



Asistencia técnica para la realización de un estudio jurídico y técnico
para la realización de servicios transfronterizos dentro de la
Eurorregión Aquitania - Euskadi - Navarra

INFORME 3

Condiciones de acceso a las redes de los Gestores de Infraestructuras



AKITANIA-EUSKADI/EUROESKUALDEA
EUROREGION AQUITANIA EUSKADI
EUROREGION AQUITAINE EUSKADI



Nafarroako Gobernua
Gobierno de Navarra



Índice

1	Introducción.....	- 4 -
2	Documentación y licencias necesarias	- 4 -
2.1	Licencia de empresa ferroviaria	- 4 -
2.2	Certificado de seguridad.....	- 5 -
2.3	Seguro de Responsabilidad Civil y daños	- 6 -
2.4	Plan de asistencia a víctimas.....	- 7 -
3	Condiciones generales de acceso a la infraestructura ferroviaria del Administrador	- 9 -
3.1	Transporte de Mercancías	- 9 -
3.2	Tráfico internacional de viajeros.....	- 9 -
3.3	Transportes excepcionales	- 9 -
3.4	Transporte de mercancías peligrosas	- 12 -
4	Requisitos técnicos de entrada en servicio del material rodante	- 13 -
4.1	Autorización de un nuevo tipo de vehículo	- 14 -
4.2	Vehículo sujeto a un cambio sustancial	- 15 -
4.3	Vehículo ya autorizado en otro país.....	- 16 -
4.4	Vehículo conforme a un tipo ya autorizado (continuación de la serie)	- 17 -
4.5	Renovación del tipo	- 18 -

4.6	Identificación de los riesgos.....	- 19 -
4.6.1	Procedimiento a seguir	- 20 -
4.7	Autorización Provisional de Circulación para realizar ensayos en vía.....	- 21 -
4.8	Proceso de la Compatibilidad del vehículo ferroviario con la ruta	- 22 -
5	Requisitos del personal operativo.....	- 23 -
6	Escenario futuro: Cuarto Paquete Ferroviario	- 25 -
6.1	Propuesta 1: Nuevo Rol de la Agencia Ferroviaria Europea (ERA)	- 25 -
6.2	Propuesta 2: Certificado de seguridad único	- 26 -
6.3	Propuesta 3: Ventanilla única.....	- 26 -

1 Introducción

De acuerdo con la Ley del Sector Ferroviario (España) y con el Código de Transportes (Francia), pueden acceder a la red ferroviaria nacional las Empresas Ferroviarias con licencia con licencia y certificado de seguridad en vigor y emitidos por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y la ESPF (Francia) o por la autoridad competente de otro Estado miembro de la Unión Europea, para la realización de servicios ferroviarios de transporte de mercancías, internacional de viajeros o transporte ferroviario de viajeros con finalidad turística y servicios de transporte nacional de viajeros.

Para dicho objetivo, todos los solicitantes deben estar en posesión de:

- Licencia de empresa ferroviaria.
- Certificado de seguridad.
- Seguro de responsabilidad civil y daños.
- Plan de asistencia a víctimas.

2 Documentación y licencias necesarias

2.1 Licencia de empresa ferroviaria

La prestación del servicio de transporte ferroviario, de viajeros y de mercancías, exigirá la obtención previa de la licencia de empresa ferroviaria. Esta licencia será otorgada por el Ministerio de Fomento a través de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (EPSF en Francia) y será única para toda la Red Ferroviaria de Interés General. Sin embargo, las licencias otorgadas por los demás Estados miembros de la Unión Europea producirán todos sus efectos en España.

El solicitante deberá formular una declaración de actividad donde incluirá el tipo, las características y la cantidad de los servicios a prestar. Esta declaración se hará constar en el Registro Especial Ferroviario y se atenderá a los diferentes tipos de actividad que se pueden realizar, clasificándose en:

- Por el objeto del servicio prestado:

- De tracción exclusiva
- De transporte ferroviario de viajeros
- De transporte ferroviario de mercancías
- Por la cantidad de tráfico anual:
 - Nivel 1 (menos de un millón de unidades tren-km al año)
 - Nivel 2 (1-10 millones de unidades tren-km al año)
 - Nivel 3 (más de 10 millones de unidades tren-km al año)

En cualquier caso, el otorgamiento de la licencia estará condicionado por la acreditación por parte del solicitante de los siguientes requisitos:

- Revestir la forma de sociedad anónima, constituyéndose por tiempo indefinido
- Contar con capacidad financiera para hacer frente a sus obligaciones presentes y futuras
- Garantizar la competencia profesional de su personal directivo y técnico y la seguridad en los servicios que pretenda prestar
- Tener cubiertas las responsabilidades civiles que puedan serle exigibles

2.2 Certificado de seguridad

El certificado de seguridad establece las condiciones que la empresa ferroviaria debe cumplir en materia de sistemas de control, circulación y seguridad ferroviaria, de conocimientos y requisitos de su personal relacionado con la seguridad de la circulación ferroviaria y de características técnicas del material rodante ferroviario que utiliza y su mantenimiento.

El certificado se otorgará a través de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (EPSF en Francia) a la empresa ferroviaria respecto del conjunto de los servicios que vaya a prestar y de las líneas ferroviarias sobre las que pretenda realizar su actividad. Las empresas ferroviarias deberán obtener el certificado de seguridad antes de que les sea adjudicada la capacidad de infraestructura ferroviaria que hubieren solicitado.

El certificado de seguridad se compone de los siguientes documentos:

- Certificado que confirme la aprobación del sistema de gestión de seguridad de la empresa ferroviaria. Certificado A
- Certificado que confirme la aprobación de las medidas adoptadas por la empresa ferroviaria para cumplir los requisitos específicos necesarios para realizar el transporte ferroviario sobre la Red (ETH, normas nacionales, habilitaciones del personal, autorización de material rodante, etc.). Certificado B

El certificado A será reconocido en todos los Estados miembros, sin embargo, las empresas ferroviarias deberán de solicitar el certificado B en cada uno de los Estados Miembros por los que vaya a realizar los servicios.

