



Autoridad Nacional de Seguridad

Informe anual

2009

ÍNDICE

A.1. CONTENIDO DEL INFORME	3
A.2. RESUMEN EN INGLÉS	4
B. ASPECTOS GENERALES	5
D. EVOLUCIÓN DE LA SEGURIDAD FERROVIARIA	15
E. PRINCIPALES CAMBIOS EN LA LEGISLACIÓN Y LA REGLAMENTACIÓN	22
F. EVOLUCIÓN DE LA CERTIFICACIÓN Y DE LA AUTORIZACIÓN DE SEGURIDAD	23
G. SUPERVISIÓN DE LAS EMPRESAS FERROVIARIAS Y ADMINISTRADORES DE LA INFRAESTRUCTURA	25
H. INFORME SOBRE LA APLICACIÓN DE LOS MCS PARA EVALUACIÓN Y VALORACIÓN DE RIESGOS	26
I. CONCLUSIONES DE LA NSA – PRIORIDADES	27
J. FUENTES DE INFORMACIÓN	28
K. ANEXOS	30

A.1. CONTENIDO DEL INFORME

Este informe ha sido elaborado por la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento (cabe reseñar que a lo largo del año 2009 esta Dirección ha pasado a denominarse Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias), 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 2008, es decir, **hasta 31 de diciembre de 2008**.

El presente informe **recoge únicamente la información relativa a la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG)¹ 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

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

ordenamiento jurídico nacional, requiere la aprobación de un reglamento específico.

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, 18th 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.

For the next years, the organizational priorities in regards to safety are the consolidation of the National Safety Authority structure, reinforcing its increasing role in the national railway sector and its participation on the different national and international forums.

Other action priorities, for the next years, are the following :

- From a regulatory point of view, to complete the drawing-up of technical specifications for the rolling stock approval that would incorporate the TSIs into the national rules.
- To ensure that the maintenance of the railway vehicles is carried out suitably. This can be achieved through a better vigilance of the rolling stock maintenance workshops.
- To carry on with the plans for the level crossing elimination or their protection, as well as the fencing and the elimination of improper access points to the track, since they represent the main percentage of accidents involving rolling stock.
- After an accident, monitor the compliance of the safety recommendations of NIB, as well as incorporate the experiences of incidents and accidents into the procedures of the Railway Undertaking.
- Promote the progressive implementation of the Common Safety Methods of risk analysis, through regulatory and diffusion measures.
- Promote the safety culture through active involvement in the different European Working Groups -particularly in the European Railway Agency- and the dissemination of its results to the national railway sector.

Moreover, regarding the accidents, the measures must be aimed at providing a downward and positive trend in relation to the quantity of accidents and incidents than happen in the national railways network.

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.

Para la elaboración de este informe por parte de la Autoridad Nacional de Seguridad, esta misma Directiva establece que:

“Todos los administradores de la infraestructura y las empresas ferroviarias presentarán a la autoridad responsable de la seguridad, antes del 30 de junio de cada año, un informe anual de seguridad relativo al año civil anterior.”

Por lo tanto, a través de estos informes, los distintos actores del sistema ferroviario nacional deben transmitir la información que se solicita en la Directiva 2004/49.

El R.D. 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, que transpone al régimen nacional la Directiva 2004/49, indica, en su **Disposición Adicional Primera**, que el año de referencia para la elaboración del primer informe anual en materia de seguridad será 2008, por lo que éste sería el primer año en el que las empresas operadoras nacionales deben remitir obligatoriamente los correspondientes informes anuales de seguridad.

Debido a esto, los distintos informes recibidos en la Dirección General de Ferrocarriles tienen todavía algunas lagunas de información que deberán cubrirse paulatinamente.

A fecha 31 de diciembre de 2008, 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 FERROVIARIA (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/es_ES/conoceradif/declaracion_de_la_red.shtml

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 2008, disponían de certificado de seguridad las siguientes empresas:

- RENFE Operadora
- Continental Rail
- Acciona Rail Services
- Comsa Rail Transport
- Tracción Rail
- English Welsh and Scottish Railway International Ltd. (EWS)

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

Además de éstas, a finales del año 2008, las siguientes empresas con licencia de empresa ferroviaria se encuentran en trámites para obtener su certificado de seguridad:

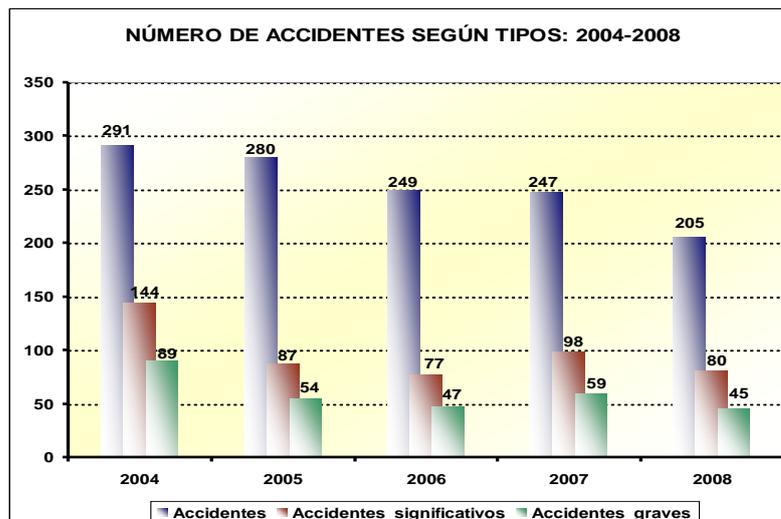
- Activa Rail
- Arcelormittal Siderail
- Logitren Ferroviaria
- FESUR – Ferrocarriles del Suroeste

3. RESUMEN – ANÁLISIS GENERAL DE TENDENCIAS

Los gráficos que se incluyen a continuación describen la evolución de la accidentabilidad en los últimos años en la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) gestionada por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias Adif.

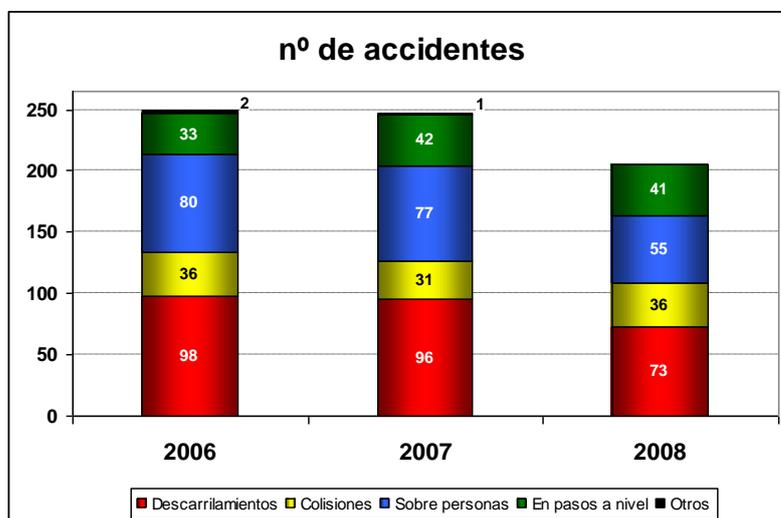
En el primer gráfico puede observarse una **tendencia decreciente del número total de accidentes en los últimos años**, habiendo disminuido en 86 el total entre el año 2004 y 2008 (produciéndose una variación del 29%).

Respecto al total de **accidentes significativos y graves** en 2008, la tendencia mostrada es menos estable, disminuyendo en 2008 después de haber sufrido un ligero aumento en el año 2007 para ambos tipos de accidentes:



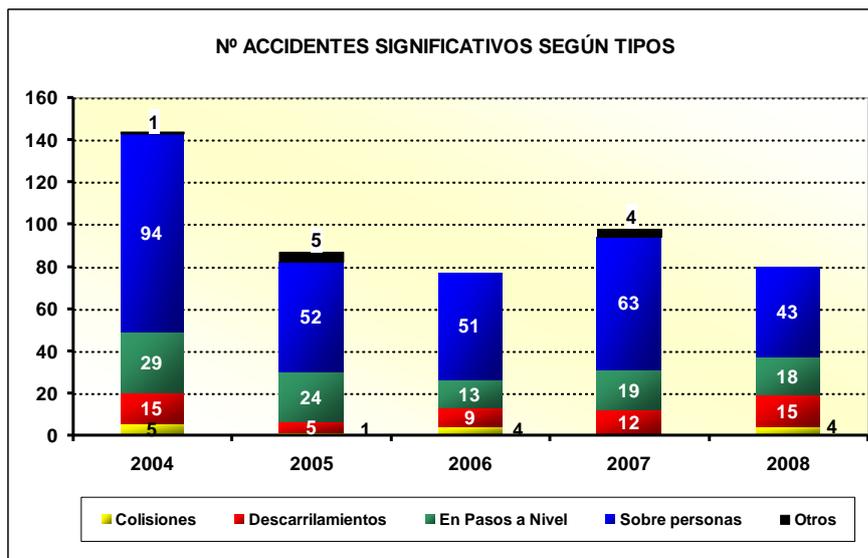
Por tipología del accidente en el periodo 2006-2008 se observa una disminución de descarrilamientos y accidentes de personas. Éste no es el caso de las colisiones, que disminuyeron en 2007, para aumentar su valor de nuevo al año siguiente.

Los accidentes en pasos a nivel, por el contrario, sufrieron un aumento el año 2007, para posteriormente estabilizarse, por lo que actualmente no se puede apreciar una clara tendencia:



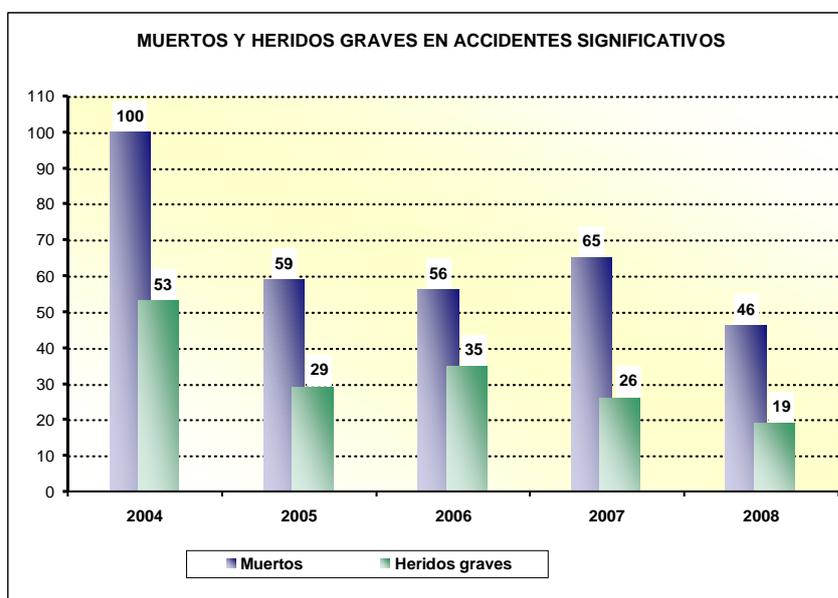
En el tercer gráfico se muestran los **accidentes significativos desglosados según su tipología**. Como conclusión a nivel general, se puede indicar que ningún tipo de accidente muestra una tendencia estable.

