



## RECOMENDACIÓN TÉCNICA 1/2016 DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD FERROVIARIA SOBRE CRITERIOS PARA LA IMPLANTACIÓN EN LOS SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD DEL REGLAMENTO DE CIRCULACIÓN FERROVIARIA Y LA ESPECIFICACIÓN TÉCNICA DE INTEROPERABILIDAD RELATIVA AL SUBSISTEMA “EXPLOTACIÓN Y GESTIÓN DEL TRÁFICO”.

---

### A. OBJETO

El objeto de la presente recomendación es establecer unas pautas que faciliten, a las empresas ferroviarias y administradores de infraestructura, la modificación de sus sistemas de gestión de la seguridad para dar cumplimiento a lo establecido en:

- a) El Reglamento de Circulación Ferroviaria<sup>1</sup>.
- b) La Especificación Técnica de Interoperabilidad relativa al subsistema «explotación y gestión del tráfico»<sup>2</sup>.
- c) La modificación de los diferentes documentos reglamentarios vigentes hasta la fecha, motivada por la entrada en vigor del RCF y la ETI OPE.

Asimismo, la presente recomendación establece pautas para el contenido de los sistemas de gestión de la seguridad de las empresas ferroviarias y administradores de infraestructuras durante el periodo transitorio antes de la entrada en vigor definitiva del RCF en enero de 2017.

El objetivo de este documento es orientativo, y no sustituye a las normativas a las que hace referencia, ni exime de la responsabilidad de su cumplimiento a las empresas ferroviarias y administradores de infraestructura.

### B. ANTECEDENTES

1. Uno de los principales objetivos de la profunda revisión de la normativa operativa ferroviaria española realizada en los últimos meses, que ha culminado con la aprobación del nuevo Reglamento de Circulación Ferroviaria en julio de 2015, ha sido conseguir una delimitación más clara y acorde con las directrices establecidas en la normativa europea, de las responsabilidades y funciones de las empresas ferroviarias y administradores de infraestructura.

Para ello, determinadas cuestiones que tradicionalmente se venían recogiendo en la normativa de circulación, pasarán a ser definidas en los sistemas de gestión de la seguridad

---

<sup>1</sup> En adelante RCF. Aprobado mediante Real Decreto 664/2015, de 17 de julio.

<sup>2</sup> En adelante ETI OPE. Aprobada mediante el 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

de las empresas ferroviarias y administradores de infraestructura. Estas entidades, de manera coherente con sus responsabilidades, deben definir cómo llevarán a cabo las obligaciones que les impone la normativa.

Por ello, ya el Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, mediante el que se aprobó el RCF introdujo en su anexo II, criterios de buena práctica, de aplicación potestativa, con el objeto de servir de orientación a los administradores de infraestructuras ferroviarias y a las empresas ferroviarias para la implantación del RCF en sus sistemas de gestión de la seguridad.

2. Adicionalmente, la entrada en vigor del RCF en enero de 2017 supondrá la derogación definitiva de las normas actualmente aplicables (Reglamento General de Circulación RGC, normas NEC, PTO, etc) cuyos contenidos revisados y actualizados sirvieron de base para la redacción del RCF. Pero también supone la derogación de un amplio abanico de normas desarrolladas en el anterior marco normativo, que no tienen cabida en el actual.

Durante los últimos meses se ha procedido a un análisis de estos documentos (consignas, instrucciones generales, instrucciones...) llegándose a la conclusión de que su contenido puede clasificarse en diferentes tipos:

- a) Cuestiones que deben ser reguladas en nueva documentación reglamentaria a emitir por el administrador de infraestructuras, por tratar cuestiones de interfaz entre éste y las empresas ferroviarias.
- b) Contenidos que deben derivarse a los sistemas de gestión de la seguridad o normas internas de las empresas ferroviarias o administradores de infraestructuras.
- c) Contenidos obsoletos o que deben formar parte de otro tipo de documentos divulgativos o formativos, o de otros actores del sistema (p.ej. entidades encargadas de mantenimiento).

A la vista de lo anterior, también parece recomendable proporcionar pautas y directrices acerca de las cuestiones que, como consecuencia de la derogación de los documentos reglamentarios desarrollados en el anterior marco normativo, deba transferirse a los sistemas de gestión de la seguridad.

3. En paralelo a la aprobación del RCF, en junio de 2015 se aprobó la normativa europea de referencia en este campo, la ETI OPE. Al aprobarse mediante el Reglamento europeo 2015/995, es un documento de aplicación directa, sin requerir ningún tipo de transposición adicional al ordenamiento jurídico nacional.

Esta ETI también contempla múltiples cuestiones que deben recogerse en los sistemas de gestión de la seguridad de empresas ferroviarias y administradores de infraestructuras. Al tratarse de un subsistema funcional, la evaluación de su cumplimiento y aplicación debe

realizarse de manera simultánea a la evaluación y supervisión de los sistemas de gestión de seguridad.

El cumplimiento de las prescripciones de la ETI OPE es independiente del RCF. Tal y como indica la disposición final quinta del Real Decreto 664/2015, el cumplimiento del RCF no exime a las empresas ferroviarias ni a los administradores de infraestructuras del cumplimiento del resto de la normativa de la Unión Europea que le sea de aplicación directa (en particular, la ETI OPE).

4. De conformidad con la disposición transitoria única del Real Decreto 664/2015, este proceso de adaptación de los sistemas de gestión de la seguridad de empresas ferroviarias y administradores de infraestructuras al contenido del RCF y a la normativa europea, debe realizarse en un plazo de diez meses, que finaliza en mayo de 2016, si bien el RCF no entrará en vigor hasta enero de 2017.

Con ello se pretende disponer de un periodo suficiente para que las entidades ferroviarias realicen la formación adecuada de su personal en los nuevos procedimientos y documentos incluidos en sus propios sistemas de gestión de seguridad.

5. El artículo 7 del Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General, aprobado por Real Decreto 810/2007, de 22 de junio<sup>3</sup>, faculta a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria a emitir recomendaciones técnicas, para favorecer el cumplimiento del RCF por parte de las empresas ferroviarias y de los administradores de infraestructura.

