

I. Disposiciones generales

MINISTERIO DE FOMENTO

12745 REAL DECRETO 1191/2000, de 23 de junio, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de alta velocidad.

Con la finalidad de armonizar el conjunto de normas técnicas que se aplican a los ferrocarriles, la Directiva 96/48/CE del Consejo, de 23 de julio, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad, ha establecido unos requisitos esenciales aplicables al sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad, al mismo tiempo que ha determinado las condiciones que han de reunir los organismos encargados de evaluar la conformidad o idoneidad para el uso de los componentes de la interoperabilidad y de los subsistemas de carácter estructural.

Al objeto de incorporar al ordenamiento interno dicha Directiva comunitaria, se hace necesario recoger los requisitos allí establecidos, distinguiendo los que se refieren a los denominados componentes de interoperabilidad y los que tienen que ver con los llamados subsistemas de carácter estructural. Se trata también de determinar su ámbito de aplicación y regular los procedimientos de declaración y evaluación de la conformidad, así como las autoridades competentes en estas materias.

La competencia para incorporar al derecho interno la Directiva 96/48/CE, del Consejo, de 23 de julio, viene dada, además del título competencial recogido en la disposición final primera de este Real Decreto, por la disposición adicional séptima de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, que autoriza al Gobierno para dictar, a propuesta del Ministerio de Fomento, las disposiciones necesarias para la aplicación y desarrollo de dicha Ley.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 23 de junio de 2000,

DISPONGO:

CAPÍTULO I

Normas generales

Artículo 1. *Objeto.*

1. Este Real Decreto tiene por objeto fijar las condiciones que deben cumplirse para realizar la interoperabilidad de la parte española del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad, que se describe en el anexo I.

2. Dichas condiciones se refieren al proyecto, construcción, adaptación y explotación de las infraestructuras y del material rodante que concurren en el funcionamiento del sistema que se pongan en servicio después de la fecha de entrada en vigor de este Real Decreto.

3. Para cada subsistema, este Real Decreto se refiere a las disposiciones relativas a los parámetros, a los componentes de interoperabilidad, a las interfaces y a los procedimientos, así como a las condiciones de coherencia global del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad requeridas para conseguir su interoperabilidad.

Artículo 2. *Definiciones.*

A los efectos de este Real Decreto, se entenderá por:

a) Sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad: el conjunto compuesto por las infraestructuras ferroviarias, incluidas las líneas e instalaciones fijas, de la red transeuropea de transporte, construidas o acondicionadas para ser recorridas a alta velocidad, y por el material rodante concebido para recorrer dichas infraestructuras, como se describe en el anexo I.

b) Interoperabilidad: la capacidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad para permitir la circulación segura e ininterrumpida de trenes de alta velocidad cumpliendo los rendimientos especificados. Dicha capacidad se basará en el conjunto de condiciones reglamentarias, técnicas y operativas que deberán cumplirse para satisfacer los requisitos esenciales.

c) Subsistemas: el sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad se dividirá en subsistemas de carácter estructural o funcional para los cuales deberán definirse requisitos esenciales, tal como se indica en el anexo II.

d) Componentes de interoperabilidad: todo componente elemental, grupo de componentes, subconjunto o conjunto completo de materiales incorporados o destinados a ser incorporados en un subsistema, del que dependa directa o indirectamente la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad.

e) Requisitos esenciales: el conjunto de condiciones que debe satisfacer el sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad, los subsistemas y los componentes de interoperabilidad, descritas en el anexo III.

f) Especificación europea: una definición técnica común, certificación técnica europea o norma nacional que incorpore una norma europea, tal como se define en el artículo 11 de la Ley 48/1998, de 30 de diciembre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y las telecomunicaciones, por la que se incorporan las Directivas 93/38/CEE y 92/13/CEE.

g) Especificaciones técnicas de interoperabilidad (en lo sucesivo denominadas «ETI»): aquellas de las que es objeto cada subsistema, con vistas a satisfacer los requisitos esenciales, mediante las que se establecen las relaciones funcionales recíprocas necesarias entre

los subsistemas del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad y se garantiza la coherencia del mismo.

h) Organismo común representativo: la entidad que reúne a representantes de los administradores de la infraestructura, de las empresas ferroviarias y de la industria, encargado de elaborar las ETI. Por administradores de la infraestructura se entenderá lo que a estos efectos indica el Real Decreto 2111/1998, de 2 de octubre, por el que se regula el acceso a las infraestructuras ferroviarias en su artículo 3.

i) Organismos notificados: las entidades encargadas de evaluar la conformidad o la idoneidad para su uso de los componentes de interoperabilidad o de tramitar el procedimiento de verificación «CE» de los subsistemas.

Artículo 3. *Obligatoriedad de los requisitos esenciales.*

1. El sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad, los subsistemas y los componentes de interoperabilidad deberán cumplir los requisitos esenciales que les correspondan.

2. Las prescripciones técnicas de los pliegos de los contratos que sean necesarias para cumplir las especificaciones europeas o las demás normas vigentes, no deberán ser contrarias a los requisitos esenciales.

Artículo 4. *Excepciones a la aplicación de las ETI.*

1. Los subsistemas deberán ser conformes con las ETI, conformidad que deberá mantenerse de forma permanente durante su uso.

No obstante lo anterior, el Secretario de Estado de Infraestructuras podrá acordar que no se apliquen determinadas ETI, incluso las relativas al material rodante, en los casos y condiciones siguientes:

a) Para un proyecto de nueva línea o de acondicionamiento de línea ya existente para adaptarla a la alta velocidad, que se encuentre en fase avanzada de desarrollo en el momento de la publicación de dichas ETI.