El periodo de vigencia del certificado de seguridad será de 5 años. Podrá renovarse, por periodos sucesivos iguales, siempre que se cumplan las condiciones exigidas para su otorgamiento y previa solicitud de la empresa ferroviaria, al menos 6 meses antes de su fecha de expiración.

2.3 Seguro de Responsabilidad Civil y daños

El solicitante de la licencia deberá de garantizar, en el inicio de las actividades que faculte la licencia y durante el desarrollo de las mismas, la cobertura de responsabilidad civil a través de un seguro que cubra los daños producidos tanto a los viajeros, equipajes, correo o carga transportada, como a las infraestructuras, trenes y a terceros.

Se entiende que una empresa ferroviaria dispone de cobertura suficiente para responder a los daños en viajeros, equipajes, correo o a la carga transportada:

- Si tiene un seguro de responsabilidad civil o un afianzamiento mercantil que cubra un mínimo de 900.000 euros por siniestro
- Si tiene un seguro o un afianzamiento mercantil que cubra la pérdida o daños en el equipaje, como máximo, de 14,50 euros por kg bruto que falte o se dañe y hasta un máximo de 600 euros por viajero

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

Se considerará que una empresa ferroviaria dispone de cobertura suficiente para responder a los daños causados a las infraestructuras, los trenes y a terceros, si:

- Tiene contratado un seguro que cubra los daños producidos a la infraestructura por 6 millones de euros, los daños a trenes por 18 millones de euros y los daños a terceros (bienes) por 1,5 millones de euros (el doble para el transporte de mercancías peligrosas)
- Tiene constituido un aval que cubra la muerte o lesión a terceros en 450.000 euros por siniestro

Las empresas ferroviarias que pretendan prestar servicios en España (o Francia) y cuya licencia haya sido otorgada en otro Estado miembro de la Unión que requiera un nivel de cobertura inferior a los descritos en los puntos anteriores, habrán de acreditar que cumplen con dichos apartados, completando, en su caso, mediante una póliza de seguro o afianzamiento complementario, la cobertura descrita.

Los cargadores y los destinatarios de las mercancías que se ocupen de efectuar la entrega o recogida de las mismas en las Terminales de Transporte, deberán estar autorizados para poder entrar en dicha instalación con los vehículos apropiados, siendo preciso estar incluidos en el seguro de Responsabilidad Civil.

Asimismo, los propietarios de vagones o coches que entreguen éstos a las empresas ferroviarias para su transporte, deberán disponer del correspondiente seguro de Responsabilidad Civil.

2.4 Plan de asistencia a víctimas

Las empresas ferroviarias que presten servicios de transporte de viajeros, están obligadas a contar, en el momento del inicio de sus actividades, con un plan de asistencia a víctimas de accidentes ferroviarios y a sus familiares, que incluirá los puntos siguientes:

- Facilitar la información que disponga sobre las personas a bordo del tren accidentado al órgano competente de la comunidad autónoma donde se produzca el accidente
- Cuando haya fallecidos o heridos graves, disponer de suficientes líneas telefónicas para facilitar información básica, recoger información que reciban de las familias y atender las consultas sobre víctimas. Éstas serán gratuitas y permanecerán abiertas el tiempo necesario. Se dará publicidad adecuada de la existencia de estas líneas atendiendo a la nacionalidad y origen de las víctimas
- Cuando haya fallecidos o heridos graves, en colaboración con el administrador de la infraestructura, facilitar a los familiares de estas víctimas un lugar adecuado para recibir asistencia e información
- Suministrar el transporte de los familiares de los fallecidos y heridos graves hasta el lugar del accidente y su regreso, así como el alojamiento y manutención durante el tiempo necesario y, en su caso, repatriación de las víctimas del accidente a sus países de origen
- Facilitar a los heridos graves y a sus familiares apoyo psicológico para hacer frente y ayudar a superar el accidente
- Proporcionar información sobre la asistencia financiera inmediata que preste a víctimas y familiares así como sobre los derechos económicos de éstos en relación con el accidente
- Depositar, limpiar y devolver los efectos personales que se encontrasen a bordo del tren a sus propietarios o familiares, salvo que éstos estén retenidos a efectos de investigaciones

El órgano encargado de aprobar los planes es la Dirección General de Transporte Terrestre.

3 Condiciones generales de acceso a la infraestructura ferroviaria del Administrador

3.1 Transporte de Mercancías

Debido a la liberalización de este sector, cualquier solicitante dentro del Estado Español, Francés o de otro Estado miembro de la UE, provisto de la correspondiente licencia de empresa ferroviaria o habilitación, puede solicitar al administrador de infraestructuras ferroviarias la adjudicación de capacidad para la realización de servicios de transporte.

3.2 Tráfico internacional de viajeros

Se entiende por servicio internacional de viajeros, el servicio de transporte de viajeros en el que el tren cruce al menos una vez la frontera de España o Francia y cuyo principal objeto sea transportar viajeros entre estaciones situadas en Estados miembros distintos.

El tren podrá formarse o dividirse y las distintas partes que lo constituyan, podrán tener procedencias y destinos diferentes, siempre que todos los coches crucen al menos una frontera.

Se entenderá por tránsito, el paso del tren por el territorio español que se efectúa sin que se recojan o dejen viajeros y/o sin que haya carga o descarga de mercancías en el mismo.

Las empresas ferroviarias que dispongan de licencia de empresa ferroviaria y de certificado de seguridad, tienen libre acceso a la Red gestionada por Adif o SNCF Réseau para la explotación de servicios internacionales de viajeros.

Por otra parte, toda empresa ferroviaria en posesión de licencia y certificado de seguridad, deberá firmar un acuerdo con Adif Alta Velocidad para obtener el suministro de energía eléctrica de tracción y con Adif para poder obtener suministro de combustible.

