

real decreto, y las licencias de empresas ferroviarias y los certificados de seguridad en el marco de lo establecido en la Ley del Sector Ferroviario y el Reglamento del Sector Ferroviario, como asimismo de la entidades a cargo de las investigaciones en caso de accidente.

3. El personal encargado de los controles deberá poseer:

- a) Una adecuada formación técnica y profesional.
- b) Conocimientos satisfactorios de las disposiciones 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 quedar garantizada la independencia del personal encargado del control. La remuneración de cada agente no dependerá del número de controles 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) en el marco de este real decreto o de cualquier otra norma de derecho interno por la que se aplique la Directiva 2001/16/CE, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional.

6247 *REAL DECRETO 355/2006, de 29 de marzo, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad.*

Por el Real Decreto 1191/2000, de 23 de junio, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de alta velocidad, fue transpuesta al ordenamiento interno la Directiva 96/48/CE, del Consejo, de 23 de julio de 1996, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad. Esta directiva fijó las condiciones aplicables al sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad, y al mismo tiempo determinó 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.

Esta norma comunitaria ha sido modificada por la Directiva 2004/50/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, por la que se modifican la Directiva 96/48/CE, del Consejo, relativa a la interoperabilidad del sistema europeo de alta velocidad y la Directiva 2001/16/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional, por lo que se hace necesario incorporar al ordenamiento interno las novedades introducidas por la citada Directiva 2004/50/CE, de 29 de abril.

Dada la complejidad de la materia regulada se ha estimado conveniente, en aras de la claridad normativa, y a fin de facilitar su aplicación, llevar a efecto dicha transposición mediante un nuevo real decreto que derogue el hasta ahora vigente en lugar de realizar una reforma parcial. En consecuencia, este real decreto incorpora las modificaciones de la citada directiva en relación con las especificaciones técnicas de interoperabilidad, los denominados componentes de interoperabilidad y los llamados subsistemas de carácter estructural, su ámbito de aplicación y la regulación de 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 citada normativa comunitaria viene dada, además del

título competencial recogido en la disposición final primera de este real decreto, por la disposición final primera de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, que habilita al Gobierno para dictar, a propuesta del Ministerio de Fomento, las disposiciones necesarias para el desarrollo y cumplimiento de dicha Ley.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Fomento, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 24 de marzo de 2006,

DISPONGO:

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. Objeto.

1. Este real decreto tiene por objeto fijar las condiciones que deben cumplirse para conseguir 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, puesta en servicio, rehabilitación, renovación, explotación y mantenimiento de los elementos de dicho sistema que entren 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 definen 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) 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.

i) Parámetro fundamental: toda condición reglamentaria, técnica u operativa importante desde el punto de vista de la interoperabilidad y que debe ser objeto de una decisión o de una recomendación con arreglo al procedimiento a que se refiere el apartado 2 del artículo 21 de la Directiva 2004/50/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, antes de proceder a la elaboración de los proyectos completos de ETI.

j) Caso específico: toda parte del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad que requiera disposiciones particulares en las ETI, temporales o definitivas, por exigencias geográficas, topográficas, de entorno urbano o de coherencia con el sistema existente. Puede incluir en especial los casos de las líneas y redes ferroviarias aisladas del resto de la red del territorio comunitario, el gálibo, el ancho de vía o el espacio entre las vías.

k) Rehabilitación: trabajos importantes de modificación de un subsistema o de una parte de subsistema que mejoren el rendimiento global de éste.

l) Sustitución en el marco de una operación de mantenimiento: la sustitución de componentes por otros de función y prestaciones idénticas, en el marco de una operación de mantenimiento preventivo o correctivo.

m) Renovación: trabajos importantes de sustitución de un subsistema o de una parte de un subsistema que no afecten al rendimiento global de éste

n) Sistema ferroviario existente: el conjunto constituido por las infraestructuras ferroviarias que comprende las líneas e instalaciones fijas de la red ferroviaria y el material rodante existentes de todas las categorías y orígenes que recorran dichas infraestructuras.

ñ) Puesta en servicio: el conjunto de operaciones por las que un subsistema pasa a estar en estado de funcionamiento nominal.

