



Guía para la solicitud de certificados de seguridad únicos

[O.03.02-01-GU-01]

Versión 03





CONTROL DOCUMENTAL

	NOMBRE	FIRMA	PUESTO
ELABORADO			
REVISADO			
APROBADO			

Firmado en el original

CONTROL DE VERSIONES

Versión	Fecha	Motivo
1	Junio-2017	Revisión integral del documento
2	Octubre-2018	Revisión integral del documento y corrección de errores
3	Abril-2021	Adaptación al Real Decreto 929/2020 de 27 de octubre



ÍNDICE

Introducción y ámbito	3
Objeto y alcance del documento	6
▪ Abreviaturas	7
▪ Definiciones aplicables	7
Marco legal	10
▪ Sistemas de gestión de seguridad	10
Documentación de referencia	12
▪ Normativa europea de referencia	12
▪ Normativa nacional de referencia	12
Cómo solicitar un certificado de seguridad único	15
▪ Organismo encargado de la emisión del certificado de seguridad único	15
▪ Requisitos previos al certificado.....	15
▪ Política lingüística	16
▪ Modalidad y lugar de presentación.....	17
▪ Tasas y costes	17
Solicitudes que incluyan otros países: Secciones y acuerdos fronterizos	19
▪ A) Solicitante que desea operar en la RFIG y hasta alguna de las estaciones frontera de otro Estado miembro vecino (Francia y/o Portugal).....	19
▪ B) Solicitante de un CSU con ámbito de operación en un país vecino que pretende operar hasta alguna de las estaciones frontera en España definidas en el Anexo IX del RDSOIF.....	20
Documentación a entregar	21
A. La AESF es el organismo de certificación de la seguridad:	21
▪ 1. Solicitud de nuevo certificado	21
▪ 2. Solicitud de modificación del certificado.....	22
▪ 3. Solicitud de renovación de certificado	24
B. La AESF es encargada de evaluar únicamente la normativa nacional:	25
Proceso de evaluación de la seguridad	26
▪ Fase 0: Compromiso previo	26
▪ Fase 1: Recepción de la solicitud de certificado de seguridad único	27
▪ Fase 2: Examen inicial	28
▪ Fase 3: Evaluación detallada	29



▪ Fase 4: Emisión del certificado de seguridad único	33
Modificación de certificados	34
Renovación de certificados	36
Solicitud de revisión por parte del solicitante	37
Recurso contencioso-administrativo	38
Revocación de certificados	39



INTRODUCCIÓN Y ÁMBITO

El Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre de seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias, en desarrollo de la Directiva (UE) 2016/798 de seguridad ferroviaria, introduce, dentro de su ámbito de aplicación¹, el concepto de “certificado de seguridad único” (en adelante CSU) que toda empresa ferroviaria deberá poseer para acceder a la infraestructura ferroviaria.

El CSU será expedido por la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea (en adelante EUAR) o por la autoridad nacional de seguridad² (en adelante nos referiremos a la española, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, AESF).

Antes de iniciar cualquier trámite de solicitud de CSU es imprescindible que los posibles interesados entiendan inequívocamente qué supone dicho certificado.

Por ello, antes de proseguir con la lectura de esta guía y para poder preparar adecuadamente la documentación necesaria para solicitar un certificado, es imprescindible que el lector interiorice las siguientes premisas:

¹ El artículo 2 del citado Real Decreto indica que su ámbito de aplicación es la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) así como a todos los actores del sistema, en particular, las empresas ferroviarias, cuya actividad consista en prestar servicios de transporte de mercancías o viajeros por ferrocarril a través de la citada red.

Excluye explícitamente de la aplicación a:

- a) los metros.
- b) los tranvías y vehículos ferroviarios ligeros, así como a la infraestructura utilizada exclusivamente por esos vehículos.
- c) las redes funcionalmente separadas del sistema ferroviario de la Red Ferroviaria de Interés General y que se destinen con carácter exclusivo a la explotación de servicios de viajeros locales, urbanos o suburbanos, así como las empresas que operen exclusivamente dichas redes.
- d) la infraestructura ferroviaria de propiedad privada, incluidas las vías secundarias, utilizada por su propietario o por un operador para sus respectivas actividades de transporte de mercancías o para el transporte de personas sin fines comerciales, así como los vehículos utilizados exclusivamente en esta infraestructura
- e) la infraestructura reservada a un uso estrictamente local, histórico o turístico y los vehículos que exclusivamente circulen por ella.

² El artículo 10 de la Directiva (UE) 2016/798 determina los casos en los que el organismo de certificación de la seguridad es la EUAR o la autoridad nacional de seguridad.



- a. Obtener un certificado de seguridad único **no es un simple trámite administrativo** o burocrático para poder acceder al mercado.
- b. **El Sistema de Gestión de la Seguridad (SGS) debe controlar todos los riesgos** de la futura operación ferroviaria bajo la responsabilidad de la empresa ferroviaria, tanto los que directamente están bajo su control **como los de contratistas o terceros que le prestan servicios.**
- c. El SGS de una empresa ferroviaria supone **una declaración de cómo va actuar en todos los ámbitos** - operativos, gerenciales, formativos, estratégicos...- que están relacionados con la seguridad en la circulación -que en una empresa ferroviaria son prácticamente todos-. Por tanto, el SGS supone **un compromiso de toda la organización.**
- d. El SGS debe ser el **“Manual de Instrucciones”** de la empresa ferroviaria, **conocido y de uso diario** por toda la organización. Debe ser, por tanto, un conjunto de **documentos eminentemente prácticos**, trasladables a su empleo real en la operación.
- e. Un **SGS genérico, no adaptado a la realidad** de la empresa ferroviaria, su estructura, el tipo y alcance de su actividad **será probablemente un SGS ineficaz.**
- f. El SGS **debe ser auditable**, ya que es la referencia que usará la AESF para supervisar la actividad de la empresa.
- g. Desde el inicio de la redacción de su SGS, **hay que involucrar a todas las unidades que gestionarán la seguridad** en la empresa ferroviaria.



- h.** El CSU se debe solicitar de manera acorde a **previsiones realistas de inicio de la operación** y no de manera “especulativa” para cubrir un objetivo empresarial o para posicionarse en el mercado, sin expectativas reales de empleo. Se podrán rechazar solicitudes que no estén lo suficientemente definidas y permitan garantizar el inicio de la operación en un plazo determinado.
- i.** Se debe ser **realista en la estimación de los plazos necesarios para redactar y elaborar un SGS**, ya que la experiencia dice que son más largos de lo que habitualmente se considera.
- j.** **Los plazos finales de obtención del certificado de seguridad único dependen enormemente de la calidad de la documentación** que se aporte. La presentación de SGS poco trabajados o apresurados suele conllevar habitualmente plazos totales más largos, con varios procesos de evaluación y de petición de documentación complementaria.
- k.** En caso de dudas o de que se necesite orientación, **la AESF está totalmente abierta a colaborar** y resolver dudas sobre los SGS y certificados de seguridad únicos.



OBJETO Y ALCANCE DEL DOCUMENTO

Esta guía tiene por objetivo exponer y precisar los requisitos que deben reunirse y los documentos que deben acompañarse para la obtención de los certificados de seguridad únicos cuando sea la AESF el organismo de certificación de la seguridad. Se elabora al amparo de lo establecido en el artículo 22.10 del Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, que indica que la AESF proporcionará gratuitamente una guía orientativa sobre los CSU.

Del mismo modo, ofrece las orientaciones precisas para aquellos casos en los que las empresas ferroviarias solicitan un CSU a la EUAR, que actuaría como organismo de certificación de la seguridad, con un ámbito de operación que incluya la prestación de servicios en la RFIG. En este caso, la AESF debe verificar el cumplimiento de los requisitos establecidos en las normas nacionales pertinentes, en virtud de lo dispuesto en el artículo 27.1 del Real Decreto 929/2010, de 27 de octubre. La elaboración de esta parte de la guía responde a lo establecido en el artículo 3, apartado 8 del Reglamento (UE) 2018/763 de la Comisión por el que se establecen las modalidades prácticas para la expedición de certificados de seguridad únicos a empresas ferroviarias, que establece que *“las autoridades nacionales de seguridad publicarán y mantendrán actualizada una guía de solicitud gratuita en la que se describirán y, según sea necesario, se explicarán las normas nacionales aplicables en lo referente al ámbito de operación y en materia procesal”*.

