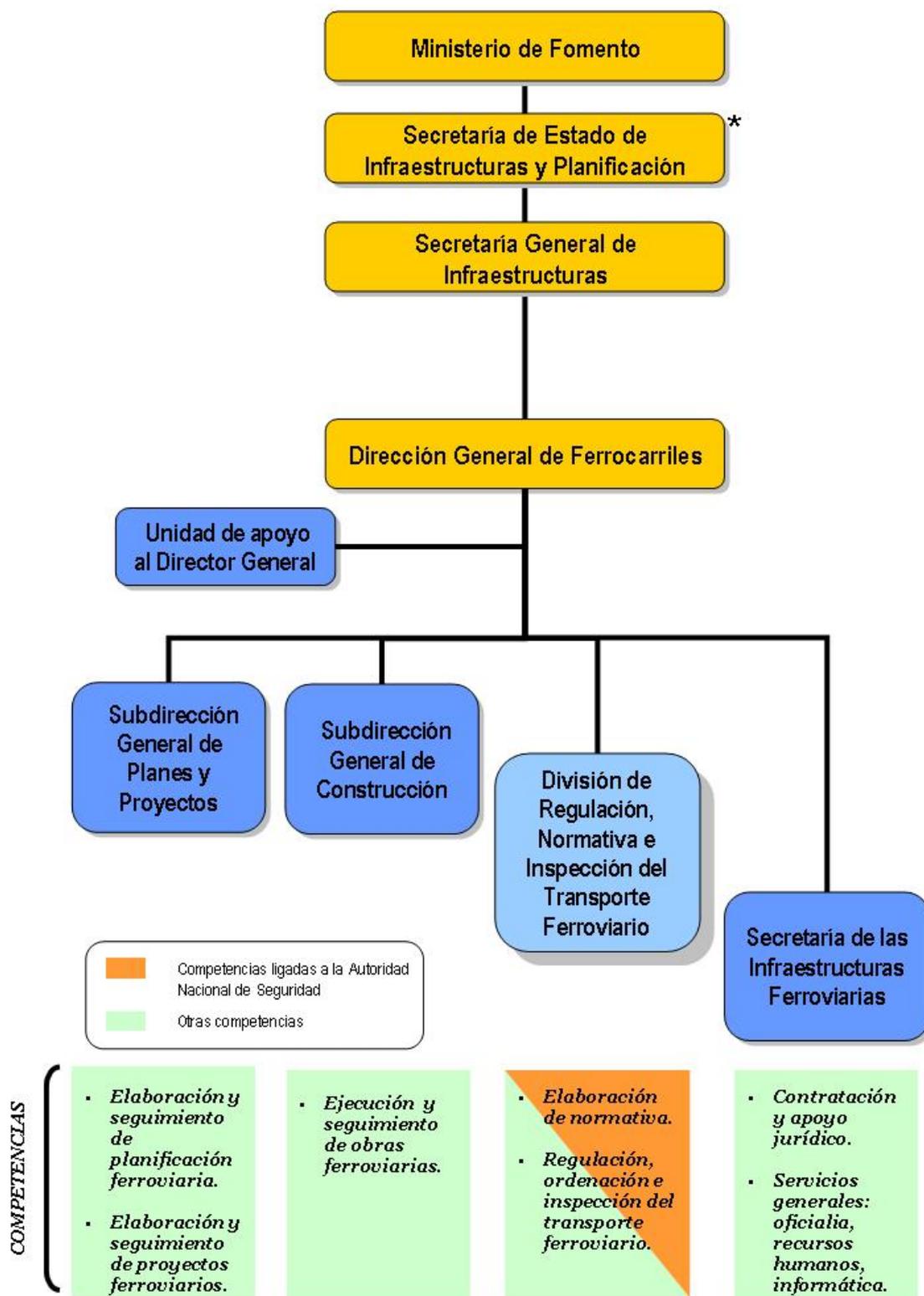
## A.2.2. Empresa(s) ferroviaria(s)

Nombre	Dirección	Sitio web	Certificado de seguridad 2001/14/CE (Número/fecha)	Certificado de seguridad A-B 2004/49/CE (Número/fecha)	Fecha de inicio de la actividad comercial	Tipo de tráfico (mercancías, etc.)	Número de locomotoras	Número de automotores/ elementos automotores de cercanías	Número de coches/ vagones	Número de maquinistas/ personal de seguridad	Volumen de transporte de pasajeros	Volumen de transporte de mercancías
<b>RENFE Operadora</b>	Avenida Pío XII s/n, 28036 Madrid, España.	<a href="http://www.renfe.es">www.renfe.es</a>	30/06/2006	-	1/01/2005	Viajeros Mercancías	497	850	Coches: 1.300 Vagones: 13.817	Maquinistas: 5.058 Seguridad: 72	506.649 miles	24.534 miles de toneladas
<b>Continental Rail</b>	Avda America, 2-17B 28028 Madrid España	<a href="http://www.continentalrail.es">www.continentalrail.es</a>	29/06/2007	-	15/02/2007	Tracción Mercancías	2	-	51	Maquinistas: 9	-	99.021 toneladas
<b>Acciona Rail Services</b>	Avda. de Suiza 18-20 28220 Coslada (Madrid) España	<a href="http://www.acciona.es">www.acciona.es</a>	26/12/2006	-	28/01/2007	Mercancías	2	-	32 vagones	-	-	-
<b>Comsa Rail Transport</b>	C/ Viriato, 47 08014 Barcelona España	<a href="http://www.comsa.com">www.comsa.com</a>	29/06/2007	-	Sin actividad	Mercancías	4	-	0	Maquinistas: 17 Seguridad: 1	Sin actividad	Sin actividad

Abreviaturas: LAV = Línea de alta velocidad (definición conforme a la Directiva 96/48/CE)  
PACT = Protección automática de la circulación de trenes  
PN = Paso a nivel

