

# I. Disposicións xerais

## MINISTERIO DE FOMENTO

**13177** *REAL DECRETO 810/2007, do 22 de xuño, polo que se aproba o Regulamento sobre seguranza na circulación da rede ferroviaria de interese xeral. («BOE» 162, do 7-7-2007.)*

A necesidade de impulsar o ferrocarril de competencia estatal como un modo de transporte rápido, moderno, seguro, capaz de competir cos restantes modos de transporte e a obriga imposta pola normativa comunitaria de abrir os mercados ferroviarios nacionais ao transporte internacional de mercadorías realizado polas empresas ferroviarias establecidas en calquera Estado membro da Unión Europea tivo como reflexo a reforma integral do sector ferroviario de competencia estatal por medio da Lei 39/2003, do 17 de novembro, do sector ferroviario, e das normas regulamentarias que a desenvolven.

A Lei do sector ferroviario, entre outros aspectos, asignoulle ao Administrador de Infraestruturas Ferroviarias, como entidade pública empresarial, a explotación, o mantemento e o control dos sistemas de xestión, seguranza e circulación da rede ferroviaria de interese xeral, así como dispuxo que os servizos de transporte ferroviario sobre a devandita rede fosen prestados, baixo un réxime de libre competencia, por empresas ferroviarias logo de obtención da oportuna licenza de empresa ferroviaria e do denominado certificado de seguranza.

Sen prexuízo da demais normativa de desenvolvemento da Lei do sector ferroviario, o Regulamento do sector ferroviario, aprobado polo Real decreto 2387/2004, do 30 de decembro, desenvolve a citada lei en materias tales como o réxime aplicable ao proxecto e construción de infraestruturas ferroviarias, a administración da rede ferroviaria de interese xeral, os servizos adicionais, complementarios e auxiliares, o réxime de prestación dos servizos de transporte ferroviario, os servizos de inspección, o Rexistro Especial Ferroviario e o Comité de Regulación Ferroviaria. En particular, dentro do título III dedicado á prestación dos servizos de transporte ferroviario, o referido regulamento desenvolve o réxime de seguranza no transporte ferroviario, regulando as condicións para o outorgamento e conservación do certificado de seguranza e o réxime de investigación de accidentes.

A Directiva 2004/49/CE, do 29 de abril de 2004, sobre a seguranza dos ferrocarrís comunitarios, e pola que se modifican a Directiva 95/18/CE do Consello, sobre concesión de licenzas ás empresas ferroviarias, e a Directiva 2001/14/CE relativa á adxudicación de capacidade da infraestruturas ferroviaria, aplicación de canons pola súa utilización e certificación de seguranza, comunmente chamada Directiva de seguranza, co fin de continuar os esforzos a favor do establecemento dun mercado único dos servizos ferroviarios, ten por obxecto establecer un marco normativo común da seguranza do tráfico ferroviario.

Para tal efecto, esta directiva definiu uns principios comúns de xestión, regulación e supervisión da seguranza ferroviaria, obrigando a cada Estado membro ao establecemento dunha autoridade responsable en materia de seguranza na circulación ferroviaria e dun organismo de investigación de accidentes e incidentes ferroviarios. Ademais, dispón a necesaria obtención, para o exercicio da súa actividade, dunha autorización de seguranza, polos administradores da infraestruturas ferroviaria, e do correspondente certificado de seguranza, polas empresas ferroviarias, clarificando as responsabilidades de cada parte.

A directiva citada debe ser incorporada ao dereito interno español, o que exige a modificación da vixente lexislación ferroviaria, afectada substancialmente pola devandita directiva.

Polo exposto, sendo prioridade do Goberno o fomento e a mellora da seguranza no ferrocarril de competencia estatal e debendo traspoñer a directiva de seguranza, é necesaria a aprobación dun real decreto que adecue a lexislación ferroviaria vixente en materia de seguranza do tráfico ferroviario e de investigación de accidentes ferroviarios, en particular o Regulamento do sector ferroviario, ás exixencias comunitarias, defina responsabilidades nestas materias e imponha, tanto ao Administrador de Infraestruturas Ferroviarias como ás empresas ferroviarias, condicións e requisitos para o exercicio da súa actividade coas debidas garantías de seguranza.

Ademais, a Lei 28/2006, do 18 de xullo, de axencias estatais para a mellora dos servizos públicos, autoriza, na súa disposición adicional terceira, o Goberno para a creación da Axencia Estatal de Seguranza no Transporte Terrestre, a cal desempeñará actividades de detección, análise e avaliación dos riscos de seguranza nos transportes terrestres de competencia estatal, así como funcións de inspección e supervisión da seguranza do sistema ferroviario, tanto en relación coas infraestruturas como coa operación ferroviaria, nos ámbitos de competencia estatal; estando previsto que a devandita axencia asuma no futuro unha gran parte das competencias que se prevén no artigo 4 do regulamento que aproba este real decreto e que traspón o artigo 16 da citada Directiva 2004/49/CE que establece as funcións da Autoridade Responsable da Seguranza.

Non obstante, en canto non entre en funcionamento a Axencia Estatal de Seguranza no Transporte Terrestre, unha parte das competencias en materia de seguranza ferroviaria será exercida, con carácter transitorio, pola Dirección Xeral de Ferrocarrís, polo que, dada a especial transcendencia que teñen os labores que se lle asignan a esta dirección xeral, é de importancia capital que esta dispoña, canto antes, dos medios suficientes que permitan asegurar a plena operatividade que exige a garantía da seguranza nesta modalidade de transporte.

O Regulamento sobre seguranza na circulación na rede ferroviaria de interese xeral conta cun título preliminar de disposicións xerais que establecen o seu obxecto e

unha serie de definicións e de catro títulos de desenvolvemento e cinco anexos.

O título I establece o réxime de seguranza aplicable á circulación sobre a rede ferroviaria de interese xeral. O título II, sobre a autorización de seguranza e o certificado de seguranza, determina os requisitos e condicións para o outorgamento, mantemento, suspensión e revogación destes documentos. O título III regula a investigación dos accidentes e incidentes ferroviarios determinando as competencias nesta materia da Dirección Xeral de Ferrocarrís, do Administrador de Infraestruturas Ferroviarias e das empresas ferroviarias e establecendo un órgano específico, a Comisión de investigación de accidentes ferroviarios, adscrito á Secretaría Xeral de Infraestruturas, encargado da investigación dos accidentes ferroviarios graves ou daqueles que pola súa especial circunstancia decida investigar. O título IV recolle o réxime sancionador.

Finalmente, o anexo I establece os indicadores de seguranza, o anexo II describe o contido que deben recoller os sistemas de xestión da seguranza, os anexos III e IV establecen, respectivamente, a documentación específica de rede que se debe presentar para a autorización de seguranza e o certificado de seguranza e, por último, o anexo V recolle o contido esencial do informe de investigación de accidentes e incidentes.

Na súa virtude, por proposta da ministra de Fomento, coa aprobación previa do ministro de Administracións Públicas, de acordo co Consello de Estado e logo de deliberación de Consello de Ministros na súa reunión do día 22 de xuño de 2007,

#### DISPÓÑO :

Artigo único. *Aprobación do Regulamento sobre seguranza na circulación na rede ferroviaria de interese xeral.*

Apróbase o Regulamento sobre seguranza na circulación da rede ferroviaria de interese xeral, cuxo texto se insire a continuación.

Disposición adicional primeira. *Primeiro informe en materia de seguranza.*

Para os efectos do artigo 4.4 do regulamento aprobado por este real decreto, o ano de referencia para a elaboración do primeiro informe anual en materia de seguranza será 2008.

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

O Ministerio de Fomento aprobará, por proposta do Administrador de Infraestruturas Ferroviarias e logo de informe das empresas ferroviarias, o catálogo oficial de sinais de circulación ferroviaria de aplicación na rede ferroviaria de interese xeral administrada polo Administrador de Infraestruturas Ferroviarias. Este catálogo especificará necesariamente a forma, a cor, o deseño, a situación, a visibilidade e o significado dos sinais, así como as súas dimensións.

O Administrador de Infraestruturas Ferroviarias, cando os cambios tecnolóxicos ou as circunstancias de explotación da rede ferroviaria de interese xeral o aconsellen, proporá para a súa aprobación polo Ministerio de Fomento modificacións no sistema de sinalización da devandita rede, tales como a adición de novos sinais ou a substitución dalgún dos xa existentes.

Disposición adicional terceira. *Réxime específico de seguranza na circulación ferroviaria nas infraestruturas dos portos de interese xeral.*

1. A responsabilidade da seguranza na circulación ferroviaria sobre as infraestruturas ferroviarias existentes nos portos de interese xeral correspóndelles ás autoridades portuarias que as administran e ás entidades que presten servizos ferroviarios sobre elas.

2. As autoridades portuarias que teñan infraestructura ferroviaria nas súas zonas de servizo disporán dun sistema de xestión da seguranza que garanta o control dos riscos creados pola actividade ferroviaria dentro da zona de servizo portuario e do pertinente plan de autoprotección nas súas instalacións.

3. O sistema de xestión da seguranza referido no punto anterior deberase poñer en coñecemento da Dirección Xeral de Ferrocarrís, dentro dos dous meses seguintes á data de celebración do convenio de conexión entre o Administrador de Infraestruturas Ferroviarias e a correspondente autoridade portuaria, a que se refire o artigo 49 do Regulamento do sector ferroviario.

4. Nos supostos de perturbacións do tráfico ferroviario previstos no artigo 34 da Lei 39/2003, do 17 de novembro, do sector ferroviario, as empresas ferroviarias que operen dentro do ámbito do porto estarán obrigadas a poñer á disposición da autoridade portuaria os recursos que esta reclame e a prestarlle a colaboración que lles sexa requirida. Pola utilización dos devanditos recursos, satisfaráselles ás empresas ferroviarias que non fosen as causantes da perturbación no tráfico ferroviario a correspondente contraprestación, que se calculará conforme o establecido na correspondente orde do Ministerio de Fomento, salvo que exista acordo previo entre as partes afectadas.

5. Sen prexuízo das obrigas que lle corresponden á autoridade portuaria, a Dirección Xeral de Ferrocarrís poderá comprobar que os subsistemas ferroviarios dentro do ámbito portuario se explotan e manteñen de conformidade cos requisitos esenciais pertinentes. Así mesmo, esta dirección xeral poderá supervisar a correcta aplicación polos axentes responsables no ámbito portuario do marco normativo en materia de seguranza na circulación ferroviaria.

6. É de aplicación ás infraestruturas ferroviarias existentes nos portos de interese xeral e que forman parte da rede ferroviaria de interese xeral o disposto nos títulos III e IV do regulamento que aproba este real decreto. Para a correcta aplicación destes ás ditas infraestruturas entenderase que as referencias ao Administrador de Infraestruturas Ferroviarias se fan ás autoridades portuarias correspondentes.

7. No suposto de accidentes ferroviarios producidos dentro das zonas de servizo portuarias, a Comisión de investigación de accidentes ferroviarios, en cada caso, en función da gravidade do accidente e das posibles causas que o produciron, poderá decidir a participación dentro do equipo investigador, ademais dos membros que se establecen no artigo 23 do regulamento que aproba este real decreto en relación co punto anterior, do responsable de seguranza do Administrador de Infraestruturas Ferroviarias.

Así mesmo, as empresas ferroviarias deberán levar a cabo tamén unha investigación interna de todos os accidentes e incidentes ferroviarios en que se vise implicado o seu material rodante ou persoal.

Disposición adicional cuarta. *Exclusións.*

1. Os títulos I, II e IV do regulamento que aproba este real decreto non serán de aplicación á rede ferroviaria de largo métrico de titularidade estatal explotada por Ferrocarrís de Vía Estreita (FEVE), de conformidade co establecido na disposición transitoria quinta da Lei 39/2003, do 17 de novembro, do sector ferroviario.

2. En cumprimento do exixido no artigo 2 da Directiva 2004/49/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 29

de abril de 2004, sobre a seguraza dos ferrocarrís comunitarios, o regulamento que aproba este real decreto só se aplicará á rede ferroviaria de interese xeral administrada polo Administrador de Infraestruturas Ferroviarias, así como aos servizos e actividades que se presten sobre ela. En consecuencia, ao abeiro do título competencial establecido no artigo 149.1.21.<sup>a</sup> da Constitución sobre tráfico e circulación de vehículos de motor, exclúense do ámbito de aplicación da devandita directiva comunitaria:

- a) os metros, tranvías e outros sistemas de ferrocarril lixeiro,
- b) as redes cuxa explotación se realice funcionalmente separada da rede ferroviaria de interese xeral administrada polo Administrador de Infraestruturas Ferroviarias ou do resto dos sistemas ferroviarios españois e que só estean destinadas á explotación de servizos de transporte de pasaxeiros urbanos, suburbanos, locais ou autonómicos, así como as empresas ferroviarias que só operan neste tipo de redes,
- c) a infraestrutura ferroviaria de propiedade privada para uso exclusivo do dono da infraestrutura para as súas propias operacións de carga.

