

I. DISPOSICIÓN XERAIS

MINISTERIO DE FOMENTO

12533 *Real decreto 918/2010, do 16 de xullo, polo que se modifica o Real decreto 810/2007, do 22 de xuño, polo que se aproba o Regulamento sobre seguridade na circulación da rede ferroviaria de interese xeral.*

O Real decreto 810/2007, do 22 de xuño, polo que se aproba o Regulamento sobre seguridade na circulación da rede ferroviaria de interese xeral, incorporou ao dereito español a Directiva 2004/49/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 29 de abril de 2004 (Directiva de seguridade ferroviaria), sobre a seguridade 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 seguridade.

A citada Directiva 2004/49/CE definiu uns principios comúns de xestión, regulación e supervisión da seguridade ferroviaria, obrigando a cada Estado membro ao establecemento dunha autoridade responsable en materia de seguridade na circulación ferroviaria, e dun organismo de investigación de accidentes e incidentes ferroviarios. Ademais, dispón a necesaria obtención polos administradores da infraestrutura ferroviaria, para o exercicio da súa actividade, dunha autorización de seguridade e, polas empresas ferroviarias, do correspondente certificado de seguridade, clarificando as responsabilidades de cada parte. Esta directiva establecía, no seu artigo 5, un procedemento de revisión do seu anexo I, relativo aos indicadores comúns de seguridade, procedemento que culminou coa adopción da Directiva 2009/149/CE, da Comisión, do 27 de novembro, na cal se inclúe un novo anexo I sobre indicadores comúns de seguridade e métodos comúns de cálculo dos custos dos accidentes, que substitúe o anexo I da Directiva 2004/49/CE.

O obxecto principal deste real decreto, instrumentado no seu artigo primeiro, é introducir no anexo I do citado Regulamento sobre seguridade na circulación, aprobado polo Real decreto 810/2007, do 22 de xuño, a citada modificación levada a cabo pola Directiva 2009/149/CE, do 27 de novembro, incluíndo, por tanto, naquel as definicións comúns dos indicadores comúns de seguridade e métodos de cálculo dos custos dos accidentes ferroviarios, tendo en conta a necesidade de establecer prioridades nas diferentes accións orientadas á seguridade da circulación.

Así mesmo, e como segundo obxecto, o real decreto modifica no seu artigo segundo o citado Real decreto 810/2007, cun dobre propósito:

Por unha parte amplía as exclusións da súa disposición adicional cuarta co fin de que as normas sobre condución de persoal ferroviario que se adopten como consecuencia da incorporación da Directiva 2007/59, sobre a certificación dos maquinistas de locomotoras e trens no sistema ferroviario da comunidade, se apliquen exclusivamente á rede ferroviaria de interese xeral administrada por ADIF e non se apliquen aos maquinistas que conduzan noutras liñas e tramos ferroviarios, como metros e tranvías, entre outros. A razón que xustifica a inclusión desta prescrición neste real decreto é a circunstancia de que a norma que incorporará ao ordenamento español a Directiva 2007/59 terá rango de orde ministerial conforme o preceptuado polo artigo 60 da Lei 39/2003, do 17 de novembro, do sector ferroviario, e as exclusións mencionadas requiren, ao menos, rango de real decreto en canto materializan unha opción que a Directiva 2007/59, no seu artigo 2, permite aos Estados membros e que, por tanto, debe ser decidida polos seus gobernos.

Por outra parte, respondendo a unha necesidade práctica, permíteselle á Dirección Xeral de Infraestruturas Ferroviarias desagregar, dividir e interpretar os indicadores comúns de seguridade comunitarios para os únicos efectos da confección dos indicadores de seguridade nacionais.