Para cada uno de los casos, se detallan los documentos que el solicitante deberá remitir para demostrar el cumplimiento de las normas aplicables, la política lingüística aplicable e información sobre la interposición de recursos contra las resoluciones de la AESF.

En este sentido, esta guía establece:

- El marco legal.
- Ámbito de aplicación de las medidas nacionales de ejecución de la Directiva (UE) 2016/798.
- Política lingüística.
- Formas de presentación.
- Tasas y costes.
- Descripción de los acuerdos transfronterizos.
- Documentación a entregar.
- Descripción del proceso de evaluación.
- Modificación o renovación de los CSU.
- Procedimiento de revisión.
- Procedimiento nacional de recurso y control jurisdiccional.
- Procedimiento de revocación.



Esta guía se complementa con la “*Guía de aplicación para la expedición de certificados de seguridad únicos. Guía para los solicitantes*”³, publicada por EUAR, la cual ofrece información práctica detallada con la que se pretende ayudar a los solicitantes a comprender cuáles son los requisitos relativos a los certificados de seguridad únicos, con arreglo a lo establecido en el marco jurídico europeo.

• Abreviaturas

AESF	Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria
ANS	Autoridad Nacional de Seguridad
CSU	Certificado de Seguridad Único
EF	Empresa Ferroviaria
ETI	Especiación Técnica de Interoperabilidad
ETI OPE	ETI del subsistema de “explotación y gestión del tráfico” (Reglamento (UE) 2015/995)
EUAR	Agencia Ferroviaria de la Unión Europea (anteriormente Agencia Ferroviaria Europea -ERA-)
MCS	Métodos Comunes de Seguridad
OCS	Objetivos Comunes de Seguridad
OSS	Ventanilla única (<i>One Stop Shop</i>)
RDSOIF	Real Decreto 929/2020, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias
RFIG	Red Ferroviaria de Interés General
SGS	Sistema de Gestión de la Seguridad

• Definiciones aplicables

- **Alcance de la operación:** Clasificación de la explotación que realiza una empresa ferroviaria, en función de su número de viajeros y/o el volumen de mercancías y el tamaño estimado de dicha empresa en cuanto a número de trabajadores empleados en el sector ferroviario (a saber, micro, pequeña, mediana o gran empresa).

³ https://www.era.europa.eu/applicants/applications-single-safety-certificates_en



- **Ámbito de operación:** Tramos o líneas de la Red Ferroviaria de Interés General en las que una empresa ferroviaria pretende operar y que puede abarcar además una o varias redes pertenecientes a otros Estados miembros de la Unión Europea.
- **Autoridad Nacional de Seguridad:** Organismo nacional encargado de las funciones relativas a la seguridad ferroviaria para garantizar un régimen unificado de seguridad; en la Red Ferroviaria de Interés General lo es la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.
- **Certificado de Seguridad único:** Certificado que acredita que la EF ha establecido un sistema propio de gestión de la seguridad y está en condiciones de operar de manera segura en el ámbito de operación previsto.
- **Criterios de evaluación:** Conjunto de criterios estandarizados y armonizados a nivel europeo a utilizar por las autoridades nacionales de seguridad y criterios derivados a partir de las normas nacionales notificadas, para la evaluación del cumplimiento de los requisitos del sistema de gestión de la seguridad. Los primeros se encuentran recogidos en el Reglamento (UE) 2018/762 de la Comisión. Los segundos se derivan de la normativa nacional de aplicación.
- **Empresa Ferroviaria:** Entidad, según se define en el artículo 48 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, cuya actividad principal consista en prestar servicios de transporte de mercancías y/o viajeros por ferrocarril, debiendo ser dicha empresa en todo caso quien aporte la tracción, incluidas las empresas que aportan únicamente la tracción.
- **Normas nacionales:** Todas las normas vinculantes adoptadas en España, independientemente del organismo que las haya promulgado, que contengan requisitos de seguridad o requisitos técnicos ferroviarios, distintos de los establecidos por la Unión Europea o por normas internacionales y que sean aplicables dentro de España, a las empresas ferroviarias, a los administradores de infraestructuras o a terceros;
- **Organismo de certificación de la seguridad:** El organismo responsable de la expedición de un certificado de seguridad único, ya sea la EUAR o una autoridad nacional de seguridad.
- **Proceso de evaluación de solicitud de certificado de seguridad único:** Conjunto de actividades estructuradas y auditables aplicadas por la AESF para determinar el grado de cumplimiento de los criterios de evaluación en materia de seguridad, recogidos en el SGS de la EF y el eventual otorgamiento del certificado de seguridad único.
- **Sistema de Gestión de la Seguridad:** La organización, las medidas y los procedimientos establecidos por un administrador de infraestructuras o una empresa ferroviaria para garantizar la gestión de sus operaciones en condiciones de seguridad.
- **Tabla de trazabilidad:** Documento que establece la relación entre los criterios de evaluación y la ubicación, dentro del SGS del solicitante, donde se puede verificar su cumplimiento. Su función es procurar la correcta identificación de los requisitos, su



cumplimiento y el seguimiento de los cambios (trazabilidad) en el SGS a lo largo de las distintas iteraciones del proceso de evaluación.

- **Tipo de operación:** Se refiere al transporte de viajeros, incluidos o no los servicios de alta velocidad, el transporte de mercancías, incluidos o no los servicios de mercancías peligrosas, y los servicios únicamente de maniobras.



MARCO LEGAL

De acuerdo con el artículo 21 del RDSOIF, toda empresa que desee prestar un servicio de transporte ferroviario sobre la RFIG, deberá estar en posesión de un CSU, expedido por:

- a) La Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, que lo expedirá cuando el ámbito de operación abarque más de un Estado miembro de la Unión europea y cuando el ámbito de operación se limite a la RFIG salvo en el caso previsto en el punto b).
- b) La Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria cuando el ámbito de operación se limite a la RFIG y así lo solicite la empresa.

La expedición, renovación, modificación⁴ o revocación de los CSU de las empresas ferroviarias, así como su posterior supervisión, son unas de las actividades principales de la AESF como autoridad nacional de seguridad.

El CSU acredita que la empresa ferroviaria ha establecido un sistema de gestión de la seguridad y está en condiciones de cumplir los requisitos siguientes, con objeto de controlar los riesgos y prestar servicios de transporte en la red de forma segura:

- sistemas de control, circulación y seguridad ferroviaria,
- conocimientos y requisitos de su personal relacionado con la seguridad de la circulación ferroviaria,
- características técnicas del material rodante ferroviario que utiliza y de las condiciones de su mantenimiento,
- especificaciones técnicas aplicables.

El CSU se otorgará a la empresa ferroviaria respecto del conjunto de los servicios que vaya a prestar y de las líneas ferroviarias sobre las que pretenda realizar su actividad, debiendo ser solicitado por ésta antes de efectuar la solicitud de adjudicación de capacidad ante los administradores de infraestructuras.

• Sistemas de gestión de seguridad

El SGS es la suma de los procedimientos que contribuyen al diseño, planificación, desempeño y control de la operación. Los requisitos y elementos básicos de los SGS se describen en el Artículo 13 del RDSOIF y en el Reglamento (UE) 2018/762.

⁴ El término “modificación” debe considerarse equivalente a “actualización” que es el empleado en la traducción al castellano de la Directiva (UE) 2016/798 sobre la seguridad ferroviaria y sus Reglamentos de desarrollo.



Para facilitar y orientar en la elaboración y mantenimiento de los sistemas de gestión de seguridad, la EUAR dispone sección dentro de su web dedicada en exclusiva a ellos: https://www.era.europa.eu/activities/safety-management-system_en

También ha desarrollado una aplicación móvil “ERA SMS” que se puede descargar en Google Play Store (Android) o App Store (iOS), la cual proporciona una visión general de los principales elementos que constituyen un sistema de gestión de seguridad, incluyendo una pequeña descripción de su significado. La aplicación también contiene una herramienta para evaluar la madurez de la aplicación de los SGS.



DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA

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

- **Normativa europea de referencia⁵**

- **Directiva (UE) 2016/798**, de 11 de mayo de 2016, sobre la seguridad ferroviaria.
- **Reglamento (UE) 2016/796**, de 11 de mayo de 2016, relativo a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y por el que se deroga el Reglamento (CE) Nº 881/2004.
- **Reglamento Delegado (UE) 2018/762**, de 8 de marzo de 2018, por el que se establecen métodos comunes de seguridad sobre los requisitos del sistema de gestión de la seguridad 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) 2018/763**, de 9 de abril de 2018, por el que se establecen las modalidades prácticas para la expedición de certificados de seguridad únicos a empresas ferroviarias con arreglo a la Directiva (UE) 2016/798 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se deroga el Reglamento (CE) nº 653/2007 de la Comisión.
- **Reglamento de Ejecución (UE) 2018/764**, de 2 de mayo de 2018, sobre las tasas y cánones que deben abonarse a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y sus condiciones de pago.
- **Reglamento de Ejecución (UE) 2018/867**, de 13 de junio de 2018, por el que se establece el reglamento interno de la(s) Sala(s) de Recurso de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea.
- **Reglamento relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por ferrocarril (RID 2019)**, Apéndice C del Convenio relativo a los Transportes Internacionales por ferrocarril (COTIF).

- **Normativa nacional de referencia**

- **Real Decreto 929/2020**, de 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias.

⁵ Para más información, se puede consultar la “*guía de aplicación para la expedición de certificados de seguridad únicos. Guía para los solicitantes*”, disponible en la página web de EUAR https://www.era.europa.eu/applicants/applications-single-safety-certificates_en



- **Real Decreto 664/2015**, de 17 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Ferroviaria.
- **Real Decreto 623/2014**, de 18 de julio, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes ferroviarios y la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios.
- **Orden FOM/2872/2010**, de 5 de noviembre, por la que se determinan las condiciones para la obtención de los títulos habilitantes que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad en la circulación, así como el régimen de los centros homologados de formación y de los de reconocimiento médico de dicho personal.
- **Orden FOM/2924/2006**, de 19 de septiembre, por la que se regula el contenido mínimo del informe anual para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable.
- **Orden FOM/605/2004**, de 27 de febrero, sobre capacitación profesional de los consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable.
- **Real Decreto 1256/2003**, de 3 de octubre, por el que se determinan las autoridades competentes de la Administración General del Estado en materia de transporte de mercancías peligrosas y se regula la comisión para la coordinación de dicho transporte.
- **Real Decreto 412/2001**, de 20 de abril, por el que se regulan diversos aspectos relacionados con el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril.
- **Real Decreto 1566/1999**, de 8 de octubre, sobre los consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril o por vía navegable.
- **Real Decreto 387/1996**, de 1 de marzo, por el que se aprueba la Directriz Básica de Planificación de Protección Civil ante el riesgo de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas por ferrocarril o por vía navegable.
- **Resolución de 6 de octubre de 2011**, de la Dirección General de Protección Civil y Emergencias, por la que se publica la nueva relación de números telefónicos a utilizar para la notificación de accidentes y otros datos de interés en los transportes de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril.

Deben considerarse, además, las **Resoluciones y Recomendaciones Técnicas** publicadas por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria que puedan resultar de aplicación.



Se recomienda a los solicitantes visitar la página web de la AESF (www.seguridadferroviaria.es) donde se mantiene un listado actualizado de la legislación nacional y europea aplicable al sector ferroviario.

Es conveniente, además, tener en cuenta aquellas recomendaciones relativas a sistemas de gestión de seguridad que pueda haber emitido la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios.



CÓMO SOLICITAR UN CERTIFICADO DE SEGURIDAD ÚNICO

- **Organismo encargado de la emisión del certificado de seguridad único**

En función del ámbito de operación, el organismo encargado de emitir el CSU será:

A. Certificados de ámbito internacional:

La EUAR actúa como organismo de certificación de la seguridad. La EUAR evalúa la parte general del SGS y la AESF, a solicitud de la EUAR, evalúa solamente el cumplimiento de las normas nacionales. Eventualmente, en virtud del acuerdo suscrito entre la AESF y la EUAR, la AESF también puede participar en la evaluación de la parte general del SGS por encargo de la EUAR.

En este supuesto, la AESF participa en el proceso de evaluación dentro del equipo dirigido por la EUAR y siguiendo lo indicado en la *“Guía de aplicación de la solicitud para la concesión de certificados de seguridad únicos. Guía para los solicitantes”*.

B. Certificados de ámbito nacional:

El solicitante elige al organismo de certificación de la seguridad, resultando dos casos:

1. El solicitante escoge a la EUAR como organismos de certificación de la seguridad. En este caso, el procedimiento de evaluación seguido es el mismo que el indicado en el apartado A.
2. El solicitante escoge a la AESF como organismo de certificación de la seguridad. En las solicitudes dirigidas a la AESF, ésta evaluará todos los requisitos, tanto europeos como normas nacionales españolas. En este caso, se sigue el procedimiento descrito en los apartados siguientes de esta guía, desarrollado en consonancia con lo establecido en el Reglamento (UE) 2018/763.

- **Requisitos previos al certificado**

Las empresas que deseen prestar un servicio de transporte ferroviario deberán disponer previamente a la obtención del certificado de:

- **Licencia de empresa ferroviaria**, en los términos recogidos en la Ley del Sector Ferroviario. Serán válidas las licencias de empresa ferroviaria otorgadas por los demás Estados de la Unión Europea.

Se admitirán solicitudes de CSU aunque la licencia esté en trámite, si bien el certificado no será emitido hasta que ésta se obtenga.



- **Seguro o cobertura de responsabilidad civil**, que cubra, en particular, la derivada de los daños causados a los viajeros, a la carga, al equipaje, al correo y a terceros. Igualmente, esa garantía cubrirá la responsabilidad derivada de daños a las infraestructuras ferroviarias. Se recuerda a la empresa ferroviaria que no se podrá emitir un CSU si ésta no ha acreditado a la AESF que posee un seguro o cobertura de responsabilidad civil.

Las empresas ferroviarias no podrán realizar actividades que no estén expresamente amparadas por la licencia, para ello necesitarían obtener previamente la ampliación o la modificación de su contenido.

• Política lingüística

En el caso de España y en el ámbito de esta guía, la lengua en la que deberán remitirse los documentos que conformen los expedientes a evaluar por la AESF será el **castellano**, por tratarse de la lengua española oficial del Estado⁶.

Se identifican, por tanto, dos situaciones en las que la AESF puede verse involucrada en el proceso de emisión de un certificado de seguridad único y para los cuales las evidencias documentales a entregar estarán escritas en castellano:

- A. La AESF actúa como organismo de certificación de la seguridad**, en cuyo caso el expediente de solicitud completo deberá remitirse en castellano.
- B. La AESF evalúa la parte relativa a las normas nacionales del expediente y la EUAR actúa como organismo de certificación de la seguridad** y el ámbito de operación incluye parte o partes de la RFIG. En este caso, el solicitante deberá remitir en castellano la parte del expediente correspondiente a la parte nacional de la evaluación (descrita en el apartado 8 del Anexo I del Reglamento 2018/763).

⁶ En virtud del artículo 5 del Reglamento (UE) 2018/763 que establece que “*Cuando la Agencia actúa como organismo de certificación de la seguridad, la lengua empleada en la solicitud será la siguiente:*”

- a) con respecto a la parte del expediente de solicitud a que se refiere el artículo 10, apartado 3, letra a), de la Directiva (UE) 2016/798, una de las lenguas oficiales de la Unión a elección del solicitante;*
- b) con respecto a las partes del expediente de solicitud a que se refiere el artículo 10, apartado 3, letra b), de la Directiva (UE) 2016/798, así como las partes del expediente de solicitud a que se refiere el punto 8.1 del anexo I, la lengua determinada por el Estado miembro correspondiente e indicada en la guía de solicitud prevista en el artículo 3, apartado 8, del presente Reglamento.”*



• Modalidad y lugar de presentación

Tanto la **solicitud como la documentación aneja presentada para la obtención de un CSU**, así como la información que pudiera ser recabada durante la tramitación del expediente, las etapas intermedias de los procedimientos correspondientes y sus resultados se presentarán a través de la **ventanilla única**⁷ de la Unión Europea (OSS).

Además de la comunicación y registro en la ventanilla única de las distintas etapas del proceso y sus resultados, la AESF podrá comunicarse con el solicitante a través del correo electrónico o por vía telefónica cuando así lo requiera el asunto. Si se estima necesario guardará registro de estas comunicaciones, y se archivarán en la ventanilla única.

En dicha solicitud se especificará el tipo y el alcance de los servicios ferroviarios a realizar y el ámbito de operación previsto.