Es interesante reseñar que el número de accidentes a personas disminuye considerablemente en este último año, en el caso de accidentes en pasos a nivel, éstos permaneces estables. Los descarrilamientos y colisiones aumentan ligeramente a lo largo de este periodo 2004-2008.



El número de **muer**tes desde el año 2004 hasta 2008, gráfico que aparece a continuación, ha disminuido considerablemente, apareciendo un pico algo superior en el año 2007, por lo que la tendencia que muestra es claramente decreciente. La variación desde 2004 hasta 2008 ha sido del 54%.

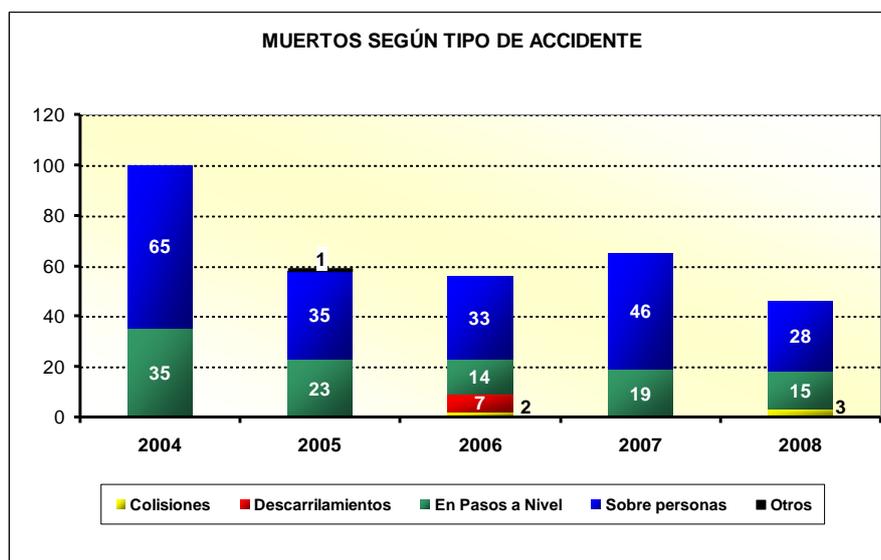
En relación con los **heridos graves**, la tendencia es similar, apareciendo un pico en el año 2006. La disminución de heridos graves desde 2004 hasta la actualidad ha sido de un 64%.



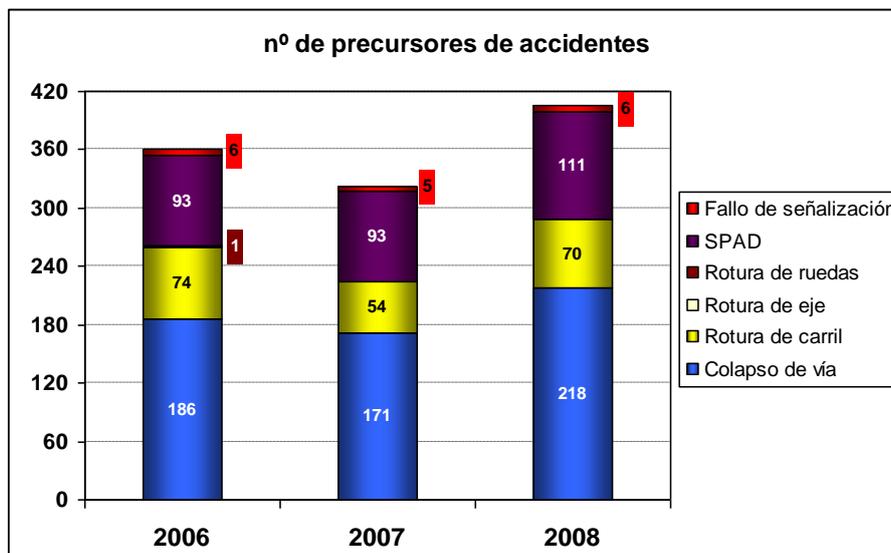
A continuación, aparece desglosado el número de **muer**tes en función de los distintos tipos de accidentes. Se puede apreciar una clara disminución del número de muertes en accidentes a personas y en pasos a nivel.

Por otro lado se observa la aparición puntual en algunos años de alguna víctima debida a colisiones, lo cual no parece muy habitual.

Un dato a reseñar es la aparición de siete víctimas en el año 2006 a consecuencia de descarrilamientos, lo que se puede identificar como un hecho puntual ya que el resto de años no se produce ninguna muerte en esta categoría.



Por último se muestra un gráfico comparativo de los **precursores de accidentes** que se han contabilizado en los últimos años. En dicho gráfico se puede comprobar que no existe una tendencia clara en las distintas tipologías. Cabe destacar la casi inexistente aparición de roturas de ejes y/o ruedas, produciéndose solamente un incidente aislado en los últimos tres años.



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

Dentro de la estructura del Ministerio de Fomento, corresponde a la **Dirección General de Ferrocarriles** el ejercicio de las competencias en materia ferroviaria².

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.

² 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.

La estructura recogida corresponde con la situación a finales de 2008, ya que durante el 2009 se produjo en cambio en las denominaciones y competencias de la Dirección General.

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

Transitoriamente, mientras se culmina la creación de la Agencia Estatal de Seguridad del Transporte Terrestre, a la que se le asignarán las funciones de Autoridad Nacional de Seguridad, dichas competencias son ejercidas por la Dirección General de Ferrocarriles.

Su personal es de unas 260 personas (incluyendo todo el personal de la Dirección General, incluyendo el encargado de competencias no relacionadas a la ANS).

Adicionalmente, y para actividades relacionadas con las funciones de ANS, se dispone de unas 30 personas adicionales de otras empresas y organizaciones, prestando apoyo a la Dirección General de Ferrocarriles.

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

En el año 2008, 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

▪ **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 adscrita 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

▪ **Otras empresas operadoras**

Como consecuencia de la liberalización del transporte de mercancías, paulatinamente se están incorporando nuevos operadores al sector ferroviario. Durante los años 2006 y 2007, además de RENFE-Operadora, tres empresas obtuvieron el preceptivo certificado de seguridad. En el año 2008 dos empresas más han obtenido dicho certificado de seguridad, habiendo iniciado su actividad a lo largo de dicho 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/

- **Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios.**

En el año 2007 se creó la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios (CIAF), 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 FERROVIARIA

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 2006-2010**, 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). Las 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 2008 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 Organizativas:

- Adecuación rigurosa de las programaciones de trabajos, (Actas Semanales de Trabajos), a la realidad de los trabajos programados, estableciendo procedimientos de auditoría periódica de las mismas.

b. Factor Humano:

- Impulsar campañas de sensibilización ciudadana en los medios de comunicación para influir en los comportamientos de imprudencia que desembocan en un accidente.
- Plan extraordinario de Inspecciones dirigida a neutralizar cualquier incumplimiento de las Normas reglamentarias establecidas para la realización de trabajos, estableciendo medidas correctoras ante cualquier incumplimiento que se detecte.
- Realización de una acción de formación de todos los actores que intervienen en la realización de trabajos en vía y en sus proximidades, encaminada a sensibilizar sobre la importancia del cumplimiento riguroso de las Normas.

- **PLAN DE MEJORA DE VÍAS SECUNDARIAS**, impulsado por ADIF, continúa su desarrollo desde 2007 por parte de la Dirección Ejecutiva de Red Convencional. Este plan está mejorando la evolución de los accidentes de tren cuya causa son las instalaciones.

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

- **OBJETIVOS DE SEGURIDAD.** Para cada línea estratégica se establecieron Objetivos Operativos con el fin de reducir los accidentes e incidentes provocados por fallo humano, así como técnico, 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.

A continuación se nombran los Objetivos Operativos fijados y el grado de cumplimiento.

- Proceso de Inspección y evaluación del S.G.S.
 - Control del cumplimiento de las Normas Reglamentarias en la conducción
 - Revisión del Marco de Relaciones
 - Desarrollo de herramientas de Gestión del Factor Humano :
 - **Asfa Digital:** Se han instalado este año 592 equipos en 314 vehículos del parque del material motor y autopropulsado. En total, contando con las instalaciones del año anterior, se han instalado 638 equipos en 343 vehículos. Está previsto la instalación de un total de 2.650 equipos.
 - **Ayuda ASFA:** Se han instalado 554 equipos este año en 277 vehículos del parque del material motor y autopropulsado. En total, contando con las instalaciones realizadas en el año anterior, se han instalado 554 equipos en 368 vehículos.
 - Reducción del fallo técnico del material rodante
 - Seguimiento de la explotación en “Km. seguros”:
 - **ERTMS/ETCS - LZB:** Se ha instalado el sistema de conducción automática en 195 trenes.
 - Mantenimiento de requisitos de las Ordenes Ministeriales
 - Desarrollo de Herramientas de gestión del Conocimiento
 - Profundización en la Cultura de la Seguridad
 - Reducción del fallo Humano en Maniobras
- **MÉTODOS DE SEGURIDAD: PLAN DE SEGURIDAD – PROGRAMA DE ACCIÓN**

Los Métodos de Seguridad son aquellos que se elaboran para explicar como se evalúan los niveles de seguridad, cómo se gestiona su mejora y cómo se concreta el grado de consecución de los objetivos de seguridad y el cumplimiento de otros requisitos de seguridad exigidos.

Acciones de Inspección de la DCSC y Áreas de Actividad:

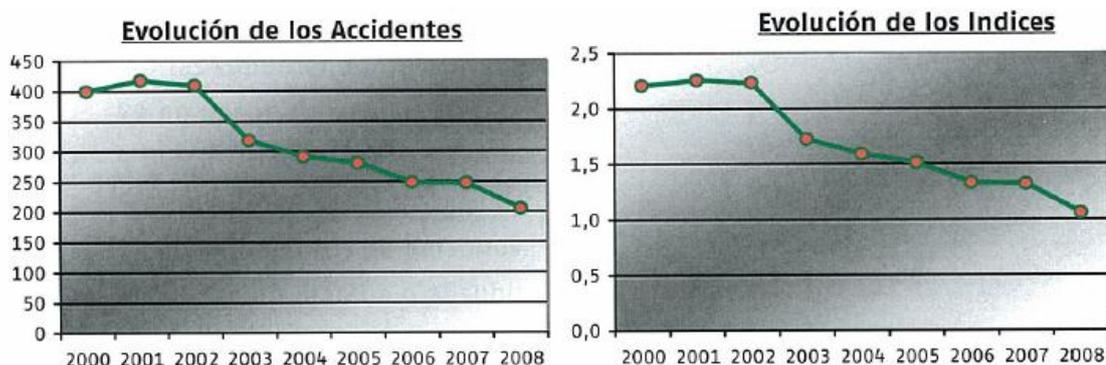
- Se han realizado un total de 26.700 acciones de Inspección.
- Se han realizado dos tipos de análisis de registradores de velocidad: por número de registradores de velocidad analizados (49.741) y por millones de Km. (4,2).