Na súa virtude, por proposta do ministro de Fomento, de acordo co Consello de Estado, e logo de deliberación do Consello de Ministros na súa reunión do día 16 de xullo de 2010,

DISPOÑO:

Artigo primeiro. *Modificación do Regulamento sobre seguridade na circulación da rede ferroviaria de interese xeral, aprobado polo Real decreto 810/2007, do 22 de xuño.*

Un. Engádeselle ao artigo 4 do Regulamento sobre seguridade na circulación da rede ferroviaria de interese xeral un novo punto coa seguinte redacción:

«4. A Dirección Xeral de Infraestruturas Ferroviarias notificará anualmente á Axencia Ferroviaria Europea os indicadores comúns de seguridade (ICS) indicados no anexo I. O primeiro período de notificación será o ano 2010.

Se se tiver coñecemento de novos feitos ou erros despois da presentación do informe a que se refire o punto anterior, a Dirección Xeral de Infraestruturas Ferroviarias modificará ou corraxirá os indicadores dun ano concreto en canto se presente a primeira oportunidade e, como máis tarde, con ocasión do seguinte informe anual.»

Dous. As referencias realizadas ao longo do citado regulamento a «indicadores de seguridade» entenderanse efectuadas no sucesivo a «indicadores comúns de seguridade» (ICS).

Tres. As referencias realizadas ao longo do regulamento á Dirección Xeral de Ferrocarrís entenderanse efectuadas no sucesivo á Dirección Xeral de Infraestruturas Ferroviarias.

Catro. O anexo I do referido regulamento substitúese integramente polo novo anexo I que figura a continuación».

ANEXO I

INDICADORES COMÚNS DE SEGURIDADE

1. Indicadores relativos a accidentes

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

- Colisións de trens, incluídas colisións con obstáculos dentro do espazo exterior fixado de libre paso.
- Descarrilamentos de trens.
- Accidentes en pasos a nivel, incluídos os accidentes que afecten peóns.
- Accidentes causados a persoas por material rodante en movemento, coa excepción dos suicidios.
- Incendios no material rodante.
- Outros.

Informarase de cada accidente significativo consonte o tipo de accidente primario, mesmo se as consecuencias do accidente secundario fosen máis graves, por exemplo un incendio tras un descarrilamento.

1.2. Número total e relativo (en relación cos quilómetros-tren) de feridos graves e vítimas mortais por tipo de accidente, desagregado nas seguintes categorías:

- Viaxeiros (tamén en relación co número total de quilómetros-viaxeiros e de quilómetros-tren de viaxeiros).

- Empregados, incluído o persoal de contratistas.
- Usuarios de pasos a nivel.
- Persoas non autorizadas en instalacións ferroviarias.
- Outros.

2. Indicadores relativos a mercadorías perigosas

Número total e relativo (en relación cos quilómetros-tren) de accidentes que afecten o transporte de mercadorías perigosas, desagregado nas seguintes categorías:

- Accidentes en que estea implicado ao menos un vehículo ferroviario que transporte mercadorías perigosas, tal como se definen máis adiante.
- Número destes accidentes en que se produzan escapes de substancias perigosas.

3. Indicadores relativos a suicidios

Número total e relativo (en relación cos quilómetros-tren) de suicidios.

4. Indicadores relativos a precursores de accidentes

Número total e relativo (en relación cos quilómetros-tren) de:

- Roturas de carril.
- Deformacións da vía.
- Fallos da sinalización de sentido.
- Sinais pasados en situación de perigo.
- Rodas e eixes rotos de material rodante en servizo.

Todos os precursores deberán ser notificados, xa dean lugar ou non a accidentes. Os precursores que dean lugar a accidentes notificaranse no ICS sobre precursores de accidentes; os accidentes acontecidos, de seren significativos, notificaranse no ICS sobre accidentes mencionado no punto 1.

5. Indicadores para calcular as repercusións económicas dos accidentes

Total en euros e relativo (en relación cos quilómetros-tren) ao:

- Número de mortos e feridos graves multiplicado polo valor de prevención de vítimas.
- Custo dos danos ambientais.
- Custo dos danos materiais en material rodante ou infraestrutura.
- Custo dos atrasos como consecuencia dun accidente.

