

Diario Oficial

de la Unión Europea

L 84

Edición
en lengua española

Legislación

51º año

26 de marzo de 2008

Sumario II *Actos adoptados en aplicación de los Tratados CE/Euratom cuya publicación no es obligatoria*

DECISIONES

Comisión

2008/231/CE:

- ★ **Decisión de la Comisión, de 1 de febrero de 2008, sobre la especificación técnica de interoperabilidad del subsistema «explotación» del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad adoptado según lo dispuesto en el artículo 6, apartado 1, de la Directiva 96/48/CE del Consejo, y por la que se deroga la Decisión 2002/734/CE de la Comisión de 30 de mayo de 2002 [notificada con el número C(2008) 356] ⁽¹⁾** 1

2008/232/CE:

- ★ **Decisión de la Comisión, de 21 de febrero de 2008, sobre la especificación técnica de interoperabilidad del subsistema de material rodante del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad [notificada con el número C(2008) 648] ⁽¹⁾** 132

Corrección de errores

- ★ **Corrección de errores de la Orientación del Banco Central Europeo, de 1 de agosto de 2007, sobre las estadísticas monetarias y de instituciones y mercados financieros (refundición) (BCE/2007/9) (DO L 341 de 27.12.2007)** 393

⁽¹⁾ Texto pertinente a efectos del EEE

Precio: 58 EUR

ES

Los actos cuyos títulos van impresos en caracteres finos son actos de gestión corriente, adoptados en el marco de la política agraria, y que tienen generalmente un período de validez limitado.

Los actos cuyos títulos van impresos en caracteres gruesos y precedidos de un asterisco son todos los demás actos.

II

(Actos adoptados en aplicación de los Tratados CE/Euratom cuya publicación no es obligatoria)

DECISIONES

COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 1 de febrero de 2008

sobre la especificación técnica de interoperabilidad del subsistema «explotación» del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad adoptado según lo dispuesto en el artículo 6, apartado 1, de la Directiva 96/48/CE del Consejo, y por la que se deroga la Decisión 2002/734/CE de la Comisión de 30 de mayo de 2002

[notificada con el número C(2008) 356]

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2008/231/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Vista la Directiva 96/48/CE del Consejo de 23 de julio de 1996 relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad ⁽¹⁾ y, en particular, su artículo 6, apartados 1 y 2,

Considerando lo siguiente:

- (1) De conformidad con el artículo 6, apartado 2, de la Directiva 96/48/CE, modificada por la Directiva 2004/50/CE ⁽²⁾, las modificaciones de las especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI) serán preparadas por la Agencia Ferroviaria Europea (ERA) ateniéndose a un mandato de la Comisión.
- (2) La ETI adjunta a la presente Decisión fue redactada por el organismo común representativo de conformidad con un mandato otorgado en 2001 en virtud del artículo 6, apartado 1, de la Directiva 96/48/CE antes de la entrada en vigor de la Directiva 2004/50/CE. La Asociación Europea para la Interoperabilidad Ferroviaria (AEIF) fue nombrada organismo común representativo.
- (3) Al proyecto de ETI se adjuntó un informe con una evaluación de los costes y ventajas previsibles según lo dispuesto en el artículo 6, apartado 5, de la Directiva 96/48/CE.

(4) El proyecto revisado de ETI ha sido estudiado por el Comité creado en virtud de la Directiva 96/48/CE relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad a la luz del informe mencionado.

(5) En su actual versión la ETI no recoge plenamente todos los requisitos esenciales. Con arreglo al artículo 17 de la Directiva 96/48/CE, modificada por la Directiva 2004/50/CE, los aspectos técnicos no contemplados se consideran «cuestiones pendientes» en el anexo U de la presente ETI.

(6) De conformidad con el artículo 17 de la Directiva 96/48/CE, modificada por la Directiva 2004/50/CE, cada Estado miembro debe comunicar a los demás y a la Comisión las normas técnicas nacionales que se apliquen para incorporar los requisitos esenciales relativos a estas «cuestiones pendientes», así como los organismos que nombre para llevar a cabo el procedimiento de evaluación de la conformidad o la idoneidad para el uso, así como el procedimiento utilizado para la verificación de la interoperabilidad de los subsistemas a la que se refiere el artículo 16, apartado 2 de la Directiva 96/48/CE. Para esta última, los Estados miembros deben aplicar, en la medida de lo posible, los principios y criterios fijados en la Directiva 96/48/CE y recurrir a los organismos notificados con arreglo al artículo 20 de la Directiva 96/48/CE. La Comisión debe llevar a cabo un análisis de la información presentada por los Estados miembros, referente a las normas nacionales, los procedimientos, los organismos encargados de los procedimientos de aplicación, y la duración de estos procedimientos, y, en su caso, debe discutir con el Comité la necesidad de adoptar medidas.

⁽¹⁾ DO L 235 de 17.9.1996, p. 6.

⁽²⁾ DO L 164 de 30.4.2004, p. 114.

- (7) La ETI en cuestión no debe imponer el uso de soluciones técnicas o tecnologías específicas excepto cuando sea estrictamente necesario para la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad.
- (8) La ETI se basa en los mejores conocimientos disponibles en el momento de la preparación del proyecto. La evolución de la tecnología y las necesidades operativas, de seguridad o sociales pueden obligar a modificar o complementar la presente ETI. Si procede, debe iniciarse un procedimiento de revisión o actualización con arreglo al artículo 6, apartado 3, de la Directiva 96/48/CE.
- (9) Para fomentar la innovación y tener en cuenta la experiencia adquirida, la ETI adjunta debe estar sujeta a revisión periódica a intervalos regulares.
- (10) Cuando se proponen soluciones innovadoras, el fabricante o la entidad contratante especifica la desviación de la sección correspondiente de la ETI. La Agencia Ferroviaria Europea ha de ultimar las especificaciones funcionales y de interfaz de esta solución, según convenga, y elaborar los métodos de evaluación.
- (11) La aplicación de la ETI adjunta y la conformidad con las secciones correspondientes de la ETI debe juzgarse con arreglo a un plan de aplicación que elaborará cada Estado miembro para las líneas de las que sea responsable. La Comisión debe llevar a cabo un análisis de la información presentada por los Estados miembros, y, en su caso, discutir con el Comité la necesidad de que se adopten otras medidas.
- (12) El tráfico ferroviario se efectúa actualmente en virtud de acuerdos nacionales, bilaterales, multilaterales o internacionales. Es importante que estos acuerdos no obstaculicen los progresos actuales y futuros hacia la interoperabilidad. Con este fin, es necesario que la Comisión los examine con objeto de determinar si la ETI presentada en esta Decisión debe revisarse en consecuencia.
- (13) Las disposiciones de la presente Decisión se ajustan al dictamen emitido por el Comité establecido con arreglo al artículo 21 de la Directiva 96/48/CE.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La Comisión aprueba una versión revisada de la especificación técnica de interoperabilidad («ETI») relativa al subsistema «explotación y gestión del tráfico» del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad, según lo dispuesto en el artículo 6, apartado 1, de la Directiva 96/48/CE.

Dicha ETI figura en el anexo de la presente Decisión.

La ETI será aplicable al subsistema «explotación y gestión del tráfico» definido en el anexo II de la Directiva 96/48/CE.

Artículo 2

1. En relación con los aspectos clasificados como «cuestiones pendientes» en el anexo U de la ETI, las condiciones que deben cumplirse para la verificación de la interoperabilidad con arreglo al artículo 16, apartado 2, de la Directiva 96/48/CE serán las normas técnicas aplicables utilizadas en el Estado miembro que autorice la puesta en servicio del subsistema objeto de la presente Decisión.

2. Cada Estado miembro notificará a los demás Estados miembros y a la Comisión, en un plazo de seis meses a partir de la fecha de notificación de la presente Decisión:

- la lista de normas técnicas aplicables mencionadas en el apartado 1;
- los procedimientos de evaluación de la conformidad y de verificación que deberán seguirse en relación con la aplicación de dichas normas;
- los organismos que nombre para llevar a cabo dichos procedimientos de evaluación de la conformidad y de verificación.

Artículo 3

Los Estados miembros notificarán a la Comisión, en un plazo de 6 meses a partir de la entrada en vigor de la ETI adjunta, los acuerdos indicados a continuación:

- los acuerdos nacionales, bilaterales o multilaterales entre los Estados miembros y las empresas ferroviarias o los administradores de infraestructuras, suscritos con carácter permanente o temporal y requeridos por las características específicas o locales del servicio de ferroviario correspondiente;
- los acuerdos bilaterales o multilaterales entre las empresas ferroviarias, los administradores de infraestructuras o los Estados miembros que aporten niveles significativos de interoperabilidad regional o local;
- los acuerdos internacionales entre uno o más Estados miembros y, al menos, un tercer país o bien entre empresas ferroviarias o administradores de infraestructuras de Estados miembros y, al menos, una empresa ferroviaria o administrador de infraestructura de un tercer país que aporten niveles significativos de interoperabilidad regional o local.

Artículo 4

Los Estados miembros establecerán un plan nacional de aplicación de la ETI de conformidad con los criterios especificados en el capítulo 7 del anexo.

Cada Estado miembro remitirá dicho plan a los demás Estados miembros y a la Comisión en el plazo de un año a partir de la fecha en la que sea aplicable la presente Decisión.

Artículo 5

La Decisión 2002/734/CE de la Comisión ⁽¹⁾ dejará de aplicarse a partir de la fecha en la que sea aplicable la presente Decisión.

Artículo 6

La presente Decisión será aplicable a partir del 1 de Septiembre de 2008.

Artículo 7

Los destinatarios de la presente Decisión serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, 1 de Febrero de 2008.

Por la Comisión
Jacques BARROT
Vicepresidente

⁽¹⁾ DO L 245 de 12.9.2002, p. 370.

ANEXO

DIRECTIVA 96/48 — INTEROPERABILIDAD DEL SISTEMA FERROVIARIO TRANSEUROPEO DE ALTA VELOCIDAD

PROYECTO DE ESPECIFICACIÓN TÉCNICA DE INTEROPERABILIDAD

Subsistema «Explotación y gestión del tráfico»

1.	INTRODUCCIÓN	10
1.1	Ámbito técnico de aplicación	10
1.2	Ámbito geográfico de aplicación	10
1.3	Contenido de la presente ETI	10
2.	DEFINICIÓN DEL SUBSISTEMA/ÁMBITO DE APLICACIÓN	11
2.1	Subsistema	11
2.2	Ámbito de aplicación	11
2.2.1	Personal y trenes	11
2.2.2	Principios de explotación	12
2.2.3	Aplicabilidad a los vehículos e infraestructuras existentes	12
2.3	Relación entre la presente ETI y la Directiva 2004/49/CE	12
3.	REQUISITOS ESENCIALES	13
3.1	Cumplimiento de los requisitos esenciales	13
3.2	Requisitos esenciales. Aspectos generales	13
3.3	Aspectos específicos en relación con estos requisitos	13
3.3.1	Seguridad	13
3.3.2	Fiabilidad y disponibilidad	14
3.3.3	Salud	14
3.3.4	Protección del medio ambiente	14
3.3.5	Compatibilidad técnica	15
3.4	Aspectos relacionados concretamente con el subsistema «explotación y gestión del tráfico» ...	15
3.4.1	Seguridad	15
3.4.2	Fiabilidad y disponibilidad	16
3.4.3	Compatibilidad técnica	16
4	CARACTERÍSTICAS DEL SUBSISTEMA	17
4.1	Introducción	17
4.2	Especificaciones funcionales y técnicas del subsistema	17
4.2.1	Especificaciones sobre personal	17
4.2.1.1	Requisitos generales	17
4.2.1.2	Documentación para los conductores	18
4.2.1.2.1	Libro de normas	18
4.2.1.2.2	Descripción de la línea y el equipo de tierra asociado a la línea por la que se circule	19
4.2.1.2.2.1	Preparación del libro de horarios	19

4.2.1.2.2.2	Elementos modificados	20
4.2.1.2.2.3	Información al conductor en tiempo real	20
4.2.1.2.3	Horarios	20
4.2.1.2.4	Material rodante	21
4.2.1.3	Documentación para el personal de empresas ferroviarias distinto de los conductores	21
4.2.1.4	Documentación para personal del administrador de infraestructura que autoriza los movimientos de trenes	21
4.2.1.5	Comunicaciones relacionadas con la seguridad entre tripulaciones de trenes distintas del personal de la empresa ferroviaria y del que autoriza los movimientos de trenes	21
4.2.2	especificaciones sobre trenes	21
4.2.2.1	Visibilidad del tren	21
4.2.2.1.1	Requisitos generales	21
4.2.2.1.2	Cabeza	21
4.2.2.2	Audibilidad del tren	22
4.2.2.2.1	Requisitos generales	22
4.2.2.2.2	Control	22
4.2.2.3	Identificación del vehículo	22
4.2.2.4	Requisitos para vehículos de pasajeros	22
4.2.2.5	Composición de trenes	22
4.2.2.6	Frenado del tren	23
4.2.2.6.1	Requisitos mínimos del sistema de frenado	23
4.2.2.6.2	Rendimiento de frenado	23
4.2.2.7	Comprobación de que el tren está en estado de marcha	23
4.2.2.7.1	Requisito general	23
4.2.2.7.2	Datos requeridos	24
4.2.3	Especificaciones relativas a las operaciones de los trenes	24
4.2.3.1	Planificación del tren	24
4.2.3.2	Identificación de los trenes	24
4.2.3.3	Salida de los trenes	24
4.2.3.3.1	Comprobaciones y pruebas previas a la salida	24
4.2.3.3.2	Información para el administrador de la infraestructura en relación con el estado de explotación del tren	24
4.2.3.4	Gestión del tráfico	24
4.2.3.4.1	Requisitos generales	24
4.2.3.4.2	Notificaciones sobre los trenes	25
4.2.3.4.2.1	Datos necesarios para notificar la posición del tren	25
4.2.3.4.2.2	Hora de transferencia prevista	25
4.2.3.4.3	Mercancías peligrosas	25
4.2.3.4.4	Calidad de la explotación	25
4.2.3.5	Registro de datos	26
4.2.3.5.1	Registro de los datos de supervisión fuera del tren	26

4.2.3.5.2	Registro de los datos de supervisión a bordo del tren	27
4.2.3.6	Funcionamiento degradado	27
4.2.3.6.1	Información para otros usuarios	27
4.2.3.6.2	Información a los conductores de trenes	27
4.2.3.6.3	Disposiciones de contingencia	27
4.2.3.7	Gestión de situaciones de emergencia	28
4.2.3.8	Ayuda a la tripulación en caso de incidente o de avería importante en el material rodante	28
4.3	Especificaciones funcionales y técnicas de las interfaces	28
4.3.1	Interfaces con la ETI «Infraestructura»	28
4.3.1.1	Visibilidad de las señales	28
4.3.1.2	Vehículos de pasajeros	29
4.3.1.3	Competencias profesionales	29
4.3.2	Interfaces con la ETI «Mando-control y señalización»	29
4.3.2.1	Registro de los datos de supervisión	29
4.3.2.2	Vigilancia del conductor	29
4.3.2.3	Normas de explotación de los sistemas ERTMS/ETCS y ERTMS/GSM-R	29
4.3.2.4	Visibilidad de las señales y de los indicadores de posición de tierra	29
4.3.2.5	Frenado del tren	30
4.3.2.6	Uso del enarenado. Elementos mínimos pertinentes para las competencias profesionales necesarias para la tarea de conducción de un tren.	30
4.3.2.7	Registro de datos y detección de cajas de grasas calientes	30
4.3.3	Interfaces con la ETI «Material Rodante»	30
4.3.3.1	Frenos	30
4.3.3.2	Requisitos para vehículos de pasajeros	30
4.3.3.3	Visibilidad del tren	30
4.3.3.3.1	Visibilidad en el vehículo de cabeza de un tren en la dirección de marcha	30
4.3.3.3.2	En la cola de tren	31
4.3.3.4	Audibilidad del tren	31
4.3.3.5	Visibilidad de las señales	31
4.3.3.6	Vigilancia del conductor	31
4.3.3.7	Composición del tren y anexo B	31
4.3.3.8	Parámetros del material rodante que influyen en los sistemas de vigilancia del tren basados en tierra y en el comportamiento dinámico del material rodante.	31
4.3.3.9	Enarenado	32
4.3.3.10	Composición del tren, anexos H y J	32
4.3.3.11	Disposiciones de contingencia y gestión de situaciones de emergencia	32
4.3.3.12	Registro de datos	32
4.3.3.13	Efectos aerodinámicos sobre el balasto	32
4.3.3.14	Condiciones medioambientales	32

4.3.3.15	Vientos cruzados	32
4.3.3.16	Variaciones máximas de presión en los túneles.	32
4.3.3.17	Ruido exterior	32
4.3.3.18	Seguridad contra incendios	32
4.3.3.19	Procedimientos de elevación y rescate	32
4.3.3.20	Conceptos de supervisión y diagnóstico)	32
4.3.3.21	Especificación particular para túneles de gran longitud	32
4.3.3.22	Prestaciones de tracción	33
4.3.3.23	Requisitos de adherencia de tracción	33
4.3.3.24	Especificación técnica y funcional de la alimentación eléctrica	33
4.3.4	Interfaces con la ETI «Energía» AV	33
4.3.5	Interfaces con la ETI sobre seguridad en los túneles	33
4.3.6	Interfaces con la ETI sobre personas con movilidad reducida	33
4.4	Normas de explotación	33
4.5	Normas de mantenimiento	33
4.6	Competencias profesionales	34
4.6.1	Competencias profesionales	34
4.6.1.1	Conocimiento profesional	34
4.6.1.2	Capacidad para poner en práctica estos conocimientos	34
4.6.2	Competencia lingüística	34
4.6.2.1	Principios	34
4.6.2.2	Nivel de conocimientos	35
4.6.3	Evaluación inicial y continua del personal	35
4.6.3.1	Elementos fundamentales	35
4.6.3.2	Análisis de las necesidades de formación	36
4.6.3.2.1	Desarrollo del análisis de las necesidades de formación	36
4.6.3.2.2	Actualización del análisis de las necesidades de formación	36
4.6.3.2.3	Elementos específicos para la tripulación y el personal auxiliar	36
4.6.3.2.3.1	Conocimiento del itinerario	36
4.6.3.2.3.2	Conocimiento del material rodante	36
4.6.3.2.3.3	Personal auxiliar	37
4.7	Condiciones de salud y seguridad	37
4.7.1	introducción	37
4.7.2	Criterios recomendados para la aprobación de los médicos y organizaciones médicas de salud laboral	37
4.7.3	Criterios de aprobación de los psicólogos que participan en la evaluación psicológica y requisitos para la evaluación psicológica	37
4.7.3.1	Certificación de psicólogos	37
4.7.3.2	Contenido e interpretación de la evaluación psicológica	37
4.7.3.3	Selección de las herramientas de evaluación	38
4.7.4	Reconocimientos médicos y evaluaciones psicológicas	38
4.7.4.1	Antes de la designación	38

4.7.4.1.1	Contenido mínimo del reconocimiento médico	38
4.7.4.1.2	Evaluación psicológica	38
4.7.4.2	Tras la designación	39
4.7.4.2.1	Frecuencia de los reconocimientos médicos periódicos	39
4.7.4.2.2	Contenido mínimo del reconocimiento médico periódico	39
4.7.4.2.3	Reconocimientos médicos y evaluaciones psicológicas adicionales	39
4.7.5	Requisitos médicos AI/EF	39
4.7.5.1	Requisitos generales	39
4.7.5.2	Requisitos de visión	40
4.7.5.3	Requisitos de audición	40
4.7.5.4	Embarazo	40
4.7.6	Requisitos específicos relativos a la tarea de conducción de un tren	40
4.7.6.1	Frecuencia de los reconocimientos médicos periódicos	40
4.7.6.2	Contenido adicional del reconocimiento médico	41
4.7.6.3	Requisitos adicionales para la visión	41
4.7.6.4	Requisitos adicionales de audición y conversación	41
4.7.6.5	Antropometría	41
4.7.6.6	Asesoramiento en caso de trauma	41
4.8	Registros de infraestructuras y material rodante	41
4.8.1	Infraestructura	41
4.8.2	Material rodante	42
5	COMPONENTES DE INTEROPERABILIDAD	42
5.1	Definición	42
5.2	Lista de componentes	42
5.3	Prestaciones y especificaciones de los componentes	42
6.	EVALUACIÓN DE LA CONFORMIDAD Y/O IDONEIDAD DE LOS COMPONENTES Y VERIFICACIÓN DEL SUBSISTEMA	42
6.1	Componentes de interoperabilidad	42
6.2	Subsistema «Explotación y gestión del tráfico»	42
6.2.1	Principios	42
6.2.2	Documentación de procedimientos y normas	43
6.2.3	Procedimiento de evaluación	43
6.2.3.1	Decisión por la autoridad competente	43
6.2.3.2	Supuesto en el que se requiere una evaluación	43
6.2.4	Rendimiento del sistema	44
7.	IMPLANTACIÓN	44
7.1	Principios	44
7.2	Directrices de implantación	45
7.3	Casos específicos	46
7.3.1	introducción	46
7.3.2	Lista de casos específicos	46

ANEXO A	NORMAS DE EXPLOTACIÓN DE LOS SISTEMAS ERTMS/ETCS Y ERTMS/GSM-R	47
ANEXO B:	OTRAS NORMAS QUE PERMITEN UNA EXPLOTACIÓN COHERENTE DE LOS NUEVOS SUBSISTEMAS ESTRUCTURALES	48
A.	REQUISITOS GENERALES	48
B.	SEGURIDAD FÍSICA Y MATERIAL DEL PERSONAL	48
C.	INTERFAZ DE EXPLOTACIÓN CON LOS EQUIPOS DE MANDO-CONTROL Y SEÑALIZACIÓN	48
D.	MOVIMIENTOS DE TRENES	48
E.	ANOMALÍAS, INCIDENTES Y ACCIDENTES	48
ANEXO C:	METODOLOGÍA DE COMUNICACIONES RELACIONADAS CON LA SEGURIDAD	49
ANEXO D:	INFORMACIÓN A LA QUE DEBE TENER ACCESO LA EMPRESA FERROVIARIA EN RELACIÓN CON LOS ITINERARIOS QUE PRETENDE EXPLOTAR	60
ANEXO E:	LENGUA Y NIVEL DE COMUNICACIÓN	65
ANEXO F:	DIRECTRICES INFORMATIVAS Y NO OBLIGATORIAS DE EVALUACIÓN DEL SUBSISTEMA «EXPLOTACIÓN Y GESTIÓN DEL TRÁFICO»	66
ANEXO G:	LISTA INFORMATIVA Y NO OBLIGATORIA DE ELEMENTOS QUE DEBEN VERIFICARSE POR CADA PARÁMETRO BÁSICO	68
ANEXO H:	ELEMENTOS MÍNIMOS PERTINENTES PARA LAS COMPETENCIAS PROFESIONALES NECESARIAS PARA LA TAREA DE CONDUCCIÓN DE UN TREN.	72
ANEXO I:	NO SE UTILIZA	75
ANEXO J:	ELEMENTOS MÍNIMOS DE LA COMPETENCIA PROFESIONAL NECESARIA PARA LAS TAREAS RELACIONADAS CON EL «ACOMPAÑAMIENTO DE TRENES».	75
ANEXO K:	NO SE UTILIZA	77
ANEXO L:	ELEMENTOS MÍNIMOS PERTINENTES PARA LA COMPETENCIA PROFESIONAL NECESARIA PARA LAS TAREAS DE PREPARACIÓN DE TRENES	77
ANEXO M:	NO SE UTILIZA	79
ANEXO N:	ORIENTACIONES INFORMATIVAS Y NO OBLIGATORIAS SOBRE IMPLANTACIÓN	79
ANEXO O:	NO SE UTILIZA	83
ANEXO P:	IDENTIFICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS	84
ANEXO Q:	NO SE UTILIZA	126
ANEXO R:	IDENTIFICACIÓN DE TRENES	126
ANEXO S:	NO SE UTILIZA	126
ANEXO T:	PORCENTAJE DE FRENO NECESARIO	127
ANEXO U:	LISTA DE CUESTIONES PENDIENTES	127
ANEXO V:	PREPARACIÓN Y ACTUALIZACIÓN DE LA DOCUMENTACIÓN DE NORMAS PARA CONDUCTORES	128
GLOSARIO		129

1. INTRODUCCIÓN

1.1 **Ámbito técnico de aplicación**

La presente ETI se refiere al subsistema «explotación y gestión del tráfico», que es uno de los subsistemas enumerados en el anexo II (1) de la Directiva 96/48/CE, modificada por la Directiva 2004/50/CE y sus normas de mantenimiento.

Esta ETI es aplicable a las siguientes clases de trenes, independientemente de si son de composición indeformable (indivisibles en servicio) o vehículos separados. Asimismo, se aplica a vehículos de pasajeros y no de pasajeros:

- Clase 1: Trenes con una velocidad máxima de, al menos, 250 km/h.
- Clase 2: Trenes con una velocidad máxima igual o superior a 190 km/h pero inferior a 250 km/h.

Según el anexo I de la Directiva, las especificaciones se definen para cada una de las siguientes categorías de línea:

- categoría I: líneas construidas especialmente para alta velocidad, equipadas para velocidades generalmente iguales o superiores a 250 km/h;
- categoría II: líneas rehabilitadas especialmente para alta velocidad, equipadas para velocidades del orden de 200 km/h;
- categoría III: líneas rehabilitadas especialmente para alta velocidad que tienen características especiales debido a condicionamientos topográficos, urbanísticos o de relieve, en las que la velocidad tiene que adaptarse a cada caso.

1.2 **Ámbito geográfico de aplicación**

El ámbito geográfico de aplicación de la presente ETI es el sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad descrito en el anexo I de la Directiva 96/48/CE, modificada por la Directiva 2004/50/CE.

1.3 **Contenido de la presente ETI**

Con arreglo al artículo 5, apartado 3, y al anexo I, apartado 1, letra b), de la Directiva 96/48/CE, modificada por la Directiva 2004/50/CE, la presente ETI:

- (a) indica el ámbito de aplicación previsto (capítulo 2);
- (b) establece los requisitos esenciales aplicables al subsistema (capítulo 3) y a sus interfaces con otros subsistemas (capítulo 4);
- (c) establece las especificaciones funcionales y técnicas que deben respetar el subsistema y sus interfaces con otros subsistemas (capítulo 4);
- (d) determina los componentes de interoperabilidad y las interfaces objeto de las especificaciones europeas, incluidas las normas europeas, que son necesarios para lograr la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad (capítulo 5);
- (e) establece, en cada caso considerado, por una parte, qué procedimientos deben emplearse para evaluar la conformidad o la idoneidad para el uso de los componentes de interoperabilidad y, por otra parte, la verificación CE de los subsistemas (capítulo 6);
- (f) indica la estrategia de aplicación de la ETI (capítulo 7);
- (g) indica, para el personal afectado, las competencias profesionales y las condiciones de seguridad e higiene en el trabajo requeridas para la explotación y el mantenimiento del subsistema en cuestión, así como para la puesta en práctica de la ETI.

Por añadidura, en virtud del artículo 5, apartado 5, cada ETI podrá prever casos específicos, que se indican en el capítulo 7.

Por último, esta ETI también comprende, en el capítulo 4, las normas de explotación y mantenimiento específicas del ámbito de aplicación indicado en los apartados 1.1 y 1.2.

2. DEFINICIÓN DEL SUBSISTEMA/ÁMBITO DE APLICACIÓN

2.1 Subsistema

El subsistema «explotación y gestión del tráfico» es uno de los que constituyen el sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad descrito en el anexo I de la Directiva 96/48/CE.

2.2 Ámbito de aplicación

En conjunción con el anexo I de la Directiva 96/48/CE (modificado por el anexo I de la Directiva 2004/50/CE), la presente ETI se aplica al subsistema «explotación y gestión del tráfico» de los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias relacionadas con la explotación de trenes de alta velocidad en las redes transeuropeas.

Las especificaciones establecidas en la presente ETI sobre la explotación y gestión del tráfico pueden utilizarse como documento de referencia para la explotación de otros trenes que circulen por las líneas de trenes de alta velocidad de las redes transeuropeas aunque estén fuera del ámbito de aplicación de esta ETI.

2.2.1 Personal y trenes

Conviene señalar que el artículo 5, apartado 3, letra g) de la Directiva 96/48/CE, modificada por la Directiva 2004/50/CE, y el artículo 5, apartado 3, letra g) de la Directiva 2001/16/CE, modificada por la Directiva 2004/50/CE, discrepan en que el primero habla de «competencias profesionales» con respecto al personal del sistema ferroviario de alta velocidad, mientras que en el segundo se usa el término «cualificación profesional» en relación con el sistema ferroviario convencional.

No sería adecuado diferenciar entre las ETI de explotación referentes al ferrocarril convencional y a la alta velocidad, por tanto se ha supuesto que el uso del término «competencias profesionales» expresa adecuadamente la intención del legislador.

Las subsecciones 4.6 y 4.7 se aplican al personal que efectúa las tareas de conducir un tren y acompañar un tren, de carácter crítico para la seguridad, cuando ello implica atravesar una frontera entre Estados y trabajar más allá de un lugar designado como «frontera» en la declaración de red del administrador de la infraestructura e incluido en su autorización de seguridad.

No se considerará que un miembro del personal cruza una frontera si la actividad sólo implica trabajar hasta cualquier lugar situado en una «frontera», tal como se define anteriormente.

Para el personal que lleva a cabo las tareas críticas para la seguridad de expedición de trenes y autorización de movimientos de trenes, se aplicará el reconocimiento mutuo de las competencias profesionales y las condiciones de seguridad e higiene.

Para el personal que lleva a cabo las tareas críticas para la seguridad relacionadas con la preparación última de un tren antes de que esté previsto que atravesase una frontera y con el trabajo más allá de un lugar situado en una «frontera», tal como se define este término anteriormente, se aplicará la subsección 4.6 con reconocimiento mutuo entre Estados miembros de las condiciones de salud y seguridad. No se considera que un tren presta un servicio transfronterizo, si todos los vehículos del tren que cruza la frontera estatal llegan sólo hasta el lugar situado en la «frontera», tal como este término se define anteriormente.

En el cuadro a continuación se resume la situación al respecto:

Personal que trabaja en los trenes que cruzan fronteras estatales y va más allá del lugar situado en la «frontera».

Tarea	Competencias profesionales	requisitos médicos
Conducción de un tren y acompañamiento de un tren	4.6	4.7
Autorización de movimientos de trenes	Reconocimiento mutuo	Reconocimiento mutuo
Preparación de trenes	4.6	Reconocimiento mutuo
Expedición de trenes	Reconocimiento mutuo	Reconocimiento mutuo

Personal que trabaja en trenes que no atraviesan fronteras estatales o sólo llegan a lugares situados en una frontera.

Tarea	Competencias profesionales	requisitos médicos
Conducción de un tren y acompañamiento de un tren	Reconocimiento mutuo	Reconocimiento mutuo
Autorización de movimientos de trenes	Reconocimiento mutuo	Reconocimiento mutuo
Preparación de un tren	Reconocimiento mutuo	Reconocimiento mutuo
Expedición de trenes	Reconocimiento mutuo	Reconocimiento mutuo

Para interpretar estos cuadros, conviene señalar que los principios de comunicación descritos en el capítulo 4.2.1 son requisito obligatorio.

Para los tramos transfronterizos, los acuerdos entre administradores de infraestructuras o Estados miembros vecinos indicados en el artículo 7, apartado 1, describen:

- las normas de seguridad que deben aplicar entre ellos respecto a la protección de obras de ingeniería para el mantenimiento de los subsistemas de infraestructura correspondientes, y el contenido de los programas de formación del personal que lleve a cabo las tareas críticas para la seguridad relacionadas con la protección de estas obras, así como
- las normas de seguridad que deben aplicar entre ellos respecto a la explotación y protección de obras de ingeniería para el mantenimiento de las instalaciones fijas de los subsistemas de energía correspondientes, y el contenido de los programas de formación del personal que lleve a cabo las tareas críticas para la seguridad relacionadas con la explotación y protección de estas instalaciones.

2.2.2 Principios de explotación

El objetivo general de la actual versión de la presente ETI, que es la segunda después de la entrada en vigor de la Directiva 96/48/CE pero la primera que tiene en cuenta las modificaciones aportadas por la Directiva 2004/50/CE, es permitir una explotación coherente de los subsistemas estructurales destinados a la red de alta velocidad.

En particular, las normas y procedimientos que estén relacionados directamente con la explotación de un sistema nuevo de control de trenes y señalización deben ser idénticas cuando existan situaciones idénticas.

Inicialmente, esta ETI sólo cubría los elementos (indicados en el capítulo 4) del subsistema «explotación y gestión del tráfico» del ferrocarril de alta velocidad, cuando había principalmente interfaces de explotación entre las empresas del ferrocarril y los administradores de infraestructuras o cuando la interoperabilidad producía un especial beneficio. Al hacerlo, se tenían debidamente en cuenta las exigencias de la Directiva 2004/49/CE (la Directiva sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios).

Posteriormente, en el anexo A de la presente ETI, se han especificado unas normas de explotación detalladas para el ERTMS/ETCS (European Rail Traffic Management System/European Train Control System) y el Sistema mundial de comunicaciones móviles para ferrocarriles (Global System for Mobile communication — Railways (GSM-R)).

2.2.3 Aplicabilidad a los vehículos e infraestructuras existentes

Aunque la mayoría de las exigencias contenidas en esta ETI se aplican a procesos y procedimientos, algunas de ellas se refieren también a elementos físicos, trenes y vehículos que son importantes para la explotación.

Los criterios de diseño para estos elementos se describen en las ETI que cubren otros subsistemas como el material rodante. En el contexto de la ETI sobre explotación y gestión del tráfico, lo que se considera es su función operacional.

En estos casos, se reconoce que la modificación de las actuales instalaciones de material rodante/infraestructura para que se ajusten plenamente a las exigencias de la presente de ETI podría no resultar económica. Por consiguiente, estas exigencias sólo tendrían que aplicarse a los elementos nuevos o bien a los mejorados o renovados que requieran una nueva autorización para su puesta en servicio según lo dispuesto en el artículo 14.3 de la Directiva 96/48/CE.

2.3 Relación entre la presente ETI y la Directiva 2004/49/CE

Aunque la presente ETI se ha elaborado en virtud de la Directiva 96/48/CE sobre la interoperabilidad (modificada por la Directiva 2004/50/CE), trata requisitos estrechamente relacionados con los procedimientos y procesos operacionales a los que debe atenerse un administrador de infraestructura o una empresa ferroviaria al solicitar una autorización/certificado de seguridad según lo dispuesto en la Directiva sobre seguridad (2004/49/CE).

3. REQUISITOS ESENCIALES

3.1 Cumplimiento de los requisitos esenciales

Con arreglo al apartado 1 del artículo 4 de la Directiva 96/48/CE, el sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad y sus subsistemas y componentes de interoperabilidad deberán cumplir los requisitos esenciales definidos en términos generales en el anexo III de la Directiva.

3.2 Requisitos esenciales. Aspectos generales

Los requisitos esenciales abarcan cuestiones de:

- seguridad
- fiabilidad y disponibilidad
- salud
- protección del medio ambiente
- compatibilidad técnica.

De acuerdo con la Directiva 96/48/CE, los requisitos esenciales pueden ser aplicables en general a todo el sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad o específicamente a cada subsistema y sus componentes.

3.3 Aspectos específicos en relación con estos requisitos

La pertinencia de los requisitos generales para el subsistema «explotación y gestión del tráfico» se determina de la manera siguiente:

3.3.1 Seguridad

De conformidad con el anexo III de la Directiva 96/48/CE, se aplican al subsistema «explotación y gestión del tráfico» los siguientes requisitos esenciales relacionados con la seguridad:

Requisito esencial 1.1.1 del anexo III de la Directiva 96/48/CE:

«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.»

En lo que se refiere al subsistema «explotación y gestión del tráfico», este requisito esencial se trata mediante la especificación de la subsección «visibilidad del tren» (subsecciones 4.2.2.1 y 4.3) y «audibilidad del tren» (subsecciones 4.2.2.2 y 4.3.).

Requisito esencial 1.1.2 del anexo III de la Directiva 96/48/CE:

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

Este requisito esencial no es pertinente para el subsistema «explotación y gestión del tráfico».

Requisito esencial 1.1.3 del anexo III de la Directiva 96/48/CE:

«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.»

En lo que se refiere al subsistema «explotación y gestión del tráfico», este requisito esencial se trata mediante la especificación de la subsección «visibilidad del tren» (subsecciones 4.2.2.1 y 4.3.).

Requisito esencial 1.1.4 del anexo III de la Directiva 96/48/CE:

«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.»

Este requisito esencial no es pertinente para el subsistema «explotación y gestión del tráfico».

Requisito esencial 1.1.5 del anexo III de la Directiva 96/48/CE:

«Los dispositivos destinados a ser manipulados por los usuarios deben diseñarse de modo que no pongan en peligro su manejo seguro o la salud y la seguridad de los usuarios en caso de una posible utilización no conforme con los letreros de instrucciones.»

Este requisito esencial no es pertinente para el subsistema «explotación y gestión del tráfico».

3.3.2 Fiabilidad y disponibilidad

Requisito esencial 1.2 del anexo III de la Directiva 96/48/CE.

«La vigilancia y el 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.»

Este requisito esencial no es pertinente para el subsistema «explotación y gestión del tráfico».

3.3.3 Salud

Requisito esencial 1.3.1 del anexo III de la Directiva 96/48/CE:

«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.»

Este requisito esencial no es pertinente para el subsistema «explotación y gestión del tráfico».

Requisito esencial 1.3.2 del anexo III de la Directiva 96/48/CE:

«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.»

Este requisito esencial no es pertinente para el subsistema «explotación y gestión del tráfico».

3.3.4 Protección del medio ambiente

Requisito esencial 1.4.1 del anexo III de la Directiva 96/48/CE:

«En la concepción del sistema ferroviario transeuropeo convencional deben evaluarse y tenerse en cuenta las repercusiones de su implantación y explotación sobre el medio ambiente, de conformidad con la normativa comunitaria vigente.»

Este requisito esencial no es pertinente para el subsistema «explotación y gestión del tráfico».

Requisito esencial 1.4.2 del anexo III de la Directiva 96/48/CE:

«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.»

Este requisito esencial no es pertinente para el subsistema «explotación y gestión del tráfico».

Requisito esencial 1.4.3 del anexo III de la Directiva 96/48/CE:

«El material rodante y los sistemas de alimentación de energía deben concebirse y fabricarse de modo que sean compatibles desde el punto de vista electromagnético con las instalaciones, los equipos y las redes públicas o privadas con las que pudieran interferir.»

Este requisito esencial no es pertinente para el subsistema «explotación y gestión del tráfico».

3.3.5 Compatibilidad técnica

Requisito esencial 1.5 del anexo III de la Directiva 96/48/CE.

«Las características técnicas de las infraestructuras y de las instalaciones fijas deben ser compatibles entre sí y con las de los trenes que vayan a circular 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.»

Este requisito esencial no es pertinente para el subsistema «explotación y gestión del tráfico».

3.4 **Aspectos relacionados concretamente con el subsistema «explotación y gestión del tráfico»**

3.4.1 Seguridad

Requisito esencial 2.7.1 del anexo III de la Directiva 96/48/CE:

«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.»