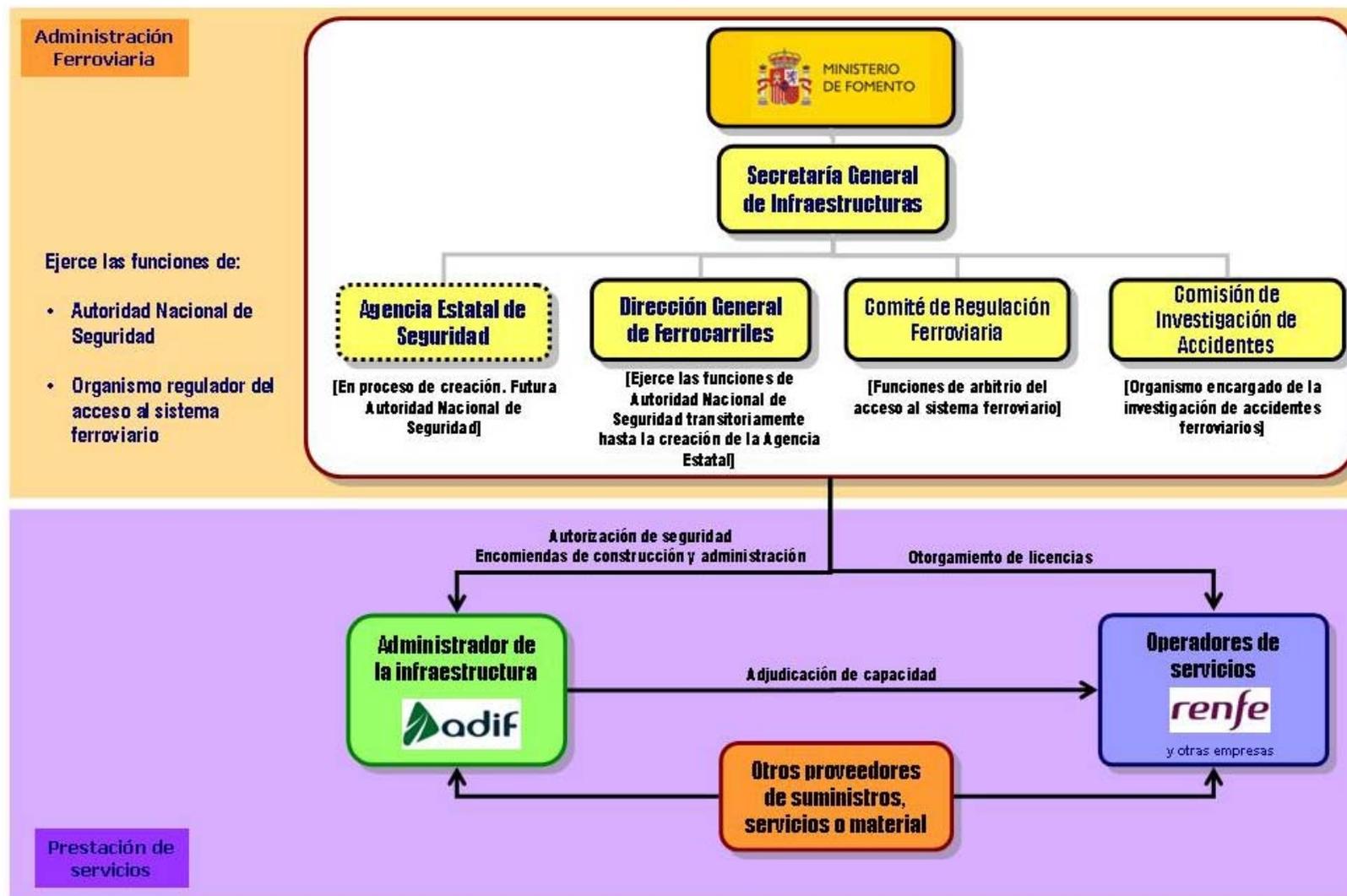
## ANEXO B: Organigrama(s) de la autoridad nacional de seguridad

### B.1. Diagrama: Organización interna



\* Denominación a 31 de diciembre de 2007. Actualmente se denomina "Secretaría de Estado de Infraestructuras"

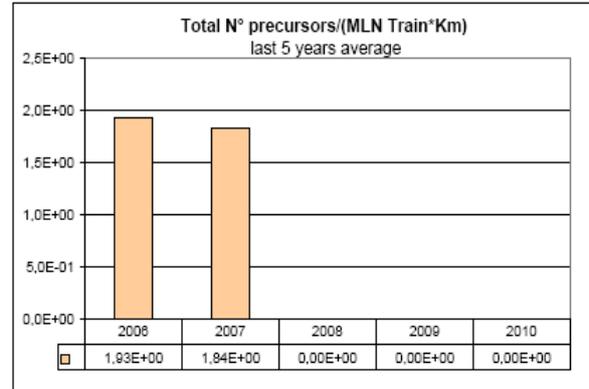
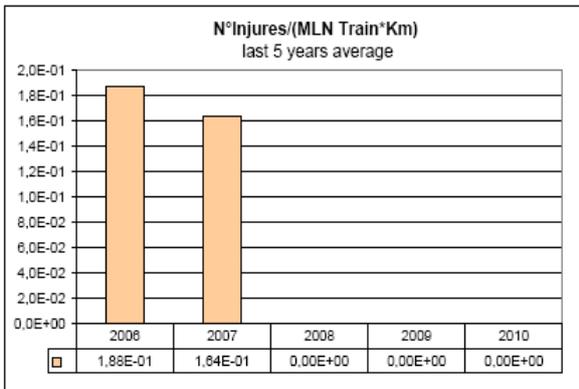
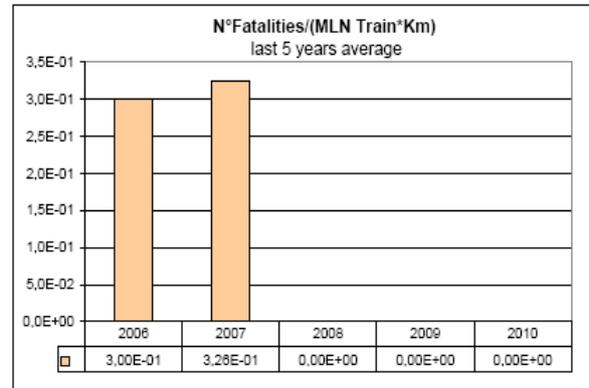
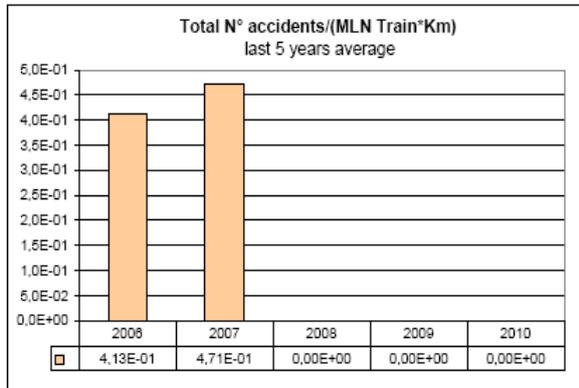
## B.2. Diagrama: Relación con otros organismos nacionales