Disposición adicional quinta. *Grupo de apoio á Dirección Xeral de Ferrocarrís en materia de seguraza na circulación ferroviaria.*

No prazo de trinta días desde a aprobación deste real decreto constituirase, no seo da Dirección Xeral de Ferrocarrís, ao abeiro da disposición transitoria terceira do Real decreto 2387/2004, do 30 de novembro, polo que se aproba o Regulamento do sector ferroviario, un grupo de apoio a esta dirección en materia de seguraza na circulación ferroviaria. Este grupo estará composto, polo menos, por cinco técnicos especializados cunha experiencia mínima de cinco anos en seguraza na circulación ferroviaria, que actuará con suxeición exclusiva ás ordes e instrucións que, para o efecto, imparta o director xeral de Ferrocarrís. Neste prazo a Secretaría Xeral de Infraestruturas disporá, mediante a oportuna resolución, o necesario para o cumprimento do anteriormente establecido.

Disposición adicional sexta. *Aplicación da lexislación laboral.*

O disposto neste real decreto sobre o sistema de xestión da seguraza ferroviaria e a investigación de accidentes e incidentes ferroviarios enténdese sen prexuízo do establecido na lexislación laboral e, en particular, na Lei 31/1995, do 8 de novembro, de prevención de riscos laborais, e na súa normativa de desenvolvemento.

Disposición adicional sétima. *Modificación do Regulamento do sector ferroviario aprobado polo Real decreto 2387/2004, do 30 de decembro.*

1. Engádese un terceiro parágrafo ao número 1 do artigo 16 do Regulamento do sector ferroviario, que terá a seguinte redacción:

«A autorización de posta en servizo outorgarase no prazo máximo dun mes unha vez que se lle facilitase toda a información solicitada.»

2. O número 2 do artigo 27 queda redactado da forma seguinte:

«2. No solo contiguo ao ocupado polas liñas ou infraestruturas ferroviarias e clasificado como urbano consolidado polo correspondente planeamento urbanístico, as distancias para a protección da infraestrutura ferroviaria serán de cinco metros para a zona de dominio público e de oito metros para a de protección, contados, en todos os casos, desde as arestas exteriores da explanación.

Estas distancias poderán ser reducidas polo Ministerio de Fomento sempre que se acredite a necesidade da redución e non se ocasionen prexuízo á infraestrutura ferroviaria e á seguraza e regularidade da circulación, sen que, en ningún caso, a correspondente á zona de dominio público poida ser inferior a dous metros.

A solicitude de redución deberá ser acompañada, polo menos, dunha memoria explicativa e de planos de planta e alzado que describan de forma precisa o seu obxecto. Esta solicitude remitiráselle ao Administrador de Infraestruturas Ferroviarias para que informe no prazo de dous meses. Así mesmo, remitiráselle ao concello para que informe sobre se a solicitude é adecuada para o interese xeral e para os intereses que representa. Transcorrido este prazo sen que as entidades informen ao respecto entenderase que non se opoñen a ela.»

3. O número 2 do artigo 35 queda redactado do seguinte modo:

«2. A solicitude irá acompañada dun estudo de determinación da liña límite da edificación que comprenderá, polo menos, unha memoria explicativa e planos en planta e alzado, que describirán de forma precisa o seu obxecto. A Dirección Xeral de Ferrocarrís remitiralle o correspondente estudo de determinación ao Administrador de Infraestruturas Ferroviarias, co obxecto de que, no prazo de dous meses, informe sobre se a determinación proposta non ocasiona prexuízo á infraestrutura ferroviaria e á seguraza e regularidade da circulación. Así mesmo, este estudo remitiráselles á comunidade autónoma e ao concello correspondente, para que, en igual prazo, informen de se este é adecuado para o interese xeral e para os intereses que representan. Transcorrido o prazo sen que estas entidades emitan informe ao respecto, entenderase que non se opoñen a ela.»

4. Os números 2 e 3 do artigo 63 quedan redactados do seguinte modo:

«2. Enténdese que unha empresa ferroviaria dispón de cobertura abonda para responder dos danos aos viaxeiros e equipaxes, ou á carga transportada, respectivamente:

a) Se ten contratado un seguro de responsabilidade civil, ou constituído un afianzamento mercantil, que cubra en todo momento unha responsabilidade mínima por sinistro de 9.000.000 de euros, 6.000.000 de euros ou 3.000.000 de euros, segundo que a súa licenza corresponda, respectivamente, ao nivel de actividade 3, 2 ou 1, tal e como se define no número 3 do artigo 61; e así mesmo, se ten contratado un seguro, ou constituído un afianzamento mercantil que cubra a perda ou danos na equipaxe, como máximo, de 14,50 euros por quilogramo bruto que falte ou se dane e ata un máximo de 600 euros por viaxeiro.

b) Se se compromete a recoller, nos contratos de transporte de mercadorías que celebre, unha cláusula en que se pacte libremente entre as partes a contraprestación que se deba satisfacer.

3. Considerarase que unha empresa ferroviaria dispón de cobertura abonda para responder dos danos ás infraestruturas ferroviarias, aos trens e a terceiros se ten contratado un seguro ou constituído un aval que cubra, en todo momento e por sinistro, as seguintes cantidades:

a) Por danos á infraestrutura: 6 millóns de euros.

Por danos aos trens: 18 millóns de euros.

Por danos a terceiros (bens): 1,5 millóns de euros.

b) Por morte ou lesión de terceiros que non sexan viaxeiros doutras empresas ferroviarias: 900.000 euros.

c) En caso de transporte ferroviario de mercadorías perigosas, as coberturas garantidas por danos a terceiros (bens e persoas) deberán ser o dobre que as previstas nos números 3.a) e 3.b).

As contías previstas neste artigo poderán ser modificadas, para adaptalas ás novas situacións que se produzan, mediante orde do ministro de Fomento.»

5. Suprímese a letra f) do artigo 82.

6. O artigo 88 queda redactado do seguinte modo:

«1. A empresa ferroviaria que ofrezca servizos de transporte ferroviario de viaxeiros está obrigada a efectuar o transporte contratado coa duración prevista.

2. Salvo por causa de forza maior, a empresa ferroviaria é responsable fronte ao viaxeiro, nos termos establecidos no artigo seguinte, nos casos de:

- a) Cancelación da viaxe.
- b) Interrupción da viaxe.
- c) Atrazo.
- d) Perda, subtracción ou deterioración da equipaxe que se lle entregase para a súa custodia.

Para os efectos do artigo seguinte, entenderase por cancelación da viaxe a imposibilidade de iniciar esta nas condicións recollidas no título de transporte. Así mesmo, entenderase por interrupción da viaxe a súa paralización mentres esta se estea a producir.

3. O disposto no punto anterior enténdese sen prexuízo do dereito da empresa ferroviaria a repetir contra o Administrador de Infraestruturas Ferroviarias en caso de que considere que este é o responsable da cancelación ou da interrupción da viaxe.

4. As empresas ferroviarias porán en coñecemento dos seus clientes a existencia de pólizas de seguro ou os afianzamentos que contratasen para garantir os danos que sufrisen os viaxeiros.»

7. Modifícanse os seguintes números do artigo 133 como figura a continuación:

a) Engádeselle ao número 1 un novo parágrafo co seguinte contido:

«f) Subsección de persoal responsable técnico do mantemento de material ferroviario.»

b) O número 2.i queda redactado como segue:

«i. Nome do titular e número do DNI, NIE ou, no seu defecto, número do pasaporte e nacionalidade.»

c) O número 3.i queda redactado como segue:

«i. Nome do titular e número do DNI, NIE ou, no seu defecto, número do pasaporte e nacionalidade.»

d) O número 4.i queda redactado como segue:

«i. Nome do titular e número do DNI, NIE ou, no seu defecto, número do pasaporte e nacionalidade.»

e) O número 5.i queda redactado como segue:

«i. Nome do titular e número do DNI, NIE ou, no seu defecto, número do pasaporte e nacionalidade.»

f) O número 5.vii queda redactado como segue:

«vii. Relación e tipo de habilitacións que dispón ou dispuxo.»

g) O número 6.i queda redactado como segue:

«i. Nome do titular e número do DNI, NIE ou, no seu defecto, número do pasaporte e nacionalidade.»

8. Introdúcese un novo número no artigo 133, do seguinte teor:

«7. Na subsección de persoal responsable técnico do mantemento de material ferroviario figurará, polo menos, a seguinte información:

- i. Nome do titular e número do DNI, NIE ou, no seu defecto, número do pasaporte e nacionalidade.
- ii. Data de nacemento.
- iii. Domicilio para os efectos de notificacións.
- iv. Nacionalidade.
- v. O nome e CIF do centro en que presta os seus servizos.
- vi. Tipo de habilitación e data de expedición.
- vii. Prazo de vixencia.»

9. O artigo 134.2.x queda do seguinte modo:

«x. Autorización de posta en servizo e autorización para circular. A autorización de posta en servizo será outorgada pola Dirección Xeral de Ferrocarrís e a autorización de circulación polo Administrador de Infraestruturas Ferroviarias.»

10. No modelo oficial do libro de reclamacións que figura no anexo do regulamento inclúese a seguinte lenda de carácter informativo:

«Os datos persoais facilitados por medio desta reclamación serán incorporados a un ficheiro de titularidade de....., con domicilio en....., cuxa finalidade é a de tramitar as reclamacións interpostas polos usuarios dos servizos de transporte ferroviario, de acordo co establecido na vixente normativa reguladora do sector ferroviario. O destinatario da información recollida será o titular do ficheiro. Vostede poderá en calquera momento exercer os dereitos de acceso, rectificación, cancelación e oposición que legalmente lle corresponden, dirixíndose por escrito á dirección antes indicada.»

Disposición transitoria primeira. *Réxime aplicable ao Administrador de Infraestruturas Ferroviarias.*

Desde a entrada en vigor deste real decreto, entenderase que o Administrador de Infraestruturas Ferroviarias conta, para o exercicio das funcións que lle son propias, coa autorización de seguranza a que se refire o artigo 9 do Regulamento sobre seguranza na circulación da rede ferroviaria de interese xeral.

Non obstante o anterior, no prazo máximo de dous anos a partir da data de entrada en vigor deste real decreto, o Administrador de Infraestruturas Ferroviarias deberá realizar as accións oportunas para se adecuar ao establecido neste regulamento e solicitar formalmente a pertinente autorización de seguranza conforme o disposto nel, presentando a documentación que nel se establece.

Disposición transitoria segunda. *Reasignación de funcións.*

En canto unha orde do ministro de Fomento non o modifique, corresponderalle ao Administrador de Infraestruturas Ferroviarias o outorgamento dos certificados de seguranza ás empresas ferroviarias, nos termos que recolle a disposición transitoria segunda do Real decreto 2387/2004, do 30 de decembro, polo que se aproba o Regulamento do sector ferroviario.

Disposición transitoria terceira. *Acreditación do persoal de control en ruta de RENFE-Operadora e FEVE.*

A Dirección Xeral de Ferrocarrís expedirálle a aqueles axentes da entidade pública empresarial RENFE-Operadora que teñan encomendadas funcións de control en ruta nos transportes ferroviarios de viaxeiros un documento acreditativo da súa condición de axente da autoridade, ao abeiro do establecido na disposición transitoria terceira da Lei 39/2003, do 17 de novembro, sobre réxime dos servizos de transporte ferroviario de viaxeiros explotados por RENFE-Operadora na rede ferroviaria de interese xeral, en relación co artigo 299.4 do Regulamento da Lei de ordenación dos transportes terrestres, aprobado polo Real decreto 1211/1990, do 28 de setembro. Os citados axentes estarán obrigados a se identificar a través da aludida acreditación ante calquera usuario que o solicite.

Esta acreditación expedírelle, así mesmo, o director xeral de Ferrocarrís aos axentes que realicen idénticas funcións nos transportes ferroviarios de viaxeiros prestados pola entidade pública empresarial Ferrocarrís de Vía Estreita (FEVE).

Disposición transitoria cuarta. *Regulamento xeral de circulación.*

Mediante orde do ministro de Fomento aprobarase, no prazo dun ano a partir da entrada en vigor deste real decreto e logo de informe do Administrador de Infraestruturas Ferroviarias e das empresas ferroviarias, o Regulamento xeral de circulación.