Se notificará previamente a la Comisión Europea la intención de introducir una excepción, informándose del grado de desarrollo del proyecto y se enviará un expediente con las ETI o partes de ETI que se desea que no se apliquen, las disposiciones que se piense poner en práctica en la realización del proyecto para favorecer su interoperabilidad en el futuro, y los motivos técnicos, administrativos o económicos que justifiquen dicha excepción.

b) Para un proyecto de acondicionamiento de línea ya existente para adaptarla a la alta velocidad, cuando el gálibo, el ancho o la distancia entre ejes de las vías de dicha línea, tengan valores diferentes a los existentes en la mayor parte de la red ferroviaria europea y cuando dicha línea no constituya una conexión directa con la red de alta velocidad de otro Estado miembro que firme parte de la red transeuropea de alta velocidad.

Se notificará previamente a la Comisión Europea la intención de introducir una excepción remitiéndose un expediente con las ETI o las partes de ETI relativas al parámetro o parámetros físicos contemplados en el párrafo anterior que se desea que no se apliquen, las disposiciones que se piense poner en práctica en la realización del proyecto para favorecer su interoperabilidad en el futuro, las medidas transitorias que permitan garantizar la compatibilidad de explotación y los motivos técnicos, administrativos o económicos que justifiquen dicha excepción.

c) Para un proyecto de acondicionamiento de una línea ya existente para adaptarla a la alta velocidad, cuando la aplicación de estas ETI ponga en peligro la viabilidad económica del proyecto.

Se notificará previamente a la Comisión Europea, a efectos de que ésta adopte la correspondiente decisión, la intención de introducir una excepción y se remitirá un expediente con las ETI o las partes de ETI que se desee no se apliquen.

2. Las ETI no serán obstáculo para las decisiones de los órganos competentes relativas a la utilización de las infraestructuras nuevas o acondicionadas para la circulación de otros trenes.

3. La aplicación de las ETI no debe crear obstáculos desde el punto de vista de la rentabilidad al mantenimiento de la coherencia de la red ferroviaria española. El cumplimiento de las ETI deber permitir un sistema ferroviario de alta velocidad que mantenga de forma adecuada la coherencia de la red ferroviaria existente.

Artículo 5. *Motivación.*

Toda decisión adoptada en aplicación de este Real decreto que concierne a la evaluación de la conformidad o la idoneidad para su uso de componentes de interoperabilidad, la verificación de subsistemas integrantes del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad, así como las decisiones que se tomen en aplicación de los artículos 8.3, 9 y 14 se motivará con toda precisión. Se notificará al interesado con la mayor brevedad posible, con indicación de las vías de recurso que permita la normativa vigente y de los plazos en que dichos recursos deban presentarse.

CAPÍTULO II

Componentes de interoperabilidad

Artículo 6. *Competencia.*

El Secretario de Estado de Infraestructuras adoptará todas las medidas oportunas para que los componentes de interoperabilidad:

a) Sólo se comercialicen si permiten la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad, de conformidad con los requisitos esenciales.

b) Se utilicen en el ámbito para el que estén destinados y sean instalados y mantenidos adecuadamente.

Estas medidas no obstaculizarán la comercialización de dichos componentes para otras aplicaciones ni su utilización en las líneas ferroviarias convencionales.

Artículo 7. *Comercialización.*

No se podrá prohibir, restringir o dificultar la comercialización de componentes de interoperabilidad para su utilización en el sistema ferroviario de alta velocidad cuando dichos componentes cumplan lo dispuesto en este Real Decreto.

Artículo 8. *Conformidad con los requisitos esenciales.*

1. Se considerarán conformes con los requisitos esenciales que les sean aplicables, los componentes de interoperabilidad que estén provistos de la declaración «CE» de conformidad o idoneidad para el uso, cuyos elementos se recogen en el anexo IV.

2. El cumplimiento por un componente de interoperabilidad de los requisitos esenciales que le son aplicables se determinará en relación con las especificaciones europeas pertinentes, en caso de que existan.

3. Cuando se considere que unas especificaciones europeas no se ajustan a los requisitos esenciales, el Secretario de Estado de Infraestructuras podrá retirar dichas especificaciones de las publicaciones donde estén inscritas o proponer su enmienda.

Artículo 9. *Restricciones a la aplicación de componentes de interoperabilidad.*

1. Si se comprueba que un componente de interoperabilidad provisto de la declaración «CE» de conformidad o de idoneidad para el uso, que esté comercializado y sea utilizado para el uso a que está destinado, puede poner en riesgo el cumplimiento de los requisitos esenciales, el Secretario de Estado de Infraestructuras adoptará todas las medidas necesarias para restringir su aplicación, para prohibir su uso o para retirarlo del mercado. Se informará inmediatamente a la Comisión Europea de las medidas adoptadas indicándose las razones de esta decisión, precisando, en particular, si la no conformidad se deriva de:

- a) El incumplimiento de los requisitos esenciales.
- b) Una aplicación incorrecta de las especificaciones europeas en caso de que se invoque la aplicación de dichas especificaciones.
- c) Una insuficiencia de las especificaciones europeas.

2. Cuando un componente de interoperabilidad provisto de la declaración «CE» de conformidad resulte no ser conforme, la Secretaría de Estado de Infraestructuras ordenará la apertura de un expediente informativo para determinar las causas con el fin de que se adopten las medidas que resulten pertinentes. Se informará de ello a la Comisión Europea y a los demás Estados miembros de la Unión Europea.

Artículo 10. *La declaración «CE» de conformidad.*

1. Para expedir la declaración «CE» de conformidad o de idoneidad para el uso de un componente de interoperabilidad, el fabricante, o su mandatario establecido en la Comunidad Europea, deberá aplicar las disposiciones previstas por las ETI que le afecten.