Teniendo en cuenta lo anterior, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, en virtud de sus competencias, considera conveniente emitir las siguientes recomendaciones.

## C. RECOMENDACIONES

### ***Primero. Criterios derivados de la derogación de normativa reglamentaria actual.***

En el anexo I de esta Recomendación se incluye un conjunto de criterios sobre cuestiones que deberían recogerse en los sistemas de gestión de seguridad, y que son adicionales a los criterios para la implantación del RCF en los sistemas de gestión de la seguridad (en adelante Criterios I), que se recogieron en el anexo II del Real Decreto 664/2015, de 17 de julio, mediante el que se aprobó el RCF.

Este nuevo conjunto de criterios (en adelante Criterios II) son derivados de la derogación de los diferentes documentos complementarios al RGC (Reglamento General de Circulación) y, sin perjuicio de lo indicado en el punto siguiente, de la implantación de la ETI OPE.

---

<sup>3</sup> Conforme a la redacción dada a dicho artículo por el Real Decreto 664/2015, de 17 de julio

## ***Segundo. Aplicación de la ETI OPE***

En el anexo II de esta recomendación se recoge un cuadro orientativo acerca de los contenidos de la ETI OPE que deben ser objeto de tratamiento en los sistemas de gestión de la seguridad de empresas ferroviarias y administradores de la infraestructura.

Para facilitar la inserción de estos contenidos en los sistemas de gestión de seguridad, el cuadro recoge información adicional orientativa sobre la interrelación de los requisitos de la ETI OPE con:

- Los reglamentos europeos que definen el contenido de los sistemas de gestión de seguridad: Reglamento 1158/2010, de 9 de diciembre, sobre un método común de seguridad para evaluar la conformidad con los requisitos para la obtención de un certificado de seguridad ferroviaria, y Reglamento 1169/2010, de 10 de diciembre, sobre un método común de seguridad para evaluar la conformidad con los requisitos para la obtención de una autorización de seguridad ferroviaria.
- El Reglamento de Circulación Ferroviaria.
- Los criterios contenidos en los documentos Criterios I y II.
- La normativa complementaria asociada al RCF, que se encuentra en desarrollo en sustitución de las normas actuales asociadas al RGC, y que se derogarán junto con éste.
- Otra normativa nacional y otras recomendaciones de la AESF sobre contenidos de los sistemas de gestión de la seguridad.

## ***Tercero. Trazabilidad de los criterios en los sistemas de gestión de la seguridad.***

Para facilitar los procesos de evaluación por parte de la AESF y asegurarse de que los sistemas de gestión de seguridad cubren los aspectos requeridos, es recomendable que las entidades ferroviarias mantengan una trazabilidad entre sus documentos y procedimientos del sistema y los criterios indicados en el Apartado Segundo. Para ello, la AESF facilitará un modelo de plantilla.

## ***Cuarto. Contenido de los sistemas de gestión de seguridad en el periodo transitorio antes de la entrada en vigor del RCF.***

De conformidad con la disposición transitoria única del Real Decreto 664/2015, los sistemas de gestión de la seguridad de empresas ferroviarias y administradores de infraestructuras deberán estar adaptados al contenido del RCF desde mayo de 2016.

Sin embargo, dado que hasta enero de 2017 no entrará en vigor de manera definitiva el RCF, no será hasta esa fecha en la que se produzca la derogación de las normas reglamentarias previas al

RCF, tales como el Reglamento General de Circulación, las normas NEC, PTO y demás documentos derivados.

Si bien muchos de los aspectos introducidos con el RCF son compatibles con el marco normativo del RGC, existen algunas cuestiones en las que ambos reglamentos no lo son. Por tanto, en el periodo entre mayo de 2016 y enero de 2017, las entidades ferroviarias deben seguir operando con su sistema de gestión de seguridad acorde con esta normativa, y sólo a partir de enero de 2017, será plenamente operativo su sistema de gestión de seguridad conforme al RCF.

Por tanto, las entidades ferroviarias deberán definir un mecanismo para realizar la transición adecuada entre ambos sistemas de gestión. Por lo que parece recomendable que dispongan de dos versiones de sus sistemas de gestión de seguridad:

- a) una operativa, conforme al RGC, que obligatoriamente caducará en enero de 2017, y
- b) otra conforme al RCF, aprobada, pero sin entrar en vigor hasta enero de 2017. Hasta esa fecha, este sistema de gestión debe emplearse para formación del personal y realizar todas aquellas actividades necesarias para su plena efectividad a partir de enero, como p.ej. la elaboración de normas internas, de los libros de normas o preparación de los cauces de comunicación que permitan la elaboración del libro de itinerarios.

Madrid, 17 de marzo de 2016

EL DIRECTOR DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD  
FERROVIARIA

Carlos Díez Arroyo

## ANEXO I:

# CRITERIOS II PARA ELABORACIÓN DE SGS DE ENTIDADES FERROVIARIAS, POR DEROGACIÓN DE DOCUMENTACIÓN COMPLEMENTARIA DEL RGC E IMPLANTACIÓN DE LA ETI OPE

---

### **Crit. SGS.II.1.- Criterios relacionados con los cargamentos. (Afectan a EF y a los AI para sus trenes)**

Serán objeto de los respectivos SGS, la elaboración de reglas internas y el desarrollo de procedimientos que regulen las operaciones de carga y descarga de vagones, a fin de garantizar que el cargamento se dispone de forma segura sobre el vehículo y que permanece así durante todo el trayecto. En particular:

- Definición de las prescripciones de cargamentos a aplicar para cada tipo de cargamento que se transporte, así como la forma de transmisión de esta información al “Responsable de operaciones de carga”<sup>4</sup> (derivado de la derogación de las IG-2, IG-3, y IG-66, y el cumplimiento del punto 4.2.2.4.1 de la ETI OPE).
- Definición de la forma de proceder previa al inicio de realización de nuevos cargamentos a transportar, incluyendo:
  - metodología que se empleará para la realización de la evaluación de riesgos,
  - procedimiento de diseño de las prescripciones técnicas a aplicar sobre el nuevo cargamento para mitigar los eventuales riesgos,
  - mecanismos para la gestión compartida de los riesgos y condiciones de uso con los diferentes implicados (por ejemplo, empresas cargadoras, proveedores de servicios auxiliares o administradores de infraestructuras),
  - procedimientos de comunicación de las nuevas prescripciones de cargamento a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria y a los administradores de infraestructura para que éstas puedan llevar a cabo sus competencias de inspección y supervisión.
- Las condiciones exigibles al transporte de mercancías peligrosas (derivado de la derogación de la IG-43)<sup>5</sup>).
- La comunicación entre la EF y el “Responsable de operaciones de carga”, previa a la comunicación de “Tren dispuesto para circular” (derivado del cumplimiento del punto 4.2.2.4.1 de la ETI OPE y del art. 1.5.1.18 del RCF).