2. ANÁLISIS DE TENDENCIA CON DATOS PORMENORIZADOS

Este informe recoge las estadísticas de accidentes significativos³ acaecidos en la Red Ferroviaria de Interés General gestionada por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias Adif durante el año 2008. 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 2008 se produjeron 205 accidentes frente a 247 del año anterior, lo que representa un 17,00 % menos. El índice de frecuencia de accidentes (nº de accidentes por cada millón de kilómetros recorridos) ha sido de 1,06, cantidad menor a la del año anterior que fue 1,32, lo que representa una disminución del 19,7%.



³ **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 y precursores de 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 investigado 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 2008 se han investigado por la Comisión de Investigación de Accidentes en toda la red nacional un total de 54 accidentes y 3 incidentes graves, desglosándose en 35 accidentes de personas, 14 accidentes en paso a nivel, 2 descarrilamientos, 3 colisiones, 2 conatos de colisión y 1 rebase de señal.

Del total reseñado anteriormente, durante el año 2008 se han investigado un total de 51 accidentes y 1 incidente grave dentro de la Red Ferroviaria de Interés General gestionada por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), objeto este informe, según definición de la Directiva de Seguridad 2004/49/CE, de los cuales 14 han sido clasificados como accidentes en paso a nivel, 33 accidentes a personas, 2 colisiones, 2 descarrilamientos y 1 conato de colisión.

La mayor parte de los accidentes no son consecuencia exclusiva de la explotación ferroviaria y se deben a la implicación de terceros (usuarios de pasos a nivel o terceros que acceden a las instalaciones).

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**:
 - Estudiar la supresión del paso a nivel.
 - Si la supresión de dicho paso ya está contemplada en la planificación, se procura agilizar dicha actuación en lo posible.
 - En aquellos casos en los que el tráfico del paso (rodado y ferroviario) y su grado de protección se ajuste a la normativa y de acuerdo con ésta, no proceda recomendar su supresión, se recomienda trasladar a las autoridades competentes de la carretera la necesidad de dotar al paso a nivel de la señalización pertinente.

- Fomentar campañas de educación que incidan en el respeto a las señales de los pasos a nivel.

- Recomendaciones realizadas a consecuencia de **accidentes a personas**:
 - Realización de estudios para detectar la existencia de posibles pasos "viciosos" (zonas de paso no autorizadas) para proceder a su supresión.
 - Reforzar y/o reparar el vallado.
 - Fomentar campañas de sensibilización ciudadana para el uso responsable de las instalaciones ferroviarias.
 - Supervisar el seguimiento de la normativa aplicable a la seguridad de los trabajos en las proximidades de la vía con la finalidad de que la actividad de las personas participantes en los trabajos se desarrolle minimizando los riesgos para las personas y la circulación ferroviaria.
 - En estaciones, evaluar las condiciones de seguridad del cruce a nivel entre andenes y establecer, en consecuencia, la conveniencia de mejorar la señalización, instalar protección o construir un paso a distinto nivel.

- Recomendación realizada a consecuencia de **colisiones**:
 - Adoptará las medidas necesarias para que los pilotos cumplan con lo establecido en el Reglamento General de Circulación.

- Recomendaciones realizadas a consecuencia de **descarrilamientos**:
 - Aumentar la vigilancia de los procesos de torneado de ruedas y en los propios tornos, estableciendo procedimientos y fichas de inspección para:
 1. Comprobación de la existencia de entallas o marcas de sujeción de torno,
 2. Inspección por magnetoscopia de la zona afectada comprobando la no existencia de grietas,
 3. Eliminación de las citadas marcas.
 4. Control de resultados y feedback en los planes de mantenimiento.

Estos procedimientos serán introducidos en los Planes de Mantenimiento, para cada serie de vehículos afectados.

- Recomendación realizada a consecuencia del incidente investigado y clasificado como **conato de colisión**:
 - Durante la ejecución de trabajos de gran envergadura en las instalaciones de seguridad coexistiendo con circulación de trenes, los distintos departamentos que participan en la ejecución de los trabajos tendrán que elaborar un protocolo común de actuación que garantice la perfecta coordinación de las actividades a realizar y la cadena de transmisión de las órdenes entre el interlocutor responsable de la comunicación con el Jefe de Circulación y los equipos de trabajo.

En ese sentido es necesario especificar claramente las responsabilidades entre los distintos departamentos participantes.

Debido al elevado número de personas implicadas en la ejecución de este tipo de trabajos el riesgo por fallo humano resulta alto, por lo que su realización debe programarse en las bandas de mantenimiento o contemplarse incluso la supresión total del tráfico en el trayecto afectado por los mismos estudiándose itinerarios alternativos para los trenes. En el caso de que esto no sea posible, deberá establecerse el Bloqueo Telefónico para garantizar la existencia de un único tren en el trayecto.

Estas medidas han sido desarrolladas mediante las correspondientes instrucciones y consignas.

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 2008 se ha continuado el desarrollo normativo de las bases legales que se establecieron en los años anteriores con la aprobación durante este período del “Procedimiento para la investigación técnica de accidentes ferroviarios”.

El único texto legislativo elaborado y aprobado durante el año 2008 relacionado con la seguridad ha sido el siguiente:

- **RESOLUCIÓN DEL PLENO DE 28 DE OCTUBRE DE 2008 DE LA COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS POR LA QUE SE APRUEBA EL PROCEDIMIENTO DE INVESTIGACIÓN TÉCNICA DE ACCIDENTES FERROVIARIOS.**

Este procedimiento tiene por objeto establecer las pautas fundamentales para la investigación de accidentes ferroviarios por la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios (CIAF) y servir de ayuda para la definición del proceso.

Igualmente, se pretenden establecer las relaciones entre los distintos organismos actuantes en la investigación.

El detalle de la normativa 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.

Basándose en todo lo anterior, **durante el año 2008 se han emitido cuatro Certificados de Seguridad** a las siguientes empresas ferroviarias:

- Tracción Rail, el 20/02/2008;
- Tracción Rail, el 28/03/2008 (ampliación del certificado);
- EWS, el 27/06/2008;
- Comsa Rail Transport, el 26/09/2008 (ampliación del certificado);

En lo referente a la obligatoriedad de que Administrador de la Infraestructura disponga de **AUTORIZACIÓN DE SEGURIDAD**, en 2008, considerando la aplicación del R. D. 810/2007 se ha de tener 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.

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/

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/es_ES/conoceradif/declaracion_de_la_red.shtml

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

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

Hasta este momento, la auditoría y supervisión de los sistemas de gestión de seguridad de las empresas ferroviarias se ha realizado indirectamente, a través de la inspección que se lleva a cabo de sus operaciones, y no mediante auditorías directas del SGS.

En cuanto a la parte A de los Certificados de seguridad, dado que versan sobre el sistema de gestión de la seguridad, que recoge los modos de actuación de la empresa, se han realizado las siguientes inspecciones durante las operaciones de circulación:

INSPECCIONES		A EMPRESAS FERROVIARIAS	A ADMINISTRADOR DE LA INFRAESTRUCTURA
Número de inspecciones de EF/AI en 2008	Inspección a Cargamentos:	418	-
	Inspección de mercancías peligrosas:	95	-
	Operaciones de Circulación (acompañamientos en cabina)	527	-
	Registradores de velocidad	218	-
	Controles de alcoholemias	250	646
	Talleres de mantenimiento de material rodante	42	-
	Trabajos en vía	-	205
	Inspecciones en Pasos a Nivel	-	551
	Auditorías internas ADIF a las visitas de seguridad	-	312

Por otro lado, la parte B que se refiere principalmente a la existencia de personal debidamente habilitado y a material rodante autorizado, se inspecciona mediante

- La comprobación de la habilitación del personal previamente a la autorización de las operaciones.
- Inspección de material rodante y motor: 4.038 inspecciones realizadas.

Aproximadamente un 95 % de estas inspecciones se realizan de acuerdo con los planes de seguridad.

En cualquier caso, durante el año 2008, 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. INFORME SOBRE LA APLICACIÓN DE LOS MCS PARA EVALUACIÓN Y VALORACIÓN DE RIESGOS

En España, a fecha 10 de Diciembre de 2008, la Dirección General de Ferrocarriles ha elaborado un documento legal de carácter interno basado en el documento Primer Paquete de Métodos Comunes de Seguridad (en los borradores existentes hasta esa fecha de la Reglamento 352/2009):

- **Resolución circular (10/2008) sobre procedimiento de validación en los casos de solicitud de autorización de puesta en servicio de material rodante modificado, conforme a la orden FOM/233/2006 sobre condiciones de homologación de material rodante ferroviario.**

La citada resolución regula el procedimiento para la autorización de puesta de servicio de material rodante ya autorizado, que sufre modificaciones. Este nuevo procedimiento introduce los conceptos más importantes del análisis de riesgo de los MCS.

La modificación deberá ser analizada por un Evaluador Independiente de Seguridad, que mediante el correspondiente análisis de riesgos, deberá concluir si la modificación es suficientemente significativa.

De esto modo, se va introduciendo paulatinamente el Reglamento 352/2009, que será de aplicación a modificaciones de material rodante a partir de julio de 2010.

Sin embargo, debido a que la publicación de la Resolución 10/2008 se produjo a finales de 2008, la experiencia en su aplicación es nula durante este ejercicio.

I. CONCLUSIONES DE LA NSA – PRIORIDADES

Durante el año 2008, al igual que en el año 2007, 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 2008, ha proseguido la incorporación paulatina de nuevas empresas ferroviarias al mercado nacional

Para los próximos años las prioridades organizativas en materia de seguridad son consolidar la estructura de la Autoridad Nacional de Seguridad, reforzando su papel creciente en el sector ferroviario nacional y su participación en los distintos foros nacionales e internacionales.