2. Cuando las ETI obliguen a ello, la evaluación de la conformidad o de la idoneidad para el uso de un componente de interoperabilidad será tramitada por el organismo notificado al cual el fabricante, o su mandatario establecido en la Comunidad Europea, haya solicitado dicha evaluación.

3. Si alguno de los componentes de interoperabilidad es objeto de otras directivas comunitarias sobre otros aspectos, la declaración «CE» de conformidad o de idoneidad para el uso indicará, en ese caso, que dichos componentes de interoperabilidad cumplen también las exigencias de las citadas directivas.

4. Si tanto el fabricante como su mandatario establecido en la Comunidad Europea incumplen las obligaciones señaladas en los apartados 1, 2 y 3, éstas incumbirán a toda persona que comercialice el componente de interoperabilidad de que se trate. Las mismas obligaciones afectarán a quien monte los componentes de interoperabilidad o parte de los componentes de interoperabilidad de origen distinto o los fabrique para su propio uso, a efectos de lo dispuesto en el presente Real Decreto.

5. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior:

a) Toda constatación de que se ha expedido indebidamente la declaración «CE» de conformidad supondrá para el fabricante o su mandatario establecido en la Comunidad Europea la obligación de modificar el componente de interoperabilidad para hacerlo conforme y cesar en la infracción.

b) En caso de que persista la no conformidad, el Secretario de Estado de Infraestructuras adoptará las medidas oportunas para restringir o prohibir la comercialización del componente de interoperabilidad en cuestión, o retirarlo del mercado de acuerdo con lo dispuesto en el artículo anterior.

CAPÍTULO III

Subsistemas de carácter estructural

Artículo 11. *Puesto en servicio.*

Corresponde a la Secretaría de Estado de Infraestructuras autorizar la puesta en servicio de los subsistemas de carácter estructural integrantes del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad que se implanten en territorio español o que exploten las empresas ferroviarias establecidas en España.

A tal fin, la Secretaría de Estado de Infraestructuras adoptará las medidas necesarias para que dichos subsistemas sólo puedan entrar en servicio si son concedidos, fabricados e instalados y/o explotados de modo que no peligre el cumplimiento de los requisitos esenciales que les afecten, cuando se integren en el sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad.

Artículo 12. *Declaración «CE» de verificación.*

1. Se considerarán interoperables y conformes a los requisitos esenciales que les afectan, los subsistemas de carácter estructural constitutivos del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad que estén provistos de la declaración «CE» de verificación.

2. La verificación de la interoperabilidad, con cumplimiento de los requisitos esenciales, de un subsistema de carácter estructural constitutivo del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad se determinará con referencia a las ETI, si existen.

3. Si se detecta que las ETI no se ajustan por completo a los requisitos esenciales podrá consultarse al Comité previsto en el artículo 31 de la Directiva 96/48. Las consultas se tramitarán por la Secretaría de Estado de Infraestructuras.

Artículo 13. *Procedimiento de declaración «CE» de verificación.*

1. Para expedir la declaración «CE» de verificación, la entidad contratante o su mandatario hará tramitar el procedimiento de verificación «CE» al organismo notificado que haya elegido al efecto.

2. La función del organismo notificado encargado de la verificación «CE» de un subsistema comenzará en la fase de proyecto y abarcará todo el período de construcción hasta la fase de homologación, antes de la puesta en servicio del subsistema.

3. El organismo notificado será responsable de la constitución del expediente técnico que debe acompañar a la declaración «CE» de verificación. Dicho expediente técnico deberá contener toda la documentación necesaria relativa a las características del subsistema y, en su caso, todos los elementos que prueben la conformidad de los componentes de interoperabilidad. Asimismo deberá contener todos los elementos relativos a las condiciones y límites de utilización y a las instrucciones de conservación, de observación continua o periódica, de regulación y de mantenimiento.

Artículo 14. *Verificación complementaria.*

1. Cuando se compruebe que un subsistema de carácter estructural, provisto de la declaración «CE» de verificación acompañada del expediente técnico, no cumple plenamente lo dispuesto en este Real Decreto y, en particular, los requisitos esenciales, se podrá solicitar que se lleven a cabo verificaciones complementarias.

2. En este caso, la Secretaría de Estado de Infraestructuras informará inmediatamente a la Comisión de las verificaciones complementarias solicitadas, exponiendo las razones que las justifiquen.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados anteriores, no se podrá prohibir, restringir o dificultar por motivos que afecten a lo dispuesto en este Real Decreto, la construcción, puesta en servicio y la explotación de subsistemas de carácter estructural constitutivos del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad cuando éstos cumplan los requisitos esenciales.

CAPÍTULO IV

Organismos notificados

Artículo 15. *Reconocimiento de los organismos notificados.*

1. La Secretaría de Estado de Infraestructuras notificará, en su caso, a la Comisión y a los demás Estados miembros de la Unión Europea los organismos encargados de efectuar el procedimiento de evaluación de la conformidad o la idoneidad para el uso previsto en el artículo 10 y el procedimiento de verificación definido en el artículo 13, indicando el ámbito de competencia de cada uno.

2. Se aplicarán los criterios expuestos en el anexo VII para la evaluación de los organismos que se vayan a notificar. Se supondrá que cumplen dichos criterios los organismos que satisfagan los criterios de evaluación fijados en las normas europeas pertinentes. La Secretaría de Estado de Infraestructuras, con el fin de comprobar que dichos organismos reúnen los requisitos exigibles podrá requerirles para que aporten la documentación que estime necesaria.

3. La Secretaría de Estado de Infraestructuras retirará la autorización otorgada a los organismos que dejen de ajustarse a los criterios contemplados en el anexo VII. Informará de ello inmediatamente a la Comisión y a los demás Estados miembros.