El requisito esencial se trata mediante las siguientes subsecciones de esta especificación:

- Identificación del vehículo (subsección 4.2.2.3)
- Frenado del tren (subsección 4.2.2.6)
- Composición del tren (subsección 4.2.2.5)
- Requisitos para vehículos de pasajeros (subsección 4.2.2.4)
- Comprobación de que el tren está en estado de marcha (subsección 4.2.2.7)
- Visibilidad del tren (subsecciones 4.2.2.1 y 4.3)
- Audibilidad del tren (subsecciones 4.2.2.2 y 4.3)
- Salida del tren (subsección 4.2.2.3)
- Gestión del tráfico (subsección 4.2.3.4)
- Dispositivo de vigilancia y visibilidad de las señales (subsección 4.3)
- Comunicaciones relacionadas con la seguridad (subsecciones 4.2.1.5 y 4.6)
- Documentación para los conductores (subsección 4.2.1.2)
- Documentación para personal de empresas ferroviarias distinto de los conductores (subsección 4.2.1.3)

- Documentación para personal del administrador de infraestructura que autoriza los movimientos de trenes (subsección 4.2.1.4)
- Explotación en situación degradada (subsección 4.2.3.6)
- Gestión de situaciones de emergencia (subsección 4.2.3.7)
- Normas de explotación para el ERTMS (subsección 4.4)
- Competencias profesionales subsecciones 2.2.1 y 4.6)
- Condiciones de higiene y seguridad (subsecciones 2.2.1 y 4.7)

3.4.2 Fiabilidad y disponibilidad

Requisito esencial 2.7.2 del anexo III de la Directiva 96/48/CE:

«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».

El requisito esencial se trata mediante las siguientes subsecciones de esta especificación:

- Composición del tren (subsección 4.2.2.5)
- Comprobación de que el tren está en estado de marcha (subsección 4.2.2.7)
- Gestión del tráfico (subsección 4.2.3.4)
- Comunicaciones relacionadas con la seguridad (subsecciones 4.2.1.5)
- Explotación en situación degradada (subsección 4.2.3.6)
- Gestión de situaciones de emergencia (subsección 4.2.3.7)
- Competencias profesionales (subsección 4.6)
- Condiciones de higiene y seguridad (subsección 4.7).

3.4.3 Compatibilidad técnica

Requisito esencial 2.7.3 del anexo III de la Directiva 96/48/CE:

«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».

El requisito esencial se trata mediante las siguientes subsecciones de esta especificación:

- Identificación del vehículo (subsección 4.2.2.3)
- Frenado del tren (subsección 4.2.2.6)
- Composición del tren (subsección 4.2.2.5)
- Requisitos para vehículos de pasajeros (subsección 4.2.2.4)
- Comunicaciones relacionadas con la seguridad (subsecciones 4.2.1.5)
- Explotación en situación degradada (subsección 4.2.3.6)
- Gestión de situaciones de emergencia (subsección 4.2.3.7)

4. CARACTERÍSTICAS DEL SUBSISTEMA

4.1 Introducción

El sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad, al que es aplicable la Directiva 96/48/CE y del cual forma parte el subsistema de explotación y gestión del tráfico, es un sistema integrado cuya coherencia es preciso verificar. Esta coherencia debe verificarse en particular con respecto a las especificaciones del subsistema y sus interfaces con el sistema en el que está integrado, así como a las normas de explotación.

Teniendo en cuenta todos los requisitos esenciales pertinentes, el subsistema de explotación y gestión del tráfico, descrito en la subsección 2.2, cubre sólo los elementos especificados en la sección siguiente.

De conformidad con la Directiva 2001/14/CE, corresponde al administrador de infraestructura aportar todos los requisitos que deben cumplir los trenes autorizados para circular por su red, teniendo en cuenta las particularidades geográficas de las distintas líneas y las especificaciones funcionales o técnicas indicadas a continuación.

4.2 Especificaciones funcionales y técnicas del subsistema

Las especificaciones funcionales y técnicas del subsistema de explotación y gestión del tráfico comprenden las siguientes:

- especificaciones sobre personal
- especificaciones sobre trenes
- especificaciones sobre explotación de trenes.

4.2.1 Especificaciones sobre personal

4.2.1.1 Requisitos generales

Esta sección trata del personal que interviene en la explotación del subsistema efectuando tareas críticas para la seguridad que implican una interfaz directa entre la empresa ferroviaria y el administrador de infraestructura.

- Personal de la empresa ferroviaria (EF)
 - que lleva a cabo la tarea de conducir el tren y forma parte de la «dotación de personal del tren»,
 - que efectúa tareas a bordo (distintas de la conducción) y forma parte de la «dotación de personal del tren»,
 - que realiza la tarea de preparar los trenes.
- Personal del administrador de infraestructura que efectúa la tarea de autorizar el movimiento de trenes.

Los campos cubiertos son:

- Documentación
- Comunicación

y, dentro del ámbito especificado en la sección 2. 2 de la presente ETI:

- Competencias (véase la subsección 4. 6 y los anexos H, J y L)
- Condiciones de higiene y seguridad (véase la subsección 4.7).

4.2.1.2 Documentación para los conductores

La empresa ferroviaria que explota el tren debe facilitar al conductor a su debido tiempo toda la información necesaria para el desempeño de su misión.

Esta información debe tener en cuenta los elementos necesarios para la explotación en situaciones normales, degradadas y de emergencia para las líneas en las que se trabaje y el material rodante empleado en ellas.

4.2.1.2.1 Libro de normas

Todos los procedimientos necesarios para el conductor deben figurar en un documento o un soporte informático denominado el «libro de normas del conductor».

El «Libro de normas del conductor» debe especificar los requisitos para todas las líneas en las que se trabaje y el material rodante empleado en ellas, según las situaciones de explotación normal, degradada y de emergencia que pueda tener que afrontar el conductor.

Este libro de normas debe cubrir dos aspectos diferentes:

- uno que describa el conjunto de normas y procedimientos comunes válidos en toda la TEN (teniendo en cuenta lo especificado en los anexos A, B y C)
- otro que establezca las normas y procedimientos necesarios propios de cada administrador de infraestructura.

Asimismo, tiene que incluir los procedimientos que cubran, como mínimo, los siguientes aspectos:

- seguridad y protección del personal,
- control-mando y señalización,
- explotación de trenes, incluido el modo degradado,
- material rodante y de tracción,
- incidentes y accidentes.

La empresa ferroviaria será responsable de elaborar este documento.

La empresa ferroviaria debe presentar el «Libro de normas del conductor» en el mismo formato para toda la infraestructura en la que trabaje el conductor.

El libro tendrá dos apéndices:

- Apéndice 1: Manual de procedimientos de comunicación.
- Apéndice 2: Libro de formularios

La empresa ferroviaria ha de redactar el libro de normas del conductor bien en la lengua de uno de los Estados miembros bien en la lengua de «explotación» de uno de los gestores de infraestructura a los que se apliquen las normas. Éste precepto no se aplica a los mensajes e impresos que deben mantenerse en la lengua «de explotación» del administrador de infraestructura.

El proceso de preparación y actualización de libro de normas del conductor seguirá los siguientes pasos:

- El administrador de infraestructura (o la organización responsable de la preparación de las normas de explotación) debe proporcionar a la empresa ferroviaria la información adecuada en la lengua «de explotación» del administrador de infraestructura.
- La empresa ferroviaria preparará el documento inicial o actualizado.
- Si la lengua elegida por la empresa ferroviaria para el libro de normas del conductor no es la de la información original, es responsabilidad de la empresa obtener la traducción necesaria.

De conformidad con el anexo III, apartado 2, de la Directiva 2004/49/CE, el sistema de gestión de la seguridad del administrador de infraestructura debe contener un procedimiento de validación para asegurar que la documentación facilitada a la empresa ferroviaria sea completa y exacta.

De conformidad con el anexo III, apartado 2, de la Directiva 2004/49/CE, el sistema de gestión de la seguridad de la empresa ferroviaria debe contener un procedimiento de validación para asegurar que el libro de normas sea completo y exacto.

El anexo V describe brevemente este proceso mediante un esquema y da una visión general del proceso.

4.2.1.2.2 Descripción de la línea y el equipo de tierra asociado a la línea por la que se circule

Se facilitará a los conductores una descripción de las líneas y el equipo de tierra correspondiente para las líneas por las que circulen, relacionada con la conducción. Esta información deberá constar en un documento único denominado el «libro de horarios» (que puede ser un documento tradicional o un soporte informático).

A continuación se da una lista de la información mínima que debe facilitarse:

- características generales de explotación
- indicación de gradientes ascendentes y descendentes
- diagrama detallado de la línea

4.2.1.2.2.1 Preparación del libro de horarios

El libro de horarios debe prepararse o bien en una lengua de uno de los Estados miembros elegidos por la empresa ferroviaria o bien en la lengua «de explotación» utilizada por el administrador de infraestructura.

En él debe figurar la siguiente información (esta lista no es exhaustiva):

- características generales de explotación
 - tipo de señalización y régimen de circulación correspondiente (doble vía, servicio reversible, circulación por vía izquierda o derecha, etc.)
 - tipo de suministro de corriente
 - tipo de equipo de radiocomunicación tierra-tren
- indicación de gradientes ascendentes y descendentes:
 - valores de los gradientes y localización exacta
- diagrama detallado de la línea
 - nombres de las estaciones de la línea y lugares clave, junto con su localización;
 - túneles — incluyendo localización, nombre, longitud, información concreta, como la existencia de pasajes y puntos de salida segura, así como localización de lugares seguros desde donde pueda tener lugar la evacuación de pasajeros;
 - lugares esenciales como secciones neutrales
 - límites de velocidad permisibles para cada vía, incluyendo, si es necesario, velocidades diferenciales para determinados tipos de trenes;
 - el nombre de la organización responsable del control de la gestión del tráfico y el nombre o nombres de las zonas de control de la gestión de tráfico;
 - los nombres y zonas de control de los centros de gestión del tráfico, como las cabinas de enclavamiento;
 - identificación de los canales de radio utilizados.

El libro de horarios debe prepararse según un mismo formato para todas las infraestructuras por las que circulen los trenes de una empresa ferroviaria determinada.

La empresa ferroviaria es responsable de la preparación del libro de horarios utilizando la información facilitada por el administrador de infraestructura.

De conformidad con el anexo III, apartado 2, de la Directiva 2004/49/CE, el sistema de gestión de la seguridad del administrador de infraestructura debe contener un procedimiento de validación para asegurar que la documentación facilitada a la empresa ferroviaria sea completa y exacta.

De conformidad con el anexo III, apartado 2, de la Directiva 2004/49/CE, el sistema de gestión de la seguridad de la empresa ferroviaria debe contener un procedimiento de validación para asegurar que el libro de horarios sea completo y exacto.

4.2.1.2.2.2 Elementos modificados

El administrador de infraestructura debe advertir a la empresa ferroviaria de cualquier elemento modificado tanto de manera permanente como temporal. Los cambios deben modificarse con antelación suficiente para que la empresa ferroviaria pueda asimilar sus efectos, actualizar la documentación e instruir al personal al respecto. La empresa ferroviaria ha de agrupar estos cambios presentándolos en un documento especial o un soporte informático cuyo formato debe ser el mismo para todas las infraestructuras por las que circulen los trenes de la empresa.

De conformidad con el anexo III, apartado 2, de la Directiva 2004/49/CE, el sistema de gestión de la seguridad del administrador de infraestructura debe contener un procedimiento de validación para asegurar que la documentación facilitada a la empresa ferroviaria sea completa y exacta.

De conformidad con el anexo III, apartado 2, de la Directiva 2004/49/CE, el sistema de gestión de la seguridad de la empresa ferroviaria debe contener un procedimiento de validación para asegurar que el contenido del documento de los elementos modificados sea completo y exacto.

4.2.1.2.2.3 Información al conductor en tiempo real

El procedimiento para advertir a los conductores en tiempo real de todas las modificaciones de las medidas de seguridad en la ruta debe ser definido por los gestores de infraestructura correspondientes (el proceso debe ser único cuando esté en uso el ERTMS/ETCS).

4.2.1.2.3 Horarios

El suministro de información sobre horarios de trenes facilita la circulación puntual de los trenes y mejora la prestación del servicio.

La empresa ferroviaria tiene que proporcionar a los conductores la información necesaria para la circulación normal del tren. Esta información debe incluir como mínimo:

- la identificación del tren;
- los días en que circula (si es necesario);
- las paradas y las actividades relacionadas con éstas;
- otros puntos para los que exista una referencia temporal; y
- las horas de llegada/salida/paso correspondientes a cada uno de esos puntos.

Esta información sobre la circulación de los trenes, que debe basarse en la información facilitada por el administrador de infraestructura, puede proporcionarse bien en soporte electrónico bien en papel.

La presentación de información al conductor debe ser concordante en todas las líneas que explote la compañía ferroviaria.

4.2.1.2.4 Material rodante

La empresa ferroviaria debe facilitar al conductor toda la información de interés para el funcionamiento del material rodante durante situaciones degradadas (como, por ejemplo, cuando los trenes necesitan asistencia). Esta documentación debe centrarse también en la relación concreta con el personal del administrador de infraestructura en estos casos.

4.2.1.3 Documentación para el personal de empresas ferroviarias distinto de los conductores

La empresa ferroviaria debe proporcionar a todos los miembros de su personal (tanto a bordo de los trenes como en otras tareas) a cargo de tareas críticas para la seguridad que impliquen una relación directa con el personal, el equipo o los sistemas del gestor infraestructura la información concreta sobre las normas, los procedimientos, el material rodante y la ruta que considere adecuada para dichas tareas. Esta información será aplicable tanto en condiciones normales como degradadas.

Para el personal a bordo de los trenes, la estructura, el formato, el contenido y el proceso de preparación y actualización de la información deben basarse en la especificación indicada en la subsección 4.2.1.2 de la presente ETI.

4.2.1.4 Documentación para personal del administrador de infraestructura que autoriza los movimientos de trenes

Toda la información necesaria para asegurar las comunicaciones relacionadas con la seguridad entre el personal que autoriza el movimiento de trenes y las tripulaciones de los trenes debe constar en:

- los documentos en los que se describa el protocolo de comunicaciones (anexo C);
- el documento titulado libro de formularios.

El administrador de infraestructura ha de redactar estos documentos en su lengua «de explotación».

4.2.1.5 Comunicaciones relacionadas con la seguridad entre tripulaciones de trenes distintas del personal de la empresa ferroviaria y del que autoriza los movimientos de trenes

La lengua utilizada para las comunicaciones relacionadas con la seguridad entre tripulaciones de trenes distintas del personal de la empresa ferroviaria (tal como se define en el anexo L) y el personal que autoriza los movimientos de trenes será la lengua «de explotación» (véase el glosario) utilizada por el administrador de infraestructura en la ruta correspondiente.

Los principios para las comunicaciones relacionadas con la seguridad entre la tripulación del tren y el personal responsable de autorizar el movimiento de trenes figuran en el anexo C.

De conformidad con la Directiva 2001/14/CE, el administrador de infraestructura es responsable de hacer pública la «lengua de explotación» utilizada por su personal en la explotación diaria.

Sin embargo, cuando las prácticas locales exijan establecer también una segunda lengua, es responsabilidad del gestor infraestructura determinar los límites geográficos de su uso.

4.2.2 especificaciones sobre trenes

4.2.2.1 Visibilidad del tren

4.2.2.1.1 Requisitos generales

La empresa ferroviaria debe asegurarse de que todos los trenes estén equipados con medios que indiquen la cabecera y la cola del tren.

4.2.2.1.2 Cabeza

La empresa ferroviaria debe asegurarse de que cualquier tren que se acerque sea claramente visible y reconocible como tal mediante unas luces delanteras encendidas y convenientemente dispuestas, de tal manera que pueda distinguirse que se trata de un tren que se aproxima y no de un vehículo que circule por una carretera próxima o cualquier otro objeto en movimiento.

En la subsección 4.3.3.4.1 figura la especificación detallada.

4.2.2.2 Audibilidad del tren

4.2.2.2.1 Requisitos generales

La empresa ferroviaria debe asegurarse de que todos los trenes estén equipados con un dispositivo de aviso audible que indique la aproximación del tren.

4.2.2.2.2 Control

La capacidad de disparar el dispositivo de aviso acústico debe estar asegurada en todas las posiciones de conducción.

4.2.2.3 Identificación del vehículo

Cada vehículo debe tener un número que lo identifique de manera inequívoca distinguiéndolo de cualquier otro vehículo ferroviario. Este número debe ser claramente visible al menos en cada costado longitudinal del vehículo.

También debe ser posible identificar las restricciones de explotación aplicables al vehículo.

En el anexo P se especifican otros requisitos.

4.2.2.4 Requisitos para vehículos de pasajeros

- La compatibilidad entre los vehículos de pasajeros y los andenes en las paradas de pasajeros previstas debe ser suficiente para garantizar la seguridad de entrada y salida.
- Los pasajeros no deben poder abrir las puertas laterales a ellos destinadas hasta que el tren esté totalmente parado y un miembro de la tripulación las haya desbloqueado.
- El desbloqueo de puertas debe ser independiente para cada lado del tren. La integridad del cierre y bloqueo de las puertas en los trenes de pasajeros debe estar permanentemente indicada.
- La activación del desbloqueo de las puertas debe impedir que se aplique potencia de tracción. (A los efectos de este requisito, por «desbloqueo de puertas» se entiende que la tripulación del tren ha tomado las medidas necesarias para que las puertas puedan ser abiertas por los pasajeros).
- Todos los vehículos que transporten pasajeros deben disponer de salidas preparadas para situaciones de emergencia.
- Los vehículos destinados a pasajeros deben disponer de una alarma o freno de emergencia que puedan activar los pasajeros. En el caso de que se accione alguno de estos elementos, el conductor debe recibir un aviso de forma inmediata y debe poder mantener el control del tren.

4.2.2.5 Composición de trenes

La empresa ferroviaria debe definir las normas y procedimientos que deberá seguir su personal para garantizar que el tren cumple con la ruta asignada.

Los requisitos sobre composición del tren deben tener en cuenta todos los elementos especificados a continuación:

- los vehículos
 - todos los vehículos del tren deben cumplir todos los requisitos aplicables a los itinerarios por los que ha de circular el tren;
 - todos los vehículos del tren deben estar preparados para circular a la máxima velocidad a la que está previsto que circule el tren;
 - todos los vehículos del tren deben estar dentro de su intervalo de mantenimiento especificado y permanecer en él durante toda la duración (tanto en términos de tiempo como de distancia) del trayecto a realizar;
- el tren
 - la combinación de vehículos que forman un tren debe ajustarse a las limitaciones técnicas del itinerario en cuestión y no superar la longitud máxima admisible para las terminales de expedición y recepción;
 - la empresa ferroviaria es la responsable de garantizar que el tren sea técnicamente apto para el trayecto a realizar y que siga siéndolo durante todo el trayecto;

- el peso y la carga por eje
 - el peso del tren debe ser inferior al máximo admisible para el itinerario recorrido, la fuerza de los acoplamientos, la potencia de tracción y otras características pertinentes del tren; deben respetarse las limitaciones de carga por eje;
- la velocidad máxima del tren
 - la velocidad máxima a la que puede circular el tren debe tener en cuenta cualquier restricción que pueda existir en el itinerario en cuestión, el rendimiento de frenado, la carga por eje y el tipo de vehículo;
- el marco cinemático
 - el gálibo cinemático de cada vehículo (incluida la carga) del tren debe ajustarse al máximo admisible para el tramo del itinerario correspondiente.

Pueden requerirse o imponerse limitaciones adicionales debido al tipo de régimen de frenado o al tipo de tracción de un tren determinado.

La composición del tren debe describirse en un documento armonizado de composición del tren (véase el anexo U).

4.2.2.6 Frenado del tren

4.2.2.6.1 Requisitos mínimos del sistema de frenado

Todos los vehículos del tren deben estar conectados al sistema de frenado continuo automático definido en la ETI MRT (Material rodante).

Los vehículos primero y último (incluidas sus unidades de tracción) de cualquier tren deben tener operativo el freno automático.

En el caso de que el tren se divida accidentalmente en dos partes, ambos grupos de vehículos separados deberán detenerse de forma automática como consecuencia de la aplicación máxima del freno.

4.2.2.6.2 Rendimiento de frenado

El administrador de la infraestructura debe decidir si:

- facilita a la empresa ferroviaria la información necesaria para calcular el rendimiento de frenado necesario para el itinerario en cuestión, incluyendo información sobre los sistemas de frenado que pueden ser aceptados, y sus condiciones de uso, o bien
- como alternativa, proporcionar el rendimiento real necesario.

La empresa ferroviaria es la responsable de garantizar que el tren tenga un rendimiento de frenado suficiente, facilitando a su personal las normas de frenado a seguir.

La información que necesita la empresa ferroviaria para calcular el rendimiento de frenado que permitirá a sus trenes detenerse y permanecer parados deberá tener en cuenta la geografía de todos los itinerarios a recorrer, la vía de acceso adjudicada y el desarrollo del sistema ERTMS/ETCS.

En el anexo T se especifican otros requisitos.

4.2.2.7 Comprobación de que el tren está en estado de marcha

4.2.2.7.1 Requisito general

La empresa ferroviaria debe definir un proceso que garantice que todos los equipos relacionados con la seguridad a bordo del tren se encuentren plenamente funcionales y que el tren pueda circular con seguridad.

La empresa ferroviaria debe informar al administrador de la infraestructura de cualquier modificación de las características del tren que afecte a su rendimiento o de cualquier modificación que pudiera afectar a la capacidad para adaptar el tren a su ruta asignada.

El administrador de la infraestructura y la empresa ferroviaria deben definir y mantener condiciones y procedimientos actualizados para la circulación del tren en modo degradado.

4.2.2.7.2 Datos requeridos

Los datos requeridos para una explotación segura y eficiente y el procedimiento para facilitar estos datos deben comprender:

- la identificación del tren,
- la identidad de la empresa ferroviaria responsable del tren,
- la longitud real del tren,
- si un tren transporta pasajeros o animales cuando no estaba previsto que lo hiciera,
- cualquier restricción a la explotación, con indicación del vehículo(s) afectado(s) (gálibo, limitaciones de velocidad, etc.),
- la información que necesita el administrador de la infraestructura para el transporte de mercancías peligrosas.

La empresa ferroviaria debe definir un proceso que garantice que estos datos se pondrán a disposición del administrador de la infraestructura antes de que salga el tren.

La empresa ferroviaria debe definir un proceso para informar al administrador de la infraestructura de si el tren no va a ocupar la ruta adjudicada o si se anula.

4.2.3 Especificaciones relativas a las operaciones de los trenes

4.2.3.1 Planificación del tren

El administrador de la infraestructura debe decir qué datos son necesarios cuando se solicita una ruta ferroviaria. Otros aspectos de este elemento se especifican en la Directiva 2001/14/CE.

4.2.3.2 Identificación de los trenes

Debe existir una identificación inequívoca para cada tren.

Estos requisitos se detallan en el anexo R.

4.2.3.3 Salida de los trenes

4.2.3.3.1 Comprobaciones y pruebas previas a la salida

La empresa ferroviaria, de conformidad con los requisitos establecidos en el tercer párrafo de la subsección 4.1 de la presente ETI y todas las normas aplicables, deberá definir las comprobaciones y pruebas (especialmente en relación con los frenos) que deberán llevarse a cabo antes de la salida.

4.2.3.3.2 Información para el administrador de la infraestructura en relación con el estado de explotación del tren

La empresa ferroviaria, antes de la salida y durante el trayecto, debe informar al administrador de la infraestructura de cualquier anomalía que afecte al tren o a su funcionamiento y que pueda tener repercusiones para la circulación del tren.

4.2.3.4 Gestión del tráfico

4.2.3.4.1 Requisitos generales

La gestión del tráfico debe garantizar el funcionamiento seguro, eficiente y puntual de la red ferroviaria, inclusive su recuperación efectiva tras una interrupción del servicio.

El administrador de la infraestructura debe determinar los procedimientos y medios para:

- la gestión de los trenes en tiempo real,
- las medidas de explotación para mantener el máximo rendimiento posible de la infraestructura en caso de retrasos o incidentes, tanto reales como previstos, y
- el suministro de información a la empresa ferroviaria en tales casos.

Todo proceso adicional que necesite la empresa ferroviaria y que afecte a la interfaz con el administrador de la infraestructura podrá incorporarse previo acuerdo con éste.

4.2.3.4.2 Notificaciones sobre los trenes

4.2.3.4.2.1 Datos necesarios para notificar la posición del tren

El administrador de la infraestructura deberá:

- proporcionar un medio para registrar, en tiempo real, las horas de salida, llegada o paso del tren por puntos de notificación adecuados de sus redes previamente definidos y el valor hora delta;
- facilitar los datos específicos necesarios en relación con la notificación de la posición del tren; esta información debe incluir:
 - identificación de los trenes
 - identidad del punto de notificación;
 - línea por la que circula el tren;
 - hora programada en el punto de notificación;
 - hora efectiva en el punto de notificación (y si es de salida, llegada o de paso; deberán indicarse por separado las horas de llegada y salida respecto a los puntos intermedios de notificación en los que pare el tren);
 - número de minutos de adelanto o retraso en el punto de notificación;
 - explicación inicial de cualquier demora individual superior a 10 minutos o el valor que pueda establecer el régimen de control del funcionamiento;
 - indicación de que se ha retrasado la notificación del tren y el número de minutos de retraso;
 - identificación de trenes anteriores, en su caso;
 - anulación del tren en todo o parte de su trayecto.

4.2.3.4.2.2 Hora de transferencia prevista

El administrador de la infraestructura debe disponer de un proceso que permita indicar el número estimado de minutos de desviación de la hora en que está previsto que un tren sea transferido de un administrador de infraestructuras a otro.

Debe incluirse información sobre alteraciones del servicio (descripción y localización del problema).

4.2.3.4.3 Mercancías peligrosas

La empresa ferroviaria debe definir los procedimientos de supervisión del transporte de mercancías peligrosas.

Estos procedimientos deben incluir lo siguiente:

- Normas europeas vigentes especificadas en la Directiva comunitaria 96/49/CE para identificar las mercancías peligrosas a bordo de un tren.
- Información al conductor de la presencia y posición de las mercancías peligrosas en el tren.
- Información que necesita el administrador de la infraestructura para el transporte de mercancías peligrosas.
- **Determinación — conjuntamente con el administrador de infraestructuras — de las líneas de comunicación y planificación de las medidas específicas para situaciones de emergencia que afecten a las mercancías.**

4.2.3.4.4 Calidad de la explotación

Los administradores de infraestructura y las empresas ferroviarias dispondrán de procesos para vigilar la explotación eficiente de todos los servicios afectados.

Se diseñarán procesos de supervisión para analizar datos y detectar tendencias, tanto en lo que se refiere a errores humano como a errores de los sistemas. Los resultados de este análisis se utilizarán para formular acciones de mejora, destinadas a eliminar o paliar sucesos que pudieran poner en peligro la explotación eficiente del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad.

Cuando estas acciones de mejora vayan a ser beneficiosas para el conjunto de la red, afectando a otros administradores de infraestructuras y empresas ferroviarias, se comunicarán según corresponda, con sujeción a la confidencialidad comercial.

El administrador de la infraestructura analizará lo antes posible aquellos episodios que hayan alterado la explotación de forma significativa. Si procede — y en particular cuando afecte a un miembro de su personal —, el administrador de la infraestructura invitará a las empresas ferroviarias afectadas por el suceso en cuestión a participar en el análisis. Cuando el resultado de este análisis genere recomendaciones de mejora de la red concebidas para eliminar o paliar las causas de accidentes o incidentes, éstas se comunicarán a todos los administradores de infraestructuras y empresas ferroviarias afectados.

Estos procesos se documentarán y se someterán a auditoría interna.

4.2.3.5 Registro de datos

Los datos relativos a la circulación de un tren deberán registrarse y conservarse a los siguientes efectos:

- Facilitar la supervisión sistemática de la seguridad, como medio de prevención de incidentes y accidentes.
- Identificar el comportamiento del conductor, del tren y de la infraestructura en el período previo y, en su caso, inmediatamente posterior a un incidente o accidente, de modo que sea posible determinar las causas relacionadas con la conducción del tren o con sus equipamientos, y facilitar la adopción de medidas nuevas o modificadas para evitar que se repitan.
- Registrar información relativa al comportamiento, y, en su caso, el tiempo de circulación, de la locomotora o automotor y la persona encargada de la conducción.

Debe ser posible establecer correspondencia entre los datos registrados y:

- la fecha y hora del registro,
- la localización geográfica exacta del episodio registrado (distancia en kilómetros desde una localización reconocible),
- la identificación del tren,
- la identidad del conductor.

Los requisitos relativos al almacenamiento, la evaluación periódica de estos datos y el acceso a los mismos se especifican en la legislación nacional correspondiente del Estado miembro

- en el que la empresa ferroviaria ha obtenido su licencia (con respecto a los datos registrados a bordo), o
- en el que está situada la infraestructura (con respecto a los datos registrados fuera del tren).

4.2.3.5.1 Registro de los datos de supervisión fuera del tren

Como mínimo, el administrador de la infraestructura debe registrar los datos siguientes:

- fallos de los equipos de tierra relacionados con el movimiento de trenes (señalización, agujas, etc.);
- detección de soportes de ejes sobrecalentados;
- comunicación entre el conductor del tren y los jefes de circulación del administrador de la infraestructura.

4.2.3.5.2 Registro de los datos de supervisión a bordo del tren

Como mínimo, la empresa ferroviaria debe registrar los datos siguientes:

- Paso del tren por señales de peligro o «fin de autoridad de movimiento» sin autorización.
- Aplicación del freno de emergencia.
- Velocidad a la que circula el tren.
- Inhibición o anulación de los sistemas de control (señalización) de a bordo del tren
- Accionamiento de la señal acústica (silbato de la locomotora)
- Accionamiento de los mandos de las puertas (desbloqueo y cierre)
- Detecciones realizadas por los detectores de cajas de grasa calientes de a bordo, si existen
- Identidad de la cabina cuyos datos se registran para su verificación
- Datos para registrar el tiempo de circulación.

4.2.3.6 Funcionamiento degradado

4.2.3.6.1 Información para otros usuarios

El administrador de la infraestructura debe definir, conjuntamente con la empresa ferroviaria, un proceso para informarse mutuamente y de forma inmediata cuando surja una situación que perjudique a la seguridad, el rendimiento o la disponibilidad de la red ferroviaria o del material rodante.

4.2.3.6.2 Información a los conductores de trenes

En el caso de que se produzca algún tipo de funcionamiento degradado relacionado con el ámbito de responsabilidad del administrador de la infraestructura, éste deberá dar instrucciones formales a los conductores sobre las medidas a adoptar para superar la degradación con seguridad.

4.2.3.6.3 Disposiciones de contingencia

El administrador de la infraestructura, conjuntamente con todas las empresas ferroviarias que operen en la misma, y con los administradores de infraestructuras colindantes, según proceda, deberá definir, publicar y facilitar las medidas de contingencia adecuadas y asignar responsabilidades en virtud de la necesidad de reducir todo impacto negativo como consecuencia del funcionamiento degradado.

Los requisitos de planificación y las respuestas a tales episodios deben ser proporcionales a la naturaleza y gravedad potencial de la degradación.

Estas medidas, que, como mínimo, deben incluir planes para devolver la red a su estado «normal», también pueden corregir:

- averías del material rodante (por ejemplo, las que puedan causar importantes trastornos del tráfico o los procedimientos para el rescate de trenes averiados);
- averías de las infraestructuras (por ejemplo, cuando se haya producido un corte de suministro eléctrico o se alteren las circunstancias en las que puedan desviarse los trenes del itinerario previsto);
- condiciones meteorológicas extremas.

El administrador de la infraestructura debe especificar y mantener información de contacto actualizada para el personal clave del propio administrador de la infraestructura y de la empresa ferroviaria con el que pueda ser necesario ponerse en contacto en caso de alteraciones del servicio que produzcan degradación del funcionamiento. Esta información debe incluir datos de contacto tanto dentro como fuera del horario laboral.

La empresa ferroviaria debe facilitar esta información al administrador de la infraestructura y comunicarle cualquier cambio en los datos de estos contactos.

El administrador de la infraestructura debe informar a todas las empresas ferroviarias de cualquier cambio en sus datos.

4.2.3.7 Gestión de situaciones de emergencia

El administrador de la infraestructura mediante consulta con:

- todas las empresas ferroviarias que operen en su infraestructura, o
- en su caso, los órganos representativos de las empresas ferroviarias que operen en su infraestructura, y
- los administradores de infraestructuras colindantes, según proceda, así como
- las autoridades locales y
- los órganos representativos a nivel local o nacional, según proceda, de los servicios de emergencia, como los de extinción de incendios y rescate,

y de conformidad con la Directiva 2004/49/CE, definirá, publicará y facilitará las medidas adecuadas para gestionar las situaciones de emergencia y restablecer la explotación normal de la línea.

Estas medidas cubrirán normalmente:

- colisiones,
- incendios en trenes,
- evacuación de trenes,
- accidentes en túneles,
- incidentes que afecten a mercancías peligrosas,
- descarrilamientos

La empresa ferroviaria facilitará al administrador de la infraestructura toda la información específica relacionada con estas circunstancias, especialmente en lo que respecta a la recuperación o encarrilamiento de sus trenes. (Véase también la cláusula 4.2.7.5 de la ETI de vagones de mercancías del material rodante convencional.)

Además, la empresa ferroviaria dispondrá de procesos para informar a los pasajeros sobre los procedimientos de emergencia y seguridad a bordo.

4.2.3.8 Ayuda a la tripulación en caso de incidente o de avería importante en el material rodante

La empresa ferroviaria definirá procedimientos adecuados de asistencia a la tripulación del tren en situaciones degradadas, a fin de evitar o reducir los retrasos causados por fallos técnicos o de otro tipo del material rodante (por ejemplo, líneas de comunicaciones o medidas a adoptar en caso de evacuación de un tren).

4.3 Especificaciones funcionales y técnicas de las interfaces

Con arreglo a los requisitos esenciales señalados en el Capítulo 3, las especificaciones funcionales y técnicas de las interfaces son las siguientes:

4.3.1 Interfaces con la ETI 5 «Infraestructura»

4.3.1.1 Visibilidad de las señales

El conductor debe poder ver las señales y éstas deben ser visibles para el conductor desde su posición normal de conducción. Lo mismo cabe decir de las señales laterales si están relacionadas con la seguridad.

Las señales y paneles informativos de tierra deben estar diseñados de forma que se ajusten a este requisito. Algunos de los aspectos que deben tenerse en cuenta son:

- colocación en lugares adecuados, para que las luces de cabeza del tren permitan al conductor leer la información;
- idoneidad e intensidad de la luz, cuando sea necesaria para iluminar la información;
- si se utiliza retroreflectividad, las propiedades reflectantes del material utilizado deben cumplir las especificaciones adecuadas y los letreros deben estar fabricados de manera que las luces de cabeza permitan al conductor leer la información.

4.3.1.2 Vehículos de pasajeros

La compatibilidad entre los vehículos de pasajeros y los andenes de las paradas de pasajeros previstas debe garantizar la seguridad de entrada y salida.

Debe respetarse la distancia mínima entre las superficies de las plataformas y las partes eléctricas bajo tensión de los vehículos.

4.3.1.3 Competencias profesionales

Existe una interfaz con la subsección 2.2.1 de la presente ETI y la subsección 4.6 de la ETI INF AV.

4.3.2 Interfaces con la ETI «Mando-control y señalización»

4.3.2.1 Registro de los datos de supervisión

El subsistema «Explotación y gestión del tráfico» determina los requisitos de explotación para el registro de datos de supervisión (véase la subsección 4.2.3.5 de la presente ETI) que debe cumplir el subsistema «Mando y control» (véase el apartado 4.2.15 de la ETI CMS AV).

4.3.2.2 Vigilancia del conductor

Cuando la infraestructura apoye esta función, el mecanismo será capaz de notificar automáticamente una activación al centro de señalización de control. Existe una interfaz entre este requisito de explotación y la subsección 4.2.2 en la ETI CMS AV, relacionada con el sistema ERTMS.

4.3.2.3 Normas de explotación de los sistemas ERTMS/ETCS y ERTMS/GSM-R

El anexo A de la presente ETI es una interfaz con las especificaciones FRS y SRS de los sistemas ERTMS/ETCS y ERTMS/GSM-R detalladas en el anexo A de la ETI CMS AV.

Existe también una interfaz entre la subsección 4.4 de la presente ETI y el anexo A de la ETI CMS AV con respecto a los documentos de información orientativos sobre las normas, los principios y la implantación del ERTMS.

También existe una interfaz con las especificaciones de la interfaz conductor/máquina (DMI) del ETCS (apartado 4.2.13 de la ETI CMS AV) y las especificaciones de la DMI EIRENE (apartado 4.2.14 de la ETI CMS AV).

Existe una interfaz entre el anexo A de la presente ETI y la subsección 4.2.2 de la ETI CMS AV respecto del seccionamiento de la funcionalidad ETCS de a bordo.

4.3.2.4 Visibilidad de las señales y de los indicadores de posición de tierra

El conductor debe poder observar, desde su posición normal de conducción, las señales y los indicadores de posición de tierra. Lo mismo cabe decir de otros tipos de señales de tierra si están relacionadas con la seguridad.

Los marcadores, letreros y paneles informativos de tierra estarán diseñados de forma que se ajusten a este requisito. Algunos de los aspectos que deben tenerse en cuenta son:

- colocación en lugares adecuados, para que las luces de cabeza del tren permitan al conductor leer la información;
- idoneidad e intensidad de la luz, cuando sea necesaria para iluminar la información;
- si se utiliza retrorreflectividad, las propiedades reflectantes del material utilizado deben cumplir las especificaciones adecuadas y los letreros deben estar fabricados de manera que las luces de cabeza permitan al conductor leer la información fácilmente.

Existe una interfaz con la subsección 4.2.16 de la ETI CMS AV con respecto al campo de visión exterior del conductor. También habrá un punto adicional en una futura versión del anexo A de la ETI CMS AV con respecto a los indicadores de posición de tierra en las líneas equipadas con ETCS.

4.3.2.5. Frenado del tren

Existe una interfaz entre la subsección 4.2.2.6.2 de la presente ETI y la subsección 4.3.1.5 (Prestaciones y características garantizadas del sistema de frenado del tren) de la ETI CMS AV.

4.3.2.6. Uso del enarenado. Elementos mínimos pertinentes para las competencias profesionales necesarias para la tarea de conducción de un tren.

Existe una interfaz entre el anexo H y el anexo B (C1)) de la presente ETI, por una parte, y la subsección 4.2.11 (Compatibilidad con los sistemas de detección de trenes desde tierra) y la cláusula 4.1 del apéndice 1 del anexo A (mencionada en la subsección 4.3.1.10) de la ETI CMS AV, por otra, con respecto al uso del enarenado.

4.3.2.7. Registro de datos y detección de cajas de grasas calientes

Existe una interfaz entre la subsección 4.2.3.5 de la presente ETI, por una parte, y la subsección 4.2.2 (Funcionalidad ETCS a bordo), los epígrafes 5, 7 y 55 del anexo A y la subsección 4.2.10 (Detector de cajas de grasas calientes (HABD)) de la ETI CMS AV, por otra. En el futuro habrá una interfaz con el anexo B de la ETI EXP, cuando se resuelva la cuestión pendiente del CMS AV.

4.3.3. Interfaces con la ETI «Material Rodante»

4.3.3.1. Frenos

Existen interfaces entre las subsecciones 4.2.2.5.1, 4.2.2.6.1 y 4.2.2.6.2 de la presente ETI EXP y las subsecciones 4.2.4.1 y 4.2.4.3 de la ETI MRT AV.