# ANEXO C: Datos de ICS – Definiciones aplicadas

## C.1. DATOS DE ICS

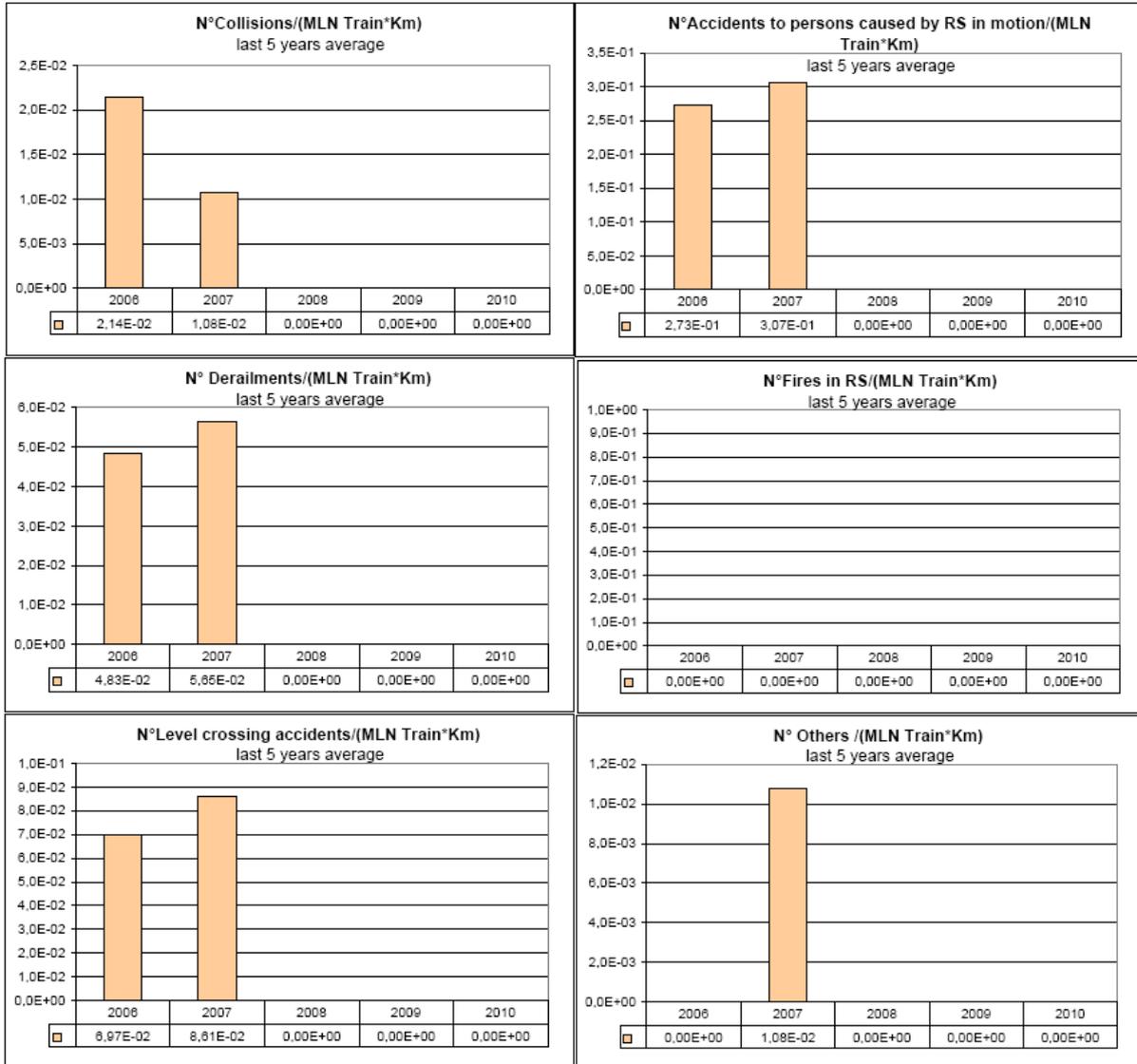
### RESULTADOS A PRIMERA VISTA



2007 report: values related to 2006.

2008 report: values related to the average between 2006 and 2007.