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 descripciones 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 Director General de Ferrocarriles podrá acordar que no se apliquen determinadas ETI, incluso las relativas al material rodante, en los casos y circunstancias siguientes:

a) Con respecto a un proyecto de nueva línea, a la renovación o rehabilitación de una línea ya existente o con respecto a todo elemento contemplado en el artículo 1.1 que se encuentre en fase avanzada de desarrollo o que sea objeto de un contrato en curso de ejecución en el momento

de la publicación de dichas ETI; para adaptarla a la alta velocidad, que se encuentre en fase avanzada de desarrollo en el momento de la publicación de dichas ETI.

b) Con respecto a un proyecto de renovación o rehabilitación de una línea existente, cuando el gálibo, el ancho de vía o la distancia entre vías o la tensión eléctrica de dichas ETI sean incompatibles con los de la línea existente.

c) Con respecto a un proyecto de nueva línea o a un proyecto de renovación o rehabilitación de una línea existente, cuando la red ferroviaria se halle en un enclave o tenga carácter insular.

d) Con respecto a todo proyecto relativo a la renovación, ampliación o rehabilitación de una línea existente, cuando la aplicación de dichas ETI comprometa la viabilidad económica del proyecto o la coherencia del sistema ferroviario nacional.

e) Cuando, como consecuencia de un accidente o de una catástrofe natural, las condiciones para el rápido restablecimiento de la red no permitan, desde el punto de vista económico o técnico, la aplicación parcial o total de las ETI pertinentes.

En todos los casos la Dirección General de Ferrocarriles notificará previamente a la Comisión Europea la intención de introducir una excepción y se enviará un expediente con las ETI o las partes de las mismas que no desee aplicar, así como las especificaciones correspondientes que quiera aplicar.

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 que ellas mismas no prevean.

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 debe permitir un sistema ferroviario de alta velocidad que mantenga de forma adecuada la coherencia de la red ferroviaria existente.

Artículo 5. *Motivación.*

Las decisiones adoptadas en aplicación de este real decreto que conciernan a la evaluación de la conformidad o de la idoneidad para el uso de componentes de interoperabilidad, o a la verificación de subsistemas integrantes del sistema ferroviario transeuropeo convencional, y las que se dicten en aplicación de los artículos 8.3, 9, 13.3 y 15, serán debidamente motivadas y se notificarán a los interesados de acuerdo con las reglas establecidas en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

CAPÍTULO II

Componentes de interoperabilidad

Artículo 6. *Competencia.*

El Director General de Ferrocarriles 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.

En particular, no se podrán exigir verificaciones que ya se hayan efectuado en el marco del procedimiento que dé lugar a la declaración «CE» de conformidad o de idoneidad para el uso.

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. Todo componente de interoperabilidad deberá ser objeto del procedimiento de evaluación de la conformidad y la idoneidad para el uso indicado en la ETI de que se trate e ir acompañado del certificado correspondiente.

3. Se considerará que un componente de interoperabilidad reúne los requisitos esenciales si cumple las condiciones establecidas en la ETI o las especificaciones europeas correspondientes desarrolladas con objeto de cumplir dichas condiciones.

4. Cuando el Director General de Ferrocarriles considere que unas especificaciones europeas utilizadas directa o indirectamente para lograr los objetivos de este real decreto no se ajustan a los requisitos esenciales, podrá retirar parcial o totalmente 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 Director General de Ferrocarriles 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:

- El incumplimiento de los requisitos esenciales,
- Una aplicación incorrecta de las especificaciones europeas en caso de que se invoque la aplicación de dichas especificaciones, o
- Una insuficiencia de las especificaciones europeas.

2. Cuando un componente de interoperabilidad provisto de la declaración «CE» de conformidad resulte no ser conforme, la Dirección General de Ferrocarriles 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 este real decreto.

5. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, se observarán las reglas siguientes:

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 Director General de Ferrocarriles 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. *Puesta en servicio.*

1. Corresponde al Director General de Ferrocarriles autorizar la puesta en servicio de los subsistemas de carácter estructural integrantes del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad que se implanten o exploten en España.