A Dirección Xeral de Infraestruturas Ferroviarias notificará, en función da información dispoñible, sobre as repercusións económicas de todos os accidentes ou só sobre as repercusións económicas dos accidentes significativos. Esta opción indicárase claramente no informe anual a que se refire o punto 3 do artigo 4 do Regulamento sobre seguridade na circulación da rede ferroviaria de interese xeral.

O valor de prevención de vítimas é o valor que a sociedade atribúe á prevención dunha vítima e, como tal, non constituirá unha referencia para a posterior indemnización entre as partes implicadas nos accidentes. O director xeral de Infraestruturas Ferroviarias fixará o valor de prevención de vítimas a través da correspondente resolución, a cal se publicará no «Boletín Oficial del Estado».

6. Indicadores relacionados coa seguridade técnica da infraestrutura e a súa aplicación

6.1 Porcentaxe de vías en servizo con protección automática de trens, porcentaxe de quilómetros-tren que dispoñen de sistemas operativos de protección automática de trens.

6.2 Número de pasos a nivel (total, por quilómetro de liña e quilómetro de vía) segundo os oito tipos seguintes:

6.2.1 Pasos a nivel activos con:

- a) Aviso automático do lado do usuario.
- b) Protección automática do lado do usuario.
- c) Protección e aviso automáticos do lado do usuario.
- d) Protección e aviso automáticos do lado do usuario e protección do lado da vía.
- e) Aviso manual do lado do usuario.
- f) Protección manual do lado do usuario.
- g) Protección e aviso manuais do lado do usuario.

6.2.2 Pasos a nivel pasivos.

7. Indicadores relativos á xestión da seguridade

Auditorías internas realizadas polos administradores de infraestruturas ferroviarias e polas empresas ferroviarias segundo a documentación do sistema de xestión da seguridade. Número total de auditorías realizadas e porcentaxe das auditorías obrigatorias (ou previstas).

8. Definicións

As definicións comúns para os ICS e os métodos de cálculo das repercusións económicas dos accidentes son as seguintes:

8.1 Indicadores relativos a accidentes.

8.1.1 «Accidente significativo»: calquera accidente en que estea implicado como mínimo un vehículo ferroviario en movemento, con ao menos un morto ou ferido grave, ou se produzan graves danos no material, na vía férrea ou noutras instalacións ou contornos, ou interrupcións prolongadas do tráfico. Exclúense os accidentes en talleres, almacéns e depósitos.

8.1.2 «Danos graves no material, na vía férrea ou noutras instalacións ou contornos»: danos equivalentes ou superiores a 150.000 EUR.

8.1.3 «Interrupcións prolongadas do tráfico»: os servizos ferroviarios nunha liña ferroviaria principal que se suspenden por un período mínimo de seis horas.

8.1.4 «Tren»: un ou varios vehículos ferroviarios traccionados por unha ou varias locomotoras ou vehículos automotores, ou un vehículo automotor que circula en solitario, cun número determinado ou unha denominación específica desde un punto fixo inicial a un punto fixo terminal. Considérase, así mesmo, como tren unha máquina lixeira, é dicir unha locomotora que circule por si soa.

8.1.5 «Colisións de trens, incluídas colisións con obstáculos dentro do espazo exterior fixado de libre paso»: choque frontal, alcance por detrás ou colisión lateral entre unha parte dun tren e unha parte doutro tren, ou choque con:

- a) Material rodante de manobra.
- b) Obxectos fixos ou temporalmente presentes na vía férrea ou cerca desta (excepto nos pasos a nivel se o obxecto o perdeu un vehículo de estrada ou un usuario do paso).

8.1.6 «Descarrilamento»: toda situación en que saia dos raís ao menos unha roda dun tren.

8.1.7 «Accidentes en pasos a nivel»: accidentes en pasos a nivel en que estea implicado ao menos un vehículo ferroviario e un ou varios vehículos de estrada, outros usuarios do paso, como peóns ou outros obxectos temporalmente presentes na vía férrea ou cerca desta, se os perdeu un vehículo de estrada ou un usuario do paso.