Existe también una interfaz entre la subsección 4.2.4.5 (Frenos de Foucault) de la ETI MRT AV y la subsección 4.2.2.6.2 de la presente ETI EXP.

Existe también una interfaz entre la subsección 4.2.4.6 (Protección de un tren inmovilizado) de la ETI MRT AV y la subsección 4.2.2.6.2 de la presente ETI EXP.

Asimismo, existe una interfaz entre la subsección 4.2.4.7 (Rendimiento de frenado en rampas y pendientes pronunciadas) de la ETI MRT AV y las subsecciones 4.2.2.6.2 y 4.2.1.2.2.3 de la ETI EXP.

4.3.3.2. Requisitos para vehículos de pasajeros

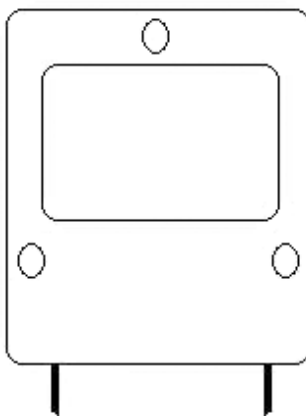
Existen interfaces entre la subsección 4.2.2.4 de esta ETI EXP y las subsecciones 4.2.2.4 (puertas), 4.2.5.3 (alarmas), 4.3.5.16 (alarmas de pasajeros) y 4.2.7.1 (salidas de emergencia) de la ETI MRT AV.

4.3.3.3. Visibilidad del tren

El subsistema «Explotación y gestión del tráfico» determina que los requisitos básicos de visibilidad del tren, que debe definir el subsistema «Material rodante», se indiquen en los apartados siguientes.

4.3.3.3.1. Visibilidad en el vehículo de cabeza de un tren en la dirección de marcha

El extremo delantero del vehículo de cabeza de un tren debe llevar tres luces, dispuestas en un triángulo isósceles, como se indica en la figura siguiente. Estas luces siempre estarán encendidas si el tren se conduce desde ese extremo.



Las luces delanteras deben optimizar la detectabilidad del tren (por ejemplo, para los trabajadores de la vía y para los usuarios de los cruces públicos), proporcionar visibilidad suficiente al conductor del tren (iluminación de la línea a recorrer, indicadores de posición y paneles informativos en tierra, etc.) por la noche y en condiciones de luz escasa y no deben deslumbrar a los conductores de los trenes que se aproximen en sentido contrario.

Se debe normalizar la separación, la altura sobre los raíles, el diámetro, la intensidad de las luces, las dimensiones y la forma del haz emitido tanto en servicios diurnos como nocturnos.

Existe una interfaz entre la subsección 4.2.7.4.1 de la ETI MRT AV y la subsección 4.2.2.1.2 de la presente ETI.

4.3.3.3.2 En la cola de tren

Existe una interfaz entre la subsección 4.2.2.1.3 de la presente ETI y la subsección 4.2.7.4.1 de la ETI MRT AV.

4.3.3.4 Audibilidad del tren

El subsistema «Gestión y explotación del tráfico» determina que el requisito básico de audibilidad del tren que debe cumplir el subsistema «Material rodante» es que el tren debe poder emitir un aviso acústico de su presencia.

Los sonidos emitidos por este avisador, la frecuencia e intensidad de los mismos y el método de activación por el conductor serán normalizados.

Existe una interfaz con la subsección 4.2.7.4.2 de la ETI MRT AV y la subsección 4.2.2.2 de la presente ETI.

4.3.3.5 Visibilidad de las señales

El conductor debe poder ver las señales y las señales deben ser visibles para el conductor. Lo mismo cabe decir de las señales de tierra si están relacionadas con la seguridad.

Las cabinas de conducción estarán diseñadas de forma que el conductor pueda ver fácilmente la información que se le presenta desde su posición de conducción habitual.

Existe una interfaz entre la subsección 4.3.2.4 de la presente ETI y la subsección 4.2.2.7 de la ETI MRT AV.

4.3.3.6 Vigilancia del conductor

Debe existir un medio para vigilar las reacciones del conductor de manera que pueda intervenir para detener el tren si el conductor no reacciona en un intervalo de tiempo especificado.

Existe una interfaz entre las subsecciones 4.3.3.2 y 4.3.3.7 de la presente ETI y la subsección 4.2.7.9 de la ETI MRT AV en lo que se refiere a la vigilancia del conductor.

4.3.3.7 Composición del tren y anexo B

Existe una interfaz entre:

- las subsecciones 4.2.2.5, 4.2.3.6.3 y 4.2.3.7 de la presente ETI, por una parte,
- y las subsecciones 4.2.2.2.b (Enganches y medios de acoplamiento para el rescate de trenes) de la ETI MRT AV y su anexo K, también la subsección 4.2.3.5 (Longitud máxima de los trenes), por otra parte,

en lo que se refiere a:

- el peso máximo admisible del tren en el gradiente máximo de la línea
- la longitud máxima del tren, y
- la aceleración en caso de tracción por cola.

4.3.3.8 Parámetros del material rodante que influyen en los sistemas de vigilancia del tren basados en tierra y en el comportamiento dinámico del material rodante.

Existen interfaces entre la subsección 4.2.3.3.2 y 4.2.3.4 de la ETI MRT AV y la subsección 4.2.3.6 de la presente ETI EXP.

- 4.3.3.9 Enarenado
- Existe una interfaz entre el anexo H y el anexo B (C1) de la presente ETI, por una parte, y la subsección 4.2.3.10 de la ETI MRT AV, por otra, con respecto al uso del enarenado.
- 4.3.3.10 Composición del tren, anexos H y J
- Existen interfaces entre, por una parte, la subsección 4.2.2.5 y los anexos H y J de la presente ETI y, por otra, las subsecciones 4.2.1.2 (Diseño de trenes) y 4.2.7.11 (Conceptos de supervisión y diagnóstico) de la ETI MRT AV en lo que se refiere al conocimiento de las funcionalidades del material rodante por parte de la tripulación del tren.
- 4.3.3.11 Disposiciones de contingencia y gestión de situaciones de emergencia
- Existe una interfaz entre las subsecciones 4.2.3.6.3 de la presente ETI y la subsección 4.2.2.2 (Enganches y medios de acoplamiento para el rescate de trenes) y el anexo K de la ETI MRT AV.
- También existe una interfaz entre las subsecciones 4.2.3.6 y 4.2.3.7 de la presente ETI y la subsección 4.2.7.1 (Medidas de emergencia) y 4.2.7.2 (Seguridad contra incendios) de la ETI MRT AV.
- 4.3.3.12 Registro de datos
- Existe una interfaz entre la subsección 4.2.3.5.2 ((Registro de datos de supervisión a bordo del tren) de la presente ETI y la subsección 4.2.7.11 de la ETI MRT AV (Conceptos de supervisión y diagnóstico).
- 4.3.3.13 Efectos aerodinámicos sobre el balasto
- Existe una interfaz entre la subsección 4.2.3.11 de la ETI MRT AV y la subsección 4.2.1.2.2.3 de la presente ETI.
- 4.3.3.14 Condiciones medioambientales
- Existe una interfaz entre la subsección 4.2.6.11 de la ETI MRT AV y las subsecciones 4.2.2.5 y 4.2.3.3.2 de la presente ETI.
- 4.3.3.15 Vientos cruzados
- Existe una interfaz entre la subsección 4.2.6.3 de la ETI MRT AV y las subsecciones 4.2.1.2.2.3 y 4.2.3.3.6 de la presente ETI.
- 4.3.3.16 Variaciones máximas de presión en los túneles.
- Existe una interfaz entre la subsección 4.2.6.4 de la ETI MRT AV y las subsecciones 4.2.1.2.2.3 y 4.2.3.6 de la presente ETI.
- 4.3.3.17 Ruido exterior
- Existe una interfaz entre la subsección 4.2.6.5 de la ETI MRT AV y la subsección 4.2.3.7 de la presente ETI.
- 4.3.3.18 Seguridad contra incendios
- Existe una interfaz entre la subsección 4.2.7.2 de la ETI MRT AV y la subsección 4.2.3.7 de la presente ETI.
- 4.3.3.19 Procedimientos de elevación y rescate
- Existe una interfaz entre la subsección 4.2.7.5 de la ETI MRT AV y la subsección 4.2.3.7 de la presente ETI.
- 4.3.3.20 Conceptos de supervisión y diagnóstico)
- Existe una interfaz entre la subsección 4.2.7.11 de la ETI MRT AV y la subsección 4.2.3.5.2 y los anexos H y J de la presente ETI.
- 4.3.3.21 Especificación particular para túneles de gran longitud
- Existe una interfaz entre la subsección 4.2.7.12 de la ETI MRT AV y las subsecciones 4.2.1.2.2.1, y 4.2.3.7 y 4.6.3.2.3.3 de la presente ETI.

- 4.3.3.22 Prestaciones de tracción
- Existe una interfaz entre la subsección 4.2.8.1 de la ETI MRT AV y las subsecciones 4.2.2.5 y 4.2.3.3.2 de la presente ETI.
- 4.3.3.23 Requisitos de adherencia de tracción
- Existe una interfaz entre la subsección 4.2.8.2 de la ETI MRT AV y las subsecciones 4.2.3.3.2, 4.2.3.6 y 4.2.1.2.2 de la presente ETI.
- 4.3.3.24 Especificación técnica y funcional de la alimentación eléctrica
- Existe una interfaz entre la subsección 4.2.8.3 de la ETI MRT AV y las subsecciones 4.2.3.6 y 4.2.1.2.2 de la presente ETI.
- 4.3.4 Interfaces con la ETI «Energía» AV
- Existe una interfaz con la subsección 2.2.1 de la presente ETI y la subsección 4.6 de la ETI ENE AV.
- 4.3.5 Interfaces con la ETI sobre seguridad en los túneles
- Algunos requisitos de la ETI sobre seguridad en los túneles se basan en elementos de la ETI EXP, que sirven de complemento. Estos elementos se detallan en la subsección 4.3.4 de la ETI sobre seguridad en los túneles.
- Existe una interfaz específica entre la subsección 4.2.5.1.3.2 de la ETI sobre seguridad en los túneles y la subsección 4.6.3.2.3.3 de la presente ETI.
- 4.3.6 Interfaces con la ETI sobre personas con movilidad reducida
- Algunos requisitos de la ETI PMR se basan en elementos de la ETI EXP. Estos se detallan en la subsección 4.1.4 y 4.2.4 de la ETI PMR.
- 4.4 **Normas de explotación**
- Las normas y procedimientos que permitan una explotación coherente de los subsistemas estructurales nuevos y diferentes destinados a utilizarse en la TEN — y, en especial, los relacionados directamente con la explotación de un nuevo sistema de control y señalización de trenes — serán idénticas siempre que se den situaciones idénticas.
- Con este fin, se han redactado las normas de explotación para el Sistema Europeo de Control de Trenes (European Train Control System (ETCS)) y el Sistema Mundial de Comunicaciones Móviles para Ferrocarriles (Global System for Mobile communication — Railways (GSM-R)). Estas normas se detallan en el anexo A.
- El anexo A (Normas y principios ETCS y GSM-R) se complementan con los dos documentos informativos siguientes:
- Informe de presentación de las normas y principios ETCS/GSM-R (EEIG Ref.: 05E374)
 - Recomendaciones para la implantación del ERTMS (EEIG Ref. 05E375)
- El resto de normas de explotación, que pueden ser normalizadas en la TEN, se especifican en el anexo B.
- Dado que estas normas están pensadas para aplicarse en toda la TEN, es importante que exista una coherencia total. La única organización competente para realizar modificaciones a estas normas será la ERA, entidad responsable de la actualización de los anexos A, B y C de la presente ETI.
- 4.5 **Normas de mantenimiento**
- No procede.

4.6 Competencias profesionales

De acuerdo con la subsección 2.2.1 de la presente ETI, este apartado trata de la competencia profesional y lingüística y del proceso de evaluación necesario para el personal que adquiera esta competencia.

4.6.1 Competencias profesionales

El personal (inclusive los contratistas) de las empresas ferroviarias y administradores de infraestructuras debe haber adquirido una competencia profesional adecuada para desempeñar todas las funciones necesarias relacionadas con la seguridad en situaciones normales, degradadas y de emergencia. Dicha competencia comprende unos conocimientos profesionales y la capacidad de poner tales conocimientos en práctica.

En los anexos H, J y L se pueden encontrar los elementos mínimos pertinentes para la competencia profesional en relación con distintas tareas.

4.6.1.1 Conocimiento profesional

Teniendo en cuenta estos anexos y en función de las obligaciones del miembro del personal de que se trate, el conocimiento que se le exige deberá incluir lo siguiente:

- Funcionamiento general de los ferrocarriles, con especial hincapié en las actividades críticas para la seguridad:
 - Principios de funcionamiento del sistema de gestión de la seguridad de su organización.
 - Funciones y responsabilidades de los actores clave que intervienen en las operaciones interoperables.
 - Conocimiento de los riesgos, especialmente de los que afectan al funcionamiento de los ferrocarriles y al suministro eléctrico de tracción.
- Conocimientos adecuados de tareas relacionadas con la seguridad al respecto de los procedimientos e interfaces para:
 - Líneas y equipos de tierra
 - Material rodante
 - El medio ambiente

4.6.1.2 Capacidad para poner en práctica estos conocimientos

La capacidad para aplicar estos conocimientos en las situaciones rutinarias, degradadas y de emergencia implica que el personal conozca perfectamente:

- el método y los principios de aplicación de estas normas y procedimientos,
- el proceso para utilizar los equipos de tierra y el material rodante, así como cualquier equipo concreto relacionado con la seguridad,
- los principios del sistema de gestión de la seguridad para evitar la introducción de riesgos indebidos para las personas y el proceso,

así como una capacidad general para adaptarse a las distintas circunstancias que cualquier persona pueda encontrar.

De conformidad con la cláusula 2 del anexo III de la Directiva 2004/49/CE, las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras tienen la obligación de crear un sistema de gestión de la competencia que garantice la evaluación y el mantenimiento de la competencia individual de sus empleados. Además, se impartirá la formación necesaria para que se mantengan al día los conocimientos y las habilidades, especialmente en relación con las deficiencias y debilidades del rendimiento individual o del sistema.

4.6.2 Competencia lingüística

4.6.2.1 Principios

Los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias deben asegurarse de que los miembros pertinentes de su personal sean competentes en el uso de los protocolos y principios de comunicación establecidos en la presente ETI.

Cuando el idioma «de explotación» utilizado por el administrador de la infraestructura sea distinto al utilizado habitualmente por el personal de la empresa ferroviaria, la formación lingüística y de comunicaciones deberá constituir una parte fundamental del sistema general de gestión de la competencia profesional de la empresa ferroviaria.

El personal de la empresa ferroviaria que desempeñe funciones que lo obliguen a comunicarse con el personal del administrador de la infraestructura en relación con cuestiones críticas para la seguridad — ya sea en situaciones rutinarias, degradadas o de emergencia — tendrá conocimientos suficientes de la lengua «de explotación» del administrador de la infraestructura.

4.6.2.2 Nivel de conocimientos

El grado de conocimiento del idioma del administrador de la infraestructura debe ser suficiente para satisfacer los aspectos relacionados con la seguridad.

- Como mínimo, esto implica que el conductor debe ser capaz de:
 - enviar y comprender todos los mensajes especificados en el anexo C de la presente ETI;
 - comunicarse eficazmente en situaciones rutinarias, degradadas y de emergencia;
 - cumplimentar los formularios relacionados con el uso del «Libro de formularios»
- Los restantes miembros de la tripulación cuyas actividades los obliguen a comunicarse con el administrador de la infraestructura sobre cuestiones críticas para la seguridad deberán ser capaces, como mínimo, de enviar y comprender información descriptiva del tren y de su estado de explotación. El anexo E contiene orientaciones sobre los niveles de competencia adecuados.

Los conductores deben tener como mínimo un conocimiento de nivel 3. El nivel de conocimiento del personal de acompañamiento del tren debe ser, como mínimo, de nivel 2.

4.6.3 Evaluación inicial y continua del personal

4.6.3.1 Elementos fundamentales

De conformidad con la cláusula 2 del anexo III de la Directiva 2004/49/CE, las empresas ferroviarias y los administradores de las infraestructuras deben definir el proceso de evaluación de su personal. Se recomienda tener en cuenta cada uno de los siguientes aspectos:

A Selección de personal

- Evaluación de experiencia y competencia individual
- Evaluación de la competencia individual en el uso de las lenguas extranjeras que puedan ser necesarias o de la aptitud para aprenderlas

B Formación profesional inicial

- Análisis de las necesidades de formación
- Recursos formativos
- Formación de instructores

C Evaluación inicial

- Requisitos básicos (edad mínima de los conductores, etc.)
- Programa de evaluación, con demostración práctica
- Cualificación de los instructores
- Entrega de un certificado de competencia

D Retención de conocimientos

- Principios de la retención de conocimientos
 - En especial, el personal encargado de la conducción de los trenes debe someterse a una reevaluación de conocimientos como mínimo una vez al año

- Métodos a seguir
- Formalización del proceso de retención de conocimientos
- Proceso de evaluación

E Formación de refresco

- Principios de la formación continua (incluyendo idiomas)

4.6.3.2 Análisis de las necesidades de formación

4.6.3.2.1 Desarrollo del análisis de las necesidades de formación

Las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras deben realizar un análisis de las necesidades de formación para el personal pertinente.

Este análisis debe establecer tanto el alcance como la complejidad de la formación y tener en cuenta los riesgos asociados con la explotación de trenes en la TEN, especialmente en relación con las capacidades y limitaciones humanas (los factores humanos), que pueden derivarse de:

- diferencias en las prácticas de explotación entre los administradores de las infraestructuras y los riesgos asociados con el cambio de uno a otro;
- diferencias entre tareas, procedimientos de explotación y protocolos de comunicación;
- posibles diferencias en el idioma «de explotación» utilizado por el personal del administrador de la infraestructura;
- instrucciones de explotación locales, que pueden incluir procedimientos especiales o equipos concretos a utilizar en determinados casos: por ejemplo, un determinado túnel.

Los anexos mencionados en la subsección 4.6.1 orientan sobre los elementos que deben tenerse en cuenta. Según proceda, deben facilitarse elementos de la formación del personal que los tengan en cuenta.

Es posible que, debido al tipo de explotación prevista por una empresa ferroviaria o a la naturaleza de la red gestionada por un administrador de infraestructuras, algunos de los elementos de estos anexos no sean los adecuados. El análisis de las necesidades de formación documentará aquellas que no se consideren adecuadas y las razones que lo justifiquen.

4.6.3.2.2 Actualización del análisis de las necesidades de formación

Las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras deben definir un proceso de revisión y actualización de sus necesidades de formación, teniendo en cuenta cuestiones tales como las auditorías previas, la realimentación del sistema y los cambios constatados en las normas y procedimientos, infraestructuras y tecnologías.

4.6.3.2.3 Elementos específicos para la tripulación y el personal auxiliar

4.6.3.2.3.1 Conocimiento del itinerario

La empresa ferroviaria definirá el proceso por el cual el personal de la tripulación del tren ha de adquirir y mantener los conocimientos necesarios acerca del itinerario recorrido, al nivel que se considere adecuado en función del grado de responsabilidad. Este proceso debe:

- basarse en la información del itinerario facilitada por el administrador de la infraestructura y
- ser conforme con el proceso descrito en la subsección 4.2.1 de la presente ETI.

Los conductores deben aprender estos itinerarios a través de elementos teóricos y prácticos.

4.6.3.2.3.2 Conocimiento del material rodante

La empresa ferroviaria definirá el proceso de adquisición y retención de los conocimientos de los equipos de tracción y del material rodante por sus tripulaciones.

4.6.3.2.3.3 Personal auxiliar

La empresa ferroviaria se asegurará de que el personal auxiliar (por ejemplo, limpieza y restauración) que no forma parte de la «tripulación» reciba formación complementaria de su formación básica, para responder a las instrucciones de los miembros plenamente formados de la «tripulación».

4.7 **Condiciones de salud y seguridad**

4.7.1 introducción

El personal especificado en la subsección 4.2.1 que realice tareas críticas para la seguridad, de conformidad con la subsección 2.2 de la presente ETI, debe estar en condiciones físicas adecuadas para garantizar el cumplimiento de las normas generales de explotación y seguridad.

De conformidad con la Directiva 2004/49/CE, las empresas ferroviarias y los administradores de las infraestructuras configurarán y documentarán el proceso que definan para satisfacer los requisitos médicos, psicológicos y sanitarios de su personal en su sistema de gestión de la seguridad.

Los reconocimientos médicos especificados en la subsección 4.7.4 y las decisiones que se tomen sobre la condición física del personal deberán estar a cargo de un médico de reconocida competencia profesional.

Ningún miembro del personal debe realizar tareas críticas para la seguridad si tiene su capacidad de vigilancia disminuida por el consumo de sustancias como alcohol, drogas o medicamentos psicotrópicos. Por lo tanto, las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras dispondrán de procedimientos para controlar el riesgo de que haya personal que vaya a trabajar bajo la influencia de esta clase de sustancias, o que las consuma en el trabajo.

La definición de los límites sobre el consumo de las sustancias mencionadas anteriormente se regirá por las normas nacionales del Estado miembro donde se preste el servicio ferroviario.

4.7.2 Criterios recomendados para la aprobación de los médicos y organizaciones médicas de salud laboral

Las empresas ferroviarias y los administradores de las infraestructuras deben seleccionar los médicos y organizaciones de salud laboral que participen en los reconocimientos médicos de acuerdo con las normas y prácticas nacionales del país en el que la empresa ferroviaria o el administrador de la infraestructura se hayan registrado u obtenido su licencia.

Los médicos de salud laboral que realicen los reconocimientos médicos especificados en la subsección 4.7.4 deben tener:

- Experiencia en medicina laboral.
- Conocimientos de los riesgos que conlleva el trabajo en cuestión y del entorno ferroviario.
- Conocimiento de cómo las medidas destinadas a eliminar o reducir dichos riesgos puedan verse afectados por problemas de salud.

El médico de salud laboral que cumpla con estos criterios podrá solicitar asistencia médica o sanitaria externa como apoyo para su consulta y evaluación médicas (por ejemplo, asistencia oftalmológica).

4.7.3 Criterios de aprobación de los psicólogos que participan en la evaluación psicológica y requisitos para la evaluación psicológica

4.7.3.1 Certificación de psicólogos

Se recomienda que el psicólogo tenga la titulación universitaria pertinente y esté certificado y reconocido como competente de acuerdo con las normas y prácticas nacionales del país en el que la empresa ferroviaria o el administrador de la infraestructura se hayan registrado o hayan obtenido su licencia.

4.7.3.2 Contenido e interpretación de la evaluación psicológica

El contenido y el procedimiento de interpretación de la evaluación psicológica serán determinados por una persona certificada conforme al apartado 4.7.3.1, teniendo en cuenta el trabajo y el entorno ferroviarios.

4.7.3.3 Selección de las herramientas de evaluación

La evaluación se realizará únicamente con herramientas de evaluación basadas en principios psicológicos y científicos.

4.7.4 Reconocimientos médicos y evaluaciones psicológicas

4.7.4.1 Antes de la designación

4.7.4.1.1 Contenido mínimo del reconocimiento médico

Los reconocimientos médicos comprenderán:

- Reconocimiento médico general.
- Examen de funciones sensoriales (visión, audición, percepción de colores).
- Análisis de sangre y orina para la detección de diabetes mellitus y otras afecciones indicadas por el examen clínico.
- Análisis de detección de consumo de drogas.

4.7.4.1.2 Evaluación psicológica

La evaluación psicológica tiene por objeto ayudar a la empresa ferroviaria en la selección y gestión del personal que tenga las capacidades cognitivas, psicomotrices, de conducta y personalidad necesarias para desempeñar sus funciones con seguridad.

Para determinar el contenido de la evaluación psicológica, el psicólogo tendrá en cuenta, como mínimo, los siguientes criterios, adecuados a las exigencias de cada función de seguridad:

- Cognitivos:
 - Atención y concentración
 - Memoria
 - Capacidad perceptiva
 - Razonamiento
 - Comunicación
- Psicomotriz:
 - Rapidez de reflejos
 - Coordinación de movimientos
- Conducta y personalidad
 - Autocontrol emocional
 - Fiabilidad de comportamiento
 - Autonomía
 - Escrupulosidad

Si el psicólogo omite alguno de estos criterios, deberá justificar y documentar debidamente su decisión.

4.7.4.2 Tras la designación

4.7.4.2.1 Frecuencia de los reconocimientos médicos periódicos

Se realizará al menos un reconocimiento médico sistemático:

- Cada 5 años a los empleados de hasta 40 años
- Cada 3 años a los empleados de 41 a 62 años
- Todos los años a los empleados de más de 62 años

El médico de salud laboral realizará reconocimientos médicos con más frecuencia cuando el estado de salud del empleado lo requiera.

4.7.4.2.2 Contenido mínimo del reconocimiento médico periódico

Si el trabajador supera el reconocimiento efectuado antes de comenzar a desempeñar su labor, los reconocimientos periódicos especializados deberán incluir como mínimo:

- Reconocimiento médico general.
- Examen de las funciones sensoriales (visión, audición, percepción de colores)
- Análisis de sangre y orina para la detección de diabetes mellitus y otras afecciones indicadas por el examen clínico.
- Análisis para detectar consumo de drogas cuando esté clínicamente indicado.

4.7.4.2.3 Reconocimientos médicos y evaluaciones psicológicas adicionales

Además del reconocimiento médico periódico, se realizará un reconocimiento médico específico y/o una evaluación psicológica adicional cuando existan motivos razonables para dudar de las condiciones psicológicas o físicas de un empleado o sospechas razonables de consumo de drogas o consumo indebido de alcohol. Sería especialmente necesario tras un incidente o accidente causado por error humano de la persona en cuestión.

El empleador debe solicitar un reconocimiento médico después de cualquier baja por enfermedad superior a 30 días. En determinados casos, este reconocimiento puede limitarse a una evaluación por parte del médico especialista en salud laboral, basada en la información médica disponible, que indique que no se ha visto afectada la aptitud del empleado para el trabajo.

Las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructura deben adoptar los sistemas necesarios para garantizar que se realizan los reconocimientos y evaluaciones adicionales que sean adecuados.

4.7.5 Requisitos médicos AI/EF

4.7.5.1 Requisitos generales

Los empleados no deben sufrir problemas médicos o seguir tratamientos médicos que puedan causar:

- Pérdida repentina de conciencia.
- Reducción de la atención o de la concentración.
- Incapacidad repentina.
- Pérdida de equilibrio o de coordinación.
- Limitación significativa de la movilidad.

Deben cumplirse los siguientes requisitos de visión y audición:

4.7.5.2 Requisitos de visión

- Agudeza visual a distancia con o sin corrección: 0,8 (ojo derecho + ojo izquierdo — medición por separado); mínimo de 0,3 en el ojo peor.
- Lentes correctoras máximas: hipermetropía + 5 / miopía - 8. El médico de salud laboral reconocido (según la definición de la subsección 4.7.2) puede admitir valores fuera de este rango en casos excepcionales y siempre después de pedir opinión a un oftalmólogo.
- Visión intermedia y próxima: suficiente con o sin corrección:
- Se permiten las lentillas.
- Visión de colores normal: empleo de una prueba reconocida, como la de Ishihara, complementada con otra prueba reconocida, en caso necesario.
- Campo de visión: normal (ausencia de anomalías que afecten a la tarea a realizar)
- Visión por los dos ojos: presente
- Visión binocular: presente
- Sensibilidad al contraste: buena
- Ausencia de problemas oculares progresivos
- Sólo se permitirán implantes oculares, queratotomías y queratectomías a condición de que hagan reconocimientos anuales o con la frecuencia que decida el médico de salud laboral.

4.7.5.3 Requisitos de audición

Audición suficiente, confirmada por un audiograma tonal, es decir:

- Audición suficiente para mantener una conversación telefónica y ser capaz de oír tonalidades de alerta y mensajes de radio.
- Los valores siguientes, que se indican con fines informativos, deberán tomarse como orientación:
- La pérdida auditiva no deberá ser superior a 40 dB a 500 y 1 000 Hz.
- La pérdida auditiva no deberá ser superior a 45 dB a 2 000 Hz para el oído de peor conducción aérea del sonido.

4.7.5.4 Embarazo

El embarazo se considerará una causa temporal de exclusión para las conductoras en caso de escasa tolerancia o afección patológica. El empleador se asegurará de que se apliquen las disposiciones legales que protegen a las trabajadoras embarazadas.

4.7.6 Requisitos específicos relativos a la tarea de conducción de un tren

4.7.6.1 Frecuencia de los reconocimientos médicos periódicos

Con respecto al personal encargado de la tarea de conducción del tren, la subsección 4.7.4.2.1 de la presente ETI se modifica de la manera siguiente:

«Deberá realizarse al menos un reconocimiento médico sistemático:

- Cada 3 años a los empleados de hasta 60 años
- Todos los años a los empleados de más de 60 años»

4.7.6.2 Contenido adicional del reconocimiento médico

Con respecto a la tarea de conducción del tren, el reconocimiento médico previo a la designación, así como cada uno de los reconocimientos médicos periódicos aplicables a los empleados a partir de 40 años, debe incluir además un control mediante ECG en reposo.

4.7.6.3 Requisitos adicionales para la visión

- Agudeza visual a distancia con o sin corrección (1,0) (binocular); al menos 0,5 para el ojo peor.
- No están autorizadas las lentes de contacto de color ni las lentillas fotocromáticas. Se autorizan las lentillas con filtro UV.

4.7.6.4 Requisitos adicionales de audición y conversación

- Ninguna anomalía del sistema vestibular.
- Ningún problema crónico del lenguaje (dada la necesidad de intercambiar mensajes en voz alta y clara).
- Los requisitos auditivos establecidos en la subsección 4.7.5.3 deben cumplirse sin utilizar corrección auditiva. Sin embargo, se admiten dispositivos de corrección auditiva en casos especiales sujetos a dictamen médico.

4.7.6.5 Antropometría

Las medidas antropométricas del personal deberán ser las apropiadas para la utilización segura del material rodante. No se pedirá a los maquinistas que manejen determinados tipos de material rodante, ni se les autorizará a hacerlo, si su altura, peso u otras características físicas pueden hacer insegura esta tarea.

4.7.6.6 Asesoramiento en caso de trauma

Los empleados que sufran, mientras conduzcan un tren, accidentes traumáticos que causen la muerte o heridas graves a alguna persona, recibirán la atención adecuada por parte del empleador.

4.8 Registros de infraestructuras y material rodante

De acuerdo con el apartado 1 del artículo 22a de la Directiva 96/48/CE, «Los Estados miembros velarán por que se publiquen y actualicen anualmente los registros de la infraestructura y del material rodante. Estos registros indicarán las características principales de cada subsistema o parte del subsistema de que se trate y su conformidad con las características descritas por las ETI aplicables. Para ello, cada ETI indicará con precisión qué datos deben figurar en los registros de la infraestructura y del material rodante.»

Debido a que estos registros se actualizan y se publican anualmente, no resultan adecuados para las necesidades concretas del subsistema «Explotación y gestión del tráfico». Por tanto, la presente ETI no especifica nada respecto a estos registros.

Sin embargo, existe un requisito de explotación para determinados datos relacionados con la infraestructura que deben facilitarse a la empresa ferroviaria y, a la inversa, para determinados elementos relacionados con el material rodante que deben facilitarse al administrador de la infraestructura. En ambos casos, los datos en cuestión serán completos y precisos.

4.8.1 Infraestructura

En el Anexo D se especifican los requisitos aplicables a los datos relacionados con la infraestructura ferroviaria de alta velocidad con respecto al subsistema «Explotación y gestión del tráfico» y que deben ponerse a disposición de las empresas ferroviarias. El administrador de la infraestructura es el responsable de que los datos sean correctos.

4.8.2 Material rodante

Los administradores de infraestructuras dispondrán de los siguientes datos relacionados con el material rodante, siendo el propietario del vehículo el responsable de que los datos sean correctos.

- Se especificará si el vehículo está construido con materiales que puedan ser peligrosos en caso de accidente o incendio (por ejemplo, el amianto).
- Se especificará la longitud entre topes

5. COMPONENTES DE INTEROPERABILIDAD

5.1 Definición

De acuerdo con la letra d) del artículo 2 de la Directiva 96/48/CE,

se denomina componentes de interoperabilidad a «todo componente elemental, grupo de componentes, subconjunto o conjunto completo de equipos incorporados o destinados a ser incorporados en un subsistema, del que dependa directa o indirectamente la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad. El concepto de componente engloba no sólo a los objetos materiales, sino también inmateriales, tales como los programas informáticos.»

Un componente de interoperabilidad es:

- un producto que puede ponerse en el mercado antes de su integración y uso en el subsistema, en este sentido debe ser posible verificar su conformidad con independencia del subsistema al que vaya a incorporarse,
- o un objeto intangible, tal como un componente de software o un proceso, organización, procedimiento, etc., que tenga una función en el subsistema y cuya conformidad deba verificarse para garantizar el cumplimiento de los requisitos esenciales.

5.2 Lista de componentes

Los componentes de interoperabilidad se regulan por las disposiciones pertinentes de la Directiva 96/48/CE. En lo que respecta al subsistema de explotación y gestión del tráfico, actualmente no hay ningún componente de interoperabilidad.

5.3 Prestaciones y especificaciones de los componentes

No procede.

6. EVALUACIÓN DE LA CONFORMIDAD Y/O IDONEIDAD DE LOS COMPONENTES Y VERIFICACIÓN DEL SUBSISTEMA

6.1 Componentes de interoperabilidad

Dado que la presente ETI no ha especificado todavía ningún componente de interoperabilidad, no se tratan aquí las disposiciones de evaluación.

Sin embargo, si más adelante se definiesen componentes de interoperabilidad, que tendrían que ser evaluados por un organismo notificado, entonces los procedimientos de evaluación correspondientes se podrían añadir a una versión revisada.

6.2 Subsistema «Explotación y gestión del tráfico»

6.2.1 Principios

El subsistema de explotación y gestión del tráfico es un subsistema estructural, de acuerdo con el anexo II de la Directiva 96/48/CE.

Sin embargo, sus elementos individuales están estrechamente relacionados con los procedimientos y procesos de explotación que deben aplicar los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias para la concesión de un certificado o autorización de seguridad en los términos de la Directiva 2004/49/CE. Las empresas ferroviarias y los administradores de las infraestructuras demostrarán el cumplimiento de los requisitos de la presente ETI. Esta demostración podrán hacerla como parte del sistema de gestión de la seguridad descrito en la Directiva 2004/49/CE. Hay que señalar que, por el momento, ninguno de los elementos que contiene la presente ETI requiere una evaluación independiente por un organismo notificado.

La autoridad competente realizará la evaluación de los procedimientos y procesos nuevos o modificados, previa a su aplicación, antes de otorgar un certificado o autorización de seguridad nuevos o revisados. Esta evaluación formará parte del proceso de concesión de la autorización o certificado de seguridad. Cuando el ámbito de aplicación del sistema de gestión de la seguridad afecte a otro Estado miembro, deberá garantizarse la coordinación con dicho Estado miembro con respecto a la evaluación.

Si se completa de forma satisfactoria el proceso de evaluación antes descrito, la autoridad competente autorizará al administrador de la infraestructura o empresa ferroviaria a poner en práctica los elementos pertinentes de su sistema de gestión y explotación del tráfico, conjuntamente con la concesión de la autorización o certificado de seguridad que exigen los artículos 10 y 11 de la Directiva 2004/49/CE.

Siempre que un administrador de infraestructuras o empresa ferroviaria introduzca procesos de explotación nuevos, modernizados o renovados (o cambios sustanciales en los ya existentes) que estén sujetos a los requisitos de la presente ETI, redactará un escrito de compromiso indicando que dichos procesos cumplen con la ETI «Explotación y gestión del tráfico» (o parte de ella en el periodo de transición, véase el capítulo 7).

El proceso de evaluación de los procedimientos y procesos de explotación nuevos o modificados descrito en el presente capítulo es equivalente a la autorización de puesta en servicio expedida por los Estados miembros con arreglo al artículo 14, apartado 1, de la Directiva 96/48/CE.

6.2.2 Documentación de procedimientos y normas

Con respecto a la evaluación de la documentación descrita en la subsección 4.2.1 de la presente ETI, es responsabilidad de la autoridad competente asegurarse de que el proceso para preparar el contenido de la documentación aportada por el administrador de la infraestructura y por la empresa ferroviaria es completo y exacto.

6.2.3 Procedimiento de evaluación

6.2.3.1 Decisión por la autoridad competente

Conjuntamente con el anexo G, los administradores de infraestructuras y las empresas ferroviarias presentarán una descripción de sus propuestas de procesos de explotación nuevos o modificados.

Los elementos indicados como pertenecientes a la Parte A del certificado o autorización de seguridad que define la Directiva 2004/49/CE se presentarán a la autoridad competente del Estado miembro en el que esté radicada la empresa.

Los elementos indicados como pertenecientes a la Parte B del certificado o autorización de seguridad que define la Directiva 2004/49/CE se presentarán a la autoridad competente de cada uno de los Estados miembros afectados.

Esta operación se realizará con un grado de detalle suficiente para que las autoridades competentes puedan decidir si hace falta una evaluación formal.

6.2.3.2 Supuesto en el que se requiere una evaluación

Si las autoridades competentes deciden que hace falta esta clase de evaluación, ésta se realizará como parte de la evaluación previa a la concesión o renovación del certificado o autorización de seguridad, de conformidad con la Directiva 2004/49/CE.

Los procedimientos de evaluación deberán atenerse al método de seguridad común que se establezca para la evaluación y certificación o autorización de los sistemas de gestión de la seguridad, como exigen los artículos 10 y 11 de la Directiva 2004/49/CE.

El anexo F contiene algunas orientaciones de carácter informativo y no obligatorio sobre la forma en que podría realizarse esta evaluación.

6.2.4 Rendimiento del sistema

El apartado 2 del artículo 14 de la Directiva 96/48/CE exige que los Estados miembros comprueben a intervalos periódicos que la explotación y el mantenimiento de los subsistemas de interoperabilidad se realiza de conformidad con los requisitos esenciales. Con respecto al subsistema «Explotación y gestión del tráfico», estas comprobaciones se realizarán de conformidad con la Directiva 2004/49/CE.

7. **IMPLANTACIÓN**

7.1 **Principios**

La implantación de la presente ETI y el cumplimiento de los apartados pertinentes de la misma deberán determinarse de acuerdo con un plan de implantación que será formulado por cada Estado miembro para las líneas de alta velocidad de las que sea responsable.

Este plan deberá tener en cuenta:

- los problemas específicos del factor humano relacionados con la explotación de cualquier línea ferroviaria;
- los distintos elementos de explotación y seguridad de cada línea afectada; y
- si la implantación de los elementos en cuestión ha de ser:
 - sólo para determinadas líneas de alta velocidad,
 - aplicable a todas las líneas de alta velocidad,
 - aplicable a todos los trenes descritos en el capítulo 1.1 de la presente ETI que circulen por líneas de alta velocidad;
- y la relación con la implantación del resto de subsistemas (CMS, MRT, INF, ENE, ...).

En este momento, el plan deberá tener en cuenta y documentar cualquier excepción específica que pueda ser aplicable.

El plan de implantación tendrá en cuenta los distintos niveles de potencial de implantación desde el momento en que:

- una empresa ferroviaria o un administrador de infraestructuras comience sus operaciones, o
- se introduzca una renovación o acondicionamiento de los sistemas de explotación existentes de una empresa ferroviaria o de un administrador de infraestructuras, o
- se pongan en servicio infraestructuras nuevas o actualizadas, subsistemas de energía, material rodante o subsistemas de mando-control y señalización, que requieran un conjunto correspondiente de procedimientos de explotación.