Es responsabilidad de la empresa ferroviaria presentar su solicitud de certificado de seguridad único de manera formal con antelación suficiente, entendiéndose como tal **al menos seis meses antes de:**

- La fecha de expiración de su certificado de seguridad vigente que requiera una **renovación** del CSU para la continuidad de las operaciones ferroviarias.
- La fecha de inicio prevista de una nueva operación de transporte ferroviario tras uno o más cambios realizados en el tipo, alcance o ámbito de operación que requiere una **modificación** del CSU; o
- La fecha de inicio prevista de cualquier nueva operación de transporte ferroviario que requiere un CSU **nuevo**.

• Tasas y costes

Se diferencian las dos situaciones en las que la AESF participa en la evaluación para la emisión de los CSU:

- A.** En el supuesto de que la **AESF actúe como organismo de certificación de la seguridad**, las tasas a aplicar por la expedición, renovación o modificación del certificado de seguridad se establecen en el artículo 77 de la Ley 11/2020, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021 y son las siguientes en el momento de aprobación de la esta guía:

⁷ Punto único de entrada de la ventanilla única, accesible en la página web de EUAR.
<https://oss.era.europa.eu/logon.jsp>



- Expedición o renovación: 30.000 euros
- Ampliación o revisión: 15.000 euros

En este caso, la tasa deberá abonarse previamente a la emisión del CSU. Su tramitación puede realizarse a través de la Sede Electrónica de la AESF⁸.

- B. En caso de que la AESF sea responsable de la evaluación de la parte nacional y la EUAR el organismo de certificación de la seguridad**, el importe a satisfacer por la participación de la AESF será el definido en la página web de la AESF. Mientras estos importes no estén publicados, el importe a satisfacer por la participación de la AESF será el mismo que para los casos del apartado A. Esto importes estarán incluidos dentro de la factura que emitirá la EUAR al solicitante, y que se abonará en su totalidad tras la emisión del CSU⁹.

⁸ Más información sobre el trámite y los importes en <https://www.seguridadferroviaria.es/relaciones-con-la-agencia/pago-de-tasas>.

⁹ Para más información acerca de los precios y tasas a abonar a la EUAR por la emisión de CSU, consúltese el Reglamento de Ejecución (UE) 2018/764.



SOLICITUDES QUE INCLUYAN OTROS PAÍSES: SECCIONES Y ACUERDOS FRONTERIZOS

Las secciones fronterizas con los países vecinos de Francia y Portugal están definidas en el Anexo IX del RDSOIF. Además, deben estar identificadas en el Catálogo de infraestructuras ferroviarias de la RFIG y estar incluidas en las declaraciones sobre la red, junto con información acerca de las particulares condiciones operativas bajo las que se rigen las circulaciones que tengan como origen o destino la estación que las limita.

Si el ámbito de aplicación de la solicitud incluye, además de la RFIG, **líneas de las redes ferroviarias de otros Estados, más allá de las secciones fronterizas**, el organismo de certificación será siempre la EUAR y la AESF solo será responsable de la evaluación de la parte nacional.

Sin embargo, si lo que se solicita es la emisión de un CSU que incluya en su ámbito alguna de las secciones fronterizas definidas en el Anexo IX del RDSOIF se diferencian dos situaciones en las que existe participación de la AESF ¹⁰:

- **A) Solicitante que desea operar en la RFIG y hasta alguna de las estaciones frontera de otro Estado miembro vecino (Francia y/o Portugal).**

En el caso de que así lo haya elegido el solicitante, **la AESF actúa como organismo de certificación de la seguridad** ya que el ámbito de operación se limita a la RFIG. En este caso, el solicitante deberá indicar esta circunstancia al hacer la solicitud en el OSS, indicando hasta qué estaciones pretende operar. La AESF, en virtud de los eventuales acuerdos firmados con Francia y/o Portugal informará al solicitante del proceso a seguir para obtener el CSU hasta dichas estaciones, explicando los requisitos que deberá cumplir de acuerdo con los citados acuerdos y poniendo en contacto al solicitante con las ANS referidas si fuera necesario.

La AESF se coordinará con las ANS afectadas para cumplir el plazo de emisión estipulado según la normativa vigente.

Tras la evaluación por la ANS pertinente, ésta emitirá una opinión favorable o desfavorable respecto a la circulación hasta sus estaciones frontera, y la remitirá a la AESF. En caso de que sea favorable, la AESF incluirá la circulación hasta las estaciones frontera solicitadas dentro del ámbito de operación del CSU que emita.

¹⁰ En virtud de lo establecido en el artículo 10.8 de la Directiva (UE) 2016/798 sobre la seguridad ferroviaria y en el artículo 69.5 del RDSOIF.



- **B) Solicitante de un CSU con ámbito de operación en un país vecino que pretende operar hasta alguna de las estaciones frontera en España definidas en el Anexo IX del RDSOIF**

En este caso, **la AESF no participa en el proceso de evaluación del CSU**, ya que el ámbito de operación no afecta a la RFIG. El solicitante deberá indicar en la solicitud del OSS su intención de operar hasta las estaciones frontera españolas. El organismo de certificación de la seguridad correspondiente, o bien la EUAR o bien alguna de las ANS vecinas, se pondrán en contacto con la AESF para informarle de esta solicitud de ámbito de operación hasta alguna de las estaciones frontera española.

En virtud de la solicitud y de los acuerdos firmados, si los hubiera, la AESF informará al solicitante de los requisitos a cumplir y justificar para cada estación frontera solicitada, tomando como referencia lo establecido en el artículo 69.5 del RDSOIF.

Dicho proceso de verificación se realizará en paralelo y en coordinación con la evaluación realizada por el organismo de certificación de la seguridad para cumplir los plazos estipulados en la legislación vigente.

Tras el análisis realizado, en función de las evidencias aportadas, la AESF informará al organismo de certificación de la seguridad, sobre el resultado de su evaluación, que podrá ser positivo o negativo. En caso de que sea positivo, el organismo de evaluación de la seguridad incluirá las estaciones frontera en el ámbito del CSU que emita.



DOCUMENTACIÓN A ENTREGAR

Para la solicitud, renovación o modificación de un certificado de seguridad único, el solicitante deberá presentar a la AESF, a través del OSS, la documentación que se indica a continuación, en función del caso en el que se encuentre.

En todos los casos se deberá cumplimentar el **formulario de solicitud** en el que se recogerán una serie de datos generales de la entidad solicitante e información sobre el tipo de solicitud que se realiza. Para la cumplimentación de este formulario será de aplicación lo indicado en el anexo I del Reglamento (UE) 2018/763. Para cumplimentar los campos, se recomienda consultar el anexo I de la *“Guía de aplicación para la expedición de certificados de seguridad únicos. Guía para los solicitantes”*.

El formulario de solicitud estará acompañado de la documentación que acredite que:

- La EF ha establecido su SGS conforme a lo dispuesto en el artículo 13 de RDSOIF y que cumple los requisitos establecidos en las ETI, los MCS y los OCS, así como en otras normas pertinentes, con el fin de controlar riesgos y prestar servicios de transporte de manera segura dentro de la RFIG, y
- La EF, en su caso, cumple los requisitos establecidos en las normas nacionales notificadas de acuerdo con el artículo 12 de RDSOIF.

Respecto a la documentación a presentar, se distinguirán las siguientes situaciones:

A. La AESF es el organismo de certificación de la seguridad:

En este caso, la AESF emitirá el CSU debiendo verificar el cumplimiento tanto de la normativa europea como de las normas nacionales. Se presentan tres opciones en relación con el tipo de solicitud presentada:

• 1. Solicitud de nuevo certificado

Será necesario presentar los siguientes documentos:

- **Formulario de solicitud** según Reglamento (UE) 2018/763, incluyendo los siguientes campos:
 1. Tipo de solicitud
 2. Tipo de operación solicitada
 3. Operaciones de transporte ferroviario



4. Organismo de certificación de la seguridad (La AESF en el caso que nos aplica)
 5. Información del solicitante
 6. Información de la persona de contacto
- **Documentación anexa** según Reglamento (UE) 2018/763:
 - **Documentación justificativa** de que dispone de un SGS y cumple los requisitos específicos conforme a lo establecido en el RDSOIF, el Reglamento (UE) 2018/762 y la ETI del subsistema de explotación y gestión del tráfico (ETI OPE)¹¹.
 - **Tabla de trazabilidad** cumplimentada entre el SGS, el anexo I del Reglamento (UE) 2018/762 y la ETI OPE.
 - **Descripción u otro elemento** que ponga de manifiesto el modo en que las medidas de gestión de la seguridad abordan las normas nacionales pertinentes.
 - **Referencias cruzadas** entre el SGS y los requisitos dispuestos en las normas nacionales pertinentes, a través de una tabla de trazabilidad si estuviera disponible.
 - Justificante de haber abonado las **tasas administrativas** establecidas, exigibles antes de la emisión del CSU.
 - **Planes de contingencias** acordados con los administradores de infraestructuras.
 - **Listados de material rodante y de personal** habilitado relacionado con la seguridad disponibles.
 - Designación del **responsable de seguridad**.
- **2. Solicitud de modificación del certificado**