---

<sup>4</sup> La aplicación de las prescripciones contenidas en las Directivas de Cargamento de la UIC, dan presunción de conformidad del cargamento para una circulación segura. En el caso de que la empresa ferroviaria utilice prescripciones diferentes, deberá demostrar la seguridad de la carga durante la circulación del tren, mediante informe técnico documentado, que incluirá análisis de riesgos conforme al Reglamento 402/2013 de 30 de abril, relativo a la adopción de un método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo.

<sup>5</sup> Posible elaboración de regla interna a modo de guía de interpretación del RID, o simplemente cumplimiento del RID.

### **Crit. SGS.II.2.- Criterios relacionados con la circulación de vehículos ferroviarios. (Afectan a EF y a los AI para sus trenes)**

Serán objeto de los respectivos SGS, la elaboración de reglas internas y el desarrollo de procedimientos que garanticen que los vehículos de los trenes a remolcar se encuentran en condiciones seguras para circular. Para ello, deberán contemplar, al menos:

- Las comunicaciones necesarias para asegurarse de que todos los vehículos del tren que va a remolcar se encuentran dentro de su intervalo de mantenimiento especificado y permanecerán en él durante todo el trayecto a realizar *(vinculado al cumplimiento del punto 4.2.2.5.b de la ETI OPE)*.  
*Se regularán las comunicaciones con:*
  - Las EEM de vehículos propiedad de la EF o administrados por ella.
  - Los propietarios o administradores de vehículos ajenos que vaya a remolcar.
- Las comunicaciones necesarias para informar de los recorridos realizados por cada vehículo remolcado entre su origen y destino *(vinculado al cumplimiento del punto 4.2.2.5.b de la ETI OPE)*.  
*Se regularán las comunicaciones con:*
  - Las EEM de vehículos propiedad de la EF o administrados por ella.
  - Los propietarios o administradores de vehículos ajenos que haya remolcado.
- La comunicación con las EEM para garantizar la gestión y ejecución de las operaciones de mantenimiento del parque asignado en cada caso *(derivado de la derogación de la IG 5, NTC 053, NTC 055 y Circ General 445)*.
- La comunicación con las EEM para garantizar la gestión y ejecución de las operaciones necesarias para la puesta en circulación de material apartado *(derivado de la derogación de la IG 4)*.
- Las actuaciones a llevar a cabo por el personal a bordo del tren en la gestión de averías en puertas de acceso y/o puertas de intercomunicación en los vehículos ferroviarios, acaecidas en ruta *(vinculado a la derogación de la Circ General nº 22)*.
- Las actuaciones del personal en relación al registro y comunicación de las averías del material *(vinculado a la derogación de la Circ General nº 84)*.

### **Crit. SGS.II.3.- Criterios relacionados con las pruebas de frenado. (Afectan a EF y a los AI para sus trenes)**

Serán objeto de los respectivos SGS, la elaboración de reglas internas y el desarrollo de procedimientos que garanticen:

- La correcta ejecución de las pruebas de frenado *(derivado de la derogación del MC 4 y para dar cumplimiento a lo dispuesto en el art. 1.5.1.21 del RCF)*.
- La definición de operaciones y pruebas a realizar<sup>6</sup> para la circulación de material apartado *(derivado de la derogación de la IG 4)*

---

<sup>6</sup> Podrá ser específico para cada tipo de vehículo y siempre de acuerdo con la EEM en cada caso.

#### **Crit. SGS.II.4.- Criterios relacionados con la comunicación de “tren dispuesto para circular”. (Afectan a EF y a los AI para sus trenes)**

Serán objeto de los respectivos SGS, la elaboración de reglas internas y el desarrollo de procedimientos que garanticen:

- La definición del procedimiento a seguir para el tratamiento de la información suministrada por el AI y su incorporación selectiva al Libro de Itinerarios del maquinista, en función del tipo de tren (información horaria, LTV, etc...) *(vinculado al cumplimiento de la nueva consigna sobre comunicación de tren dispuesto para circular y a la derogación de la Cg Exp 3 y Cg Exp 76)*.
- La definición de las comprobaciones y pruebas que aseguren que el acceso del tren a la red se efectúe con seguridad *(derivado del cumplimiento del punto 4.2.3.3.1 de la ETI OPE y de la derogación de la IG 1, NTC 051, NTC 052)*.
- La comunicación a los AI de que el material móvil que compone el tren cumple con lo dispuesto en el punto 4.2.2.5.b de la ETI OPE.
- La comunicación a los AI de que las operaciones de carga se han realizado asegurando el cumplimiento del punto 4.2.2.4.1 de la ETI OPE.

#### **Crit. SGS.II.5.- Criterios relacionados con la acreditación del personal de inspección. (Afectan a EF y a los AI)**

Serán objeto de los respectivos SGS, la elaboración de reglas internas y el desarrollo de procedimientos que garanticen:

- La comunicación al personal operativo de la forma de acreditación del personal de inspección *(vinculado a la derogación de la Circ. Operativa nº 2/2005)*.
- La comunicación al personal de inspección de la forma de acreditación del personal operativo *(vinculado a la derogación de la Circ. Operativa nº 1/2007)*.