8.1.8 «Accidentes causados a persoas por material rodante en movemento»: accidentes sobre unha ou varias persoas que sexan alcanzadas por un vehículo ferroviario ou unha parte del ou por un obxecto unido ao vehículo ou que se desprendese del.

Inclúense as persoas que caian de vehículos ferroviarios, así como as persoas que caian ou sexan alcanzadas por obxectos soltos cando viaxen a bordo dos vehículos.

8.1.9 «Incendios en material rodante»: os incendios e explosións que se produzan en vehículos ferroviarios (incluída a súa carga) durante o traxecto entre a estación de saída e o destino, mesmo cando estean parados na estación de saída, a de destino ou as paradas intermedias, así como durante as operacións de formación de trens.

8.1.10 «Outros tipos de accidentes»: todos os accidentes distintos dos mencionados anteriormente (colisión de trens, descarrilamentos, accidentes en pasos a nivel, accidentes causados a persoas por material rodante en movemento e incendios en material rodante).

8.1.11 «Viaxeiro»: calquera persoa, con excepción do persoal de servizo no tren, que realice unha viaxe por ferrocarril. Para os efectos de estatísticas de accidentes, inclúense os viaxeiros que intentan embarcar nun tren en movemento ou desembarcar del.

8.1.12 «Empregados (inclúese o persoal dos contratistas e os contratistas autónomos)»: toda persoa cuxa actividade profesional estea vinculada co ferrocarril e que estea en servizo no momento do accidente. Inclúense o persoal de a bordo do tren e as persoas encargadas do material rodante e das infraestruturas.

8.1.13 «Usuarios de pasos a nivel»: calquera persoa que utilice un paso a nivel para cruzar unha liña ferroviaria en calquera medio de transporte ou a pé.

8.1.14 «Persoas non autorizadas nas instalacións ferroviarias»: calquera persoa, salvo os usuarios de pasos a nivel, que estea nunha instalación ferroviaria malia estar prohibida a súa presenza.

8.1.15 «Outras persoas (terceiros)»: todas as persoas que non se poidan definir como «viaxeiros», «empregados, incluído o persoal dos contratistas», «usuarios de pasos a nivel» nin «persoas non autorizadas nas instalacións ferroviarias».

8.1.16 «Mortes (persoa morta)»: calquera persoa falecida inmediatamente ou nos 30 días seguintes de resultas dun accidente, salvo os suicidios.

8.1.17 «Feridos (persoas gravemente feridas)»: calquera ferido que estivese hospitalizado máis de 24 horas a causa dun accidente, salvo os intentos de suicidio.

8.2 Indicadores relativos a mercadorías perigosas.

8.2.1 «Accidente que afecte o transporte de mercadorías perigosas»: calquera accidente ou incidente suxeito a declaración de conformidade co punto 1.8.5 do Regulamento relativo ao transporte internacional de mercadorías perigosas por ferrocarril (RID), anexo ao Convenio relativo aos transportes internacionais por ferrocarril (COTIF), feito en Berna o 9 de maio de 1980 e modificado en Vilnius o 3 de xuño de 1999.

8.2.2 «Mercadorías perigosas»: materias e artigos cuxo transporte por ferrocarril está prohibido polo Regulamento relativo ao transporte internacional de mercadorías perigosas por ferrocarril (RID), anexo ao Convenio relativo aos transportes internacionais por ferrocarril (COTIF), feito en Berna o 9 de maio de 1980 e modificado en Vilnius o 3 de xuño de 1999, ou se autoriza unicamente en determinadas condicións fixadas nel.

8.3 Indicadores relativos a suicidios.

8.3.1 «Suicidio»: acto de lesión deliberada contra un mesmo con resultado de morte, rexistrado e clasificado como tal conforme a normativa vixente.