4. Si la Secretaría de Estado de Infraestructuras considera que un organismo notificado por otro Estado miembro no cumple los criterios pertinentes, el asunto se someterá al Comité previsto en el artículo 21 de la Directiva 96/48, relativa la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en este Real Decreto.

Disposición final primera. *Competencia del Estado.*

Este Real Decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.21.^a de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia en materia de ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma y el régimen general de comunicaciones.

Disposición final segunda. *Desarrollo normativo.*

Se autoriza al Ministro de Fomento para dictar las normas necesarias para el desarrollo y aplicación de este Real Decreto así como para modificar sus anexos cuantos sea necesario como consecuencia de lo que disponga la normativa comunitaria.

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

Este Real Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid a 23 de junio de 2000.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Fomento,
FRANCISCO ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ

ANEXO I

Sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad

1. Infraestructuras

a) Las infraestructuras del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad serán las de las líneas de la red de transporte transeuropea especificadas en el marco de las orientaciones mencionadas en el artículo 155 del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea:

1.º Que estén especialmente construidas para ser recorridas a alta velocidad.

2.º Que estén especialmente acondicionadas para ser recorridas a alta velocidad.

Podrán incluir líneas de mallado y de enlace, en particular las conexiones de líneas nuevas o acondicionadas para alta velocidad con las estaciones del centro de las ciudades, y en las cuales las velocidades deberán tener en cuenta las condiciones locales.

b) Las líneas de alta velocidad incluirán:

1.º Las líneas especialmente construidas para la alta velocidad equipadas para velocidades por lo general iguales o superiores a 250 km/h.

2.º Las líneas especialmente acondicionadas para la alta velocidad equipadas para velocidades del orden de 200 km/h.

3.º Las líneas especialmente acondicionadas para la alta velocidad, de carácter específico debido a dificultades topográficas, de relieve o de entorno urbano, cuya velocidad deberá ajustarse caso por caso.

2. Material rodante

Los trenes de alta velocidad de tecnología avanzada deberán estar concebidos para garantizar una circulación segura e ininterrumpida:

a) A una velocidad de 250 km/h como mínimo en las líneas construidas especialmente para la alta velocidad, pudiéndose al mismo tiempo, en las circunstancias adecuadas, alcanzar velocidades superiores a los 300 km/h.

b) A una velocidad del orden de 200 km/h en las líneas existentes acondicionadas especialmente.

c) A la velocidad más alta posible en las demás líneas.

3. Coherencia de las infraestructuras y del material rodante

Los servicios de trenes de alta velocidad suponen la existencia de un excelente grado de coherencia entre las características de la infraestructura y las del material

rodante. De dicha coherencia dependen el nivel de las prestaciones, la seguridad, la calidad de los servicios y su coste.

ANEXO II

Subsistemas

1. A efectos de este Real Decreto, el sistema constitutivo del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad podrá dividirse en subsistemas, correspondientes:

1.º Bien a ámbitos de naturaleza estructural:

- a) Infraestructura.
- b) Energía.
- c) Control y mando y señalización.
- d) Material rodante.

2.º Bien a ámbitos de naturaleza funcional:

- a) Mantenimiento.
- b) Medio ambiente.
- c) Explotación.
- d) Usuarios.

2. Para cada uno de los subsistemas se fijará la lista de los aspectos vinculados con la interoperabilidad en los mandatos confiados al organismo común representativo para la elaboración de los proyectos de ETI.

3. Se considerarán en particular parámetros fundamentales para realizar la interoperabilidad los elementos siguientes:

- a) Gálibo mínimo de las infraestructuras.
- b) Radios de curva mínimos.
- c) Ancho de vía.
- d) Esfuerzos máximos sobre la vía.
- e) Longitud mínima de los andenes.
- f) Altura de los andenes.
- g) Tensión de alimentación.
- h) Geometría de las catenarias.
- i) Características del ERTMS ⁽¹⁾.
- j) Carga por eje.
- k) Longitud máxima de los trenes.
- l) Gálibo del material rodante.
- m) Características mínimas de frenado.
- n) Características eléctricas límite del material rodante.
- ñ) Características mecánicas límite del material rodante.
- o) Características de la explotación vinculadas con la seguridad de los trenes.
- p) Características límite relacionadas con los ruidos exteriores.
- q) Características límite relacionadas con las vibraciones exteriores.
- r) Características límite relacionadas con las perturbaciones electromagnéticas externas.
- s) Características límite relacionadas con los ruidos interiores.
- t) Características límite relacionadas con el aire acondicionado.
- u) Características relacionadas con el transporte de personas minusválidas.

Los parámetros fundamentales que son necesarios para el cumplimiento de los requisitos esenciales se determinarán por cada ETI.

(1) European Rail Traffic Management System.

ANEXO III

Requisitos esenciales

1. Requisitos generales

1.º Seguridad.

a) La concepción, la construcción o la fabricación, el mantenimiento y la vigilancia de los componentes críticos para la seguridad y, en especial, de los elementos que intervienen en la circulación de los trenes, deben garantizar la seguridad al nivel correspondiente a los objetivos fijados para la red, incluso en situaciones degradadas definidas.

b) Los parámetros del contacto rueda-carril deben cumplir los criterios necesarios para garantizar una circulación totalmente segura a la velocidad máxima autorizada.

c) Los componentes utilizados deben resistir los esfuerzos normales o excepcionales especificados durante su período de servicio. Aplicando los medios adecuados deben limitarse las repercusiones de sus fallos fortuitos en la seguridad.

d) En la concepción de las instalaciones fijas y del material rodante, así como en la elección de materiales, se debe tener en cuenta el objetivo de limitar la producción, propagación y efectos del fuego y el humo en caso de incendio.

e) Los dispositivos destinados a que los manipulen los usuarios deben diseñarse de modo que no pongan en peligro la seguridad de éstos en caso de una utilización que aunque sea previsible no se ajuste a las indicaciones de los carteles informativos.