Otras prioridades de actuación para los próximos años son:

- Desde el punto de vista normativo, concluir el proceso de redacción de unas especificaciones técnicas de homologación del material rodante, que incorporen las ETIs a la normativa nacional.
- Velar para que el mantenimiento de los vehículos ferroviarios se lleve a cabo de una manera adecuada. Esto se puede lograr mediante una mayor vigilancia de los centros de mantenimiento de material rodante.
- Proseguir con los planes de eliminación de pasos a nivel o protección de los mismos, así como con el vallado y eliminación de puntos de acceso indebido a la vía, ya que suponen el porcentaje principal de los accidentes que involucran al material ferroviario.
- Realizar un seguimiento del cumplimiento de las recomendaciones de seguridad de la CIAF tras los accidentes, así como de que las experiencias de los incidentes y accidentes se incorporan a los procedimientos de las empresas ferroviarias.
- Propiciar la implantación progresiva de los métodos comunes de seguridad de análisis del riesgo, mediante las medidas normativas y de difusión.
- Impulsar la cultura de la seguridad a través de la participación activa en los distintos grupos de trabajo europeos –en concreto en la Agencia Europea Ferroviaria- y la difusión de sus resultados al sector ferroviario nacional.

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.

J. FUENTES DE INFORMACIÓN

Bibliografía:

- [1] *“CIRTRA 2008”* – D. E. Circulación, Adif.
- [2] *“Declaración sobre la Red 2.009 - 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 2.008”* – Dirección Corporativa de Seguridad en la Circulación, RENFE Operadora.
- [5] *“Informe Anual de los Accidentes Ferroviarios en la Red Ferroviaria de Interés General, Año 2.008”* – Dirección de Seguridad en la Circulación, Adif.
- [6] *“Informe de Seguridad año 2.008”* – Gestión de Seguridad en la Circulación, Continental Rail.
- [7] *“Informe Anual de Seguridad año 2.008”* – Dirección de Formación y Selección, EWS.
- [8] *“Informe Anual 2.008”* – Comsa Rail Transport, S.A.
- [9] *“Informe Anual de Seguridad 2.008”* – Tracción Rail, S. A.
- [10] *“Plan Anual de Seguridad 2.008”* – Dirección Corporativa de Seguridad en la Circulación, RENFE Operadora.
- [11] *“Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT)”* – Ministerio de Fomento – Aprobado por el Gobierno el 15 de julio de 2005.
- [12] *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:

- [13] www.fomento.es
- [14] www.adif.es
- [15] www.acciona.es
- [16] www.comsa.com
- [17] www.continentalrail.es
- [18] www.renfe.es
- [19] www.azvi.es/ferroviario.php
- [20] www.eurocargorail.com

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.

K. 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

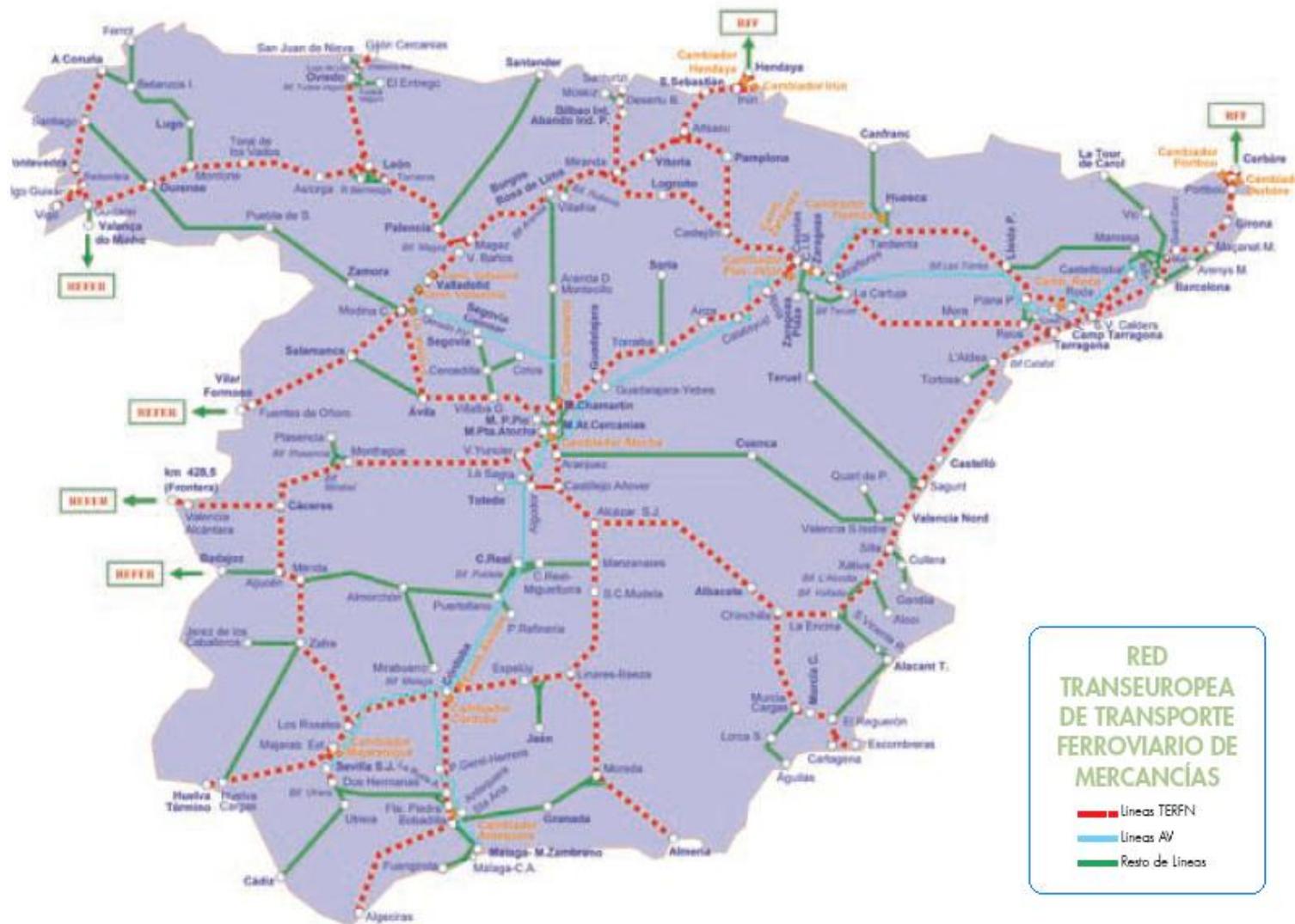
ANEXO E: EVOLUCIÓN DE LA CERTIFICACIÓN Y LA AUTORIZACIÓN DE SEGURIDAD - DATOS NUMÉRICOS

ANEXO A: Información de la estructura ferroviaria

ANEXO A.1: Mapas de la red



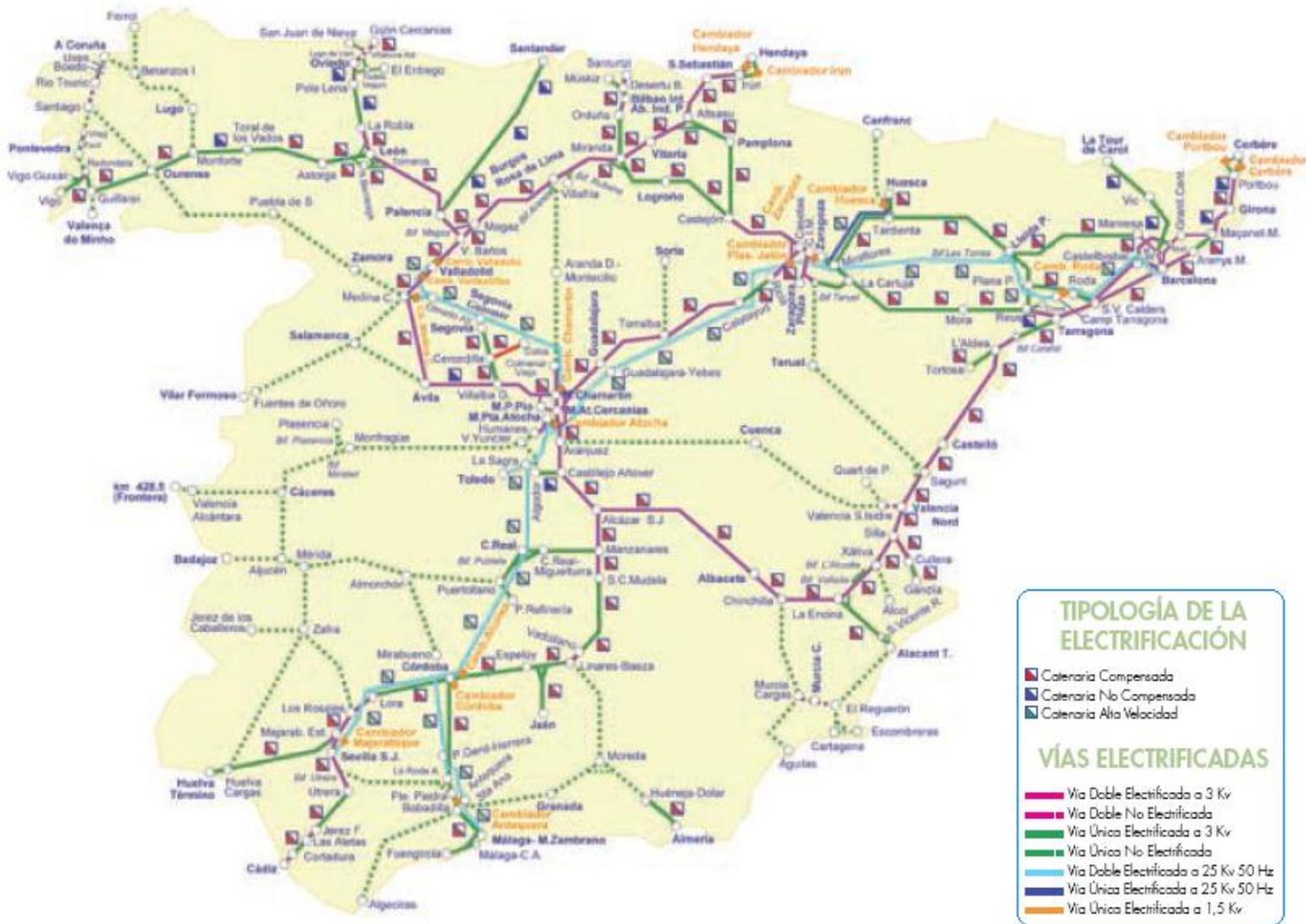
Fuente: Declaración sobre la Red 2009. ADIF