En caso de que el solicitante quiera modificar el alcance de un certificado de seguridad único vigente se recuerda a la empresa ferroviaria que si procede, previamente debe haber acreditado a la AESF la modificación de su seguro o cobertura de responsabilidad civil y deberá además presentar la siguiente documentación:

- **Formulario de solicitud** según Reglamento (UE) 2018/763, incluyendo los siguientes campos:
 1. Tipo de solicitud
 2. Tipo de operación solicitada
 3. Operaciones de transporte ferroviario
 4. Organismo de certificación de la seguridad (La AESF en el caso que nos aplica)

¹¹ Reglamento (UE) 2015/995 de la Comisión, de 8 de junio de 2015, por el que se modifica la Decisión 2012/757/UE, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema “explotación y gestión del tráfico” del sistema ferroviario de la Unión Europea. [DOUE L 165]



5. Información del solicitante
 6. Información de la persona de contacto
- **Documentación descriptiva del cambio a realizar en el tipo o alcance del servicio y/o en el ámbito de operación incluyendo la documentación del SGS correspondiente al nuevo alcance.** Además, aunque no es estrictamente necesario aportar la documentación del SGS previamente certificado que no se haya visto afectada por esta modificación, es recomendable la entrega de una versión completa consolidada del SGS.
 - Justificación de que se ha realizado un **análisis de riesgos** de cómo afecta la modificación del alcance en el SGS. Este análisis deberá evaluar, teniendo en cuenta el nuevo alcance, la necesidad de realizar modificaciones en el SGS o bien justificar por qué se considera que no es necesario realizar cambios en dicho sistema. En su caso, dicho análisis vendrá acompañado del informe del organismo evaluador de seguridad y de la declaración del solicitante de que los riesgos del cambio han sido adecuadamente cubiertos.
 - **Tabla de trazabilidad** cumplimentada (Reglamento (UE) 2018/762; ETI OPE) y **referencias cruzadas** entre el SGS y las normas nacionales de aplicación a través de una tabla de trazabilidad si estuviera disponible.
 - **Documentación anexa:**
 - Situación actual del **plan o los planes** elaborados por la EF para solucionar cualquier incumplimiento grave u otra cuestión problemática identificada durante las actividades de supervisión desde la evaluación anterior.
 - Situación actual del plan o planes elaborados por la EF para solucionar los **problemas residuales identificados** en la evaluación anterior, si procede.
 - En su caso, nuevos **planes de contingencias** acordados con los administradores de infraestructuras.
 - **Nuevos listados de material y de personal** habilitado relacionado con la seguridad disponibles, o en su caso cartas de compromiso de que se aportarán antes del inicio de la operación.
 - Justificante de haber abonado las **tasas** administrativas exigibles antes de la emisión del CSU.

Se considera que se modifica el alcance del CSU, entre otros supuestos, cuando:

- Se incorporen nuevos tipos de operación (viajeros, mercancías, mercancías peligrosas...).
- Se incorporen nuevas líneas al certificado o ámbitos operativos (líneas de ancho ibérico, líneas de ancho internacional, líneas de ancho métrico).



• 3. Solicitud de renovación de certificado

Los certificados de seguridad tienen una vigencia máxima de cinco años, pudiendo estos renovarse por periodos sucesivos iguales, siempre que se cumplan las condiciones requeridas para su otorgamiento.

En caso de solicitar una renovación de certificado de seguridad único deberá presentarse la siguiente documentación:

- **Formulario de solicitud** según Reglamento (UE) 2018/763, incluyendo los siguientes campos:
 1. Tipo de solicitud
 2. Tipo de operación solicitada
 3. Operaciones de transporte ferroviario
 4. Organismo de certificación de la seguridad (La AESF en el caso que nos aplica)
 5. Información del solicitante
 6. Información de la persona de contacto
- **Documentación justificativa de la última versión del SGS en vigor de la EF**, indicando los cambios llevados a cabo desde la anterior evaluación.
- **Documentación anexa** según Reglamento (UE) 2018/763:
 - **Documentación justificativa** de que dispone de un SGS y cumple los requisitos específicos conforme a lo establecido en el RDSOIF, el Reglamento (UE) 2018/762 y la ETI del subsistema de explotación y gestión del tráfico (ETI OPE)¹².
 - **Tabla de trazabilidad** cumplimentada entre el SGS, el anexo I del Reglamento (UE) 2018/762 y la ETI OPE.
 - **Descripción u otro elemento** que ponga de manifiesto el modo en que las medidas de gestión de la seguridad abordan las normas nacionales pertinentes.
 - **Referencias cruzadas** entre el SGS y los requisitos dispuestos en las normas nacionales pertinentes a través de una tabla de trazabilidad si estuviera disponible.
 - Situación actual del **plan o los planes** elaborados por la EF para solucionar cualquier incumplimiento grave u otra cuestión problemática identificada durante las actividades de supervisión desde la evaluación anterior.
 - Situación actual del plan o planes elaborados por la EF para solucionar los **problemas residuales identificados** en la evaluación anterior, si procede.

¹² Reglamento (UE) 2015/995 de la Comisión, de 8 de junio de 2015, por el que se modifica la Decisión 2012/757/UE, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema “explotación y gestión del tráfico” del sistema ferroviario de la Unión Europea. [DOUE L 165]



- Justificante de haber abonado las **tasas** administrativas establecidas exigibles antes de la emisión del CSU.
- En su caso, nuevos **planes de contingencias** acordados con los administradores de infraestructuras.
- **Listados actualizados de material rodante y de personal** habilitado relacionado con la seguridad disponibles.

B. La AESF es encargada de evaluar únicamente la normativa nacional:

En este caso, la AESF deberá verificar el cumplimiento con la normativa nacional y para ello el solicitante deberá entregar al menos, la siguiente documentación:

- **Documentación anexa** según Reglamento (UE) 2018/763:
 - **Descripción u otro elemento** que ponga de manifiesto el modo en que las medidas de gestión de la seguridad abordan las normas nacionales pertinentes.
 - **Referencias cruzadas** entre el SGS y los requisitos dispuestos en las normas nacionales pertinentes a través de una tabla de trazabilidad si estuviera disponible.
- **Planes de contingencias** acordados con los administradores de infraestructuras.
- **Listados de material rodante y de personal habilitado** relacionado con la seguridad para circular en la RFIG.

En los casos particulares en los que se trate de una **modificación o renovación**, además de lo anterior, se deberá entregar lo siguiente:

- **Descripción de los cambios realizados respecto al anterior SGS**, para la modificación o renovación en su caso referidos a los documentos que dan cumplimiento a la normativa nacional.
- Situación actual del **plan o los planes** elaborados por la EF para solucionar cualquier incumplimiento grave u otra cuestión problemática identificada durante las actividades de supervisión desde la evaluación anterior y referidas a la normativa nacional.
- Situación actual del plan o planes elaborados por la EF para solucionar los **problemas residuales identificados** en la evaluación anterior y referidas a la normativa nacional.



PROCESO DE EVALUACIÓN DE LA SEGURIDAD

El proceso de evaluación de la seguridad consta de diversas etapas, tal y como se establece en el Reglamento (UE) 2018/763. A continuación, se tratan cada una de ellas, si bien debe tenerse en cuenta que la información aquí contenida debe ser complementada con la recogida en las “*Guía de aplicación para la expedición de certificados de seguridad únicos. Guía para los solicitantes*” elaboradas y publicadas por EUAR.

El proceso de evaluación de la seguridad descrito a continuación contempla el caso en que el solicitante elige como **organismo de certificación de la seguridad a la AESF**.

Dicha elección será vinculante hasta que se complete o finalice el proceso de evaluación de la seguridad.