Cuando las actualizaciones de los sistemas de explotación existentes afecten tanto a los administradores de infraestructuras como a las empresas ferroviarias, el Estado miembro será el responsable de asegurarse de que estos proyectos sean evaluados y puestos en servicio al mismo tiempo.

Normalmente se entiende que la plena implantación de todos los elementos de la presente ETI no puede ser completa hasta que se armonicen los equipos físicos (infraestructuras, control y mando, etc.) objeto de la explotación. Por lo tanto, las directrices que contiene el presente capítulo se considerarán únicamente una fase provisional para facilitar la migración al sistema al que se quiere llegar.

De conformidad con los artículos 10 y 11 de la Directiva 2004/49/CE, se exige que la certificación o autorización sea renovada cada 5 años. Una vez entre en vigor la presente ETI revisada y como parte del proceso de revisión previo a la renovación de la certificación o autorización, las empresas ferroviarias (EF) y los administradores de infraestructura (AI) deberán poder demostrar que han tenido en cuenta los contenidos de la presente ETI y aportar justificación de todos los aspectos de ésta a los que no se hayan ajustado todavía.

Aunque evidentemente lo que se trata de conseguir es el pleno cumplimiento de sistema descrito en la presente ETI, la migración puede realizarse por etapas, mediante acuerdos nacionales o internacionales, bilaterales o multilaterales. Estos acuerdos, que pueden ser entre AI-AI, AI-EF y EF-EF, siempre deberán contar con la aportación de las autoridades de seguridad afectadas.

Cuando los acuerdos existentes incluyan requisitos relacionados con la explotación y gestión del tráfico, los Estados miembros enviarán a la Comisión, en el plazo de 6 meses desde la entrada en vigor de la presente ETI, notificación de los siguientes acuerdos:

- (a) acuerdos nacionales, bilaterales o multilaterales entre los Estados miembros y las empresas ferroviarias o los administradores de infraestructuras, suscritos con carácter permanente o temporal y requeridos por las características específicas o locales del servicio ferroviario correspondiente;
- (b) acuerdos bilaterales o multilaterales entre las empresas ferroviarias, los administradores de infraestructuras o los Estados miembros que aporten niveles significativos de interoperabilidad regional o local;
- (c) acuerdos internacionales entre uno o más Estados miembros y, al menos, un tercer país o bien entre empresas ferroviarias o administradores de infraestructuras de Estados miembros y, al menos, una empresa ferroviaria o administrador de infraestructura de un tercer país que aporten niveles significativos de interoperabilidad regional o local.

Se evaluará la compatibilidad de estos acuerdos con la legislación comunitaria, incluido su carácter no discriminatorio y, en particular, con la presente ETI, y la Comisión tomará las medidas necesarias, tal como la revisión de esta ETI, para incluir posibles casos específicos o medidas de transición.

No será necesario notificar los Acuerdos RIC ni los instrumentos COTIF porque son conocidos.

Será posible renovar dichos acuerdos, pero sólo a fin de mantener el funcionamiento, y únicamente cuando no existan otras alternativas adecuadas. Todo acuerdo futuro o modificación de un acuerdo existente deberá tener en cuenta la legislación de la UE y, en particular, la presente ETI. Los Estados miembros notificarán a la Comisión la existencia de nuevos acuerdos o modificaciones. Para ello, se aplicará el mismo procedimiento antes descrito.

7.2 Directrices de implantación

La tabla mostrada en el anexo N, que tiene carácter informativo y no obligatorio, se ha preparado como una guía para indicar al Estado miembro el factor desencadenante para la implantación de cada uno de los elementos del capítulo 4.

Hay tres vías de implantación distintas:

- Confirmación de que los sistemas y procesos existentes cumplen los requisitos de la presente ETI.
- La adaptación de los sistemas y procesos existentes para que cumplan los requisitos de la presente ETI.
- Nuevos sistemas y procesos derivados de la implantación de otros subsistemas.
 - Líneas de alta velocidad nuevas o actualizadas (INF/ENE)
 - Instalaciones de señalización ETCS nuevas o actualizadas, instalaciones de radio GSM-R, detectores de cajas de grasas calientes, etc. (CMS)
 - Material rodante nuevo (MRT)

7.3 Casos específicos

7.3.1 introducción

Se autorizan las siguientes disposiciones particulares en los casos específicos indicados a continuación.

Estos casos específicos pertenecen a dos categorías:

- Las disposiciones se aplican de forma permanente (caso «P») o temporal (caso «T»).
- En los casos temporales, se recomienda que los Estados miembros afectados se ajusten a lo dispuesto para el subsistema correspondiente o bien para el año 2010 (casos «T1»), objetivo establecido en la Decisión nº 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 1996, sobre directrices comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, o bien para el año 2020 (casos «T2»).

7.3.2 Lista de casos específicos

Caso específico temporal (T2), Irlanda

Para la implantación del anexo P de la presente ETI en la República de Irlanda, se podrá eximir de llevar el número estándar de 12 dígitos a los vehículos que se utilicen exclusivamente en el tráfico nacional. Esta excepción también se podrá aplicar al tráfico transfronterizo que circule entre Irlanda del Norte y la República de Irlanda.

Caso específico temporal (T2), Reino Unido

Para la implantación del anexo P de la presente ETI en el Reino Unido, se podrá eximir de llevar el número estándar de 12 dígitos a los vagones de pasajeros y locomotoras que se utilicen exclusivamente en el tráfico doméstico. Esta excepción también se podrá aplicar al tráfico transfronterizo que circule entre Irlanda del Norte y la República de Irlanda.

ANEXOS A

Normas de explotación de los sistemas ERTMS/ETCS y ERTMS/GSM-R

En este anexo se recogen las normas para los sistemas ERTMS/ETCS y ERTMS/GSM-R tal como figuran en la versión 1 (documento publicado en el sitio web de la Agencia Ferroviaria Europea www.era.europa.eu).

ANEXO B

Otras normas que permiten una explotación coherente de los nuevos subsistemas estructurales

(Véase también el apartado 4.4)

Este anexo evolucionará durante un tiempo y estará sujeto a revisiones y actualizaciones periódicas.

Normalmente, el contenido de este anexo serán normas y procedimientos que deberán aplicarse de forma idéntica en toda la TEN y en la red convencional en particular y que actualmente no están recogidos en el capítulo 4 de la presente ETI. También es probable que algunos elementos del capítulo 4 y de los anexos asociados se integren en el presente anexo.

A. REQUISITOS GENERALES**A1. Personal del tren**

Reservado

B. SEGURIDAD FÍSICA Y MATERIAL DEL PERSONAL

Reservado

C. INTERFAZ DE EXPLOTACIÓN CON LOS EQUIPOS DE MANDO-CONTROL Y SEÑALIZACIÓN**C1. Enarenado**

La aplicación de arena es una forma eficaz de mejorar la adherencia de las ruedas al raíl, para facilitar el frenado y el arranque, especialmente en condiciones de mal tiempo.

Sin embargo, la acumulación de arena en la cabeza del raíl puede causar varios problemas, sobre todo relacionados con la activación de los circuitos de vía y el correcto funcionamiento de agujas y cruces.

El conductor siempre debe poder aplicar arena, pero esta actividad deberá evitarse siempre que sea posible:

- en la zona de agujas y cruces,
- durante el frenado a menos de 20 km/h;

no obstante, estas restricciones no se aplican si existe riesgo de paso de una señal en situación de peligro (Signal Passed at Danger, SPAD) u otro incidente grave, y la aplicación de arena pueda mejorar la adherencia.

- con el tren parado, la excepción en este caso es cuando se inicia la marcha y cuando es necesario comprobar el equipo de enarenado en el automotor. (Normalmente las pruebas han de realizarse en áreas específicamente designadas a tal efecto en el Registro de Infraestructuras.)

C2. Activación de los detectores de cajas de grasa calientes

Reservado

D. MOVIMIENTOS DE TRENES**D1. Condiciones normales****D2. Condiciones degradadas**

Reservado

E. ANOMALÍAS, INCIDENTES Y ACCIDENTES

Reservado

ANEXO C

Metodología de comunicaciones relacionadas con la seguridad

Introducción

La finalidad del presente documento es establecer las normas para las comunicaciones relacionadas con la seguridad, tanto tren-tierra como tierra-tren, aplicables a la información transmitida o intercambiada en situaciones críticas para la seguridad en la red interoperable y, en particular:

- definir la naturaleza y estructura de los mensajes relacionados con la seguridad;
- definir la metodología para la transmisión por voz de dichos mensajes.

El presente anexo ha de servir de base:

- para que el administrador de la infraestructura elabore los mensajes y libros de formularios; estos elementos se pondrán a disposición de la empresa ferroviaria al mismo tiempo que las normas y reglamentaciones;
- para que el administrador de la infraestructura y la empresa ferroviaria elaboren los documentos destinados a su personal (libros de formularios), las instrucciones para los jefes de circulación y el apéndice 1 «Manual de procedimientos de comunicación» del libro de normas del conductor.

El grado en que se utilizarán los formularios y la estructura de estos pueden variar. Para algunos riesgos será apropiado utilizar formularios, mientras que para otros no lo será.

En el contexto de un riesgo determinado, el administrador de la infraestructura, actuando de conformidad con el apartado 3 del artículo 9 de la Directiva 2004/49/CE, decidirá si es oportuno utilizar un formulario. Sólo deberá utilizarse un formulario si sus ventajas desde el punto de vista de la seguridad y el rendimiento exceden a las desventajas.

Los administradores de las infraestructuras deben estructurar formalmente su protocolo de comunicaciones, ajustándose a las 3 siguientes categorías:

- mensajes verbales urgentes (de emergencia);
- órdenes escritas;
- mensajes adicionales sobre el funcionamiento.

Para facilitar un sistema disciplinado de transmisión de estos mensajes, se ha elaborado una metodología de comunicaciones.

1. Metodología de comunicaciones1.1. *Elementos y principios de la metodología*

1.1.1. Terminología estándar que se utiliza en los procedimientos

1.1.1.1. Procedimiento de transmisión de voz

Término que transfiere la oportunidad de hablar al interlocutor:

cambio

1.1.1.2. Procedimiento de recepción de mensajes

- a la recepción de un mensaje directo

Término para confirmar que se ha recibido el mensaje enviado:

recibido

Término utilizado para solicitar que se repita el mensaje si hay un fallo de recepción o no se entiende bien.

repita (+ hable lentamente)

- a la recepción de un mensaje que se ha repetido

Término utilizado para confirmar que el mensaje repetido se ajusta exactamente al mensaje enviado:

correcto

o no:

error (+ repito)

1.1.1.3. Procedimiento de interrupción de las comunicaciones

- si el mensaje ha terminado:

corto

- si la interrupción es temporal y no se corta la conexión

Término utilizado para mantener a la otra parte en espera:

espere

- si la interrupción es temporal pero se corta la conexión

Término utilizado para indicar a la otra parte que se va a cortar la comunicación pero que se reanudará más adelante:

Volveré a llamar

1.1.1.4. Anular una orden escrita

Término utilizado para anular el procedimiento de la orden escrita en curso:

cancelado procedimiento

Si el mensaje ha de reanudarse posteriormente, se repetirá el procedimiento desde el principio.

1.1.2. Principios que se han de aplicar si hay un error o no se entiende bien el mensaje

Para que puedan corregirse posibles errores durante la comunicación, se aplicarán las normas siguientes:

1.1.2.1. Errores

— **error durante la transmisión**

Si es el propio emisor quien descubre un error en la transmisión, deberá solicitar una cancelación enviando el mensaje de procedimiento siguiente:

error (+ prepare nuevo formulario ...)

o bien:

error + repito

y entonces volver a enviar el mensaje inicial.

— **error durante la repetición**

Si el emisor descubre un error mientras recibe la repetición del mensaje, deberá enviar los siguientes mensajes de procedimiento:

error + repito

y volver a enviar el mensaje inicial.

1.1.2.2. Si no se entiende bien

Si una de las partes no entiende bien un mensaje, deberá pedir a la otra parte que lo repita, utilizando para ello el texto siguiente:

repita (+ hable lentamente)

1.1.3. Código de deletreo de palabras, números, horas, distancias, velocidades y fechas

Para que se expresen y se entiendan bien los mensajes en distintas situaciones, cada término debe pronunciarse lenta y correctamente, deletreando las palabras o nombres y las cifras que puedan inducir a confusión. Un ejemplo serían los códigos de identificación de señales o agujas.

Se aplicarán las siguientes normas de deletreo:

1.1.3.1. Deletreo de palabras y grupos de letras

Se utilizará el alfabeto fonético internacional.

A	Alpha	G	Golf	L	Lima	Q	Quebec	V	Victor
B	Bravo	H	Hotel	M	Mike	R	Romeo	W	Whisky
C	Charlie	I	India	N	November	S	Sierra	X	X-ray
D	Delta	J	Juliet	O	Oscar	T	Tango	Y	Yankee
E	Echo	K	Kilo	P	Papa	U	Uniform	Z	Zulu
F	Foxtrot								

Ejemplo:

Puntos A B = puntos alfa-bravo.

Número de señal KX 835 = señal Kilo Equis ocho tres cinco.

El administrador de la infraestructura podrá añadir letras adicionales, junto con una pronunciación fonética de cada letra añadida, si lo requiere el alfabeto del idioma de explotación del administrador de la infraestructura.

En cuestiones de pronunciación, la empresa ferroviaria podrá dar las indicaciones adicionales que considere necesarias.

1.1.3.2. Expresión de números

Los números se expresarán cifra por cifra.

0	<i>Cero</i>	3	<i>Tres</i>	6	<i>Seis</i>	9	<i>Nueve</i>
1	<i>Uno</i>	4	<i>Cuatro</i>	7	<i>Siete</i>		
2	<i>Dos</i>	5	<i>Cinco</i>	8	<i>Ocho</i>		

Ejemplo: tren 2183 = tren dos-uno-ocho-tres.

Los decimales se expresarán con la palabra «coma».

Ejemplo: 12,50 = uno-dos-coma-cinco-cero

1.1.3.3. Expresión de la hora

La hora se indicará en función de la hora local, en lenguaje normal.

Ejemplo: 10:52 horas = diez cincuenta y dos.

Aunque sea éste el principio, también sería aceptable, cuando sea necesario, comunicar la hora dígito a dígito (uno cero cinco dos horas).

1.1.3.4. Expresión de distancias y velocidades

Las distancias se expresarán en kilómetros y las velocidades en kilómetros por hora.

Podrán utilizarse millas si se utiliza esa unidad en la infraestructura por la que se circule.

1.1.3.5. Expresión de fechas

Las fechas se expresarán de la manera usual.

Ejemplo: 10 de diciembre

1.2. Estructura de las comunicaciones

La transmisión de los mensajes de voz relacionados con la seguridad constará en principio de las dos fases siguientes:

- identificación y solicitud de instrucciones;
- transmisión del mensaje propiamente dicho y final de la transmisión.

La primera fase podrá recortarse u omitirse por completo en el caso de los mensajes de seguridad de máxima prioridad.

1.2.1. Normas de identificación y solicitud de instrucciones

Para que las partes puedan identificarse mutuamente, definir la situación de servicio y transmitir instrucciones de procedimiento, se aplicarán las normas siguientes:

1.2.1.1. Identificación

Es muy importante que antes de cada comunicación, salvo en los mensajes de seguridad de máxima prioridad y urgencia, las personas que vayan a comunicarse se identifiquen. No sólo es cuestión de educación, sino algo más importante, transmite la confianza de que el jefe de circulación está en comunicación con el conductor del tren correcto y que el conductor sabe que está hablando con el centro correcto de señalización o control. Esto es algo crucial cuando la comunicación tenga lugar en zonas donde se solapan las fronteras de las comunicaciones.

Este principio se aplicará incluso tras una interrupción de una transmisión.

Los mensajes siguientes serán utilizados con este fin por las distintas partes.

— por el jefe de circulación de trenes:

tren	Señales
(número)	
Éste es	Señales
(Denominación)	

— por el conductor:

.....	Señales
(Denominación)	
Este es el tren	
(número)	

Hay que señalar que la identificación podrá ir seguida de un mensaje informativo adicional para facilitar al jefe de circulación suficientes detalles de la situación a fin de determinar con precisión el procedimiento que el conductor pueda tener que seguir a continuación.

1.2.1.2. Solicitud de instrucciones

Toda aplicación de un procedimiento respaldada por una orden escrita deberá ir precedida de una solicitud de instrucciones.

En estas solicitudes se utilizarán los términos siguientes:

preparar procedimiento

1.2.2. Normas de transmisión de órdenes escritas y mensajes verbales

1.2.2.1. Mensajes de seguridad de máxima prioridad

Debido a su naturaleza imperativa y urgente, estos mensajes:

- podrán ser enviados o recibidos en marcha;
- podrán omitir la parte de identificación;
- deberán ser repetidos;
- irán seguidos, lo antes posible, de información complementaria.

1.2.2.2. Ordenes escritas

A fin de que los mensajes de procedimiento consignados en el libro de formularios se envíen o se reciban de forma fiable (en una parada), se aplicarán las siguientes normas:

1.2.2.2.1. Envío de mensajes

El formulario podrá cumplimentarse previamente a la transmisión del mensaje, de modo que pueda enviarse todo el texto del mismo en una sola transmisión.

1.2.2.2.2. Recepción de mensajes

El receptor del mensaje deberá cumplimentar el formulario contenido en el libro de formularios con arreglo a la información facilitada por el emisor.

1.2.2.2.3. Repetición

Todos los mensajes consignados en el libro de formularios deberán repetirse.

1.2.2.2.4. Acuse de recibo de una repetición correcta

Todo mensaje de repetición irá seguido de un acuse de recibo de conformidad o no conformidad enviado por el emisor del mensaje.

correcto

o

error + repito

seguido de la repetición del mensaje inicial.

1.2.2.2.5. Acuse de recibo

Se acusará recibo de todo mensaje recibido en sentido positivo o negativo, de la forma siguiente:

recibido

o

negativo, repita (+ hable lentamente)

1.2.2.2.6. Trazabilidad y verificación

Todos los mensajes enviados desde tierra irán acompañados de una identificación o un número de autorización exclusivo:

- si el mensaje se refiere a una acción para la que el conductor precisa de una autorización específica (por ejemplo, pasar una señal en situación de peligro, etc.):

autorización
(número)

- en todos los demás casos (por ejemplo, proceda con precaución, etc.):

mensaje
(número)

1.2.2.2.7. Contestación

Todo mensaje que incluya una solicitud de «contestación» irá seguido del texto de la misma.

1.2.2.3. Mensajes adicionales

Mensajes adicionales

- irán precedidos por el procedimiento de identificación;
- serán cortos y concisos (limitados en lo posible a la información que haya de comunicarse y a su ámbito de aplicación);
- serán repetidos e irán seguidos de un acuse de recibo que indicará si la repetición es correcta o no;
- podrán ir seguidos de una solicitud de instrucciones o de una solicitud de información adicional.

1.2.2.4. Mensajes informativos de contenido variable no predeterminado

Los mensajes informativos de contenido variable:

- irán precedidos por el procedimiento de identificación;
- serán preparados antes de su envío;
- serán repetidos e irán seguidos de un acuse de recibo que indicará si la repetición es correcta o no.

2. Mensajes de procedimiento

2.1. Naturaleza de los mensajes

Los mensajes de procedimiento se utilizan para enviar instrucciones de explotación asociadas a las situaciones correspondientes representadas en el libro de normas del conductor.

Constan del propio texto del mensaje, correspondiente a la situación, y un número identificativo del mensaje.

Si el mensaje requiere contestación del receptor, también se incluye el texto de la contestación.

Estos mensajes utilizan textos predeterminados dictados por los administradores de las infraestructuras en su «idioma de explotación» y se presentan en forma de formularios preimpresos en papel o en soporte informático.

2.2. Formularios

Los formularios son el soporte formal para comunicar los mensajes de procedimiento. Por lo general, estos mensajes son los asociados a las condiciones de trabajo degradadas. Algunos ejemplos típicos serían la autorización para que un conductor pase una señal o una «autorización de final de movimiento», el requisito de circular a velocidad reducida en una zona concreta, o para examinar la línea. Pueden darse otras circunstancias que requieran el uso de tales mensajes.

Tienen por objeto:

- servir como documento de trabajo común en tiempo real para los jefes de circulación y para los conductores;
- servir al conductor (sobre todo si trabaja en un entorno desconocido o extraño) como recordatorio del procedimiento que habrá de seguir;
- posibilitar la trazabilidad de las comunicaciones.

A fin de identificar los formularios, debe elaborarse un código alfabético o numérico exclusivo relativo al procedimiento, que podría basarse en la posible frecuencia de uso del formulario. Si, de todos los formularios que se van a preparar, el que probablemente se vaya a usar con más frecuencia es el de paso por una señal o EOA en peligro, sería éste el que recibiría el número 001, y así sucesivamente.

2.3. *Libro de formularios*

Una vez identificados todos los formularios a utilizar, deberán recopilarse todos en un documento o soporte informático denominado «Libro de formularios».

Se trata de un documento conjunto que será utilizado por el conductor y por el jefe de circulación de trenes cuando se comuniquen entre sí. Por lo tanto, es importante que el libro utilizado por el conductor y el libro utilizado por el jefe de circulación estén estructurados y numerados del mismo modo.

El administrador de la infraestructura es el responsable de elaborar el libro de formularios y los formularios propiamente dichos en su «idioma de explotación».

La empresa ferroviaria puede agregar traducciones de los formularios y de la información conexas contenida en el libro de formularios, si cree que eso ayudará a sus conductores tanto durante la formación como en situaciones de tiempo real.

El idioma que se utilizará para transmitir los mensajes será siempre el «idioma de explotación» del administrador de la infraestructura.

El libro de formularios constará de dos partes.

— La primera parte consta de los siguientes elementos:

- un recordatorio relativo al empleo del libro de formularios;
- un índice de los formularios de procedimientos originados en tierra;
- un índice de los formularios de procedimientos originados por el conductor, en su caso;
- la lista de situaciones con referencias cruzadas a los formularios de procedimientos que hayan de utilizarse;
- un glosario en el que se definan las situaciones en las que se aplicará cada formulario de procedimientos;
- el código para deletrear mensajes (alfabeto fonético, etc.).

La segunda parte contiene los formularios de procedimientos propiamente dichos.

En el libro de formularios deberán incluirse varios ejemplos de cada formulario y se recomienda utilizar marca-páginas para separar las secciones.

La empresa ferroviaria podrá incluir en el libro de formularios del conductor textos explicativos correspondientes a cada formulario y a las situaciones contempladas.

3. **Mensajes adicionales**

Los mensajes adicionales son mensajes informativos utilizados:

- por el conductor, para informar al jefe de circulación, o bien
- por el jefe de circulación, para informar al conductor,

de situaciones de naturaleza extraña para las que no se considera necesario un formulario predeterminado o relacionadas con la circulación del tren o con las condiciones técnicas del tren o de la infraestructura.

Para facilitar la descripción de las situaciones y la elaboración de los mensajes informativos, podría resultar beneficioso disponer de un modelo para los mensajes, un glosario de terminología ferroviaria, un diagrama descriptivo del material rodante empleado y una declaración descriptiva de los equipos de la infraestructura (vías, alimentación de tracción, etc.).

3.1. Modelo para estructurar los mensajes

Estos mensajes pueden estructurarse de la forma siguiente:

Fase del flujo de comunicación	Elemento de mensaje
Motivo de la transmisión de información	<input type="checkbox"/> con fines informativos <input type="checkbox"/> para provocar una acción
Observación	<input type="checkbox"/> Hay <input type="checkbox"/> He visto <input type="checkbox"/> He tenido <input type="checkbox"/> He chocado
Lugar — a lo largo de la línea	<input type="checkbox"/> En (denominación de la estación) <input type="checkbox"/> (punto característico) <input type="checkbox"/> Šen el punto kilométrico (número)
— con respecto a mi tren	<input type="checkbox"/> Vehículo automotor (número) <input type="checkbox"/> coche remolque ... (número)
Naturaleza — objeto — persona	..... (véase el glosario)
Estado — estático	<input type="checkbox"/> en movimiento <input type="checkbox"/> de pie en <input type="checkbox"/> tendido en
— caído en	<input type="checkbox"/> caminando <input type="checkbox"/> corriendo <input type="checkbox"/> hacia
Localización con respecto a las vías	

Estos mensajes pueden ir seguidos de una solicitud de instrucciones.

Los elementos de los mensajes se indican en el idioma escogido por la empresa ferroviaria y en las lenguas de explotación de los administradores de las infraestructuras correspondientes.

3.2. *Glosario de terminología ferroviaria*

La empresa ferroviaria elaborará un glosario de terminología ferroviaria para cada red en la que operen sus trenes. Consignará los términos de uso normal en el idioma de su elección y en las lenguas de «explotación» de los administradores de las infraestructuras por las que se circule.

El glosario constará de dos partes:

- un listado de términos ordenados por materias;
- un listado de términos por orden alfabético.

3.3. *Diagrama descriptivo del material rodante*

Si la empresa ferroviaria cree que va a ser beneficioso para su explotación, se elaborará un diagrama descriptivo del material rodante utilizado. En él se consignarán los nombres de los diversos componentes que pueden ser objeto de las comunicaciones con los distintos administradores de infraestructuras afectados. Deberá incluir los nombres comunes de los términos de uso normal en el idioma elegido por la empresa ferroviaria y en el idioma de explotación de los administradores de las infraestructuras por las que se circule.

3.4. *Declaración descriptiva de las características de los equipos de las infraestructuras (vías, alimentación de tracción, etc.)*

Si la empresa ferroviaria cree que sería beneficioso para su explotación, elaborará una declaración descriptiva de las características de los equipos de las infraestructuras (vías, alimentación de tracción, etc.) en el itinerario recorrido. En ella se consignarán los nombres de los diversos componentes que pueden ser objeto de las comunicaciones con los distintos administradores de infraestructuras afectados. Deberá incluir los nombres comunes de los términos de uso normal en el idioma elegido por la empresa ferroviaria y en el idioma de explotación de los administradores de las infraestructuras por las que se circule.

4. **Tipo y estructura de los mensajes verbales**

4.1. *Mensajes de emergencia*

Los mensajes de emergencia tienen por objeto proporcionar instrucciones de explotación urgentes, relacionadas directamente con la seguridad del ferrocarril.

Para evitar posibles malentendidos, el mensaje debe repetirse siempre una vez.

Se indican a continuación los principales mensajes que pueden enviarse, clasificados por orden de necesidad.

Además, el administrador de la infraestructura podrá definir otros mensajes de emergencia según las necesidades de su explotación.

Los mensajes de emergencia pueden ir seguidos por una orden escrita (véase la subsección 2).

El tipo de texto que conforma los mensajes de emergencia debe incluirse en el Apéndice 1 «Manual de procedimientos de comunicaciones» del libro de normas del conductor y en la documentación entregada a los jefes de circulación.

4.2. *Mensajes enviados por el control de tierra o por el conductor*

- Necesidad de parar todos los trenes:

La necesidad de detener todos los trenes debe transmitirse por medio de una señal acústica; si no está disponible, deberá utilizarse la siguiente expresión:

Emergencia, parar todos los trenes

Si es necesario, se incluirá en el mensaje información sobre la ubicación o zona.

Además, este mensaje ha de complementarse rápidamente, si es posible, con el motivo, la localización de la emergencia y la identificación del tren.

<p>Obstrucción O incendio O</p> <p style="text-align: center;"><i>(otros motivos)</i></p> <p>en la línea a la altura de (km)</p> <p style="text-align: center;"><i>(denominación)</i></p> <p>Conductor del tren</p> <p style="text-align: center;"><i>(número)</i></p>

— Necesidad de parar un tren determinado:

<p>Tren (en línea/vía)</p> <p style="text-align: center;"><i>(número) (nombre/número)</i></p> <p>Parada de emergencia</p>
--

En esta circunstancia, se podrá usar el nombre o número de la línea o vía por la que circula el tren para completar el mensaje.

4.3. Mensajes enviados por el conductor

— Necesidad de cortar la alimentación eléctrica a la tracción:

<p>Aislamiento de la corriente de emergencia</p>

Este mensaje ha de complementarse rápidamente, si es posible, con el motivo, la localización de la emergencia y la identificación del tren.

<p>En</p> <p style="text-align: center;"><i>(km)</i></p> <p>en línea/vía</p> <p style="text-align: center;"><i>(nombre/número)</i></p> <p>entre y</p> <p style="text-align: center;"><i>(estación) (estación)</i></p> <p>Motivo</p> <p>Conductor del tren</p> <p style="text-align: center;"><i>(número)</i></p>

En esta circunstancia, se podrá usar el nombre o número de la línea o vía por la que circula el tren para completar el mensaje.

ANEXO D

Información a la que debe tener acceso la empresa ferroviaria en relación con los itinerarios que pretende explotar

PARTE 1. INFORMACIÓN GENÉRICA RELATIVA AL ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURAS

- 1.1. Nombre/identidad de los administradores de las infraestructuras
- 1.2. País (o países)
- 1.3. Breve descripción
- 1.4. Lista de normas y reglamentaciones generales de explotación (y cómo obtenerlas)

PARTE 2. MAPAS Y DIAGRAMAS

2.1. **Mapa geográfico**

- 2.1.1. Itinerarios
- 2.1.2. Localizaciones principales (estaciones, zonas de operaciones, bifurcaciones, terminales de carga)

2.2. **Diagrama de línea**

Información que se incluirá en los diagramas, complementada con texto según sea necesario. Cuando se disponga de un diagrama específico de una estación, zona de operación o depósito, se podrá simplificar esta información en el diagrama de línea.

- 2.2.1. Indicación de distancia
- 2.2.2. Identificación de las vías de circulación, circunvalaciones, vías muertas y agujas de desvío de seguridad.
- 2.2.3. Conexiones entre vías de circulación
- 2.2.4. Localizaciones principales (estaciones, zonas de operaciones, bifurcaciones, terminales de carga)
- 2.2.5. Localización y significado de todas las señales fijas

2.3. **Diagramas de estaciones/zonas de operaciones/depósitos (se aplica únicamente a las localizaciones disponibles para el tráfico interoperable)**

Información que se incluirá en los diagramas específicos de las localizaciones, complementada con texto según sea necesario.

- 2.3.1. Nombre de la dependencia
- 2.3.2. Código de identidad de la dependencia
- 2.3.3. Tipo de localización (terminal de pasajeros, terminal de mercancías, zona de operaciones, depósito)
- 2.3.4. Localización y significado de todas las señales fijas
- 2.3.5. Identificación y plano de las vías, inclusive agujas de desvío de seguridad
- 2.3.6. Identificación de los andenes
- 2.3.7. Longitud de los andenes
- 2.3.8. Altura de los andenes

- 2.3.9. Identificación de las vías muertas
- 2.3.10. Longitud de las vías muertas
- 2.3.11. Disponibilidad de alimentación eléctrica de tierra
- 2.3.12. Distancia entre el borde del andén y el centro de la vía, en paralelo al plano de rodadura
- 2.3.13. (Para estaciones de pasajeros) Disponibilidad de acceso para personas discapacitadas

PARTE 3. INFORMACIÓN ESPECÍFICA DE LOS SEGMENTOS DE LA LÍNEA

3.1. **Características generales**

- 3.1.1. País
- 3.1.2. Código de identificación del segmento de línea: código nacional
- 3.1.3. Extremo del segmento de línea 1
- 3.1.4. Extremo del segmento de línea 2
- 3.1.5. Horas de apertura al tráfico (horas, días, disposiciones especiales en vacaciones)
- 3.1.6. Indicaciones de distancia en tierra (frecuencia, aspecto y posicionamiento)
- 3.1.7. Tipo de tráfico (mixto, pasajeros, mercancías, ...)
- 3.1.8. Velocidad(es) máxima(s) admisible(s)
- 3.1.9. Cualquier otra información que sea necesaria por razones de seguridad
- 3.1.10. Requisitos específicos de explotación local (inclusive competencias profesionales especiales)
- 3.1.11. Restricciones especiales para mercancías peligrosas
- 3.1.12. Restricciones de carga especiales
- 3.1.13. Modelo de aviso de obras temporales (y forma de obtenerlo)
- 3.1.14. Indicación de que el segmento de la línea está congestionado (art. 22 de 2001/14/CE)

3.2. **Características técnicas específicas**

- 3.2.1. Verificación CE de la ETI «Infraestructura»
- 3.2.2. Fecha de puesta en servicio como línea interoperable
- 3.2.3. Lista de posibles casos específicos
- 3.2.4. Lista de posibles excepciones específicas
- 3.2.5. Ancho de vía
- 3.2.6. Gálibo
- 3.2.7. Carga máxima por eje
- 3.2.8. Carga máxima por metro lineal
- 3.2.9. Esfuerzos transversales sobre la vía

- 3.2.10. Esfuerzos longitudinales sobre la vía
- 3.2.11. Radio mínimo de curvatura
- 3.2.12. Porcentaje de rampa o pendiente
- 3.2.13. Localización de la rampa o pendiente
- 3.2.14. Con sistemas de frenado que no utilicen la adherencia rueda-raíl, intensidad de freno aceptada.
- 3.2.15. Puentes
- 3.2.16. Viaductos
- 3.2.17. Túneles
- 3.2.18. Observaciones

- 3.3. **Subsistema «Energía»**
- 3.3.1. Verificación CE de la ETI «Energía»
- 3.3.2. Fecha de puesta en servicio como línea interoperable
- 3.3.3. Lista de posibles casos específicos
- 3.3.4. Lista de posibles derogaciones específicas
- 3.3.5. Tipo de sistema de alimentación eléctrica (por ejemplo: ninguno, aéreo o tercer raíl)
- 3.3.6. Frecuencia del sistema de alimentación eléctrica (por ejemplo: c.a. / c.c.)
- 3.3.7. Tensión mínima
- 3.3.8. Tensión máxima
- 3.3.9. Restricción relacionada con el consumo eléctrico de determinadas unidades de tracción eléctrica
- 3.3.10. Restricción relacionada con la ubicación de las unidades de tracción múltiple para cumplir la separación con la línea de contacto (posición del pantógrafo)
- 3.3.11. Cómo obtener aislamiento eléctrico
- 3.3.12. Altura del cable de contacto
- 3.3.13. Gradiente admisible del cable de contacto en relación con la vía y variación del gradiente
- 3.3.14. Tipo de pantógrafo aprobados
- 3.3.15. Fuerza estática mínima
- 3.3.16. Fuerza estática máxima
- 3.3.17. Localización de zonas neutras
- 3.3.18. Información sobre la explotación
- 3.3.19. Bajada de los pantógrafos
- 3.3.20. Condiciones de aplicación con respecto al frenado de recuperación
- 3.3.21. Corriente máxima admisible del tren

- 3.4. **Subsistema «Mando-control y señalización»**
- 3.4.1. Verificación CE de la ETI CMS
- 3.4.2. Fecha de puesta en servicio como línea interoperable
- 3.4.3. Lista de posibles casos específicos
- 3.4.4. Lista de posibles derogaciones específicas
- ERTMS/ETCS*
- 3.4.5. Nivel de aplicación
- 3.4.6. Funciones opcionales instaladas en tierra
- 3.4.7. Funciones opcionales necesarias a bordo
- 3.4.8. Número de versión de software
- 3.4.9. Fecha de puesta en servicio de esta versión
- RADIO ERTMS/GSM-R*
- 3.4.10. Funciones opcionales especificadas en FRS
- 3.4.11. Número de versión
- 3.4.12. Fecha de puesta en servicio de esta versión
- PARA EL ERTM/ETCS NIVEL 1 CON FUNCIÓN INFILL:*
- 3.4.13. Implantación técnica necesaria para el material rodante
- SISTEMAS DE PROTECCIÓN DEL TREN, CONTROL Y AVISO DE CLASE B,*
- 3.4.14. Normas nacionales para la explotación de los sistemas clase B (y formas de obtenerlas)
- SISTEMA DE LA LÍNEA*
- 3.4.15. Estado miembro responsable:
- 3.4.16. Nombre del sistema
- 3.4.17. Número de versión de software
- 3.4.18. Fecha de puesta en servicio de esta versión
- 3.4.19. Fin del período de validez
- 3.4.20. Necesidad de más de un sistema activo al mismo tiempo
- 3.4.21. Sistema de a bordo:
- SISTEMA DE RADIO CLASE B*
- 3.4.22. Estado miembro responsable:
- 3.4.23. Nombre del sistema
- 3.4.24. Número de versión
- 3.4.25. Fecha de puesta en servicio de esta versión

- 3.4.26. Fin del período de validez
- 3.4.27. Condiciones especiales para alternar entre distintos sistemas de protección, control y aviso del tren de Clase B
- 3.4.28. Condiciones técnicas especiales necesarias para alternar entre sistemas ERTMS/ETCS y sistemas de clase B.
- 3.4.29. Condiciones especiales necesarias para alternar entre diferentes sistemas de radiotelefonía.

Modos técnicos degradados de:

- 3.4.30. ERTMS/ETCS
- 3.4.31. Sistemas de protección del tren, control y aviso de clase B
- 3.4.32. ERTM/GSM-R
- 3.4.33. Sistema de radio Clase B
- 3.4.34. Señalización en tierra

RESTRICCIONES DE VELOCIDAD RELACIONADAS CON EL FUNCIONAMIENTO DE LOS FRENOS

- 3.4.35. ERTMS/ETCS
- 3.4.36. Sistemas de protección del tren, control y aviso de clase B

NORMAS NACIONALES PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS SISTEMAS DE CLASE B

- 3.4.37. Normas nacionales relacionadas con el funcionamiento de los frenos
- 3.4.38. Otras normas nacionales, por ejemplo: datos correspondientes a la ficha UIC 512 (8ª edición de 1.1.79 y 2 modificaciones)

SUSCEPTIBILIDAD A LA CEM DEL SISTEMA DE MANDO-CONTROL Y SEÑALIZACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA

- 3.4.39. Requisito a especificar conforme a las normas europeas
- 3.4.40. Posibilidad de utilizar los frenos eléctricos
- 3.4.41. Posibilidad de utilizar frenos magnéticos
- 3.4.42. Requisitos para las soluciones técnicas relativas a las excepciones aplicadas

3.5. **Subsistema «Explotación y gestión del tráfico»**

- 3.5.1. Verificación CE de la ETI EXP
 - 3.5.2. Fecha de puesta en servicio como línea interoperable
 - 3.5.3. Lista de posibles casos específicos
 - 3.5.4. Lista de posibles excepciones específicas
 - 3.5.5. Idioma utilizado en las comunicaciones críticas para la seguridad con el personal del administrador de la infraestructura
 - 3.5.6. Condiciones climáticas especiales y disposiciones relacionadas
-

ANEXO E

Lengua y nivel de comunicación

La competencia oral en una lengua puede subdividirse en cinco niveles:

Nivel	Descripción
5	<ul style="list-style-type: none">— El hablante puede adaptar su forma de hablar a cualquier interlocutor— puede exponer una opinión— puede negociar— puede convencer— puede asesorar
4	<ul style="list-style-type: none">— puede hacer frente a situaciones totalmente imprevistas— puede realizar suposiciones— puede expresar una opinión argumentada
3	<ul style="list-style-type: none">— puede hacer frente a situaciones prácticas que conllevan un elemento imprevisto— puede describir— puede mantener una conversación sencilla
2	<ul style="list-style-type: none">— puede hacer frente a situaciones prácticas sencillas— puede plantear preguntas— puede contestar preguntas
1	<ul style="list-style-type: none">— puede conversar utilizando frases memorizadas

Este anexo es una posición provisional. Se encuentra en preparación un trabajo más detallado, que estará disponible para una futura revisión de la presente ETI y que se ajustará a las propuestas de la ETI EXP del ferrocarril convencional.