#### **Crit. SGS.II.6.- Criterios relacionados con la ejecución de acoplamientos de alta tensión al tren. (Afectan a EF que operen trenes de viajeros con este tipo de acoplamiento)**

Serán objeto de los respectivos SGS, la elaboración de reglas internas y el desarrollo de procedimientos que garanticen:

- La correcta ejecución del acoplamiento de la línea de alta tensión en los trenes de viajeros que disponen de esta instalación *(derivado de la derogación del MC 13)*.



### **Crit. SGS.II.7.- Criterios relacionados con la seguridad de los viajeros. (Afectan a EF que operen servicios de viajeros y a los AI que presten servicios de información en estaciones y terminales de viajeros)**

Serán objeto de los respectivos SGS, la elaboración de reglas internas y el desarrollo de procedimientos que garanticen al menos:

- La seguridad de los viajeros en su acceso al tren, durante todo el trayecto y a la salida del mismo<sup>7</sup> *(vinculado al cumplimiento del art. 4.2.2.4.2 de la ETI OPE y del art. 3.1.1.1 del RCF).*
- La información a los viajeros, durante la gestión de incidencias que les afecten, tanto en condiciones normales de operación, como en situaciones de emergencia *(vinculado a la derogación de la Circ. General 444 y de la Circ. Operativa 1/99 y al cumplimiento del punto 4.2.3.7 de la ETI OPE).*

### **Crit. SGS.II.8.- Criterios relacionados con la gestión de incidencias en la circulación. (Afectan a EF)**

Serán objeto de los respectivos SGS, la elaboración de reglas internas y el desarrollo de procedimientos para que:

- La tripulación de los trenes pueda hacer frente a fallos técnicos o de otro tipo en el material rodante *(vinculado al cumplimiento del punto 4.2.3.8 de la ETI OPE).*

### **Crit. SGS.II.9.- Criterios relacionados con la visibilidad de las señales y de los cartelones. (Afectan a los AI)**

Serán objeto de los respectivos SGS, la elaboración de reglas internas y el desarrollo de procedimientos que garanticen:

- Que cualquier tipo de señal en tierra relacionada con la seguridad es visible para el maquinista cuando proceda *(vinculado al cumplimiento del punto 4.2.2.8 de la ETI OPE).*

### **Crit. SGS.II.10.- Criterios relacionados con la explotación de túneles de longitud superior a 5 km. (Afectan a los AI)**

Serán objeto de los respectivos SGS, la elaboración de reglas internas y el desarrollo de procedimientos que garanticen:

- La seguridad en las condiciones de explotación de túneles de longitud superior a 5 km *(vinculado a la derogación de la Cg Exp 92).*
- La seguridad en la gestión de túneles comunes *(vinculado a la derogación de la CG-C-MBF-3).*

---

<sup>7</sup> *Procedimientos para que el responsable comercial del tren comunique al maquinista la finalización de operaciones en las paradas comerciales, medios técnicos contemplados, responsabilidades asignadas, etc...*

### **Crit. SGS.II.11.- Criterios relacionados con las características y la explotación de equipamientos de la infraestructura. (Afectan a los AI)**

Serán objeto de los respectivos SGS, la elaboración de reglas internas y el desarrollo de procedimientos que garanticen:

- La explotación segura de enclavamientos, sistemas de protección de tren, etc... *(vinculado a la derogación de Normas Técnicas de Instalaciones)*.
- El adecuado registro y trazabilidad de las comunicaciones en Puestos de Mando y Gabinetes de Circulación *(derivado de la derogación de la CG-C-21)*.

### **Crit. SGS.II.12.- Criterios relacionados con las alarmas de dispositivos de detección de sobretensión en cajas de grasa, ruedas o discos de freno instalados en vía. (Afectan a los AI y a las EF)**

Serán objeto de los respectivos SGS, el desarrollo de procedimientos por parte del AI que garanticen:

- Qué departamento de una EF o, en su caso, de otra entidad, debe realizar la solicitud al AI, para que éste pueda fijar en los equipos en vía los umbrales de temperatura vinculados a vehículos específicos.
- A qué departamento del AI se debe dirigir dicha comunicación con el fin de configurar los sistemas de detección instalados en vía.
- Qué documentación debe acompañar el solicitante para justificar el umbral adoptado, decidido bajo su responsabilidad en base al conocimiento de las características y condiciones particulares de cada vehículo y a la implementación de un determinado control por medio del mantenimiento.

### **Crit. SGS.II.13.- Criterios relacionados con la compatibilidad de la ruta a recorrer con los vehículos que componen el tren. (Afectan a las EF y a los AI para sus trenes)**

Serán objeto de los respectivos SGS, el desarrollo de procedimientos que garanticen:

- El análisis de compatibilidad de cada vehículo con la ruta a recorrer en cada caso (ancho de vía, gálibo, electrificación, tipo de alimentación, sistemas de seguridad, etc...), describiendo forma de comprobación para cada vehículo en función del tipo de documento que le autoriza a circular.

## ANEXO II:

### ASPECTOS DE LA ETI OPE QUE DEBEN SER OBJETO DE TRATAMIENTO EN LOS SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD DE LAS EMPRESAS FERROVIARIAS Y ADMINISTRADORES DE LA INFRAESTRUCTURA

REGLAMENTO 995/2015 (ETI OPE)					REGLAMENTO DE CIRCULACIÓN FERROVIARIA (RCF)		REGLAMENTOS (UE) 1158/2012 Y 1169/2010	NORMATIVA COMPLEMENTARIA RELACIONADA EN DESARROLLO	OTRA NORMATIVA O RECOMEND. AESF
Parámetros que deben evaluarse	Elementos que deben verificarse por cada parámetro	Ref. ETI OPE	Aplicable a:		Referencia RCF	Vínculo a cumplimiento Criterios I y II	Referencia Criterio	Referencia	Referencia
			EF (*)	AI					
<b>4.2.1 Especificaciones relativas personal</b>									
Documentación para los maquinistas	Proceso de compilación del libro de normas del maquinista [inclusive la traducción del idioma (en su caso) y el proceso de validación de la información para garantizar que la documentación facilitada es correcta y segura]. El contenido del libro de normas del maquinista incluye los requisitos de la presente ETI (anexo A, B y C) y las normas y procedimientos específicos requeridos por el AI.	4.2.1.2.1	X		1.2.1.4	I/1.5	Criterio P	Documentos del AI sobre: transmisión de la información, trenes y su identificación, comunicación de tren dispuesto para circular, transportes excepcionales, fallos de cargamento y libro de telefonemas	
	Procedimiento para que el AI facilite a la EF al menos la información especificada en la presente ETI para la elaboración del libro de normas del maquinista.	4.2.1.2.1		X	1.2.1.3	I/1.4	Criterios O/P Parte B A.3	Documento del AI sobre transmisión de la información	
	Procedimiento para que el AI comunique a la EF los cambios en la información facilitada para la elaboración del libro de normas.	4.2.1.2.1		X	1.2.1.3	I/1.4	Criterios O/P	Documento del AI sobre transmisión de la información	