8.4 Indicadores relativos a precursores de accidentes.

8.4.1 «Roturas de carril»: calquera carril separado nunha ou varias pezas, ou calquera carril do cal se desprenda unha peza de metal, causando unha falla de máis de 50 mm de lonxitude e de máis de 10 mm de profundidade na superficie de rodadura.

8.4.2 «Deformacións da vía»: fallos relacionados coa continuidade e a xeometría da vía, que requiran o peche da vía ou unha redución inmediata da velocidade permitida para manter a seguridade.

8.4.3 «Fallos da sinalización contrarios á seguridade»: calquera fallo do sistema de sinalización (da infraestrutura ou do material rodante), que dea lugar a informacións de sinalización menos restritivas que as requiridas regulamentariamente.

8.4.4 «Sinal pasado en situación de perigo»: calquera ocasión en que unha parte calquera dun tren excede o seu movemento autorizado. Entenderase por «movemento non autorizado»:

- Pasar un sinal luminoso na vía ou un semáforo en posición de perigo, ou unha orde de parada, se non funciona o sistema automático de control de trens ou o sistema de protección automática de trens.
- Pasar a fin dunha autorización de movemento relacionada coa seguridade, emitida por un sistema automático de control de trens ou o sistema de protección automática de trens.
- Pasar un punto comunicado mediante autorización verbal ou escrita que figure na normativa.
- Pasar carteis de parada (non se inclúen os topes) ou sinais manuais.

Non se inclúen os casos en que vehículos sen máquina motriz ou trens sen persoal de a bordo saltan un sinal de perigo. Tampouco se inclúen os casos en que, por calquera motivo, o sinal non pasa á posición de perigo con tempo suficiente para que o condutor poida parar o tren antes do sinal.

A Dirección Xeral de Infraestruturas Ferroviarias poderá presentar informes por separado sobre estes catro puntos e notificará á Axencia Ferroviaria Europea ao menos un indicador global que conteña datos sobre os catro puntos.

8.4.5 «Rodas rotas e eixes rotos»: ruptura que afecta as partes esenciais dunha roda ou un eixe, creando un risco de accidente (descarrilamento ou colisión).

8.5 Metodoloxías comúns para calcular as repercusións económicas dos accidentes.

8.5.1 O valor de prevención de vítimas componse dos elementos seguintes:

- a) O valor de seguridade *per se*: valores de vontade de pagamento (VVP), baseados en «estudos de preferencia declarada» realizados;
- b) Os custos económicos directos e indirectos: valores de custo avaliados compostos de:
 - Custos médicos e de rehabilitación.
 - Custos xurídicos e de policía, enquisas privadas en caso de colisión, servizos de emerxencia e custos administrativos do seguro.
 - Perdas de produción: valor para a sociedade dos bens e servizos que poderían ter sido producidos pola persoa de non ter acontecido o accidente.

8.5.2 Principios comúns para avaliar o valor da seguridade *per se* e os custos económicos directos e indirectos:

No que se refire ao valor da seguridade *per se*, avaliarase a pertinencia das estimacións dispoñibles en función das consideracións seguintes:

- As estimacións deberán referirse a un sistema de valoración da redución do risco de mortalidade no sector do transporte e axustarse a un enfoque baseado na vontade de pagamento, seguindo o método da preferencia declarada.
- A mostra dos consultados para estes valores será representativa da poboación afectada. En particular, a mostra deberá reflectir a idade, os ingresos e outras características pertinentes da poboación (socioeconómicas, demográficas etc.).
- Método para obter os valores VVP. O estudo concibirase de tal modo que as preguntas resulten claras e significativas para os consultados.

Os custos económicos directos e indirectos avaliaranse en función dos custos reais asumidos pola sociedade.

O director xeral de Infraestruturas Ferroviarias poderá fixar os citados valores de seguridade *per se* e custos económicos directos e indirectos a través da correspondente resolución, a cal será publicada no «Boletín Oficial del Estado».