2.º Fiabilidad y disponibilidad.

La vigilancia y mantenimiento de los elementos fijos y móviles que intervienen en la circulación de los trenes deben organizarse, llevarse a cabo y cuantificarse para que su función se siga desempeñando en las condiciones previstas.

3.º Salud.

a) Los materiales que por su modo de utilización puedan poner en peligro la salud de las personas que tengan acceso a ellos no deben utilizarse en los trenes ni en las infraestructuras ferroviarias.

b) En la elección, puesta en servicio y utilización de estos materiales se debe tener en cuenta el objetivo de limitar la emisión de humos o gases nocivos y peligrosos, especialmente en caso de incendio.

4.º Protección del medio ambiente.

a) En la concepción del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad se deben evaluar y tener en cuenta las repercusiones de su implantación y explotación sobre el medio ambiente, de conformidad con las disposiciones comunitarias vigentes.

b) Los materiales utilizados en trenes e infraestructuras deben evitar la emisión de humos o gases nocivos y peligrosos para el medio ambiente, especialmente en caso de incendio.

c) El material rodante y los sistemas de alimentación de energía deben concebirse y fabricarse para ser compatibles desde el punto de vista electromagnético con las instalaciones, los equipos y las redes públicas o privadas con las que pudieran interferir.

5.º Compatibilidad técnica.

Las características técnicas de las infraestructuras y de las instalaciones fijas deben ser compatibles entre

sí y con las de los trenes que circularán por el sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad.

En caso de que, en algunas partes de la red, resulte difícil ajustarse a dichas características, podrían aplicarse soluciones temporales que garanticen la compatibilidad futura.

2. *Requisitos específicos de cada subsistema*

1.º Infraestructuras.

Seguridad.

Se tomarán medidas adecuadas para evitar un acceso o intrusión indeseable en las instalaciones de las líneas por las que se circule a alta velocidad.

Asimismo deben adoptarse medidas que limiten el peligro para las personas, en especial en el momento del paso por las estaciones de los trenes que circulen a alta velocidad.

Las infraestructuras a que tiene acceso el público deben concebirse y construirse de modo que se limiten los riesgos para la seguridad de las personas (estabilidad, incendio, accesos, evacuación, andén, etc.).

Deberán entablarse las disposiciones adecuadas para tener en cuenta las condiciones especiales de seguridad en los túneles de gran longitud.

2.º Energía.

a) Seguridad.

El funcionamiento de las instalaciones de alimentación de energía no debe poner en peligro la seguridad de los trenes de alta velocidad ni de las personas (usuarios, personal ferroviario, habitantes del entorno y otros).

b) Protección del medio ambiente.

El funcionamiento de las instalaciones de alimentación de energía no debe afectar al medio ambiente por encima de los límites especificados.

c) Compatibilidad técnica.

Los sistemas de alimentación de energía eléctrica utilizados en el sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad deben permitir que los trenes realicen las prestaciones acordes con sus especificaciones y ser compatibles con los dispositivos de captación instalados en los trenes.

3.º Control y mando y señalización.

a) Seguridad.

Las instalaciones y operaciones de control y mando y de señalización que se utilicen para el sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad deberán permitir una circulación de los trenes que presente el nivel de seguridad correspondiente a los objetivos fijados para la red.

b) Compatibilidad técnica.

Toda nueva infraestructura de alta velocidad y todo nuevo material rodante de alta velocidad construidos o desarrollados después de la adopción de sistemas de control y mando y de señalización compatibles deberán estar adaptados a la utilización de dichos sistemas.

Los equipos de control y mando y de señalización instalados en los puestos de conducción de los trenes deberán permitir una explotación normal, en las condiciones especificadas, en todo el sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad.

4.º Material rodante.

a) Seguridad.

Las estructuras del material rodante y de las conexiones entre vehículos deben estar concebidas para pro-

teger las zonas de viajeros y de conducción en caso de colisión o descarrilamiento.

Los equipos eléctricos no deben poner en peligro la seguridad de funcionamiento de las instalaciones de control y mando y de señalización.

Las técnicas de frenado y los esfuerzos ejercidos deben ser compatibles con el diseño de las vías, estructuras de obra y sistemas de señalización.

Deben tomarse medidas en materia de acceso a los componentes bajo tensión eléctrica para que no peligre la seguridad de las personas.

Deben existir dispositivos que, en caso de peligro, permitan a los pasajeros señalarlo al conductor y al personal de tren ponerse en contacto con el mismo.

Las puertas de acceso deben estar dotadas de un sistema de cierre y apertura que garantice la seguridad de los viajeros.

Deben existir salidas de emergencia y éstas deberán estar señalizadas.

Deberán tomarse disposiciones apropiadas para tener en cuenta las condiciones especiales de seguridad en los túneles de gran longitud.

Será obligatorio a bordo de los trenes un sistema de iluminación de auxilio con intensidad y autonomía suficientes.

Los trenes deben llevar un sistema de sonorización que permita que el personal a bordo del tren y el personal de control en tierra puedan dirigir mensajes a los pasajeros.

b) Fiabilidad y disponibilidad.

El diseño de los equipos fundamentales, de rodamiento, tracción y frenado, así como de control y mando, debe permitir, en una situación degradada definida, la continuación del trayecto sin consecuencias nefastas para los equipos que sigan funcionando.

c) Compatibilidad técnica.