También está previsto incorporar una herramienta que se utilizará cuando se evalúe el nivel de competencia de una persona y que estará disponible en una futura versión de la presente ETI.

ANEXO F

Directrices informativas y no obligatorias de evaluación del subsistema «Explotación y gestión del tráfico»

(La expresión «Estado miembro» en el contexto del presente módulo se refiere al Estado miembro u otro organismo por él designado que realice la evaluación.)

1. Este anexo ofrece directrices para facilitar la evaluación por los Estados miembros a fin de puedan confirmar que el proceso de explotación propuesto

- cumple con lo dispuesto en la presente ETI y demuestra que se han cumplido los requisitos esenciales ⁽¹⁾ de la Directiva 96/48/CE (y todas las modificaciones incluidas en la Directiva 2004/50/CE),
- cumple el resto de normas aplicables, inclusive la Directiva 2004/49/CE,

y puede ponerse en servicio.

2. El administrador de infraestructuras o la empresa ferroviaria deben facilitar al Estado miembro la documentación correspondiente (descrita en el apartado 3 siguiente) que describa los procesos de explotación nuevos o modificados.

La documentación suministrada relativa a la concepción y desarrollo de los procesos de explotación nuevos o modificados debe tener un grado de detalle suficiente para que el Estado miembro pueda comprender el razonamiento que justifica la propuesta. Además, en caso de actualización o renovación de subsistemas, la documentación entregada deberá comentar la experiencia obtenida en la explotación.

La documentación puede entregarse en papel o en soporte informático (o en ambos formatos). El Estado miembro podrá solicitar más copias si las precisa para llevar a cabo la evaluación.

3. Detalles de la evaluación

- 3.1. La documentación descriptiva de los procesos de explotación afectados debe contener como mínimo los siguientes elementos:

- una descripción general de la organización de las operaciones del administrador de infraestructuras o de la empresa ferroviaria (visión general de la gestión/supervisión y funcionalidad), junto con los detalles de las circunstancias y el ámbito de uso en los que se utilizarán y explotarán los procesos de explotación que se van a evaluar;
- detalles de todos los procesos de explotación importantes que haya que realizar (normalmente procedimientos, instrucciones, programas informáticos, etc.);
- una descripción de cómo deben implantarse, utilizarse y controlarse los procesos de explotación, incluyendo un análisis de los equipos específicos que haya que utilizar;
- información detallada sobre las personas que se verán afectadas por los procesos de explotación, las actividades formativas o informativas que tendrán lugar y la evaluación de los riesgos a los que pueda verse expuesto el personal;
- un procedimiento relativo a la forma de gestionar las posteriores modificaciones y actualizaciones de los procesos de explotación (NOTA: esto no incluye procesos nuevos o cambios importantes en los mismos, en cuyo caso procedería la entrega de nueva documentación conforme a las presentes directrices);
- un diagrama ilustrativo de los flujos de realimentación de la información (y de cualquier otra información relativa a la explotación) que tienen lugar en la organización de las operaciones del administrador de infraestructuras o de la empresa ferroviaria para facilitar los procesos de explotación correspondientes;

⁽¹⁾ Los requisitos esenciales corresponden a los parámetros técnicos, interfaces y requisitos de prestaciones expuestos en el capítulo 4 de la ETI.

- descripciones, explicaciones y todos los registros necesarios para comprender la concepción y el desarrollo de los procesos de explotación nuevos o modificados (NOTA: en el caso de los procesos críticos para la seguridad, deberá incluirse una evaluación de los riesgos relacionados con la implantación de los procesos nuevos o modificados);
- demostración de que los procesos de explotación en cuestión cumplen los requisitos de la ETI.

También deberán facilitarse los siguientes elementos, cuando proceda:

- lista de especificaciones o normas europeas conforme a las que se hayan validado los procesos de explotación del subsistema y la acreditación de dicha conformidad;
- acreditación de la conformidad con las demás reglamentaciones derivadas del Tratado (incluidos los certificados);
- condiciones o restricciones específicas de los procesos de explotación en cuestión.

3.2. El Estado miembro:

- identificará las disposiciones pertinentes de la ETI a las que deban ajustarse los procesos de explotación;
- comprobará que la documentación entregada sea completa y conforme al apartado 3.1;
- examinará la documentación facilitada y evaluará si:
 - los procesos de explotación en cuestión se ajustan a los requisitos pertinentes de la ETI;
 - la concepción y el desarrollo de los procesos de explotación nuevos o revisados (incluida cualquier evaluación de los riesgos) son sólidos y se han gestionado de forma controlada;
 - las disposiciones para la implantación y posterior utilización o control de los procesos de explotación garantizará el cumplimiento continuado de los requisitos pertinentes de la ETI;
- documentará (en un informe de evaluación, véase el apartado 4 siguiente) sus conclusiones respecto del cumplimiento de las disposiciones de la ETI con respecto a los procesos de explotación.

4. En el informe de evaluación deberá constar al menos la siguiente información:

- información detallada sobre el administrador de la infraestructura o la empresa ferroviaria,
- descripción de los procesos de explotación evaluados, incluyendo información detallada sobre los procedimientos específicos, instrucciones y programas informáticos;
- descripción de los elementos relacionados con el control y uso de los procesos de explotación en cuestión, incluyendo vigilancia, reacciones y observaciones, y ajuste,
- cualquier inspección secundaria e informes de auditoría elaborados en relación con la evaluación,
- confirmación de que los procesos de explotación y sus condiciones de implantación garantizan el cumplimiento de los requisitos correspondientes establecidos en las secciones pertinentes de la ETI, inclusive todas las reservas que persistan a la conclusión de la evaluación,
- una declaración de todos los límites y condiciones (incluida cualquier restricción aplicada para resolver posibles reservas) relacionados con la implantación de los procesos de explotación pertinentes,
- nombre y dirección del Estado miembro que interviene en la evaluación y fecha de realización del informe.

Si el administrador de la infraestructura o la empresa ferroviaria ven rechazada la autorización o certificación para ejecutar los procesos de explotación correspondientes en función del informe de evaluación, el Estado miembro deberá justificar tal denegación de conformidad con la Directiva 2004/49/CE.

ANEXO G

Lista informativa y no obligatoria de elementos que deben verificarse por cada parámetro básico

Este anexo se encuentra en una fase inicial de desarrollo y requiere ulterior elaboración; por eso, se incluye como borrador de trabajo.

Conjuntamente con los procesos de certificación y autorización descritos en los artículos 10 y 11 de la Directiva 2004/49/CE, este anexo recoge la siguiente información complementaria:

- A: un elemento de naturaleza organizativa o principal, que debe incluirse en el sistema de gestión de la seguridad
- B: un elemento que constituye un procedimiento detallado o proceso de explotación en apoyo de los principios organizativos del SMS y que sólo es aplicable en el Estado miembro

Parámetros que deben evaluarse	Elementos que deben verificarse por cada parámetro	Referencia a la ETI	Aplicable a		A/B
			EF	AI	
Documentación para conductores	Proceso de recopilación del libro de normas del conductor (incluida la traducción del idioma [en su caso] y el proceso de validación)	4.2.1.2.1	X		A
	Proceso para que el AI facilite al EF la información adecuada	4.2.1.2.1		X	A
	El contenido del libro de normas del conductor incluye los requisitos mínimos de la presente ETI y los procedimientos específicos requeridos por el AI	4.2.1.2.1	X		B
	Proceso de recopilación del libro de horarios, velocidades máximas y cargas máximas de los trenes del conductor (y proceso de validación)	4.2.1.2.2.1	X		A
	El contenido del libro de horarios, velocidades máximas y cargas máximas de los trenes del conductor incluye los requisitos mínimos de la presente ETI	4.2.1.2.2.1	X		B
	Proceso para que el AI comunique a la EF los cambios en las normas o información de explotación	4.2.1.2.2.2		X	A
	Proceso para agrupar los cambios en un documento específico	4.2.1.2.2.2	X		A
	Proceso para comunicar cambios a los conductores en tiempo real	4.2.1.2.2.3		X	A
	Proceso para facilitar información de horarios de los trenes a los conductores	4.2.1.2.3	X		A
	Proceso para facilitar información del material rodante a los conductores	4.2.1.2.4	X		A
	Proceso de recopilación de normas y procedimientos sobre lugares determinados (incluyendo el proceso de validación), personal de tierra	4.2.1.3	X		B
Documentación para los jefes de circulación del AI	Proceso para las comunicaciones relacionadas con la seguridad entre el personal del AI y de la EF	4.2.1.4		X	A
Comunicaciones relacionadas con la seguridad entre el personal del AI y de la EF	Proceso para asegurar que el personal aplique la metodología de comunicaciones de explotación especificada en el anexo C de la presente ETI	4.2.1.5, 4.6.1.3.1	X		A
				X	A
Visibilidad del tren	Proceso para asegurar que la iluminación del extremo delantero del tren cumple los requisitos de la presente ETI	4.2.2.1.2, 4.3.3.4.1	X		A

Parámetros que deben evaluarse	Elementos que deben verificarse por cada parámetro	Referencia a la ETI	Aplicable a		A/B
			EF	AI	
Audibilidad del tren	Proceso para asegurar que la audibilidad del tren cumple los requisitos de la presente ETI	4.2.2.2, 4.3.3.5	X		A
Identificación de los vehículos	Proceso para demostrar el cumplimiento con el anexo P de la presente ETI	4.2.2.3	X		A
Requisitos para vehículos de pasajeros	Proceso para demostrar el cumplimiento con los requisitos de la presente ETI	4.2.2.4	X		A
Composición de los trenes	Proceso de recopilación de las normas de composición de trenes (incluyendo el proceso de validación)	4.2.2.5	X		A
	El contenido de las normas de composición de trenes incluye los requisitos mínimos especificados en la presente ETI	4.2.2.5	X		B
Requisitos de frenado	Proceso para asegurar el suministro de información de itinerarios necesaria para calcular el porcentaje de freno necesario o indicación del rendimiento efectivo requerido	4.2.2.6.2		X	A
	Proceso de cálculo o indicación del porcentaje de freno requerido («normas de frenado»)	4.2.2.6.2, 4.3.2.1	X		B
Responsabilidad de comprobar que el tren está en condiciones de circular	Definición de los equipos de a bordo del tren relacionados con la seguridad y necesarios para garantizar la seguridad de circulación del mismo	4.2.2.7.1	X		B
	Proceso para garantizar que se señala cualquier modificación de las características del tren que afecte a su rendimiento, y que esta información se facilita al AI.	4.2.2.7.1	X		A
	Proceso para garantizar que la información sobre circulación de trenes se facilita al AI antes de la salida	4.2.2.7.2	X		A
Planificación del tren	Proceso para garantizar que la EF facilita los datos requeridos al AI cuando solicite una franja ferroviaria	4.2.3.1		X	A
Identificación de los trenes	Proceso para asignar números de identificación únicos e inequívocos a los trenes	4.2.3.2		X	A
Procedimientos de salida	Definición de comprobaciones y pruebas previas a la salida	4.2.3.3.1	X		B
	Proceso de notificación de factores que puedan afectar a la circulación del tren	4.2.3.3.2	X		A
Gestión del tráfico	Suministro de los medios para registrar la información en tiempo real, incluidos los datos mínimos requeridos por la presente ETI	4.2.3.4.1		X	B
	Definición de procedimientos de control y supervisión de la explotación del tráfico	4.2.3.4.2.1		X	B
	Proceso para garantizar la gestión de los cambios en las condiciones de la línea y en las características del tren	4.2.3.4.2		X	B
	Proceso de indicación de la hora estimada de transferencia del tren de un AI a otro.	4.2.3.4.2.2		X	B
Mercancías peligrosas	Proceso para garantizar la supervisión de las mercancías peligrosas, incluidos los requisitos mínimos de la presente ETI	4.2.3.4.3	X		A
Calidad de la explotación	Proceso para vigilar el funcionamiento eficiente de todos los servicios y comunicar las tendencias a todos los AI y EF pertinentes	4.2.3.4.4	X		B
				X	B

Parámetros que deben evaluarse	Elementos que deben verificarse por cada parámetro	Referencia a la ETI	Aplicable a		A/B
			EF	AI	
Registro de datos	La lista de datos que deben registrarse fuera del tren incluye la lista mínima de elementos exigidos por la presente ETI	4.2.3.5.1		X	A
	La lista de datos que deben registrarse dentro del tren incluye la lista mínima de elementos exigidos por la presente ETI	4.2.3.5.2, 4.3.2.3	X		A
Funcionamiento degradado	Proceso para informar a otros usuarios de perturbaciones que pueden causar la alteración de los servicios	4.2.3.6.2		X	A
			X		A
	Definición de las instrucciones que debe dar el AI a los conductores de los trenes cuando haya alteraciones del servicio	4.2.3.6.3		X	B
	Definiciones de las medidas adecuadas para hacer frente a los supuestos de alteración del servicio identificados, inclusive los requisitos mínimos enumerados en la presente ETI	4.2.3.6.4		X	B
Gestión de situaciones de emergencia	Proceso para definir y publicar medidas de contingencia para gestionar servicios de emergencia	4.2.3.7		X	A
	Proceso de indicación de instrucciones de emergencia y seguridad a los pasajeros	4.2.3.7	X		A
Ayuda a la tripulación del tren en caso de incidente grave	Proceso para asistir a la tripulación del tren en situaciones degradadas a fin de evitar retrasos	4.2.3.8	X		A
Competencia profesional y lingüística	Proceso para evaluar los conocimientos profesionales de acuerdo con los requisitos mínimos de la presente ETI	4.6.1.1	X		A
				X	A
	Definición del sistema de gestión de competencias a fin de garantizar la capacidad del personal para poner los conocimientos en práctica de acuerdo con los requisitos mínimos de la presente ETI	4.6.1.2	X		A
				X	A
	Proceso para evaluar la capacidad lingüística a fin de cumplir los requisitos mínimos contemplados en la presente ETI	4.6.2	X		A
				X	A
	Definición del proceso de evaluación de la tripulación del tren, incluyendo: Competencias básicas, procedimientos e idiomas Conocimiento del itinerario Conocimiento del material rodante Competencias especiales (por ejemplo, túneles largos)	4.6.3.1, 4.6.3.2.3	X		A
				X	A
X				A	
Definición de las necesidades de formación y competencias del personal con obligaciones críticas para la seguridad, a fin de tener en cuenta los requisitos mínimos de la presente ETI	4.6.3.2	X		A	
			X	A	

Parámetros que deben evaluarse	Elementos que deben verificarse por cada parámetro	Referencia a la ETI	Aplicable a		A/B
			EF	AI	
Condiciones de salud y seguridad	Proceso para garantizar la aptitud médica del personal, inclusive el control de los efectos del consumo de drogas y alcohol sobre el rendimiento en el trabajo	4.7.1	X		A
				X	A
	Determinación de criterios de: Certificación de los médicos de salud laboral y organizaciones médicas	4.7.2, 4.7.3, 4.7.4	X		A
	Certificación de psicólogos			X	A
	Reconocimiento médico y psicológico				
	Determinación de requisitos médicos, incluyendo	4.7.5	X		A
— Salud general					
— Visión				X	A
— Capacidad auditiva					
— Embarazo (conductoras)					
Requisitos específicos para los conductores:		4.7.6	X		A
— Visión					
— Requisitos relativos a la audición y la conversación					
— Antropometría					

ANEXO H

Elementos mínimos pertinentes para las competencias profesionales necesarias para la tarea de conducción de un tren.**1. REQUISITOS GENERALES**

- Este anexo, que debe ser leído conjuntamente con las subsecciones 4.6 y 4.7 de la presente ETI y los requisitos de la ETI MRT, enumera los elementos que se consideran pertinentes para la tarea de conducción de un tren por las líneas de alta velocidad de la TEN.

Hay que señalar que, si bien este documento es todo lo completo que puede ser como lista de aplicación general, habrá elementos adicionales, de ámbito local y nacional, que también deberán tenerse en cuenta.

- La expresión «competencia profesional», en el contexto de la presente ETI, se refiere a los elementos que son importantes para garantizar que el personal de explotación tenga la formación y aptitud necesarias para comprender y llevar a cabo la tarea en todos sus elementos.
- Las normas y procedimientos se aplican tanto a la tarea realizada como a la persona encargada de realizar la tarea. Estas tareas pueden ser efectuadas por cualquier persona competente autorizada, sea cual sea el nombre, cargo o categoría que se indique en las normas o procedimientos o por la empresa en cuestión.
- Cualquier persona competente y autorizada deberá cumplir todas las normas y procedimientos relacionados con la tarea realizada.

2. CONOCIMIENTO PROFESIONAL

Toda autorización requiere superar un examen inicial y cumplir las disposiciones de formación y evaluación continuas descritas en la subsección 4.6.

2.1. Conocimientos profesionales generales

- Principios generales de gestión de la seguridad en el sistema ferroviario, pertinentes para la tarea, incluyendo interfaces con otros subsistemas.
- Condiciones generales pertinentes para la seguridad de los pasajeros y/o de la carga y de las personas que se encuentren en la vía o en sus proximidades.
- Condiciones de seguridad y salud en el trabajo.
- Principios generales de seguridad del sistema ferroviario.
- Seguridad del personal, inclusive al salir de la cabina de conducción en la vía corriente.
- Composición del tren (*según los requisitos de la empresa*).
- Conocimiento de los principios eléctricos relativos al material rodante y a la infraestructura.

2.2. Conocimiento de los procedimientos de explotación y sistemas de seguridad aplicados a la infraestructura a utilizar

- Procedimientos de explotación y normas de seguridad.
- Sistema de mando-control y señalización, incluyendo las indicaciones de señalización en cabina.
- Normas de conducción de trenes en condiciones normales, degradadas y de emergencia.
- Protocolo de comunicación y procedimientos formales de mensajería, incluyendo el uso de equipos de comunicaciones.

- Las distintas funciones y responsabilidades de las personas participantes en el proceso de explotación.
- Documentos y demás información acerca de la tarea, incluyendo asesoramiento adicional sobre las condiciones actuales, por ejemplo, con respecto a los límites de velocidad o a la señalización temporal recibida antes de la salida.

2.3. Conocimiento del material rodante

- Equipos de las unidades de tracción utilizados en la tarea de conducción:
 - Componentes y su finalidad.
 - Equipos de comunicación y emergencia.
 - Dispositivos de control e indicadores situados a disposición del conductor y que afectan a la tracción, al frenado y a los elementos relacionados con la seguridad del tráfico.
- Equipos del vehículo relacionados con la tarea de conducción:
 - Componentes y su finalidad.
 - Dispositivos de control e indicadores situados a disposición del conductor que afectan al frenado y a los elementos relacionados con la seguridad del tráfico.
 - Significado de las marcas en el interior y exterior de los vehículos y de los símbolos utilizados para el transporte de mercancías peligrosas.

3. CONOCIMIENTO DEL ITINERARIO

El conocimiento del itinerario comprende el conocimiento concreto o experiencia de las distintas características de una ruta que el conductor necesita tener antes de ser autorizado a conducir un tren por ella bajo su propia responsabilidad. Incluye los conocimientos necesarios, aparte de la información facilitada por las señales y documentos tales como cuadros de horarios y otros documentos de abordaje, y, además, el conocimiento de las normas de explotación y seguridad aplicables al itinerario y especificadas en el apartado 2.2 del presente anexo.

El conocimiento del itinerario comprende, en particular:

- Las condiciones de explotación, como la señalización, el control y las comunicaciones;
- el conocimiento de la posición de las señales, de las rampas y pendientes pronunciadas y de los pasos a nivel;
- los puntos de transición entre distintos sistemas de explotación o fuentes de alimentación;
- el tipo de alimentación de tracción existente en la línea, incluyendo la localización de los tramos neutrales;
- las disposiciones locales de explotación y de emergencia;
- las estaciones y puntos de parada;
- las instalaciones locales (depósitos, apartaderos, etc.) que requiera la empresa.

4. CAPACIDAD PARA PONER EN PRÁCTICA ESTOS CONOCIMIENTOS

El personal encargado de conducir los trenes debe ser capaz de realizar las siguientes tareas (según sea conveniente para las actividades de la empresa).

4.1. Prepararse para el trabajo

- Determinar las características del trabajo a realizar, incluyendo los documentos correspondientes.
- Comprobar que los documentos y los equipos necesarios están completos.
- Verificar los requisitos establecidos en los documentos de a bordo.

4.2. Antes de la salida, realizar las pruebas, comprobaciones y verificaciones necesarias en el automotor

- 4.3. **Participar en la comprobación del funcionamiento de los frenos en el tren**
- Comprobar antes de la salida, de acuerdo con los documentos pertinentes, si el funcionamiento de los frenos cumple los requisitos del tren y del itinerario que debe recorrer.
 - Colaborar en los ensayos de frenado que requieran las normas de explotación aplicables y verificar el correcto funcionamiento del sistema de frenos.
- 4.4. **Conducir el tren respetando la normativa de seguridad aplicable, las normas de conducción y el cuadro de horarios**
- Comenzar el movimiento del tren únicamente si se cumplen todos los requisitos establecidos — especialmente los datos del tren — en las normas aplicables.
 - Observación de las señales laterales y de los dispositivos en cabina, comprendiéndolos inmediata y correctamente y reaccionando adecuadamente con el tren en marcha.
 - Tener en cuenta la velocidad límite del tren en relación con el tipo de tren, las características de la línea, el automotor y cualquier información que reciba el conductor antes de la salida.
- 4.5. **Actuar e informar de acuerdo con las normas aplicables en caso de irregularidades o defectos de las instalaciones de tierra o del material rodante**
- 4.6. **Aplicar medidas relativas a los incidentes y accidentes de explotación, especialmente los relacionados con la protección de los trenes y con los incendios o las mercancías peligrosas**
- Iniciar todas las medidas apropiadas para proteger a los pasajeros y otras personas que puedan estar en peligro. Proporcionar la información necesaria y participar en la evacuación de pasajeros según sea necesario.
 - Informar al administrador de infraestructura según proceda.
 - Comunicación con el personal de a bordo (según requiera la empresa ferroviaria).
 - Aplicar las normas especiales relacionadas con el transporte de mercancías peligrosas.
- 4.7. **Determinar las condiciones para continuar circulando después de incidentes que afecten al material rodante**
- Decidir, en función de los procedimientos de explotación y de acuerdo con la inspección personal o el asesoramiento externo, si el tren puede seguir circulando y qué tipo de condiciones debe observar.
 - Comunicarse con el administrador de la infraestructura según requieran las normas de explotación.
- 4.8. **Estacionar el tren y, una vez parado, tomar todas las medidas necesarias para asegurarse de que permanezca parado**
- 4.9. **Comunicarse con el personal de tierra del administrador de la infraestructura**
- 4.10. **Informar de cualquier incidencia inusual relativa al funcionamiento del tren, al estado de la infraestructura, etc.**
- En caso necesario, este informe deberá realizarse por escrito, en el idioma elegido por la empresa ferroviaria.
-

ANEXO I

No se utiliza

ANEXO J

Elementos mínimos de la competencia profesional necesaria para las tareas relacionadas con el «acompañamiento de trenes».**1. REQUISITOS GENERALES**

- Este anexo, que debe ser leído conjuntamente con las subsecciones 4.6 y 4.7 de la presente ETI y los requisitos de la ETI MRT, enumera los elementos que se consideran pertinentes para la tarea de de acompañamiento de un tren por las líneas de alta velocidad de la TEN.

Hay que señalar que, si bien este documento es todo lo completo que puede ser como lista de aplicación general, habrá elementos adicionales, de ámbito local y nacional, que también deberán tenerse en cuenta.

- La expresión «competencia profesional», en el contexto de la presente ETI, se refiere a los elementos que son importantes para garantizar que el personal de explotación tenga la formación y aptitud necesarias para comprender y llevar a cabo la tarea en todos sus elementos.
- Las normas y procedimientos se aplican tanto a la tarea realizada como a la persona encargada de realizar la tarea. Estas tareas pueden ser efectuadas por cualquier persona competente autorizada, sea cual sea el nombre, cargo o categoría que se indique en las normas o procedimientos o por la empresa en cuestión.
- Cualquier persona competente y autorizada deberá cumplir todas las normas y procedimientos relacionados con la tarea realizada.

2. CONOCIMIENTO PROFESIONAL

Toda autorización requiere superar un examen inicial y cumplir las disposiciones de formación y evaluación continuas descritas en la subsección 4.6.

2.1. Conocimientos profesionales generales

- Principios generales de gestión de la seguridad en el sistema ferroviario, pertinentes para la tarea, incluyendo interfaces con otros subsistemas.
- Condiciones generales pertinentes para la seguridad de los pasajeros y/o de la carga (incluido el transporte de mercancías peligrosas) y de las personas que se encuentren en la vía o en sus proximidades.
- Condiciones de seguridad y salud en el trabajo.
- Principios generales de seguridad del sistema ferroviario.
- Seguridad del personal, incluyendo al salir del tren en la vía corriente.
- Primeros auxilios cuando el personal tenga que prestarlos por formar parte de sus obligaciones.

2.2. Conocimiento de los procedimientos de explotación y sistemas de seguridad aplicados a la infraestructura a utilizar

- Procedimientos de explotación y normas de seguridad.
- Sistema de mando y control y señalización
- Protocolo de comunicación y procedimientos formales de mensajería, incluyendo el uso de equipos de comunicaciones.

2.3. Conocimiento del material rodante

- Equipos interiores de los vehículos de pasajeros:
- Reparación de pequeños defectos en las zonas de pasajeros del material rodante, según requiera la empresa ferroviaria.

2.4. Conocimiento del itinerario

- Disposiciones de explotación (como el método de expedición de trenes) en determinados lugares (señalización, equipos de estación, etc.).
- Estaciones en las que pueden subirse o bajarse pasajeros.
- Disposiciones locales de explotación y emergencia específicas de las líneas del itinerario.

3. CAPACIDAD PARA PONER EN PRÁCTICA ESTOS CONOCIMIENTOS

- Comprobaciones previas a la salida, incluyendo los ensayos de los frenos y el correcto cierre de las puertas.
 - Procesos de salida
 - Comunicación con los pasajeros especialmente en relación con las circunstancias que afectan a su seguridad.
 - Funcionamiento degradado.
 - Evaluar las posibilidades de que se produzca un defecto en las zonas de pasajeros y reaccionar conforme a las normas y procedimientos.
 - Medidas de protección y aviso exigidas por la normativa y las regulaciones o de asistencia al conductor.
 - Evaluación del tren y seguridad de los pasajeros, especialmente si tienen que estar en la línea o en sus proximidades.
 - Comunicación con el personal del administrador de la infraestructura cuando asista al conductor o durante un incidente de evacuación.
 - Informar de cualquier incidencia inusual relativa al funcionamiento del tren, al estado del material rodante y a la seguridad de los pasajeros. Si es necesario, estos informes deberán realizarse por escrito, en el idioma elegido por la empresa ferroviaria.
-

ANEXO K

No se utiliza

ANEXO L

Elementos mínimos pertinentes para la competencia profesional necesaria para las tareas de preparación de trenes

1. REQUISITOS GENERALES

- Este anexo, que debe ser leído conjuntamente con la subsección 4.6, enumera los elementos que se consideran pertinentes para la tarea de preparación de un tren que circule por una línea de alta velocidad de la TEN.

Hay que señalar que, si bien este documento es todo lo completo que puede ser como lista de aplicación general, habrá elementos adicionales, de ámbito local y nacional, que también deberán tenerse en cuenta.

- La expresión «competencia profesional», en el contexto de la presente ETI, se refiere a los elementos que son importantes para garantizar que el personal de explotación tenga la formación y aptitud necesarias para comprender y llevar a cabo la tarea en todos sus elementos.
- Las normas y procedimientos se aplican tanto a la tarea realizada como a la persona encargada de realizar la tarea. Estas tareas pueden ser efectuadas por cualquier persona competente autorizada, sea cual sea el nombre, cargo o categoría que se indique en las normas o procedimientos o por la empresa en cuestión.
- Cualquier persona competente y autorizada deberá cumplir todas las normas y procedimientos relacionados con la tarea realizada.

2. CONOCIMIENTO PROFESIONAL

Toda autorización requiere superar un examen inicial y cumplir las disposiciones de formación y evaluación continuas descritas en la subsección 4.6.

2.1. Conocimientos profesionales generales

- Principios generales de gestión de la seguridad en el sistema ferroviario pertinentes para la tarea, incluyendo interfaces con otros subsistemas.
- Condiciones generales pertinentes para la seguridad de los pasajeros y/o de la carga, incluyendo el transporte de mercancías peligrosas y cargas excepcionales.
- Condiciones de seguridad y salud en el trabajo.
- Principios generales de seguridad del sistema ferroviario.
- Seguridad personal en los ferrocarriles o en sus proximidades.
- Protocolo de comunicación y procedimientos formales de mensajería, incluyendo el uso de equipos de comunicaciones.

2.2. Conocimiento de los procedimientos de explotación y sistemas de seguridad aplicados a la infraestructura a utilizar

- Circulación de los trenes en condiciones normales, degradadas y de emergencia.
- Procedimientos de explotación en lugares concretos (señalización, equipos de estación/depósito/zona de operaciones) y normas de seguridad.
- Disposiciones locales de explotación.

2.3. Conocimiento de los equipos del tren

- Finalidad y uso de los equipos de los vagones de mercancías y de pasajeros.
- Definición y organización de inspecciones técnicas.

3. CAPACIDAD PARA PONER EN PRÁCTICA ESTOS CONOCIMIENTOS

- Aplicación de las normas de composición de trenes, normas de frenado de trenes, normas de carga de trenes, etc., para asegurar que el tren está en orden de marcha.
- Comprensión de las marcas y de las etiquetas en los vehículos.
- Proceso para determinar y proporcionar los datos del tren.
- Comunicación con la tripulación del tren.
- Comunicación con el personal responsable de controlar el movimiento de trenes.
- Operaciones en condiciones degradadas, especialmente en lo que afecte a la preparación de los trenes.
- Medidas de protección y aviso exigidas por la normativa, regulaciones o disposiciones aplicables al lugar en cuestión.
- Medidas a tomar respecto de incidentes que afecten al transporte de mercancías peligrosas (en su caso).

ANEXO M

No se utiliza

ANEXO N

Orientaciones informativas y no obligatorias sobre implantación

La tabla siguiente tiene carácter informativo y en ella se relacionan los apartados del capítulo 4 y se identifica el factor desencadenante de cada uno de ellos.

Apartado del capítulo 4	Trabajo que debe hacer el AI/EF para cumplir los requisitos	Factor desencadenante normal
4.2.1.2.1 Libro de normas	EF — Elaboración/revisión de un documento o soporte informático que contenga los procedimientos de explotación necesarios para circular por la red del AI.	Cambio en las instrucciones de explotación de la red.
4.2.1.2.2.1 Preparación del libro de horarios	EF — Elaboración/revisión de un documento o soporte informático que contenga una descripción de las líneas en las que va a operar.	Cambio en la infraestructura de la red (por ejemplo, reseñalización, remodelación de una bifurcación) que obligue a modificar la información del itinerario.
4.2.1.2.2.2 Elementos modificados	EF — Definición/revisión de los procedimientos por los cuales se entregan documentos o soportes informáticos a los conductores para informarles de los elementos [del itinerario] modificados.	Cambio en el sistema de gestión de la seguridad de explotación de la EF, que obligue a modificar funciones y responsabilidades.
4.2.1.2.2.3 Información para el conductor en tiempo real	AI — Definición/revisión de los procedimientos para informar a los conductores en tiempo real acerca de todas las modificaciones de las disposiciones de seguridad [del itinerario].	Cambio en la estructura organizativa del AI o de la EF, que obligue a modificar funciones y responsabilidades.
4.2.1.2.3 (Documento de tren) Libro horario, Órdenes A y B	EF — Definición/revisión de los procedimientos para proporcionar a los conductores información de horarios, en papel o en formato electrónico.	Cambio en el sistema de gestión de la seguridad de explotación de la EF, que obligue a modificar funciones y responsabilidades. Implantación de un nuevo sistema (electrónico) de gestión del tráfico
4.2.1.2.4 Material rodante	EF — Elaboración/revisión de un documento o soporte informático que contenga los procedimientos de explotación necesarios relacionados con el funcionamiento del material rodante en situaciones degradadas.	Cambio en el sistema de gestión de la seguridad de explotación de la EF, que obligue a modificar funciones y responsabilidades. Implantación de material rodante nuevo o modificado
4.2.1.3 Documentación para personal de la EF, que no sean conductores	EF — Elaboración/revisión de un documento o soporte informático que contenga los procedimientos de explotación necesarios para personal que no sea conductor y que trabajen en o con la red del AI.	Cambio en el sistema de gestión de la seguridad de explotación de la EF, que obligue a modificar funciones y responsabilidades. Cambio en la infraestructura de la red que obligue a modificar la información del itinerario o a introducir material rodante nuevo o modificado.
4.2.1.4 Documentación para los Jefes de circulación del AI	AI — Elaboración/revisión de un documento o soporte informático que contenga los procedimientos de explotación de la red, incluidos el protocolo de comunicación y el libro de formularios	Cambio en las disposiciones de explotación de la red como consecuencia de una acción de mejora determinada (por ejemplo, una recomendación de investigación). Cambio en la infraestructura de la red que obligue a modificar las disposiciones de explotación.
4.2.1.5 Comunicaciones relacionadas con la seguridad entre el personal del AI y de la EF	AI/EF — Documentos/soportes informáticos mencionados en los apartados 4.2.1.2.1, 4.2.1.3 y 4.2.1.4 que incluyan la metodología de comunicaciones de explotación especificada en el anexo C de la ETI.	Conjuntamente con los apartados 4.2.1.2.1, 4.2.1.3 y 4.2.1.4.
4.2.2.1.2 Visibilidad del tren (extremo delantero)	EF — Definición/revisión de los procedimientos para los conductores y/o otro personal de explotación que garantice la correcta iluminación del extremo delantero.	Cambio en el sistema de gestión de la seguridad de explotación de la EF, que obligue a modificar funciones y responsabilidades. Implantación de material rodante nuevo o modificado

Apartado del capítulo 4	Trabajo que debe hacer el AI/EF para cumplir los requisitos	Factor desencadenante normal
4.2.2.4 Requisitos para vehículos de pasajeros	EF — Definición/revisión de procedimientos para garantizar que los vehículos de pasajeros se ajustan a los requisitos de la presente ETI.	Implantación de vehículos de pasajeros nuevos o modificados Cambio en las normas de explotación de la red que afecten a la composición de los vehículos de pasajeros.
4.2.2.5 Composición de los trenes	EF — Definición/revisión de procedimientos para garantizar que el tren se ajusta al itinerario asignado.	Cambio en el sistema de gestión de la seguridad de explotación de la EF, que obligue a modificar funciones y responsabilidades. Cambio en las normas de explotación de la red que afecten a la composición del tren. Infraestructura o señalización nueva o modificada o implantación de un nuevo sistema (electrónico) de gestión del tráfico
4.2.2.6.1 Requisitos mínimos del sistema de frenado	EF — Definición/revisión de los procedimientos para que el personal de explotación compruebe que los vehículos del tren cumplen los requisitos de frenado.	Cambio en el sistema de gestión de la seguridad de explotación de la EF, que obligue a modificar funciones y responsabilidades.
4.2.2.6.2 Porcentaje de freno necesario	AI — Definición/revisión de los procedimientos para suministrar información sobre el porcentaje de freno necesario a las EF. EF — Elaboración/revisión de un documento o soporte informático que contenga las normas de frenado de obligado cumplimiento para su personal, teniendo en cuenta la geografía de los itinerarios, la vía de acceso asignada y el desarrollo del sistema ERTMS/ETCS.	Cambio en el sistema de gestión de la seguridad de explotación del AI, que obligue a modificar funciones y responsabilidades. Cambio en el sistema de gestión de la seguridad de explotación de la EF, que obligue a modificar funciones y responsabilidades. Cambio en las normas de explotación de la red que afecta a las normas de frenado. Infraestructura o señalización nueva o modificada o implantación de un nuevo sistema (electrónico) de gestión del tráfico Implantación de material rodante nuevo o modificado
4.2.2.7.1 Comprobación de que el tren está en orden de marcha (requisitos generales)	EF — Definición/revisión de los procedimientos para que el personal de explotación compruebe que los vehículos están en orden de marcha, incluyendo la notificación al AI de los cambios que puedan afectar al funcionamiento en marcha y a la circulación en modo degradado.	Cambio en el sistema de gestión de la seguridad de explotación de la EF, que obligue a modificar funciones y responsabilidades.
4.2.2.7.2 Datos necesarios	EF — Definición/revisión de los procedimientos para garantizar que la información de circulación del tren se facilite al AI antes de la salida.	Cambio en el sistema de gestión de la seguridad de explotación de la EF, que obligue a modificar funciones y responsabilidades. Implantación de un nuevo sistema (electrónico) de gestión del tráfico
4.2.3.2 Identificación de los trenes	AI — Definición/revisión de los procedimientos de asignación de números de identificación de trenes únicos e inequívocos.	Cambio en el sistema de planificación de trenes del AI o de la EF, que obligue a modificar funciones y responsabilidades. Implantación de un nuevo sistema (electrónico) de gestión del tráfico
4.2.3.3.1 Comprobaciones y pruebas previas a la salida	EF — Definición/revisión de comprobaciones y pruebas que deban realizarse antes de la salida.	Cambio en el sistema de gestión de la seguridad de explotación de la EF, que obligue a modificar funciones y responsabilidades.
4.2.3.3.2 Información al AI del estado de funcionamiento del tren	EF — Definición/revisión de los procedimientos para informar de factores relacionados con el material rodante que puedan afectar a la circulación del tren.	Cambio en el sistema de gestión de la seguridad de la explotación del AI o de la EF, que obligue a modificar funciones y responsabilidades. Implantación de un nuevo sistema (electrónico) de gestión del tráfico