8.5.3 «Custo dos danos ambientais»: custos que deben sufragar as empresas ferroviarias ou os administradores de infraestruturas ferroviarias, en función da súa experiencia, para restablecer a zona afectada no estado en que se encontraba antes do accidente ferroviario.

8.5.4 «Custo dos danos materiais en material rodante ou infraestrutura»: custo de provisión de novo material rodante ou infraestrutura, coas mesmas funcionalidades e os mesmos parámetros técnicos que o material danado de forma irreversible, e custo de restablecemento do material rodante ou infraestrutura reparable ao estado en que se encontraban antes do accidente. Ambos os custos deberán ser calculados polas empresas ferroviarias ou os administradores da infraestrutura ferroviaria en función da súa experiencia. Tamén se inclúen os gastos relacionados co arrendamento de material rodante, pola non dispoñibilidade dos vehículos danados.

8.5.5 «Custo dos atrasos como consecuencia de accidentes»: valor monetario dos atrasos sufridos polos usuarios do transporte ferroviario (viaxeiros e clientes do transporte de mercadorías) como consecuencia dos accidentes, calculado conforme o modelo seguinte:

Valor do tempo para o viaxeiro dun tren (unha hora).

$VTv = [VT \text{ dos viaxeiros por motivos profesionais}] \times [\text{porcentaxe media anual dos viaxeiros por motivos profesionais}] + [VT \text{ dos viaxeiros que viaxan por outros motivos}] \times [\text{Porcentaxe media anual dos viaxeiros que viaxan por outros motivos}]$.

VT= valor monetario do tempo de transporte aforrado, medido en euros por viaxeiro por hora.

Valor do tempo para un tren de mercadorías (unha hora).

$VTm = [VT \text{ dos trens de mercadorías}] \times [(\text{tonelada-quilómetro})/(\text{tren-quilómetro})]$.

VT = valor monetario do tempo de transporte aforrado; mídese en euros por tonelada de mercadorías por hora.

$(\text{Tonelada-quilómetro})/(\text{tren-quilómetro}) =$ a media das toneladas de mercadorías transportadas por ferrocarril nun ano.

Custo de 1 minuto de atraso dun tren de viaxeiros (C_{mv})

$C_{mv} = K_1 \times (VTv / 60) \times [(\text{viaxeiro-quilómetro})/(\text{tren-quilómetro})]$.

$(\text{Viaxeiro-quilómetro})/(\text{tren-quilómetro}) =$ a media do número de viaxeiros ferroviarios nun ano.

O factor K_1 sitúase entre o valor do tempo e o valor do atraso, para o transporte de viaxeiros, estimado segundo estudos de preferencia declarada, para ter en conta que o tempo perdido como consecuencia dos atrasos se percibe claramente de forma máis negativa que o tempo normal de transporte.

Custo de 1 minuto de atraso dun tren de mercadorías C_{mm}

$C_{mm} = K_2 \times (VTm / 60)$

O factor K_2 sitúase entre o valor do tempo e o valor do atraso, para o transporte de mercadorías, estimado segundo estudos de preferencia declarada, para ter en conta que o tempo perdido como consecuencia dos atrasos se percibe claramente de forma máis negativa que o tempo normal de transporte.

Custo dos atrasos dun accidente.

Custo dos atrasos dun accidente = $C_{mv} \times (\text{minutos de atraso dos trens de viaxeiros}) + C_{mm} \times (\text{minutos de atraso dos trens de mercadorías})$.

Ámbito de aplicación do modelo.

O custo dos atrasos débese calcular para todos os accidentes, sexan ou non significativos.

Os atrasos débense calcular do seguinte modo:

- Atrasos reais nas liñas ferroviarias en que se producen os accidentes,
- Atrasos reais e, de non ser posible, atrasos estimados nas demais liñas afectadas.

O director xeral de Infraestruturas Ferroviarias poderá fixar os citados valores VT a través da correspondente resolución, a cal se publicará no «Boletín Oficial del Estado».

