



# Guía para el contenido del informe anual de seguridad de las empresas ferroviarias

[E 04.02-01-GU-01]





## CONTROL DOCUMENTAL

	NOMBRE	FIRMA	PUESTO	FECHA
ELABORADO				
REVISADO				
APROBADO				

Firmado en el original

## CONTROL DE VERSIONES

Versión	Fecha	Motivo
1	Octubre 2018	Primera edición.



## ÍNDICE

Objeto y alcance del documento .....	2
▪ Abreviaturas .....	2
▪ Definiciones aplicables .....	2
Documentación de referencia.....	4
Responsabilidades.....	5
▪ Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (Autoridad Nacional de Seguridad): .....	5
▪ Empresa ferroviaria:.....	5
Obligación de presentar el informe .....	5
Contenido del informe .....	6
Anexo I: Propuesta de índice del informe anual de seguridad .....	15
Anexo II: Plantilla ICS EF .....	16



## 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 30 de junio de cada año. (Real Decreto 810/2007, Artículo 15.3).

Esta guía:

- Es 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 la información mínima que debe contener el informe anual de seguridad elaborado por una empresa ferroviaria. 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 deberá reflejar la **situación al término del ejercicio considerado (31 de diciembre)**.

### ● Abreviaturas

<b>AESF</b>	Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria
<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>OCS</b>	Objetivos comunes de seguridad
<b>RFIG</b>	Red Ferroviaria de Interés General
<b>SGS</b>	Sistema de gestión de la seguridad

### ● Definiciones aplicables

- **Autoridad Nacional de la Seguridad:** Organismo nacional encargado de las funciones relativas a la seguridad en la circulación ferroviaria o cualquier organismo binacional al que los Estados miembros hayan encomendado dichas funciones para garantizar un



régimen unificado de seguridad en relación con la infraestructura transfronteriza especializada. En el caso particular de España, estas funciones las asume la AESF.

- **Empresa Ferroviaria:** Entidades, titulares de una licencia de empresa ferroviaria, cuya actividad principal consiste en prestar servicios de transporte de viajeros o de mercancías por ferrocarril. Las empresas ferroviarias deberán, en todo caso, aportar la tracción.
- **Indicadores Comunes de Seguridad:** Conjunto de datos incluidos en el Anexo 1 del Real Decreto 810/2007, de utilidad para el cálculo de los Objetivos Comunes de Seguridad (OCS) previstos en el Artículo 7 de la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.
- **Indicadores de Seguridad:** Conjunto de datos que deberán recopilar las empresas ferroviarias, con el fin de facilitar la evaluación de la consecución de los Objetivos de Seguridad y garantizar el seguimiento de la evolución general de la seguridad ferroviaria dentro de su organización.
- **Métodos de Seguridad:** Los métodos que deben elaborarse para explicar cómo se evalúan los niveles de seguridad, la consecución de los objetivos de seguridad, así como el cumplimiento de cualesquiera otros requisitos de seguridad. Se distingue entre los métodos de seguridad nacionales (MS) y los métodos comunes de seguridad (MCS) que se establezcan por la Unión Europea, comunes a todos los Estados miembros.
- **Objetivos Comunes de Seguridad:** Los niveles de seguridad que deben, al menos, alcanzar tanto las diversas partes del sistema ferroviario (sistema ferroviario convencional, sistema ferroviario de alta velocidad, túneles ferroviarios de gran longitud o líneas ferroviarias utilizadas exclusivamente para el transporte de mercancías) como el sistema ferroviario en su conjunto, expresados en criterios de aceptación del riesgo. Se distingue entre los objetivos de seguridad nacionales, fijados por la autoridades nacionales de seguridad, y los objetivos comunes de seguridad que se establezcan por la Unión Europea, comunes a todos los Estados miembros.
- **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. Se distingue entre los objetivos de seguridad específicos, acordes al tipo y dimensión de la explotación que la empresa ferroviaria realice (cuyo seguimiento se realiza a través de los indicadores de seguridad definidos por la organización), y los 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.
- **Sistema de Gestión de la Seguridad:** Conjunto de medidas establecidas en el seno de su organización por un administrador de la infraestructura o una empresa ferroviaria para garantizar la gestión de sus operaciones en condiciones de seguridad.



- **Sistema ferroviario:** El conjunto formado por la infraestructura ferroviaria, tal y como se define en el artículo 3 del Reglamento del Sector Ferroviario y el material rodante que circula sobre la misma.

## DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA

Se recomienda a los solicitantes 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:

- Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, del 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios (Directiva de Seguridad Ferroviaria), y sus modificaciones.
- Directiva 2016/798/UE de 11 de mayo de 2016, sobre la seguridad ferroviaria
- Reglamento de Ejecución (UE) N° 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) n° 352/2009, y sus modificaciones.
- Reglamento (UE) N° 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 810/2007, de 22 de junio, por el que se aprueba el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General.
- 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 (Autoridad Nacional de Seguridad):

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

### ● Empresa ferroviaria:

- Elaborar y presentar a la AESF, antes del 30 de junio de cada año, un informe anual de seguridad relativo al año natural anterior.

## OBLIGACIÓN DE PRESENTAR EL INFORME

El Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, por el que se aprueba el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General, indica en el Artículo 15.3 que las empresas ferroviarias deberán presentar al órgano responsable de la expedición del certificado de seguridad (AESF), antes del 30 de junio de cada año, un Informe Anual de Seguridad relativo al año natural anterior. Dicho informe constará de los elementos siguientes:

- a) La información sobre el grado de cumplimiento de los objetivos de seguridad y los resultados de los planes de seguridad.
- b) La definición de indicadores de seguridad fijados en el Anexo I del Real Decreto 810/2007, en la medida en que sean pertinentes.
- c) Los resultados de las auditorías internas de seguridad.
- d) Las observaciones, bien de la infraestructura, bien del material móvil, respecto a las deficiencias y al funcionamiento defectuoso detectado en los servicios ferroviarios que presta.



Además de lo anterior, deberá informarse sobre la aplicación de los Métodos Comunes de Seguridad pertinentes, en concreto:

- El Reglamento (UE) Nº 1078/2012, en el 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.
- El 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.”

## CONTENIDO DEL INFORME

El **Anexo 1** 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 de cada uno de los apartados citados en dicho índice.

### 1. INTRODUCCIÓN

#### 1.1. Información general

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

Los datos a suministrar, en la medida en que sean pertinentes, son los siguientes:

- Nombre
- Dirección
- Sitio web
- Fecha de inicio de la actividad comercial
- Tipo de tráfico (mercancías, viajeros...)
- Número de locomotoras
- Número de automotores /elementos automotores de cercanías
- Número de coches
- Número de vagones
- Número de maquinistas
- Nº de personal de seguridad





### **1.2. Datos relativos a la explotación**

Información sobre actividades de explotación, tipos de transporte, tráfico, etc.

Adicionalmente, se ofrecerá información sobre la parte de su organización relacionada con la seguridad, proporcionando datos sobre el número de empleados, la misión y las tareas de las diferentes unidades.

Puede resultar de ayuda la remisión de un organigrama interno.

### **1.3. Certificados de Seguridad**

Las empresas ferroviarias podrán indicar en este apartado si han solicitado o realizado a lo largo del año en cuestión una ampliación, modificación o renovación de sus certificados de seguridad (Parte A y/o B).

La razón de incluir este apartado es permitir a las empresas ferroviarias expresar su opinión respecto a los procedimientos y prácticas de emisión de certificados (por parte de la Autoridad Nacional de Seguridad), además de ofrecerles la opción de formular quejas o mejoras.

Por otro lado, en este apartado también pueden indicarse los problemas que las empresas ferroviarias hayan encontrado en relación con la solicitud de un certificado.

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

### **2.1. Vigilancia interna**

Las distintas actividades que deben formar parte del proceso de vigilancia interna de una empresa ferroviaria, según el Reglamento (UE) Nº 1078/2012, son, como mínimo:

- Definición de la estrategia, las prioridades y el plan o planes en materia de vigilancia.
- Recogida y análisis de la información.
- Elaboración de un plan de actuación para los casos inaceptables de incumplimiento de los requisitos establecidos en el sistema de gestión.
- Aplicación del plan de actuación, si se ha elaborado tal plan.
- Evaluación de la eficacia de las medidas del plan de actuación, si se ha elaborado tal plan.

Por ello, sobre cada uno de estos puntos, debe informarse del proceso de vigilancia establecido por la empresa ferroviaria y del modo en que ha sido llevado a cabo (auditorías internas al SGS, controles, inspecciones, etc.).



Especialmente, se debería incluir información sobre cómo se establece la estrategia de vigilancia interna de la empresa y sus prioridades (indicando la referencia de en qué documentos se incluye y cómo se aprueba).

