



# Guía para el contenido del Informe Anual de Seguridad de las empresas ferroviarias

[E-04.02-01-GU-01]

Versión 02





## CONTROL DOCUMENTAL

	NOMBRE	PUESTO	FIRMA Y FECHA
ELABORADO			
REVISADO			
APROBADO			

Firmado en el original

## CONTROL DE VERSIONES

Versión	Fecha	Motivo
01	Octubre 2018	Primera edición.
02	Junio 2022	Adaptación al Reglamento Delegado (UE) 2018/762 de la Comisión y al Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias.

Objeto y alcance del documento .....	2
▪ Abreviaturas .....	2
▪ Definiciones aplicables .....	3
Documentación de referencia.....	3
Responsabilidades.....	4
▪ Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria:.....	4
▪ Empresa ferroviaria:.....	4
Obligación de presentar el informe .....	5
Contenido del informe .....	6
Caso particular: EE. FF. con tráficos nacionales limitados a las secciones fronterizas .....	14
Anexo I: Propuesta de índice del informe anual de seguridad .....	15
Anexo II: Plantilla ICS EF .....	17

## OBJETO Y ALCANCE DEL DOCUMENTO

El presente documento tiene por objeto servir de guía a las empresas ferroviarias en lo referente a la estructura del informe anual de seguridad que deben remitir a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria antes del **31 de mayo** de cada año. [Real Decreto 929/2020, Artículo 14]

Esta guía:

- Resulta de aplicación a las empresas ferroviarias que dispongan de certificado de seguridad en vigor para prestar servicios de transporte ferroviario, de viajeros o de mercancías, sobre la Red Ferroviaria de Interés General.
- Indica el contenido mínimo a incluir en el informe anual de seguridad elaborado por una empresa ferroviaria, así como otra información recomendada. Se deja a elección de la empresa ferroviaria la inclusión de más apartados que ésta pueda considerar de interés. La información indicada en dicho informe anual será relativa al año natural anterior, debiendo reflejar la **situación al término del ejercicio considerado (31 de diciembre)**.

### ● Abreviaturas

<b>AESF</b>	Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria
<b>ANS</b>	Autoridad Nacional de Seguridad
<b>CIAF</b>	Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios
<b>EF</b>	Empresa ferroviaria
<b>EUAR</b>	Agencia Ferroviaria de la Unión Europea (anteriormente Agencia Ferroviaria Europea -ERA-)
<b>IAS</b>	Informe anual de seguridad
<b>ICS</b>	Indicadores comunes de seguridad
<b>MCS</b>	Métodos comunes de seguridad
<b>RDSOIF</b>	Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias
<b>RFIG</b>	Red Ferroviaria de Interés General
<b>SGS</b>	Sistema de Gestión de la Seguridad
<b>SGCSF</b>	Subdirección General de Coordinación de la Seguridad Ferroviaria

## ● Definiciones aplicables

- **Indicadores Comunes de Seguridad:** Variables estadísticas establecidas a nivel europeo para un seguimiento armonizado de la evolución de la seguridad. [RDSOIF]
- **Indicadores de seguridad:** Conjunto de datos que deberán recopilar las empresas ferroviarias, con el fin de facilitar la evaluación de la consecución de sus objetivos de seguridad y garantizar el seguimiento de la evolución general de la seguridad ferroviaria dentro de su organización, tal y como se establece en el artículo 14 del RDSOIF. [Guía del modelo de madurez de la aplicación del Reglamento 1078/2012 “vigilancia interna”]
- **Métodos Comunes de Seguridad:** Los métodos que describen la evaluación de los niveles de seguridad, así como la consecución de los objetivos de seguridad y el cumplimiento de otros requisitos de seguridad. [RDSOIF]
- **Objetivos Comunes de Seguridad:** Los niveles de seguridad mínimos que debe alcanzar el sistema ferroviario en su conjunto, y siempre que sea factible, las diversas partes del sistema (como el sistema ferroviario convencional, el sistema ferroviario de alta velocidad, los túneles ferroviarios de gran longitud o las líneas ferroviarias utilizadas exclusivamente para el transporte de mercancías). [RDSOIF]
- **Objetivos de seguridad:** Los niveles de seguridad, fijados por la empresa ferroviaria, que se pretenden alcanzar con el fin de mejorar o, al menos, mantener el nivel de seguridad dentro de su propia organización. Pueden ser de diferentes tipos:
  - Objetivos de seguridad específicos, acordes al tipo y dimensión de la actividad que la empresa ferroviaria realice (cuyo seguimiento se realiza a través de los indicadores de seguridad definidos por la organización);
  - Objetivos de seguridad estratégicos de la organización, los cuales pueden venir definidos en la política de seguridad contenida en el SGS de la empresa ferroviaria. Éstos últimos no tienen por qué tener asignado un valor numérico.