A tal fin, la Dirección General de Ferrocarriles adoptará todas las medidas apropiadas para que dichos subsistemas sólo puedan entrar en servicio si son concebidos, construidos e instalados de modo que no pongan en compromiso el cumplimiento de los requisitos esenciales pertinentes cuando se integren en el sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad. En concreto, la Dirección General de Ferrocarriles comprobará la coherencia de estos subsistemas con el sistema en que se integren.

2. Corresponde a la Dirección General de Ferrocarriles comprobar, en el momento de la puesta en servicio, y después con regularidad, que dichos subsistemas se explotan y mantienen de conformidad con los requisitos esenciales pertinentes. A tal efecto, se utilizarán los procedimientos de evaluación y comprobación previstos en las ETI estructurales y funcionales de que se trate. La Dirección General de Ferrocarriles podrá delegar dichas funciones en la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

3. En caso de renovación o rehabilitación, el administrador de la infraestructura o las empresas ferroviarias presentarán al Director General de Ferrocarriles un expediente con la descripción del proyecto. La Dirección General de Ferrocarriles estudiará dicho expediente y, teniendo en cuenta la estrategia de puesta en práctica indicada en

la ETI que le sea aplicable, decidirá si la envergadura de las obras hace necesaria una nueva autorización de puesta en servicio con arreglo a este real decreto.

La nueva autorización de puesta en servicio será necesaria cada vez que el nivel global de seguridad del subsistema de que se trate pueda verse afectado por las actuaciones previstas.

4. Autorizada la puesta en servicio de material rodante, la Dirección General de Ferrocarriles velará por que se asigne a cada vehículo un código alfanumérico de identificación o número de matrícula. Dicho código o número deberá figurar sobre cada vehículo y habrá de constar en la Sección 5ª de Material rodante del Registro Especial Ferroviario, regulada en el artículo 134 del Reglamento del Sector Ferroviario, aprobado por el Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, junto con el resto de la información reglamentaria.

En el caso de material rodante que hubiera entrado en servicio por vez primera en un Estado que no sea miembro de la Unión Europea, la Dirección General de Ferrocarriles podrá aceptar los vehículos identificados claramente con arreglo a un modo distinto de codificación. No obstante, una vez autorizada la entrada de dichos vehículos, deberá ser posible hallar los datos correspondientes, relativos a la identificación del propietario del vehículo o el arrendatario, las posibles restricciones que afecten al modo de explotación del vehículo y los datos de seguridad relativos al esquema de mantenimiento del vehículo.

Artículo 12. Construcción, puesta en servicio y explotación de subsistemas de carácter estructural.

No se podrá prohibir, restringir o dificultar en territorio español y al amparo de este real decreto, la construcción, la puesta en servicio y la explotación de subsistemas de carácter estructural constitutivos del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad si éstos cumplen los requisitos esenciales. En particular, no podrán exigirse verificaciones que ya se hayan efectuado en el marco del procedimiento de expedición de la declaración «CE» de verificación, cuyos elementos se recogen en el anexo V.

Artículo 13. 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. En caso de ausencia de ETI así como en los casos en que se haya notificado una exención en virtud del artículo 4, la Dirección General de Ferrocarriles enviará a los órganos competentes de los demás Estados miembros de la UE y a la Comisión Europea, respecto de cada subsistema, una lista de las normas técnicas vigentes para la aplicación de los requisitos esenciales, de conformidad con lo establecido en la normativa comunitaria. Cuando así lo haga, también designará los organismos encargados de efectuar, en el caso de dichas normas técnicas, el procedimiento para expedir la declaración «CE» de verificación, regulado en el artículo siguiente.

Artículo 14. Procedimiento para la declaración «CE» de verificación.

1. Para expedir la declaración «CE» de verificación, la entidad contratante, o su mandatario, solicitará al organismo notificado que haya elegido al efecto que tramite el procedimiento de verificación «CE» descrito en el anexo VI.

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

Englobará asimismo, la verificación de las interfaces del subsistema en cuestión con respecto al sistema en que se integre, basándose en los datos disponibles en la ETI de que se trate y en los datos existentes en los inventarios sobre las infraestructuras y el material rodante referidos en el artículo 17.

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 15. Verificaciones complementarias.

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 Dirección General de Ferrocarriles informará inmediatamente a la Comisión Europea de las verificaciones complementarias solicitadas, exponiendo las razones que las justifiquen.