Fuente: Declaración sobre la Red 2009. ADIF



Fuente: Declaración sobre la Red 2009. ADIF



Fuente: Declaración sobre la Red 2009. ADIF



Fuente: Declaración sobre la Red 2009. ADIF



Fuente: Declaración sobre la Red 2009. ADIF

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

A.2.1. Administrador de la infraestructura

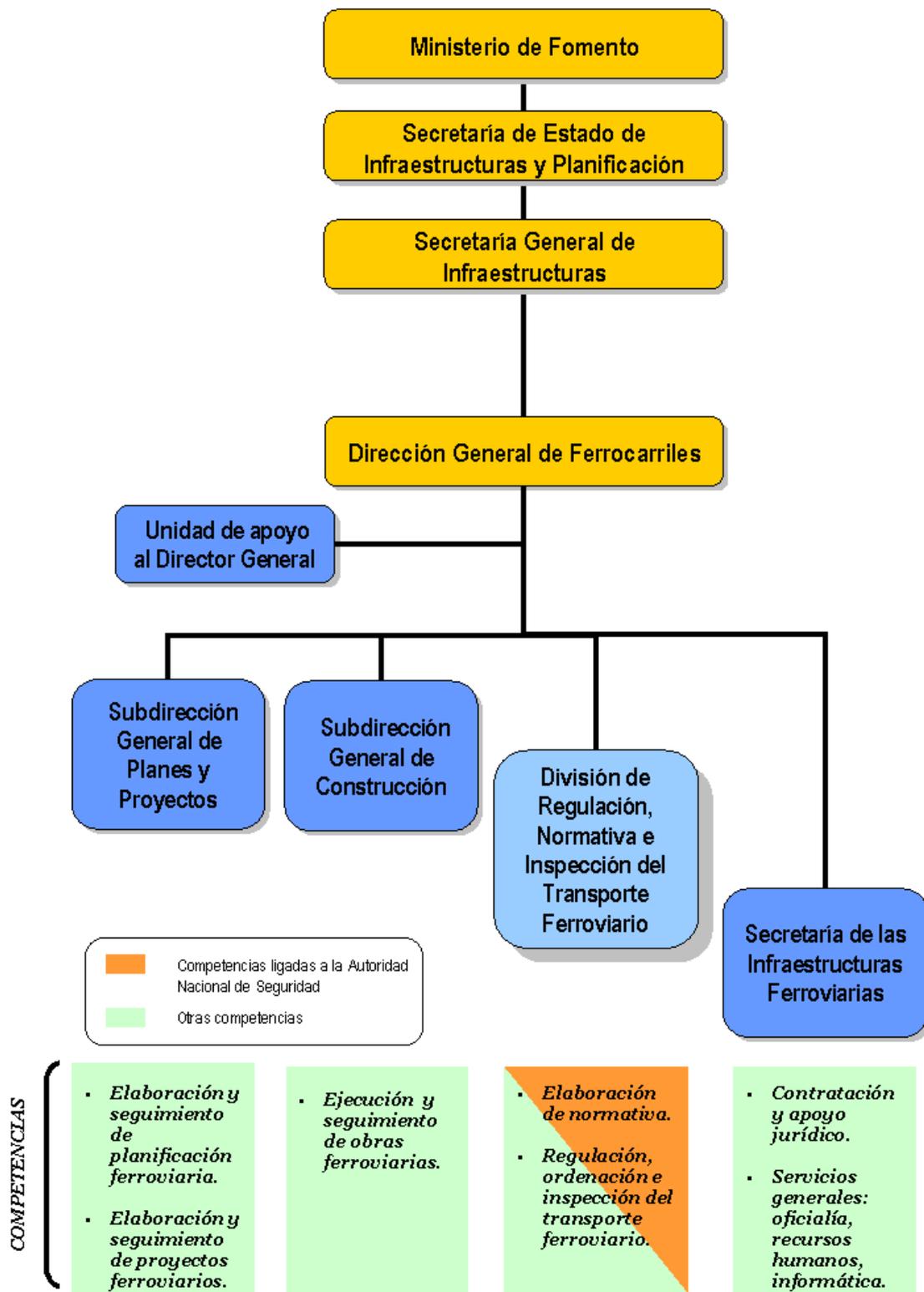
Nombre	Dirección	Sitio web / Vínculo a la declaración de red	Autorización de seguridad (número/fecha)	Fecha de inicio de la actividad comercial	Longitud / ancho de vía totales	Longitud de vía electrificada/tensiones de red	Longitud de vía doble/simple total	Longitud total de LAV	Equipo PACT utilizado	Número de PN	Número de señales
ADIF	C/ Sor Ángela de la Cruz, 3 28020 Madrid España	www.adif.es	No disponible en 2008	01/01/2005	1.589km/1.435mm 11.755km/1.668mm 18 km /1.000mm 21 km/ mixto 13.383 km totales	3.615 km Vía única 4.503 km Vía doble 8.118 km electrificados	8.806 km vía simple 4.577 km vía doble	1.589 km	ERTMS ASFA LZB ATP-EBICAB GSMR	2.699	[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
RENFE Operadora	Avenida Pío XII s/n, 28036 Madrid. España.	www.renfe.es	30/06/2006	-	1/01/2005	Viajeros Mercancías	537	1.156	Coches: 1.257 Vagones: 13.718	Maquinistas: 4.873 Seguridad: 190	499.745 miles	22.016 miles de toneladas
Continental Rail	Avda América, 2-17B 28028 Madrid España	www.continentalrail.es	29/06/2007	-	15/02/2007	Tracción Mercancías	3	-	74 vagones	Maquinistas:14	-	256.223 toneladas
Acciona Rail Services	Avda. de Suiza 18-20 28820 Coslada (Madrid) España	www.accion.es	26/12/2006	-	28/01/2007	Mercancías	2	-	32 vagones	Maquinistas: 5 Seguridad: 4	-	463.113 toneladas
Comsa Rail Transport	C/ Viriato, 47 08014 Barcelona España	www.comsa.com	-	26/09/2008 (ampliación)	15/01/2008	Mercancías Tracción	7	-	40 vagones	Maquinistas: 18 Seguridad: 2	-	120.348 toneladas
Tracción Rail	C/ Almendralejo, 5 41019 Sevilla España	www.azvi.es/ferroviario.php	-	28/03/2008 (ampliación)	23/04/2008	Mercancías	2	-	-	Maquinistas: 10 Seguridad: 1	-	14.143 toneladas
EWS	Pº Castellana, 95 – Pl. 15 – T Europa 28046 Madrid España	www.eurocargorail.com	-	27/06/2008	Último trimestre 2008	Mercancías	30	-	12 vagones	51	-	-

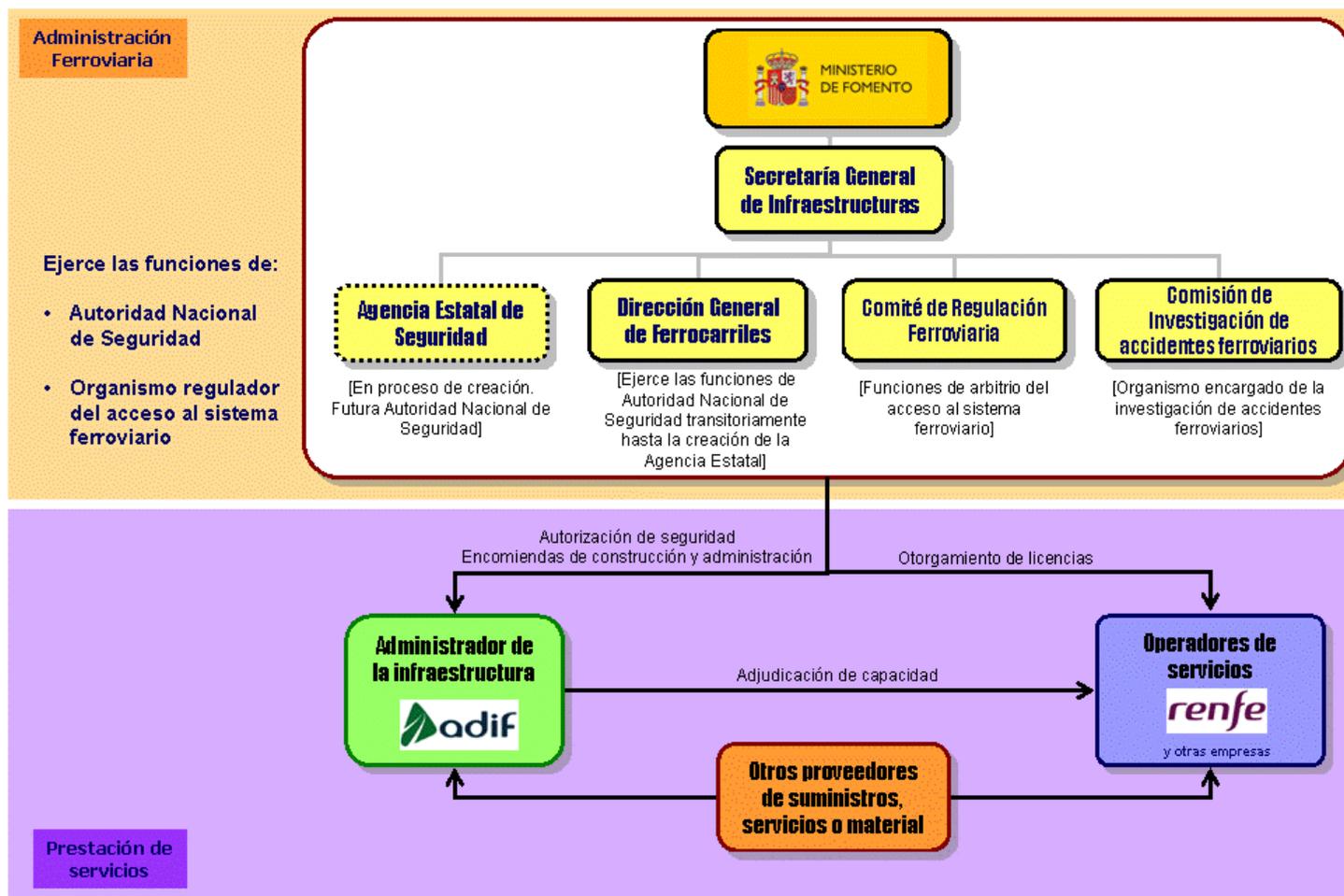
ANEXO B: Organigrama(s) de la autoridad nacional de seguridad

B.1. Diagrama: Organización interna



* Organigrama a 31 de diciembre de 2.008.