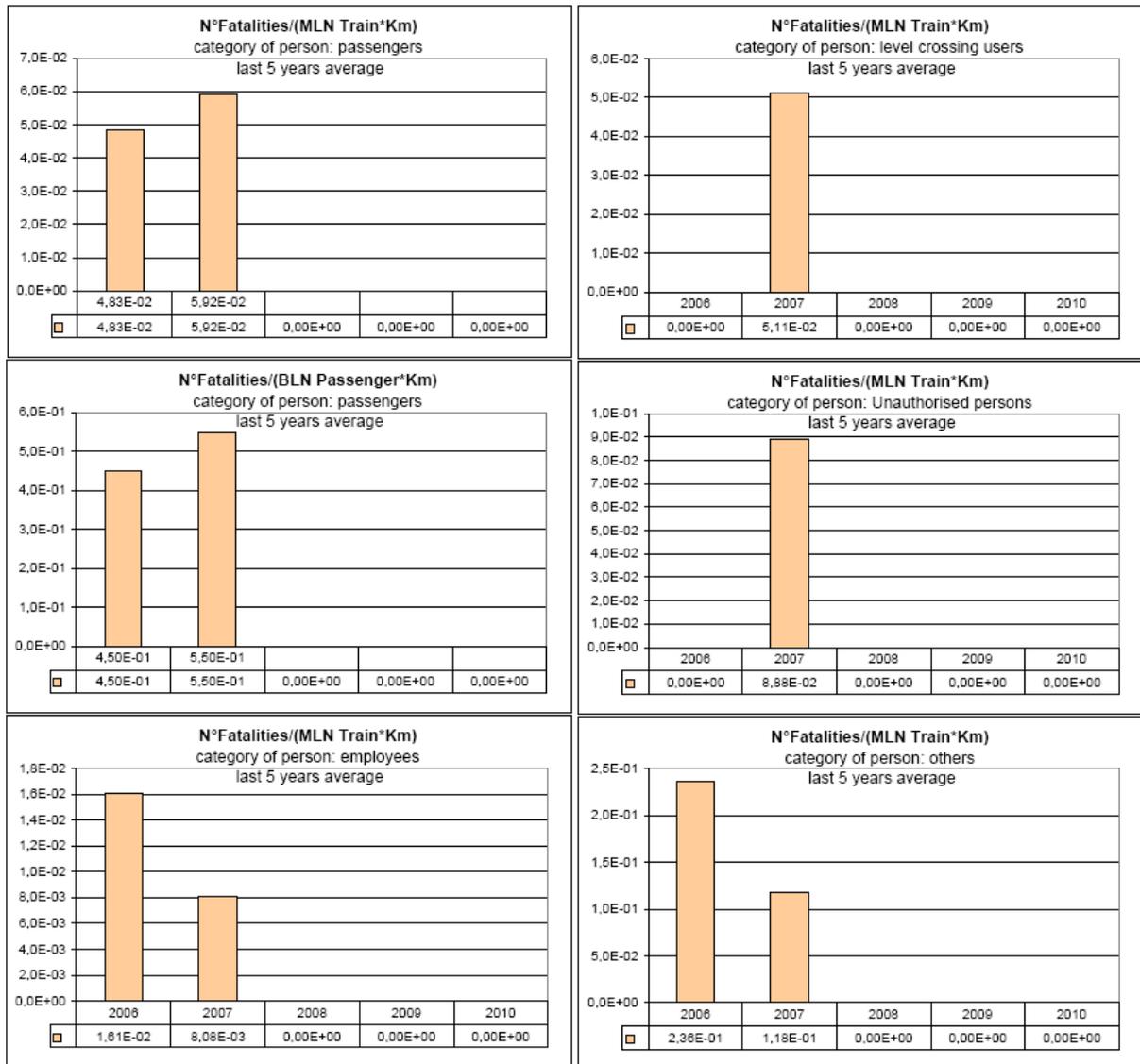
## ACCIDENTES, DIVIDIDOS POR TIPOS



2007 report: values related to 2006.

2008 report: values related to the average between 2006 and 2007.

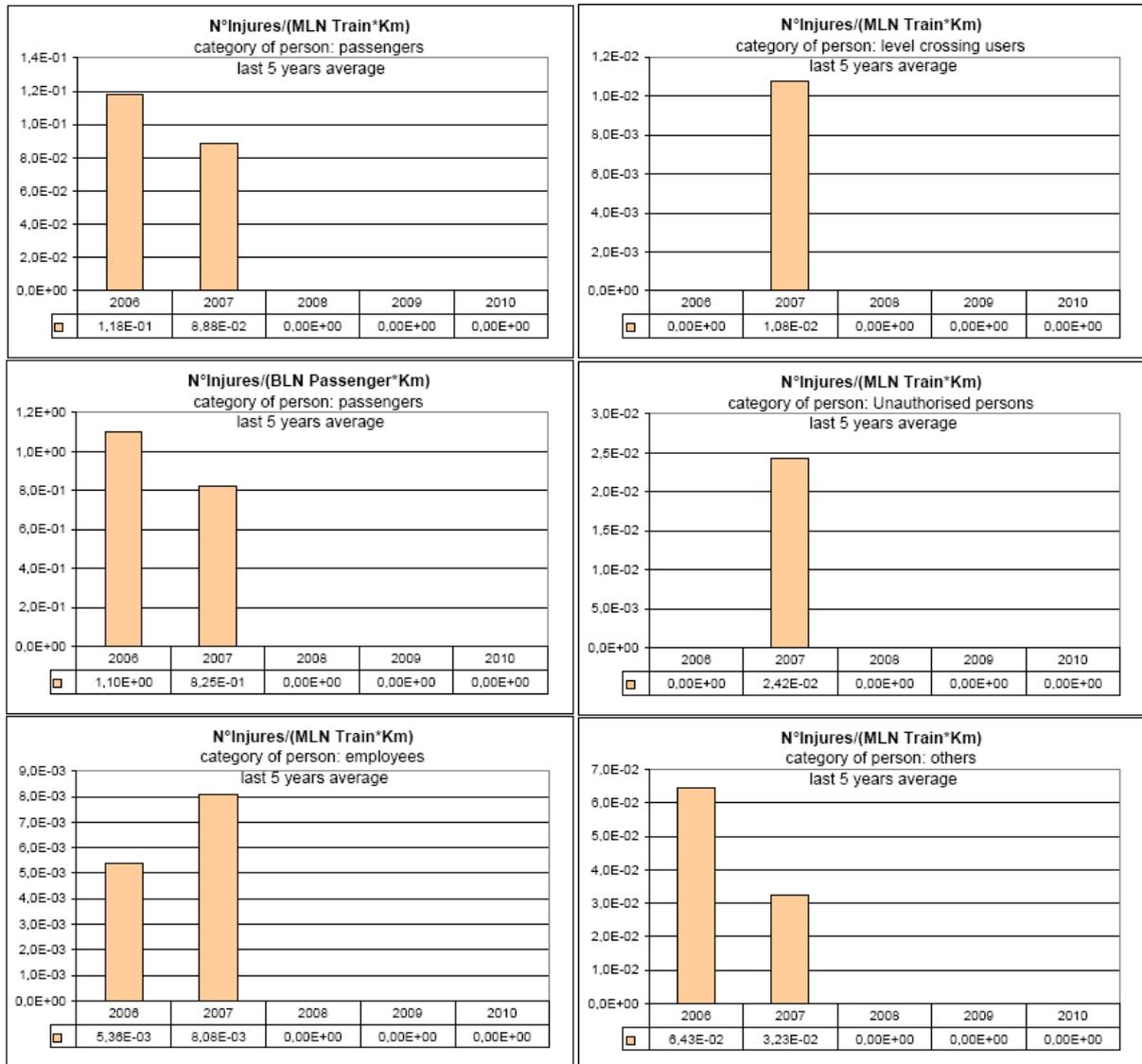
## MUERTES, DIVIDIDAS POR CATEGORÍAS DE PERSONAS IMPLICADAS



2007 report: values related to 2006.