3.3 Transportes excepcionales

Se consideran transportes excepcionales aquellos que sus dimensiones, peso o distribución y acondicionamiento de la carga, solo pueden admitirse en unas condiciones técnicas y operativas determinadas:

- Cargamentos que no cumplan las prescripciones de los Tomos de Directivas de Cargamento de la UIC.
- Cargamentos que rebasen el menor de los gálibos de cargamento definidos de las líneas a recorrer.
- Unidades de cargamento rígidas transportadas sobre 2 o más vagones provistos de traviesa giratoria o giratoria-deslizante.
- Unidades flexibles cargadas sobre más de dos vagones.
- Vehículos ferroviarios que circulen sobre sus propias ruedas y no estén matriculados en alguna red ferroviaria.
- Los vagones de 8 o más ejes cuando vayan cargados.
- Los vehículos cuya carga sobrepase la carga límite admisible para la línea por la que vaya a circular.
- Los vehículos cargados que sobrepasen la carga admisible para el vehículo.
- Los vehículos cargados sin inscripción de cargas límites.
- Las unidades de más de 25 t si deben de ser transbordadas en el curso de su encaminamiento hasta la estación de destino y/o si están cargadas sobre vagones plataforma rebajados (redes con distinto ancho).
- Los vagones que deban ser transportados en barco y no cumplan con las disposiciones del anexo 14 del Contrato Unificado de Utilización de Vagones.

Las empresas ferroviarias que realicen transportes excepcionales deberán dirigir su solicitud a la Dirección de Seguridad en la Circulación de Adif o SNCF Réseau, aportando un estudio de seguridad, con medidas de control de riesgos y, en su caso, impacto de seguridad, en el que se incluirán los siguientes datos:

- a) Causa de la excepcionalidad.
- b) Naturaleza de la mercancía.
- c) Origen y destino del transporte

- d) Tipo de vehículo.
- e) Período de validez solicitado.

Para los casos de transporte excepcional más comunes mencionado anteriormente, se incluirá además la siguiente información complementaria:

Tipo de Transporte Excepcional	Documentación complementaria
Fallo de cargamento o incumplimiento de normativa	Datos gráficos o croquis
Sobrecargas	Peso en báscula de todos los ejes
Rebase de gálibo	Estudio de puntos críticos
Vehículos no matriculados	Datos técnicos del vehículo
Vagones cargados de 8 o más ejes	Croquis del conjunto de transporte, de sección viga + carga con cotas de puntos críticos y singulares, y estudio de dichos puntos
Mercancías flexibles cargadas sobre 2 o más vagones	Croquis de la disposición de la mercancía sobre los vagones
Mercancías rígidas sobre dos vagones dotados con traviesa giratoria o giratoria/deslizante	Certificación de las traviesas y croquis del conjunto

Tabla 1. Documentación complementaria- Fuente: Declaraciones de red

Con todos los datos aportados, el Grupo de Transportes Excepcionales (coordinado por el personal de la Dirección de Seguridad en la Circulación) llevará a cabo los estudios necesarios para determinar si el transporte es realizable teniendo en cuenta las características de las infraestructuras y condiciones de transporte. Finalmente se emitirá la autorización de transporte excepcional.

3.4 Transporte de mercancías peligrosas

Solo podrán realizar este tipo de transporte las empresas ferroviarias que así lo tengan autorizado expresamente en su Licencia.

Se definen como mercancías peligrosas aquellas materias y objetos cuyo transporte por ferrocarril está prohibido o autorizado exclusivamente bajo las condiciones impuestas por el Reglamento relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (RID).

Las empresas ferroviarias deberán de indicar en sus solicitudes de Adjudicación de Capacidad, además de solicitar las paradas que fueran necesarias para la realización de su intervención, para que sea contemplado adecuadamente en el proceso de programación de la ruta.

Cuando se trate de agregar material que transporte mercancías peligrosas a trenes que no lo tienen contemplado en su plan de transporte, será obligatorio solicitar la autorización del administrador de infraestructuras previamente a su expedición.

Para la admisión del tren a la vía regulada, las empresas ferroviarias tienen que informar de los datos reales de los vagones que transportan las mercancías peligrosas, el número de orden que ocupan en la composición del tren, el tipo de mercancías que se transportan, el número ONU (identificación de la sustancia peligrosa), denominación, cantidad, origen y destino.

Las empresas ferroviarias deberán de garantizar el cumplimiento de todas las preinscripciones y normas que rigen dicho transporte para salvaguardar la seguridad de terceros y de las propias infraestructuras.

4 Requisitos técnicos de entrada en servicio del material rodante

Los principales casos que pueden presentar para realizar una autorización de entrada en servicio de material rodante (autorisation de mise en exploitation commerciale, AMEC) son los siguientes:

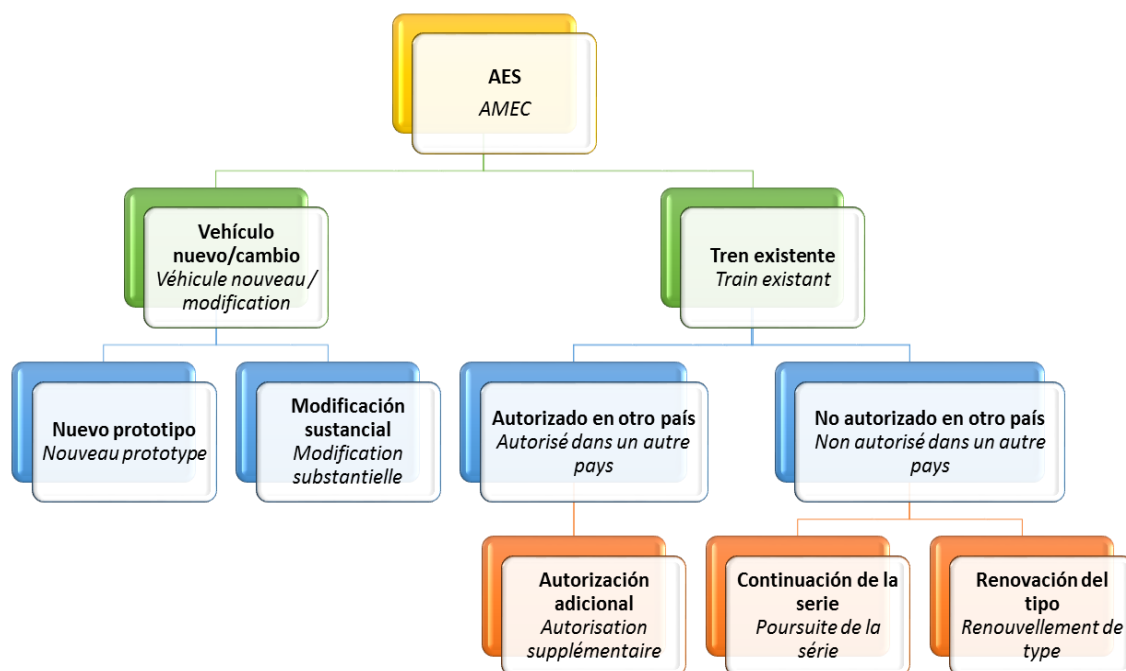


Figura 1. Esquema general de los procesos de certificación- Fuente: AESF-EPSF

Una vez que el solicitante ha decidido que camino debe seguir, la Autoridad Nacional de Seguridad debe comprobar y aceptar que la elección ha sido correcta; en caso contrario volver a reconsiderar, el solicitante, el proceso correcto.

Hay que tener presente que se pueden dar casos con más de un proceso asociado; por ejemplo una autorización adicional que requiera además modificaciones. En este caso habría que recorrer, teóricamente, dos veces el proceso. En la práctica se pueden juntar

los dos procesos tomando las partes comunes a ambos y las propias de cada proceso sin tener que esperar a acabar uno para empezar el siguiente.

4.1 Autorización de un nuevo tipo de vehículo

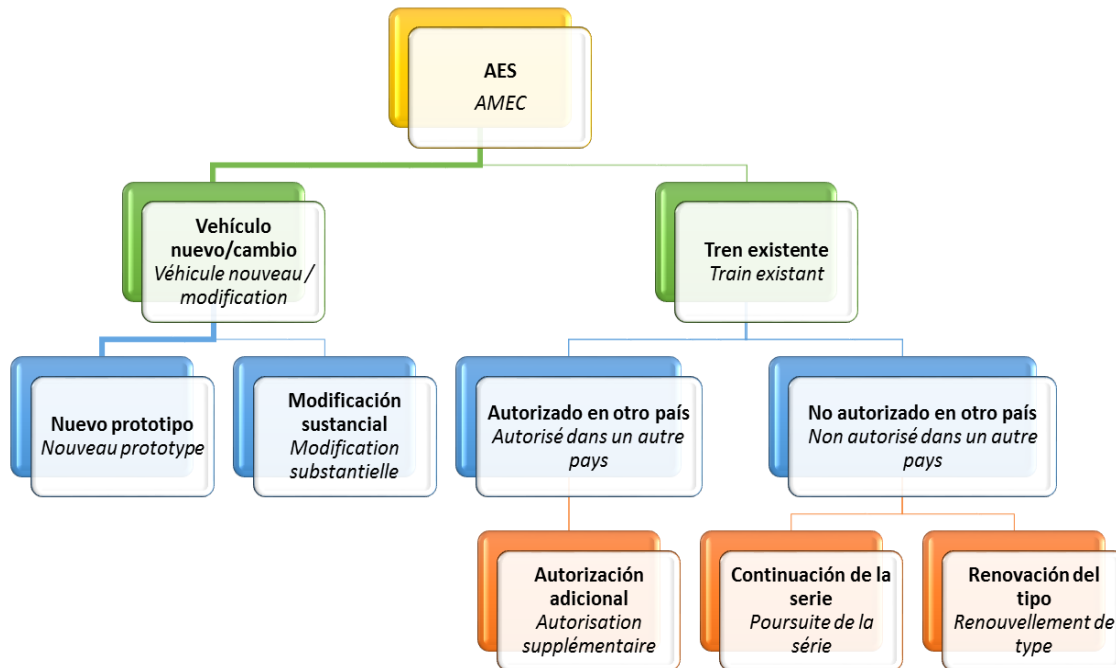


Figura 2. Proceso de autorización de un nuevo vehículo- Fuente: AESF-EPSF

El primero de los caminos a seguir es el de la autorización de un nuevo prototipo, es decir, cuando el vehículo no tiene otro anterior con las mismas características.

El solicitante especificará el área de uso del vehículo y aportará toda la documentación técnica necesaria a la Autoridad Nacional de Seguridad (ESPF en Francia) que demuestre el cumplimiento de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad y que cumple con los objetivos comunes de seguridad que han sido establecidos durante las fases de diseño y fabricación, además de otros aspectos (compatibilidad con los subsistemas, normativas nacionales, puntos abiertos, etc.)