• Fase 0: Compromiso previo

Se considera una buena práctica que la empresa ferroviaria, con anterioridad suficiente a la remisión de la solicitud, establezca contacto con la AESF para tener **reuniones de coordinación** con el objetivo de que la AESF pueda verificar que la empresa ha recibido suficiente información, aclarar cómo se va a realizar el proceso de evaluación del SGS y familiarizarse con el SGS de la empresa,.

Estas reuniones, dado su carácter opcional, tendrán lugar a petición del solicitante, quien puede libremente presentar su solicitud de certificado de seguridad único sin asistencia previa por parte de la AESF.

En el caso de que el solicitante quiera hacer uso de esta fase de “compromiso previo”, deberá solicitarlo a la AESF a través de la ventanilla única (OSS), remitiendo la información solicitada en los puntos 1 a 6 del anexo I del Reglamento (UE) 2018/763:

1. Tipo de solicitud
2. Tipo de operación solicitada
3. Operaciones de transporte ferroviario
4. Organismo de certificación de la seguridad (La AESF en el caso que nos aplica)
5. Información del solicitante
6. Información de la persona de contacto

Además de la presente guía, la AESF suministrará gratuitamente a los solicitantes información orientativa sobre las solicitudes a presentar, donde se describirán y explicarán los requisitos para la obtención de los certificados de seguridad y se enumerarán los documentos que deban presentarse. Se proporcionará a las empresas ferroviarias interesadas que lo soliciten, vía correo electrónico,



plantillas de las últimas versiones de los formularios y tablas para facilitar la presentación de la solicitud de certificado de seguridad.

La fase de compromiso previo puede durar tanto tiempo como sea necesario para que el solicitante pueda solventar sus dudas. Esta fase finaliza a petición del solicitante o bien cuando las partes implicadas lo acuerden antes de presentar una solicitud para obtener el certificado de seguridad único.

- **Fase 1: Recepción de la solicitud de certificado de seguridad único**

Es responsabilidad de la empresa ferroviaria presentar su solicitud de certificado de seguridad único de manera formal con antelación suficiente antes del fin de vigencia de su certificado en casos de renovación o del inicio de los servicios.

Todo el intercambio de información y documentación se realizará a través del OSS, tanto la **solicitud como la documentación aneja** (ver apartado *Documentación a entregar* del presente documento), así como la información que pudiera ser recabada durante la tramitación del expediente, la información en las etapas intermedias de los procedimientos correspondientes y los resultados finales del proceso de evaluación. Esta ventanilla genera un acuse de recibo automático cuando el solicitante valida la presentación del expediente de solicitud.

La **fecha de recepción de la solicitud** por parte de la AESF se fija en el primer día hábil siguiente a la fecha de acuse de recibo del expediente de solicitud. El inicio de la siguiente fase del proceso de evaluación de la seguridad se contabiliza desde la fecha de recepción.

Tras la recepción de la solicitud de CSU presentada siguiendo las pautas recogidas en el apartado *Documentación a entregar*, se procederá a la apertura del correspondiente expediente administrativo.

El solicitante deberá registrar en el OSS todos los documentos listados en el apartado *Documentación a entregar*. Se recuerda que una vez formulada la solicitud en el OSS, no es posible agregar nueva documentación, salvo que se reclame expresamente por la AESF imponiendo un reparo, por lo que recomienda que el solicitante se cerciore de que su solicitud es completa antes de su envío.

También es importante en esta fase, que la empresa ferroviaria compruebe que ha determinado correctamente en su solicitud el «tipo» y el «alcance» de los servicios ferroviarios, así como el ámbito en el que pretende operar, ya que una vez enviada la solicitud a través del OSS, ésta no se puede modificar.



En particular y en lo que respecta a las **tablas de referencias cruzadas** relativas al cumplimiento de los requisitos de evaluación del SGS (Reglamento (UE) 2018/762), ETI OPE, así como a los elementos que permitan asegurar el cumplimiento de la normativa nacional, las **referencias documentales deben ser incluidas con el mayor grado de concreción posible**, indicando al menos el nombre/código, la versión de documento y el apartado en el que se encuentra la información dentro del documento. Una trazabilidad del SGS de calidad acelera el proceso de evaluación en todas sus fases.

- **Fase 2: Examen inicial**

Tras la apertura del expediente, la AESF comprobará que el expediente de solicitud contiene documentación justificativa suficiente para iniciar el proceso de evaluación.:

- 1. En caso de que la documentación estuviera completa:** La AESF informará sobre la completitud del expediente a través del OSS. A partir la fecha de comunicación, se inicia el plazo de la evaluación de la solicitud de CSU.
- 2. En caso de detectarse la falta de alguna documentación** o de que se requiera alguna información complementaria, la AESF comunicará al solicitante a través del OSS dicha circunstancia, fijando para dicha entrega un plazo de 10 días hábiles, ampliables a 5 más a petición del interesado o por propia iniciativa, cuando los documentos requeridos presenten dificultades especiales. La información deberá remitirse a través del OSS.

Si el solicitante no remitiera la información, se le tendrá por desistido de su petición, previa resolución que deberá ser dictada en los términos previstos en el artículo 21 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Tras la constatación por parte de la AESF de que la solicitud está completa con la información complementaria entregada, la AESF remitirá la notificación de completitud al solicitante a través del OSS. El plazo de evaluación comenzará a contar a partir de dicha notificación.

El plazo máximo para comunicarse con el solicitante sobre la completitud del expediente es de **1 mes desde la fecha de recepción de la solicitud**

El hecho de considerar que la documentación entregada es completa, significa únicamente que la AESF estima que la documentación incluida en el expediente de solicitud es suficiente para comenzar la evaluación de la conformidad con los criterios definidos, habiéndose valorado solamente su exhaustividad, pertinencia y coherencia. Este hecho **no significa**, en ningún caso, que la documentación sea conforme con los requisitos normativos establecidos en materia de seguridad



o que otra documentación adicional o modificación de la documentación proporcionada no pueda ser solicitada a lo largo de la evaluación.

• Fase 3: Evaluación detallada

Una vez que la AESF dispone de la documentación suficiente procederá a su evaluación, comprobando la conformidad de la misma respecto a los requisitos de la legislación comunitaria y de las normas nacionales de seguridad pertinentes para la obtención del certificado de seguridad único.

La AESF dispone de un **plazo máximo de cuatro meses** para realizar la evaluación detallada y emitir la resolución correspondiente, a contar desde:

- La fecha en que se haya comunicado al solicitante que el expediente está completo, en caso de que la AESF considere e informe de que la documentación aportada es suficiente o;
- la fecha de recepción de la documentación complementaria solicitada, cuando tras su análisis por la AESF se considere suficiente.

Igualmente, en caso de requerirse **en cualquier momento antes de la resolución** alguna documentación complementaria a la aportada en la fase 2 (Examen inicial), se acordará un plazo razonable para que el solicitante presente esta información.

El plazo de emisión del CSU podrá ampliarse el tiempo necesario para concertar con el solicitante una visita o inspección de sus instalaciones o una auditoría de su organización. La petición de información complementaria también supondrá la ampliación del plazo acordada con el solicitante siempre que se requiera la presentación de información de cuestiones de tipo 1, cuestiones del tipo 4 o varias cuestiones del tipo 3 (de acuerdo con los criterios de categorización expuestos más adelante).

En particular para las solicitudes de renovación o modificación del certificado de seguridad único, si en el transcurso de las actividades de supervisión llevadas a cabo desde la evaluación anterior se detectan incumplimientos significativos, que podrían afectar al rendimiento en materia de seguridad u ocasionar riesgos graves para la seguridad o cualquier otro aspecto objeto de preocupación, la AESF decidirá si es necesario reevaluar la totalidad del expediente de solicitud.

La evaluación de una solicitud de CSU es el resultado de un proceso iterativo en el que la progresiva implantación de mejoras y correcciones relativas a las deficiencias detectadas en cada revisión permite alcanzar un grado de madurez del SGS, suficiente para la emisión del certificado.

La evaluación será realizada por el equipo evaluador especializado dentro de la AESF. El equipo evaluador tomará como referencia los criterios de evaluación contenidos en Reglamento (UE) 2018/762 (Anexo I), la ETI OPE y el conjunto de la normativa nacional aplicable. Estos criterios se



encuentran todos recogidos en la tabla de trazabilidad de los requisitos del SGS (Reglamento (UE) 2018/762) y en los requisitos de la norma nacional, completados por la empresa ferroviaria a través del OSS.