B.2. Diagrama: Relación con otros organismos nacionales

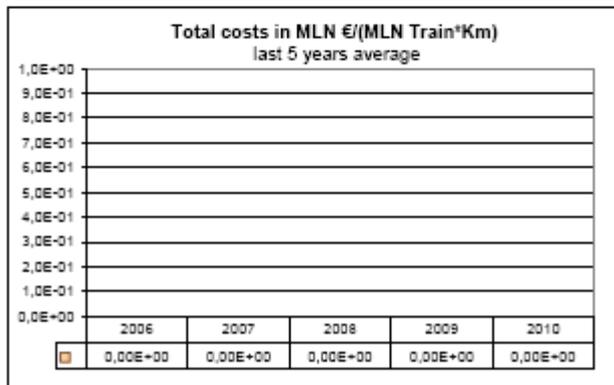
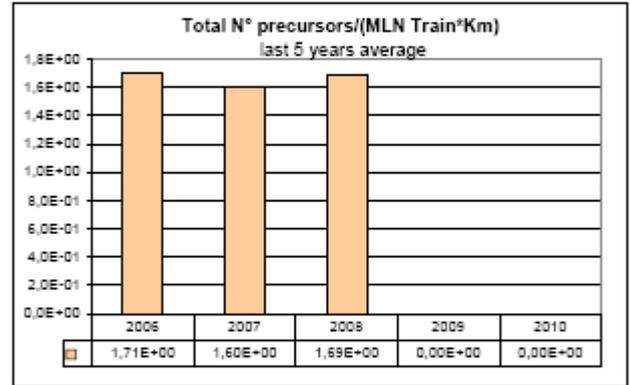
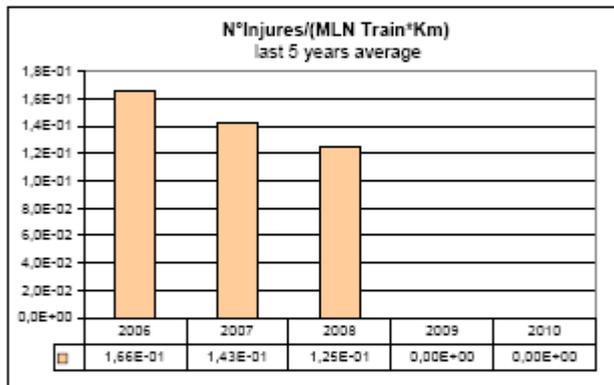
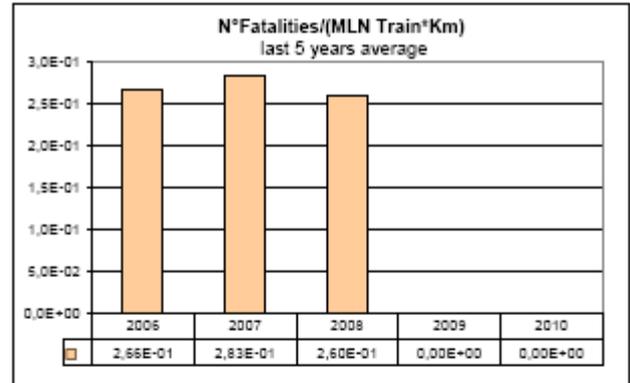
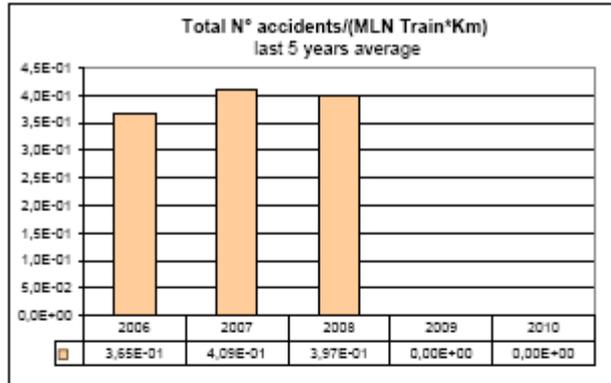


* Organigrama a 31 de diciembre de 2.008.

ANEXO C: Datos de ICS – Definiciones aplicadas

C.1. DATOS DE ICS

RESULTADOS A PRIMERA VISTA

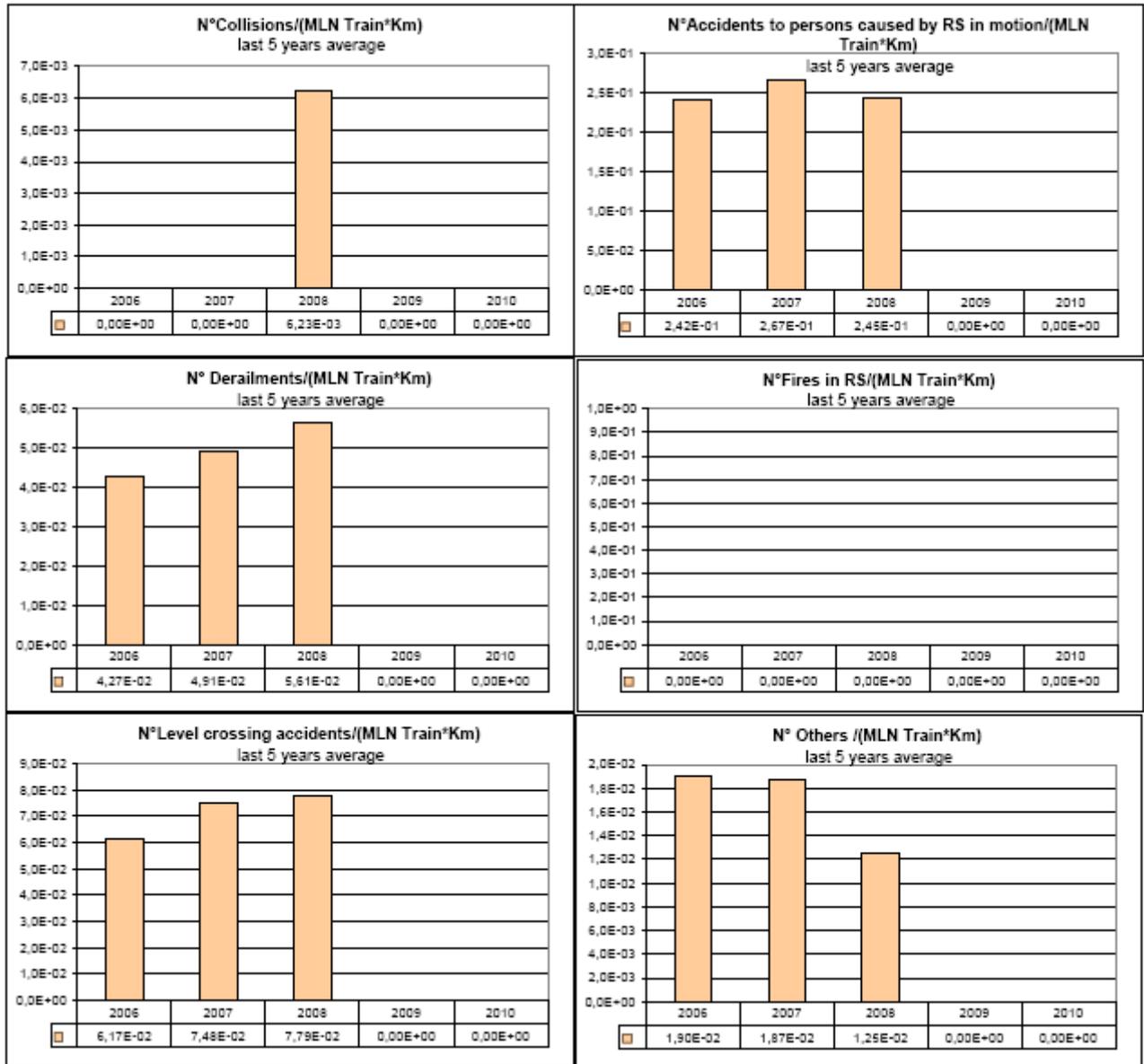


2007 report: values related to 2006.

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

2009 report: values related to the average among 2006, 2007 and 2008.

ACCIDENTES, DIVIDIDOS POR TIPOS

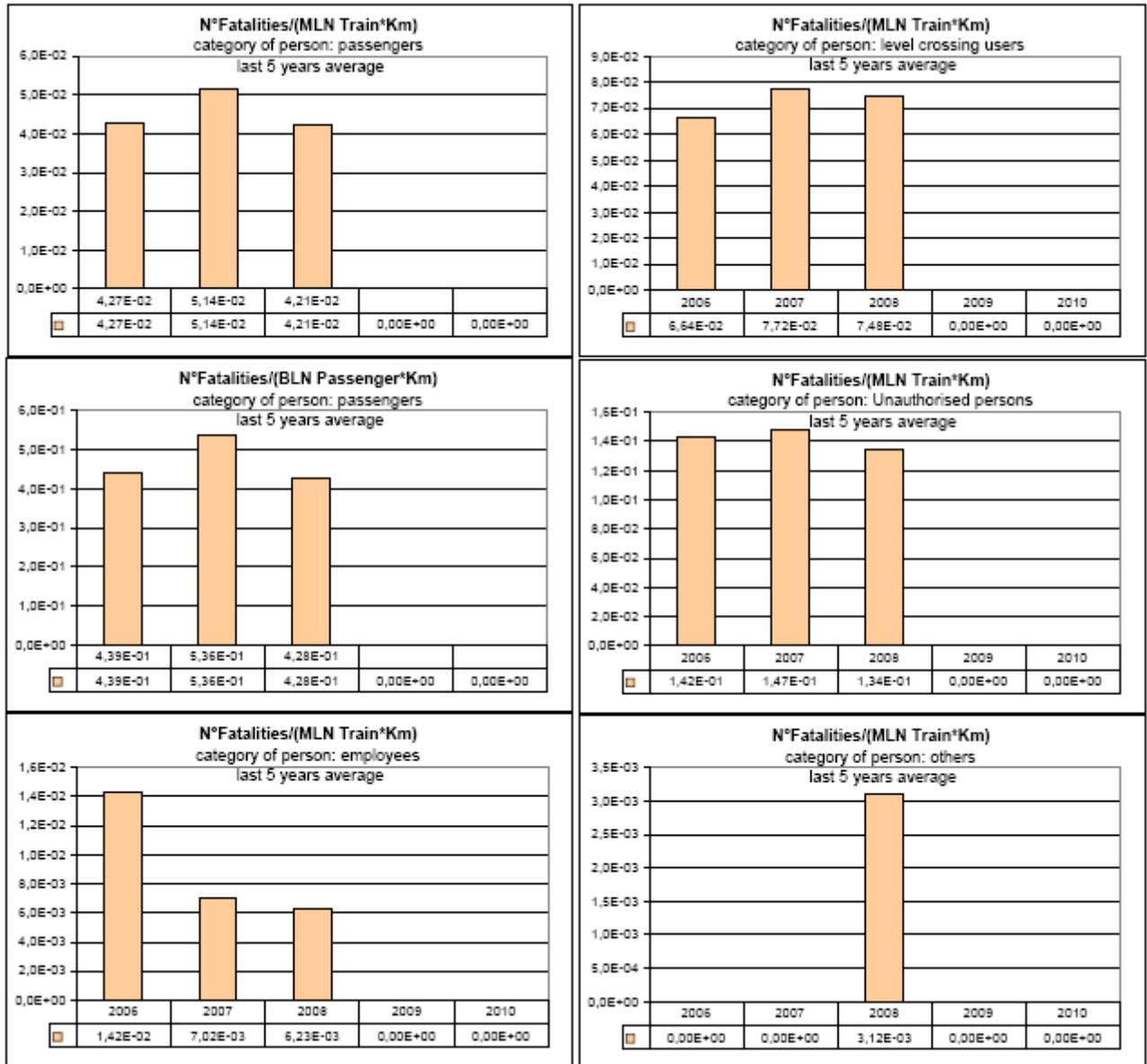


2007 report: values related to 2006.