CAPÍTULO IV

Organismos notificados

Artículo 16. Reconocimiento de los organismos notificados.

1. La Dirección General de Ferrocarriles notificará, en su caso, a la Comisión Europea 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 para cada uno de ellos su ámbito de competencia y el número de identificación obtenido previamente ante la Comisión Europea.

2. Se aplicarán los criterios expuestos en el anexo VII para la evaluación de los organismos que vayan a notificarse. Se supondrá que cumplen dichos criterios los organismos que satisfagan los criterios de evaluación fijados en las normas europeas pertinentes. La Dirección General de Ferrocarriles, con el fin de comprobar que dichos organismos reúnen los requisitos exigibles, podrá requerirles para que aporten la documentación que resulte pertinente.

3. La Dirección General de Ferrocarriles retirará la autorización otorgada a los organismos que dejen de ajustarse a los criterios contemplados en el anexo VII e informará de ello inmediatamente a la Comisión Europea y a los demás Estados miembros.

4. Si la Dirección General de Ferrocarriles 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/CE, del Consejo, de 23 de julio de 1996, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad.

CAPÍTULO V

Inventarios de la infraestructura y del material rodante del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad

Artículo 17. *Inventarios de la infraestructura y del material rodante del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad.*

1. La entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias publicará, y actualizará anualmente, un inventario de las infraestructuras ferroviarias de la red que administre correspondiente al sistema ferroviario de alta velocidad y, asimismo, un inventario del material rodante que circule por la misma.

2. Los inventarios contendrán, para cada subsistema o parte del subsistema de que se trate, las características principales, entre las que se incluirán, los parámetros fundamentales, y su conformidad con las características prescritas por las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad (ETI) aplicables. En dichos inventarios se indicarán en detalle los datos que en las respectivas ETI se contemplan deben incluirse en los mismos. A tal efecto los titulares de material rodante deberán comunicar a la entidad pública empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, en el formato que éste establezca, los correspondientes datos para su inclusión en el inventario de material rodante.

3. Una copia de dichos inventarios se enviará a la Dirección General de Ferrocarriles, quien la remitirá a los Estados miembros de la UE interesados y a la Agencia Ferroviaria Europea, y se pondrá a disposición de las partes interesadas, entre ellas los agentes del sector, para su consulta.

Disposición transitoria única. *Proyectos, actuaciones de construcción y de adaptación y explotación de las infraestructuras y material rodante existente.*

No obstante lo establecido en la disposición derogatoria única, aquellos proyectos, actuaciones de construcción y de adaptación, y la explotación de las infraestructuras y del material rodante que concurren en el funcionamiento del sistema ferroviario de alta velocidad que, en el momento de la fecha de entrada en vigor de este real decreto, estaban sujetos al Real Decreto 1191/2000, de 23 de junio, seguirán rigiéndose por el mismo.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Queda derogado el Real Decreto 1191/2000, de 23 de junio, sobre interoperabilidad del sistema ferroviario de alta velocidad, y cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en este real decreto.

Disposición final primera. *Título competencial.*

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 exclusiva en materia de ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma.

Disposición final segunda. *Incorporación de derecho de la Unión Europea.*

Mediante este real decreto se incorpora al derecho español, para el sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad, la Directiva 2004/50/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, por la que se modifican la Directiva 96/48/CE, del Consejo, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad y la Directiva 2001/16/CE, del Parlamento

européo y del Consejo, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo convencional.

Disposición final tercera. *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 cuando sea necesario como consecuencia de lo que disponga la normativa comunitaria.

Disposición final cuarta. *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, el 29 de marzo de 2006.

JUAN CARLOS R.

La Ministra de Fomento,
MAGDALENA ÁLVAREZ ARZA

ANEXO I

El sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad1. *Infraestructuras*

Las infraestructuras del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad serán las de las líneas de la red transeuropea de transporte señaladas en la Decisión número 1692/96/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 1996, sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, o las recogidas en las actualizaciones de dicha Decisión a raíz de la revisión prevista en su artículo 21.