[Guía del modelo de madurez de la aplicación del Reglamento 1078/2012 “vigilancia interna”]

## DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA

Se recomienda a las empresas ferroviarias visitar la página web de la AESF ([www.seguridadferroviaria.es](http://www.seguridadferroviaria.es)) donde se mantiene un listado actualizado de la legislación nacional y europea aplicable al sector ferroviario.

A continuación, se expone una lista, no exhaustiva, de la principal normativa de aplicación:

- Reglamento Delegado (UE) 2018/762 de la Comisión, de 8 de marzo de 2018, por el que se establecen MCS sobre los requisitos del SGS de conformidad con la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se derogan los Reglamentos (UE) nº 1158/2010 y (UE) nº 1169/2010 de la Comisión.
- Reglamento de Ejecución (UE) nº 402/2013 de la Comisión, de 30 de abril de 2013, relativo a la adopción de un método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo y por el que se deroga el Reglamento (CE) nº 352/2009.
- Reglamento (UE) Nº 1078/2012 de la Comisión, de 16 de noviembre de 2012, relativo a un método común de seguridad en materia de vigilancia que deberán aplicar las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras que hayan obtenido un certificado de seguridad o una autorización de seguridad, así como las entidades encargadas del mantenimiento.
- Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.
- Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias.
- Implementation guidance for CSIs, Annex 1 of Directive 2004/49/EC as amended by Directive 2014/88/EU. (ERA-GUI-02-2015 v4).

## RESPONSABILIDADES

### ● Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria:

- Supervisar la correcta aplicación por los agentes responsables del marco normativo en materia de seguridad operacional ferroviaria.
- Elaborar y publicar un informe anual relativo al año anterior sobre las actividades relacionadas con la seguridad operacional ferroviaria y remitirlo a la EUAR antes del 30 de septiembre de cada año.

### ● Empresa ferroviaria:

- Elaborar y presentar a la AESF, antes del **31 de mayo de cada año**, un informe anual de seguridad relativo al año natural anterior.

## OBLIGACIÓN DE PRESENTAR EL INFORME

El RDSOIF indica en el artículo 14 que las empresas ferroviarias presentarán a la AESF un informe anual de seguridad relativo al año natural anterior. El informe de seguridad constará de los elementos listados a continuación:

- a) Información sobre cómo se cumplieron los objetivos de seguridad de la organización durante el citado periodo y los resultados de los planes de seguridad.
- b) Un informe sobre la definición de indicadores nacionales de seguridad y de los Indicadores Comunes de Seguridad en la medida en que sean de aplicación para la organización que informe.
- c) Los resultados de las auditorías internas de la seguridad.
- d) Las observaciones respecto a las deficiencias y a los funcionamientos defectuosos de los servicios ferroviarios y de la gestión de la infraestructura que puedan revestir interés para la AESF, con inclusión de un resumen de la información facilitada por los agentes correspondientes de conformidad con el artículo 4, apartado 4, punto b) del RDSOIF.
- e) Un informe sobre la aplicación de los MCS pertinentes.

En particular, deberá informar al menos sobre la aplicación de los MCS siguientes:

- Reglamento (UE) Nº 1078/2012, en su artículo 5 (1), indica que las empresas ferroviarias informarán a la autoridad nacional de seguridad sobre la aplicación de este Reglamento a través de su informe anual de seguridad.