REGLAMENTO 995/2015 (ETI OPE)				REGLAMENTO DE CIRCULACIÓN FERROVIARIA (RCF)		REGLAMENTOS (UE) 1158/2012 Y 1169/2010	NORMATIVA COMPLEMENTARIA RELACIONADA EN DESARROLLO	OTRA NORMATIVA O RECOMEND. AESF	
Parámetros que deben evaluarse	Elementos que deben verificarse por cada parámetro	Ref. ETI OPE	Aplicable a:		Referencia RCF	Vínculo a cumplimiento Criterios I y II	Referencia Criterio	Referencia	Referencia
			EF (*)	AI					
	Proceso de compilación del libro de itinerarios (inclusive el proceso de validación de la información para garantizar que la documentación facilitada es correcta y segura). El contenido del libro de itinerarios incluye al menos los requisitos de la presente ETI definidos en el Apéndice D.	4.2.1.2.2.1 Apéndice D	X		1.2.1.4	I/1.4 y I/1.5	Criterio P	Documentos del AI para confección del LIM: Cuadros de velocidades máximas (CVM), documento de limitaciones temporales de velocidad (DLTV), documento de esquemas de estaciones de líneas (DEEL), informaciones complementarias de líneas ( ICL)	
	Procedimiento para que el AI facilite al EF al menos la información especificada en la presente ETI para la elaboración del libro de itinerarios.	4.2.1.2.2.1		X	1.2.1.3	I/1.4	Criterio O Parte B A.3	Documento del AI sobre transmisión de la información	
	Procedimiento para que el AI comunique a la EF los cambios en la información facilitada para la elaboración del libro de itinerarios.	4.2.1.2.2.2		X	1.2.1.3	I/1.4	Criterios O/P	Documento del AI sobre transmisión de la información	
	Procedimiento para agrupar los cambios en un documento específico.	4.2.1.2.2.2	X		1.2.1.3 1.2.1.4	I/1.4 y I/1.6	Criterio P	Documento del AI sobre transmisión de la información	
	Procedimiento para comunicar a los maquinistas en tiempo real los cambios producidos en la línea o en el equipo en tierra a lo largo del itinerario.	4.2.1.2.2.3		X	3.1.1.3		Criterio O		

REGLAMENTO 995/2015 (ETI OPE)					REGLAMENTO DE CIRCULACIÓN FERROVIARIA (RCF)		REGLAMENTOS (UE) 1158/2012 Y 1169/2010	NORMATIVA COMPLEMENTARIA RELACIONADA EN DESARROLLO	OTRA NORMATIVA O RECOMEND. AESF
Parámetros que deben evaluarse	Elementos que deben verificarse por cada parámetro	Ref. ETI OPE	Aplicable a:		Referencia RCF	Vínculo a cumplimiento Criterios I y II	Referencia Criterio	Referencia	Referencia
			EF (*)	AI					
	Procedimiento para facilitar información de horarios de los trenes a los maquinistas.	4.2.1.2.3	X		1.2.1.4	I/1.4 y I/1.6	Criterio O	Horarios de los trenes	
	Procedimiento para que el AI facilite a la EF la información relacionada con el horario de los trenes. El contenido del horario de los trenes incluye al menos los requisitos de la presente ETI.	4.2.1.2.3		X	1.2.1.3	I/1.4	Criterio O	Horarios de los trenes	
	Procedimiento para facilitar información del funcionamiento del material rodante en situaciones degradadas a los maquinistas. El contenido relativo al funcionamiento del material rodante incluye al menos los requisitos de la presente ETI.	4.2.1.2.4	X				Criterio O/R		
	Proceso de recopilación de normas y procedimientos específicos para personal a bordo de los trenes (distinto del maquinista) y personal de tierra de la EF. Para el personal a bordo de los trenes, la estructura, el formato, el contenido y el proceso de preparación y actualización de la información deberá basarse en la especificación de la presente ETI para la documentación del maquinista.	4.2.1.3	X				Criterio O/P		

REGLAMENTO 995/2015 (ETI OPE)					REGLAMENTO DE CIRCULACIÓN FERROVIARIA (RCF)		REGLAMENTOS (UE) 1158/2012 Y 1169/2010	NORMATIVA COMPLEMENTARIA RELACIONADA EN DESARROLLO	OTRA NORMATIVA O RECOMEND. AESF
Parámetros que deben evaluarse	Elementos que deben verificarse por cada parámetro	Ref. ETI OPE	Aplicable a:		Referencia RCF	Vínculo a cumplimiento Criterios I y II	Referencia Criterio	Referencia	Referencia
			EF (*)	AI					
Documentación para los responsables de circulación del AI	Procedimiento para las comunicaciones relacionadas con la seguridad entre el personal del AI y de la EF (Principios de comunicación- Apéndice C y Libro de Telefonemas).	4.2.1.4 Apéndice C		X	1.4.1.2 1.4.1.3		Criterio O Parte B A.3	Documento del AI sobre libro de telefonemas	
Comunic. relacionadas con la seguridad entre el personal del AI y de la EF (tripulación de los trenes y responsables de circulación)	Procedimiento para asegurar que el personal aplique la metodología de comunicaciones de explotación especificada en el Anejo C de la presente ETI	4.2.1.5 Apéndice C	X	X	1.4.1.2 1.4.1.3		Criterio I/L/N/O	Documento del AI sobre libro de telefonemas	RT 1/2014 DGF RT 5/2014 DGF
<b>4.2.2 Especificaciones relativas a trenes</b>									
Visibilidad del tren	Procedimiento para asegurar que las luces del vehículo de cabeza del tren son acordes al sentido de marcha del tren y cumple los requisitos de la presente ETI para su circulación	4.2.2.1.2	X		2.1.7.1		Criterio L		ETH Loc. y autop. RT 6/2014 DGF
	Procedimiento para asegurar que la señal de cola del tren cumple los requisitos de la presente ETI es acorde al sentido de marcha del tren y cumple los requisitos de la presente ETI para su circulación.	4.2.2.1.3	X		2.1.7.2		Criterio L		RT 6/2014 DGF