8.6 Indicadores relacionados coa seguridade técnica da infraestrutura e a súa aplicación.

8.6.1 «Protección automática de trens»: sistema que aplica o cumprimento dos sinais e das limitacións de velocidade mediante o control da velocidade e inclúe a parada automática nos sinais.

8.6.2 «Paso a nivel»: calquera intersección a nivel entre o ferrocarril e un paso, autorizada polo Ministerio de Fomento e inscrita no inventario de pasos a nivel do Administrador de Infraestruturas Ferroviarias e aberta a usuarios públicos ou privados. Exclúense os pasos entre plataformas dentro das estacións, así como os pasos por encima das vías reservadas ao uso dos empregados.

O director xeral de Infraestruturas Ferroviarias fixará, a través da pertinente resolución, a correspondencia entre os niveis de protección establecidos na normativa vixente sobre pasos a nivel e os distintos niveis de protección establecidos neste anexo; esta resolución publicarase no «Boletín Oficial del Estado».

8.6.3 «Paso»: calquera vía, rúa ou estrada pública ou privada, incluídos os camiños e os carrís para bicicletas, ou outra vía prevista para o paso de persoas, animais, vehículos ou máquinas.

8.6.4 «Pasos a nivel activos»: pasos a nivel en que se protexen os usuarios do paso ou son avisados de que un tren se aproxima mediante a activación de dispositivos en caso de que o cruzamento do paso non reúna todos os requisitos de seguridade para o usuario.

8.6.4.1 Protección mediante o uso de dispositivos físicos:

- Semibarreiras ou barreiras completas.
- Portóns.

8.6.4.2 Aviso mediante equipamentos fixos nos pasos a nivel:

- Dispositivos visibles: luces.
- Dispositivos audíbles: campás, bucinas, etc.
- Dispositivos físicos, por exemplo vibracións debidas a fochancas na estrada.

Os pasos a nivel activos clasifícanse do modo seguinte:

1) «Paso a nivel con protección ou aviso automáticos do lado do usuario»: paso a nivel en que o tren que se aproxima activa a protección ou o aviso no paso.

Eses pasos a nivel clasifícanse do modo seguinte:

- 1.1. Aviso automático do lado do usuario.
- 1.2. Protección automática do lado do usuario.
- 1.3. Protección e aviso automáticos do lado do usuario.
- 1.4. Protección e aviso automáticos do lado do usuario, e protección do lado da vía.

«Protección do lado da vía»: sinal ou calquera outro sistema de protección dos trens que só permita pasar o tren se o paso a nivel está protexido polo lado do usuario e está libre de incursións; para garantir este último extremo, recórrase a sistemas de control ou detección de obstáculos.

2) «Paso a nivel con protección ou aviso manuais do lado do usuario», paso a nivel en que a protección ou o aviso se activan de forma manual, sen que haxa un sinal ferroviario que lle indique ao tren que só poderá continuar se está activado o sistema de protección ou aviso do paso a nivel.

Eses pasos a nivel clasifícanse do modo seguinte:

- 2.1. Con aviso manual do lado do usuario.

- 2.2 Con protección manual do lado do usuario.
- 2.3. Con protección e aviso manuais do lado do usuario.

8.6.5 «Paso a nivel pasivo»: paso a nivel sen ningún sistema de aviso ou protección activado cando non é seguro para o usuario cruzar o paso.

8.7 Indicadores relativos á xestión da seguridade.

«Auditoría»: proceso sistemático, independente e documentado para obter informacións probatorias e avalialas de forma obxectiva co fin de determinar a medida en que se cumpren os criterios de auditoría.

8.8 Definicións de unidades de medida.

8.8.1 «Tren-km»: unidade de medida que representa o desprazamento dun tren nun quilómetro. A distancia usada é a distancia realmente percorrida, se se coñece; en caso contrario, deberase usar a distancia normal da rede entre a orixe e o destino. Só se terá en conta a distancia no territorio nacional do país declarante.