Los resultados de la evaluación se harán constar en la propia **tabla de trazabilidad**. A continuación, se expone la estructura básica de una tabla de trazabilidad tipo.

Refª	Requisito	Evidencias documentales (código del documento / versión / fecha / sección)	Descripción	Análisis AESF	Estado	ACCIÓN
1	Requisito del SGS					
1.1	Descripción del subcriterio	Documento del SGS que cubre el criterio (a rellenar por solicitante)	(a rellenar por el solicitante)	Comentarios	- Tipo 1 - Tipo 2 - Tipo 3 - Tipo 4 - CERRADO	Respuesta del Solicitante

Tabla 1 Estructura de la tabla de trazabilidad

Dentro de ese documento la AESF cumplimentará para cada subcriterio las columnas “Análisis AESF” y “Estado”:

COLUMNA “ANÁLISIS AESF”

- Se incluirán comentarios, dirigidos al solicitante, que le sirvan como base para trabajar en mayor profundidad los contenidos de su SGS, de modo que logre alcanzar el cumplimiento de los requisitos del subcriterio. El tipo de comentario que se emita está directamente relacionado con el problema identificado en la columna “Estado”.

COLUMNA “ESTADO”¹³

En esta columna se detallan las cuestiones y hallazgos resultado de la evaluación realizada por la AESF respecto a la documentación entregada. Su categorización es la siguiente:

- **Tipo 1:** Consultas, cuestiones dirigidas al solicitante para que aclare determinados aspectos del expediente de solicitud.
- **Tipo 2:** Cuestiones que pueden implicar una modificación del expediente de solicitud o la adopción de una medida menor por parte del solicitante; la medida que deba adoptarse se dejará a criterio del solicitante y no impedirá que se expida el CSU.
- **Tipo 3:** Cuestiones que requieren que el solicitante adopte medidas específicas cuya realización se podrá posponer hasta después de la concesión del CSU; las medidas

¹³ Categorización definida en el artículo 12 del Reglamento (UE) 2018/763.



destinadas a resolver este tipo de cuestiones serán propuestas por el solicitante y acordadas con la AESF.

- **Tipo 4:** Cuestiones que requieren la modificación del expediente de solicitud o la adopción de medidas específicas por parte del solicitante; no se concederá el CSU a menos que se solucione la cuestión o se incluyan restricciones o condiciones de uso en el certificado para abordarla; las medidas destinadas a resolver este tipo de cuestiones serán propuestas por el solicitante y acordadas con la AESF.
- **Cerrado:** el criterio de evaluación se considera apropiadamente acreditado.

COLUMNA “ACCIÓN”

- Campo habilitado para que el solicitante pueda contestar a las observaciones de la AESF, reflejar las acciones que ha implementado o los documentos que ha corregido en función de dichas observaciones. También puede hacer constar sus alegaciones, en su caso, a la evaluación del subcriterio realizada por la AESF.

El resultado de esta evaluación se hará llegar al solicitante a través del OSS.

En caso de que fuese necesario proporcionar **documentación adicional** para poder continuar con el proceso de evaluación o se le requiriese al solicitante que modifique parte de la documentación para cumplir con los requisitos, estas aclaraciones se comunicarán y requerirán a través del OSS o vía correo electrónico.

La AESF también podrá convocar, en caso de considerarse necesario, **reuniones** con los responsables designados por el solicitante. Asimismo, la empresa ferroviaria podrá solicitar a la AESF reuniones aclaratorias si así lo desea.

Una vez recibida la respuesta del solicitante por el OSS, se reevalúan los criterios relacionados con dicha documentación. Se trata de un proceso normalmente iterativo que podrá requerir varias modificaciones de documentación o información adicional aclaratoria al solicitante hasta que el equipo evaluador estime que el SGS del solicitante está en condiciones suficientes de cumplir los requisitos fijados.

A partir de la segunda evaluación, en la columna “Análisis AESF” correspondiente se podrá:

- a) o bien catalogar la cuestión de nuevo según los tipos 1, 2, 3 o 4
- b) o bien, si se considera que no se debe incidir más sobre esa misma cuestión, definir el **estado residual** de las cuestiones indicadas en evaluaciones anteriores teniendo en cuenta la respuesta aportada por el solicitante¹⁴:
 - **Cuestión pendiente:** las pruebas proporcionadas por el solicitante no son satisfactorias. Sigue necesitándose información complementaria. Es necesario

¹⁴ Categorización establecida en el artículo 12 del Reglamento (UE) 2018/763.



indicar la clasificación del problema según las cuatro categorías antes indicadas. La cuestión podrá recategorizarse respecto a la evaluación anterior.

- **Problema residual para supervisión:** Cuestión de importancia menor que podrá resolverse tras la emisión del certificado de seguridad único. Puede ser aplazada para su posterior supervisión.
- **Cuestión zanjada:** El solicitante ha ofrecido una respuesta adecuada no quedando ningún aspecto problemático residual.

En los diferentes envíos que puedan producirse como resultado de estas iteraciones de evaluación, es fundamental que el solicitante tenga en cuenta lo siguiente:

- Salvo que la información adicional sea puntual, es conveniente que se envíe una copia completa de toda la documentación del SGS, para evitar que se evalúen versiones incorrectas, con indicación expresa de los documentos que han sido modificados.
- Los cambios respecto a documentos anteriormente enviados deben estar adecuadamente trazados y deben ser remitidos con **control de cambios**, incluyendo tanto las adiciones como las eliminaciones que se hayan realizado.
- En el caso de que se eliminen documentos o contenido del SGS, se debe revisar adecuadamente la trazabilidad aportada, comprobando que estos cambios no suponen afección a criterios cerrados en evaluaciones anteriores.

Al finalizar el proceso de evaluación:

- Si quedan cuestiones de “tipo 2”: La AESF puede acordar categorizarlos como “problema residual para supervisión” e incluirlos como tal en su resolución final. La AESF requerirá a la empresa ferroviaria un plan de acción para resolver dichas cuestiones.
- Si quedan cuestiones “tipo 3”: Puede acordarse entre la AESF y el solicitante el considerarlos “problemas residuales para supervisión” o “cuestión pendiente”. En el primer caso, la AESF requerirá a la empresa ferroviaria un plan de acción para resolver dichas cuestiones. En el segundo caso, la AESF y la empresa ferroviaria acordará un plazo para la resolución.
- Si quedan cuestiones de “tipo 4” o la suma de cuestiones de “tipo 3” que consideradas en conjunto puedan elevarse a la categoría de “tipo 4”, o cuestiones de “tipo 1” que considerados de manera independiente o en conjunto impidan proseguir la evaluación o partes de la evaluación, no se emitirá el CSU. En este caso, la AESF puede:
 - Decidir ampliar el plazo legal para la evaluación y acordar, de común acuerdo con el solicitante, un plazo suficiente para resolver los puntos bloqueantes.
 - Decidir aplicar restricciones o condiciones de uso al CSU (excluir ciertos tipos de servicio como, por ejemplo, el transporte de mercancías peligrosas).
 - Decidir, previa notificación al solicitante, rechazar la solicitud.



● Fase 4: Emisión del certificado de seguridad único

De las observaciones obtenidas durante la evaluación del SGS por parte de la AESF, se extraerán una serie de conclusiones que, una vez finalizada la misma, se plasmarán en el **informe final de evaluación**. En dicho informe se reflejarán los resultados de la evaluación del Sistema de Gestión de Seguridad del solicitante.

Si la evaluación de la solicitud de CSU resulta positiva, la AESF previa comprobación de que las tasas administrativas han sido abonadas, elaborará los siguientes documentos, que registrará en el OSS:

- Informe final de evaluación.
- Oficio del Director de la AESF, de comunicación del otorgamiento.
- Certificado de seguridad único (formato europeo).

Los documentos anteriores también se notificarán al solicitante a través de los cauces establecidos en la legislación nacional de procedimiento administrativo.

En el caso de que la evaluación resulte negativa, la AESF emitirá y notificará una resolución que justifique, en función del informe de evaluación, la improcedencia de la emisión del CSU.

En algunos casos, se podrá emitir un **certificado de seguridad único condicionado**, sujeto a restricciones, cumplimientos o implantaciones posteriores que deberá cumplir el solicitante. En estos casos, se indicarán dichas condiciones en el informe final de evaluación, así como en el CSU.

La AESF inscribirá en el Registro Especial Ferroviario los datos sobre cada CSU que haya sido expedido, renovado, modificado o revocado.