REGLAMENTO 995/2015 (ETI OPE)					REGLAMENTO DE CIRCULACIÓN FERROVIARIA (RCF)		REGLAMENTOS (UE) 1158/2012 Y 1169/2010	NORMATIVA COMPLEMENTARIA RELACIONADA EN DESARROLLO	OTRA NORMATIVA O RECOMEND. AESF
Parámetros que deben evaluarse	Elementos que deben verificarse por cada parámetro	Ref. ETI OPE	Aplicable a:		Referencia RCF	Vínculo a cumplimiento Criterios I y II	Referencia Criterio	Referencia	Referencia
			EF (*)	AI					
Seguridad de la carga	Procedimiento para asegurar que los vagones se cargan de manera segura y protegida y permanece así durante el trayecto (incluye recopilación de las normas de carga que debe aplicar el personal de la EF: distribución de pesos, carga por eje, fijación de cargas, gálibo cinemático, cubrimiento de cargas etc).	4.2.2.4.1	X		1.5.1.18	I/1.9 y II.1	Criterio L		RT 6/2014 DGF RT 2/2015 DGF
Seguridad de los viajeros	Procedimiento para asegurar la seguridad de los viajeros en el momento de la salida y durante todo el trayecto (subida y bajada de viajeros, apertura y cierre de puertas (activación del bloqueo y desbloqueo de puertas) salidas para situaciones de emergencia, alarma o freno de emergencia, etc).	4.2.2.4.2	X			II.2 y II.7	Criterio L		
Composición de los trenes	Procedimiento de compatibilidad de ruta incluyendo el proceso de validación de la información. Recopilación de las normas de composición de trenes. El contenido de las normas de composición de trenes incluye los requisitos mínimos especificados en la ETI.	4.2.2.5		X	1.5.1.18 1.5.1.20	I/1.9 I/1.10 II.13	Criterio L	ET de frenado y documento del AI sobre prestaciones mínimas de frenado por líneas	Orden FOM/167/2015 (Art.24) RT 1/2015 AESF
	Procedimiento para que el AI comunique a la EF los cambios en los datos facilitados acordes al Apéndice D.	4.2.2.5		X	1.2.1.3	I/1.4	Criterio L / O Parte B A.3	Documentos del AI para confección del LIM: Cuadros de vel. máximas (CVM), documento de	RT 1/2015 AESF

REGLAMENTO 995/2015 (ETI OPE)					REGLAMENTO DE CIRCULACIÓN FERROVIARIA (RCF)		REGLAMENTOS (UE) 1158/2012 Y 1169/2010	NORMATIVA COMPLEMENTARIA RELACIONADA EN DESARROLLO	OTRA NORMATIVA O RECOMEND. AESF
Parámetros que deben evaluarse	Elementos que deben verificarse por cada parámetro	Ref. ETI OPE	Aplicable a:		Referencia RCF	Vínculo a cumplimiento Criterios I y II	Referencia Criterio	Referencia	Referencia
			EF (*)	AI					
								limitaciones temporales de velocidad (DLTV), documento de esquemas de estaciones de líneas (DEEL), informaciones complementarias de líneas ( ICL)	
Requisitos de frenado	Procedimiento para que el AI facilite a la EF las características de la línea pertinentes para cada itinerario incluyendo al menos la información especificada en la presente ETI.	4.2.2.6.2		X		I/1.4	Criterio O	Documento del AI sobre prestaciones mínimas de frenado por líneas	
	Indicación del rendimiento de frenado requerido.	4.2.2.6.2		X	1.5.1.20		Criterio O		
	Procedimiento de cálculo de la capacidad de frenado del tren y determinación de la correspondiente velocidad máxima según lo especificado en la ETI.	4.2.2.6.2	X			I/1.10 I/1.11 II.3	Criterio L		
	Normas o procedimientos de aplicación en caso de no alcanzar el rendimiento de frenado durante la explotación.	4.2.2.6.2	X		3.6.5.1		Criterio L		
Responsabilidad de comprobar que el tren está en condiciones de circular	Procedimiento de comprobación del correcto funcionamiento de los equipos de a bordo del tren relacionados con la seguridad necesarios para garantizar la seguridad en la circulación del mismo.	4.2.2.7.1	X		1.5.1.18	I/1.9 II.4	Criterio L		RT 6/2014 DGF RT 2/2015 AESF