4.2 Vehículo sujeto a un cambio sustancial

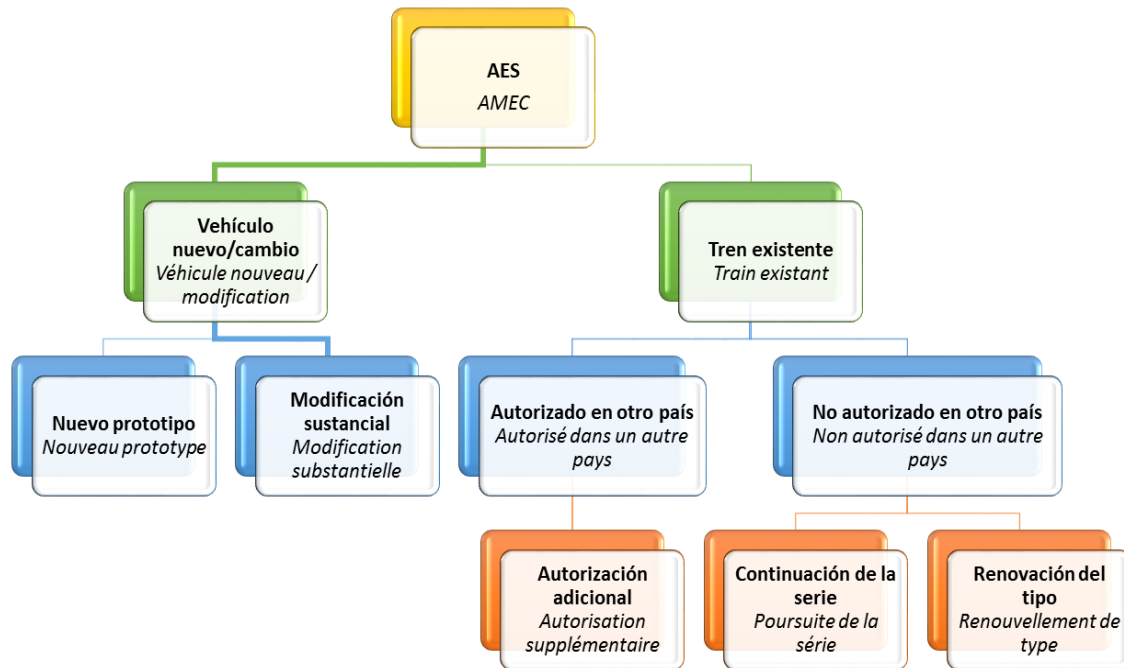


Figura 3. Proceso de autorización de un cambio sustancial- Fuente: AESF-EPSF

Las modificaciones son actuaciones parciales en algún elemento o conjunto del vehículo con vista a la mejora o actualización de las prestaciones o funcionalidades.

Nuevamente, el solicitante deberá presentar toda la documentación técnica necesaria para catalogar y justificar la modificación realizada. El solicitante comprobará que las modificaciones que se realicen no varíen el tipo de vehículo que se está autorizando, es decir, que alteren la funcionalidad o “catalogación” del mismo. En ese caso, sería necesaria una reevaluación de aquellos aspectos afectados por la modificación.

4.3 Vehículo ya autorizado en otro país

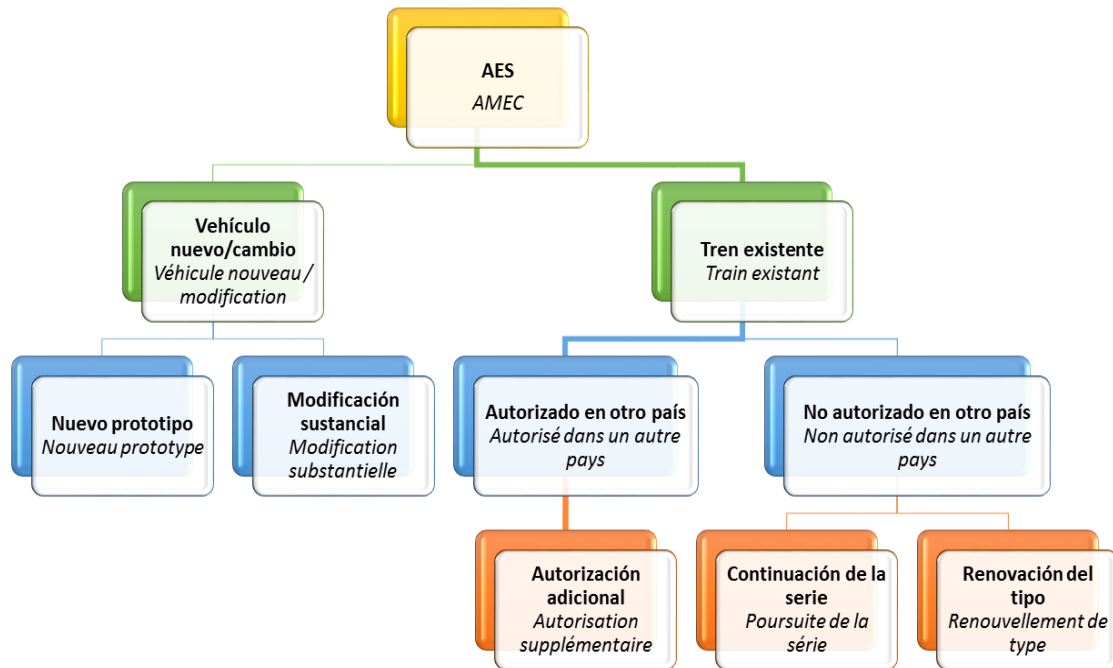


Figura 4. Proceso de autorización de un vehículo que ya ha sido autorizado en otro país- Fuente: AESF-EPSF

Esta autorización se aplica a aquellos vehículos que ya han sido autorizados previamente en otro Estado miembro de la UE y son conformes con las ETI pertinentes en el momento de entrada en servicio.

La inscripción se realizará en el Estado Miembro que dio la primera autorización, añadiendo que queda autorizado para el nuevo Estado, de esta forma, el vehículo recopilará tantas autorizaciones adicionales como países que atraviese.

El solicitante deberá realizar un estudio de posibles desviaciones del vehículo con las normas técnicas y de seguridad, en el caso de que existan tales diferencias, se realizará un análisis que demuestre la ausencia de impacto en la seguridad o la interoperabilidad y, en su defecto, las medidas necesarias para reducir estas diferencias.