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

2009 report: values related to the average among 2006, 2007 and 2008.

MUERTES, DIVIDIDAS POR CATEGORÍAS DE PERSONAS IMPLICADAS

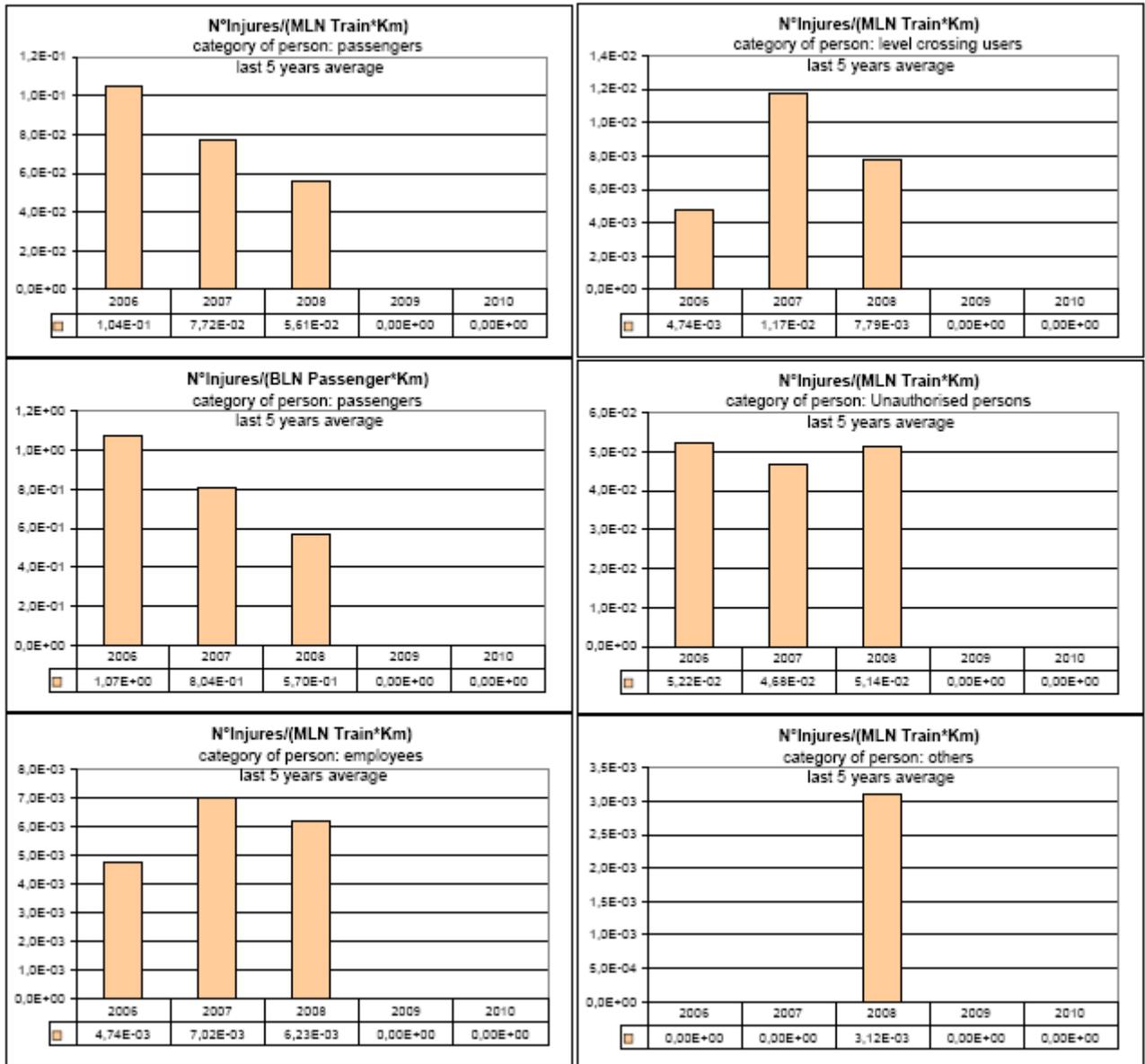


2007 report: values related to 2006.

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

2009 report: values related to the average among 2006, 2007 and 2008.

LESIONES, DIVIDIDAS POR CATEGORÍAS DE PERSONAS IMPLICADAS

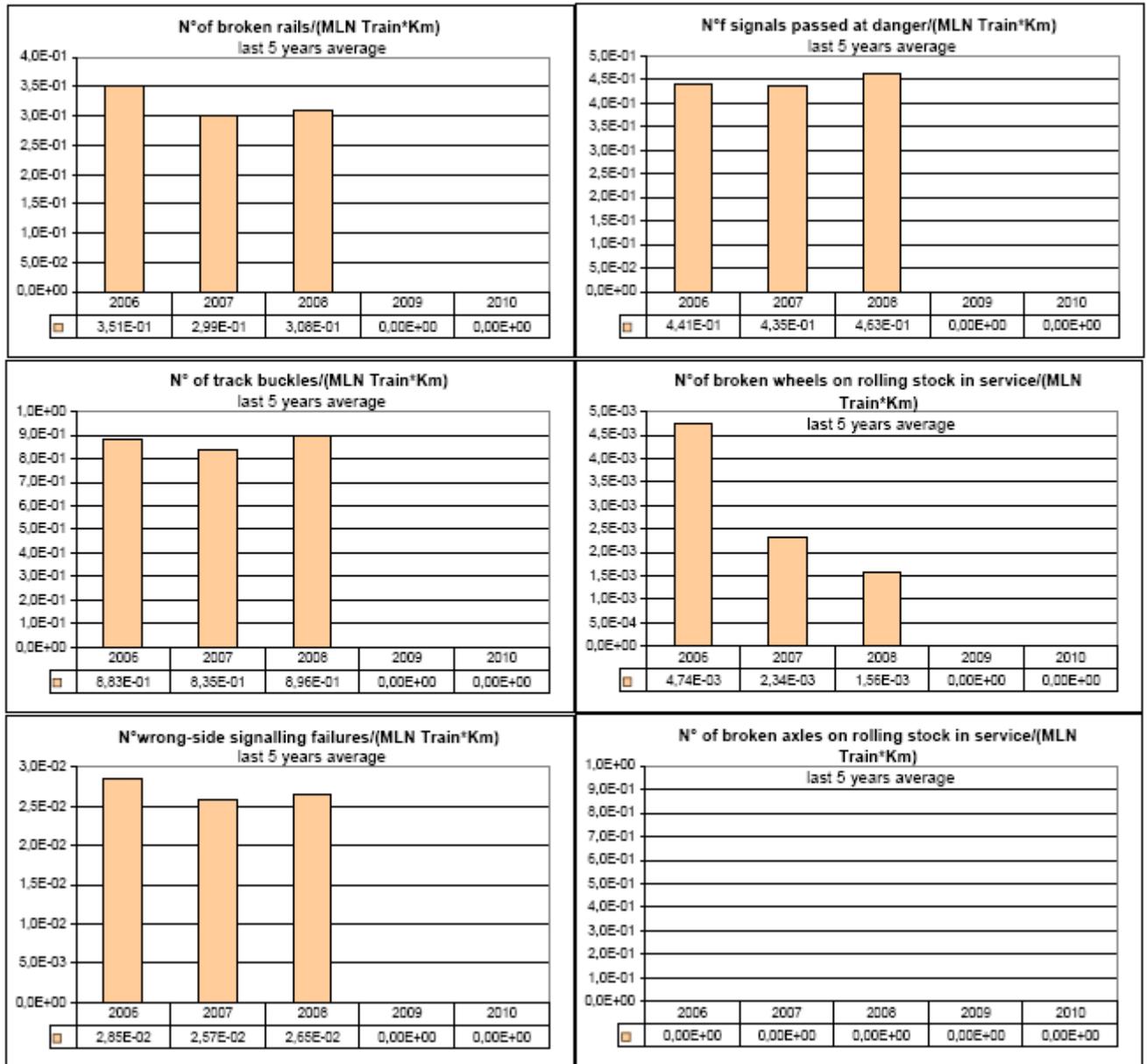


2007 report: values related to 2006.

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

2009 report: values related to the average among 2006, 2007 and 2008.