- Reglamento de Ejecución (UE) Nº 402/2013. En el Artículo 18 (1), describe:

*“Las empresas ferroviarias darán cuenta, en su informe anual de seguridad, de su experiencia en la aplicación de los MCS para evaluación y valoración de riesgos.*

*El informe también incluirá una síntesis de las decisiones relacionadas con el nivel de importancia de los cambios.”*

Por otra parte, el Reglamento Delegado (UE) 2018/762, establece en el requisito 4.1.5.2 del Anexo I que la empresa ferroviaria se asegurará de que el IAS antes referido incluya:

- a) una síntesis de las decisiones sobre el nivel de relevancia de las modificaciones en materia de seguridad, incluyendo un resumen de las más relevantes, de conformidad con el artículo 18, apartado 1, del Reglamento (UE) nº 402/2013;
- b) los objetivos de seguridad de la organización para el año o los años siguientes, y la medida en que los riesgos graves para la seguridad influyen en el establecimiento de dichos objetivos;

- c) los resultados de investigaciones internas sobre accidentes/incidentes y otras actividades de control, de conformidad con el artículo 5, apartado 1, del Reglamento (UE) nº 1078/2012 de la Comisión;
- d) información sobre los progresos alcanzados con relación a las recomendaciones pendientes de los organismos nacionales de investigación;
- e) los indicadores de seguridad de la organización fijados para evaluar los resultados de seguridad de esta;

Las empresas ferroviarias podrán remitir el IAS a la AESF a través de cualquiera de los medios siguientes:

- Registro electrónico. (Opción recomendada)
- Correo electrónico al Buzón de la SGCSF ([sgcoordseg.aesf@seguridadferroviaria.es](mailto:sgcoordseg.aesf@seguridadferroviaria.es)).
- Correo electrónico al Subdirector General de la SGCSF.

## CONTENIDO DEL INFORME

El **Anexo I** contiene una propuesta de índice del IAS, el cual recoge el **contenido mínimo recomendado por la AESF**. A continuación, se incluye una pequeña explicación del contenido recomendado para cada uno de los apartados citados en dicho índice.

### 1. INTRODUCCIÓN

Información general de la empresa a fecha **31 de diciembre** del año objeto del informe.

Descripción sobre aspectos organizativos propios en relación con la seguridad tales como:

- Actividades de explotación, tipos de transporte, tráficos realizados.
- Recursos disponibles: personal (habilitado / no habilitado), tipo de material (propio / alquilado).
- Contratistas, proveedores de servicios.
- Cualquier otra información que se considere de interés.

Es recomendable incluir organigrama e identificación de los distintos puestos que tienen funciones relacionadas con la seguridad dentro de la organización.

### 2. ANÁLISIS Y EVOLUCIÓN DE LA SEGURIDAD FERROVIARIA

#### 2.1. Plan de Seguridad



La empresa ferroviaria remitirá, al menos, la información pertinente descrita a continuación, acorde al tipo y dimensión de sus operaciones ferroviarias, procedente del Plan Anual de Seguridad que ésta debe elaborar de acuerdo con lo indicado en su propio SGS.

Para el año referencia del informe:

- Objetivos de Seguridad (específicos / estratégicos) e identificación de los riesgos graves para la seguridad que influyeron en su establecimiento.
- Indicadores de Seguridad / líneas estratégicas definidos para la consecución de los objetivos descritos en el punto anterior.
- Grado de cumplimiento de dichos objetivos.

Para el próximo año:

- Objetivos de Seguridad (específicos / estratégicos) e identificación de los riesgos graves para la seguridad que influyeron en su establecimiento.
- Líneas estratégicas definidas para la consecución de los objetivos.

Dichos indicadores deben permitir el seguimiento de los diferentes procesos de su sistema de gestión de seguridad, y no limitarse al control de la accidentalidad o incidentalidad en la que esté involucrada la empresa.

En caso de que el Plan Anual de Seguridad haya sido objeto de modificaciones durante el año objeto del IAS, se recomienda informar acerca de las razones que motivaron dicho cambio.

## **2.2. Información sobre la evolución de indicadores**

En este apartado debe incluirse información sobre los indicadores de seguridad definidos en el apartado 2.1 de esta guía, así como su evolución.

## **2.3. Supervisión por parte de la AESF**

La empresa ferroviaria puede facilitar un resumen de experiencias e información relacionadas con la supervisión realizada por parte de la AESF (auditorías e inspecciones) o por la actividad de inspección llevada a cabo por los administradores de infraestructura en virtud de sus competencias de policía del sistema ferroviario; así como actuaciones desencadenadas a consecuencia de dicha supervisión.

## **2.4. Aspectos relacionados con accidentes / incidentes**

Información sobre los resultados de las investigaciones internas realizadas sobre accidentes / incidentes en los que la empresa ferroviaria se haya visto involucrada, así como de medidas desencadenadas en consecuencia.