Los equipos eléctricos deben ser compatibles con el funcionamiento de las instalaciones de control y mando y de señalización.

Las características de los dispositivos de captación de corriente deberán permitir la circulación de los trenes con los sistemas de alimentación de energía del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad.

Las características del material rodante deberán permitirle circular en todas las líneas en que esté prevista su explotación.

5.º Mantenimiento.

a) Salud.

Las instalaciones técnicas y los procedimientos utilizados en los centros de mantenimiento no deben suponer una amenaza para la salud de las personas.

b) Protección del medio ambiente.

Las instalaciones técnicas y los procedimientos utilizados en los centros de mantenimiento no deben rebasar los niveles de nocividad admisibles para el medio ambiente.

c) Compatibilidad técnica.

Las instalaciones de mantenimiento en que se traten los trenes de alta velocidad deberán permitir que se lleven a cabo las operaciones de seguridad, higiene y comodidad en todos los trenes para los que se concibieron.

6.º Medio ambiente.

a) Salud.

La explotación del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad debe ajustarse a los niveles reglamentarios en materia de contaminación acústica.

b) Protección del medio ambiente.

La explotación del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad no debe generar vibraciones en el suelo inadmisibles para las actividades y el entorno próximos a la infraestructura y en estado normal de mantenimiento.

7.º Explotación.

a) Seguridad.

La coherencia de las normas de explotación de las redes junto con la cualificación de los conductores y del personal de tren, deben garantizar una explotación internacional en condiciones de seguridad.

Las operaciones y periodicidad del mantenimiento, la formación y cualificación del personal que realiza este trabajo y el sistema de aseguramiento de calidad establecido en los centros de mantenimiento a que pertenecen los operadores correspondientes deben garantizar un alto nivel de seguridad.

b) Fiabilidad y disponibilidad.

Las operaciones y periodicidad del mantenimiento, la formación y cualificación del personal que realiza este trabajo y el sistema de aseguramiento de calidad creado por los responsables de la explotación en los centros de mantenimiento deben garantizar un alto nivel de fiabilidad y disponibilidad del sistema.

c) Compatibilidad técnica.

La coherencia de las normas de explotación de las redes, junto con la cualificación de los conductores, del personal de tren y de los encargados de la gestión de la circulación, deben garantizar la eficacia de la explotación en todo el sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad.

ANEXO IV

Componentes de interoperabilidad

DECLARACIÓN «CE» DE CONFORMIDAD Y DE IDONEIDAD PARA EL USO

1. Componentes de interoperabilidad

La declaración «CE» se aplicará a los componentes de interoperabilidad relacionados con la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad que se mencionan en el artículo 1.3. Estos componentes de interoperabilidad pueden ser:

a) Componentes comunes.

Los componentes no propios del sistema ferroviario que pueden ser utilizados para otras aplicaciones sin necesidad de modificación.

b) Componentes comunes con características específicas.

Los componentes que, en cuanto tales, no son específicos del sistema ferroviario, pero que deben ofrecer determinadas prestaciones específicas cuando van a ser utilizados en él.

c) Componentes específicos.

Los componentes propios de las aplicaciones ferroviarias.

2. Ámbito de aplicación

La declaración «CE» se refiere a:

a) Ya sea a la evaluación, por uno o varios organismos notificados, de la conformidad intrínseca de un

componente de interoperabilidad, considerado aisladamente, con las especificaciones técnicas a las que debe ajustarse.

b) O a la evaluación/valoración, por uno o varios organismos notificados, de la idoneidad para el uso de un componente de interoperabilidad, considerado en su entorno ferroviario, en especial cuando entran en juego interfaces, con relación a las especificaciones técnicas, en particular de índole funcional, que deben ser verificadas.

Para los procedimientos de evaluación que llevan a cabo los organismos notificados en las fases tanto de diseño como de producción se utilizarán los módulos definidos en la Decisión 93/465/CE, con arreglo a las modalidades indicadas en las ETI.

3. Contenido de la declaración «CE»

La declaración «CE» de conformidad o idoneidad para el uso y los documentos que la acompañan irán debidamente fechados y firmados.

Esta declaración deberá redactarse en la misma lengua que las instrucciones de uso, y contendrá los siguientes elementos:

a) Referencia a la Directiva 96/48, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad.

b) Nombre, apellidos y dirección del fabricante o de su mandatario establecido en la Comunidad Europea.

c) Descripción del componente de interoperabilidad (marca, tipo, etc.).

d) Indicación del procedimiento seguido para declarar la conformidad o la idoneidad para el uso (artículo 10).

e) Todas las descripciones pertinentes a las que se ajuste el componente de interoperabilidad y, en particular, las condiciones de utilización.

f) Nombre y dirección del organismo u organismos notificados que hayan intervenido en el procedimiento seguido para la conformidad o la idoneidad para el uso, y fecha del certificado de inspección, en la que, en su caso, figurarán el período y las condiciones de validez de dicho certificado, en su caso, la referencia de las especificaciones europeas.

g) Identificación del signatario apoderado del fabricante o de su mandatario establecido en la Comunidad Europea.

ANEXO V

Subsistemas

Declaración «CE» de verificación

La declaración «CE» de verificación y los documentos que la acompañen deberán ir debidamente fechados y firmados:

Esta declaración deberá estar redactada en la misma lengua que el expediente técnico, y contendrá los siguientes elementos:

a) Referencia a la Directiva 96/48, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad.

b) Nombre y dirección de la entidad contratante o de su mandatario establecido en la Comunidad Europea (se indicará la razón social y dirección completa).

c) Breve descripción del subsistema.

d) Nombre y dirección del organismo notificado que ha efectuado la verificación «CE» prevista en el artículo 13.

e) Referencias de los documentos contenidos en el expediente técnico.

f) Todas las disposiciones pertinentes, provisionales o definitivas, que debe cumplir el subsistema, y especialmente, en su caso, las restricciones o condiciones de explotación, si es provisional: el período de validez de la declaración «CE».

g) Identificación del signatario.