## **2.2. Plan de Seguridad**

En particular, puesto que forman parte de los elementos principales de la aplicación del proceso de vigilancia interna, la empresa ferroviaria remitirá al menos la información descrita a continuación, procedente del Plan Anual de Seguridad que ésta debe elaborar de acuerdo con lo indicado en su propio SGS:

- Objetivos de Seguridad (específicos / estratégicos) fijados para el año de referencia del informe.
- Indicadores de Seguridad / líneas estratégicas definidos en el año de referencia del informe para la consecución de los objetivos descritos en el punto anterior.
- Grado de cumplimiento de dichos objetivos.
- Objetivos de Seguridad (específicos / estratégicos) fijados por la empresa ferroviaria para el próximo año.
- Líneas estratégicas definidas para la consecución de los objetivos fijados en el año próximo.

En el Plan Anual de Seguridad deberán tenerse en cuenta, además, los Objetivos de Seguridad y/o OCS que la AESF, como Autoridad Nacional de Seguridad, pudiera fijar.

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

Sin perjuicio de los Indicadores Comunes de Seguridad recogidos en el Real Decreto 810/2007, necesarios para el seguimiento de la seguridad a nivel europeo, las empresas ferroviarias deben disponer de indicadores propios internos acordes al tipo y dimensión de sus operaciones ferroviarias.

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. También deben estar ligados a los principales riesgos considerados por la empresa.

Por eso, aunque los ICS pueden emplearse por las empresas, no siempre son los más adecuados, suelen ser muy globales y no cubren todas las necesidades de vigilancia interna de los procesos del SGS.

En este apartado debería incluirse información sobre estos indicadores, tanto en su evolución y análisis de tendencias, como en el establecimiento de nuevos indicadores que pueda haberse realizado en el periodo.



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

En este apartado, se debería incluir información sobre las acciones de vigilancia interna realizadas:

- Tipos de acciones realizadas: auditorías internas, acompañamientos, visitas, análisis de registradores, controles de alcohol y drogas...
- Número de acciones realizadas.
- Principales no conformidades detectadas.
- Acciones tomadas en consecuencia.

#### **2.5. Supervisión por parte de las AESF**

El operador ferroviario 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 ADIF en virtud de sus competencias de policía del sistema ferroviario; y actuaciones desencadenadas a consecuencia de dicha supervisión.

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

La empresa ferroviaria debe informar acerca de las recomendaciones de seguridad recibidas de la CIAF y la AESF indicando, en la medida de lo posible, lo siguiente:

- Recomendación de seguridad.
- Medida de seguridad decidida.
- Estado de aplicación de la medida de seguridad adoptada.

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

Deberá informarse de las 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, por ejemplo:

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

Si esas medidas fueron desencadenadas por accidentes o precursores de los mismos, deberá indicarse, además, la siguiente información:

- Fecha.
- Lugar.



- Descripción del suceso.
- Medida de seguridad decidida.

### **3. INDICADORES COMUNES DE SEGURIDAD**

Sin perjuicio de lo informado en el apartado anterior, es objeto del informe anual de seguridad que las empresas ferroviarias remitan a la AESF los indicadores comunes de seguridad definidos en el Real Decreto 810/2007. La información requerida al respecto se detalla, además, en el documento Excel '*Plantilla ICS-EF.xlsx*', pudiéndose consultar un extracto del mismo en el Anexo 2 de este procedimiento.

Se recomienda que los Indicadores Comunes de Seguridad requeridos por el Real Decreto 1006/2015 se remitan a la AESF de dos modos:

- En un apartado específico contenido en el IAS.
- Completando el documento Excel '*Plantilla ICS-EF*' que la AESF se encarga de distribuir.

Las definiciones comunes para los ICS y métodos de cálculo de las repercusiones económicas de los accidentes pueden consultarse en el apartado 7 del Anexo I del Real Decreto 810/2007.

Puede resultar de ayuda para las empresas ferroviarias el documento '[\*Implementation guidance for CSIs\*](#)', elaborado por la ERA en colaboración con expertos del sector y autoridades nacionales de seguridad. Este documento fue creado con el fin de ser utilizado como guía de aplicación del nuevo Anexo 1 de la Directiva de Seguridad, facilitando así el entendimiento de las definiciones y metodologías contenidas en él.