Disposición transitoria quinta. *Cobertura de responsabilidade civil das empresas ferroviarias.*

Sen prexuízo da modificación do artigo 63 do Regulamento do sector ferroviario realizada polo número 4 da disposición adicional sexta deste real decreto, a existencia das novas contías establecidas ás empresas que posúan xa licenza de empresa ferroviaria, ou que a soliciten antes da entrada en vigor deste real decreto, non será preceptiva ata o 1 de xaneiro de 2009 e serán de aplicación ata daquela aos devanditos supostos as contías anteriores á referida modificación.

Disposición derogatoria única. *Derrogación normativa.*

Quedan derogados os capítulos V e VI do título III, relativos ao Réxime de seguranza no transporte ferroviario e á investigación de accidentes ferroviarios, do título III do Regulamento do sector ferroviario, aprobado polo Real decreto 2387/2004, do 30 de decembro, así como calquera outra disposición de igual ou inferior rango que se opoña ao disposto nel.

Disposición derradeira primeira. *Título competencial.*

Este real decreto dítase ao abeiro do disposto nas regras 21.<sup>a</sup>, 24.<sup>a</sup> e 29.<sup>a</sup> do artigo 149.1 da Constitución.

Disposición derradeira segunda. *Incorporación da normativa comunitaria.*

Mediante a aprobación deste real decreto incorpórase ao dereito español a Directiva 2004/49/CE do Parlamento Europeo e do Consello do 29 de abril de 2004, sobre a seguranza dos ferrocarrís comunitarios, e pola que se modifican a Directiva 95/18/CE do Consello, sobre concesión de licenzas ás empresas ferroviarias, e a Directiva 2001/14/CE relativa á adxudicación da capacidade de infraestrutura ferroviaria, aplicación de canons pola súa utilización e certificación de seguranza.

Disposición derradeira terceira. *Facultades de desenvolvemento.*

O ministro de Fomento ditará, no ámbito das súas competencias, as disposicións oportunas para o desenvolvemento e aplicación do disposto neste real decreto.

Disposición derradeira cuarta. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor aos dous meses da súa publicación no Boletín Oficial del Estado.

Dado en Madrid o 22 de xuño de 2007.

JUAN CARLOS R.

A ministra de Fomento,  
MAGDALENA ÁLVAREZ ARZA

## REGULAMENTO SOBRE SEGURANZA NA CIRCULACIÓN DA REDE FERROVIARIA DE INTERESE XERAL

### TÍTULO PRELIMINAR

#### Disposicións xerais

Artigo 1. *Obxecto.*

Este regulamento ten por obxecto o desenvolvemento da Lei 39/2003, do 17 de novembro, do sector ferroviario, en todo o referente á seguranza na circulación sobre a rede ferroviaria de interese xeral administrada pola entidade pública empresarial Administrador de Infraestruturas Ferroviarias; e, así mesmo, no referente á investigación dos accidentes e incidentes ferroviarios producidos no conxunto da rede ferroviaria de interese xeral.

Artigo 2. *Definicións.*

Para os efectos deste regulamento e de acordo co disposto na normativa comunitaria sobre seguranza nos ferrocarrís comunitarios aplicaranse as seguintes definicións:

a) Accidente: un suceso repentino, non desexado nin intencionado, ou unha cadea de sucesos dese tipo, de consecuencias prexudiciais. Os accidentes divídense nas seguintes categorías: colisións, descarrilamentos, accidentes en pasos a nivel, danos causados a persoas por material rodante en movemento, incendios e outros.

b) Accidente grave: calquera colisión ou descarrilamento de trens co resultado de polo menos unha vítima mortal ou de cinco ou máis feridos graves ou grandes danos ao material rodante, á infraestrutura ou ao medio, e calquera outro accidente similar, cun efecto evidente na normativa de seguranza ferroviaria ou na xestión de seguranza. Por grandes danos entenderanse danos cuxo custo poida avaliar inmediatamente o organismo de investigación en polo menos un total de dous millóns de euros.

c) Autoridade responsable da seguranza: o organismo nacional encargado das funcións relativas á seguranza na circulación ferroviaria ou calquera organismo binacional ao cal os Estados membros encomendasen estas funcións para garantir un réxime unificado de seguranza en relación coa infraestrutura transfronteiriza especializada.

d) Causas: as accións, omisións, sucesos, condicións, ou a súa combinación, que provocasen un accidente ou incidente.

e) Compoñentes do sistema ferroviario: todo compoñente elemental, grupo de compoñentes, subconxunto ou conxunto completo de materiais incorporados ou destinados a ser incorporados nun subsistema ferroviario. O concepto de compoñente engloba non só obxectos materiais, senón tamén inmateriais, como os programas informáticos. No caso dos compoñentes de interoperabilidade, serán aqueles de que dependa directa ou indirectamente a interoperabilidade do sistema ferroviario de alta velocidade ou convencional, segundo se definen na normativa vixente.

f) Incidente: calquera suceso, distinto dun accidente ou dun accidente grave, asociado á utilización e funcionamento dos trens ou do material rodante e que afecte a seguranza da circulación.

g) Investigación: un proceso que inclúe a recollida e análise de información relativa aos accidentes e incidentes ferroviarios, a adopción de conclusións, incluída a determinación das súas causas e, chegado o caso, a elaboración de recomendacións en materia de seguranza na circulación ferroviaria, co obxecto de previlos no futuro.

h) Investigador responsable: a persoa encargada da organización, a dirección e o control da investigación dun accidente ou incidente.

i) Métodos de seguranza: os métodos que se deben elaborar para explicar como se avalían os niveis de seguranza, a consecución dos obxectivos de seguranza, así como o cumprimento de calquera outro requisito de seguranza. Distínguese entre os métodos de seguranza nacionais (MS) e os métodos comúns de seguranza (MCS) que estableza a Unión Europea, comúns a todos os Estados membros.

j) Normas nacionais de seguranza: conxunto de normas que conteñen os requisitos de seguranza ferroviaria aplicables a máis dunha empresa ferroviaria, con independencia do organismo que as emite.

k) Obxectivos de seguranza: os niveis de seguranza que deben, polo menos, alcanzar tanto as diversas partes do sistema ferroviario (sistema ferroviario convencional, sistema ferroviario de alta velocidade, túneles ferroviarios de gran lonxitude ou liñas ferroviarias utilizadas exclusivamente para o transporte de mercadorías) como o sistema ferroviario no seu conxunto, expresados en criterios de aceptación de risco. Distínguese entre os obxectivos de seguranza nacionais (OS) e os obxectivos comúns de seguranza (OCS) que estableza a Unión Europea, comúns a todos os Estados membros.

l) Organismos notificados: os organismos encargados de avaliar a conformidade ou a adecuación ao uso dos compoñentes de interoperabilidade ou de tramitar o procedemento de verificación CE dos subsistemas, segundo se define na normativa vixente.

m) Sistema de xestión da seguranza: o conxunto de medidas establecidas no seo da súa organización por un administrador da infraestrutura ou por unha empresa ferroviaria para garantir a xestión das súas operacións en condicións de seguranza.

n) Sistema ferroviario: o conxunto formado pola infraestrutura ferroviaria, tal e como se define no artigo 3 do Regulamento do sector ferroviario e o material rodante que circula sobre ela.

ñ) Subsistemas do sistema ferroviario: o resultado da división do sistema ferroviario segundo a súa natureza estrutural e funcional. Estes subsistemas son, pola súa natureza estrutural: infraestruturas, enerxía, controlando e sinalización, explotación e xestión do tráfico, material rodante; pola súa natureza funcional: mantemento e aplicacións telemáticas ao servizo dos pasaxeiros e do transporte de mercadorías.

## TÍTULO I

### Réxime de seguranza para a circulación sobre a rede ferroviaria de interese xeral

#### Artigo 3. *A seguranza na circulación ferroviaria.*

1. Para os efectos deste regulamento e desde a perspectiva global do sistema ferroviario de competencia estatal, a seguranza na circulación ferroviaria comprende os seguintes aspectos:

a) O establecemento dos obxectivos e métodos de seguranza no ámbito nacional.

b) Os requisitos que deben cumprir os sistemas de xestión da seguranza para a certificación de seguranza das empresas ferroviarias e a autorización de seguranza do Administrador de Infraestruturas Ferroviarias.

c) As condicións para a autorización da posta en servizo do material rodante ferroviario, tanto do novo como do que fose modificado substancialmente, así como as do seu correcto mantemento.

d) O réxime de funcionamento das instalacións de seguranza da rede ferroviaria de interese xeral, incluídos os sistemas de sinalización e xestión do tráfico.

e) As condicións que deben cumprir o Administrador de Infraestruturas Ferroviarias e as empresas ferroviarias en relación cos seus réximes de funcionamento interno en materia de seguranza.

f) Os requisitos do persoal que desempeñe funcións relacionadas coa seguranza na circulación ferroviaria, incluídos os criterios para a súa habilitación.

g) O réxime da investigación de accidentes e incidentes.

h) Calquera outro relacionado coas infraestruturas ferroviarias, material rodante e persoal ferroviario non comprendido nos puntos anteriores e que puidese incidir ou afectar a seguranza da circulación ferroviaria.

2. O Ministerio de Fomento e, se é o caso, as entidades adscritas a este, velarán, no ámbito das súas respectivas competencias e atendendo á lexislación vixente e ao progreso técnico e científico, polo mantemento xeral da seguranza na circulación sobre a rede ferroviaria de interese xeral, así como polo estrito cumprimento e aplicación das normas de seguranza por parte do Administrador de Infraestruturas Ferroviarias, das empresas ferroviarias e de calquera outro axente do sistema ferroviario.

Será prioridade nestas actuacións a mellora continua das condicións de seguranza do sistema ferroviario tendo como principal obxectivo a prevención dos accidentes ferroviarios. Así mesmo, adoptaranse as medidas oportunas para a mellora da seguranza na circulación sobre a rede ferroviaria de interese xeral.

3. A responsabilidade da seguranza na circulación sobre a rede ferroviaria de interese xeral correspóndelles ao Administrador de Infraestruturas Ferroviarias e ás empresas ferroviarias que nela operan.

O Administrador de Infraestruturas Ferroviarias e as empresas ferroviarias aplicarán as regras e normas nacionais de seguranza dispoñendo duns sistemas de xestión da seguranza axeitados ao disposto neste regulamento que deberán incluír as medidas necesarias para o control dos riscos da circulación ferroviaria. Así mesmo, responsabilizaranse da seguranza da parte do sistema ferroviario que os afecta, incluída a subministración de material e a contratación de servizos, respecto aos usuarios, clientes, traballadores interesados e terceiros.

Así mesmo, o Administrador de Infraestruturas Ferroviarias e as empresas ferroviarias serán responsables do nivel de formación e de cualificación dos seus empregados e daqueles outras persoas que realicen para eles un traballo con posible afectación á seguranza na circulación.

4. Sen prexuízo do punto anterior, todo fabricante de material rodante ferroviario, centro de mantemento homologado, titular de vehículos ferroviarios, prestador de servizos relacionados co ferrocarril ou entidade de aprovisionamento será responsable de que as subministracións de material rodante, instalacións, accesorios, equipamento e material que facilite, así como os servizos que preste, sexan conformes cos requisitos e as condicións de utilización previstas, de modo que as empresas ferroviarias ou o Administrador de Infraestruturas Ferroviarias poidan utilizalos de xeito seguro.

**Artigo 4. Competencias da Dirección Xeral de Ferrocarrís en materia de seguranza na circulación ferroviaria.**

1. Son competencias da Dirección Xeral de Ferrocarrís, no ámbito da seguranza ferroviaria, as seguintes:

a) O outorgamento das autorizacións de posta en servizo dos diferentes subsistemas que integran o sistema ferroviario.

b) A comprobación de que os subsistemas que integran o sistema ferroviario se explotan e manteñen de conformidade cos requisitos esenciais pertinentes.

c) A supervisión do cumprimento dos requisitos esenciais por parte dos compoñentes de interoperabilidade de conformidade coa normativa vixente.

d) A aprobación dos métodos de seguranza (MS) e os obxectivos de seguranza (OS).

e) O outorgamento, renovación, modificación e revogación dos certificados de seguranza e da autorización de seguranzas das empresas ferroviarias e do Administrador de Infraestruturas Ferroviarias, respectivamente.

f) A comprobación de que a información relacionada coa seguranza do tráfico ferroviario recollida no Rexistro Especial Ferroviario e nos inventarios ferroviarios, a que fan referencia os reais decretos de interoperabilidade do sistema ferroviario de alta velocidade e da rede convencional, se mantén convenientemente actualizada polos órganos responsables da súa elaboración.

g) A homologación dos centros de mantemento de material rodante ferroviario.

h) O outorgamento, renovación, suspensión e revogación dos títulos de condución do persoal ferroviario.

i) A homologación dos centros de formación do persoal ferroviario.

j) A homologación dos centros de recoñecemento médico do persoal ferroviario.

k) A elaboración dos proxectos normativos en materia de seguranza na circulación ferroviaria.