4.4 Vehículo conforme a un tipo ya autorizado (continuación de la serie)

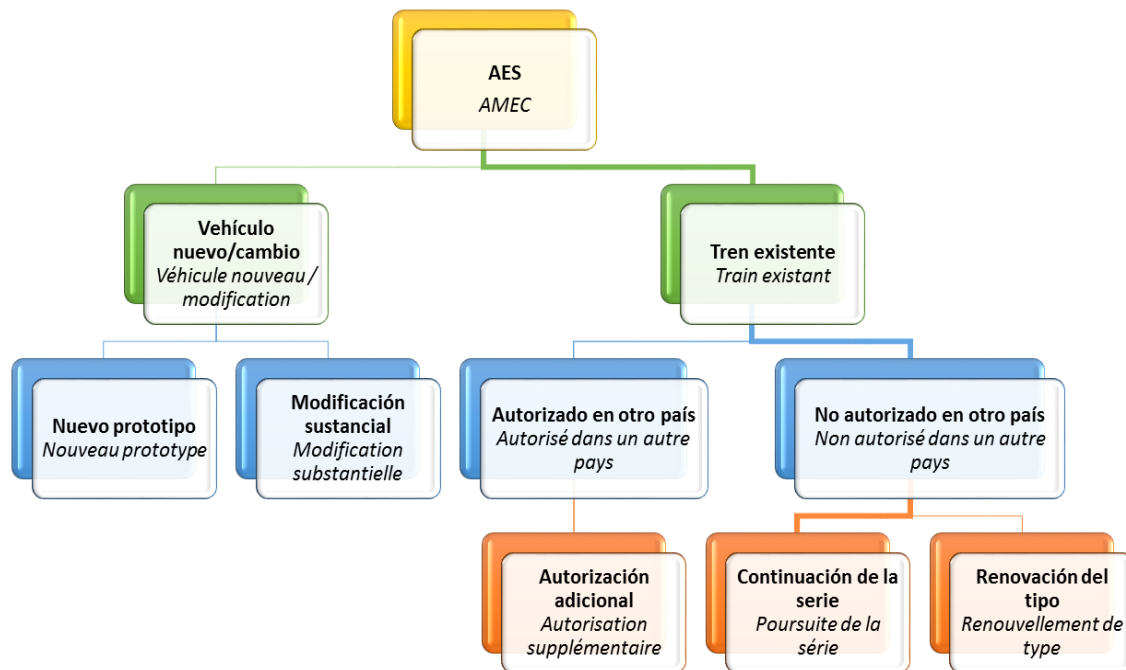


Figura 5. Proceso de autorización de un vehículo conforme a un tipo autorizado- Fuente: AESF-EPSP

En este caso, existe al menos un vehículo con las mismas características y diseño, por lo que no será necesario realizar todo el proceso de autorización.

El solicitante deberá presentar en la Agencia Nacional de Seguridad (ESPF en Francia), una declaración de conformidad del tipo vehículo homologado que contenga todos los documentos que den fe, por un lado, que el vehículo presentado es totalmente compatible con la descripción técnica contenida en la carpeta que permitió la emisión del tipo de autorización, y por otro lado, que las pruebas tales como CE, certificados de conformidad, etc. proporcionadas en el archivo de seguridad siguen siendo válidas.

Además, el solicitante declara bajo su exclusiva responsabilidad, que el vehículo que fue objeto de la declaración:

- Se ajusta al tipo de vehículo permitido (por su número de NIE) e identificado en el registro europeo de tipos autorizados de vehículos (RETAV) por su número (la declaración precisa de los Estados miembros en los que se permite que el vehículo).
- Cumple con la legislación de la UE, las ETI y las normas nacionales aplicables al mismo y se ha sometido a todos los procedimientos de verificación necesarios para el establecimiento de la declaración de tipo.

4.5 Renovación del tipo

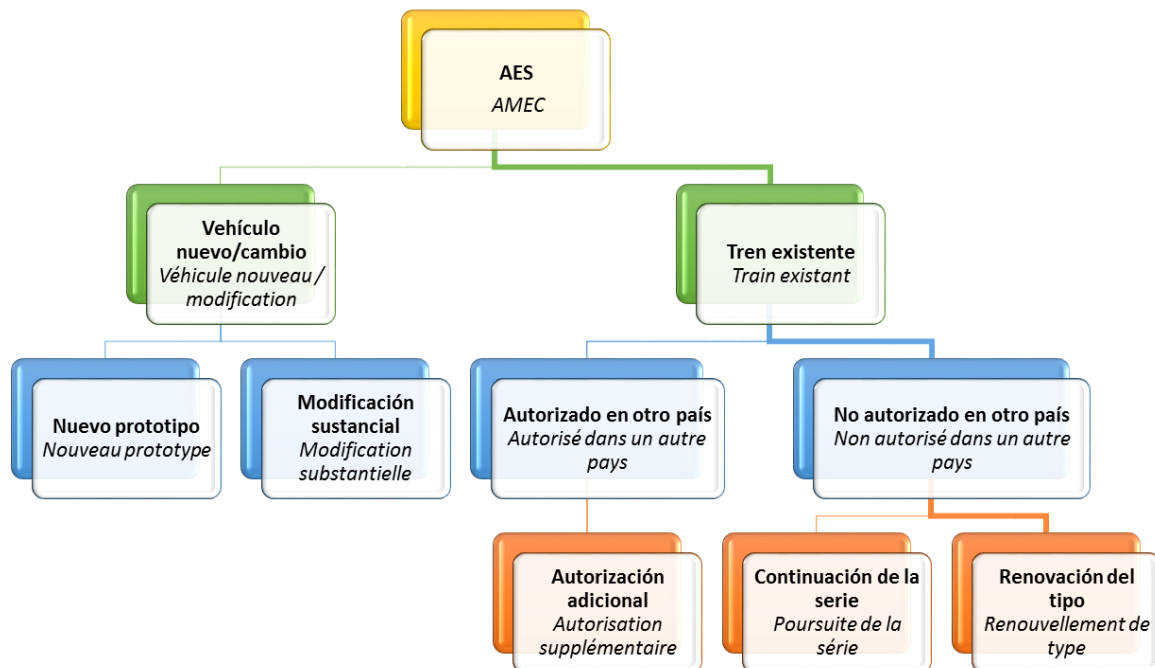


Figura 6. Proceso de autorización de renovación de tipo- Fuente: AESF-EPSF

En el caso de que se modificasen las pertinentes disposiciones de las ETI y de las normas nacionales sobre cuya base se hubiera autorizado un tipo determinado de vehículo, la autoridad responsable de la seguridad ferroviaria decidirá si las autorizaciones del tipo de que se trate ya concedidas siguen siendo válidas o es necesario renovarlas.

Los criterios que deberá verificar la autoridad responsable de la seguridad ferroviaria en caso de que se renueve la autorización para un tipo determinado únicamente afectarán a las normas modificadas.

4.6 Identificación de los riesgos

El solicitante de la autorización de entrada en servicio debe realizar un análisis de riesgos a través del método común de seguridad (MSC) con el objetivo de garantizar un nivel alto de seguridad. Dicho análisis incluirá las medidas que sean necesarias para el control y/o reducción del riesgo de un nuevo material rodante o de un cambio que suponga nuevos riesgos en la infraestructura o la explotación.