ANEXO VI

Subsistemas

Verificación «CE»

1. La verificación «CE» es el procedimiento por el que un organismo notificado comprueba y certifica, a petición de la entidad contratante, que un subsistema es:

a) Conforme a lo dispuesto en este Real Decreto y la normativa comunitaria.

b) Conforme a las demás disposiciones reglamentarias de aplicación en cumplimiento del Tratado, y puede ser puesto en servicio.

2. La verificación del subsistema abarca las siguientes etapas:

a) Diseño global.

b) Fabricación del subsistema, incluidas la ejecución de las obras de ingeniería civil, el montaje de los componentes y la regulación del conjunto.

c) Ensayos del subsistema acabado.

3. El organismo notificado responsable de la verificación «CE» expedirá el certificado de conformidad destinado a la entidad contratante que, a su vez, expedirá la declaración «CE» de verificación destinada a la Secretaría de Estado de Infraestructuras.

4. El expediente técnico adjunto a la declaración de verificación deberá estructurarse del siguiente modo:

a) Para las infraestructuras: planos de las obras, actas de aprobación de excavaciones y armadura, informes de pruebas y de control de hormigones.

b) Para los demás subsistemas: planos generales y de detalle acordes con la ejecución, esquemas eléctricos e hidráulicos, esquemas de los circuitos de mando, descripción de los sistemas informáticos y de los automatismos, notas de funcionamiento y mantenimiento, etcétera.

c) Lista de los componentes de interoperabilidad incorporados al subsistema.

d) Copias de las declaraciones «CE» de conformidad o de idoneidad para el uso de los que los citados componentes deben estar provistos, conforme a lo dispuesto en el artículo 10 de este Real Decreto, acompañadas, en su caso, de los cuadernos de cálculos correspondientes y de una copia de los informes de las pruebas e inspecciones efectuadas por organismos notificados sobre la base de las especificaciones técnicas comunes.

e) Certificado del organismo notificado encargado de la verificación «CE» de que el proyecto es conforme a lo dispuesto en este Real Decreto, acompañado de los cuadernos de cálculos correspondientes visados por el citado organismo y donde se hagan constar, en su caso, las reservas formuladas durante la ejecución de las obras y que no se hayan retirado, y acompañado de los informes de visitas y auditorías que haya elaborado un cumplimiento de su misión, según se indica en los apartados 5.c) y 5.d).

5. Vigilancia.

a) La vigilancia «CE» tiene por finalidad asegurarse de que se han cumplido las obligaciones derivadas del expediente técnico durante la realización del subsistema.

b) El organismo notificado encargado de verificar la construcción o fabricación debe poder, en todo momento, entrar en las obras, talleres de fabricación, zonas de almacenamiento y, en su caso, de prefabricación, en las instalaciones de ensayo y, en general, en todo lugar que considere necesario para el cumplimiento de su función. La entidad contratante debe remitirle o hacer que se le remitan todos los documentos pertinentes y, en particular, los planos de ejecución y la documentación técnica del subsistema.

c) El organismo notificado que verifique la realización llevará a cabo auditorías periódicas para asegurarse de que se cumple lo dispuesto en este Real Decreto, y presentará en ese momento un informe de dicha auditoría a los profesionales encargados de la realización. Podrá exigir ser convocado en determinadas fases de la obra.

d) Por otra parte, el organismo notificado podrá visitar sin previo aviso las obras o los talleres de fabricación. Con ocasión de estas visitas, podrá efectuar auditorías completas o parciales. Facilitará un informe de la visita y, en su caso, un informe de la auditoría a los profesionales encargados de la realización.

6. El expediente completo a que se refiere el apartado 4 se depositará, en apoyo del certificado de conformidad expedido por el organismo notificado encargado de la verificación del subsistema en condiciones de funcionamiento, ante la entidad contratante o su representante. El expediente se adjuntará a la declaración «CE» de verificación que la entidad contratante remitirá al Secretario de Estado de Infraestructuras.

La entidad contratante conservará una copia del expediente durante toda la vida útil del subsistema. El expediente será remitido a los demás Estados miembros de la Unión Europea cuando éstos lo soliciten.

7. Todos los organismos notificados publicarán con carácter periódico la información pertinente relacionada con:

a) Las solicitudes de verificación «CE» recibidas.

b) Los certificados de conformidad expedidos.

c) Los certificados de conformidad denegados.

8. Los expedientes y la correspondencia relacionados con los procedimientos de verificación «CE» se redactarán en lengua oficial del Estado en el que esté establecida la entidad contratante o su representante.

ANEXO VII

Criterios mínimos que tendrá en cuenta la Secretaría de Estado de Infraestructuras para la notificación de organismos

1. El organismo, su director y el personal encargado de las verificaciones no podrá intervenir, ni directamente ni en calidad de mandatarios, en el diseño, fabricación, construcción, comercialización o mantenimiento de los componentes de interoperabilidad o subsistemas ni en su explotación. Esta circunstancia no excluye la posibilidad de un intercambio de información técnica entre el fabricante o el constructor y el organismo.

2. El organismo deberá disponer del personal y poseer los medios necesarios para cumplir adecuadamente las labores técnicas y administrativas relacionadas con la realización de las verificaciones; deberá también tener acceso al material necesario para las verificaciones excepcionales.