Las empresas ferroviarias deben informar sobre los ICS, en la medida en que éstos les sean pertinentes.

#### **3.1. 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 su desglose adicional para los cinco tipos de pasos a nivel definidos en la normativa vigente<sup>1</sup>,

<sup>1</sup> Tipos de pasos a nivel definidos en el apartado 6.2 del nuevo Anexo I del Real Decreto 810/2007, tras la publicación del Real Decreto 1006/2015, de 6 de noviembre:



- Accidente causado a personas por implicación de material rodante en movimiento, a excepción de suicidios e intentos de suicidio,
- Incendios en el material rodante,
- Otros.

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

Número total y relativo (en relación con los km-tren) de heridos graves y víctimas mortales por tipo de accidentes, 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,
- Otro tipo de persona que se halla en un andén,
- Otro tipo de persona que no se halla en un andén.

### **3.2. 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:

- 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.

### **3.3. Indicadores relativos a suicidios**

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

- 
- 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.



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

### **3.4. Indicadores relativos a los 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 de sentido.
- Señal pasada en situación de peligro sobrepasando el punto de peligro,
- Señal pasada 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, den lugar o no a accidentes. (Un precursor que dé lugar a un accidente significativo se notificará también en los indicadores sobre precursores; un precursor que no dé lugar a un accidente significativo sólo se notificará en los indicadores sobre precursores).

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

- 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 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.

La empresa ferroviaria recogerá en el informe su estimación total en euros y relativa (en relación con los km-tren). Se indicarán solamente los costes relativos a los accidentes significativos.

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

<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.



La empresa recogerá en el informe su estimación total en euros y relativa (en relación con los km-tren). Solamente se indicarán los costes relativos a los accidentes significativos.

- Coste de los retrasos como consecuencia de accidentes.

También, provisionalmente, será calculado por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria 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.

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

Porcentaje de km-tren recorridos utilizando sistemas embarcados de protección de trenes según proporcionen:

- 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.

### **3.7. 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 tomando como datos de referencia los siguientes datos (indicados en este apartado):

- Kilómetros-tren de viajeros,
- Kilómetros-tren de mercancías,
- ‘Otros’ kilómetros-tren,
- Kilómetros-viajero,
- Kilómetros-tonelada.

### **3.8. Resumen y análisis de tendencias**

---

<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 nº 91/2003).



Deberá incluirse un análisis de tendencias referente a todas las categorías de ICS informándose, además, de los puntos destacados del año en cuestión y la evolución de tendencias más a largo plazo.

#### **4. EVOLUCIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD (PRINCIPALES CAMBIOS)**

Las empresas ferroviarias indicarán los principales cambios que hayan afectado a sus Sistemas de Gestión de la Seguridad ocurridos durante el periodo objeto de este informe: revisiones, actualizaciones, etc.

#### **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**

Las empresas ferroviarias informarán, en su informe anual de seguridad, de las observaciones respecto a otros agentes, 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 DE LOS MÉTODOS COMUNES DE SEGURIDAD PARA EVALUACIÓN Y VALORACIÓN DE RIESGOS**

Las empresas ferroviarias informarán sobre la aplicación del Reglamento 402/2013:

- Descripción de los principales cambios considerados no significativos por el proponente.
  - Tipo de cambio (técnico, operacional y/u organizativo)
  - Criterios de decisión
- Descripción de los principales cambios significativos y aplicación del proceso de gestión de riesgos.
- Implicación de los Organismos de Evaluación.

#### **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 (p.ej. durante los procesos de autorización, certificados o supervisión), con el objetivo de conseguir mejorar el trabajo diario de la AESF.

#### **8. CONCLUSIONES**





## ANEXO I: PROPUESTA DE ÍNDICE DEL INFORME ANUAL DE SEGURIDAD

### ÍNDICE

- 1. Introducción**
  - 1.1. Información general
  - 1.2. Datos relativos a la explotación
  - 1.3. Certificados de Seguridad
- 2. Análisis y evolución de la seguridad ferroviaria**
  - 2.1. Vigilancia interna
  - 2.2. Plan de Seguridad
  - 2.3. Información sobre la evolución de indicadores
  - 2.4. Balance de las acciones de vigilancia interna ejecutadas durante el periodo
  - 2.5. Supervisión por parte de las ANS
  - 2.6. Resultados de las Recomendaciones de Seguridad
  - 2.7. Otras medidas de seguridad adoptadas
- 3. Indicadores Comunes de Seguridad**
  - 3.1. Indicadores relativos a accidentes
  - 3.2. Indicadores relativos a mercancías peligrosas
  - 3.3. Indicadores relativos a suicidios
  - 3.4. Indicadores relativos a precursores de accidentes
  - 3.5. Indicadores para calcular las repercusiones económicas de los accidentes
  - 3.6. Indicadores relativos a la seguridad técnica de la infraestructura y su aplicación
  - 3.7. Datos de referencia
  - 3.8. Resumen y análisis de tendencias