Nesta elaboración, a Dirección Xeral de Ferrocarrís solicitará cantas consultas se consideren convenientes, para garantir a idoneidade e a legalidade do texto proxectado. Segundo os casos, podera consultar co Consello Nacional de Transportes Terrestres, co Administrador de Infraestruturas Ferroviarias, coas empresas ferroviarias e outros candidatos, cos fabricantes de material rodante ferroviario e cos centros de mantemento homologados, así como con outras entidades ou organizacións que participen no sector ferroviario de competencia estatal.

l) A supervisión da correcta aplicación polos axentes responsables do marco normativo en materia de seguranza na circulación ferroviaria.

m) A inspección, no ámbito das súas competencias, do Administrador de Infraestruturas Ferroviarias, das empresas ferroviarias e da prestación dos servizos de transporte e actividades que estes realizan.

n) Calquera outra que lle encomende a normativa vixente na materia.

2. O exercicio das competencias relacionadas neste artigo non se poderá delegar no Administrador de Infraestruturas Ferroviarias nin atribuír a ningunha empresa ferro-

viaria. Non obstante, a Dirección Xeral de Ferrocarrís, no exercicio das súas funcións, poderalles solicitar ao Administrador de Infraestruturas Ferroviarias, ás empresas ferroviarias ou a outras entidades cualificadas, a asistencia técnica e operativa necesaria para a súa realización.

3. Coa finalidade de facilitar a avaliación da consecución dos obxectivos comúns de seguranza (OCS) regulados na normativa comunitaria e asegurar o seguimento da evolución xeral da seguranza na circulación ferroviaria, a Dirección Xeral de Ferrocarrís publicará un informe anual relativo ao ano anterior sobre as actividades relacionadas coa seguranza na circulación ferroviaria e remitirallo á Axencia Ferroviaria Europea antes do 30 de setembro de cada ano. O informe fará referencia, se é o caso, á seguinte información:

a) Á evolución da seguranza na circulación ferroviaria, incluído un inventario dos indicadores de seguranza (IS) recollidos no anexo I.

b) Ás modificacións relevantes na normativa sobre seguranza na circulación ferroviaria.

c) Ao desenvolvemento e aplicación do réxime da certificación de seguranza e da autorización de seguranza.

d) Aos resultados da inspección e control ao Administrador de Infraestruturas Ferroviarias e ás empresas ferroviarias, en materia de seguranza.

**Artigo 5. A Comisión Asesora de Seguranza na Circulación Ferroviaria.**

1. Como órgano de asesoramento e consulta en materia de seguranza na circulación ferroviaria, créase, no seo da Dirección Xeral de Ferrocarrís, a Comisión Asesora de Seguranza na Circulación Ferroviaria.

2. As funcións da Comisión Asesora de Seguranza na Circulación Ferroviaria serán as seguintes:

a) Coñecer as propostas da Comisión Xeral de Seguranza na Circulación ADIF-Renfe-Operadora ou órganos similares que se constitúan entre o Administrador de Infraestruturas Ferroviarias e as diferentes empresas ferroviarias, incluídos os plans estratéxicos de seguranza e os plans anuais de seguranza de ADIF e das empresas ferroviarias, con formulación, se é o caso, de recomendacións ao respecto.

b) Realizar recomendacións en relación ás consultas que lle fagan as comisións e órganos referidos na letra anterior.

c) Coñecer os sistemas de xestión de seguranza na circulación de ADIF e das empresas ferroviarias.

d) Coñecer os contidos xerais que se deberán considerar nos protocolos de xestión conxunta da seguranza na circulación que obrigatoriamente se deberán establecer entre o Administrador de Infraestruturas Ferroviarias e cada empresa ferroviaria.

e) Recibir información acerca da evolución da seguranza ferroviaria na circulación sobre a rede ferroviaria de interese xeral.

f) Recibir periódica información da evolución dos accidentes e incidentes, das medidas adoptadas en cada caso, das medidas preventivas e da súa eficacia.

g) Recibir, se é o caso, as suxestións que se lle formulen para a modificación do Regulamento xeral de circulación a que se refire o artigo 7. Facer propostas sobre a definición dos criterios para a elaboración dos proxectos sobre os métodos de seguranza (MS) e dos obxectivos de seguranza (OS).

h) Facer propostas sobre os proxectos de métodos de seguranza (MS) e de obxectivos de seguranza (OS).

3. Esta comisión estará composta polo presidente, o Pleno e a Secretaría. O presidente será designado polo director xeral de Ferrocarrís entre o persoal adscrito a esa dirección xeral.

O Pleno estará composto por persoal correspondente aos diversos ámbitos de competencia dos órganos e entidades públicas responsables da seguraza ferroviaria, polos responsables da seguraza na circulación das empresas ferroviarias e por representantes dos sindicatos máis representativos do sector. Tamén poderán formar parte do Pleno persoas con recoñecida experiencia no sector.

O secretario será designado e removido libremente polo Pleno.

4. Mediante orde do ministro de Fomento determinarase a composición desta comisión e desenvolveranse os aspectos precisos para garantir en todo momento o necesario equilibrio na representación dos diversos sectores integrantes da devandita comisión.

En todo caso, aplicarase a esta comisión o réxime previsto para os órganos colexiados no capítulo II do título II da Lei 30/1992, do 26 de novembro, de réxime xurídico das administracións públicas e do procedemento administrativo común.

#### Artigo 6. *Réxime de circulación sobre a rede ferroviaria de interese xeral.*

1. Á circulación sobre a rede ferroviaria de interese xeral aplicaráselle as normas que en materia de seguraza aprobo o Ministerio de Fomento e, en especial, o Regulamento xeral de circulación, que determinará as condicións particulares de seguraza das liñas e tramos da rede.

2. O incumprimento das condicións exixibles para a circulación será causa de paralización do tren polo Administrador de Infraestruturas Ferroviarias na estación ou vía de apartado que esta entidade determine.

3. Cando resulte necesario resolver con urxencia as incidencias que se produzan en relación coa seguraza do tráfico ferroviario o Administrador de Infraestruturas Ferroviarias poderá tomar, con carácter provisional, as decisións pertinentes non reguladas, e comunicarallas, no prazo máximo de vinte e catro horas desde a súa adopción, á Dirección Xeral de Ferrocarrís.

#### Artigo 7. *Regulamento xeral de circulación.*

1. O Regulamento xeral de circulación, aprobado por orde do ministro de Fomento logo do informe do Administrador de Infraestruturas Ferroviarias, establece as normas de circulación sobre a rede ferroviaria de interese xeral e as condicións necesarias para a circulación dos trens, incorporando, en todo caso, o seguinte contido:

a) Os principios que rexen a organización da circulación, o vocabulario técnico básico que se debe empregar para as comunicacións, os documentos de uso obrigatorio e os seus procedementos de distribución, os medios necesarios para a boa organización da circulación, as regras para as comunicacións entre o persoal de circulación e o de condución e os coñecementos básicos exixibles a ambos.

b) O significado dos sinais e o réxime de funcionamento das instalacións de seguraza da circulación, de índole mecánica, luminosa ou electrónica, tanto respecto da infraestrutura ferroviaria como do material rodante.

c) As regras que se deben cumprir para a circulación dos trens pola rede ferroviaria de interese xeral e para a súa entrada, saída e paso polas estacións, as medidas que se deben adoptar nos pasos a nivel e cando se produzan incidencias sobre as infraestruturas que poidan afectar a condicións de circulación.

d) Os tipos de bloqueo da vía e encravamento das estacións e o seu funcionamento.

e) As normas que se deben seguir para a composición dos trens, a distribución da súa carga e o freado daqueles.

f) A forma en que se deben realizar as manobras.

2. O Regulamento xeral de circulación establecerá a forma en que o Administrador de Infraestruturas Ferroviarias debe ditar as ordes, circulares e consignas necesarias para determinar, con precisión, as condicións de operación da infraestrutura ferroviaria. As ordes e circulares terán por obxecto evitar incidencias e accidentes e, se é o caso, actuar ante as devanditas circunstancias.

As ordes e circulares que dite o Administrador de Infraestruturas Ferroviarias publicaranse de modo tal que se garanta o coñecemento do seu contido polas empresas ferroviarias, que adoptarán as medidas necesarias para asegurar o seu coñecemento polo persoal destinado a cumprilas.

3. Todo aquel persoal que realice funcións relacionadas coa seguraza na circulación ferroviaria sobre a rede ferroviaria de interese xeral está obrigado a coñecer, na parte que o afecte, o Regulamento xeral de circulación e demais normativa de seguraza ferroviaria, para poder aplicar isto no exercicio das súas funcións; para tal efecto, no devandito regulamento e na citada normativa especificaranse aquelas partes do seu contido cuxo coñecemento é obrigatorio para este persoal, en función da súa respectiva cualificación e grupo de actividade profesional.

4. Co fin de lograr a axeitada interlocución do persoal que intervéñen na circulación ferroviaria, e a prol de garantir a máxima seguraza desta sobre a rede ferroviaria de interese xeral, as ordes, circulares, comunicacións e consignas de circulación que se produzan no ámbito desta rede efectuaranse en castelán.

#### Artigo 8. *Medidas especiais en caso de perturbacións do tráfico ferroviario.*

1. O Administrador de Infraestruturas Ferroviarias disporá dun plan de continxencias de conformidade co disposto no artigo 34 da Lei 39/2003, do 17 de novembro, do sector ferroviario, que lle presentará ao Ministerio de Fomento para a súa aprobación.

2. Nos supostos previstos no artigo 34 da Lei do sector ferroviario as empresas ferroviarias estarán obrigadas a poñer á disposición do Administrador de Infraestruturas Ferroviarias os recursos que este reclame e a prestarlle a colaboración que lles sexa requirida. Pola utilización dos devanditos recursos, satisfaráselles ás empresas ferroviarias que non fosen as causantes da perturbación no tráfico ferroviario a correspondente contraprestación, que se calculará conforme o establecido na correspondente orde do ministro de Fomento, salvo que exista acordo previo entre as partes afectadas.

3. Nas perturbacións que se produzan como consecuencia de atropelos de persoas con resultado de morte, e sen prexuízo do oportuno aviso á autoridade xudicial, dispórase o necesario para que o tren afectado poida continuar o servizo coa maior brevidade posible.

## TÍTULO II

### Autorización de seguraza e certificado de seguraza

#### CAPÍTULO I

##### Autorización de seguraza

#### Artigo 9. *Sistema de xestión da seguraza do Administrador de Infraestruturas Ferroviarias.*

1. O Administrador de Infraestruturas Ferroviarias establecerá un sistema de xestión da seguraza que garanta, no ámbito das súas competencias, que o sistema



ferroviario cumpre, polo menos, cos obxectivos de seguranza (OS), é conforme coas normas de seguranza e se axusta aos requisitos de seguranza fixados nas especificacións técnicas de interoperabilidade (ETI) e especificacións técnicas de homologación (ETH), así como que se aplican os elementos pertinentes dos métodos de seguranza (MS).

2. Este sistema de xestión da seguranza cumprirá os requisitos e conterá os elementos recollidos no anexo II, logo de adaptación ao carácter, á magnitude e a outras condicións da actividade realizada. Así mesmo, garantirá o control dos riscos creados pola actividade do Administrador de Infraestruturas Ferroviarias e, se é o caso, terá en conta os riscos derivados doutras actividades que poidan incidir na circulación ferroviaria.

3. O sistema de xestión da seguranza do Administrador de Infraestruturas Ferroviarias terá en conta os efectos das actividades das empresas ferroviarias sobre a rede ferroviaria de interese xeral e adoptará disposicións para permitirilles a todas as empresas ferroviarias operar de conformidade coas especificacións técnicas de aplicación e normas de seguranza, así como coas condicións fixadas nos seus respectivos certificados de seguranza.

O devandito sistema incluírá, así mesmo, a coordinación dos procedementos de emerxencia incluídos no plan de continxencias do Administrador de Infraestruturas Ferroviarias, a que se refire o artigo 8, con todas as empresas ferroviarias que presten servizos de transporte ferroviario na rede ferroviaria de interese xeral.

4. O Administrador de Infraestruturas Ferroviarias deberalle presentar á Dirección Xeral de Ferrocarrís, antes do 30 de xuño de cada ano, un informe anual de seguranza relativo ao ano natural anterior. Este informe constará dos elementos seguintes:

a) A información sobre o grao de cumprimento dos obxectivos de seguranza e os resultados dos plans de seguranza.

b) A definición de indicadores de seguranza fixados no anexo I deste regulamento, na medida en que sexan pertinentes.

c) Os resultados das auditorías internas e inspeccións de seguranza.

d) As observacións respecto ás deficiencias e ao funcionamento defectuoso observado na prestación dos diferentes servizos ou na xestión da infraestrutura ferroviaria que sexan relevantes para o correcto funcionamento do sistema ferroviario.