REGLAMENTO 995/2015 (ETI OPE)					REGLAMENTO DE CIRCULACIÓN FERROVIARIA (RCF)		REGLAMENTOS (UE) 1158/2012 Y 1169/2010	NORMATIVA COMPLEMENTARIA RELACIONADA EN DESARROLLO	OTRA NORMATIVA O RECOMEND. AESF
Parámetros que deben evaluarse	Elementos que deben verificarse por cada parámetro	Ref. ETI OPE	Aplicable a:		Referencia RCF	Vínculo a cumplimiento Criterios I y II	Referencia Criterio	Referencia	Referencia
			EF (*)	AI					
	Procedimiento para garantizar la comunicación de cualquier modificación de las características del tren que afecten al rendimiento del mismo o a la compatibilidad con la ruta.	4.2.2.7.1	X		1.5.1.18	I/1.9 II.4	Criterio L		RT 2/2015 AESF
	Procedimientos para la circulación del tren cuando se detecta que el tren no está en condiciones de iniciar la marcha en condiciones normales.	4.2.2.7.1	X	X	1.5.1.18	I/1.9 II.4	Criterio L / R		RT 3/2014 DGF RT 2/2015 AESF
	Procedimiento para garantizar que la información de circulación del tren se facilite al AI antes de la salida incluyendo al menos la información indicada en la ETI.	4.2.2.7.2	X		1.5.1.18	I/1.9 II.4	Criterio L	Documento del AI sobre comunicación de tren dispuesto para circular	RT 3/2014 DGF RT 2/2015 AESF
Visibilidad de las señales y de los indicadores de posición de tierra	Procedimiento para garantizar que cualquier tipo de señal en tierra relacionado con la seguridad debe ser visible para el maquinista cuando proceda teniendo en cuenta al menos los aspectos citados en la ETI.	4.2.2.8		X	2.1.1.4	II.9	Criterio U	Catálogo oficial de señales de circulación ferroviaria	
<b>4.2.3 Especificaciones relativas a las operaciones de los trenes</b>									
Planificación del tren	Procedimiento de adjudicación de capacidades, con indicación de los datos requeridos a la EF cuando solicite el surco.	4.2.3.1		X					

REGLAMENTO 995/2015 (ETI OPE)				REGLAMENTO DE CIRCULACIÓN FERROVIARIA (RCF)		REGLAMENTOS (UE) 1158/2012 Y 1169/2010	NORMATIVA COMPLEMENTARIA RELACIONADA EN DESARROLLO	OTRA NORMATIVA O RECOMEND. AESF
Parámetros que deben evaluarse	Elementos que deben verificarse por cada parámetro	Ref. ETI OPE	Aplicable a:		Referencia RCF	Vínculo a cumplimiento Criterios I y II	Referencia Criterio	Referencia
			EF (*)	AI				
Identificación de los trenes	Procedimiento para asignar números de identificación únicos e inequívocos a los trenes para su circulación.	4.2.3.2		X	1.5.1.5	I/1.14	Criterio L	
Salida de los trenes	Listado y descripción de comprobaciones y pruebas previas a la salida (puertas, carga, frenos, etc).	4.2.3.3.1	X			II.4	Criterio L	RT 6/2014 DGF RT 2/2015 DGF
	Notificación de tren dispuesto al AI.	4.2.3.3.2	X		1.5.1.18	I/1.9 II.4	Criterio L	Documento del AI sobre comunicación de tren dispuesto para circular
	Procedimientos de notificación de anomalías que puedan afectar a la circulación del tren antes de la salida y durante el trayecto.	4.2.3.3.2	X		Antes de la salida 1.5.1.18, en ruta L3 Cap6	I/1.9 II.4	Criterio L / R	RT 3/2014 DGF RT 6/2014 DGF RT 2/2015 DGF
Gestión del tráfico	Medios para registrar la información en tiempo real inclusive los datos mínimos requeridos por la presente ETI.	4.2.3.4.1 4.2.3.4.2.1		X			Criterio P	
	Procedimiento de control y supervisión de la explotación del tráfico en caso de retrasos o incidentes (reales y previstos).	4.2.3.4.1		X			Criterio L	
	Procedimiento de indicación de la hora estimada de transferencia del tren de un AI a otro.	4.2.3.4.2.2		X			Criterio L / O	

REGLAMENTO 995/2015 (ETI OPE)					REGLAMENTO DE CIRCULACIÓN FERROVIARIA (RCF)		REGLAMENTOS (UE) 1158/2012 Y 1169/2010	NORMATIVA COMPLEMENTARIA RELACIONADA EN DESARROLLO	OTRA NORMATIVA O RECOMEND. AESF
Parámetros que deben evaluarse	Elementos que deben verificarse por cada parámetro	Ref. ETI OPE	Aplicable a:		Referencia RCF	Vínculo a cumplimiento Criterios I y II	Referencia Criterio	Referencia	Referencia
			EF (*)	AI					
	Procedimiento para garantizar la gestión de los cambios en las condiciones de la línea y en las características del tren.	4.2.3.4.2.2		X			Criterio L / O		
Mercancías peligrosas	Procedimientos para garantizar la supervisión de las mercancías peligrosas, inclusive los requisitos mínimos de la presente ETI.	4.2.3.4.3	X		1.5.1.22	I/1.12	Criterio I / L		
Calidad de la explotación	Procedimientos de control y supervisión del rendimiento de la explotación incluyendo las medidas de mejora de la eficiencia de la red.	4.2.3.4.4	X	X			Criterio I		
Registro de datos	Procedimiento de registro de los datos de supervisión del tren desde la infraestructura, y requisitos de almacenamiento, evaluación periódica de estos datos y acceso a los mismos especificados en la presente ETI. Los datos que deben registrarse desde la infraestructura incluyen al menos los datos exigidos por la presente ETI.	4.2.3.5 4.2.3.5.1		X			Criterio I / P		
	Procedimiento de registro de los datos de supervisión del tren y del maquinista a bordo, y requisitos de almacenamiento, evaluación periódica de estos datos y acceso a los mismos especificados en la presente ETI. Los datos que deben registrarse a bordo del tren incluyen al menos los datos exigidos por la presente ETI.	4.2.3.5 4.2.3.5.2	X				Criterio I / P		