8.8.2 «Viaxeiro-km»: unidade de medida que representa o transporte ferroviario dun viaxeiro a unha distancia dun quilómetro. Só se terá en conta a distancia no territorio nacional do país declarante.

8.8.3 «Quilómetro de liña»: a lonxitude en quilómetros da rede ferroviaria de interese xeral administrada polo Administrador de Infraestruturas Ferroviarias. Para as liñas ferroviarias de vías múltiples só se terá en conta a distancia entre a orixe e o destino.

8.8.4 «Quilómetro de vía»: a lonxitude en quilómetros da rede ferroviaria de interese xeral administrada polo Administrador de Infraestruturas Ferroviarias. Deberase ter en conta cada unha das vías nas liñas ferroviarias de vías múltiples.

Artigo segundo. *Modificación do Real decreto 810/2007, do 22 de xuño, polo que se aproba o Regulamento sobre seguridade na circulación da rede ferroviaria de interese xeral.*

Un. Engádense á disposición adicional cuarta (Exclusións) dous novos puntos, co seguinte contido:

«3. As normas que sobre persoal de conducción ferroviario se adopten no dereito interno como consecuencia da incorporación da Directiva 2007/59/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 23 de outubro de 2007, sobre a certificación dos maquinistas de locomotoras e trens no sistema ferroviario da comunidade, aplicaranse á rede ferroviaria de interese xeral administrada polo Administrador de Infraestruturas Ferroviarias.

4. En cumprimento do establecido no punto 3 do artigo 2 da directiva citada no punto anterior, e ao abeiro do título competencial establecido no artigo 149.1.21.^a da Constitución sobre tráfico e circulación de vehículos de motor, exclúense do ámbito de aplicación desa directiva comunitaria os maquinistas que unicamente conduzan:

- a) Nos metros, tranvías e outros sistemas de ferrocarril urbanos e lixeiros.
- b) Nas redes cuxa explotación se realice funcionalmente separada da rede ferroviaria de interese xeral administrada polo Administrador de Infraestruturas Ferroviarias e que se destinen con carácter exclusivo á explotación de servizos de transporte de viaxeiros ou de mercadorías, urbanos, suburbanos, locais ou autonómicos.
- c) Na infraestrutura ferroviaria de propiedade privada para uso exclusivo do propietario da infraestrutura para as súas propias operacións de transporte de mercadorías».

Dous. Engádense unha nova disposición adicional oitava, co seguinte contido:

«Disposición adicional oitava. *Indicadores nacionais de seguridade.*

A Dirección Xeral de Infraestruturas Ferroviarias poderá, a partir dos datos que figuran no anexo I do Regulamento sobre seguridade na circulación da rede ferroviaria de interese xeral, proceder á desagregación, división e interpretación dos

seus indicadores comúns de seguridade, para os efectos do tratamento e da elaboración dos indicadores de ámbito nacional.»

Disposición transitoria única. *Informes anuais correspondentes aos anos 2010 e sucesivos.*

O Administrador de Infraestruturas Ferroviarias e as empresas ferroviarias poderán presentar o informe anual de seguridade relativo ao ano 2010 utilizando os indicadores comúns de seguridade recollidos no anexo I coa redacción ata o de agora vixente.

En relación co informe que as aludidas entidades ferroviarias deberán elaborar para o ano 2011 e sucesivos, deberanse utilizar os datos do anexo I aprobado por este real decreto.

Disposición derradeira primeira. *Incorporación de dereito da Unión Europea.*

Mediante este real decreto incorpórase ao dereito español a Directiva 2009/149/CE da Comisión, do 27 de novembro de 2009, pola que se modifica a Directiva 2004/49/CE do Parlamento Europeo e do Consello, no que se refire aos indicadores comúns de seguridade e aos métodos comúns de cálculo dos custos dos accidentes.

Disposición derradeira segunda. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor o día seguinte ao da súa publicación no «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid o 16 de xullo de 2010

JUAN CARLOS R.

O ministro de Fomento,
JOSÉ BLANCO LÓPEZ