#### Artigo 10. *Autorización de seguranza do Administrador de Infraestruturas Ferroviarias.*

1. Para o exercicio das funcións de administración da rede ferroviaria de interese xeral, o Administrador de Infraestruturas Ferroviarias deberá dispoñer da autorización de seguranza emitida pola Dirección Xeral de Ferrocarrís.

A autorización de seguranza acredita que o Administrador de Infraestruturas Ferroviarias estableceu un sistema propio de xestión da seguranza e está en condicións de cumprir os requisitos específicos necesarios para a administración da infraestrutura ferroviaria en condicións de seguranza, incluídos, se é o caso, o mantemento e explotación dos sistemas de control do tráfico e de sinalización.

O administrador da infraestrutura estará obrigado a cumprir, en todo momento, as condicións establecidas na súa autorización de seguranza. O incumprimento destas condicións determinará, se é o caso, a revogación desta, sen prexuízo do réxime sancionador establecido na normativa vixente.

2. A autorización de seguranza conterá:

a) Unha autorización que confirme a aprobación do sistema de xestión da seguranza do Administrador de

Infraestruturas Ferroviarias segundo o disposto neste artigo e no anexo II deste regulamento.

b) Unha autorización que confirme a aprobación das disposicións adoptadas polo Administrador de Infraestruturas Ferroviarias para cumprir os requisitos específicos necesarios para a administración da infraestrutura ferroviaria en condicións de seguranza, incluídos, se é o caso, a explotación, o mantemento e explotación dos sistemas de control do tráfico e de sinalización. Para o outorgamento da autorización, o Administrador de Infraestruturas Ferroviarias deberá presentar a documentación indicada no anexo III.

3. A Dirección Xeral de Ferrocarrís comunicarlle á Axencia Ferroviaria Europea as autorizacións de seguranza que expedise, renovase, modifícase ou revogase no prazo dun mes desde a súa expedición, renovación, modificación ou revogación. Esta información indicará o nome e o enderezo do administrador da infraestrutura titular da autorización de seguranza, a data de expedición, o alcance e a súa validez e, en caso de revogación, as razóns da súa resolución.

#### Artigo 11. *Solicitud de autorización de seguranza.*

Á solicitude de autorización de seguranza xuntaráse a documentación que, de conformidade co disposto nos anexos II e III deste regulamento, xustifique que o Administrador de Infraestruturas Ferroviarias dispón dun sistema de xestión da seguranza e cumpre os requisitos específicos necesarios para a administración da rede nas axeitadas condicións de seguranza.

Así mesmo, a Dirección Xeral de Ferrocarrís poderá solicitar do Administrador de Infraestruturas Ferroviarias os documentos ou a información que resulten precisos para completar a documentación achegada na súa solicitude.

#### Artigo 12. *Resolución sobre a solicitude de outorgamento da autorización de seguranza.*

1. A Dirección Xeral de Ferrocarrís ditará resolución sobre a solicitude de outorgamento da autorización de seguranza e notificará esta, nun prazo máximo de catro meses contados desde a presentación da solicitude, ou da documentación complementaria requirida, no rexistro do órgano competente para resolver. Transcorrido o devandito prazo sen que recaese resolución expresa, entenderase denegada a autorización de seguranza.

2. A resolución que outorgue ou denegue a autorización de seguranza terá plenos efectos desde que se notifique.

#### Artigo 13. *Vixencia da autorización de seguranza.*

1. O período de vixencia da autorización de seguranza será de cinco anos. Poderase renovar, por períodos sucesivos iguais, sempre que se cumpran as condicións exixidas para o seu outorgamento, logo de solicitude do Administrador de Infraestruturas Ferroviarias, formulada, polo menos, seis meses antes da súa data de expiración.

2. A autorización de seguranza deberase actualizar, en todo ou en parte, sempre que se produzan modificacións substanciais da infraestrutura ferroviaria, dos seus sistemas de sinalización ou de subministración de enerxía, ou nos principios e normas básicas que rexen a súa explotación e mantemento. O Administrador de Infraestruturas Ferroviarias notificaralle, sen demora, á Dirección Xeral de Ferrocarrís calquera modificación que se produza sobre os referidos aspectos co obxecto de iniciar o expediente de actualización da súa autorización de seguranza.

3. A Dirección Xeral de Ferrocarrís poderá exixir que a autorización de seguranza se revise se se producen

modificacións substanciais no marco regulamentario da seguranza.

4. A Dirección Xeral de Ferrocarrís levará a cabo, no ámbito das súas competencias, os controis necesarios para comprobar o cumprimento polo Administrador de Infraestruturas Ferroviarias das normas de seguranza en relación coas súas actividades, material rodante e persoal ferroviario.

5. Cando a Dirección Xeral de Ferrocarrís constate o incumprimento por parte do Administrador de Infraestruturas Ferroviarias dalgunha das condicións ou requisitos que recolle a súa autorización de seguranza, comunicarllo a esta entidade para que, no prazo de catro meses desde a data de notificación, se proceda á súa emenda.

#### Artigo 14. *Revogación da autorización de seguranza.*

1. Se a Dirección Xeral de Ferrocarrís considerase que o Administrador de Infraestruturas Ferroviarias deixou de reunir algunha das condicións exixidas para o outorgamento da súa autorización de seguranza, comunicarllo a esta entidade para que, no prazo máximo de catro meses desde a data de notificación, se proceda á súa emenda.

2. En caso de non se realizar a referida emenda, incoarase o correspondente expediente de revogación daquela, que será resolto de conformidade coa Lei 30/1992, do 26 de novembro.

A resolución revogatoria da Dirección Xeral de Ferrocarrís terá carácter provisional e poderá ser revisada por instancia do Administrador de Infraestruturas Ferroviarias polo ministro de Fomento, que deberá resolver nun prazo máximo de seis meses. A resolución da Dirección Xeral de Ferrocarrís será definitiva se no prazo de dez días desde a súa notificación o Administrador de Infraestruturas Ferroviarias non solicitase a súa revisión.

## CAPÍTULO II

### Certificado de seguranza

#### Artigo 15. *Sistema de xestión da seguranza das empresas ferroviarias.*

1. Toda empresa ferroviaria establecerá o seu correspondente sistema de xestión da seguranza que garanta que a prestación dos servizos de transporte ferroviario que realiza cumpre, polo menos, cos obxectivos de seguranza (OS) fixados, é conforme coas normas nacionais de seguranza e axústase aos requisitos de seguranza fixados nas especificacións técnicas de interoperabilidade (ETI) e as especificacións técnicas de homologación (ETH), así como que aplica os elementos pertinentes dos métodos de seguranza (MS).

2. Este sistema cumprirá os requisitos e conterá os elementos recollidos no anexo II, logo de adaptación á tipoloxía, características e magnitude da actividade de transporte que realice a empresa ferroviaria. Así mesmo, garantirá o control de todos os riscos creados pola devandita actividade e, na medida do posible, terá en conta os riscos derivados de actividades realizadas por outras partes que poidan incidir na circulación ferroviaria.

3. As empresas ferroviarias deberánlle presentar ao órgano responsable da expedición do certificado de seguranza, antes do 30 de xuño de cada ano, un informe anual de seguranza relativo ao ano natural anterior. Este informe constará dos elementos seguintes:

a) A información sobre o grao de cumprimento dos obxectivos de seguranza e os resultados dos plans de seguranza.

b) A definición de indicadores de seguranza fixados no anexo I, na medida en que sexan pertinentes.

c) Os resultados das auditorías internas de seguranza.

d) As observacións, ben da infraestrutura, ben do material móbil, respecto ás deficiencias e ao funcionamento defectuoso detectado nos servizos ferroviarios que presta.

#### Artigo 16. *Certificado de seguranza.*

1. Toda empresa ferroviaria que desexe prestar un servizo de transporte ferroviario, de viaxeiros ou de mercadorías, sobre a rede ferroviaria de interese xeral, deberá obter un certificado de seguranza, en que se establecen as condicións que esta debe cumprir en materia de sistemas de control, circulación e seguranza ferroviaria, de coñecementos e requisitos do seu persoal relacionado coa seguranza da circulación ferroviaria e de características técnicas do material rodante ferroviario que utiliza e das condicións do seu mantemento, así como calquera outra que poida derivar do previsto neste regulamento e nas súas normas de desenvolvemento.

2. O certificado de seguranza acredita que a empresa ferroviaria estableceu un sistema propio de xestión da seguranza e está en condicións de cumprir os requisitos fixados nas especificacións técnicas que o afectan, co obxecto de controlar os riscos e operar na rede de xeito seguro.

As empresas ferroviarias estarán obrigadas a cumprir, en todo momento, as condicións establecidas no seu certificado de seguranza. O incumprimento destas condicións determinará a súa revogación, sen prexuízo da aplicación do réxime sancionador establecido na normativa vixente.

3. O certificado de seguranza outorgaráselle á empresa ferroviaria respecto do conxunto dos servizos que vaia prestar e das liñas ferroviarias sobre as que pretenda realizar a súa actividade, debendo ser solicitado por esta antes de efectuar a solicitude de adxudicación de capacidade ante o Administrador de Infraestruturas Ferroviarias. As empresas ferroviarias deberán obter o certificado de seguranza antes de que lles sexa adxudicada a capacidade de infraestrutura ferroviaria que solicitasen.

4. O certificado de seguranza componse dos seguintes documentos:

a) Un certificado que confirme a aprobación do sistema de xestión da seguranza da empresa ferroviaria, segundo o recollido no artigo 15 e no anexo II.

b) Un certificado que confirme a aprobación das medidas adoptadas pola empresa ferroviaria para cumprir os requisitos específicos necesarios para realizar transporte ferroviario sobre a rede ferroviaria de interese xeral, ou parte desta, en condicións de seguranza. Estes requisitos comprenden a aplicación das especificacións técnicas de homologación (ETH) e das normas nacionais de seguranza, a aceptación dos procedementos para a concesión das habilitacións do persoal ferroviario e para a obtención das autorizacións requiridas para a circulación do material rodante que se vai empregar. Este certificado estará baseado na documentación presentada pola empresa ferroviaria segundo o disposto no anexo IV e especificará o tipo e o alcance dos servizos de transporte ferroviario cubertos por este.

5. No suposto de certificados de seguranza outorgados por outros Estados membros da Unión Europea, só se recoñecerá a validez do certificado da letra a), referido no punto anterior, sobre o establecemento do correspondente sistema de xestión da seguranza. Polo tanto, as empresas ferroviarias que contén con estes certificados e estean interesadas en prestar servizos de transporte ferroviario sobre a rede ferroviaria de interese xeral deberán

solicitar o certificado correspondente á letra b) do mesmo punto.

6. Comunicaráselle ao Rexistro Especial Ferroviario, para os efectos da súa inscrición e no prazo dun mes, os datos sobre cada certificado de seguranza que fose expedido, renovado, modificado ou revogado.

7. Comunicaráselle á Axencia Ferroviaria Europea os datos sobre cada certificado recollido na letra a) do número 4, que se expedise, renovase, modifícase ou revogase, no prazo dun mes desde a súa expedición, renovación, modificación ou revogación. Esta información indicará o nome e o enderezo da empresa ferroviaria, a data da súa expedición, o alcance e a validez do certificado de seguranza e, no suposto de revogación, as razóns da súa resolución.

#### Artigo 17. *Solicitud do certificado de seguranza.*

1. Á solicitude do certificado de seguranza a empresa ferroviaria xuntaralle a documentación que, conforme o disposto nos anexos II e IV, xustifique que dispón dun sistema de xestión da seguranza e cumpre os requisitos específicos necesarios para o exercicio da súa actividade nas axeitadas condicións de seguranza.

Así mesmo, o órgano competente para o seu outorgamento poderalle pedir ao solicitante os documentos ou a información que razoadamente considere necesarios para completar a documentación achegada na solicitude.

2. Subministraráselles gratuitamente aos solicitantes a documentación orientativa sobre as solicitudes que hai que presentar, onde se describirán e explicarán os requisitos para a obtención dos certificados de seguranza e se enumerarán os documentos que se deban presentar.

As empresas ferroviarias que soliciten un certificado de seguranza relativo á prestación de servizos nunha parte limitada da rede ferroviaria de interese xeral recibirán, cando existan, orientacións particulares polas cales se lles indique concretamente as normas válidas que se deben cumprir na devandita prestación.

#### Artigo 18. *Resolución sobre a solicitude de outorgamento do certificado de seguranza.*

1. A Dirección Xeral de Ferrocarrís ditará resolución sobre a solicitude de outorgamento do certificado de seguranza e notificará esta nun prazo máximo de catro meses contados desde a data de presentación da solicitude ou da documentación complementaria requirida, no rexistro do órgano competente para resolver. Transcorrido este prazo sen que recaese resolución expresa, entenderase denegado o certificado de seguranza.