El solicitante realizará el análisis de riesgos a través de un método apropiado para ello. El método más utilizado es el método HAZOP (Análisis Funcional de Operatividad) que se basa en una comprobación rigurosa y sistemática realizada sobre componentes y sistemas con el objetivo de estimar la peligrosidad que puede generarse por defectos o mal funcionamiento y qué efectos provocarían para el conjunto del sistema y el entorno. El fundamento de este método es la realización de hipótesis sobre los elementos y sistemas a través de unas palabras guía:

- **NO (Negación del parámetro):** no se cumple el parámetro en cuestión.
- **MAS/MENOS (La cantidad aumenta o disminuye):** suele referirse a cantidades y propiedades (fuerza, presión, temperatura, caudal...).
- **ASÍ COMO/TANTO COMO/PARTE DE (Aumento o disminución de la calidad):** las finalidades del diseño se alcanzan con alguna actividad adicional o solo se alcanzan algunas y otras no.
- **INVERSO/DIFERENTE (Lo opuesto a la finalidad del diseño):** es aplicable a situaciones como invertir flujos de corriente, aire, etc.

- **DE OTRA FORMA (Sustitución completa):** no se alcanza ninguna de las finalidades originales o sucede algo completamente diferente.

Un ejemplo de evaluación HAZOP es el que muestra la imagen siguiente:

PARÁMETRO	PALABRA GUÍA	DESVIACIÓN	CAUSAS	DESCRIPCIÓN	CONSECUENCIAS	ACCIONES CORRECTORAS
Interfaz de señalización	No	No hay comunicación con la interfaz	Fallo en la localización del tren	La aproximación entre trenes no puede ser identificada debido a la incapacidad de identificación de localización	Colisión	Activar el freno de emergencia si es imposible establecer la interfaz del tren
			Fallo en recibir la ruta del tren	Incapaz de recibir el comando de ruta desde el sistema ATS	Parada del tren	Diseño redundante del sistema CRD
			Fallo en la transmisión de la autorización de marcha	Fallo en la transmisión de la autorización de marcha al sistema de abordó	Colisión	Activar el freno de emergencia si es imposible establecer la interfaz del tren

Tabla 2. Ejemplo de método HAZOP- Fuente: ERA

4.6.1 Procedimiento a seguir

Cuando se realiza una modificación o cambio en el vehículo, el solicitante debe de considerar el impacto potencial del cambio para la seguridad del sistema ferroviario. Si el cambio incide sobre la seguridad, el solicitante deberá de evaluar y clasificar la modificación, dándose los siguientes casos:

- El cambio no se considera significativo y el solicitante debe proceder con el cambio aplicando el método común de seguridad para su análisis y no es necesaria una validación independiente.
- El cambio se considera significativo y el solicitante debe introducir el cambio aplicando el método común de seguridad y el análisis de riesgos debe de ser supervisado por una entidad independiente de certificación.

En el caso de un nuevo material, el solicitante debe realizar el análisis de riesgos de todos los componentes que incidan tanto directa como indirectamente en la seguridad (motor, frenos, bogies, alimentación eléctrica...).

En ambos casos, el solicitante deberá de aportar soluciones a los riesgos obtenidos en el análisis, en otras palabras, debe cerrar los riesgos. Sin embargo, del análisis de riesgos del material surgen riesgos que no pueden ser cerrados con el propio diseño, fabricación o pruebas de material. En estos casos, el fabricante exportará el cierre de estos riesgos a unos terceros sujetos jurídicos:

- A la infraestructura (el administrador de la misma).
- Al operador (normalmente empresa ferroviaria) en sus aspectos de conducción y explotación.
- A mantenimiento.

Cada uno de ellos debe responder (carta, acuse de recibo) ante las exportaciones de riesgos alegando si cierran y/o aceptan esos riesgos. Por ejemplo, el fabricante podrá exportar riesgos relativos al funcionamiento o la conducción al maquinista a través del Reglamento de Circulación y su formación, donde se mostrarán como advertencias u obligaciones del maquinista.

Finalmente, el solicitante entrega un dossier técnico a la Agencia de Seguridad Ferroviaria (ESPF en Francia) donde expone todos los riesgos y el cierre de los mismos (o su aceptación si este no es posible). Queda en manos de la Agencia de Seguridad la aceptación de aquellos riesgos tolerables que el solicitante asume. Dichos riesgos pueden ser aceptados por la Agencia de Seguridad de un país pero no precisamente pueden ser aceptados en otro. Se trata de un proceso iterativo y a veces de negociación entre operadores y administradores.

4.7 Autorización Provisional de Circulación para realizar ensayos en vía

Una vez recibida la contestación de la autoridad responsable de la seguridad ferroviaria de la fase de comunicación, el solicitante se dirigirá al administrador de infraestructuras

ferroviarias, que le informará de las normas generales que regirán sus relaciones con éste, de los gastos que, en su caso, se deriven del procedimiento de verificación como consecuencia de la realización de pruebas sobre la infraestructura ferroviaria administrada por aquél, así como las garantías suficientes para hacer frente a las posibles responsabilidades que puedan originarse.

El solicitante entregará una serie de documentación (en principio, se tratará del mismo expediente de autorización presentado a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, ESPF en Francia), actualizado con las verificaciones realizadas hasta ese momento a nivel de análisis de diseño y ensayos estáticos en factoría al Administrador de infraestructuras (que podrá solicitar documentación adicional), el cual procederá a su análisis y resolverá motivadamente, concediendo o rechazado la autorización provisional solicitada, en un plazo máximo de un mes desde la recepción completa de la documentación.

El otorgamiento de la autorización provisional de circulación no requerirá una verificación completa previa ni la Autorización de Entrada en Servicio (AMEC), aunque se deberá aportar la documentación técnica que permita comprobar que el vehículo se encuentra en unas condiciones suficientes para que la ejecución de las pruebas no genere riesgos en la circulación o a la infraestructura.