Apartado del capítulo 4	Trabajo que debe hacer el AI/EF para cumplir los requisitos	Factor desencadenante normal
4.2.3.4.1 Requisitos generales de gestión del tráfico	AI — Definición/revisión de procedimientos de control y supervisión de las operaciones de tráfico, incluyendo la interfaz con los procesos adicionales que requieran las EF.	Cambio en el sistema de gestión de la seguridad de la explotación del AI o de la EF, que obligue a modificar funciones y responsabilidades. Implantación de un nuevo sistema (electrónico) de gestión del tráfico
4.2.3.4.2 Notificaciones sobre los trenes	AI — Definición/revisión de los procedimientos de notificación de la posición del tren, incluyendo registro en tiempo real de las llegadas y salidas y horas previstas de transferencia a otros AI.	Cambio en el sistema de gestión del tráfico del AI, que obligue a modificar funciones y responsabilidades. Implantación de un nuevo sistema (electrónico) de gestión del tráfico
4.2.3.4.3 Mercancías peligrosas	EF — Definición/revisión de procedimientos para la supervisión del transporte de mercancías peligrosas, incluyendo el suministro de la información que requiera el AI.	Cambio en el sistema de gestión de la seguridad de la explotación del AI o de la EF, que obligue a modificar funciones y responsabilidades.
4.2.3.4.4 Calidad de la explotación	AI/EF — Procedimientos documentados, que describan los procesos internos de observación y revisión del rendimiento de explotación y determinación de medidas para mejorar la eficiencia de la red.	Cambio en el sistema de gestión del tráfico del AI o de la EF, que obligue a modificar funciones y responsabilidades. Implantación de un nuevo sistema (electrónico) de gestión del tráfico, incluyendo observación del rendimiento.
4.2.3.5.1 Registro de los datos de supervisión fuera del tren	AI — Definición/revisión de los procedimientos de registro de los datos requeridos, y disposiciones de almacenamiento y acceso.	Cambio en el sistema de gestión de la seguridad de explotación del AI, que obligue a modificar funciones y responsabilidades. Cambio en la infraestructura de la red que obligue a instalar equipos de observación nuevos o modificados.
4.2.3.5.2 Registro de los datos de supervisión a bordo del tren	EF — Definición/revisión de los procedimientos de registro de los datos requeridos, y disposiciones de almacenamiento y acceso.	Cambio en el sistema de gestión de la seguridad de explotación de la EF, que obligue a modificar funciones y responsabilidades. Implantación de material rodante nuevo o modificado (locomotoras, unidades múltiples).
4.2.3.6.1 Funcionamiento degradado: información para otros usuarios	AI/EF — Definición/revisión de procedimientos para información mutua de las situaciones que pueden perjudicar a la seguridad, el rendimiento o la disponibilidad de la red.	Cambio en el sistema de gestión del tráfico del AI o de la EF, que obligue a modificar funciones y responsabilidades. Implantación de un nuevo sistema (electrónico) de gestión del tráfico
4.2.3.6.2 Información a los conductores de trenes	AI — Definición/revisión de las instrucciones para los conductores para hacer frente a una situación degradada.	Cambio en el sistema de gestión del tráfico del AI o de la EF, que obligue a modificar funciones y responsabilidades.
4.2.3.6.3 Disposiciones de contingencia	AI — Definición/revisión de procedimientos para hacer frente al funcionamiento degradado, incluyendo averías del material rodante y de las infraestructuras (disposiciones de contingencia).	Cambio en el sistema de gestión del tráfico del AI o de la EF, que obligue a modificar funciones y responsabilidades. Cambio en la infraestructura de la red o introducción de material rodante nuevo o modificado.
4.2.3.7 Gestión de situaciones de emergencia	AI/EF — Definición/revisión de procedimientos que detallen las medidas de contingencia para hacer frente a situaciones de emergencia.	Cambio en el sistema de gestión de la seguridad de explotación de la EF, que obligue a modificar funciones y responsabilidades.
4.2.3.8 Ayuda a la tripulación en caso de incidente/avería	EF — Definición/revisión de los procedimientos para que la tripulación haga frente a fallos técnicos o de otro tipo del material rodante.	Cambio en el sistema de gestión del tráfico del EF, que obligue a modificar funciones y responsabilidades. Introducción de material rodante nuevo o modificado

Apartado del capítulo 4	Trabajo que debe hacer el AI/EF para cumplir los requisitos	Factor desencadenante normal
4.4 Normas de explotación	AI/EF— Definición de normas y procedimientos a utilizar con el sistema ETCS y GSM-R y/o HABD.	Introducción del sistema de señalización del ETCS y/o del sistema de radio GSM-R o del HABD.
4.6.1.1 Conocimiento profesional	AI/EF — Definición de procesos para evaluar los conocimientos profesionales.	Cambio en el sistema de gestión de la seguridad de explotación del AI/EF, que obligue a modificar funciones y responsabilidades.
4.6.1.2 Capacidad para poner en práctica estos conocimientos	AI/EF— Definición/visión del sistema de gestión de la competencia destinado a garantizar la capacidad del personal para poner en práctica sus conocimientos.	Cambio en el sistema de gestión de la seguridad de explotación del AI/EF, que obligue a modificar funciones y responsabilidades.
4.6.2.2 Nivel de los conocimientos lingüísticos	AI/EF — Definición/visión de los procedimientos para evaluar la capacidad lingüística.	Cambio en el sistema de gestión de la seguridad de explotación del AI/EF, que obligue a modificar funciones y responsabilidades.
4.6.3.1 Evaluación del personal: elementos básicos	AI/EF — Definición/visión de los procesos de evaluación del personal, incluyendo: <ul style="list-style-type: none"> — Experiencia/competencias — Idiomas — Retención de conocimientos 	Cambio en el sistema de gestión de la seguridad de explotación del AI/EF, que obligue a modificar funciones y responsabilidades.
4.6.3.2 Análisis de las necesidades de formación	AI/EF — Definición/visión del proceso para realizar y actualizar el análisis de las necesidades de formación de personal.	Cambio en el sistema de gestión de la seguridad de explotación del AI/EF, que obligue a modificar funciones y responsabilidades.
4.6.3.2.3 Elementos específicos para la tripulación	EF — Definición/visión del proceso para que la tripulación del tren adquiera y retenga: <ul style="list-style-type: none"> — el conocimiento del itinerario — el conocimiento del material rodante 	Cambio en el sistema de gestión de la seguridad de explotación de la EF, que obligue a modificar funciones y responsabilidades.
4.7.1 Condiciones de salud y seguridad Introducción	AI/EF — Definición/visión de los procedimientos para garantizar la aptitud médica del personal, incluyendo el control de los efectos del consumo de drogas y alcohol sobre el rendimiento en el trabajo	Cambio en el sistema de gestión de la seguridad de explotación de la EF, que obligue a modificar funciones y responsabilidades.
4.7.2-4.7.4 Criterios de aprobación de los médicos especializados en salud laboral, de las organizaciones médicas, de los psicólogos y de los reconocimientos	AI/EF — Determinación/visión de los criterios de: <ul style="list-style-type: none"> — Certificación de los médicos de salud laboral y organizaciones médicas — Certificación de psicólogos — Reconocimiento médico y psicológico 	Cambio en el sistema de gestión de la seguridad de explotación de la EF, que obligue a modificar funciones y responsabilidades. Cambio en las normas y prácticas nacionales de aprobación de médicos profesionales y reconocimiento de organizaciones.
4.7.5 Requisitos médicos AI/EF	AI/EF— Determinación/visión de requisitos médicos, incluyendo: <ul style="list-style-type: none"> — Salud general — Visión — Capacidad auditiva — Embarazo 	Cambio en el sistema de gestión de la seguridad de explotación de la EF, que obligue a modificar funciones y responsabilidades.
4.7.6 Requisitos específicos relativos a la tarea de conducción de un tren	AI/EF — Determinación/visión de requisitos médicos específicos de los conductores, incluyendo: <ul style="list-style-type: none"> — Control ECG (más de 40 años) — Visión — Requisitos relativos a la audición y la conversación — Antropometría 	Cambio en el sistema de gestión de la seguridad de explotación de la EF, que obligue a modificar funciones y responsabilidades.

ANEXO O

No se utiliza

—

ANEXO P

Identificación de los vehículos

Observaciones generales:

- 1 Este anexo describe el número y la marca correspondiente aplicados de manera visible al vehículo para identificarlo de forma inequívoca en la explotación. No describe otros números o marcas que puedan ir grabadas o fijadas de forma permanente en el chasis o en los componentes principales del vehículo durante su construcción.
- 2 La conformidad del número y de la marca correspondiente con las indicaciones descritas en este anexo no es obligatoria para:
 - vehículos que sólo se utilicen en redes a las que no se aplique la presente ETI;
 - vehículos heredados, de carácter histórico;
 - vehículos que no se utilicen o se transporten normalmente en las redes a las que se aplica la presente ETI.

No obstante, estos vehículos deben recibir un número temporal que permita su explotación.

- 3 Este anexo está sujeto a cambios debidos a la evolución del RIV y el desarrollo e implantación de la ETI ATM en el futuro.

Número estándar y abreviaturas correspondientes

Cada vehículo ferroviario recibe un número de 12 cifras (denominado número estándar) con la siguiente estructura:

Tipos de material rodante	Tipo de vehículo e indicación de la Interoperabilidad [2 cifras]	Países el que el vehículo está registrado [2 cifras]	Características técnicas [4 cifras]	Número de orden [3 cifras]	Dígito de autocontrol digit [1 cifra]
Vagones de mercancías	00 a 09 10 a 19 20 a 29 30 a 39 40 a 49 80 a 89 <i>[detalles en el anexo P.6]</i>	01 a 99 <i>[detalles en el anexo P.4]</i>	0000 a 9999 <i>[detalles en el anexo P.9]</i>	001 a 999	0 a 9 <i>[detalles en el anexo P.3]</i>
Vehículos de pasajeros remolcados	50 a 59 60 a 69 70 a 79 <i>[detalles en el anexo P.7]</i>		0000 a 9999 <i>[detalles en el anexo P.10]</i>	001 a 999	
Material rodante de tracción	90 a 99 <i>[detalles en el anexo P.8]</i>		0000001 a 8999999 <i>[el significado de estas cifras es definido por los Estados miembros, en última instancia por acuerdo bilateral o multilateral]</i>		
Vehículos especiales			9000 a 9999 <i>[detalles en el anexo P.11]</i>	001 a 999	

En un país dado, los 7 dígitos de las características técnicas y del número de orden bastan para identificar de forma inequívoca un vehículo dentro de cada grupo de vagones de mercancías, vehículos de pasajeros remolcados ⁽¹⁾, material rodante de tracción y vehículos especiales ⁽²⁾.

El número se completa con marcas alfabéticas:

- a) marcas vinculadas a la interoperabilidad (*detalles en el anexo P.5*);
- b) abreviatura del país de registro del vehículo (*detalles en el anexo P.4*);
- c) abreviatura del responsable del material rodante ⁽³⁾ (*detalles en el anexo P.1*);
- d) abreviatura de las características técnicas (*detalles de los vehículos de pasajeros remolcados en el anexo P.13, de los vagones de mercancías en el anexo P.12 y de los vehículos especiales en el anexo P.14*).

Las características técnicas, los códigos y las abreviaturas son gestionados por uno o más organismos (en adelante, «el organismo central») que debe proponer la Agencia Ferroviaria Europea (AFE/ERA) a resultas de la actividad n° 15 de su programa de trabajo para 2005.

Asignación del número

Las normas de gestión de los números serán propuestas por la AFE/ERA como parte de la actividad n° 15 de su programa de trabajo para 2005.

⁽¹⁾ Para el material rodante de tracción, el número ha de ser exclusivo de un determinado país, con 6 dígitos.

⁽²⁾ Para los vehículos especiales, el número ha de ser exclusivo de un determinado país, con el primer dígito y los 5 últimos dígitos de las características técnicas y número de orden.

⁽³⁾ El responsable de un vehículo es la persona que, por ser su propietaria o por tener derecho sobre él, explota económicamente un vehículo de manera permanente como medio de transporte y que está registrado como tal en el registro de material rodante.

ANEXO P.1

Marca abreviada del responsable del material rodante**Definición de la marca del responsable del vehículo (MRV)**

La marca del responsable del vehículo (MRV) es un código alfanumérico, que consta de 2 a 5 letras ⁽¹⁾. La MRV se consigna en cada vehículo ferroviario, cerca del número del vehículo. La MRV identifica al responsable del vehículo tal como está inscrito en el registro de material rodante.

La MRV es única en todos los países afectados por la presente ETI y en todos los países que formalicen acuerdos que conlleven la aplicación del sistema de numeración del vehículo y de la marca del responsable del vehículo tal y como se describen en la presente ETI.

Formato de la marca del responsable del vehículo

La MRV es la representación del nombre completo o abreviatura del responsable del vehículo, si es posible de forma reconocible. Pueden utilizarse las 26 letras del alfabeto latino. Las letras de la MRV se escriben en mayúsculas. Las letras que no sean iniciales de las palabras que forman el nombre del responsable del vehículo pueden escribirse en minúsculas. No se tendrá en cuenta el nombre escrito para comprobar la unicidad.

Las letras pueden contener signos diacríticos ⁽²⁾. Para comprobar la unicidad, no se tienen en cuenta los signos diacríticos de estos caracteres.

En los vehículos cuyo responsable reside en países que no utilicen el alfabeto latino, podrá aplicarse una traducción de la MRV a su propio alfabeto detrás de la MRV, separado por el carácter barra inclinada («/»). Esta MRV traducida se descartará a efectos de proceso de datos.

Exenciones del uso de la marca del responsable del vehículo

Los Estados miembros pueden decidir aplicar las siguientes exenciones.

La MRV no es obligatoria para los vehículos cuyo sistema de numeración no se atenga al presente anexo (véanse las observaciones generales, punto 2). No obstante, debe facilitarse información adecuada sobre la identidad del responsable del vehículo a las organizaciones que intervengan en su explotación en las redes en las que se aplica la presente ETI.

Cuando se consigne el nombre y el domicilio completos en el vehículo, no será necesaria la MRV para:

- vehículos de responsables cuya flota sea tan limitada que no justifique el uso de la MRV;
- vehículos especializados para el mantenimiento de infraestructuras.

La MRV no es obligatoria para locomotoras, unidades múltiples y vehículos de pasajeros utilizados únicamente en el tráfico nacional, cuando:

- lleven el logotipo de su responsable y este logotipo contenga las mismas letras, perfectamente reconocibles, que la MRV;
- lleven un logotipo perfectamente reconocible que haya sido aceptado por la autoridad nacional competente como equivalente adecuado de la MRV.

Cuando se aplique el logotipo de una empresa además de la MRV, sólo la MRV será válida y el logotipo no se tendrá en cuenta.

Disposiciones relativas a la asignación de la marca del responsable del vehículo

Se podrá asignar más de una MRV al responsable de un vehículo, cuando:

- el responsable del vehículo tenga un nombre oficial en más de un idioma;
- el responsable del vehículo alegue una causa justificada para diferenciar distintas flotas de vehículos dentro de su organización.

⁽¹⁾ Para NMBS/SNCB, puede continuarse utilizando una única letra B encerrada en un círculo

⁽²⁾ Las marcas diacríticas son «acentos y signos», tales como À, Ç, Ö, C, Ž, Å etc. Los caracteres especiales como Ø y Æ se representarán con una sola letra; en las pruebas de unicidad, Ø equivale a O y Æ a una A.

Podrá asignarse una única MRV a un grupo de empresas, cuando:

- pertenezcan a un único conglomerado empresarial que haya designado a una de las organizaciones que lo componen para gestionar todos los asuntos en representación de todas las demás;
- haya designado a una única entidad jurídica independiente para gestionar todos los asuntos en su nombre, en cuyo caso, esta entidad jurídica será la responsable del material rodante.

Registro de marcas de responsables de vehículos y procedimiento para su asignación

El registro de MRV es público y se actualiza en tiempo real.

La solicitud de MRV se presentará ante la autoridad nacional competente del país del solicitante y se remitirá al organismo central. La MRV sólo puede utilizarse una vez publicada por el organismo central.

El titular de la MRV debe informar a la autoridad nacional competente cuando deje de utilizar la MRV, y la autoridad nacional competente ha de remitir la información al organismo central. La MRV se revocará cuando el responsable del material rodante haya demostrado que ha cambiado las marcas en todos los vehículos afectados. La MRV no se vuelve a conceder hasta después de transcurridos 10 años, a menos que sea concedida de nuevo al titular original o, a petición de éste, a otro titular.

La MRV se puede transmitir a otro titular, que sea el sucesor legal del poseedor original. La MRV mantiene su validez si el titular cambia de nombre por otro que no se parezca a la MRV.

La primera lista de MRV se elaborará utilizando las abreviaturas de las empresas ferroviarias existentes.

La MRV se aplicará a todos los vagones de mercancías de nueva construcción cuando entren en vigor las ETI pertinentes. Los vagones de mercancías ya existentes tienen de plazo hasta finales de 2014 para cumplir con el mercado de la MRV.

ANEXO P.2

Inscripción del número y de las marcas alfabéticas correspondientes en la carrocería**Disposiciones generales relativas a las marcas externas**

Las letras mayúsculas y las cifras que componen las inscripciones de las marcas tendrán, al menos, 80 mm de altura, con una fuente Sans Serif de calidad correspondiente. Sólo podrá utilizarse una altura menor cuando no exista otra opción que colocar la marca en el larguero del bastidor.

La marca no deberá ponerse a más de 2 metros de altura sobre el nivel del raíl.

Vagones de mercancías

La marca se inscribirá en la carrocería del vagón de la siguiente manera:

23	TEN	31	TEN	33	TEN	43	(En este caso sin MRV, en el vehículo se inscribirá información con el nombre y dirección completos)	
80	<u>D</u> -RFC	80	<u>D</u> -DB	84	<u>NL</u> -ACTS	87		<u>F</u>
7369 553-4		0691 235-2		4796 100-8		4273 361-3		
Zcs		Tanoos		Slpss		Laeks		

En vagones cuya carrocería no ofrezca suficiente superficie para este tipo de disposición, especialmente en el caso de los vagones plataforma, la marca tendrá la siguiente disposición:

01	87	3320 644-7
TEN	<u>F</u> -SNCF	Ks

Cuando se inscriba en un vagón una o más letras índice de especial significación nacional, esta marca nacional deberá ir después del marcado de la letra internacional y separada de ella por un guión.

Vagones de pasajeros y material rodante transportado de pasajeros

El número se aplicará en cada lado del vehículo de la manera siguiente:

<u>F</u> -SNCF	61 87 20 – 72021 – 7
	<u>B</u> ¹⁰ tu

Las marcas del país en el que se haya registrado el vehículo y de las características técnicas se imprimirán directamente delante, detrás o debajo de los doce dígitos del número del vehículo.

En caso de vagones de pasajeros con cabina de conductor, el número irá consignado además en el interior de la cabina.

Locomotoras, vehículos de tracción y vehículos especiales

El número estándar de 12 dígitos deberá ir marcado en cada lado del material de tracción utilizado en servicio internacional de la siguiente manera:

91 88 0001323-0

El número estándar de 12 dígitos también se escribirá en el interior de cada cabina del material rodante de tracción.

El responsable del material rodante podrá añadir, con letras de mayor tamaño que el número estándar, la marca de su propio número (que consta generalmente de los dígitos del número de serie complementados por un código alfabético) de utilidad en las operaciones. El lugar en el que se marcará este número propio queda a la elección del responsable del material rodante.

Ejemplos	SP 42037	ES 64 F4-099	88-1323	473011	
	92 51 0042037-9	94 80 0189 999-6	91 88 0001323-0	92 87 473011-0	94 79 2 642 185-5

Estas normas podrán ser modificadas en acuerdos bilaterales para vehículos existentes cuando la ETI entre en vigor y asignados a un servicio específico, siempre que no exista riesgo de confusión entre distinto material rodante que opere en las redes ferroviarias correspondientes. Esta exención será válida durante el período que decidan las autoridades nacionales competentes.

La autoridad nacional podrá disponer que se registre el código alfabético del país y la MRV, además del número del vehículo de 12 dígitos.

ANEXO P.3

Normas para la determinación del dígito de control (dígito 12)

El dígito de control se determina de la siguiente manera:

- los dígitos de las posiciones pares del número básico (contando desde la derecha) se toman con su propio valor decimal;
- los dígitos de las posiciones impares del número básico (contando desde la derecha) se multiplican por 2;
- después se obtiene la suma de los dígitos de las posiciones pares y de todos los dígitos que constituyen los productos parciales obtenidos de las posiciones impares;
- se conserva el dígito correspondiente a las unidades de esta suma;
- lo que le falta al dígito de unidades para llegar a 10 es el dígito de control; si el dígito de unidades fuera cero, entonces el dígito de control también sería cero.

Ejemplos

1 –	Si el número básico fuera	3	3	8	4	4	7	9	6	1	0	0
	Factor de multiplicación	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
		6	3	16	4	8	7	18	6	2	0	0

Suma: $6 + 3 + 1 + 6 + 4 + 8 + 7 + 1 + 8 + 6 + 2 + 0 + 0 = 52$

El dígito correspondiente a las unidades de esta suma es 2.

Por lo tanto el dígito de control será 8 y el número básico será el número de registro 33 84 4796 100-8.

2 –	Si el número básico fuera	3	1	5	1	3	3	2	0	1	9	8
	Factor de multiplicación	2	1	2	1	2	1	2	1	2	1	2
		6	1	10	1	6	3	4	0	2	9	16

Suma: $6 + 1 + 1 + 0 + 1 + 6 + 3 + 4 + 0 + 2 + 9 + 1 + 6 = 40$

El dígito correspondiente a las unidades de esta suma es 0.

Por lo tanto el dígito de control será 0 y el número básico será el número de registro 31 51 3320 198-0.

ANEXO P.4

Codificación de los países en los que se registran los vehículos (dígitos 3-4 y abreviatura)

«Información relativa a terceros países, con fines exclusivamente informativos»

Países	Código alfabético del país (²)	Código numérico del país	Empresas afectadas por los corchetes de los anexos P.6 y P.7 (⁴)
Albania	AL	41	HSh
Argelia	DZ	92	SNTF
Armenia	AM (¹)	58	ARM
Austria	A	81	ÖBB
Azerbaiyán	AZ	57	AZ
Bielorrusia	BY	21	BC
Bélgica	B	88	SNCB/NMBS
Bosnia y Herzegovina	BIH	44	ŽRS
		50	ŽFBH
Bulgaria	BG	52	BDZ, SRIC
China	RC	33	KZD
Croacia	HR	78	HŽ
Cuba	CU (¹)	40	FC
Chipre	CY		
República Checa	CZ	54	ČD
Dinamarca	DK	86	DSB, BS
Egipto	ET	90	ENR
Estonia	EST	26	EVR
Finlandia	FIN	10	VR, RHK
Francia	F	87	SNCF, RFF
Georgia	GE	28	GR
Alemania	D	80	DB, AAE (²)
Grecia	GR	73	CH
Hungría	H	55	MÁV, GySEV/ROeEE (²)
Irán	IR	96	RAI
Iraq	IRQ (¹)	99	IRR
Irlanda	IRL	60	CIE
Israel	IL	95	IR
Italia	I	83	FS, FNME (²)
Japón	J	42	EJRC
Kazajistán	KZ	27	KZH
Kirguizistán	KS	59	KRG
Letonia	LV	25	LDZ
Líbano	RL	98	CEL
Liechtenstein	LIE (¹)		
Lituania	LT	24	LG
Luxemburgo	L	82	CFL
Macedonia (Antigua República Yugoslava)	MK	65	CFARYM (MŽ)
Malta	M		

Países	Código alfabético del país ⁽³⁾	Código numérico del país	Empresas afectadas por los corchetes de los anexos P.6 y P.7 ⁽⁴⁾
Moldavia	MD ⁽¹⁾	23	CFM
Mónaco	MC		
Mongolia	MGL	31	MTZ
Marruecos	MA	93	ONCFM
Países Bajos	NL	84	NS
Corea del Norte	PRK ⁽¹⁾	30	ZC
Noruega	N	76	NSB, JBV
Polonia	PL	51	PKP
Portugal	P	94	CP, REFER
Rumania	RO	53	CFR
Rusia	RUS	20	RZD
Serbia y Montenegro	SCG	72	JŽ
Eslovaquia	SK	56	ŽSSK, ŽSR
Eslovenia	SLO	79	SŽ
Corea (República de)	ROK	61	KNR
España	E	71	RENFE
Suecia	S	74	GC, BV
Suiza	CH	85	SBB/CFF/FFS, BLS ⁽²⁾
Siria	SYR	97	CFS
Tayikistán	TJ	66	TZD
Túnez	TN	91	SNCFT
Turquía	TR	75	TCDD
Turkmenistán	TM	67	TRK
Ucrania	UA	22	UZ
Reino Unido	GB	70	BR
Uzbekistán	UZ	29	UTI
Vietnam	VN ⁽¹⁾	32	DSVN

⁽¹⁾ Códigos pendientes de confirmación.

⁽²⁾ Hasta que entren en vigor los cambios indicados en el punto 3 de las observaciones generales, estas empresas podrán utilizar los códigos 43 (GySEV/ROeEE), 63 (BLS), 64 (FNME), 68 (AAE). Entonces se definirá el período de actualización junto con los Estados miembros afectados.

⁽³⁾ De acuerdo con el sistema alfabético de codificación descrito en el Apéndice 4 de la Convención de 1949 y el apartado 4 del artículo 45 de la Convención de 1968 sobre el tráfico rodado.

⁽⁴⁾ Empresas que, en el momento de la entrada en vigor, sean miembros de la UIC o de la OSJD y utilicen el código descrito de país como código de empresa.

ANEXO P.5

Marcas alfabéticas de la capacidad de interoperabilidad

- TEN: Vehículo que cumple con lo dispuesto en la ETI «Material Rodante».
- RIV: Vagón de mercancías que cumple la normativa RIV en la fecha de su derogación.
- PPW: Vagón de mercancías que cumple el acuerdo PPW (en los Estados OJSD).
- RIC: Vagón de pasajeros que cumple o ha cumplido la normativa RIC.

La marca alfabética de capacidad de interoperabilidad relativa a vehículos especiales se describe en el anexo P.14.

ANEXO P.6

Códigos de interoperabilidad utilizados en los vagones de mercancías (dígitos 1-2)

	2° dígito		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2° dígito	
	1° dígito												1° dígito	
		Gálibo	fijo o variable	fijo	variable	fijo	variable	fijo	variable	fijo	variable	fijo o variable	Gálibo	
ETI ^(a) y/o COTIF ^(b) y/o PPW	0	con ejes	Reservado	Vagones de mercancías ETI y/o COTIF ^(b) Otros vagones de mercancías [cuyo responsable sea una empresa ferroviaria incluida en el anexo P.4]		No ha de utilizarse hasta nueva decisión						Vagones PPW (gálibo variable)	con ejes	0
	1	con bogies	Vagones utilizados por la industria									Vagones PPW (gálibo variable)	con bogies	1
	2	con ejes	Reservado	Vagones de mercancías ETI y/o COTIF ^(b) [cuyo responsable sea una empresa ferroviaria incluida en el anexo P.4]		Vagones de mercancías ETI y/o COTIF ^(b) Vagones PPW			Otros vagones de mercancías ETI y/o COTIF ^(b) Vagones PPW			Vagones PPW (gálibo fijo)	con ejes	2
	3	con bogies		Vagones PPW								Vagones PPW (gálibo fijo)	con bogies	3
No ETI y no COTIF ^(b) y no PPW	4	con ejes ^(c)	Vagones de servicio	Otros vagones [cuyo responsable sea una empresa ferroviaria incluida en el anexo P.4]		Otros vagones			Otros vagones			Vagones con numeración especial de características técnicas	con ejes ^(d)	4
	8	con bogies ^(c)											con bogies ^(d)	8
		Tráfico	Tráfico nacional o tráfico internacional por acuerdo especial	Tráfico internacional por acuerdo especial	Tráfico nacional	Tráfico internacional por acuerdo especial	Tráfico nacional	Tráfico internacional por acuerdo especial	Tráfico nacional	Tráfico internacional por acuerdo especial	Tráfico nacional	Tráfico nacional o tráfico internacional por acuerdo especial	Tráfico	
	1° dígito	2° dígito	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	2° dígito	1° dígito

^(a) Cumplimiento como mínimo de la ETI «Material Rodante».

^(b) Incluyendo vehículos que, de acuerdo con la normativa vigente, lleven estos dígitos en el momento de la entrada en vigor de esta nueva normativa.

^(c) Gálibo fijo o variable.

^(d) Excepto los vagones de la categoría I (vagones de mercancías de temperatura controlada).

Códigos de capacidad para el tráfico internacional utilizados en los vehículos de pasajeros remolcados (dígitos 1-2)

Aviso:

Las condiciones encerradas entre corchetes son transitorias y serán suprimidas con la evolución futura del RIC (véanse las observaciones generales, punto 3).

	Tráfico nacional	Elia y/o RIC/COTIFb y/o PPW ^(a) ^(b)				Tráfico nacional o tráfico internacional por acuerdo especial	ETIa y/o RIC/COTIFb ^(a) ^(b)	PPW		
2º dígito	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1º dígito										
5	Vehículos de tráfico nacional [cuyo responsable sea una empresa ferroviaria RIC incluida en el anexo P.4]	Vehículos de gálibo fijo sin aire acondicionado (incluyendo vagones transportadores de automóviles) [cuyo responsable sea una empresa ferroviaria RIC incluida en el anexo P.4]	Vehículos de gálibo adaptable (1435/1520) sin aire acondicionado [cuyo responsable sea una empresa ferroviaria RIC incluida en el anexo P.4]	Reservado	Vehículos de gálibo adaptable (1435/1672) sin aire acondicionado [cuyo responsable sea una empresa ferroviaria RIC incluida en el anexo P.4]	Vehículos con numeración especial de características técnicas	Vehículos de gálibo fijo	Vehículos de gálibo fijo	Vehículos de gálibo adaptable (1435/1520) con cambio de bogies	Vehículos de gálibo adaptable (1435/1520) con ejes de gálibo adaptable
6	Vehículos de servicio, no comerciales	Vehículos de gálibo fijo sin aire acondicionado [cuyo responsable sea una empresa ferroviaria RIC incluida en el anexo P.4]	Vehículos de gálibo adaptable (1435/1520) con aire acondicionado [cuyo responsable sea una empresa ferroviaria RIC incluida en el anexo P.4]	Vehículos de servicio, no comerciales [cuyo responsable sea una empresa ferroviaria RIC incluida en el anexo P.4]	Vehículos de gálibo adaptable (1435/1672) con aire acondicionado [cuyo responsable sea una empresa ferroviaria RIC incluida en el anexo P.4]	Vagones transportadores de automóviles	Vehículos de gálibo adaptable			
7	Vehículos con aire acondicionado y presurizados [cuyo responsable sea una empresa ferroviaria RIC incluida en el anexo P.4]	Reservado	Reservado	Vehículos de gálibo fijo con aire acondicionado y presurizados [cuyo responsable sea una empresa ferroviaria RIC incluida en el anexo P.4]	Reservado	Otros vehículos	Reservado	Reservado	Reservado	Reservado

^(a) Cumplimiento, como mínimo, con la futura ETI sobre vehículos de pasajeros remolcados.^(b) Cumplimiento de RIC o COTIF de acuerdo con la normativa vigente.

ANEXO P.8

Tipos de material de tracción (dígitos 1-2)

El primer dígito es «9».

El segundo dígito será definido por cada Estado miembro. Por ejemplo, puede coincidir con el dígito de autocontrol si éste se calcula también con el número de serie.

Si el segundo dígito describe el tipo de material de tracción, es obligatorio el siguiente código:

Código	Tipo de vehículo general
0	Varios
1	Locomotora eléctrica
2	Locomotora diésel
3	Unidad acoplada eléctrica (alta velocidad) [vehículo automotor o remolque]
4	Unidad acoplada eléctrica (excepto alta velocidad) [vehículo automotor o remolque]
5	Unidad acoplada diésel [vehículo automotor o remolque]
6	Remolque especializado
7	Máquina de maniobra eléctrica
8	Máquina de maniobra diésel
9	Vehículo de mantenimiento

ANEXO P.9

Marca numérica estándar de los vagones de mercancías (dígitos 5 a 7)

Este anexo indica mediante tablas las marcas numéricas de 4 cifras asociadas a las principales características técnicas del vagón de mercancías.

Este anexo se distribuye de forma independiente (archivo electrónico).

Códigos para las características técnicas del material rodante remolcado de pasajeros (dígitos 5-6)

	6º dígito 5º dígito	0	1	2	3	4
Reservado	0	Reservado	Reservado	Reservado	Reservado	Reservado
Vehículos con asientos de 1ª clase	1	10 compartimentos de pasillo lateral o espacio de salón diáfano equivalente con pasillo central	≥11 compartimentos de pasillo lateral o espacio de salón diáfano equivalente con pasillo central	Reservado	Reservado	Dos o tres ejes
Vehículos con asientos de 2ª clase	2	10 compartimentos de pasillo lateral o espacio de salón diáfano equivalente con pasillo central	11 compartimentos de pasillo lateral o espacio de salón diáfano equivalente con pasillo central	≥12 compartimentos de pasillo lateral o espacio de salón diáfano equivalente con pasillo central	Tres ejes	Dos ejes
Vehículos con asientos de 1ª o de 1ª/2ª clase	3	10 compartimentos de pasillo lateral o espacio de salón diáfano equivalente con pasillo central	11 compartimentos de pasillo lateral o espacio de salón diáfano equivalente con pasillo central	≥12 compartimentos de pasillo lateral o espacio de salón diáfano equivalente con pasillo central	Reservado	Dos o tres ejes
Coches de literas de 1ª ó 1ª/2ª clase	4	10 compartimentos de 1ª/2ª clase	Reservado	Reservado	Reservado	≤9 compartimentos de 1ª/2ª clase
Coches de literas de 2ª clase	5	10 compartimentos	11 compartimentos	≥12 compartimentos	Reservado	Reservado
Reservado	6	Reservado	Reservado	Reservado	Reservado	Reservado
Coches-cama	7	10 compartimentos	11 compartimentos	12 compartimentos	Reservado	Reservado
Vehículos de diseño especial y furgones	8	Coche remolque con cabina de conducción para servicio reversible, con asientos de todas las clases, con o sin compartimento de equipajes	Vehículos con asientos de 1ª o de 1ª/2ª clase, con compartimento de equipajes o postal	Vehículos con asientos de 2ª clase, con compartimento de equipajes o postal	Reservado	Vehículos con asientos de todas las clases, con áreas especialmente adaptadas, por ejemplo, zona de juegos infantiles
	9	Furgones postales	Furgones de equipajes con compartimento postal	Furgones de equipajes	Furgones de equipajes y vehículos de 2ª clase de dos o tres ejes con asientos, con compartimento de equipajes o postal	Furgones de equipajes, con o sin compartimento bajo sello de aduanas

Nota: No se consideran las partes de un compartimento. El alojamiento equivalente en coches salón diáfanos con pasillo central se obtiene dividiendo el número de asientos disponibles por 6, 8 o 10, según la construcción del vehículo.

Códigos para las características técnicas del material rodante remolcado de pasajeros (dígitos 5-6)

	6º dígito 5º dígito	5	6	7	8	9
Reservado	0	Reservado	Reservado	Reservado	Reservado	Reservado
Vehículos con asientos de 1ª clase	1	Reservado	Coches de dos pisos	≥7 compartimentos de pasillo lateral o espacio de salón diáfano equivalente con pasillo central	8 compartimentos de pasillo lateral o espacio de salón diáfano equivalente con pasillo central	9 compartimentos de pasillo lateral o espacio de salón diáfano equivalente con pasillo central
Vehículos con asientos de 2ª clase	2	Sólo para OSJD, coches de dos pisos	Coches de dos pisos	Reservado	≥8 compartimentos de pasillo lateral o espacio de salón diáfano equivalente con pasillo central	9 compartimentos de pasillo lateral o espacio de salón diáfano equivalente con pasillo central
Vehículos con asientos de 1ª o de 1ª/2ª clase	3	Reservado	Coches de dos pisos	Reservado	≥8 compartimentos de pasillo lateral o espacio de salón diáfano equivalente con pasillo central	9 compartimentos de pasillo lateral o espacio de salón diáfano equivalente con pasillo central
Coches de literas de 1ª ó 1ª/2ª clase	4	Reservado	Reservado	Reservado	Reservado	≤9 compartimentos de 1ª clase
Coches de literas de 2ª clase	5	Reservado	Reservado	Reservado	Reservado	≤9 compartimentos
Reservado	6	Reservado	Reservado	Reservado	Reservado	Reservado
Coches-cama	7	>12 compartimentos	Reservado	Reservado	Reservado	Reservado
Vehículos de diseño especial y furgones	8	Coches con asientos y coches de literas, todas las clases, con bar o buffet	Coche remolque con cabina de conducción para servicio reversible, de dos pisos, con asientos de todas las clases, con o sin compartimento de equipajes	Coches-restaurante o coches con bar o buffet, con compartimento de equipajes	Coches-restaurante	Otros coches especiales (conferencias, discoteca, bar, cine, vídeo, ambulancia)
	9	Furgones de equipajes de dos o tres ejes con compartimento postal	Reservado	Vagones de transporte de automóviles, de dos o tres ejes	Vagones transportadores de automóviles	Vehículos de servicio

Nota: No se consideran las partes de un compartimento. El alojamiento equivalente en coches de salón diáfano con pasillo central se obtiene dividiendo el número de asientos disponibles por 6, 8 o 10, según la construcción del vehículo.

Códigos para las características generales del material rodante remolcado de pasajeros (dígitos 7-8)

Suministro de energía Velocidad máxima	8º dígito 7º dígito	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
< 120 km/h	0	Todas las tensiones (*)	Reservado	3 000 V~ + 3 000 V =	1 000 V~ (*)	Reservado	1 500 V~	Tensiones distintas de 1 000 V, 1 500 V, 3 000 V	1 500 V~ + 1 500 V =	3 000 V =	Reservado
	1	Todas las tensiones (*) + Vapor (1)	1 000 V~ + Vapor (1)	1 000 V~ + Vapor (1)	1 000 V~ + Vapor (1)	1 000 V~ + Vapor (1)	1 000 V~ + Vapor (1)	Reservado	1 500 V~ + 1 500 V = + Vapor (1)	3 000 V = + Vapor (1)	3 000 V = + Vapor (1)
	2	Vapor (1)	Vapor (1)	3 000 V~ + 3 000 V = + Vapor (1)	Vapor (1)	3 000 V~ + 3 000 V = + Vapor (1)	Vapor (1)	3 000 V~ + 3 000 V = 1 500 V~ + Vapor (1)	1 500 V~ + Vapor (1)	1 500 V~ + Vapor (1)	A (1)
de 121 a 140 km/h	3	Todas las tensiones	Reservado	1 000 V~ + 3 000 V =	1 000 V~ (*) (1)	1 000 V~ (*) (1)	1 000 V~	1 000 V~ + 1 500 V~ + 1 500 V =	1 500 V~ + 1 500 V =	3 000 V =	3 000 V =
	4	Todas las tensiones (*) + Vapor (1)	Todas las tensiones + Vapor (1)	Todas las tensiones + Vapor (1)	1 000 V~ (*) (1) + Vapor (1)	1 500 V~ + 1 500 V =	1 000 V~ + Vapor (1)	3 000 V~ + 3 000 V =	1 500 V~ + 1 500 V = + Vapor (1)	3 000 V = + Vapor (1)	Reservado
	5	Todas las tensiones (*) + Vapor (1)	Todas las tensiones + Vapor (1)	Todas las tensiones + Vapor (1)	1 000 V~ + Vapor (1)	Reservado	1 500 V~ + Vapor (1)	Tensiones distintas de 1 000 V, 1 500 V, 3 000 V	1 500 V~ + 1 500 V = + Vapor (1)	Reservado	Reservado
	6	Vapor (1)	Reservado	3 000 V~ + 3 000 V =	Reservado	3 000 V~ + 3 000 V =	Reservado	Vapor (1)	Reservado	Reservado	A (1)

Suministro de energía	8° dígito	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Velocidad máxima	7° dígito										
de 141 a 160 km/h	7	Todas las tensiones (*)	Todas las tensiones	1 500 V~ ⁽¹⁾ + 3 000 V = ⁽¹⁾ Todas las tensiones ⁽²⁾	1 000 V~ (*)	1 500 V~ + 1 500 V =	1 000 V~	1 500 V~	1 500 V~ + 1 500 V =	3 000 V =	3 000 V =
	8	Todas las tensiones (*) + Vapor ⁽¹⁾	Todas las tensiones + Vapor ⁽¹⁾	3 000 V~ + 3 000 V =	Reservado	Todas las tensiones (*) + Vapor ⁽¹⁾	1 000 V~ + Vapor ⁽¹⁾	3 000 V~ + 3 000 V =	Tensiones distintas de 1 000 V, 1 500 V, 3 000 V	Todas las tensiones (*) + Vapor ⁽¹⁾	A ⁽¹⁾ G ⁽²⁾
> 160 km/h	9	Todas las tensiones (*) ⁽²⁾	Todas las tensiones	Todas las tensiones + Vapor ⁽¹⁾	1 000 V~ + 1 500 V~	1 000 V~	1 000 V~	Reservado	1 500 V~ + 1 500 V =	3 000 V =	A ⁽¹⁾ G ⁽²⁾

⁽¹⁾ Sólo para vehículos de tráfico nacional

⁽²⁾ Sólo para vehículos aptos para el tráfico internacional

Todas las tensiones Corriente alterna monofásica de 1 000 V, de 51 a 15 Hz; corriente alterna monofásica de 1 500 V, de 50 Hz; corriente continua de 1 500 V; corriente continua de 3 000 V. También puede incluir corriente alterna monofásica de 3 000 V, 50 Hz.