Las líneas de alta velocidad incluirán:

- a) Las líneas especialmente construidas para la alta velocidad, equipadas para velocidades por lo general iguales o superiores a 250 km/h.
- b) Las líneas especialmente acondicionadas para la alta velocidad equipadas para velocidades del orden de 200 km/h, y
- c) Las líneas especialmente acondicionadas para la alta velocidad, de carácter específico debido a dificultades topográficas, de relieve o de entorno urbano, cuya velocidad deberán ajustarse caso por caso.

Estas infraestructuras incluirán los sistemas de gestión del tráfico, de posicionamiento y de navegación: instalaciones técnicas, de tratamiento de datos y de telecomunicaciones previstas para el transporte de viajeros en dichas líneas con el fin de garantizar una explotación segura y armoniosa de la red y la gestión eficaz del tráfico.

2. *Material rodante*

El material rodante cubierto englobará los trenes concebidos para circular:

- a) A una velocidad de 250 km/h como mínimo en las líneas especialmente construidas para la alta velocidad, pudiéndose al mismo tiempo, en las circunstancias adecuadas, alcanzar velocidades superiores a los 300 km/h, o bien
- b) A una velocidad del orden de 200 km/h en las líneas de la sección 1, en caso de ser compatibles con las posibilidades de esas líneas.

3. *Coherencia del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad*

La calidad del transporte ferroviario europeo requiere, entre otras cosas, una absoluta coherencia entre las características de la infraestructura (en el sentido amplio

del término, es decir, incluidas las partes fijas de todos los subsistemas afectados) y las del material rodante (incluidas las partes embarcadas de todos los subsistemas afectados). De esta coherencia dependen los niveles de prestaciones, seguridad y calidad de servicio, y su coste.

ANEXO II

Subsistemas

1. Lista de subsistemas

A efectos de este real decreto, el sistema constitutivo del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad podrá dividirse según los subsistemas siguientes, correspondientes:

- a) Bien a ámbitos de naturaleza estructural:
 - 1.º Infraestructura.
 - 2.º Energía.
 - 3.º Control-mando y señalización.
 - 4.º Explotación y gestión del tráfico, o
 - 5.º Material rodante.
- b) Bien a ámbitos de naturaleza funcional:
 - 1.º Mantenimiento, o
 - 2.º Aplicaciones telemáticas al servicio de los pasajeros y del transporte de mercancías.

2. Ámbitos que deben cubrirse

Para cada uno de los subsistemas se fijará la lista de los aspectos vinculados con la interoperabilidad en los mandatos confiados a la Agencia Ferroviaria Europea para la elaboración de los proyectos de ETI.

ANEXO III

Requisitos esenciales

1. Requisitos generales

1.1 Seguridad.

1.1.1 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.

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

1.1.3 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.

1.1.4 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.

1.1.5 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.

1.2 Fiabilidad y disponibilidad.—La vigilancia y mantenimiento de los elementos fijos y móviles que intervienen en la circulación de los trenes deben organizarse, lle-

vase a cabo y cuantificarse para que su función se siga desempeñando en las condiciones previstas.

1.3 Salud.

1.3.1 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.

1.3.2 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.

1.4 Protección del medio ambiente.

1.4.1 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.

1.4.2 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.

1.4.3 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.

1.5 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

2.1 Infraestructuras.

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

2.2 Energía.

2.2.1 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).

2.2.2 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.

2.2.3 Compatibilidad técnica.—Los sistemas de alimentación de energía eléctrica utilizados en el sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad deben:

- a) Permitir que los trenes realicen las prestaciones acordadas con sus especificaciones.

b) Ser compatibles con los dispositivos de captación instalados en los trenes.

2.3 Control y mando y señalización.

2.3.1 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.

2.3.2 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.

2.4 Material rodante.

2.4.1 Seguridad.—Las estructuras del material rodante y de las conexiones entre vehículos deben estar concebidas para proteger 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.

2.4.2 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.

2.4.3 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.

2.4.4 Control.—Los trenes deberán ir equipados de un aparato registrador. Los datos recogidos por dicho apa-

rato y el tratamiento de la información serán objeto de armonización.

2.5 Mantenimiento.

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

2.5.2 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.

2.5.3 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.

2.6 Medio ambiente.

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

2.6.2 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.