2008 report: values related to the average between 2006 and 2007.

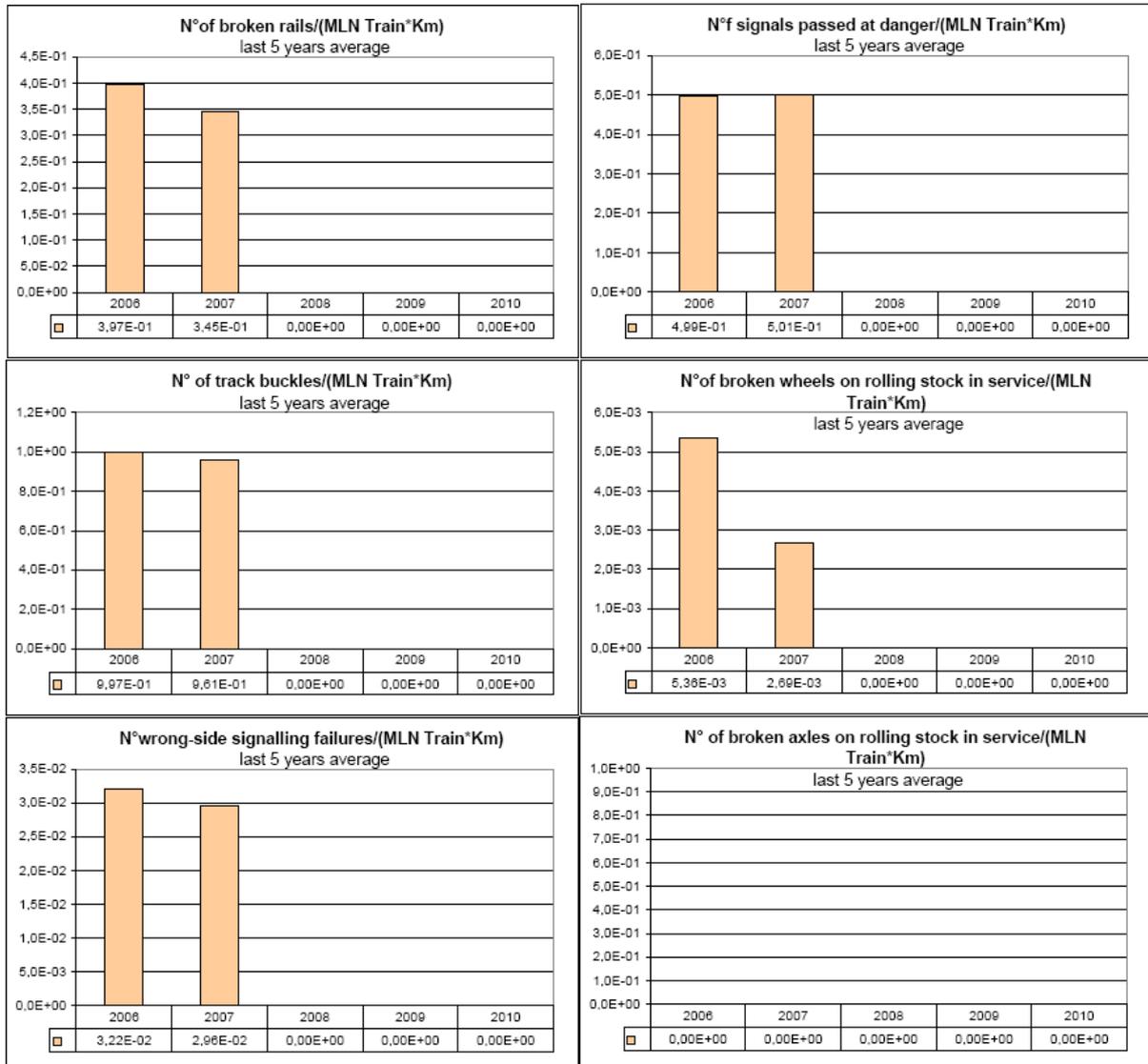
## LESIONES, DIVIDIDAS POR CATEGORÍAS DE PERSONAS IMPLICADAS



2007 report: values related to 2006.

2008 report: values related to the average between 2006 and 2007.