La comunicación a la base de datos europea ERADIS es automática a través del OSS, e incluye los datos establecidos en el formato europeo del CSU según lo recogido en el Anexo III del Reglamento (UE) 2018/763.

Adicionalmente, la AESF informará de la emisión del CSU a los administradores de la infraestructura afectados por el área de uso del certificado, a través de un oficio y vía correo electrónico.

Para facilitar las labores de supervisión posteriores a realizar por la AESF, **tras la emisión del CSU la EF remitirá por correo electrónico una copia actualizada y completa del SGS final que integre los cambios que se puedan haber producido.**



MODIFICACIÓN DE CERTIFICADOS

El CSU se modificará, en todo o en parte, **siempre que se produzcan modificaciones sustanciales en las condiciones iniciales** que la EF acreditó para su otorgamiento. Estos cambios pueden ser de naturaleza técnica, operacional u organizativa.

Las EF deberán informar, sin demora, a la AESF de todas las modificaciones en las condiciones que fueron acreditadas en su día para el otorgamiento de su certificado, así como de cuantas variaciones fundamentales se produzcan respecto de su personal ferroviario habilitado y del material rodante que tuviere autorizado.

La AESF procederá a la inscripción en el Registro Especial Ferroviario de las modificaciones en el personal habilitado relacionado con la seguridad en la circulación y en el material rodante ferroviario que se produzcan una vez concedido el CSU.

En el caso de que la EF desee ampliar el ámbito de operación dentro de la RFIG de un CSU otorgado por la AESF, deberá completar el expediente con los documentos pertinentes descritos en el apartado *Documentación a entregar* de esta guía.

A la hora de evaluar las solicitudes de modificación o ampliación de certificados de seguridad, los criterios de evaluación para la modificación o ampliación del certificado de seguridad único serán los mismos que se utilizan para la expedición inicial del certificado de seguridad único. La AESF solicitará asimismo la **presentación del análisis de riesgo realizado** y de las medidas específicas de mitigación de riesgos, como recoge en el punto C del apartado *Documentación a entregar*.

A continuación, se establecen una serie de pautas para las EF:

Toda empresa ferroviaria debe tener implantado en su SGS procedimientos de gestión del cambio. En ellos, el **Reglamento (UE) 402/2013** es el pilar fundamental para determinar si aquellos cambios que afecten a la seguridad son significativos o no:

- Si el solicitante llega a la conclusión de que el cambio es significativo, el Reglamento (UE) 402/2013 debe aplicarse completamente, incluido el proceso de su anexo I de evaluación y gestión de riesgo y el nombramiento de un organismo de evaluación independiente.
- Si, por el contrario, el solicitante no considera significativo el cambio, pero este afecta a la seguridad, la aplicación del proceso de evaluación y gestión del riesgo del anexo I del Reglamento (UE) 402/2013 no es obligatoria. Sin embargo, el solicitante debe de todos modos aplicar procedimientos de análisis y gestión del riesgo para reducir los riesgos asociados hasta niveles aceptables.

Como resultado de la aplicación de estos procesos mencionados anteriormente, la empresa ferroviaria debe identificar medidas específicas de control de riesgos.



Así mismo de acuerdo con **Reglamento (UE) 1078/2012**, las empresas ferroviarias deben tener en su SGS procedimientos de vigilancia para:

- Supervisar la efectividad de todos los procedimientos del SGS, incluido la efectividad de las medidas de control de riesgos identificadas en los procesos de análisis y gestión del riesgo.
- Documentar los resultados de todos los análisis de riesgos, gestión de cambios y procesos de supervisión.

Por último, el SGS debe contener **mecanismos necesarios para notificar a la AESF** cualquier cambio que requiera una modificación el CSU.

La modificación del certificado de seguridad único no dará lugar a la ampliación de su periodo de vigencia.

Además, debe tenerse en cuenta que, **la AESF podrá exigir la revisión de los CSU** que haya expedido si se producen cambios sustanciales en el marco reglamentario de la seguridad.



RENOVACIÓN DE CERTIFICADOS

El período de vigencia del CSU será de un máximo de **cinco años**. Podrá renovarse, por períodos sucesivos iguales, siempre que se cumplan las condiciones exigidas para su otorgamiento y previa solicitud de la empresa ferroviaria, **al menos seis meses antes de su fecha de expiración**.

En caso de solicitar una renovación de CSU, la empresa ferroviaria debe proporcionar la totalidad de los documentos requeridos en el apartado *Documentación a entregar* de esta guía e indicar los cambios llevados a cabo desde el anterior proceso de evaluación.

Los criterios de evaluación para la renovación de CSU serán los mismos que se utilizan para la expedición de un nuevo CSU, si bien, se tendrán en cuenta los aspectos que puedan haber sido detectados en supervisiones previas de la AESF a la actividad de la empresa ferroviaria.



SOLICITUD DE REVISIÓN POR PARTE DEL SOLICITANTE

Tras la emisión o denegación del CSU, el solicitante dispone de un mes desde su notificación para solicitar su revisión mediante la interposición de un recurso de reposición a través del OSS

El solicitante debe acompañar su reclamación de una lista de todas las cuestiones que en su opinión no se hayan tenido debidamente en cuenta en el proceso de evaluación de la seguridad, así como de todos los documentos justificativos. Estos elementos no deben ser nuevos en comparación con los ya aportados en el proceso de evaluación del certificado de seguridad único.

La AESF dispone de un mes para emitir una nueva resolución de denegación o emisión del certificado de seguridad único. La comunicación se realizará a través del OSS.



RECURSO CONTENCIOSO-ADMINISTRATIVO

En todo caso y sin perjuicio de lo anterior, tras la emisión o denegación del CSU podrá interponerse directamente recurso contencioso-administrativo ante el Juzgado Central Contencioso-Administrativo de Madrid, en el plazo de dos meses desde su notificación. Este recurso puede interponerse tras la emisión o denegación del CSU o tras la resolución emitida tras el recurso de reposición presentado de potestativamente por el solicitante según el apartado anterior.



REVOCACIÓN DE CERTIFICADOS

Cuando se constate el incumplimiento por una empresa ferroviaria de alguna de las condiciones requeridas para el otorgamiento del certificado de seguridad único, la AESF iniciará el correspondiente expediente de revocación¹⁵.

Antes de la iniciación del procedimiento, se podrán realizar actuaciones para determinar, con la mayor precisión posible, los hechos que motivan la incoación del procedimiento y las circunstancias que concurran en cada caso.

Iniciado el procedimiento, se podrán adoptar las **medidas provisionales** que se estimen oportunas cuando se considere necesario por razones de seguridad. Las medidas provisionales, que deberán ser proporcionadas, podrán consistir, entre otras, en la suspensión temporal del certificado de seguridad único, en la prestación de fianzas o en la retirada del material rodante ferroviario.

No podrán adoptarse medidas provisionales que puedan causar perjuicios de difícil o imposible reparación a los interesados o que impliquen violación de derechos amparados por la Ley.

Acordada la iniciación del procedimiento de revocación del certificado de seguridad único, **se notificará a la empresa ferroviaria afectada**, que dispondrá de un plazo de quince días, desde la fecha de la notificación, para aportar cuantas alegaciones, documentos o informaciones estime convenientes.

La AESF resolverá y notificará la revocación en el plazo de **seis meses** desde el inicio del expediente, incluyendo un pronunciamiento expreso sobre las medidas provisionales adoptadas. Estas medidas quedarán sin efecto si transcurrido este plazo, el procedimiento no se ha resuelto.

Si, transcurridos seis meses desde el inicio del expediente, no se hubiera notificado a los interesados su resolución se producirá la **caducidad del procedimiento**.

La resolución que dicte la AESF será siempre motivada y pone fin a la vía administrativa. Contra la misma se podrá interponer recurso potestativo de reposición, en el plazo de un mes, o acudir directamente a la vía jurisdiccional contencioso administrativa. Toda revocación se comunicará a los administradores de infraestructuras ferroviarias y a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea, y se inscribirá en el REF.

La revocación del certificado de seguridad único no dará lugar a indemnización alguna a favor de su titular y se llevará a efecto sin perjuicio de la aplicación, en su caso, del régimen sancionador previsto en la normativa vigente.

¹⁵ En virtud del artículo 26 del RDSOIF.



En lo no previsto en la Ley del Sector Ferroviario, el RDSOIF y en las disposiciones reglamentarias que, al efecto, se dicten, la revocación del certificado de seguridad único se ajustará a lo establecido en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