2.7 Explotación.

2.7.1 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.

2.7.2 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.

2.7.3 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

Conformidad e idoneidad para el uso de los componentes de interoperabilidad

1. Componentes de interoperabilidad.—La declaración «CE» de conformidad 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:

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

1.2 Componentes comunes con características específicas.—Los componentes que, en cuanto tales, no son específicos del sistema ferroviario, pero que deben ofre-

cer determinadas prestaciones específicas cuando van a ser utilizados en él.

1.3 Componentes específicos.—Los componentes propios de las aplicaciones ferroviarias.

2. Ámbito de aplicación.—La declaración «CE» de conformidad se refiere a:

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) 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/CEE, con arreglo a las modalidades indicadas en las ETI.

3. Contenido de la declaración «CE» de conformidad.—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/CE del Consejo, de 23 de julio de 1996, 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, de acuerdo con lo señalado en el 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.

g) En su caso, la referencia de las especificaciones europeas.

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

ANEXO V

Declaración «CE» de verificación de los subsistemas

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/CE del Consejo, de 23 de julio de 1996, 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 habrá de indicar el período de validez de la declaración «CE».

g) Identificación del signatario.

ANEXO VI

Procedimiento de verificación de los subsistemas

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 Dirección General de Ferrocarriles.

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 los 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, etc.

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, 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 puntos 5.3 y 5.4.

5. Vigilancia.

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

5.2 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.

5.3 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.

5.4 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. Presentación.—El expediente completo a que se refiere el punto 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 Director General de Ferrocarriles.

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. Publicación.—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. Lengua.—Los expedientes y la correspondencia relacionados con los procedimientos de verificación «CE» se redactarán en castellano.

ANEXO VII

Cráterios mínimos que tendrá en cuenta la Dirección General de Ferrocarriles para la notificación de organismos

1. El organismo, su director y el personal encargado de las verificaciones no podrán 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.

En particular, el organismo y el personal encargado de las verificaciones deberán gozar de independencia funcional tanto de las autoridades designadas para expedir las autorizaciones de puesta en servicio en el marco de la normativa vigente, las licencias de empresas ferroviarias y los certificados de seguridad, como asimismo de las entidades a cargo de las investigaciones en caso de accidente.

3. El personal encargado de la inspección deberá poseer:

- a) Una adecuada 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 quedar garantizada 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 de este real decreto o de cualquier norma de Derecho interno por la que se aplique la Directiva 96/48/CE, del Consejo, de 23 de julio de 1996, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario trans-europeo de alta velocidad.

MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES

6248

REAL DECRETO 357/2006, de 24 de marzo, por el que se regula la concesión directa de determinadas subvenciones en los ámbitos del empleo y de la formación profesional ocupacional.

La Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de subvenciones, dispone que el procedimiento ordinario de concesión de subvenciones se tramitará en régimen de concurrencia competitiva, que se inicia siempre de oficio, mediante convocatoria aprobada por el órgano competente. No obstante, la citada Ley, en su artículo 22.2.c), establece que, con carácter excepcional, podrán concederse de forma directa aquellas subvenciones en que se acrediten razones de interés público, social, económico o humanitario, u otras debidamente justificadas que dificulten su convocatoria pública. Las normas especiales reguladoras de dichas subvenciones deberán aprobarse por real decreto, a propuesta del ministro competente y previo informe del Ministerio de Economía y Hacienda, de conformidad con lo previsto en el artículo 28.2 y 3 de dicha Ley.

El Servicio Público de Empleo Estatal y, en su caso, los Servicios Públicos de Empleo de las Comunidades Autónomas, vienen desarrollando distintos programas y medidas integrados en las políticas activas de empleo que tienen como principal objetivo facilitar las posibilidades de acceso de los desempleados al mercado de trabajo, bien por cuenta propia o por cuenta ajena. En las subvenciones de los programas a que se refiere este real decreto concurren singulares circunstancias y razones de interés público, económico y social que dificultan su convocatoria pública y justifican su otorgamiento en régimen de concesión directa.

El colectivo de las personas con discapacidad, debido a sus circunstancias personales y sociales, se encuentra con más dificultades para acceder a un empleo. La aplica-