Para los sucesos en los que la empresa se haya visto involucrada durante el año objeto del IAS, identificar por tipo (accidente o incidente) incluyendo, además, un resumen de

las conclusiones extraídas en la investigación interna y las medidas que se han adoptado en base a los resultados obtenidos.

Es recomendable identificar en esta relación los sucesos (accidentes significativos y precursores de accidentes) que son notificados en el apartado relativo a Indicadores Comunes de Seguridad (ver apartado 4).

En el caso de los accidentes significativos, es necesario, además, motivar en base a qué característica de las establecidas en la normativa se cataloga como tal.

Se aconseja informar si los sucesos indicados han sido objeto de investigación por parte de la CIAF.

## **2.5. Resultados de las recomendaciones de seguridad**

### **2.5.1. Recomendaciones emitidas por la CIAF**

Información acerca de las recomendaciones de seguridad emitidas por la CIAF que la empresa ferroviaria deba implementar indicando para cada una de ellas lo siguiente:

- Recomendación de seguridad.
- Medidas de seguridad acordadas.
- Fecha prevista de implantación de las medidas de seguridad.
- Estado de implantación de las medidas de seguridad adoptadas a 31 de diciembre del año objeto del IAS.

Se recomienda distinguir entre las recomendaciones formuladas en el año y las que fueron comunicadas en años anteriores.

Resulta apropiado indicar si, no siendo el implementador de recomendaciones procedentes del organismo investigador, se han tenido en cuenta aquellas otras dirigidas a otras empresas ferroviarias o al sector en general.

### **2.5.2. Recomendaciones técnicas publicadas por la AESF**

Para las recomendaciones técnicas publicadas por la AESF en el año objeto del informe, la empresa ferroviaria debe informar sobre las acciones establecidas para la implantación de éstas, en caso de resultar de aplicación, indicando la fecha prevista de aplicación, así como el estado de implementación a 31 de diciembre del año objeto del informe.

## **3. VIGILANCIA INTERNA**

### **3.1. Estrategia en materia de vigilancia**

Estrategia en materia de vigilancia establecida por la empresa, así como posibles modificaciones a las que ha sido sometida y justificación de dichos cambios.

### **3.2. Prioridades y plan de vigilancia interna**

Identificación de los riesgos más graves en base a los cuales se establecen las prioridades en materia de vigilancia.

Descripción de los distintos tipos de actividades de vigilancia que conforman el plan de vigilancia de la empresa ferroviaria (auditorías internas al SGS, controles, inspecciones, acompañamientos, visitas, análisis de registradores, etc.), junto con el orden de prioridad e intensidad para cada una de ellas de cara a asegurar el cumplimiento de los objetivos definidos en el Plan Anual de Seguridad (ver apartado 2.1).

### **3.3. Balance de las acciones de vigilancia interna ejecutadas durante el periodo**

Información sobre las acciones de vigilancia interna realizadas por la empresa ferroviaria, en aplicación de su plan de vigilancia. Para cada tipo de acción de vigilancia interna realizada:

- Número de acciones realizadas y porcentaje respecto de las planificadas.
- Principales hallazgos detectados (no conformidades, deficiencias, anomalías, etc.).
- Acciones tomadas en consecuencia y vinculación con el proceso de gestión de riesgos, en su caso.
- Planes de actuación específicos adoptados tras detectar casos inaceptables de incumplimiento (motivo, seguimiento, eficacia).

## **4. INDICADORES COMUNES DE SEGURIDAD**

Sin perjuicio de lo indicado en los apartados anteriores, es objeto del informe anual de seguridad que las empresas ferroviarias remitan a la AESF los indicadores comunes de seguridad definidos en el apéndice del Anexo IV del RDSOIF. La información requerida al respecto se detalla, además, en el documento Excel '*Plantilla ICS-EF.xlsx*', pudiéndose consultar un extracto en el Anexo II de esta guía.

Se recomienda que los Indicadores Comunes de Seguridad requeridos por el RDSOIF se remitan a la AESF de dos modos:

- En un apartado específico contenido en el IAS, en el cual se describan brevemente.
- Completando el documento Excel '*Plantilla ICS-EF*' que la AESF se encarga de distribuir por correo electrónico periódicamente. Este documento se encuentra disponible, además, en la web de la AESF.