2. A resolución que outorgue ou denegue o certificado de seguranza terá plenos efectos desde que se notifique, e contra esta caberán os recursos administrativos e xurisdicionais de conformidade coa normativa vixente.

#### Artigo 19. *Vixencia do certificado de seguranza.*

1. O período de vixencia do certificado de seguranza será de cinco anos. Poderase renovar, por períodos sucesivos iguais, sempre que se cumplan as condicións exixidas para o seu outorgamento e logo de solicitude de empresa ferroviaria, polo menos seis meses antes da súa data de expiración.

2. O certificado de seguranza actualízase, en todo ou en parte, sempre que se produzan modificacións substanciais nas condicións iniciais que a empresa ferroviaria acreditou para o seu outorgamento.

As empresas ferroviarias deberán informar, sen demora, o órgano que outorgase o certificado de seguranza de todas as modificacións nas condicións acreditadas para o outorgamento do seu certificado de seguranza,

así como de cantas variacións fundamentais se produzan respecto do seu persoal ferroviario habilitado e do material rodante que tivese autorizado.

As modificacións no persoal habilitado relacionado coa seguranza na circulación e no material rodante ferroviario que se produzan unha vez concedido o certificado de seguranza deberanse inscribir no Rexistro Especial Ferroviario.

3. Durante a instrución do expediente poderase exixir que a parte a que se refire a letra a) ou b) do número 4 do artigo 16 do certificado de seguranza outorgado sexa revisada se se producen modificacións substanciais no marco regulamentario da seguranza ferroviaria, e levaranse a cabo os controis necesarios para comprobar o cumprimento polas empresas ferroviarias das normas de seguranza en relación coa súa actividade, material rodante e persoal ferroviario.

4. Cando se constate o incumprimento por unha empresa ferroviaria dalgunha das condicións exixidas para o outorgamento do certificado de seguranza, o órgano competente instruirá o correspondente expediente de revogación conforme o disposto no artigo seguinte.

Así mesmo, incoarase procedemento de revogación do certificado de seguranza se se ten constancia de que a empresa ferroviaria titular deste non fixo uso do devandito certificado durante o ano seguinte á súa data de expedición.

#### Artigo 20. *Revogación do certificado de seguranza.*

1. O procedemento de revogación iniciárase sempre de oficio o órgano competente para a instrución do procedemento, conforme o disposto no artigo 69 da Lei 30/1992, do 26 de novembro e, normas que o desenvolvan.

Antes da iniciación do procedemento de revogación poderanse realizar actuacións para determinar se concorren circunstancias que a xustifiquen. En especial, estas actuacións orientaranse a fixar, coa maior precisión posible, os feitos susceptibles de motivar a incoación do procedemento, a persoa ou persoas que puidesen resultar responsables e as circunstancias relevantes que concorran nuns e noutros.

2. Iniciado o procedemento, poderanse adoptar, de oficio ou por instancia de parte, as medidas provisionais que se consideren oportunas para asegurar a eficacia da resolución que puidese recaer e a boa fin do procedemento, evitar o mantemento dos efectos da infracción cometida e garantir o interese xeral.

En todo caso, as medidas provisionais quedarán sen efecto se non se inicia o procedemento no prazo sinalado ou cando o acordo de iniciación non conteña un pronunciamiento expreso sobre elas.

3. As medidas provisionais, que deberán ser proporcionadas en canto a intensidade e condicións para os fins que se pretenden garantir, poderán consistir na suspensión temporal do certificado de seguranza, na prestación de fianzas ou na retirada do material rodante ferroviario. Non se poderán adoptar medidas provisionais que lles poidan causar prexuízos de difícil ou imposible reparación aos interesados ou que impliquen violación de dereitos amparados pola lei.

As medidas provisionais poderán ser deixadas sen efecto ou modificadas durante a tramitación do procedemento, de oficio ou por instancia de parte, por circunstancias sobrevidas ou que non puideron ser tidas en conta no momento da súa adopción.

En todo caso, extinguiranse coa eficacia da resolución que poña fin ao procedemento de revogación.

4. Acordada a iniciación do procedemento de revogación do certificado de seguranza, notificaráselle á empresa ferroviaria afectada que disporá dun prazo de

quinze días, desde a data da notificación, para achegar tantas alegacións, documentos ou informacións considerades convenientes e, se é o caso, propoñer probas concretando os medios de que se pretenda valer. Recibidas as alegacións ou transcorrido o prazo para iso, o órgano instructor do procedemento poderá acordar a apertura dun período de proba.

5. A proposta de resolución notificaráselles aos interesados, concedéndolles un prazo de quince días desde a notificación para formular alegacións e presentar os documentos e informacións que consideren pertinentes ante o órgano instructor que, á vista deles, lle remitirá o actuado, para os efectos do artigo 57.2 da Lei 39/2003, do 17 de novembro, do sector ferroviario, ao órgano competente para resolver, xunto con todos os documentos, alegacións e informacións que consten no expediente.

A resolución que se dite será motivada e terá algún dos contidos seguintes:

- a) O sobresemento do expediente de revogación.
- b) A revogación do certificado de seguranza.

Se, transcorridos seis meses desde o inicio do expediente, non se lles notificase aos interesados a súa resolución, producirase a súa caducidade. O interesado poderá solicitar un certificado en que conste que caducou o procedemento e que se arquivaron as actuacións.

6. A revogación do certificado de seguranza non dará lugar a ningunha indemnización a favor do seu titular e levarase a efecto sen prexuízo da aplicación, se é o caso, do réxime sancionador previsto na normativa vixente.

7. No non previsto na Lei do sector ferroviario, neste regulamento e nas disposicións regulamentarias que, para o efecto, se diten, a revogación do certificado de seguranza axustarase ao establecido no título VI da Lei 30/1992, do 26 de novembro.

8. A revogación do certificado de seguranza será inmediatamente executiva. Contra esta resolución caberán os recursos administrativos e xurisdicionais de conformidade coa normativa vixente. Toda revogación se lles comunicará ao Administrador de Infraestruturas Ferroviarias e á Axencia Ferroviaria Europea, así como ao Rexistro Especial Ferroviario para os efectos da súa inscrición.

9. No caso en que a Dirección Xeral de Ferrocarrís revogue un certificado de seguranza a que se refire o artigo 16.4.b) outorgado por ese órgano a unha empresa ferroviaria, informarase da decisión coa maior brevidade á autoridade responsable da seguranza do outro Estado membro da Unión Europea que lle expedise a esa mesma empresa o certificado da letra a) do número 4 deste artigo.

### TÍTULO III

#### A investigación de accidentes ferroviarios

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

1. Correspóndelle á Comisión de investigación de accidentes ferroviarios a investigación técnica dos accidentes ferroviarios graves que se produzan sobre a rede ferroviaria de interese xeral, así como a investigación nela dos demais accidentes e incidentes ferroviarios cando así o considere.

2. A Comisión de investigación de accidentes ferroviarios é un órgano colexiado especializado, adscrito ao Ministerio de Fomento a través da Secretaría Xeral de Infraestruturas e realizará as súas actividades de forma transparente e non discriminatória, independentemente da Dirección Xeral de Ferrocarrís, do Administrador de

Infraestruturas Ferroviarias e de calquera empresa ferroviaria, organismo notificado ou de certificación, e do Comité de Regulación Ferroviaria.

3. Para a decisión de realizar a investigación dos accidentes ferroviarios considerados non graves e dos incidentes ferroviarios, a Comisión de investigación de accidentes ferroviarios valorará a concorrencia das seguintes circunstancias:

- a) A importancia do accidente ou incidente.
- b) Se forma parte dunha serie de accidentes ou incidentes con repercusión no sistema no seu conxunto.
- c) A súa repercusión na seguranza da circulación ferroviaria.
- d) As demandas do Administrador de Infraestruturas Ferroviarias, das empresas ferroviarias ou do Ministerio de Fomento.

4. Sen prexuízo do anterior, o Administrador de Infraestruturas Ferroviarias investigará todos os accidentes ferroviarios que se produzan na rede ferroviaria de interese xeral, realizando esta investigación sen interferir a levada a cabo, se é o caso, pola citada Comisión de investigación de accidentes ferroviarios, a quen prestará toda a colaboración que lle sexa requirida.

5. Así mesmo, as empresas ferroviarias deberán levar a cabo unha investigación interna de todos os accidentes ferroviarios en que se visen implicadas. Esta investigación non interferirá a levada a cabo, se é o caso, pola Comisión de investigación de accidentes ferroviarios, á cal deberán prestar toda a colaboración que lles sexa requirida.

6. A Comisión de investigación de accidentes ferroviarios establecerá o alcance e os procedementos que se deberán seguir na realización de cada investigación dun accidente ferroviario.

A investigación dos accidentes ferroviarios terá como finalidade determinar as súas causas e as circunstancias en que se produciron, co obxecto de previlos no futuro, e formular as recomendacións oportunas para reducir os riscos no transporte ferroviario.

Esta investigación non se ocupará, en ningún caso, da determinación da culpa ou responsabilidade e será independente de calquera investigación xudicial.

**Artigo 22. Estrutura e funcionamento da Comisión de investigación de accidentes ferroviarios.**

1. A Comisión de investigación de accidentes ferroviarios estará composta polo presidente, o Pleno e a Secretaría.

2. O presidente será nomeado polo ministro de Fomento, entre persoas de recoñecido prestixio e acreditada cualificación profesional no sector ferroviario.

3. O Pleno estará integrado polos seguintes membros:

- a) O presidente da comisión.
- b) Os vogais: cinco persoas de recoñecido prestixio e experiencia no seu respectivo ámbito ferroviario, nomeados polo ministro de Fomento por proposta do secretario xeral de Infraestruturas:

Tres vogais enxeñeiros por cada unha das seguintes áreas de coñecemento técnico: camiños, canles e portos, industrial, e telecomunicacións, expertos, respectivamente, en infraestrutura ferroviaria, material rodante ferroviario e sinalización e comunicacións ferroviarias.

Un vogal experto en seguranza e circulación ferroviaria.

Un vogal experto en explotación dos servizos ferroviarios.

Tanto o presidente como os vogais poderán ser persoas laboralmente en activo ou en situación de xubilación.

ción, non podendo superar en ningún caso a idade de 75 anos.

O nomeamento do presidente e os vogais serao por un período de catro anos. Non obstante, o mandato de tres dos vogais inicialmente designados, que se determinarán por sorteo realizado na primeira sesión da comisión, terá unha vixencia de dous anos.

c) O secretario: nomeado polo ministro de Fomento, entre funcionarios en activo pertencentes a corpos ou escalas do grupo A do Ministerio de Fomento incluídos na relación de postos de traballo con experiencia profesional acreditada no sector ferroviario. Como membro permanente participa das deliberacións do Pleno con voz pero sen voto.

3. O Pleno da comisión reunirse, polo menos, dúas veces ao ano, así como cando o convoque o presidente, por iniciativa propia ou por proposta de, polo menos, tres dos vogais. A este correspóndelle aprobar os informes e recomendacións elaborados ao finalizar a investigación sobre os accidentes e incidentes e ordenar a súa publicación.

4. A Secretaría da Comisión contará co persoal técnico e administrativo preciso para o cumprimento dos seus fins.

5. As retribucións dos membros do Pleno da Comisión de investigación de accidentes ferroviarios axustaranse ao disposto no Real decreto 462/2002, do 24 de maio, sobre indemnización por razón do servizo.

#### Artigo 23. *O equipo investigador.*

1. A investigación dos accidentes ferroviarios realízase a través dun equipo investigador. Este estará integrado por un técnico investigador da Secretaría da Comisión de investigación de accidentes ferroviarios, nomeado polo seu presidente, que será o responsable da investigación e, polo menos, polo responsable de seguranza do Administrador de Infraestruturas Ferroviarias e o responsable de seguranza da empresa ou empresas ferroviarias involucradas no accidente, os cales estarán obrigados a poñer en favor da devandita investigación todos os medios e recursos de que dispoñen as entidades ás cales representan. A intervención dos citados responsables de seguranza poderá ser delegada, por razóns xustificadas, en colaboradores directos destes.

Os citados técnicos investigadores poderán ser nomeados entre o persoal técnico da Secretaría da Comisión ou mediante contrato de asistencia técnica con empresas que contén con capacidade técnica suficiente e contrastada.

2. O equipo investigador, no exercicio das súas funcións, poderá requirir o asesoramento doutros expertos ou peritos en materia de seguranza do tráfico ferroviario e investigación de accidentes, así como solicitar o auxilio de expertos cualificados para a obtención de probas e seguimento destas e para as condicións da súa custodia.

3. O técnico investigador responsable designado para a investigación dun accidente ferroviario establecerá, conforme os procedementos establecidos pola comisión, a metodoloxía que se aplicará á investigación e determinará o seu alcance e os requirimentos de cada unha das partes implicadas no accidente.