3. El personal encargado de la inspección deberá poseer:

a) Una buena formación técnica y profesional.

b) Conocimientos satisfactorios sobre las obligaciones relativas a los controles que realiza, y una práctica suficiente en dichos controles.

c) La aptitud necesaria para redactar los certificados, las actas y los informes en que se plasmarán los controles efectuados.

4. Deberá garantizarse la independencia del personal encargado de la inspección. La remuneración de un agente no estará en función del número de inspecciones que efectúe ni de los resultados de éstos.

5. El organismo deberá suscribir un seguro de responsabilidad civil.

6. El personal del organismo estará obligado al secreto profesional en todo lo que llegue a conocer en el ejercicio de sus funciones (salvo ante las autoridades administrativas competentes del Estado en el que desarrolla su actividad) en el marco del presente Real Decreto o de cualquier norma de derecho interno por la que se aplique la Directiva 96/48, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad.

MINISTERIO DE EDUCACIÓN, CULTURA Y DEPORTE

12746 *REAL DECRETO 1120/2000, de 16 de junio, por el que se establecen las equivalencias entre los Diplomas acreditativos de los estudios realizados en la Escuela Superior de Canto de Madrid y los títulos establecidos en la Ley Orgánica 1/1990, de 3 de octubre, de Ordenación General del Sistema Educativo.*

La Escuela Superior de Canto de Madrid fue creada mediante Decreto 313/1970, de 29 de enero, con el fin de proporcionar una formación integral al cantante dentro de un mismo centro. Dicho Decreto se complementaba con la Orden de 23 de octubre de 1970, de manera que se incorporaban a los estudios de la carrera de Canto, los de Artes Escénicas y los de Concertación de Ópera y Oratorio, enriqueciéndose con las enseñanzas de Lectura Musical, Piano, Historia de la Música e Historia del Arte y de la Cultura.

Sin embargo, la cualificación profesional nunca llegó a plasmarse en las necesarias disposiciones legales y los Diplomas que podía conceder el centro de acuerdo con el Decreto fundacional —Diploma de Cantante de Conjunto Coral, Diploma de Cantante de Ópera y Diploma Superior de Especialización para Solistas— quedaron sin la homologación con las titulaciones establecidas para las restantes enseñanzas musicales, lo cual ha privado a los alumnos formados en la Escuela Superior de Canto de Madrid del acceso a determinadas actividades profesionales, como la docencia, habiendo quedado, además, excluidos de las equivalencias a todos los efectos que la Ley Orgánica 1/1990, de 3 de octubre, de Ordenación General del Sistema Educativo (LOGSE), estableció entre el título superior de Música y la licenciatura universitaria.

Dicha Ley Orgánica prevé en su disposición adicional cuarta, apartado séptimo, que el Gobierno establecerá las equivalencias de aquellos títulos cuya equiparación no se realice en la propia Ley y que resulten afectados por ésta. En aplicación de esta disposición, el presente Real Decreto determina las equivalencias entre los diplomas acreditativos de los estudios realizados en la Escuela Superior de Canto de Madrid y los títulos establecidos en la citada Ley.

Para la elaboración de esta norma, dictada en virtud de la habilitación que confiere al Gobierno el apartado séptimo de la disposición adicional cuarta de la Ley Orgánica 1/1990, de 3 de octubre, de Ordenación General del Sistema Educativo, han sido consultados el Consejo Escolar del Estado y las Comunidades Autónomas, en el seno de la Conferencia Sectorial de Educación.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Educación, Cultura y Deporte, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día de 16 de junio de 2000,

DISPONGO:

Artículo 1. *Equivalencia del Diploma superior de Especialización para Solistas.*

Se declara equivalente, a todos los efectos, al título superior de Música, en la especialidad de Canto, a que se refiere el artículo 42.3 de la Ley Orgánica 1/1990, de 3 de octubre, el Diploma superior de Especialización para Solistas, expedido al amparo del Decreto 313/1970, de 29 de enero.

Artículo 2. *Equivalencia del Diploma de Cantante de Ópera.*

El Diploma de Cantante de Ópera, expedido al amparo del Decreto 313/1970, de 29 de enero, se declara equivalente, únicamente a efectos de la impartición de la docencia de las enseñanzas de música en los grados elemental y medio en centros públicos o privados autorizados, a las titulaciones a las que se refiere el artículo 39.3 de la LOGSE, sin perjuicio de lo que se regule en relación con las materias pedagógicas necesarias para ejercer la docencia a que hace referencia el citado artículo.

Artículo 3. *Equivalencia del Diploma de Cantante de Conjunto Coral.*

El Diploma de Cantante de Conjunto Coral, expedido al amparo del Decreto 313/1970, de 29 de enero, se declara equivalente al título profesional de Música, en la especialidad de Canto, a que se refiere el artículo 42.2 de la Ley Orgánica 1/1990, de 3 de octubre.

Disposición final primera. *Carácter de la norma.*

El presente Real Decreto se dicta en uso de las competencias atribuidas al Estado en el artículo 149,1.30ª de la Constitución, conforme a la habilitación que confiere al Gobierno el apartado séptimo de la disposición adicional cuarta de la Ley Orgánica 1/1990, de 3 de octubre, y en virtud de la competencia estatal de regular las condiciones para la obtención, expedición y homologación de títulos académicos y profesionales válidos en todo el territorio nacional, recogida expresamente en la disposición adicional primera, 2c) de la Ley Orgánica 8/1985, de 3 de julio, reguladora del derecho a la educación y, por tanto, es de aplicación a todo el territorio nacional.

Disposición final segunda. *Habilitación para el desarrollo.*

El Ministro de Educación, Cultura y Deporte podrá dictar las normas que sean precisas para la aplicación y desarrollo de lo establecido en este Real Decreto.