Las definiciones comunes para los ICS y métodos de cálculo de las repercusiones económicas de los accidentes pueden consultarse en el Anexo IV del RDSOIF.

Se debe informar sobre los ICS, en la medida en que éstos les sean pertinentes.

### **4.1. Indicadores relativos a accidentes**

Número total y relativo (en relación con los km-tren) de accidentes significativos y desglose según los tipos siguientes:

- Colisión de tren con un vehículo ferroviario.
- Colisión de tren con un obstáculo dentro del gálibo de libre paso.
- Descarrilamiento de tren.
- Accidente en pasos a nivel, incluidos los accidentes que afecten a peatones en pasos a nivel, y desglose adicional para los cinco tipos de pasos a nivel definidos en la normativa vigente<sup>1</sup>.
- Accidente causado a personas por implicación de material rodante en movimiento, a excepción de suicidios e intentos de suicidio.
- Incendio en el material rodante.
- Otros.

Se informará de cada accidente significativo con arreglo al tipo de accidente primario, aún si las consecuencias del accidente secundario fueran más graves (por ejemplo, un descarrilamiento seguido de un incendio).

Número total y relativo (en relación con los km-tren) de heridos graves y víctimas mortales por tipo de accidente, desglosado en las siguientes categorías:

- Viajero (también en relación con el nº total de km-viajero y de km-tren de viajeros).
- Empleado o contratista.
- Usuario de pasos a nivel.
- Intruso.
- Otra persona que se halla en un andén.
- Otra persona que no se halla en un andén.

#### **4.2. Indicadores relativos a mercancías peligrosas**

Número total y relativo (en relación con los km-tren) de accidentes que afecten al transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril, desglosado en las siguientes categorías:

---

<sup>1</sup> Tipos de pasos a nivel definidos en el apartado 6.2 del apéndice del Anexo IV del Real Decreto 929/2020:

- a) Paso a nivel pasivo;
- b) Paso a nivel activo:
  - i. Manual.
  - ii. Automático con aviso del lado del usuario.
  - iii. Automático con protección del lado del usuario.
  - iv. Protección del lado de la vía.

- Accidente en que esté implicado al menos un vehículo ferroviario que transporte mercancías peligrosas.
- Número de estos accidentes en que se produzcan escapes de sustancias peligrosas.

#### **4.3. Indicadores relativos a suicidios**

- Número total y relativo (en relación con los km-tren) de suicidios.
- Número total y relativo (en relación con los km-tren) de intentos de suicidio.

#### **4.4. Indicadores relativos a precursores de accidentes**

Número total y relativo (en relación con los km-tren) de precursores de accidentes y su desglose en los tipos siguientes:

- Rotura de carril.
- Deformación u otra desalineación de la vía.
- Fallo de la señalización.
- Señal rebasada en situación de peligro (sobrepasando el punto de peligro).
- Señal rebasada en situación de peligro (sin sobrepasar el punto de peligro).
- Rueda rota de material rodante en servicio.
- Eje roto de material rodante en servicio.

Todos los precursores deberán ser notificados, ya den lugar o no a accidentes.

#### **4.5. Indicadores para calcular las repercusiones económicas de los accidentes**

Se informará solamente sobre las repercusiones económicas de los accidentes significativos.

- Coste social de víctimas mortales y heridos graves.

Para el cálculo de este coste **no es necesario que se proporcione ningún valor**. La propia EUAR realizará el cálculo a partir de los indicadores de accidentalidad que la AESF remita en su correspondiente Informe Anual de Seguridad, junto con los datos actualizados procedentes de la guía de Indicadores Comunes de Seguridad (basados en el valor de prevención de las víctimas establecido en el proyecto denominado HEATCO<sup>2</sup>).

- Coste de los daños medioambientales.

<sup>2</sup> HEATCO es un proyecto matemático que proporciona, a nivel europeo, el estudio más reciente en lo referente a la valoración de impactos de proyectos de infraestructura del transporte dentro de un enfoque económico (*Handbook on the external costs of transport* of CE Delft for DG-MOVE).

La empresa ferroviaria recogerá en el informe su estimación total en euros y relativa (en relación con los km-tren).

- Coste de los daños materiales en material rodante o infraestructura.

La empresa recogerá en el informe su estimación total en euros y relativa (en relación con los km-tren).