4. Todas as entidades vinculadas á actividade ferroviaria deberanlle prestar ao equipo investigador da Comisión de investigación de accidentes ferroviarios a colaboración que lles sexa requirida para a investigación dos accidentes e a formulación das recomendacións.

#### Artigo 24. *Realización das investigacións.*

1. Producido un accidente na rede ferroviaria de interese xeral, o Administrador de Infraestruturas Ferroviarias

e as empresas ferroviarias que se visen implicadas informarán, o antes posible, a Comisión de investigación de accidentes ferroviarios, cuxo presidente adoptará, se é o caso, as medidas necesarias para abrir a investigación coa maior brevidade posible e, como máis tarde, unha semana despois de recibir a información de terse producido aquel.

2. No prazo dunha semana despois da decisión de abrir unha investigación, a Comisión de investigación de accidentes ferroviarios informará a Axencia Ferroviaria Europea sobre esta. Esta información indicará a data, a hora e o lugar do suceso, así como o seu tipo e as súas consecuencias no relativo, se é o caso, a vítimas mortais, lesións corporais e danos materiais.

3. A investigación de accidentes debe ser transparente e nela escoitaranse as partes afectadas, facilitándolles a estas, na medida do posible, información sobre o desenvolvemento da investigación.

4. Durante a investigación de cada accidente ferroviario solicitarase, no lugar do suceso, a máxima información e no prazo máis breve posible, para permitir que o Administrador de Infraestruturas Ferroviarias restableza canto antes a circulación ferroviaria sobre a liña ferroviaria ou tramo desta afectado.

5. A Comisión de investigación de accidentes ferroviarios poderá manter as relacións que considere necesarias con calquera autoridade ou os seus axentes, así como intercambiar informacións e recibir as colaboracións de organismos e entidades públicas ou privadas.

6. Cando estea implicada nun accidente ou incidente unha empresa ferroviaria establecida noutro Estado membro da Unión Europea, invitarase a participar na investigación o organismo de investigación de accidentes ferroviarios do devandito Estado. Na investigación de accidentes, a Comisión de investigación de accidentes ferroviarios poderá solicitar a colaboración dunha autoridade doutro Estado da Unión Europea e colaborar nunha investigación fóra do territorio español cos organismos de investigación doutros Estados da Unión Europea sempre que lle fose solicitado.

#### Artigo 25. *Informes e recomendacións de seguranza.*

1. A investigación sobre un accidente, ou un incidente se así se decidise, realizada polo equipo investigador será obxecto dun informe técnico na forma axeitada ao tipo e á gravidade do accidente ou incidente e á importancia dos resultados.

No devandito informe técnico constarán os obxectivos da investigación relativos á mellora da seguranza ferroviaria e á prevención de accidentes e incluíranse, cando proceda, as recomendacións de seguranza pertinentes.

2. No informe técnico relativo á investigación dun accidente ferroviario tamén se describirán, de forma detallada, os feitos acaecidos, estableceranse, no posible, as súas causas e cantas anomalías, deficiencias e irregularidades garden relación con aquel.

3. Este informe técnico será elevado ao Pleno da Comisión de investigación de accidentes ferroviarios que adoptará a resolución que proceda. Nesta resolución poderanse incluír as recomendacións de seguranza que se consideren pertinentes, as cales non darán lugar en ningún caso á presunción de culpa ou responsabilidade.

4. A Comisión de investigación de accidentes ferroviarios fará público o informe final no prazo máis breve posible, como máis tarde, doce meses despois da data da incidencia. Este informe axustarase o máis estreitamente posible á estrutura de información fixada no anexo V. O informe, incluídas as recomendacións de seguranza, comunicáraselles a todas as partes interesadas, á Dirección Xeral de Ferrocarrís, á Axencia Ferroviaria Europea e,

se é o caso, aos organismos e partes afectados doutros Estados da Unión Europea.

5. A Comisión de investigación de accidentes ferroviarios publicará, o 30 de setembro de cada ano, como máis tarde, un informe anual en que dará conta das investigacións realizadas o ano anterior, das recomendacións de seguranzas publicadas e, se é o caso, das medidas adoptadas de acordo coas recomendacións emitidas con anterioridade. Un exemplar deste informe remitiráselles á Dirección Xeral de Ferrocarrís e á Axencia Ferroviaria Europea.

Así mesmo, as recomendacións de seguranzas que elabore a Comisión de investigación de accidentes ferroviarios dirixiráselles aos organismos e entidades con labores na elaboración e aplicación de normas de seguranzas ferroviarias, así como aos organismos, entidades e empresas concernidas pola adopción das accións correctoras recomendadas.

As autoridades ou organismos a que se dirixisen as devanditas recomendacións informarán, polo menos unha vez ao ano, a Comisión de investigación de accidentes ferroviarios acerca das medidas que adopten ou proxecten adoptar a raíz da recomendación.

#### Artigo 26. *Consideración e facultades do persoal investigador de accidentes ferroviarios.*

1. Os técnicos investigadores da Comisión de investigación de accidentes ferroviarios, no exercicio das súas funcións, terán a consideración de axentes da autoridade, conforme o artigo 86.5 da Lei do sector ferroviario.

2. Durante o exercicio da súa actividade, os membros do equipo de investigación, se é o caso, en cooperación coas autoridades responsables da investigación xudicial, e de conformidade coa Lei 15/1999, do 13 de decembro, de protección de datos de carácter persoal, e demais lexislación aplicable, estarán autorizados para:

a) Acceder ao lugar do accidente ou incidente, así como ao material rodante implicado e ás instalacións relacionadas de infraestrutura e de control do tráfico e sinalización.

b) Efectuar un inventario inmediato das probas e decidir sobre a retirada dos restos, de forma controlada e custodiada, de instalacións de infraestrutura ou pezas, para os efectos do correspondente exame.

c) Acceder aos equipamentos de rexistro e gravación a bordo e ao seu contido, con posibilidade de utilíalos, así como ao rexistro de gravación das comunicacións en estacións e centros de control de tráfico, se é o caso, e ao rexistro do funcionamento do sistema de sinalización e control do tráfico.

d) Acceder aos resultados do exame dos corpos das vítimas, cando puidese ser relevante para a investigación ferroviaria.

e) Acceder aos resultados dos exames e análises médicas do persoal a bordo do tren e de calquera outro persoal ferroviario implicado no accidente ou incidente, cando puidese ser relevante para a investigación ferroviaria.

f) Interrogar o persoal ferroviario implicado e outras testemuñas.

g) Acceder a calquera información ou documentación pertinente en posesión do Administrador de Infraestruturas Ferroviarias, das empresas ferroviarias implicadas e da Dirección Xeral de Ferrocarrís.

h) Acceder a calquera información relacionada co accidente investigado, de acordo coa normativa vixente de aplicación en cada caso.

3. Os expertos e peritos, referidos no artigo 23.2, que asistan á Comisión de investigación de accidentes ferroviarios, estarán facultados, así mesmo, para exercer as funcións que se recollen no punto anterior.

#### Artigo 27. *Investigación de accidentes polo Administrador de Infraestruturas Ferroviarias.*

1. O Administrador de Infraestruturas Ferroviarias establecerá, de acordo co establecido pola Comisión de investigación de accidentes ferroviarios segundo o artigo 21.6, o procedemento para realizar a súa propia investigación dos accidentes ferroviarios que se produzan sobre a rede ferroviaria de interese xeral, que deberá ser posto en coñecemento da Comisión de investigación de accidentes ferroviarios e da Dirección Xeral de Ferrocarrís.

2. O Administrador de Infraestruturas Ferroviarias elaborará, antes do 31 de marzo de cada ano, un informe anual, que lles remitirá á Comisión de investigación de accidentes ferroviarios e á Dirección Xeral de Ferrocarrís, sobre todos os accidentes ferroviarios acaecidos no ano anterior na rede ferroviaria de interese xeral.

#### Artigo 28. *Investigación de accidentes polas empresas ferroviarias.*

1. As empresas ferroviarias establecerán, dentro do seu sistema de xestión da seguranzas, as pautas e os procedementos que se seguirán na investigación de accidentes en que estivesen implicadas.

2. As empresas ferroviarias elaborarán, antes do 31 de marzo de cada ano, un informe anual, que lles remitirán á Comisión de investigación de accidentes ferroviarios e á Dirección Xeral de Ferrocarrís, sobre os accidentes ferroviarios acontecidos no ano anterior en que estivesen implicadas.

#### Artigo 29. *Incidentes producidos no tráfico ferroviario.*

1. Corresponderalle ao Administrador da Infraestrutura Ferroviaria e, se é o caso, á empresa ferroviaria implicada, a investigación dos incidentes ferroviarios e a formulación dos correspondentes informes tendentes a poñer de manifesto as súas causas e a evitar que se produzan no futuro.

2. No marco da investigación, todas as entidades vinculadas á actividade ferroviaria deberanlle prestar ao Administrador de Infraestruturas Ferroviarias e, se é o caso, ás empresas ferroviarias, a colaboración que lles sexa requirida para a investigación dos incidentes, a formulación de recomendacións e a súa aplicación práctica.

## TÍTULO IV

### Réxime sancionador

#### Artigo 30. *Réxime sancionador.*

1. O réxime sancionador aplicable ás infraccións que se cometan no ámbito da seguranzas na circulación ferroviaria regulada neste regulamento será o establecido no título VII da Lei 39/2003, do 17 de novembro, do sector ferroviario.

2. Sen prexuízo do anterior, o incumprimento por parte do Administrador de Infraestruturas Ferroviarias das condicións esenciais da autorización de seguranzas na circulación dará lugar á correspondente investigación tendente a deslindar as responsabilidades que, en relación con estes, puidesen existir, e á adopción das medidas que resulten procedentes, en relación cos posibles responsables.

## ANEXO I

### Indicadores de seguranza

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

1. Número total e relativo (en relación cos quilómetros-tren) de accidentes e desagregación segundo os tipos seguintes:

Colisións de trens, incluídas colisións con obstáculos do gabarito de libre paso,  
Descarrilamento de trens,  
Accidentes en pasos a nivel, incluídos os accidentes que afecten peóns,  
Accidentes causados a persoas polo material rodante ferroviario en movemento, con excepción dos suicidios,  
Suicidios,  
Incendios no material rodante,  
Outros.

2. Número total e relativo (en relación cos quilómetros-tren) de feridos graves e vítimas mortais por tipo de accidente, con indicación de:

Viaxeiros (en relación co número total de viaxeiros-quilómetro),  
Empregados,  
Usuarios de pasos a nivel,  
Persoas non autorizadas en instalacións ferroviarias,  
Outros.

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

1. Número total e relativo (en relación cos quilómetros-tren) de roturas de carril, deformacións da vía e fallos de sinalización que posibiliten itinerarios incompatibles.

2. Número total e relativo (en relación cos quilómetros-tren) de sinais pasados en situación de perigo.

3. Número total e relativo (en relación cos quilómetros-tren) de rodas e eixes rotos de material rodante ferroviario en servizo.

#### 3. *Indicadores relativos ás consecuencias dos accidentes*

1. Custos totais e relativos (en relación cos quilómetros-tren) en euros de todos os accidentes, dos cales se calcularán e incluírán, de ser posible, os custos seguintes:

Mortes e lesións,  
Indemnización por perda ou deterioración dos bens de viaxeiros, do persoal ou terceiros,  
Indemnización por danos provocados ao medio,  
Substitución ou reparación das instalacións ferroviarias e do material rodante danados,  
Atrasos, perturbacións e modificacións do itinerario dos trens, incluídos os custos adicionais de persoal e a perda de futuros ingresos.

Deduciranse dos custos mencionados máis arriba as indemnizacións ou compensacións recibidas ou que previsiblemente se recibirán de terceiros tales como os donos de vehículos de motor implicados en accidentes en pasos a nivel. Non se deducirá a compensación recibida polas pólizas de seguros que teñan subscritas as empresas ferroviarias ou o Administrador de Infraestruturas Ferroviarias.

2. Número total e relativo (en relación co número de horas traballadas) de horas de traballo do persoal perdidas por culpa do accidente.

#### 4. *Indicadores relacionados coa seguranza técnica da infraestrutura ferroviaria e a súa aplicación*

1. Porcentaxe de vías en servizo con protección automática de trens e porcentaxe de quilómetros-tren que empregan sistemas operativos de protección automática de trens.

2. Número de pasos a nivel (totais e por quilómetro de liña) e porcentaxe de pasos a nivel con protección manual ou automática.

#### 5. *Indicadores relativos á xestión da seguranza*

Auditorías internas realizadas polo Administrador de Infraestruturas Ferroviarias e as empresas ferroviarias segundo a documentación do sistema de xestión da seguranza. Número total de auditorías realizadas e o seu número como porcentaxe das auditorías obrigatorias (e proxectadas).