(*) Para determinados vehículos de corriente alterna monofásica de 1 000 V, sólo se permite una frecuencia: bien 16 2/3 o bien 50 Hz.

A. Calefacción autónoma, sin línea de alimentación eléctrica del bus del tren

G. Vehículos con línea de alimentación eléctrica del bus del tren para todas las tensiones, pero que necesita un furgón generador para alimentar el aire acondicionado

Vapor Sólo calefacción de vapor. Si se indican tensiones, el código también está disponible para vehículos sin calefacción de vapor.

ANEXO P.11

Códigos para las características técnicas de vehículos especiales (dígitos 6 a 8)

Velocidad autorizada para vehículos especiales (dígito 6)

Clasificación			Velocidad de marcha autopropulsada		
			≥ 100 km/h	< 100 km/h	0 km/h
Se puede acoplar a un tren	V ≥ 100 km/h	Autopropulsado	1	2	
		No autopropulsado			3
	V < 100 km/h y/o restricciones a ^(a)	Autopropulsado		4	
		No autopropulsado			5
No se puede acoplar a un tren	Autopropulsado		6		
	No autopropulsado			7	
Vehículo autopropulsado de transporte combinado ferrocarril/carretera que se puede acoplar a un tren ^(b)				8	
Vehículo autopropulsado de transporte combinado ferrocarril/carretera que no se puede acoplar a un tren ^(b)				9	
Vehículo no autopropulsado de transporte combinado ferrocarril/carretera ^(b)					0

^(a) Por restricción se entiende una posición especial en un tren (por ejemplo, en la cola), un vagón de protección obligatoria, etc.

^(b) Deben cumplirse las condiciones especiales aplicables a la incorporación a un tren.

Tipo y subtipo de vehículo especial (dígitos 7-8)

7º dígito	8º dígito	Vehículos/máquinas
1 Infraestructura y superestructura	1	Tren de colocación y renovación de vías
	2	Equipos de colocación de aparatos de vía
	3	Tren de rehabilitación de vías
	4	Máquina limpiadora de balasto
	5	Máquina de movimiento de tierras
	6	
	7	
	8	
	9	Grúa montada sobre raíl (salvo encarrilamiento)
	0	Otros o generales

7º dígito	8º dígito	Vehículos/máquinas
2 Vía	1	Máquina bateadora de alta capacidad
	2	Otras máquinas bateadoras
	3	Máquina bateadora con estabilización
	4	Máquina bateadora para aparatos de vía
	5	Planeadora
	6	Máquina estabilizadora
	7	Máquina rectificadora y soldadora
	8	Máquina multiusos
	9	Coche de inspección de vías
	0	Otros

7º dígito	8º dígito	Vehículos/máquinas
3 Línea aérea	1	Máquina multiusos
	2	Máquina enrolladora y desenrolladora
	3	Máquina de instalación de mástil
	4	Máquina portadora de tambor
	5	Máquina tensora de la línea aérea
	6	Máquina con plataforma de trabajo elevadora y máquina con andamiaje
	7	Tren limpiador
	8	Tren engrasador
	9	Coche de inspección de la línea aérea
	0	Otros
4 Estructuras	1	Máquina colocadora de cubiertas
	2	Plataforma de inspección de puentes
	3	Plataforma de inspección de túneles
	4	Máquina depuradora de gases
	5	Máquina de ventilación
	6	Máquina con plataforma de trabajo elevadora o con andamiaje
	7	Máquina de alumbrado de túneles
	8	
	9	
	0	Otros
5 Carga, descarga y varios transportes	1	Máquina de carga/descarga y transporte de raíles
	2	Máquina de carga/descarga y transporte de balasto, grava, etc.
	3	
	4	
	5	Máquina de carga/descarga y transporte de traviesas
	6	
	7	
	8	Máquina de carga/descarga y transporte de aparatos de vía, etc.
	9	Máquina de carga/descarga y transporte de otros materiales
	0	Otros

7º dígito	8º dígito	Vehículos/máquinas
6 Medición	1	Coche de registro de movimientos de tierras
	2	Coche de registro de vías
	3	Coche de registro de la línea aérea
	4	Coche de registro de gálibo
	5	Coche de registro de señalización
	6	Coche de registro de telecomunicaciones
	7	
	8	
	9	
	0	Otros
7 Emergencia	1	Grúa de emergencia
	2	Coche de transporte de emergencia
	3	Tren de túneles de emergencia
	4	Coche de emergencia
	5	Coche de bomberos
	6	Vehículo sanitario
	7	Coche de material
	8	
	9	
	0	Otros
8 Tracción, transporte, energía, etc.	1	Unidades de tracción
	2	
	3	Coche de transporte (salvo 59)
	4	Vehículo automotor
	5	Vagoneta/vehículo motorizado
	6	
	7	Tren de hormigonado
	8	
	9	
	0	Otros

7º dígito	8º dígito	Vehículos/máquinas
9 Medio ambiente	1	Quitanieves autopropulsado
	2	Quitanieves remolcado
	3	Escoba quitanieves
	4	Máquina desheladora
	5	Máquina herbicida
	6	Máquina limpiadora de raíles
	7	
	8	
	9	
	0	Otros

7º dígito	8º dígito	Vehículos/máquinas
0 Transporte combinado ferrocarril/carretera	1	Máquina de transporte combinado categoría 1
	2	
	3	Máquina de transporte combinado categoría 2
	4	
	5	Máquina de transporte combinado categoría 3
	6	
	7	Máquina de transporte combinado categoría 4
	8	
	9	
	0	Otros

ANEXO P.12

Marcado de letras para vagones de mercancías, salvo vagones articulados y múltiples

DEFINICIÓN DE LAS LETRAS DE CATEGORÍA E ÍNDICE

1. Notas importantes

En las tablas adjuntas:

- la información indicada en metros se refiere a la longitud interior de los vagones (lu);
- la información indicada en toneladas (tu) corresponde al límite máximo de carga indicado en la tabla de cargas para el vagón en cuestión, determinándose dicho límite de acuerdo con los procedimientos establecidos.

2. Letras índice de valor internacional común a todas las categorías

- q tubería para calefacción eléctrica que puede recibir todas las corrientes aceptadas
 qq tubería e instalación para calefacción eléctrica que puede recibir todas las corrientes aceptadas
 s vagones autorizados a circular en condiciones «s» (véase el anexo B de la ETI «Material Rodante»)
 ss vagones autorizados a circular en condiciones «ss» (véase el anexo B de la ETI «Material Rodante»)

3. Letras índice de valor nacional

t, u, v, w, x, y, z

El valor de estas letras será definido por cada Estado miembro.

LETRA DE CATEGORÍA: E — VAGÓN DESCUBIERTO DE BORDES ALTOS

Vagón de referencia	de tipo normal, con basculante lateral y extremo, con plataforma con 2 ejes: $lu \geq 7,70$ m; $25 t \leq tu \leq 30 t$ con 4 ejes: $lu \geq 12$ m; $50 t \leq tu \leq 60 t$ con 6 ó más ejes: $lu \geq 12$ m; $60t \leq tu \leq 75 t$	
Índice letras	a	con 4 ejes
	aa	con 6 ó más ejes
	c	con trampillas de suelo ^(a)
	k	con 2 ejes: $tu < 20 t$ con 4 ejes: $tu < 40 t$ con 6 ó más ejes: $tu < 50 t$
	kk	con 2 ejes: $20 t \leq tu < 25 t$ con 4 ejes: $40 t \leq tu < 50 t$ con 6 ó más ejes: $50 t \leq tu < 60 t$
	l	sin basculante lateral
	ll	sin trampillas de suelo ^(b)
	m	con 2 ejes: $lu < 7,70$ m con 4 ó más ejes: $lu < 12$ m
	mm	con 4 ó más ejes: $lu > 12$ m ^(b)
	n	con 2 ejes: $tu > 30 t$ con 4 ejes: $tu > 60 t$ con 6 ó más ejes: $tu > 75 t$
	o	sin basculante extremo
	p	con estación para guardafreno ^(b)

^(a) Este concepto sólo se aplica a los vagones descubiertos de bordes altos con plataforma, y provistos de un dispositivo que permite que sean utilizados como vagones ordinarios de fondo plano, o para descarga por gravedad de ciertas mercancías mediante el posicionamiento adecuado de las trampillas.

^(b) Sólo aplicable a vagones con un gálibo de 1 520 mm.

LETRA DE CATEGORÍA: F — VAGÓN DESCUBIERTO DE BORDES ALTOS

Vagón de referencia	De tipo especial con 2 ejes: $25 t \leq tu \leq 30 t$ con 3 ejes: $25 t \leq tu \leq 40 t$ con 4 ejes: $50 t \leq tu \leq 60 t$ con 6 ó más ejes: $60 t \leq tu \leq 75 t$	
Índice letras	a	con 4 ejes
	aa	con 6 ó más ejes
	b	alta capacidad con ejes (volumen > 45 m ³)
	c	con descarga por gravedad controlada, por ambos lados, o alternativamente, por la parte superior ^(a)
	cc	con descarga por gravedad controlada, por ambos lados, o alternativamente, por la parte inferior ^(a)
	f	adecuado para el tráfico con Gran Bretaña
	ff	adecuado para el tráfico con Gran Bretaña (exclusivamente a través del túnel)
	fff	adecuado para el tráfico con Gran Bretaña (exclusivamente por trasbordador ferroviario)
	k	con 2 ó 3 ejes: $tu < 20 t$ con 4 ejes: $tu < 40 t$ con 6 ó más ejes: $tu < 50 t$
	kk	con 2 ó 3 ejes: $20 t \leq tu < 25 t$ con 4 ejes: $40 t \leq tu < 50 t$ con 6 ó más ejes: $50 t \leq tu < 60 t$
	l	con descarga por gravedad a granel, por ambos lados, simultáneamente, por la parte superior ^(a)
	ll	con descarga por gravedad a granel, por ambos lados, simultáneamente, por la parte inferior ^(a)
	n	con 2 ejes: $tu > 30 t$ con 3 ó más ejes: $tu > 40 t$ con 4 ejes: $tu > 60 t$ con 6 ó más ejes: $tu > 75 t$
	o	con descarga por gravedad axial a granel, por la parte superior ^(a)
	oo	con descarga por gravedad axial a granel, por la parte inferior ^(a)
	p	con descarga por gravedad axial controlada, por la parte superior ^(a)
pp	con descarga por gravedad axial controlada, por la parte inferior ^(a)	
ppp	con estación para guardafreno ^(b)	

^(a) Los vagones de mercancías con descarga por gravedad de la categoría F son vagones descubiertos, que no llevan plataforma ni disponen de instalación basculante ni en el lateral ni en el extremo.

^(b) Sólo aplicable a vagones con un gálibo de 1520 mm.

El método de descarga de estos vagones se define por una combinación de las siguientes características:

Disposición de las aberturas de descarga:

— axial: Aberturas situadas sobre el centro de la vía

— bilateral: Aberturas a uno u otro lado de la vía, fuera de los raíles

(Para estos vagones, la descarga es:

— simultánea, si el vaciado total del vagón requiere que las aberturas estén abiertas en ambos lados,

— alternativa, si se puede vaciar por completo el vagón abriendo las aberturas de un lado solamente)

— superior: El borde inferior de la artesa de descarga (sin tener en cuenta los dispositivos móviles que puedan extender esta artesa) está situado al menos 0,700 m por encima del raíl y permite utilizar una cinta transportadora para retirar las mercancías

— inferior: La posición del borde inferior de la artesa de descarga no permite utilizar una cinta transportadora para retirar las mercancías.

Velocidad de descarga:

— a granel: Una vez abiertas las aberturas de descarga, no se pueden volver a cerrar hasta que se vacíe el vagón

— controlada: En cualquier momento de la descarga, se puede regular o incluso detener el flujo de mercancía

LETRA DE CATEGORÍA: G — VAGÓN CUBIERTO

Vagón de referencia	De tipo normal con un mínimo de 8 aberturas de ventilación con 2 ejes: $9\text{ m} \leq lu < 12\text{ m}$; $25\text{ t} \leq tu \leq 30\text{ t}$ con 4 ejes: $15\text{ m} \leq lu < 18\text{ m}$; $50\text{ t} \leq tu \leq 60\text{ t}$ con 6 ó más ejes: $15\text{ m} \leq lu < 18\text{ m}$; $60\text{ t} \leq tu \leq 75\text{ t}$	
Índice letras	a	con 4 ejes
	aa	con 6 ó más ejes
	b	alta capacidad: — con 2 ejes: $lu \geq 12\text{ m}$ y capacidad de carga útil $\geq 70\text{ m}^3$ — con 4 ó más ejes: $lu \geq 18\text{ m}$
	bb	con 4 ejes: $lu > 18\text{ m}$ ^(a)
	g	para grano
	h	para frutas y hortalizas ^(b)
	k	con 2 ejes: $tu < 20\text{ t}$ con 4 ejes: $tu < 40\text{ t}$ con 6 ó más ejes: $tu < 50\text{ t}$
	kk	con 2 ejes: $20\text{ t} \leq tu < 25\text{ t}$ con 4 ejes: $40\text{ t} \leq tu < 50\text{ t}$ con 6 ó más ejes: $50\text{ t} \leq tu < 60\text{ t}$
	l	con menos de 8 aberturas de ventilación
	ll	con aberturas de las puertas ampliadas ^(a)
	m	con 2 ejes: $lu < 9\text{ m}$ con 4 ó más ejes: $lu < 15\text{ m}$
	n	con 2 ejes: $tu > 30\text{ t}$ con 4 ejes: $tu > 60\text{ t}$ con 6 ó más ejes: $tu > 75\text{ t}$
	o	con 2 ejes: $lu < 12\text{ m}$ y capacidad de carga útil 70 m^3
	p	con estación para guardafreno ^(a)

^(a) Sólo aplicable a vagones con un gálibo de 1 520 mm.

^(b) El concepto de «frutas y hortalizas» se aplica únicamente a los vagones provistos de aberturas de ventilación adicionales a nivel del suelo.

LETRA DE CATEGORÍA: H — VAGÓN CUBIERTO

Vagón de referencia		de tipo especial con 2 ejes: $9\text{ m} \leq lu \leq 12\text{ m}$; $25\text{ t} \leq tu \leq 28\text{ t}$ con 4 ejes: $15\text{ m} \leq lu < 18\text{ m}$; $50\text{ t} \leq tu \leq 60\text{ t}$ con 6 ó más ejes: $15\text{ m} \leq lu < 18\text{ m}$; $60\text{ t} \leq tu \leq 75\text{ t}$
Índice letras	a	con 4 ejes
	aa	con 6 ó más ejes
	b	con 2 ejes: $12\text{ m} \leq lu \leq 14\text{ m}$ y capacidad de carga útil $\geq 70\text{ m}^3$ con 4 ó más ejes: $18\text{ m} \leq lu < 22\text{ m}$ ^(a)
	bb	con 2 ejes: $lu \geq 14\text{ m}$ con 4 ó más ejes: $lu \geq 22\text{ m}$
	c	con puertas en los extremos
	cc	con puertas en los extremos y preparados internamente para el transporte de automóviles
	d	con trampillas de suelo
	dd	con cuerpo basculante ^(b)
	e	con 2 pisos
	ee	con 3 o más pisos
	f	adecuado para el tráfico con Gran Bretaña ^(c)
	ff	adecuado para el tráfico con Gran Bretaña (exclusivamente a través del túnel)
	fff	adecuado para el tráfico con Gran Bretaña (exclusivamente por traspbordador ferroviario) ^(c)
	g	para grano
	gg	para cemento ^(b)
	h	para frutas y hortalizas ^(c)
	hh	para fertilizante mineral ^(b)
	i	con abertura o paredes de desvío
	ii	con abertura o paredes de desvío muy sólidas ^(d)
	k	con 2 ejes: $tu < 20\text{ t}$ con 4 ejes: $tu < 40\text{ t}$ con 6 ó más ejes: $tu < 50\text{ t}$
kk	con 2 ejes: $20\text{ t} \leq tu < 25\text{ t}$ con 4 ejes: $40\text{ t} \leq tu < 50\text{ t}$ con 6 ó más ejes: $50\text{ t} \leq tu < 60\text{ t}$	
l	con tabiques móviles ^(e)	
ll	con tabiques móviles bloqueables ^(e)	
m	con 2 ejes: $lu < 9\text{ m}$ con 4 ó más ejes: $lu < 15\text{ m}$	
mm	con 4 ó más ejes: $lu > 18\text{ m}$ ^(b)	
n	con 2 ejes: $tu > 28\text{ t}$ con 4 ejes: $tu < 60\text{ t}$ con 6 ó más ejes: $tu > 75\text{ t}$	
o	con 2 ejes: $lu\ 12\text{ m} < 14\text{ m}$ y capacidad de carga útil $\geq 70\text{ m}^3$	
p	con estación para guardafreno ^(b)	

^(a) Los vagones de 2 ejes que lleven las letras índice «f» y «fff» pueden tener una capacidad de carga útil inferior a 70 m^3 .

^(b) Sólo aplicable a vagones con un gálibo de 1 520 mm.

^(c) El concepto de «frutas y hortalizas» se aplica únicamente a los vagones provistos de aberturas de ventilación adicionales a nivel del suelo.

^(d) Sólo aplicable a vagones con un gálibo de 1 435 mm.

^(e) Los tabiques móviles se pueden desmontar temporalmente.

LETRA DE CATEGORÍA: I — VAGÓN DE TEMPERATURA CONTROLADA

Vagón de referencia	Vagón frigorífico de aislamiento térmico clase IN, con ventilación motorizada, con rejillas y compartimento frigorífico $\geq 3,5 \text{ m}^3$ con 2 ejes: $19 \text{ m}^2 \leq \text{superficie} < 22 \text{ m}^2$; $15 \text{ t} \leq \text{tu} \leq 25 \text{ t}$ con 4 ejes: superficie $\geq 39 \text{ m}^2$; $30 \text{ t} \leq \text{tu} \leq 40 \text{ t}$	
Índice letras	a	con 4 ejes
	b	con 2 ejes y gran superficie: $22 \text{ m}^2 \leq \text{superficie} \leq 27 \text{ m}^2$;
	bb	con 2 ejes y superficie muy grande: superficie $> 27 \text{ m}^2$
	c	con ganchos para carne
	d	para pescado
	e	con ventilación eléctrica
	f	adecuado para el tráfico con Gran Bretaña
	ff	adecuado para el tráfico con Gran Bretaña (exclusivamente a través del túnel)
	fff	adecuado para el tráfico con Gran Bretaña (exclusivamente por trasbordador ferroviario)
	g	con refrigeración mecánica ^(a) ^(b)
	gg	refrigerador con gas licuado ^(a)
	h	con aislamiento térmico clase IR
	i	refrigeración mecánica por la maquinaria de un vagón técnico acompañante ^(a) ^(b) ^(c)
	ii	vagón técnico acompañante ^(a) ^(c)
	k	con 2 ejes: $\text{tu} > 15 \text{ t}$ con 4 ejes: $\text{tu} < 30 \text{ t}$
	l	aislado sin compartimentos frigoríficos ^(a) ^(d)
m	con 2 ejes: superficie $< 19 \text{ m}^2$; con 4 ejes: superficie $< 39 \text{ m}^2$;	
mm	con 4 ejes: superficie $\geq 39 \text{ m}^2$ ^(e)	
n	con 2 ejes: $\text{tu} > 25 \text{ t}$ con 4 ejes: $\text{tu} > 40 \text{ t}$	
o	con compartimentos frigoríficos de capacidad inferior a $3,5 \text{ m}^3$ ^(d)	
p	sin rejillas	

^(a) La letra índice «l» no se aplicará a los vagones que lleven las letras índice «g», «gg», «i» o «ii».

^(b) Los vagones que lleven las dos letras índice «g» e «i» pueden utilizarse por separado o en un conjunto frigorífico.

^(c) El concepto de «vagón técnico acompañante» se aplica al mismo tiempo a los vagones fábrica, vagones taller (ambos con o sin dormitorio) y vagones dormitorio.

^(d) La letra índice «o» no se aplicará a los vagones que lleven la letra índice «l».

^(e) Sólo aplicable a vagones con un gálibo de 1 520 mm.

Nota: La superficie de los vagones frigorífico cubiertos siempre se determina teniendo en cuenta el uso de los compartimentos frigoríficos.

LETRA DE CATEGORÍA: K — VAGÓN PLATAFORMA DE 2 EJES

Vagón de referencia		De tipo normal con bordes abatibles y puntales cortos $lu \geq 12 \text{ m}; 25 \text{ t} \leq tu \leq 30 \text{ t}$
Índice letras	b	con puntales largos
	g	preparado para el transporte de contenedores ^(a)
	i	con cubierta removible y extremos no removibles ^(b)
	j	con dispositivo amortiguador
	k	$tu < 20 \text{ t}$
	kk	$20 \text{ t} \leq tu < 25 \text{ t}$
	l	sin puntales
	m	$9 \text{ m} \leq lu < 12 \text{ m}$
	mm	$lu < 9 \text{ m}$
	n	$tu > 30 \text{ t}$
	o	con bordes no removibles
	p	sin bordes ^(b)
	pp	con bordes removibles

^(a) La letra índice «g» puede utilizarse junto con la letra de categoría K exclusivamente para vagones normales que se hayan preparado adicionalmente para el transporte de contenedores. Los vagones preparados exclusivamente para el transporte de contenedores deberán clasificarse en la categoría L.

^(b) La letra índice «p» no se aplicará a los vagones que lleven la letra índice «i».

LETRA DE CATEGORÍA: L — VAGÓN PLATAFORMA DE 2 EJES

Vagón de referencia	de tipo especial lu ≥ 12 m; 25 t ≤ tu ≤ 30 t	
Índice letras	b	con herrajes especiales para fijación de contenedores de tamaño mediano (pa) ^(a)
	c	con pivote bastidor ^(a)
	d	preparado para el transporte de automóviles, sin cubierta ^(a)
	e	con cubiertas para el transporte de automóviles ^(a)
	f	adecuado para el tráfico con Gran Bretaña
	ff	adecuado para el tráfico con Gran Bretaña (exclusivamente a través del túnel)
	fff	adecuado para el tráfico con Gran Bretaña (exclusivamente por trasbordador ferroviario)
	g	preparado para el transporte de contenedores (salvo pa) ^(a) ^(b)
	h	preparado para el transporte de bobinas de acero, eje horizontal ^(a) ^(c)
	hh	preparado para el transporte de bobinas de acero, eje vertical ^(a) ^(c)
	i	con cubierta removible y extremos no removibles ^(a)
	ii	con cubierta metálica removible muy sólida ^(d) y extremos no removibles ^(a)
	j	con dispositivo amortiguador
	k	tu < 20 t
	kk	20 t ≤ tu < 25 t
	l	sin puntales ^(a)
	m	9 m ≤ lu < 12 m
mm	lu < 9 m	
n	tu > 30 t	
p	sin bordes ^(a)	

^(a) La inscripción de las letras índice «l» o «p» es opcional para los vagones que lleven las letras índice «b», «c», «d», «e», «g», «h», «hh», «i» o «ii». Pero los códigos numéricos deben corresponderse siempre con las letras marcadas en los vagones.

^(b) Vagones utilizados exclusivamente para el transporte de contenedores (salvo pa).

^(c) Vagones utilizados exclusivamente para el transporte de bobinas de acero.

^(d) Sólo aplicable a vagones con un gálibo de 1 435 mm.

LETRA DE CATEGORÍA: O — VAGÓN MIXTO DE PLATAFORMA Y DESCUBIERTO
DE BORDES ALTOS

Vagón de referencia		de tipo normal con 2 ó 3 ejes, con bordes o extremos abatibles y puntales con 2 ejes: $lu \geq 12$ m; $25 t \leq tu \leq 30$ t con 3 ejes: $lu \geq 12$ m; $25 t \leq tu \leq 40$ t
Índice letras	a	con 3 ejes
	f	adecuado para el tráfico con Gran Bretaña
	ff	adecuado para el tráfico con Gran Bretaña (exclusivamente a través del túnel)
	fff	adecuado para el tráfico con Gran Bretaña (exclusivamente por trasbordador ferroviario)
	k	$tu < 20$ t
	kk	$20 t \leq tu < 25$ t
	l	sin puntales
	m	$9 m \leq lu < 12$ m
	mm	$lu < 9$ m
	n	con 2 ejes: $tu > 30$ t con 3 ejes: $tu > 40$ t

LETRA DE CATEGORÍA: R — VAGÓN PLATAFORMA DE BOGIES

Vagón de referencia	de tipo normal con extremos abatibles y puntales $18\text{ m} \leq lu < 22\text{ m}$; $50\text{ t} \leq tu \leq 60\text{ t}$	
Índice letras	b	$lu \geq 22\text{ m}$
	e	con bordes abatibles
	g	preparado para el transporte de contenedores ^(a)
	h	preparado para el transporte de bobinas de acero, eje horizontal ^(b)
	hh	preparado para el transporte de bobinas de acero, eje vertical ^(b)
	i	con cubierta removible y extremos no removibles ^(c)
	j	con dispositivo amortiguador
	k	$tu < 40\text{ t}$
	kk	$40\text{ t} \leq tu < 50\text{ t}$
	l	sin puntales
	m	$15\text{ m} \leq lu < 18\text{ m}$
	mm	$lu < 15\text{ m}$
	n	$tu > 60\text{ t}$
	o	con extremos no removibles, de menos de 2 m de altura
	oo	con extremos no removibles, a partir de 2 m de altura ^(c)
	p	sin extremos abatibles ^(c)
pp	con bordes removibles	

^(a) El uso de la letra índice «g» asociada con la letra de categoría R sólo está permitido en el caso de los vagones normales que se han preparado adicionalmente para el transporte de contenedores. Los vagones preparados exclusivamente para el transporte de contenedores deberán clasificarse en la categoría S.

^(b) El uso de la letra índice «h» o «hh» junto con la letra de categoría R sólo está permitido en el caso de los vagones normales que se han preparado adicionalmente para el transporte de contenedores. Los vagones preparados exclusivamente para el transporte de contenedores deberán clasificarse en la categoría S.

^(c) Las letras índice «oo» y «p» no se aplicarán a los vagones que lleven la letra índice «i».

LETRA DE CATEGORÍA: S — VAGÓN PLATAFORMA DE BOGIES

Vagón de referencia		de tipo especial con 4 ejes: $lu \geq 18$ m; 50 t $\leq tu \leq 60$ t con 6 ó más ejes: $lu \geq 22$ m; 60 t $\leq tu \leq 75$ t
Índice letras	a	con 6 ejes (2 bogies de 3 ejes)
	aa	con 8 ó más ejes
	aaa	con 4 ejes (2 bogies de 2 ejes) ^(a)
	b	con herrajes especiales para fijación de contenedores de tamaño mediano (pa) ^(b)
	c	con pivote bastidor ^(b)
	d	preparado para el transporte de automóviles, sin cubierta ^(b) ^(c)
	e	con cubiertas para el transporte de automóviles ^(b)
	f	adecuado para el tráfico con Gran Bretaña
	ff	adecuado para el tráfico con Gran Bretaña (exclusivamente a través del túnel)
	fff	adecuado para el tráfico con Gran Bretaña (exclusivamente por traspbordador ferroviario)
	g	preparado para el transporte de contenedores, longitud total de carga $\leq 60'$ (excepto pa) ^(b) ^(c) ^(d)
	gg	preparado para el transporte de contenedores, longitud total de carga $> 60'$ (excepto pa) ^(b) ^(c) ^(d)
	h	preparado para el transporte de bobinas de acero, eje horizontal ^(b) ^(e)
	hh	preparado para el transporte de bobinas de acero, eje vertical ^(b) ^(e)
	i	con cubierta removible y extremos no removibles ^(b)
	ii	con cubierta metálica removible muy sólida ^(f) y extremos no removibles ^(b)
	j	con dispositivo amortiguador
	k	con 4 ejes: $tu < 40$ t con 6 ó más ejes: $tu < 50$ t
	kk	con 4 ejes: 40 t $\leq tu < 50$ t con 6 ó más ejes: 50 t $\leq tu < 60$ t
	l	sin puntales ^(b)
m	con 4 ejes: 15 m $\leq lu < 18$ m; con 6 ó más ejes: 18 m $\leq lu < 22$ m	
mm	con 4 ejes: $lu < 15$ m con 6 ó más ejes: $lu < 18$ m	
mmm	con 4 ejes: $lu \geq 22$ m ^(a)	
n	con 4 ejes: $tu > 60$ t con 6 ó más ejes: $tu > 75$ t	
p	sin bordes ^(b)	

^(a) Sólo aplicable a vagones con un gálibo de 1 520 mm.

^(b) La inscripción de las letras índice «b» o «p» es opcional para los vagones que lleven las letras índice «b», «c», «d», «e», «g», «gg», «h», «hh», «i» o «ii». Pero los códigos numéricos deben corresponderse siempre con las letras marcadas en los vagones.

^(c) Los vagones que además del transporte de contenedores y cajas móviles se utilicen para transportar vehículos se marcarán con las letras índice «g» o «gg» y la letra «d».

^(d) Vagones que se utilicen exclusivamente para el transporte de contenedores o para el transporte de cajas móviles para manipulación con maquinaria especializada.

^(e) Vagones utilizados exclusivamente para el transporte de bobinas de acero.

^(f) Sólo aplicable a vagones con un gálibo de 1 435 mm.

LETRA DE CATEGORÍA: T — VAGÓN CON TECHO ABRIBLE

Vagón de referencia		con 2 ejes: $9 \text{ m} \leq \text{lu} < 12 \text{ m}$; $25 \text{ t} \leq \text{tu} \leq 30 \text{ t}$ con 4 ejes: $15 \text{ m} \leq \text{lu} < 18 \text{ m}$; $50 \text{ t} \leq \text{tu} \leq 60 \text{ t}$ con 6 ó más ejes: $15 \text{ m} \leq \text{lu} < 18 \text{ m}$; $60 \text{ t} \leq \text{tu} \leq 75 \text{ t}$
Índice letras	a	con 4 ejes
	aa	con 6 ó más ejes
	b	alta capacidad: con 2 ejes: $\text{lu} \geq 12 \text{ m}$ con 4 ó más ejes: $\text{lu} \geq 18 \text{ m}$ ^(a) ^(b)
	c	con puertas en los extremos
	d	con descarga por gravedad controlada, por ambos lados, alternativamente, por la parte superior ^(a) ^(b) ^(c)
	dd	con descarga por gravedad controlada, por ambos lados, alternativamente, por la parte inferior ^(a) ^(b) ^(c)
	e	altura libre de las puertas $> 1,90 \text{ m}$ ^(a) ^(b) ^(c)
	f	adecuado para el tráfico con Gran Bretaña
	ff	adecuado para el tráfico con Gran Bretaña (exclusivamente a través del túnel)
	fff	adecuado para el tráfico con Gran Bretaña (exclusivamente por trasbordador ferroviario)
	g	para grano
	h	preparado para el transporte de bobinas de acero, eje horizontal
	hh	preparado para el transporte de bobinas de acero, eje vertical
	i	con paredes abridles ^(a)
	j	con dispositivo amortiguador
	k	con 2 ejes: $\text{tu} < 20 \text{ t}$ con 4 ejes: $\text{tu} < 40 \text{ t}$ con 6 ó más ejes: $\text{tu} < 50 \text{ t}$
	kk	con 2 ejes: $20 \text{ t} \leq \text{tu} < 25 \text{ t}$ con 4 ejes: $40 \text{ t} \leq \text{tu} < 50 \text{ t}$ con 6 ó más ejes: $50 \text{ t} \leq \text{tu} < 60 \text{ t}$
	l	con descarga por gravedad controlada, por ambos lados, simultáneamente, por la parte superior ^(a) ^(b) ^(c)
	ll	con descarga por gravedad controlada, por ambos lados, simultáneamente, por la parte inferior ^(a) ^(b) ^(c)
	m	con 2 ejes: $\text{lu} < 9 \text{ m}$ con 4 ó más ejes: $\text{lu} < 15 \text{ m}$ ^(b)
n	con 2 ejes: $\text{tu} > 30 \text{ t}$ con 4 ejes: $\text{tu} > 60 \text{ t}$ con 6 ó más ejes: $\text{tu} > 75 \text{ t}$	
o	con descarga por gravedad axial a granel, por la parte superior ^(a) ^(b) ^(c)	
oo	con descarga por gravedad axial a granel, por la parte inferior ^(a) ^(b) ^(c)	
p	con descarga por gravedad axial controlada, por la parte superior ^(a) ^(b) ^(c)	
pp	con descarga por gravedad axial controlada, por la parte inferior ^(a) ^(b) ^(c)	

^(a) Letra índice «e»:

- es opcional en los vagones que llevan la letra índice «b» (pero los códigos numéricos siempre deben corresponderse con las letras marcadas en los vagones),
- no se aplicará a los vagones que lleven las letras índice «d», «dd», «i», «l», «ll», «o», «oo», «p» o «pp».

^(b) Las letras índice «b» y «m» no se aplicarán a los vagones que lleven las letras índice «d», «dd», «l», «ll», «o», «oo», «p» o «pp».

^(c) Los vagones con descarga por gravedad de la categoría T son vagones provistos de un techo abrible que permite acceder a una escotilla de carga por toda la longitud de la caja; estos vagones no tienen suelo de plataforma y no están diseñados para bascular hacia un extremo o hacia un lado.

El método de descarga de estos vagones se define por una combinación de las siguientes características:

Disposición de las aberturas de descarga:

- axial: Aberturas situadas sobre el centro de la vía
- bilateral: Aberturas a uno u otro lado de la vía, fuera de los raíles
(para estos vagones, la descarga es:
 - simultánea, si el vaciado total del vagón requiere que las aberturas estén abiertas en ambos lados,
 - alternativa, si se puede vaciar por completo el vagón abriendo las aberturas de un lado solamente)
- superior: El borde inferior de la artesa de descarga (sin tener en cuenta los dispositivos móviles que puedan extender esta artesa) está situado al menos 0,700 m por encima del raíl y permite utilizar una cinta transportadora para retirar las mercancías
- inferior: La posición del borde inferior de la artesa de descarga no permite utilizar una cinta transportadora para retirar las mercancías.

Velocidad de descarga:

- a granel: Una vez abiertas las aberturas de descarga, no se pueden volver a cerrar hasta que se vacíe el vagón
- controlada: En cualquier momento de la descarga, se puede regular o incluso detener el flujo de mercancía

LETRA DE CATEGORÍA: U — VAGONES ESPECIALES

Vagón de referencia		Distintos de las categorías F, H, L, S o Z con 2 ejes: $25 t \leq tu \leq 30 t$ con 3 ejes: $25 t \leq tu \leq 40 t$ con 4 ejes: $50 t \leq tu \leq 60 t$ con 6 ó más ejes: $60 t \leq tu \leq 75 t$
Índice letras	a	con 4 ejes
	aa	con 6 ó más ejes
	c	con descarga a presión
	d	con descarga por gravedad controlada, por ambos lados, o alternativamente, por la parte superior ^(a)
	dd	con descarga por gravedad controlada, por ambos lados, o alternativamente, por la parte inferior ^(a)
	f	adecuado para el tráfico con Gran Bretaña
	ff	adecuado para el tráfico con Gran Bretaña (exclusivamente a través del túnel)
	fff	adecuado para el tráfico con Gran Bretaña (exclusivamente por trasbordador ferroviario)
	g	para grano
	i	preparado para el transporte de objetos que excederían del gálibo si se cargasen en vagones normales ^(b) ^(c)
	k	con 2 ó 3 ejes: $tu < 20 t$ con 4 ejes: $tu < 40 t$ con 6 ó más ejes: $tu < 50 t$
	kk	con 2 ó 3 ejes: $20 t \leq tu < 25 t$ con 4 ejes: $40 t \leq tu < 50 t$ con 6 ó más ejes: $50 t \leq tu < 60 t$
	l	con descarga por gravedad a granel, por ambos lados, simultáneamente, por la parte superior ^(a)
	ll	con descarga por gravedad a granel, por ambos lados, simultáneamente, por la parte inferior ^(a)
	n	con 2 ejes: $tu > 30 t$ con 3 ejes: $tu > 40 t$ con 4 ejes: $tu > 60 t$ con 6 ó más ejes: $tu > 75 t$ ^(c)
	o	con descarga por gravedad axial a granel, por la parte superior ^(a)
	oo	con descarga por gravedad axial a granel, por la parte inferior ^(a)
p	con descarga por gravedad axial a granel, por la parte superior ^(a)	
pp	con descarga por gravedad axial a granel, por la parte inferior ^(a)	

^(a) Los vagones con descarga por gravedad de la categoría U son vagones cerrados que sólo se pueden cargar a través de una o varias aberturas de carga situadas en la parte superior de la caja, y cuyas dimensiones totales son menores que la longitud de la caja; estos vagones no tienen suelo de plataforma y no están diseñados para bascular hacia un extremo o hacia un lado.

^(b) En particular:

- vagones plataforma rebajados
- vagones de vaciado central
- vagones con una consola de control permanente con inclinación diagonal normal

^(c) La letra índice «n» no se aplicará a los vagones que lleven la letra índice «i»

El método de descarga de estos vagones se define por una combinación de las siguientes características:

Disposición de las aberturas de descarga:

- axial: Aberturas situadas sobre el centro de la vía
- bilateral: Aberturas a uno u otro lado de la vía, fuera de los raíles

(Para estos vagones, la descarga es:

- simultánea, si el vaciado total del vagón requiere que las aberturas estén abiertas en ambos lados,
- alternativa, si se puede vaciar por completo el vagón abriendo las aberturas de un lado solamente)
- superior: El borde inferior de la artesa de descarga (sin tener en cuenta los dispositivos móviles que puedan extender esta artesa) está situado al menos 0,700 m por encima del raíl y permite utilizar una cinta transportadora para retirar las mercancías
- inferior: La posición del borde inferior de la artesa de descarga no permite utilizar una cinta transportadora para retirar las mercancías.