- Coste de los retrasos como consecuencia de accidentes.

Provisionalmente, el coste de los retrasos como consecuencia de accidentes a nivel nacional será calculado por EUAR mediante el proyecto HEATCO. Para ello las empresas ferroviarias únicamente deberán proporcionar la siguiente información:

- % anual de viajeros por motivos profesionales.
- Minutos de retraso en trenes de viajeros a consecuencia de accidentes significativos.
- Minutos de retraso en trenes mercancías a consecuencia de accidentes significativos.

#### **4.6. Indicadores relativos a la seguridad técnica de la infraestructura y su aplicación**

Porcentaje de km-tren realizados con sistemas embarcados de protección de trenes que proporcionan:

- Aviso.
- Aviso y parada automática.
- Aviso y parada automática y supervisión discreta de la velocidad.
- Aviso y parada automática y supervisión continua de la velocidad.

#### **4.7. Datos de referencia<sup>3</sup>**

Con el fin de poder comparar los datos de los Indicadores Comunes de Seguridad a nivel europeo, se calculan valores relativos de indicadores precisando de los siguientes datos de referencia:

- Kilómetros-tren de viajeros.
- Kilómetros-tren de mercancías.
- 'Otros' kilómetros-tren.
- Kilómetros-viajero.

---

<sup>3</sup> Tanto los datos de volumen de transporte de viajeros, como los datos de volumen de transporte de mercancías deben coincidir con los que las empresas ferroviarias suministren de modo análogo al Instituto Nacional de Estadística (según lo establecido en el Reglamento (UE) 2018/643).

- Kilómetros-tonelada.

## **5. OBSERVACIONES, BIEN DE LA INFRAESTRUCTURA, BIEN DEL MATERIAL MÓVIL RESPECTO A LAS DEFICIENCIAS Y EL FUNCIONAMIENTO DEFECTUOSO DETECTADO EN LOS SERVICIOS FERROVIARIOS QUE PRESTA**

Información de las observaciones respecto a las deficiencias y a los funcionamientos defectuosos de los servicios ferroviarios y de la gestión de la infraestructura que puedan revestir interés para la AESF, con inclusión de un resumen de la información facilitada por los agentes correspondientes según lo establecido en el artículo 4, apartado 4, punto b)<sup>4</sup> del RDSOIF.

## **6. INFORME SOBRE LA APLICACIÓN DEL MCS PARA EVALUACIÓN Y VALORACIÓN DE RIESGOS (REGLAMENTO 402/2013)**

### **6.1. Cambios con afección a la seguridad**

Información sobre la aplicación del Reglamento (UE) 402/2013, incluyendo una síntesis de las decisiones relacionadas con el nivel de importancia de los cambios. En particular:

- Descripción de los principales cambios que afectan a la seguridad, considerados no significativos por el proponente, indicando:
  - Tipo de cambio (técnico, operacional y/u organizativo).
  - Criterios de toma de decisión.
- Descripción de los cambios significativos, síntesis de las decisiones sobre su nivel de significatividad y resumen de la aplicación del proceso de gestión de riesgos para los más relevantes.

En particular, los cambios que hayan afectado al SGS de la empresa ferroviaria se describirán en un apartado específico (a continuación).

### **6.2. Evolución del SGS**

Se indicarán los principales cambios con afección a la seguridad que se hayan realizado en sus SGS ocurridos durante el periodo objeto de este informe, así como las razones que motivaron dichas modificaciones (revisiones, actualizaciones, etc.).

### **6.3. Otras medidas de seguridad adoptadas**

---

<sup>4</sup> “Las empresas ferroviarias [...] que observe o tenga conocimiento de un riesgo para la seguridad que se relacione con defectos y disconformidades de la construcción o avería del equipo técnico, incluidos los de los subsistemas estructurales, dentro de los límites de su competencia respectiva: [...] b) informarán de dichos riesgos a las demás partes implicadas, con el propósito de que estas puedan adoptar las medidas correctoras necesarias para garantizar de manera permanente la seguridad del sistema ferroviario. Para ello podrán emplear los procedimientos o herramientas creados, en su caso, por la EUAR para dicho efecto.”

Medidas de seguridad más significativas decididas durante el año considerado (a iniciativa de la propia empresa ferroviaria) junto con información sobre los motivos en los que se basó su adopción, tales como:

- Problema a resolver.
- Descripción del motivo por el que se adoptó la medida.
- Medida de seguridad adoptada.