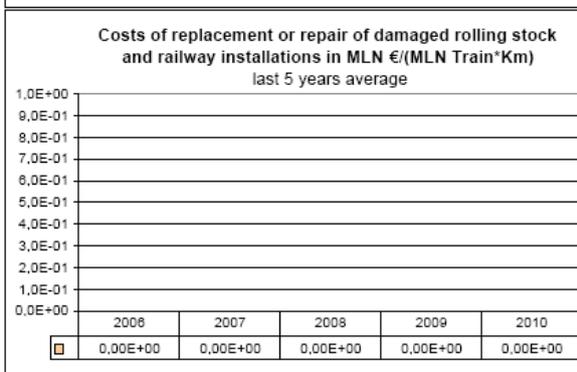
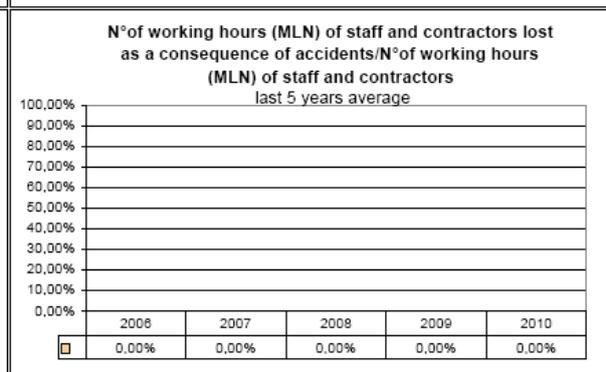
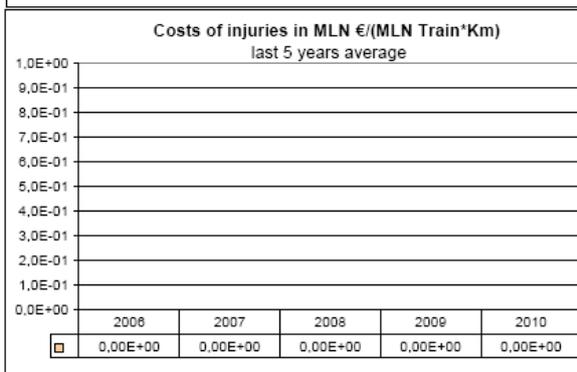
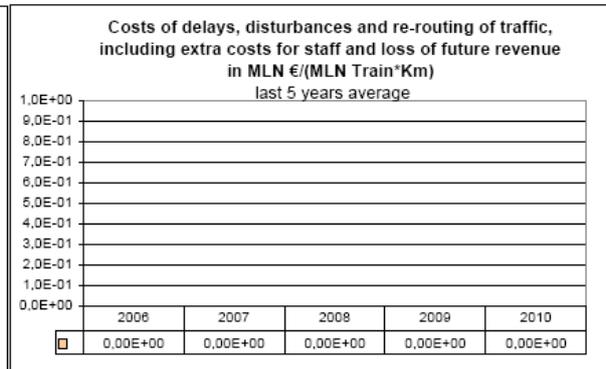
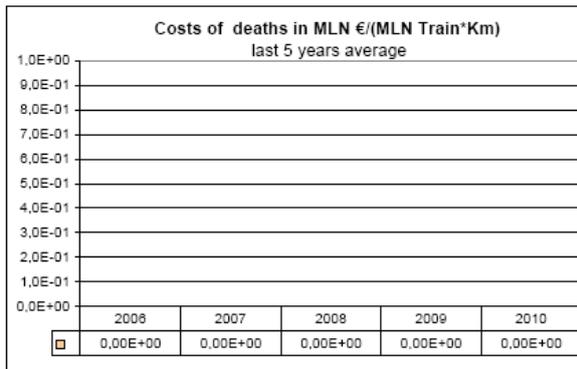
## PRECURSORES DE ACCIDENTES



2007 report: values related to 2006.

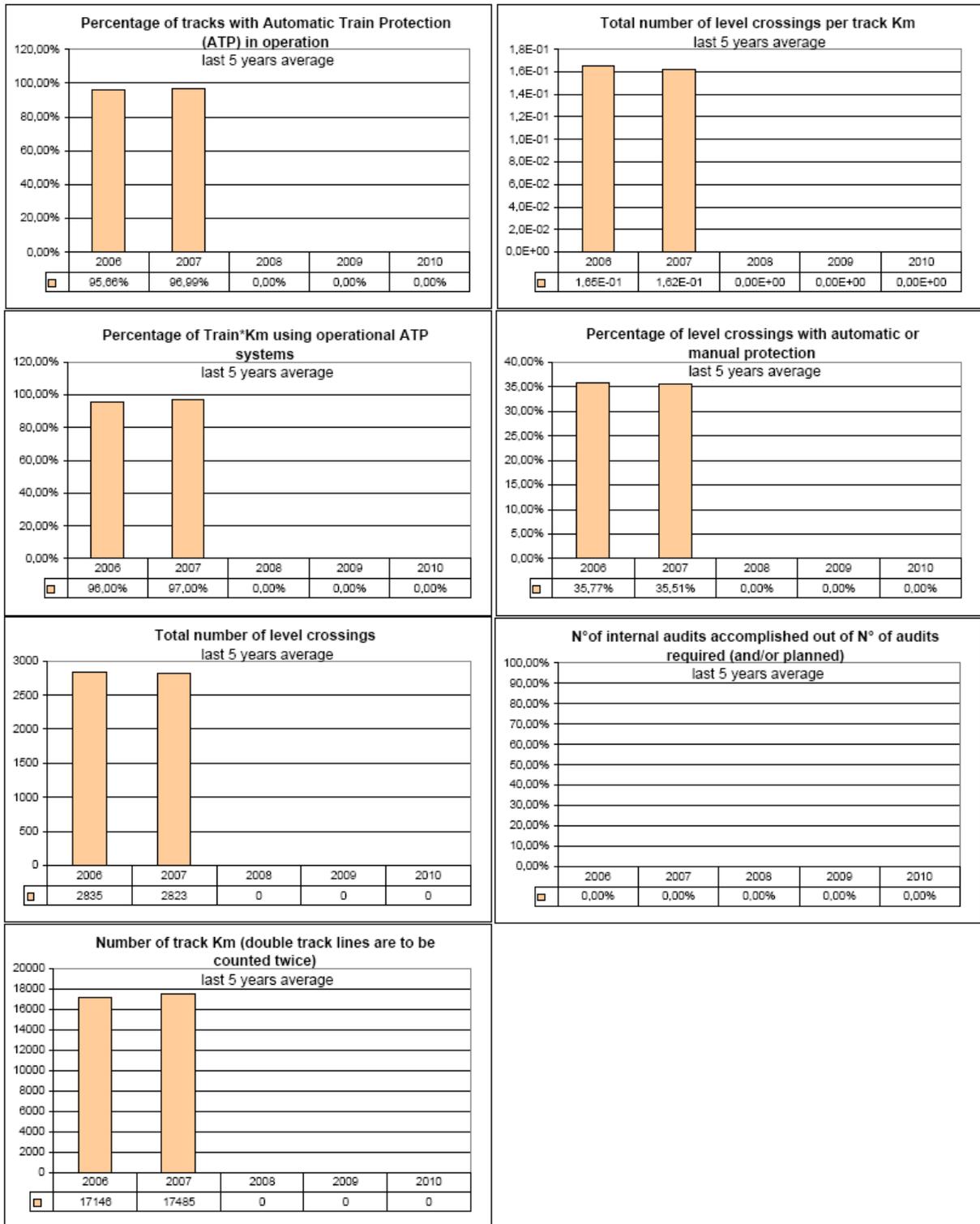
2008 report: values related to the average between 2006 and 2007.

## COSTE TOTAL DE LOS ACCIDENTES, NÚMERO DE HORAS DE TRABAJO DEL PERSONAL Y DE CONTRATISTAS PERDIDAS COMO CONSECUENCIA DE ACCIDENTES



2007 report: values related to 2006.  
2008 report: values related to the average between 2006 and 2007.