REGLAMENTO 995/2015 (ETI OPE)					REGLAMENTO DE CIRCULACIÓN FERROVIARIA (RCF)		REGLAMENTOS (UE) 1158/2012 Y 1169/2010	NORMATIVA COMPLEMENTARIA RELACIONADA EN DESARROLLO	OTRA NORMATIVA O RECOMEND. AESF
Parámetros que deben evaluarse	Elementos que deben verificarse por cada parámetro	Ref. ETI OPE	Aplicable a:		Referencia RCF	Vínculo a cumplimiento Criterios I y II	Referencia Criterio	Referencia	Referencia
			EF (*)	AI					
Funcionamiento degradado	Procedimientos para información entre AI y EF de las situaciones que puedan perjudicar a la seguridad, el rendimiento o la disponibilidad de la red.	4.2.3.6.1	X	X			Criterio L/O/R		
	Procedimiento de comunicación entre el AI y los maquinistas en situaciones degradadas, incluyendo las instrucciones para hacer frente a las mismas.	4.2.3.6.2		X	3.1.1.3		Criterio L/O/R		RT 5/2014 DGF
	Medidas de contingencia para hacer frente a los escenarios de alteración del servicio identificados, incluyendo las averías del material rodante y de la infraestructura, y los requisitos mínimos indicados en la presente ETI. Estas medidas serán acordadas con las EF y, en su caso, otros AI.	4.2.3.6.3		X			Criterio R		
Gestión de situaciones de emergencia	Proceso para definir y publicar medidas de contingencia para gestionar situaciones de emergencia, incluyendo los requisitos de la presente ETI.	4.2.3.7		X			Criterio R		
	Procedimiento para informar a los pasajeros sobre los procedimientos de emergencia y seguridad.	4.2.3.7	X			II.7	Criterio R		

REGLAMENTO 995/2015 (ETI OPE)					REGLAMENTO DE CIRCULACIÓN FERROVIARIA (RCF)		REGLAMENTOS (UE) 1158/2012 Y 1169/2010	NORMATIVA COMPLEMENTARIA RELACIONADA EN DESARROLLO	OTRA NORMATIVA O RECOMEND. AESF
Parámetros que deben evaluarse	Elementos que deben verificarse por cada parámetro	Ref. ETI OPE	Aplicable a:		Referencia RCF	Vínculo a cumplimiento Criterios I y II	Referencia Criterio	Referencia	Referencia
			EF (*)	AI					
Ayuda a la tripulación en incidente o avería importante en material rodante	Procedimientos para que la tripulación haga frente a fallos técnicos o de otro tipo en el material rodante.	4.2.3.8	X			II.8	Criterio L/R		RT 3/2014 DGF
Normas de explotación	Indicación de los principios y normas operativas específicas a utilizar con el sistema europeo de gestión del tráfico ferroviario (ERTMS/ETCS) y del sistema de comunicación por radio (ERTMS/GSM-R)	4.4 Apéndice A	X	X	Libro 5 Anexo 1		Criterio L		
	Indicación de los principios y normas específicos de explotación comunes al sistema ferroviario de la UE	4.4 Apéndice B	X	X	1.5.1.4; 1.5.1.8; 2.1.6.2.5; 3.1.1.1; 3.6.1.4; 3.6.1.5; 3.6.1.6; Libro 3, capítulo 6, sección 3; 3.6.4.1; 3.6.4.2; 3.6.4.3; 3.6.6.1; 5.2.1.3; 5.2.1.1; 5.2.4.2; 5.2.6.1; 5.2.6.2, 5.2.6.3		Criterio L		

REGLAMENTO 995/2015 (ETI OPE)					REGLAMENTO DE CIRCULACIÓN FERROVIARIA (RCF)		REGLAMENTOS (UE) 1158/2012 Y 1169/2010	NORMATIVA COMPLEMENTARIA RELACIONADA EN DESARROLLO	OTRA NORMATIVA O RECOMEND. AESF
Parámetros que deben evaluarse	Elementos que deben verificarse por cada parámetro	Ref. ETI OPE	Aplicable a:		Referencia RCF	Vínculo a cumplimiento Criterios I y II	Referencia Criterio	Referencia	Referencia
			EF (*)	AI					
<b>4.6 Competencias profesionales</b>									
Competencias profesionales y lingüísticas	Sistema de gestión de las competencias del personal que realiza tareas relacionadas con el acompañamiento de trenes, incluyendo los requisitos mínimos de la presente ETI	4.6 Apéndice F Apéndice C	X		Libro 3 Capítulo 2	I/3.3	Criterio N		Orden FOM/2872/2010 RT 7/2014 DGF
	Sistema de gestión de las competencias del personal que realiza tareas relacionadas con la preparación de trenes, incluyendo los requisitos mínimos de la presente ETI	4.6 Apéndice G Apéndice C	X		Libro 3 Capítulo 2	I/3.3	Criterio N		Orden FOM/2872/2010 RT 2/2015 DGF
	Procedimiento para asegurar el conocimiento de los maquinistas en el uso de los protocolos y principio de comunicación	4.6.2 Apéndice C	X		Libro 3 Capítulo 2		Criterio N		Orden FOM/2872/2010 RT 1/2014 DGF RT 5/2014 DGF
	Procedimiento para evaluar la capacidad lingüística del maquinista a fin de cumplir los requisitos mínimos contemplados en la presente ETI	4.6.2 Apéndice E	X				Criterio N		Orden FOM/2872/2010
	Definición de las necesidades de formación adicional para el personal auxiliar a fin de tener en cuenta los requisitos mínimos de la presente ETI	4.6.4	X				Criterio N		Orden FOM/2872/2010

REGLAMENTO 995/2015 (ETI OPE)					REGLAMENTO DE CIRCULACIÓN FERROVIARIA (RCF)		REGLAMENTOS (UE) 1158/2012 Y 1169/2010	NORMATIVA COMPLEMENTARIA RELACIONADA EN DESARROLLO	OTRA NORMATIVA O RECOMEND. AESF
Parámetros que deben evaluarse	Elementos que deben verificarse por cada parámetro	Ref. ETI OPE	Aplicable a:		Referencia RCF	Vínculo a cumplimiento Criterios I y II	Referencia Criterio	Referencia	Referencia
			EF (*)	AI					
	Procedimiento para asegurar el conocimiento del personal responsable de la circulación en el uso de los protocolos y principio de comunicación	4.6.2 Apéndice C		X	Libro 3 Capítulo 2	I/3.3	Criterio N		RT 1/2014 DGF RT 5/2014 DGF
4.7 Condiciones de salud y seguridad									
Condiciones de salud y seguridad	Procedimiento para garantizar la aptitud médica y psicológica del personal incluyendo al menos los requisitos de la presente ETI	4.7	X	X			Criterio N		Orden FOM/2872/2010 RT 6/2014 DGF

(\*) Aplicable a Administradores de infraestructuras, cuando ejercen de empresas ferroviarias para los tráficos propios de su actividad.