## ANEXO II

### Sistemas de xestión da seguranza

#### 1. *Requisitos do sistema de xestión da seguranza*

O sistema de xestión da seguranza documentarase en todos os extremos pertinentes e describirá, en particular, a repartición de responsabilidade dentro da organización do Administrador de Infraestruturas Ferroviarias ou da empresa ferroviaria.

Explicarase como se asegura o control da xestión nos diferentes niveis, como participan o persoal e os seus representantes en todos os niveis e como se vela pola mellora permanente do sistema de xestión da seguranza.

#### 2. *Elementos básicos do sistema de xestión da seguranza*

Os elementos básicos do sistema de xestión da seguranza son os seguintes:

a) En relación coa organización empresarial:

i. A existencia duns criterios e obxectivos, cualitativos e cuantitativos, respecto ao mantemento e mellora da seguranza, aprobados polos órganos directivos da organización e comunicados a todo o seu persoal, a existencia dun departamento dedicado á xestión da seguranza na circulación e de plans e procedementos para alcanzar os devanditos obxectivos.

ii. O establecemento dun procedemento adecuado de distribución da referida información dentro da organización empresarial.

iii. A existencia de procedementos para satisfacer os estándares técnicos e operativos establecidos nas especificacións técnicas de homologación e en calquera outra norma nacional de seguranza que resulte aplicable e para levar a cabo a avaliación de riscos e implementar medidas de control sempre que teña lugar algún cambio nas condicións operativas ou se utilice un novo tipo de material que supoña novos riscos na infraestrutura ferroviaria ou nos servizos.

iv. A previsión de mecanismos para levar a cabo a distribución da información, en materia de seguranza, dentro da organización ou entre organizacións que operan sobre a mesma infraestrutura ferroviaria.

v. Os procedementos e formatos relativos á forma en que se documentará a información en materia de seguranza.

vi. A existencia de mecanismos para levar a cabo auditorías internas periódicas en relación co sistema de seguranza, para garantir que os accidentes e incidentes sexan axeitadamente investigados e que se emita informe sobre eles, e dun plan de continxencias, que, no caso das

empresas ferroviarias, estará acordado co Administrador de Infraestruturas Ferroviarias.

vii. A existencia de procedementos que permitan garantir o cumprimento por parte dos provedores e subcontratistas do Administrador de Infraestruturas Ferroviarias ou da empresa ferroviaria dos estándares técnicos e operativos por esta exixidos.

viii. Procedementos que garantan a notificación, investigación e análise de accidentes e incidentes ferroviarios, así como a adopción das medidas de prevención necesarias.

ix. Plans de acción, alerta e información en caso de emerxencia, acordados coas autoridades públicas pertinentes.

b) En relación co persoal ferroviario habilitado:

i. A dispoñibilidade de medios e recursos (proprios ou concertados) que garantan a formación continua do persoal ferroviario habilitado.

ii. A dispoñibilidade de centros homologados (proprios ou concertados) de control físico e psíquico do persoal ferroviario habilitado e os medios e procedementos para levalo a cabo.

iii. A dispoñibilidade de medios (proprios ou concertados) e de recursos que permitan realizar o control aleatorio de detección de consumo de alcohol e de indicios analíticos de consumo de drogas de abuso e substancias psicoactivas.

iv. O réxime que se aplicará ao outorgamento e renovación das habilitacións requiridas polo persoal ferroviario co que se conta, indicando a formación que se impartirá e as probas que se deberán superar.

c) En relación co material rodante:

i. A tipoloxía do material rodante ferroviario de que dispón (en propiedade, aluguer, en fabricación ou por calquera outra figura) no momento de solicitar o certificado de seguranza.

ii. A existencia de plans de mantemento e de centros homologados de mantemento de material rodante habilitados para levalos a cabo.

### ANEXO III

#### Documentación que se deberá achegar coa solicitude de autorización de seguranza

Para que se poida expedir a autorización a que fai referencia a letra b) do número 2 do artigo 10 da autorización de seguranza específica para a rede, presentaranse os seguintes documentos:

Relación do persoal ferroviario habilitado con que conta, indicando o tipo de habilitación de que dispón.

Documentación relativa aos diversos tipos de material rodante ferroviario que pretende utilizar, indicando as autorizacións de que dispón e que certifican que este material cumpre as especificacións técnicas que o afectan, ou ben as que pretendan solicitar para o material rodante que non dispón das devanditas autorizacións.

### ANEXO IV

#### Documentación que se deberá achegar coa solicitude do certificado de seguranza

Para que se poida expedir o certificado a que fai referencia a letra b) do número 4 do artigo 16 do certificado de seguranza específica para a rede, presentaranse, respecto das liñas sobre as que se pretende operar, os seguintes documentos:

Documentación relativa ás categorías funcionais do persoal ferroviario habilitado con que conta. Para as dis-

tintas categorías funcionais do persoal ferroviario relacionado coa seguranza na circulación, acreditarase o cumprimento dos requisitos da Orde FOM/2520/2006, do 27 de xullo, pola que se determinan as condicións para a obtención de títulos e habilitacións que permiten o exercicio das funcións do persoal ferroviario relacionadas coa seguranza, así como o réxime dos centros de formación do devandito persoal e dos de valoración da súa aptitude psicofísica, en desenvolvemento do artigo 60 da Lei 39/2003, do 17 de novembro, do sector ferroviario.

Documentación relativa aos diversos tipos de material rodante ferroviario que pretende utilizar no servizo, indicando as autorizacións de que dispón, e que certifican que este material cumpre as especificacións técnicas que o afectan, ou ben as que pretende solicitar para o material rodante que non dispón das devanditas autorizacións.

### ANEXO V

#### Contido esencial do informe de investigación sobre accidentes e incidentes

##### 1. *Resumo*

O resumo conterá unha breve descrición do suceso, cando e onde tivo lugar e as súas consecuencias. Indicará as causas directas así como os factores coadxuvantes e as causas subxacentes descubertas pola investigación. Citaranse as recomendacións principais e proporcionarase información sobre os destinatarios das devanditas recomendacións.

##### 2. *Feitos inmediatos do suceso*

###### 1. Suceso:

Data, hora e localización exactas do suceso.

Descrición dos feitos e do lugar do accidente, así como as funcións dos servizos de rescate e de socorro.

A decisión de abrir unha investigación, a composición do equipo de investigación.

###### 2. Circunstancias do suceso:

Persoal ferroviario implicado e, se é o caso, terceiros e testemuñas.

Os trens e a súa composición, incluído o número de matrícula do material rodante implicado.

A descrición da infraestrutura e do sistema de sinalización (tipos de vía, agullas, encravamento, sinais e protección do tren).

Sistemas de comunicación.

Obras no lugar ou nas súas proximidades.

Activación do plan de continxencias e da súa cadea de acontecementos.

Activación do plan de emerxencia dos servizos públicos de salvamento, a policía e os servizos médicos e a súa cadea de acontecementos.

###### 3. Vítimas mortais, lesións e danos materiais:

Viaxeiros, persoal e terceiros.

Carga, equipaxe e outros bens.

Material rodante, infraestrutura e medio.

###### 4. Circunstancias externas:

Condicións meteorolóxicas e referencias xeográficas.

##### 3. *Relación das investigacións e indagacións*

1. Resumo das declaracións das testemuñas (suxeito á protección da identidade das persoas):

Persoal ferroviario e viaxeiros.

Outras testemuñas.



## 2. Sistema de xestión da seguranza:

Organización marco e como se dan e executan as ordes.

Requisitos do persoal e como se cumpren.

Rutinas dos controis e auditorías internos e os seus resultados.

Interface entre as diferentes partes na infraestrutura ferroviaria.

## 3. Normativa:

Lexislación e regulamentación nacional e comunitaria pertinente.

Outras normas aplicables, tales como normas de explotación, instrucións locais, requisitos do persoal e preceptos de mantemento.

## 4. Funcionamento do material rodante ferroviario e das instalacións técnicas:

Sistema de control de mando e sinalización, incluídas as gravacións dos rexistradores automáticos de datos.

Infraestrutura.

Equipamento de comunicacións.

Material rodante, incluídas as gravacións dos rexistradores automáticos de datos.

## 5. Documentación do sistema de xestión da circulación:

Medidas tomadas polo persoal de circulación.

Intercambio de mensaxes verbais en relación co suceso, incluída a documentación procedente de gravacións.

Medidas destinadas a protexer e salvagardar o lugar do suceso.

## 6. Interface home-máquina-organización:

Tempo de traballo do persoal implicado.

Circunstancias médicas e persoais con influencia no suceso, incluídas a existencia de tensión física e psicolóxica.

Deseño do equipamento con efectos na interface antropomecánica.

## 7. Outros sucesos anteriores de carácter similar.

### 4. *Análise e conclusións*

#### 1. Descrición definitiva da cadea de acontecementos:

Establecemento das conclusións sobre o suceso conforme o disposto no título III do regulamento a que corresponde este anexo.

#### 2. Deliberación:

Análise dos feitos co obxecto de extraer conclusións sobre as causas do suceso e a eficacia dos servizos de salvamento.

#### 3. Conclusións:

Causas directas e inmediatas do suceso, incluídos os factores coadxuvantes relacionados coas accións das persoas implicadas ou as condicións do material rodante ou das instalacións técnicas.

Causas subxacentes relacionadas coas cualificacións do persoal ferroviario e o mantemento do material rodante ou da infraestrutura ferroviaria.

Causas relacionadas coas condicións do marco normativo e a aplicación do sistema de xestión da seguranza.

## 4. Observacións adicionais:

Deficiencias e defectos establecidos durante a investigación que non gardan relación coas conclusións sobre as causas.

## 5. *Medidas adoptadas*

Relación das medidas adoptadas como consecuencia do accidente ou incidente ferroviario.

## 6. *Recomendacións*

# MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

**13182** *REAL DECRETO 907/2007, do 6 de xullo, polo que se aproba o Regulamento da planificación hidrolóxica.* («BOE» 162, do 7-7-2007.)

O artigo 129 da Lei 62/2003, do 30 de decembro, de medidas fiscais administrativas e da orde social, modificar do texto refundido da Lei de augas, aprobado polo Real decreto lexislativo 1/2001, do 20 de xullo, co obxecto de incorporar ao noso ordenamento xurídico a Directiva 2000/60/CE, do Parlamento Europeo e do Consello, do 23 de outubro de 2000, pola que se establece un marco comunitario no ámbito da política de augas.

En virtude de tal norma realizáronse as modificacións correspondentes no título III do texto refundido da Lei de augas, correspondente á planificación hidrolóxica. Concretamente modificáronse os artigos 40, 41 e 42 e introduciuse o artigo 40 bis. Así mesmo, introducíronse modificacións noutros títulos que están en íntima relación co proceso de planificación hidrolóxica e a consecución dos seus fins, como a nova definición de bacía hidrográfica e a introdución do concepto de demarcación hidrográfica (artigos 16 e 16 bis), as modificacións na Administración pública da auga, coa creación do Consello da Auga da demarcación e o Comité de Autoridades Competentes (artigos 35, 36 e 36 bis), os novos obxectivos ambientais, o estado das masas de auga e os programas de medidas para a consecución de tales obxectivos (artigos 92 bis, 92 ter e 92 quáter), o rexistro de zonas protexidas (artigo 99 bis), a introdución expresa do principio de recuperación dos custos dos servizos relacionados coa xestión das augas (artigo 111 bis) ou os prazos para a consecución dos obxectivos ambientais e para a participación pública (disposicións adicionais décimo primeira e décimo segunda).

Posteriormente, a Lei 11/2005, do 22 de xuño, pola que se modifica a Lei 10/2001, do 5 de xullo, do Plan Hidrolóxico Nacional, modificou a redacción do punto 1.b.c') do artigo 42 do texto refundido da Lei de augas, establecendo unha definición de caudais ecolóxicos e a figura das reservas naturais fluviais, e engadiu un novo punto 5 ao artigo 46, relativo ás obras hidráulicas de interese xeral.

O marco xurídico da planificación hidrolóxica complétase co Regulamento da Administración pública da auga e da planificación hidrolóxica, aprobado mediante o Real decreto 927/1988, do 29 de xullo, en desenvolvemento dos títulos II e III da Lei de augas, e coa Orde do 24 de setembro de 1992, pola que se aproban as instrucións e recomendacións técnicas complementarias para a elaboración dos plans hidrolóxicos de bacías intercomunitarias.

En cumprimento do establecido na Lei 29/1985, do 2 de agosto, de augas, mediante o Real decreto 1664/1998, do 24 de xullo, aprobáronse os plans hidrolóxicos do Norte I, Norte II, Norte III, Douro, Texo, Guadiana I, Gua-