El solicitante podrá solicitar una prórroga de la autorización para la realización de las pruebas. El administrador de infraestructuras ferroviarias otorgará o, en su caso, denegará de forma motivada, la citada prórroga en un plazo máximo de quince días.

El solicitante deberá comunicar a la autoridad responsable de la seguridad ferroviaria las oportunas autorizaciones provisionales de circulación.

4.8 Proceso de la Compatibilidad del vehículo ferroviario con la ruta

La Directiva 2008/57/CE, transpuesta por el Real Decreto 1434/2010, de 5 de noviembre, sobre la interoperabilidad ferroviaria, establece en sus artículos 22.2.b) y 23.4, que las autoridades de seguridad puedan verificar con vistas a la concesión de la autorización de

entrada en servicio, entre otros, los criterios relativos a la compatibilidad técnica entre el vehículo y la red de que se trate.

La Recomendación 2014/897/UE de la Comisión, sobre cuestiones relacionadas con la entrada en servicio y la utilización de subsistemas de carácter estructural y de los vehículos contemplados en las Directivas 2008/57/CE y 2004/49/CE, establece unas indicaciones para el proceso de establecimiento de compatibilidad del tren con la ruta.

El establecimiento de la compatibilidad del tren con la ruta, según lo establecido en la legislación vigente (Orden FOM/167/2015, artículo 24) es obligatorio para todo el material rodante ferroviario que tenga previsto circular por la Red Ferroviaria de Interés General del Estado, pero es importante señalar que no forma parte del proceso de Autorización de Entrada en Servicio, sino que se trata de un proceso posterior, competencia de la empresa ferroviaria.

Para el establecimiento de compatibilidad técnica entre el tren y la ruta, y una vez se han determinado los itinerarios (la línea o las líneas por las que tiene previsto operar dicha composición), la empresa ferroviaria debe haber comprobado los siguientes requisitos de la ETI de explotación y gestión del tráfico (Decisión 2012/757/UE):

- Composición del tren.
- Frenado del tren.
- Comprobación de que el tren está en estado de marcha.

5 Requisitos del personal operativo

Los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias serán los responsables de la formación y cualificación de sus empleados, y de aquellas otras personas que realicen para ellos un trabajo con posible afectación a la seguridad en la circulación.

El personal afectado se divide en 5 categorías:

- Personal de circulación.
- Personal de infraestructura.
- Personal de operaciones del tren.
- Personal de conducción.
- Personal de mantenimiento de material rodante.

Además de poseer los Títulos Habilitantes actualizados, el personal relacionado con la circulación de los trenes y maniobras, deberá de ser conocedor de la Normativa de Seguridad en la Circulación, así como de los conceptos ferroviarios y tecnológicos básicos.

En el siguiente esquema se muestran los tipos de habilitaciones de cada personal.



Figura 7. Habilitaciones necesarias para el personal ferroviario- Fuente: ERA

En este sentido, y con el fin de establecer una comunicación con los administradores de infraestructuras sobre cuestiones esenciales relacionadas con la seguridad, el personal ferroviario deberá tener una capacidad de comprensión oral y escrita y de comunicación oral y escrita correspondiente al nivel B1 del Marco Común Europeo de Referencia para las Lenguas (MCER) establecido por el Consejo de Europa.

En el caso de los tramos entre las fronteras y las estaciones situadas en su proximidad y designadas para operaciones transfronterizas, los maquinistas pueden ser eximidos por el administrador de infraestructuras de la obligación de cumplir los requisitos previstos en el párrafo anterior, si la empresa ferroviaria puede demostrar que ha establecido mecanismos suficientes para garantizar la comunicación entre los maquinistas interesados y el personal del administrador de infraestructuras, en situaciones tanto rutinarias como degradadas y de emergencia.

6 Escenario futuro: Cuarto Paquete Ferroviario

El denominado cuarto paquete ferroviario (Reglamento (UE) 2016/796, Directiva (UE) 2016/797 y Directiva (UE) 2016/798), supondrá una reforma sin precedentes en al ámbito de los procedimientos de homologación para la interoperabilidad y seguridad ferroviaria, fundamentándose en las propuestas que se exponen a continuación.

6.1 Propuesta 1: Nuevo Rol de la Agencia Ferroviaria Europea (ERA)

La nueva normativa eliminará la necesidad de presentar múltiples solicitudes, tanto para la comercialización de un nuevo vehículo como para la prestación de servicios ferroviarios que involucren a varios países de la UE. La ERA tendrá la responsabilidad exclusiva de expedir todas las autorizaciones de circulación y todos los certificados de seguridad para los vehículos que realicen servicios transfronterizos. Las Autoridades Nacionales de Seguridad (ANS) seguirán colaborando realizando las evaluaciones necesarias.

Únicamente para los vehículos que se dediquen al transporte nacional, el solicitante podrá elegir si es la ERA o la ANS la que realiza la tramitación y la expedición de la autorización.

6.2 Propuesta 2: Certificado de seguridad único

La Directiva de Seguridad 2004/49 establecía que toda empresa ferroviaria que desee prestar un servicio ferroviario, de viajeros o de mercancías, deberá obtener un certificado de seguridad, dividido en dos partes:

- Certificado A: acredita que la empresa ferroviaria ha establecido un sistema propio de gestión de seguridad y que es válido para todos los estados de la Unión Europea.
- Certificado B: acredita que la empresa ferroviaria está en condiciones de cumplir los requisitos específicos de la red de la que se trate (normas de explotación, acreditación de personal, autorización de vehículos, etc.). Se requiere éste certificado por cada Estado Miembro en el que se opere y especifica las líneas por las que se autoriza.

Frente a este sistema, el cuarto paquete ferroviario establece un certificado de seguridad único que será emitido por:

- La Agencia Ferroviaria Europea (ERA) para aquellas Empresas Ferroviarias cuya actividad incluya varios Estados (ERA parte común y ANS normas nacionales).
- Las Autoridades Nacionales del país (ANS) cuando la empresa solo actúe en ese mismo país.

6.3 Propuesta 3: Ventanilla única

En el contexto anterior, se establecerá una ventanilla única de la ERA para las gestiones necesarias a lo largo de todo el proceso de certificación.