PRECURSORES DE ACCIDENTES

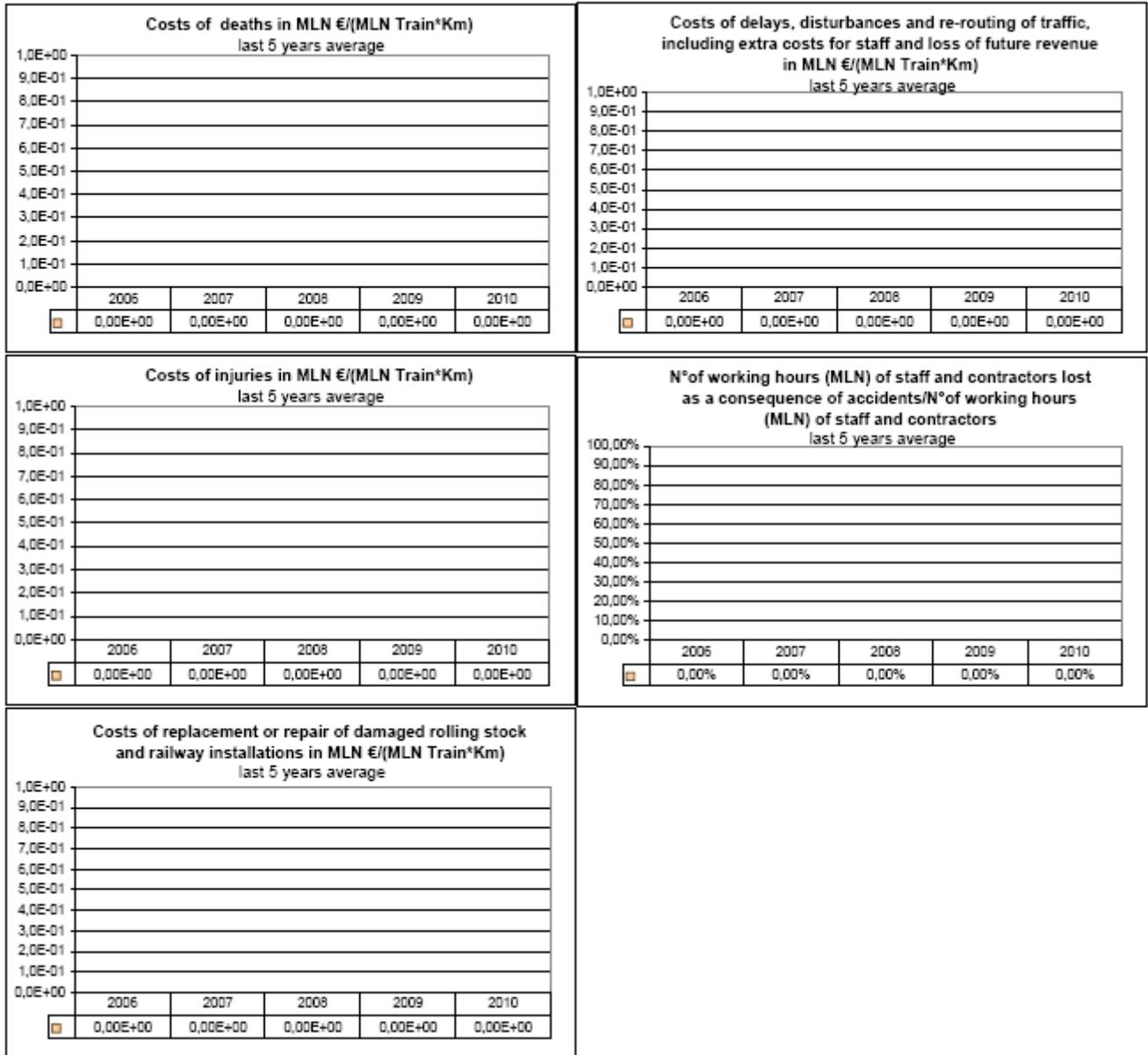


2007 report: values related to 2006.

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

2009 report: values related to the average among 2006, 2007 and 2008.

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

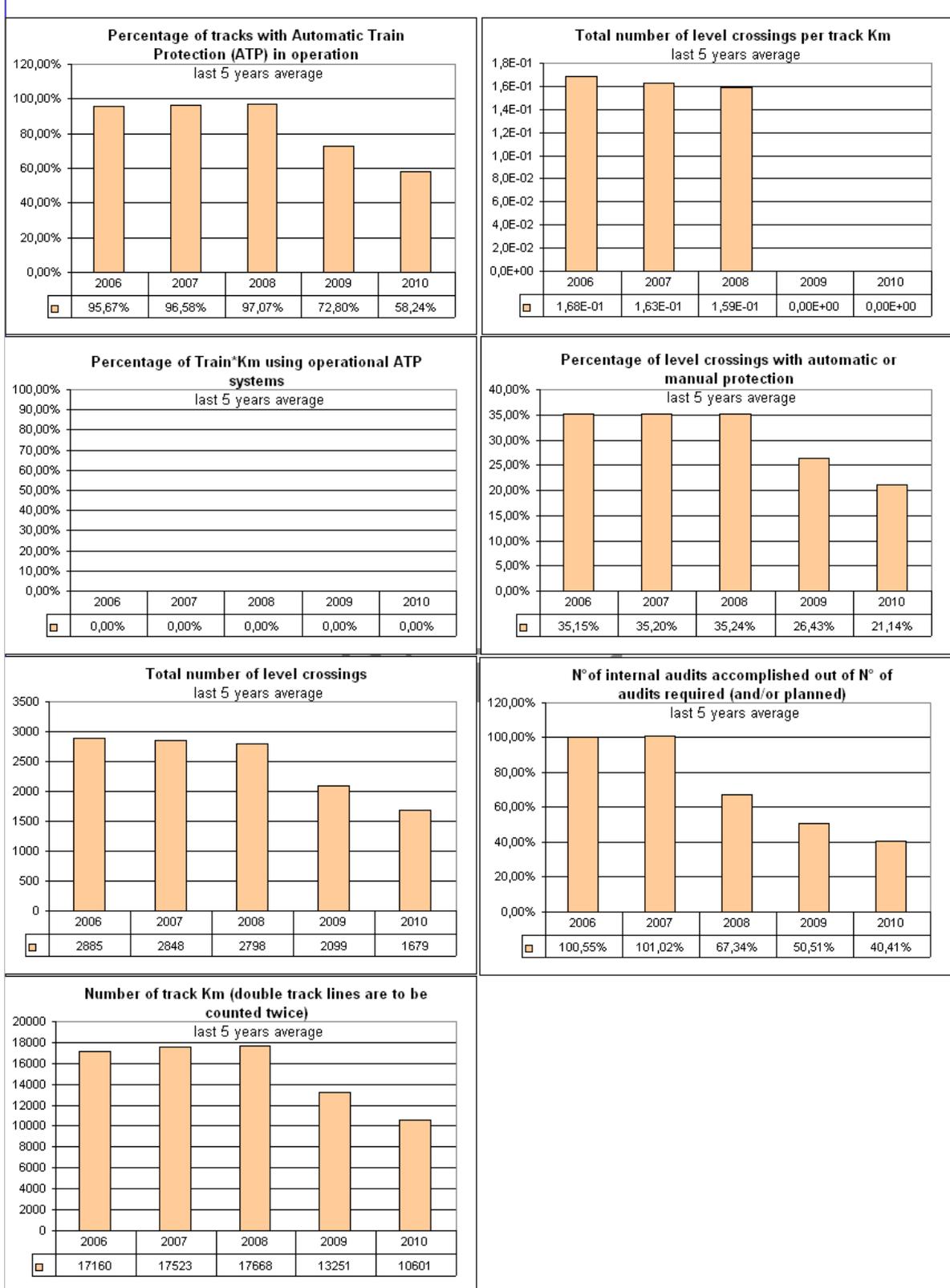


2007 report: values related to 2006.

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

2009 report: values related to the average among 2006, 2007 and 2008.

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.

2009 report: values related to the average among 2006, 2007 and 2008.

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 acaecidos en la RFIG gestionada por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias Adif.
- Para los años 2006 y 2007, se incluyen los datos actualizados y revisados que se remitieron a principios del año 2009 a la European Railway Agency para la realización del Informe bianual de ICS de los Estados Miembros.
- La categoría “**Otras personas**” definida en el Reglamento 91/2003 aparece disgregada en los siguientes grupos:
 - Usuarios de pasos a nivel.
 - Personas no autorizadas.
 - Otras personas.
- A título informativo se indica que el ICS T01, es decir, el “*porcentaje de vías con ATP (protección automática del tren) en servicio*” está calculado en función de los kilómetros de línea. A continuación aparecen los distintos resultados que se obtendrían si se tienen en cuenta los km. de líneas o de vías:
 - Km. de vías= 17.960 → T01= 73,06%
 - Km. de líneas= 13.383 → T01= 98,05%
- 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.

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 ferroviaria				
Legislación sobre la autoridad nacional de seguridad				
Legislación sobre organismos notificados, evaluadores, organismos de registro, examen, etc.				
Reglamentación nacional de seguridad ferroviaria				
Reglamentación sobre los objetivos y métodos de seguridad a escala nacional				
Reglamentación sobre los requisitos aplicables a los sistemas de gestión de la seguridad y a la certificación de seguridad de empresas ferroviarias				
Reglamentación sobre los requisitos aplicables a los SGS y a la autorización de seguridad de administradores de la infraestructura				
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,				

	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
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 ferrocarril, incluida la relativa a los procedimientos de señalización y 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				
Reglamentación sobre los requisitos aplicables al personal que desempeña tareas de seguridad esenciales, incluidos los relativos a los criterios de selección, buen estado de salud y la formación y certificación profesional				
Reglamentación sobre la investigación de accidentes e incidentes, incluida la formulación de recomendaciones	Resolución del pleno de 28 de octubre de 2008 de la CIAF	01/12/2008	Actualizar los procedimientos de investigación de accidentes a lo establecido en el RD 810/2007	Conveniencia de establecer y desarrollar con mayor detalle los procedimientos a emplear en la investigación de accidentes, así como las relaciones entre los distintos organismos actuales.
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

Número de certificados de seguridad expedidos con arreglo a la Directiva 2001/14/CE en 2008 en favor de empresas ferroviarias que disponían de la licencia	en su Estado miembro	0
	en otro Estado miembro	0

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

		Nuevos	Actualizados o modificados	Renovados
E.2.1. Número de certificados de seguridad de la Parte A válidos expedidos en 2008 en favor de empresas ferroviarias que disponían del registro	en el Estado miembro	1	2	-
	en otro Estado miembro	-	-	-

		Nuevos	Actualizados o modificados	Renovados
E.2.2. Número de certificados de seguridad de la Parte B válidos expedidos en 2008 en favor de empresas ferroviarias que disponían del registro	en el Estado miembro	1	-	-
	en otro Estado miembro	-	-	-

			A	R	P
E.2.3. Número de solicitudes de certificados de seguridad de la Parte A presentadas en 2008 por empresas ferroviarias que disponían del registro	en el Estado miembro, relativas a	certificados nuevos	1	-	3
		certificados actualizados / modificados	2	-	-
		certificados renovados	-	-	-
	en otro Estado miembro, relativas a	certificados nuevos	-	-	-
		certificados actualizados / modificados	-	-	-
		certificados renovados	-	-	-

			A	R	P
E.2.4. Número de solicitudes de certificados de seguridad de la Parte B presentadas en 2008 por empresas ferroviarias que disponían del registro	en el Estado miembro, relativas a	certificados nuevos	1	-	-
		certificados actualizados / modificados	-	-	-
		certificados renovados	-	-	-
	en otro Estado miembro, relativas a	certificados nuevos	-	-	-
		certificados actualizados / modificados	-	-	-
		certificados renovados	-	-	-

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

La única empresa ferroviaria que ha solicitado un certificado de seguridad de la parte B en España ha sido "English Welsh and Scottish Railway International Limited", procedente de **Reino Unido**.

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

	Nuevas	Actualizadas o modificadas	Renovadas
E.3.1. Número de autorizaciones de seguridad válidas expedidas en 2008 en favor de administradores de la infraestructura que disponían del registro en el Estado miembro	-	-	-

		A	R	P
E.3.2. Número de solicitudes de autorizaciones de seguridad presentadas en 2008 por administradores de la infraestructura que disponían del registro en el Estado miembro	autorizaciones nuevas	-	-	-
	autorizaciones actualizadas / modificadas	-	-	-
	autorizaciones renovadas	-	-	-

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 2008 a empresas ferroviarias	una licencia expedida por el Estado miembro	6 meses	-	-
	una licencia expedida por otro Estado miembro	-	-	-

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 2008 a empresas ferroviarias	una licencia expedida por el Estado miembro	5 meses	-	-
	una licencia expedida por otro Estado miembro	-	-	-

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 2008 a administradores de la infraestructura	una licencia expedida por el Estado miembro	-	-	-
	una licencia expedida por otro Estado miembro	-	-	-