## SEGURIDAD TÉCNICA DE LAS INFRAESTRUCTURAS Y SU EJECUCIÓN; GESTIÓN DE LA SEGURIDAD



2007 report: values related to 2006.

2008 report: values related to the average between 2006 and 2007.

## **C.2. DEFINICIONES UTILIZADAS EN EL INFORME ANUAL**

### **C.2.1. DEFINICIONES RECOGIDAS EN EL REGLAMENTO 91/03 QUE DEBEN APLICARSE:**

**muerto**

cualquier persona fallecida inmediatamente o dentro de los 30 días posteriores como resultado de un accidente, salvo los suicidios;

**herido grave**

cualquier persona herida que haya permanecido hospitalizada durante más de 24 horas como resultado de un accidente, salvo los intentos de suicidio;

**pasajero\*km**

unidad de medida que representa el transporte ferroviario de un pasajero a una distancia de un kilómetro, sólo se tendrá en cuenta la distancia en el territorio nacional del país declarante;

**pasajero de ferrocarril**

toda persona que efectúa un trayecto en un vehículo ferroviario, salvo el personal de servicio ferroviario. A efectos de estadísticas de accidentes se incluyen los pasajeros que intentan acceder a o descender de un tren en movimiento;

**suicidio**

acto de lesión deliberada contra uno mismo como resultado de muerte, registrado y clasificado como tal por la autoridad nacional competente;

**accidente significativo**

cualquier accidente en que esté implicado como mínimo un vehículo ferroviario en movimiento, con al menos un muerto o herido grave, o se produzcan graves daños en el material, la vía férrea u otras instalaciones o entornos, o perturbaciones graves del tráfico. Se excluyen los accidentes en talleres, almacenes y depósitos;

**tren**

uno o más vehículos ferroviarios arrastrados por una o más locomotoras o vehículos automotores, o que viaje solo, que circula con un número determinado o una denominación específica desde un punto fijo inicial hasta un punto terminal fijo. No se considera como tren una máquina ligera, es decir, una locomotora que circule por sí sola;

**tren\*km**

unidad de medida que representa el desplazamiento de un tren durante un kilómetro. La distancia empleada es la distancia realmente recorrida, si se conoce; en caso contrario, deberá usarse la distancia normal de la red entre el origen y el destino. Sólo se tendrá en cuenta la distancia en el territorio nacional del país que proporcione la información.

## C.2.2. DEFINICIONES NACIONALES

A continuación se realizan una serie de comentarios en base a los gráficos mostrados en el apartado C.1 del presente anexo:

- Se han incluido únicamente los **accidentes significativos**, de acuerdo con la definición del Reglamento 91/2003.
- Respecto del Informe anterior, se ha disgregado la categoría “**Otras personas**” en los siguientes grupos:
  - Usuarios de pasos a nivel.
  - Personas no autorizadas.
  - Otras personas.
- Los datos de **incidentes** a considerar según la Agencia Europea Ferroviaria coinciden con las categorías designadas en **eventos críticos**, que a su vez es una de las denominaciones de incidentes dentro de las definiciones nacionales. Por lo tanto en este informe aparecerán reseñados en las gráficas estos datos junto con los correspondientes al año 2006.
  - Colapso de vía.....171
  - Rotura de carril .....54
  - Rotura de ruedas o ejes .....0
  - SPAD.....93
  - Fallo de señalización .....5
  - **TOTAL.....323**
- Las estadísticas oficiales nacionales no disponen de información acerca de las repercusiones económicas de los accidentes:
  - Coste de los fallecidos o de los heridos.
  - Coste de reposición o reparación de los daños en el material e instalaciones ferroviarias.
  - Coste de los retrasos o distorsiones del tráfico.
  - Total de horas trabajadas como consecuencia de accidentes.
- Las estadísticas oficiales nacionales tampoco disponen información acerca de los indicadores relativos a la gestión de la seguridad.

## ANEXO D: Cambios importantes en la legislación y la reglamentación

	Referencia jurídica	Fecha de entrada en vigor de la disposición	Razón de la adopción (especificar si se trata de una nueva disposición o de la modificación de una vigente)	Descripción
Legislación nacional general de seguridad ferrocarril	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	07/09/2007	Nueva disposición	Es la trasposición de la Directiva de Seguridad 2004/49/CE sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios.
Legislación sobre la autoridad nacional de seguridad	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	07/09/2007	Nueva disposición	Es la trasposición de la Directiva de Seguridad 2004/49/CE sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios.
Legislación sobre organismos notificados, evaluadores, organismos de registro, examen, etc.	-	-	-	-
Reglamentación nacional de seguridad ferrocarril	Real Decreto 810/2007	07/09/2007	Nueva disposición	Se aprueba el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la RFIG
Reglamentación sobre los objetivos y métodos de seguridad a escala nacional	Real Decreto 810/2007	07/09/2007	Nueva disposición	Se establecen os objetivos y métodos de seguridad en el ámbito nacional
Reglamentación sobre los requisitos aplicables a los sistemas de gestión de la seguridad y a la certificación de seguridad de empresas ferroviarias	Real Decreto 810/2007	07/09/2007	Nueva disposición	Requisitos que han de cumplir los SGS para la certificación de seguridad de las empresas ferroviarias y la autorización de seguridad del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias
Reglamentación sobre los requisitos aplicables a los SGS y a la autorización de seguridad de administradores de la infraestructura	Real Decreto 810/2007	07/09/2007	Nueva disposición	