De cara a evitar duplicidades, la información indicada en apartados previos (6.1, 6.2) no debe consignarse de nuevo en este apartado.

## **7. SUGERENCIAS / QUEJAS SOBRE EL FUNCIONAMIENTO DE LA AESF**

En este apartado, las empresas ferroviarias podrán transmitir sus sugerencias / quejas sobre el funcionamiento de la AESF y sus relaciones con la empresa (por ejemplo, durante los procesos de autorización, certificados o supervisión), con el objetivo de conseguir mejorar el trabajo diario de la AESF.

## **8. CONCLUSIONES**

Principales conclusiones obtenidas en base a la información aportada en apartados previos de este informe.

# **CASO PARTICULAR: EE. FF. CON TRÁFICOS NACIONALES LIMITADOS A LAS SECCIONES FRONTERIZAS**

En el caso de empresas ferroviarias cuyo ámbito de actividad a nivel nacional se limite exclusivamente a la circulación por las secciones fronterizas listadas en el Anexo IX del RDSOIF, el Informe Anual de Seguridad que estas elaboren en cumplimiento del artículo 9, apartado 6 de la Directiva (UE) 2016/798, que entregan al Estado miembro de origen, debe **incluir una separata en la que se incluya la información particularizada** relativa a datos y actividad en las secciones fronterizas pertinentes.

Puede resultar de utilidad adaptar el 'contenido del informe' descrito en el apartado anterior de la presente guía a las secciones fronterizas de aplicación.

No obstante lo anterior, resulta recomendable que **se remita el informe anual de seguridad completo** a todas las ANS en las cuales la empresa ferroviaria desempeñe sus funciones, de cara a facilitar el intercambio de información entre las ANS para las actividades de supervisión.



## ÍNDICE

- 1. INTRODUCCIÓN**
- 2. ANÁLISIS Y EVOLUCIÓN DE LA SEGURIDAD FERROVIARIA**
  - 2.1. Plan de Seguridad
  - 2.2. Información sobre la evolución de indicadores
  - 2.3. Supervisión por parte de la ANS
  - 2.4. Aspectos relacionados con accidentes / incidentes
  - 2.5. Resultados de las recomendaciones de seguridad
    - 2.5.1. Recomendaciones emitidas por la CIAF
    - 2.5.2. Recomendaciones técnicas publicadas por la AESF
- 3. VIGILANCIA INTERNA**
  - 3.1. Estrategia en materia de vigilancia
  - 3.2. Prioridades y plan de vigilancia interna
  - 3.3. Balance de las acciones de vigilancia interna ejecutadas durante el periodo
- 4. INDICADORES COMUNES DE SEGURIDAD**
  - 4.1. Indicadores relativos a accidentes
  - 4.2. Indicadores relativos a mercancías peligrosas
  - 4.3. Indicadores relativos a suicidios
  - 4.4. Indicadores relativos a precursores de accidentes
  - 4.5. Indicadores para calcular las repercusiones económicas de los accidentes
  - 4.6. Indicadores relativos a la seguridad técnica de la infraestructura y su aplicación
  - 4.7. Datos de referencia
- 5. OBSERVACIONES, BIEN DE LA INFRAESTRUCTURA, BIEN DEL MATERIAL MÓVIL RESPECTO A LAS DEFICIENCIAS Y EL FUNCIONAMIENTO DEFECTUOSO DETECTADO EN LOS SERVICIOS FERROVIARIOS QUE PRESTA**
- 6. INFORME SOBRE LA APLICACIÓN DEL MCS PARA EVALUACIÓN Y VALORACIÓN DE RIESGOS (REGLAMENTO 402/2013)**
  - 6.1. Cambios con afección a la seguridad

- 6.2. Evolución del SGS
- 6.3. Otras medidas de seguridad adoptadas
- 7. SUGERENCIAS / QUEJAS SOBRE EL FUNCIONAMIENTO DE LA AESF**
- 8. CONCLUSIONES**