## ANEXO II: PLANTILLA ICS EF

ICS AÑO 201x  
[NOMBRE EMPRESA FERROVIARIA]

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

Año de referencia

v.02 - 14/04/2016

### 1a. Número total de accidentes significativos

Colisiones de trenes con un vehículo ferroviario	
Colisiones de trenes con un obstáculo dentro del gallo de libre paso	
Descarrilamientos de trenes	
Accidentes en PPNN, incluidos los accidentes que afecten a peatones en paso a nivel (ver apartado 1.1a.)	0
Accidentes causados a personas con implicación de material rodante en movimiento, a excepción de suicidios e intentos de suicidio	
Incendios en el material rodante	
Otros	
Nº total accidentes significativos	

### 1.1a. Número total de accidentes en PPNN, incluidos los accidentes que afecten a peatones en paso a nivel, desglosados en los tipos siguientes:

Paso a nivel pasivo	
Paso a nivel activo: manual	
Paso a nivel activo: automático con aviso del lado del usuario	
Paso a nivel activo: automático con protección del lado del usuario	
Paso a nivel activo: protección del lado de la vía	

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

	Viajeros	Empleados o contratistas	Usuarios de PPNN	Intrusos	Otro tipo de persona que se halla en un andén	Otro tipo de persona que no se halla en un andén	Total
Colisiones de trenes con un vehículo ferroviario							
Colisiones de trenes con un obstáculo dentro del gallo de libre paso							
Descarrilamientos de trenes							
Accidentes en PPNN, incluidos los accidentes que afecten a peatones en paso a nivel							
Accidentes causados a personas con implicación de material rodante en movimiento, a excepción de suicidios e intentos de suicidio							
Incendios en el material rodante							
Otros accidentes							
Número total de víctimas mortales							

### 1.3a. Número total de heridos graves por tipo de accidente:

	Viajeros	Empleados o contratistas	Usuarios de PPNN	Intrusos	Otro tipo de persona que se halla en un andén	Otro tipo de persona que no se halla en un andén	Total
Colisiones de trenes con un vehículo ferroviario							
Colisiones de trenes con un obstáculo dentro del gallo de libre peso							
Descarrilamientos de trenes							
Accidentes en PPNN, incluidos los accidentes que afecten a peatones en paso a nivel							
Accidentes causados a personas con implicación de material rodante en movimiento, a excepción de suicidios e intentos de suicidio							
Incendios en el material rodante							
Otros accidentes							
Número total de heridos graves							

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

Accidentes 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	

### 3a. Número total de suicidios e intentos de suicidio

Número de suicidios	
Número de intentos de suicidio	



ICS AÑO 201x  
[NOMBRE EMPRESA FERROVIARIA]

4a. Número total de precursores de accidentes, desglosado en las siguientes categorías:	
Señales pasadas en situación de peligro sobrepasando el punto de peligro	
Señales pasadas en situación de peligro sin sobrepasar el punto de peligro	
Buendías rotas de material rodante en servicio	
Ejes rotos de material rodante en servicio	
Número total de precursores de accidentes	0

5a. Indicadores para calcular las repercusiones económicas de los accidentes significativos:	
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 km-tren recorridos utilizando sistemas de protección de trenes con aviso	
Porcentaje de km-tren recorridos utilizando sistemas de protección de trenes con aviso y parada automática	
Porcentaje de km-tren recorridos utilizando sistemas de protección de trenes con aviso y parada automática y supervisión discreta de la velocidad	
Porcentaje de km-tren recorridos utilizando sistemas de protección de trenes con aviso y parada automática y supervisión continua de la velocidad (SPAT)	

7a. Datos de referencia: tráfico	
Nº total de km-tren (millones de km-tren)	0,00000
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)	
Nº de km-viajero (millones de km-viajero)	
Nº de km-tonelada (millones de km-tonelada)	