	Referencia jurídica	Fecha de entrada en vigor de la disposición	Razón de la adopción (especificar si se trata de una nueva disposición o de la modificación de una vigente)	Descripción
Reglamentación sobre los requisitos aplicables a los conservadores de vagones	-	-	-	-
Reglamentación sobre los requisitos aplicables a los talleres de mantenimiento	-	-	-	-
Reglamentación sobre los requisitos aplicables a la autorización de la puesta en servicio y el mantenimiento de material rodante nuevo y modificado sustancialmente, incluida la relativa al intercambio de material rodante entre empresas ferroviarias, a los sistemas de registro y a los requisitos aplicables a los procedimientos de comprobación	-	-	-	-
Reglamentación común sobre funcionamiento de la red ferroviaria, incluida la relativa a los procedimientos de señalización y tráfico	Real Decreto 810/2007	07/09/2007	Nueva disposición	El régimen de funcionamiento de las instalaciones de seguridad de la RFIG, incluidos los sistemas de señalización y gestión del tráfico.
Reglamentación sobre los requisitos aplicables al reglamento interno (normas de la empresa) que deben adoptar los administradores de la infraestructura y las empresas ferroviarias	Real Decreto 810/2007	07/09/2007	Nueva disposición	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.
Reglamentación sobre los requisitos aplicables al personal que desempeña tareas de seguridad esenciales, incluidos los relativos a los criterios de	-	-	-	-

	Referencia jurídica	Fecha de entrada en vigor de la disposición	Razón de la adopción (especificar si se trata de una nueva disposición o de la modificación de una vigente)	Descripción
selección, buen estado de salud y la formación y certificación profesional				
Reglamentación sobre la investigación de accidentes e incidentes, incluida la formulación de recomendaciones	Real Decreto 810/2007	07/09/2007	Nueva disposición	El régimen de la investigación de accidentes e incidentes.
Reglamentación sobre los requisitos aplicables a los indicadores nacionales de seguridad, incluidos los relativos al modo de recoger y analizar los indicadores	-	-	-	-
Reglamentación sobre los requisitos aplicables a la autorización de puesta en servicio de infraestructuras (vías, puentes, túneles, energía, parada automática de trenes, radio, señalización, interconexión, pasos a nivel, andenes, etc.).	-	-	-	-

## ANEXO E: Evolución de la certificación y la autorización de seguridad

### E.1. Certificados de seguridad con arreglo a la Directiva 2001/14/CE

<b>Número de certificados de seguridad expedidos con arreglo a la Directiva 2001/14/CE en 2007 en favor de empresas ferroviarias que disponían de la licencia</b>	en su Estado miembro	2
	en otro Estado miembro	0

### E.2. Certificados de seguridad según la Directiva 2004/49/CE

		Nuevos	Actualizados o modificados	Renovados
<b>E.2.1. Número de certificados de seguridad de la Parte A válidos expedidos en 2007 en favor de empresas ferroviarias que disponían del registro</b>	en el Estado miembro	0	0	0
	en otro Estado miembro	0	0	0

		Nuevos	Actualizados o modificados	Renovados
<b>E.2.2. Número de certificados de seguridad de la Parte B válidos expedidos en 2007 en favor de empresas ferroviarias que disponían del registro</b>	en el Estado miembro	0	0	0
	en otro Estado miembro	0	0	0

			A	R	P
<b>E.2.3. Número de solicitudes de certificados de seguridad de la Parte A presentadas en 2007 por empresas ferroviarias que disponían del registro</b>	en el Estado miembro, relativas a	certificados nuevos	0	0	0
		certificados actualizados / modificados	0	0	0
		certificados renovados	0	0	0
	en otro Estado miembro, relativas a	certificados nuevos	0	0	0
		certificados actualizados / modificados	0	0	0
		certificados renovados	0	0	0

			A	R	P
<b>E.2.4. Número de solicitudes de certificados de seguridad de la Parte B presentadas en 2007 por empresas ferroviarias que disponían del registro</b>	en el Estado miembro, relativas a	certificados nuevos	0	0	0
		certificados actualizados / modificados	0	0	0
		certificados renovados	0	0	0
	en otro Estado miembro, relativas a	certificados nuevos	0	0	0
		certificados actualizados / modificados	0	0	0
		certificados renovados	0	0	0

A = Solicitud aceptada, certificado ya expedido

R = Solicitudes rechazadas, no se ha expedido certificado

P = El caso sigue pendiente, no se ha expedido ningún certificado hasta la fecha

#### E.2.5. Lista de países en los que las empresas ferroviarias solicitantes de un certificado de seguridad de la Parte B en el Estado miembro habían obtenido ya su certificado de seguridad de la Parte A

No aplicable en el caso español

### E.3. Autorizaciones de seguridad según la Directiva 2004/49/CE

	Nuevas	Actualizadas o modificadas	Renovadas
<b>E.3.1. Número de autorizaciones de seguridad válidas expedidas en 2007 en favor de administradores de la infraestructura que disponían del registro en el Estado miembro</b>	0	0	0

		A	R	P
<b>E.3.2. Número de solicitudes de autorizaciones de seguridad presentadas en 2007 por administradores de la infraestructura que disponían del registro en el Estado miembro</b>	autorizaciones nuevas	0	0	0
	autorizaciones actualizadas / modificadas	0	0	0
	autorizaciones renovadas	0	0	0

A = Solicitud aceptada, autorización ya expedida

R = Solicitud rechazada, no se ha expedido autorización

P = El caso sigue pendiente, no se ha expedido ninguna autorización hasta la fecha

#### E.4. Aspectos relativos al procedimiento – Certificados de seguridad de la parte A

		Nuevos	Actualizados o modificados	Renovados
Plazo medio, una vez recibida toda la información necesaria, entre la recepción de una solicitud y la expedición final de un certificado de seguridad de la Parte A en 2007 a empresas ferroviarias	una licencia expedida por el Estado miembro	0	0	0
	una licencia expedida por otro Estado miembro	0	0	0

#### E.5. Aspectos relativos al procedimiento – Certificados de seguridad de la parte B

		Nuevos	Actualizados o modificados	Renovados
Plazo medio, una vez recibida toda la información necesaria, entre la recepción de una solicitud y la expedición final de un certificado de seguridad de la Parte B en 2007 a empresas ferroviarias	una licencia expedida por el Estado miembro	0	0	0
	una licencia expedida por otro Estado miembro	0	0	0

#### E.6. Aspectos relativos al procedimiento – Autorizaciones de seguridad

		Nuevos	Actualizados o modificados	Renovados
Plazo medio, una vez recibida toda la información necesaria, entre la recepción de una solicitud y la expedición final de una autorización de seguridad en 2007 a administradores de la infraestructura	una licencia expedida por el Estado miembro	0	0	0
	una licencia expedida por otro Estado miembro	0	0	0