# ANEXO II: PLANTILLA ICS EF

Plantilla para la transmisión de datos:  
INDICADORES COMUNES DE SEGURIDAD  
(EMPRESAS FERROVIARIAS)

v 03 - 06/05/2021

Empresa ferroviaria	
Año de referencia	

**1.1a. Número total de accidentes significativos y desglose según los tipos siguientes:**

Colisión de tren con un vehículo ferroviario	
Colisión de tren con un obstáculo dentro del gálibo de libre paso	
Descarrilamiento de tren	
Accidente en paso a nivel, incluidos los accidentes que afecten a peatones en paso a nivel (desglose adicional según apartado 1.1b)	0
Accidente causado a personas con implicación de material rodante en movimiento, a excepción de suicidios e intentos de suicidio	
Incendio en el material rodante	
Otros	
<b>Nº total accidentes significativos</b>	

**1.1b. Número total de accidentes en PPNN, desglosados en los tipos siguientes:**

Paso a nivel pasivo	
Paso a nivel activo:	
Manual	
Automático con aviso del lado del usuario	
Automático con protección del lado del usuario	
Protección del lado de la vía	

**1.2a. Número total de víctimas mortales por tipo de accidente:**

	Viajero	Empleado o contratista	Usuario de paso a nivel	Intruso	Otra persona que se halla en un andén	Otra persona que no se halla en un andén	Total
Colisión de tren con un vehículo ferroviario							
Colisión de tren con un obstáculo dentro del gálibo de libre paso							
Descarrilamiento de tren							
Accidente en paso a nivel, incluidos los accidentes que afecten a peatones en paso a nivel							
Accidente causado a personas con implicación de material rodante en movimiento, a excepción de suicidios e intentos de suicidio							
Incendio en el material rodante							
Otros							
<b>Número total de víctimas mortales</b>							

**1.2b. Número total de heridos graves por tipo de accidente:**

	Viajero	Empleado o contratista	Usuario de paso a nivel	Intruso	Otra persona que se halla en un andén	Otra persona que no se halla en un andén	Total
Colisión de tren con un vehículo ferroviario							
Colisión de tren con un obstáculo dentro del gálibo de libre paso							
Descarrilamiento de tren							
Accidente en paso a nivel, incluidos los accidentes que afecten a peatones en paso a nivel							
Accidente causado a personas con implicación de material rodante en movimiento, a excepción de suicidios e intentos de suicidio							
Incendio en el material rodante							
Otros							
<b>Número total de heridos graves</b>							

**2. Número total de accidentes que afecten al transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril, desglosado en las siguientes categorías:**

Accidente en que este implicado al menos un vehículo ferroviario que transporte mercancías peligrosas	
Número de estos accidentes en que se produzcan escapes de sustancias peligrosas	

**3. Número total de suicidios e intentos de suicidios.**

Número de suicidios	
Número de intentos de suicidio	

**Plantilla para la transmisión de datos:  
INDICADORES COMUNES DE SEGURIDAD  
(EMPRESAS FERROVIARIAS)**

**4. Número total de precursores de accidentes y desglose en los tipos siguientes:**

Fallo de la señalización (origen: material rodante)	
Señal rebasada en situación de peligro (sobrepasando el punto de peligro)	
Señal rebasada en situación de peligro (sin sobrepasar el punto de peligro)	
Rueda rota de material rodante en servicio	
Eje roto de material rodante en servicio	
<b>Número total de precursores de accidentes</b>	

**5. Indicadores para calcular las repercusiones económicas de los accidentes:**

Coste de los daños medioambientales (€)	
Coste de los daños materiales en material rodante o infraestructura (€)	
Minutos de retraso de los trenes de viajeros	
Minutos de retraso de los trenes de mercancías	
Porcentaje medio anual de viajeros por motivos profesionales	

**6a. Indicadores relativos a la seguridad técnica de la infraestructura y su aplicación:**

Porcentaje de kilómetros-tren realizados con sistemas embarcados de protección de trenes que proporcionan:	
Aviso	
Aviso y parada automática	
Aviso y parada automática y supervisión discreta de la velocidad	
Aviso y parada automática y supervisión continua de la velocidad	

**7. Datos de referencia: tráfico**

Nº de km-viajero (millones de km-viajero)	
Nº de km-tonelada (millones de km-tonelada)	
<b>Nº total de km-tren (millones de km-tren)</b>	
Nº de km-tren de viajeros (millones de km-tren de viajeros)	
Nº de km-tren mercancías (millones de km-tren mercancías)	
Nº de 'Otros' km-tren (millones de km-tren)	