Velocidad de descarga:

- a granel: Una vez abiertas las aberturas de descarga, no se pueden volver a cerrar hasta que se vacíe el vagón
- controlada: En cualquier momento de la descarga, se puede regular o incluso detener el flujo de mercancía

LETRA DE CATEGORÍA: Z — VAGÓN CISTERNA

Vagón de referencia		Con envuelta metálica destinado al transporte de líquidos o gases con 2 ejes: $25 \text{ t} \leq l_u \leq 30 \text{ t}$ con 3 ejes: $25 \text{ t} \leq t_u \leq 40 \text{ t}$ con 4 ejes: $50 \text{ t} \leq t_u \leq 60 \text{ t}$ con 6 ó más ejes: $60 \text{ t} \leq t_u \leq 75 \text{ t}$
Índice letras	a	con 4 ejes
	aa	con 6 ó más ejes
	b	para productos petrolíferos ^(a)
	c	con descarga a presión ^(b)
	d	para productos alimentarios y químicos ^(a)
	e	provistos de dispositivos de calefacción
	f	adecuado para el tráfico con Gran Bretaña
	ff	adecuado para el tráfico con Gran Bretaña (exclusivamente a través del túnel)
	fff	adecuado para el tráfico con Gran Bretaña (exclusivamente por trasbordador ferroviario)
	g	para el transporte de gases a presión, licuados o disueltos a presión ^(b)
	i	cisterna de material no metálico
	j	con dispositivo amortiguador
	k	con 2 ó 3 ejes: $t_u < 20 \text{ t}$ con 4 ejes: $t_u < 40 \text{ t}$ con 6 ó más ejes: $t_u < 50 \text{ t}$
	kk	con 2 ó 3 ejes: $20 \text{ t} \leq t_u < 25 \text{ t}$ con 4 ejes: $40 \text{ t} \leq t_u < 50 \text{ t}$ con 6 ó más ejes: $50 \text{ t} \leq t_u < 60 \text{ t}$
n	con 2 ejes: $t_u > 30 \text{ t}$ con 3 ejes: $t_u > 40 \text{ t}$ con 4 ejes: $t_u > 60 \text{ t}$ con 6 ó más ejes: $t_u > 75 \text{ t}$	
p	con estación para guardafreno ^(a)	

^(a) Sólo aplicable a vagones con un gálibo de 1 520 mm.

^(b) La letra índice «c» no se aplicará a los vagones que lleven la letra índice «g».

MERCADO DE LETRAS PARA VAGONES DE MERCANCÍAS ARTICULADOS Y MÚLTIPLES

DEFINICIÓN DE LAS LETRAS DE CATEGORÍA E ÍNDICE

1. **Notas importantes**

En las tablas adjuntas, la información indicada en metros se refiere a la longitud interior de los vagones (lu).

2. **Letras índice de valor internacional común a todas las categorías**

q	tubería para calefacción eléctrica que puede recibir todas las corrientes aceptadas
qq	tubería e instalación para calefacción eléctrica que puede recibir todas las corrientes aceptadas
s	vagones autorizados a circular en condiciones «s» (véase el anexo B de la ETI «Material Rodante»)
ss	vagones autorizados a circular en condiciones «ss» (véase el anexo B de la ETI «Material Rodante»)

3. **Letras índice de valor nacional**

t, u, v, w, x, y, z

El valor de estas letras será definido por cada Estado miembro.

LETRA DE CATEGORÍA: F — VAGÓN DESCUBIERTO DE BORDES ALTOS

Vagón de referencia	Vagón articulado o múltiple con ejes, con 2 unidades $22\text{ m} \leq \text{lu} < 27\text{ m}$	
Índice letras	a	con bogies
	c	con descarga por gravedad controlada, por ambos lados, alternativamente, por la parte superior ^(a)
	cc	con descarga por gravedad controlada, por ambos lados, alternativamente, por la parte inferior ^(a)
	e	con 3 unidades
	ee	con 4 ó más unidades
	f	adecuado para el tráfico con Gran Bretaña
	ff	adecuado para el tráfico con Gran Bretaña (exclusivamente a través del túnel)
	fff	adecuado para el tráfico con Gran Bretaña (exclusivamente por trasbordador ferroviario)
	l	con descarga por gravedad a granel, por ambos lados, simultáneamente, por la parte superior ^(a)
	ll	con descarga por gravedad a granel, por ambos lados, simultáneamente, por la parte inferior ^(a)
	m	con 2 unidades: $\text{lu} \geq 27\text{ m}$
	mm	con 2 unidades: $\text{lu} < 22\text{ m}$
	o	con descarga por gravedad axial a granel, por la parte superior ^(a)
	oo	con descarga por gravedad axial a granel, por la parte inferior ^(a)
	p	con descarga por gravedad axial controlada, por la parte superior ^(a)
	pp	con descarga por gravedad axial controlada, por la parte inferior ^(a)
r	vagón articulado	
rr	vagón múltiple	

^(a) Los vagones de mercancías con descarga por gravedad de la categoría F son vagones descubiertos, que no llevan plataforma ni disponen de instalación basculante ni en el lateral ni en el extremo.

El método de descarga de estos vagones se define por una combinación de las siguientes características:

Disposición de las aberturas de descarga:

— axial: Aberturas situadas sobre el centro de la vía

— bilateral: Aberturas a uno u otro lado de la vía, fuera de los raíles

(Para estos vagones, la descarga es:

— simultánea, si el vaciado total del vagón requiere que las aberturas estén abiertas en ambos lados,

— alternativa, si se puede vaciar por completo el vagón abriendo las aberturas de un lado solamente)

— superior: El borde inferior de la artesa de descarga (sin tener en cuenta los dispositivos móviles que puedan extender esta artesa) está situado al menos 0,700 m por encima del raíl y permite utilizar una cinta transportadora para retirar las mercancías

— inferior: La posición del borde inferior de la artesa de descarga no permite utilizar una cinta transportadora para retirar las mercancías.

Velocidad de descarga:

— a granel: Una vez abiertas las aberturas de descarga, no se pueden volver a cerrar hasta que se vacíe el vagón

— controlada: En cualquier momento de la descarga, se puede regular o incluso detener el flujo de mercancía

LETRA DE CATEGORÍA: H — VAGÓN CUBIERTO

Vagón de referencia	Vagón articulado o múltiple con ejes, con 2 unidades $22\text{ m} \leq lu < 27\text{ m}$	
Índice letras	a	con bogies
	c	con puertas en los extremos
	cc	con puertas en los extremos y preparados internamente para el transporte de automóviles
	d	con trampillas de suelo
	e	con 3 unidades
	ee	con 4 ó más unidades
	f	adecuado para el tráfico con Gran Bretaña
	ff	adecuado para el tráfico con Gran Bretaña (exclusivamente a través del túnel)
	fff	adecuado para el tráfico con Gran Bretaña (exclusivamente por trasbordador ferroviario)
	g	para grano
	h	para frutas y hortalizas ^(a)
	i	con abertura o paredes de desvío
	ii	con abertura o paredes de desvío muy sólidas ^(b)
	l	con tabiques móviles ^(c)
	ll	con tabiques móviles bloqueables ^(c)
	m	con 2 unidades: $lu \geq 27\text{ m}$
	mm	con 2 unidades: $lu < 22\text{ m}$
r	vagón articulado	
rr	vagón múltiple	

^(a) El concepto de «frutas y hortalizas» se aplica únicamente a los vagones provistos de aberturas de ventilación adicionales a nivel del suelo.

^(b) Sólo aplicable a vagones con un gálibo de 1 435 mm.

^(c) Los tabiques móviles se pueden desmontar temporalmente.

LETRA DE CATEGORÍA: I — VAGÓN DE TEMPERATURA CONTROLADA

Vagón de referencia	Vagón frigorífico de aislamiento térmico clase IN, con ventilación motorizada, con rejillas y compartimento frigorífico $\geq 3,5 \text{ m}^3$ Vagón articulado o múltiple con ejes, con 2 unidades $22 \text{ m} \leq \text{lu} < 27 \text{ m}$	
Índice letras	a	con bogies
	c	con ganchos para carne
	d	para pescado
	e	con ventilación eléctrica
	ee	con 4 ó más unidades
	f	adecuado para el tráfico con Gran Bretaña
	ff	adecuado para el tráfico con Gran Bretaña (exclusivamente a través del túnel)
	fff	adecuado para el tráfico con Gran Bretaña (exclusivamente por trasbordador ferroviario)
	g	con refrigeración mecánica ^(a)
	gg	refrigerador con gas licuado ^(a)
	h	con aislamiento térmico clase IR
	i	refrigeración mecánica por la maquinaria de un vagón técnico acompañante ^(a) ^(b)
	ii	vagón técnico acompañante ^(a) ^(b)
	l	aislado sin compartimentos frigoríficos ^(a) ^(c)
	m	con 2 unidades: $\text{lu} \geq 27 \text{ m}$
	mm	con 2 unidades: $\text{lu} < 22 \text{ m}$
	o	con compartimentos frigoríficos de capacidad inferior a $3,5 \text{ m}^3$ ^(c)
	oo	con 3 unidades
	p	sin rejillas
r	vagón articulado	
rr	vagón múltiple	

^(a) La letra índice «l» no se aplicará a los vagones que lleven las letras índice «g», «gg», «i» o «ii».

^(b) El concepto de «vagón técnico acompañante» se aplica al mismo tiempo a los vagones fábrica, vagones taller (ambos con o sin dormitorio) y vagones dormitorio.

^(c) La letra índice «o» no se aplicará a los vagones que lleven la letra índice «l».

LETRA DE CATEGORÍA: L — VAGÓN PLATAFORMA CON EJES INDEPENDIENTES

Vagón de referencia	Vagón articulado o múltiple con 2 unidades $22\text{ m} \leq lu < 27\text{ m}$	
Índice letras	a	vagón articulado
	aa	vagón múltiple
	b	con herrajes especiales para fijación de contenedores de tamaño mediano (pa) ^(a)
	c	con pivote bastidor ^(a)
	d	preparado para el transporte de automóviles, sin cubierta ^(a)
	e	con cubiertas para el transporte de automóviles ^(a)
	f	adecuado para el tráfico con Gran Bretaña
	ff	adecuado para el tráfico con Gran Bretaña (exclusivamente a través del túnel)
	fff	adecuado para el tráfico con Gran Bretaña (exclusivamente por trasbordador ferroviario)
	g	preparado para el transporte de contenedores ^(a) ^(b)
	h	preparado para el transporte de bobinas de acero, eje horizontal ^(a) ^(c)
	hh	preparado para el transporte de bobinas de acero, eje vertical ^(a) ^(c)
	i	con cubierta removible y extremos no removibles ^(a)
	ii	con cubierta metálica removible muy sólida ^(d) y extremos no removibles ^(a)
	j	con dispositivo amortiguador
	l	sin puntales ^(a)
	m	con 2 unidades: $18\text{ m} \leq lu < 22\text{ m}$
	mm	con 2 unidades: $lu < 18\text{ m}$
	o	con 3 unidades
	oo	con 4 ó más unidades
p	sin bordes ^(a)	
r	con 2 unidades: $lu \geq 27\text{ m}$	

^(a) La inscripción de las letras índice «l» o «p» es opcional para los vagones que lleven las letras índice «b», «c», «d», «e», «g», «h», «hh», «i» o «ii». Pero los códigos numéricos deben corresponderse siempre con las letras marcadas en los vagones.

^(b) Vagones utilizados exclusivamente para el transporte de contenedores (salvo pa).

^(c) Vagones utilizados exclusivamente para el transporte de bobinas de acero.

^(d) Sólo aplicable a vagones con un gálibo de 1 435 mm.

LETRA DE CATEGORÍA: S — VAGÓN PLATAFORMA DE BOGIES

Vagón de referencia		Vagón articulado o múltiple con 2 unidades $22\text{ m} \leq lu < 27\text{ m}$
Índice letras	b	con herrajes especiales para fijación de contenedores de tamaño mediano (pa) ^(a)
	c	con pivote bastidor ^(a)
	d	preparado para el transporte de automóviles, sin cubierta ^(a) ^(b)
	e	con cubiertas para el transporte de automóviles ^(a)
	f	adecuado para el tráfico con Gran Bretaña
	ff	adecuado para el tráfico con Gran Bretaña (exclusivamente a través del túnel)
	fff	adecuado para el tráfico con Gran Bretaña (exclusivamente por traspbordador ferroviario)
	g	preparado para el transporte de contenedores, longitud total de carga $\leq 60'$ (excepto pa) ^(a) ^(b) ^(c)
	gg	preparado para el transporte de contenedores, longitud total de carga $> 60'$ (excepto pa) ^(a) ^(b) ^(c)
	h	preparado para el transporte de bobinas de acero, eje horizontal ^(a) ^(d)
	hh	preparado para el transporte de bobinas de acero, eje vertical ^(a) ^(d)
	i	con cubierta removible y extremos no removibles ^(a)
	ii	con cubierta metálica removible muy sólida ^(c) y extremos no removibles ^(a)
	j	con dispositivo amortiguador
	l	sin puntales ^(a)
	m	con 2 unidades: $lu \geq 27\text{ m}$
	mm	con 2 unidades: $lu < 22\text{ m}$
	o	con 3 unidades
	oo	con 4 ó más unidades
	p	sin bordes ^(a)
r	vagón articulado	
rr	vagón múltiple	

^(a) La inscripción de las letras índice «b» o «p» es opcional para los vagones que lleven las letras índice «b», «c», «d», «e», «g», «gg», «h», «hh», «i» o «ii». Pero los códigos numéricos deben corresponderse siempre con las letras marcadas en los vagones.

^(b) Los vagones que además del transporte de contenedores y cajas móviles se utilicen para transportar vehículos se marcarán con las letras índice «g» o «gg» y la letra «d».

^(c) Vagones que se utilicen exclusivamente para el transporte de contenedores o para el transporte de cajas móviles para manipulación con maquinaria especializada.

^(d) Vagones utilizados exclusivamente para el transporte de bobinas de acero.

^(e) Sólo aplicable a vagones con un gálibo de 1 435 mm.

LETRA DE CATEGORÍA: T — VAGÓN CON TECHO ABRIBLE

Vagón de referencia	Vagón articulado o múltiple con ejes, con 2 unidades 22 m ≤ lu < 27 m	
Índice letras	a	con bogies
	b	altura libre de las puertas > 1,90 m ^(a)
	c	con puertas en los extremos
	d	con descarga por gravedad controlada, por ambos lados, o alternativamente, por la parte superior ^(a) ^(b)
	dd	con descarga por gravedad controlada, por ambos lados, o alternativamente, por la parte inferior ^(a) ^(b)
	e	con 3 unidades
	ee	con 4 ó más unidades
	f	adecuado para el tráfico con Gran Bretaña
	ff	adecuado para el tráfico con Gran Bretaña (exclusivamente a través del túnel)
	fff	adecuado para el tráfico con Gran Bretaña (exclusivamente por trasbordador ferroviario)
	g	para grano
	h	preparado para el transporte de bobinas de acero, eje horizontal
	hh	preparado para el transporte de bobinas de acero, eje vertical
	i	con paredes abribles ^(a)
	j	con dispositivo amortiguador
	l	con descarga por gravedad a granel, por ambos lados, simultáneamente, por la parte superior ^(a) ^(b)
	ll	con descarga por gravedad a granel, por ambos lados, simultáneamente, por la parte inferior ^(a) ^(b)
	m	con 2 unidades: lu ≥ 27 m
	mm	con 2 unidades: lu < 22 m
	o	con descarga por gravedad axial a granel, por la parte superior ^(a) ^(b)
	oo	con descarga por gravedad axial a granel, por la parte inferior ^(a) ^(b)
	p	con descarga por gravedad axial controlada, por la parte superior ^(a) ^(b)
	pp	con descarga por gravedad axial controlada, por la parte inferior ^(a) ^(b)
r	vagón articulado	
rr	vagón múltiple	

^(a) La letra índice «b» no se aplicará a los vagones que lleven las letras índice «d», «dd», «i», «l», «ll», «o», «oo», «p» o «pp».

^(b) Los vagones con descarga por gravedad de la categoría T son vagones provistos de un techo abrible que permite acceder a una escotilla de carga por toda la longitud de la caja; estos vagones no tienen suelo de plataforma y no están diseñados para bascular hacia un extremo o hacia un lado

El método de descarga de estos vagones se define por una combinación de las siguientes características:

Disposición de las aberturas de descarga:

— axial: Aberturas situadas sobre el centro de la vía

— bilateral: Aberturas a uno u otro lado de la vía, fuera de los raíles

(Para estos vagones, la descarga es:

— simultánea, si el vaciado total del vagón requiere que las aberturas estén abiertas en ambos lados,

— alternativa, si se puede vaciar por completo el vagón abriendo las aberturas de un lado solamente)

— superior: El borde inferior de la artesa de descarga (sin tener en cuenta los dispositivos móviles que puedan extender esta artesa) está situado al menos 0,700 m por encima del raíl y permite utilizar una cinta transportadora para retirar las mercancías

— inferior: La posición del borde inferior de la artesa de descarga no permite utilizar una cinta transportadora para retirar las mercancías.

Velocidad de descarga:

— a granel: Una vez abiertas las aberturas de descarga, no se pueden volver a cerrar hasta que se vacíe el vagón

— controlad: En cualquier momento de la descarga, se puede regular o incluso detener el flujo de mercancía

LETRA DE CATEGORÍA: U — VAGONES ESPECIALES

Vagón de referencia	Vagón articulado o múltiple con ejes, con 2 unidades $22\text{ m} \leq lu < 27\text{ m}$	
Índice letras	a	con bogies
	e	con 3 unidades
	ee	con 4 ó más unidades
	c	con descarga a presión
	d	con descarga por gravedad controlada, por ambos lados, alternativamente, por la parte superior ^(a)
	dd	con descarga por gravedad controlada, por ambos lados, alternativamente, por la parte inferior ^(a)
	f	adecuado para el tráfico con Gran Bretaña
	ff	adecuado para el tráfico con Gran Bretaña (exclusivamente a través del túnel)
	fff	adecuado para el tráfico con Gran Bretaña (exclusivamente por trasbordador ferroviario)
	g	para grano
	i	preparado para el transporte de objetos que excederían del gálibo si se cargasen en vagones normales ^(b)
	l	con descarga por gravedad a granel, por ambos lados, simultáneamente, por la parte superior ^(a)
	ll	con descarga por gravedad a granel, por ambos lados, simultáneamente, por la parte inferior ^(a)
	m	con 2 unidades: $lu \geq 27\text{ m}$
	mm	con 2 unidades: $lu < 22\text{ m}$
	o	con descarga por gravedad axial a granel, por la parte superior ^(a)
	oo	con descarga por gravedad axial a granel, por la parte inferior ^(a) ^(b)
	p	con descarga por gravedad axial controlada, por la parte superior ^(a)
	pp	con descarga por gravedad axial controlada, por la parte inferior ^(a)
	r	vagón articulado
rr	vagón múltiple	

^(a) Los vagones con descarga por gravedad de la categoría U son vagones cerrados que sólo se pueden cargar a través de una o varias aberturas de carga situadas en la parte superior de la caja, y cuyas dimensiones totales son menores que la longitud de la caja; estos vagones no tienen suelo de plataforma y no están diseñados para bascular hacia un extremo o hacia un lado.

^(b) En particular:

- vagones plataforma rebajados
- vagones de vaciado central
- vagones con una consola de control permanente con inclinación diagonal normal

El método de descarga de estos vagones se define por una combinación de las siguientes características:

Disposición de las aberturas de descarga:

— axial: Aberturas situadas sobre el centro de la vía

— bilateral: Aberturas a uno u otro lado de la vía, fuera de los raíles.

(Para estos vagones, la descarga es:

- simultánea, si el vaciado total del vagón requiere que las aberturas estén abiertas en ambos lados,
- alternativa, si se puede vaciar por completo el vagón abriendo las aberturas de un lado solamente)

— superior: El borde inferior de la artesa de descarga (sin tener en cuenta los dispositivos móviles que puedan extender esta artesa) está situado al menos 0,700 m por encima del raíl y permite utilizar una cinta transportadora para retirar las mercancías

— inferior: La posición del borde inferior de la artesa de descarga no permite utilizar una cinta transportadora para retirar las mercancías.

Velocidad de descarga:

— a granel: Una vez abiertas las aberturas de descarga, no se pueden volver a cerrar hasta que se vacíe el vagón

— controlada: En cualquier momento de la descarga, se puede regular o incluso detener el flujo de mercancía

LETRA DE CATEGORÍA: Z — VAGÓN CISTERNA

Vagón de referencia	Con envuelta metálica destinado al transporte de líquidos o gases Vagón articulado o múltiple con ejes, con 2 unidades $22\text{ m} \leq \text{lu} < 27\text{ m}$	
Índice letras	a	con bogies
	c	con descarga a presión ^(a)
	e	provistos de dispositivos de calefacción
	f	adecuado para el tráfico con Gran Bretaña
	ff	adecuado para el tráfico con Gran Bretaña (exclusivamente a través del túnel)
	fff	adecuado para el tráfico con Gran Bretaña (exclusivamente por trasbordador ferroviario)
	g	para el transporte de gases a presión, licuados o disueltos a presión ^(a)
	i	cisterna de material no metálico
	j	con dispositivo amortiguador
	m	con 2 unidades: $\text{lu} \geq 27\text{ m}$
	mm	con 2 unidades: $\text{lu} < 22\text{ m}$
	o	con 3 unidades
	oo	con 4 ó más unidades
	r	vagón articulado
rr	vagón múltiple	

^(a) La letra índice «c» no se aplicará a los vagones que lleven la letra índice «g».

ANEXO P.13

Marcado de letras en material rodante remolcado de pasajeros**Letras de orden con valor internacional:**

A	Coche de 1ª clase con asientos
B	Coche de 2ª clase con asientos
AB	Coche de 1ª/2ª clase con asientos
WL	Coche cama con letra de orden A, B o AB, según el tipo de alojamiento ofertado. Las letras de orden de un coche-cama con compartimentos «especiales» se complementan con la letra índice «S».
WR	Coche-restaurante
R	Coche con compartimento restaurante, buffet o bar (letra de orden usada de forma adicional)
D	Furgón
DD	Furgón transportador de automóviles, descubierto, 2 pisos
Correo	Furgón postal
AS	Coche bar con sala de baile
SR	
WG	
WSP	Coche Pullman
Le	Furgón transportador de automóviles, descubierto, 2 ejes, 2 pisos
Leq	Vagón transportador de automóviles, descubierto, 2 ejes, 2 pisos, provisto de cable de alimentación de tren
Laeq	Vagón transportador de automóviles, descubierto, 3 ejes, 2 pisos, provisto de cable de alimentación de tren

Letras índice con valor internacional: b

b h	Coche preparado para transportar pasajeros discapacitados
c	Compartimentos convertibles en literas
d v	Vehículo preparado para bicicletas
ee z	Vehículo preparado con alimentación central
f	Vehículo provisto de cabina de conducción (coche piloto) p
P t	Coche de pasillo central con asientos
m	Vehículo de más de 24,5 m de largo
s	Pasillo central en furgones y coches con compartimento de equipajes

El número de compartimentos se indica por medio de un índice (por ejemplo: Bc9)

Letras de orden y letras índice de valor nacional

El resto de letras de orden y letras índice tienen un valor nacional, definido por cada Estado miembro.

ANEXO P.14

Marcado de letras para vehículos especiales

Estas marcas vienen indicadas en el documento EN 14033-1 «Aplicaciones ferroviarias — Vía — Requisitos técnicos de las máquinas de construcción y mantenimiento de ferrocarriles — Parte 1: Circulación de máquinas ferroviarias».

—

ANEXO Q

No se utiliza

—

ANEXO R

Identificación de trenes

Actualmente se está preparando una EN en este ámbito. Una vez introducida, la ERA/AFE y la CE evaluarán su idoneidad para acreditar el cumplimiento de los requisitos de la presente ETI.

Hasta que esta EN se haya elaborado, el presente anexo contiene el CWA preparado al respecto.

Conviene señalar que este CWA no exime de la aplicación de los folletos 419-1 y 419-2 de la UIC.

Se ruega consultar el documento adjunto — CWA on train numbering

—

ANEXO S

No se utiliza

—

ANEXO T

Porcentaje de freno necesario

Se está definiendo una especificación detallada que establecerá la fórmula de cálculo del porcentaje de freno necesario. Esta especificación será válida en toda la TEN y tendrá en cuenta la mejor manera de establecer dicha fórmula para que el funcionamiento de los frenos pueda armonizarse con seguridad y eficacia en función del coste. Se ha creado un grupo de redacción multidisciplinar que está trabajando en esta cuestión y que también trabajará en conjunción con los requisitos de la ETI EXP del ferrocarril convencional.

Hasta que se elaboren e introduzcan las especificaciones detalladas, ésta es una cuestión pendiente y se recomienda que las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras establezcan relaciones para alcanzar acuerdos bilaterales o multilaterales a fin de facilitar el libre paso de trenes de la zona de explotación de un administrador de infraestructuras a la de otro.

Véase también el anexo U.

ANEXO U

Lista de cuestiones pendientes

APARTADO 4.2.2.5

Documento de composición del tren

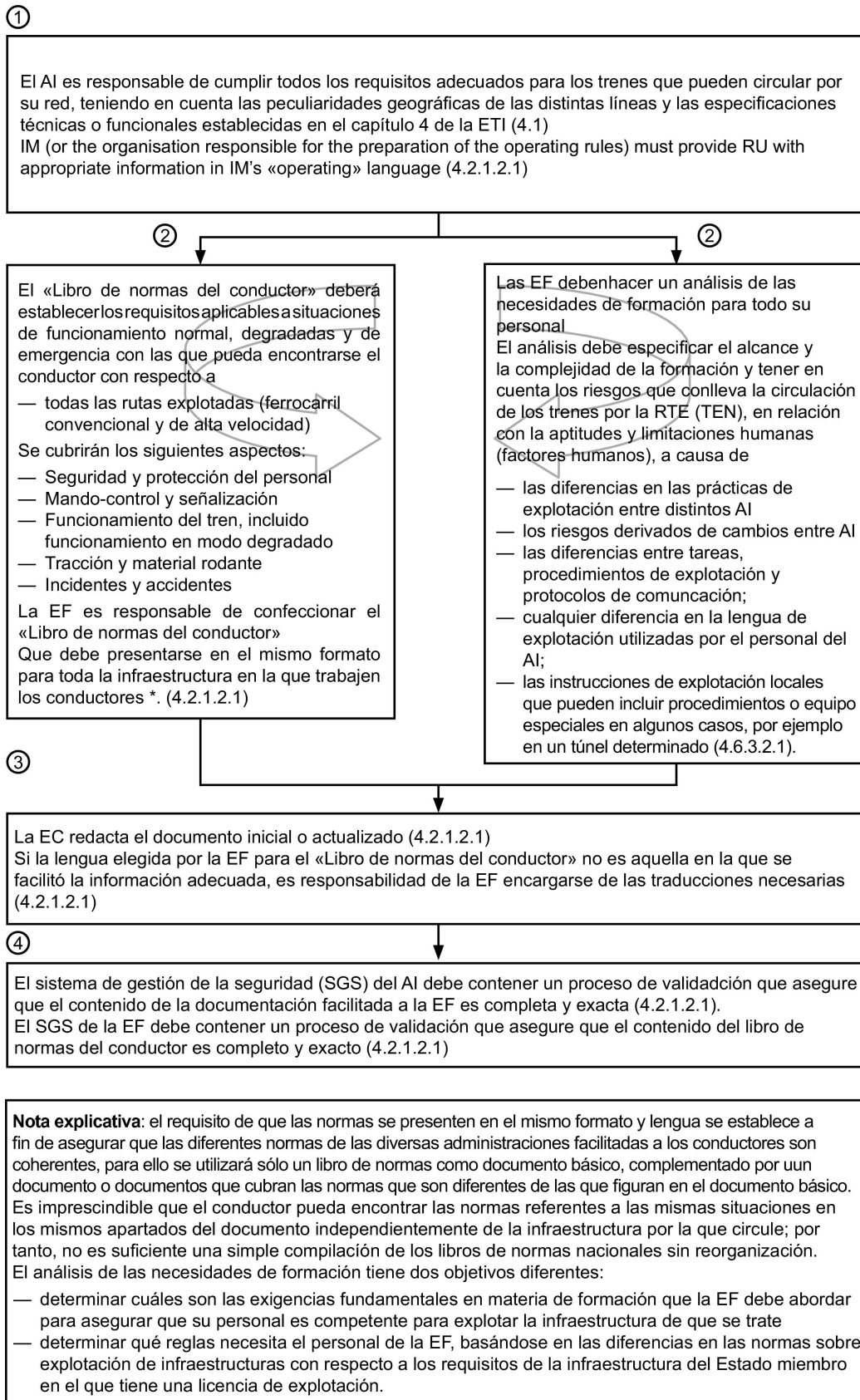
ANEXO T (véase la subsección 4.2.2.6.2 de la presente ETI)

Porcentaje de freno necesario

ANEXO V

Preparación y actualización de la documentación de normas para conductores

Conjuntamente con las subsecciones 4.2 y 4.6 de la presente ETI, el esquema siguiente representa de forma gráfica el proceso descrito en la presente ETI para la preparación y actualización de la documentación de normas que requiere la presente ETI



GLOSARIO

Término	Definición
Accidente:	Definido en el artículo 3 de la Directiva 2004/49/CE.
Autorización de movimientos de trenes	La operación de los equipos de los centros de señalización, salas de control de alimentación de corriente eléctrica de tracción y puestos de mando de tráfico que permite el movimiento de trenes. Esto no incluye al personal empleado por la empresa ferroviaria responsable de la gestión de recursos, como la tripulación o el material rodante.
Mercancías peligrosas	Definido en el artículo 2 de la Directiva 96/49/CE.
Funcionamiento degradado	Funcionamiento causado por un acontecimiento imprevisto que impide la normal prestación de los servicios del tren.
Expedición	Véase «Expedición del tren».
Conductor	Persona competente y autorizada para conducir trenes.
Cargas excepcionales	Una carga transportada sobre un vehículo ferroviario, por ejemplo, un contenedor, caja móvil u otro tráfico donde el tamaño del vehículo o la carga por eje requiera una autorización especial para el movimiento o la aplicación de condiciones especiales de circulación en parte o la totalidad del trayecto.
Condiciones de salud y seguridad	En el contexto de la presente ETI, se refiere únicamente a los requisitos de aptitud médica y psicológica necesarios para manejar los elementos correspondientes del subsistema.
Caja de grasas caliente	Caja de grasas y cojinete que han superado su máxima temperatura de trabajo teórica.
Incidente	Definido en el artículo 3 de la Directiva 2004/49/CE.
Libro de formularios	El libro de formularios describe la secuencia de acciones que el personal del administrador de infraestructuras y de la empresa ferroviaria debe realizar en los movimientos de trenes en situaciones degradadas. Cada actividad distinta requiere un formulario específico. Este libro se redacta en los idiomas del administrador de infraestructuras y de la empresa ferroviaria. El personal competente de ambas entidades dispondrá de ejemplares de este libro.
Estado miembro	Si se utiliza en relación con la presente ETI, se refiere al Estado miembro que emite el certificado/autorización de seguridad establecido en los artículos 10 y 11 de la Directiva 2004/49/CE.
Idioma de explotación	El idioma o idiomas utilizados en la actividad diaria de explotación del administrador de la infraestructura — y publicada en su declaración de la red — para la comunicación de mensajes de explotación o seguridad entre el personal del administrador de la infraestructura y la empresa ferroviaria.
Pasajero	Persona (que no sea un empleado con obligaciones específicas en el tren) que viaja en tren o está en un recinto ferroviario antes o después de un viaje en tren.
Supervisión del rendimiento	La observación y registro sistemáticos de las prestaciones del servicio del tren y de la infraestructura a efectos de mejorar el rendimiento de ambos.
Tiempo real	La capacidad de intercambiar o procesar información sobre acontecimientos especificados (como la llegada a una estación, el paso por una estación o la salida de una estación) sobre el trayecto del tren, en el momento en el que se produzcan.
Punto de notificación	Un punto del plan de viaje del tren en el que es necesario notificar la hora de llegada, paso o salida.
Itinerario	Tramo o tramos concretos de la línea.
Conocimiento del itinerario	Conocimiento de los tramos de línea en los que ha de operar el personal de a bordo, basado en la información proporcionada por el administrador de la infraestructura, que les permitirá operar el tren con seguridad. Los elementos esenciales de estos conocimientos deben ser aprendidos en todos sus detalles y recordados por el personal afectado. Otros elementos pueden consignarse en documentación rápidamente accesible por el personal, basada en una evaluación del itinerario realizada por la empresa ferroviaria o por el personal de la Autoridad Nacional de Seguridad.
Trabajos críticos para la seguridad	Trabajos realizados por el personal cuando controlan o afectan al movimiento de un vehículo, que puedan afectar a la salud y seguridad de las personas.

Término	Definición
SPAD	Paso del tren por señales de peligro sin autorización, es decir, paso de una señal con indicación de parada sin el permiso de la persona responsable para autorizar los movimientos del tren.
Personal	Empleados que trabajan para una empresa ferroviaria o administrador de infraestructuras, o sus contratistas, que realicen las tareas especificadas en la presente ETI.
Punto de detención	Un punto identificado en el plan de viaje del tren en el cual tiene prevista su parada, generalmente para realizar una actividad específica, como permitir que los pasajeros suban o bajen del tren.
Horario	Documento o sistema que detalla el plan de viaje del tren por un itinerario determinado.
Punto de control horario	Un punto identificado en el plan de viaje del tren donde se señala una hora específica. Esta hora puede ser de llegada o salida, o en el caso de un tren que no tenga previsto parar en ese punto, de paso.
Unidad de tracción	Un vehículo motorizado capaz de moverse a sí mismo y a otros vehículos que pueda llevar acoplados.
Tren	Un tren se define como al menos una unidad de tracción, con o sin vehículos ferroviarios acoplados, o un conjunto de vehículos autopropulsados, con datos del tren disponibles, que opere entre dos o más puntos definidos de la TEN.
Expedición del tren	La indicación a la persona que conduce el tren de que todas las actividades en la estación o en el depósito se han terminado y que, por lo que respecta al personal responsable, se ha otorgado autorización para el movimiento del tren.
Tripulación	Miembros del personal a bordo del tren, que cuentan con una certificación de competencia profesional y son nombrados por la empresa ferroviaria para llevar a cabo tareas específicas relacionadas con la seguridad en el tren, por ejemplo, el conductor o el jefe de tren.
Identificación de trenes	Medio para identificar un tren concreto de forma inequívoca.
Formación del tren	La formación del tren consiste en asegurarse de que un tren está en condiciones adecuadas para entrar en servicio, que los equipos del tren están correctamente desplegados y que la formación del tren se corresponde con la vía de acceso ferroviaria designada. La formación del tren también incluye las inspecciones técnicas realizadas antes de que el tren entre en servicio.
Vehículo	Cualquier elemento individual de material rodante, como una locomotora o un vagón de pasajeros o mercancías.
Identificación de los vehículos	Número aplicado a un vehículo para identificarlo de forma inequívoca y distinguirlo de cualquier otro.

LISTA DE SIGLAS QUE DEBEN INCLUIRSE EN LA ETI:

Sigla	Explicación
c.a.	Corriente alterna
CMS	Mando-control y señalización
cen	Comité Europeo de Normalización
COTIF	Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril
fc	Ferrocarril convencional
DB	Decibelios
C.C.	Corriente continua
dmi	Interfaz conductor-máquina (Driver-machine interface)
CE	Comunidad Europea
ECG	Electrocardiograma
eirene	Red europea integrada y mejorada de radio para el ferrocarril (European Integrated Railway Radio Enhanced Network)
en	Norma europea
ENE	Energía
afe/era	Agencia Ferroviaria Europea/European Rail Agency
ertms	Sistema europeo de gestión del tráfico ferroviario (European Rail Traffic Management System)
ETCS	Sistema europeo de control de trenes (European Train Control System)
UE	Unión Europea
FRS	Especificación de los requisitos funcionales (Functional Requirement Specification)
GSM-R	Sistema mundial de comunicaciones móviles — ferrocarril (Global System for Mobile Communications — Rail)
habd	Detector de cajas de grasa calientes (hot axle box detector)
Hz	Hercios
AI	Administrador de infraestructuras
INF	Infraestructura
EXP	Explotación y gestión del tráfico
osjd	Organización para la Cooperación de Ferrocarriles
PPW	Abreviatura rusa de Prawila Polzowaniia Wagonami w mejdunarodnom soobqenii = Normas para el uso de vehículos ferroviarios en el tráfico internacional
RIC	Reglamento relativo al uso recíproco de vagones de pasajeros y furgones en el tráfico internacional
riv	Reglamento que regula el uso recíproco de vagones en el tráfico internacional. <i>Reglamento relativo al uso recíproco de vagones de mercancías en el tráfico internacional</i>
MRT	Material rodante
EF	Empresa ferroviaria
SMS	Sistema de gestión de la seguridad (safety management system)
spad	Paso de una señal en peligro (signal passed at danger)
SRS	Especificación de los requisitos del sistema (system requirement specification)
ATP	Aplicaciones telemáticas — Pasajeros
ten	Red transeuropea (trans-european network)
ETI	Especificación técnica de interoperabilidad
uic	Unión Internacional de Ferrocarriles (Union Internationale des Chemins de fer)
UV	Ultravioleta
MRV	Marca del responsable del vehículo (Vehicle Keeper Marking)

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 21 de febrero de 2008

sobre la especificación técnica de interoperabilidad del subsistema de material rodante del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad

[notificada con el número C(2008) 648]

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2008/232/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Vista la Directiva 96/48/CE del Consejo, de 23 de julio de 1996, relativa a la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad ⁽¹⁾ y, en particular, su artículo 6, apartado 1,

Considerando lo siguiente:

- (1) De conformidad con el artículo 2, letra c), y el anexo II de la Directiva 96/48/CE, el sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad se subdivide en subsistemas de carácter estructural y funcional, incluido un subsistema de material rodante.
- (2) La Decisión 2002/735/CE ⁽²⁾ de la Comisión, de 30 de mayo de 2002, estableció la primera especificación técnica de interoperabilidad (ETI) sobre el subsistema de material rodante del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad.
- (3) Es necesario revisar esta primera ETI a la luz del progreso técnico y la experiencia adquirida con su aplicación.
- (4) La AEIF, en su calidad de organismo común representativo, recibió el mandato de examinar y revisar la primera ETI. Por lo tanto, procede sustituir la Decisión 2002/735/CE por la presente Decisión.
- (5) El proyecto de ETI revisada ha sido examinado por el Comité creado por la Directiva 96/48/CE.
- (6) La presente ETI debe aplicarse al material rodante nuevo, rehabilitado o renovado, bajo determinadas condiciones.
- (7) La presente ETI se entiende sin perjuicio de lo dispuesto en otras ETI que puedan aplicarse a los subsistemas de material rodante.

- (8) La primera ETI relativa al subsistema de material rodante entró en vigor en 2002. Debido a la existencia de compromisos contractuales, los nuevos subsistemas de material rodante y sus componentes de interoperabilidad, así como su renovación y rehabilitación, deben someterse a una evaluación de conformidad con arreglo a lo dispuesto en esta primera ETI. Por otra parte, la primera ETI debe seguir siendo aplicable a efectos de mantenimiento y de sustitución con fines de mantenimiento de componentes del subsistema y de componentes de interoperabilidad autorizados en virtud de esta primera ETI. En consecuencia, los efectos de la Decisión 2002/735/CE deben seguir estando vigentes en relación con el mantenimiento de los proyectos autorizados con arreglo a la ETI aneja a dicha Decisión y con los proyectos de líneas nuevas, así como para la renovación o rehabilitación de líneas existentes que se hallen en avanzada fase de desarrollo o bien sean objeto de contratos en curso de ejecución en la fecha de notificación de la presente Decisión. Para determinar la diferencia en cuanto a ámbito de aplicabilidad de la primera ETI y la nueva ETI aneja a la presente Decisión, los Estados miembros notificarán, dentro de los seis meses siguientes a la fecha en que entre en aplicación la presente Decisión, una lista de los subsistemas y componentes de interoperabilidad a los que siga siendo aplicable la primera ETI.
- (9) La presente ETI no impone el uso de soluciones técnicas o tecnologías específicas excepto cuando sea estrictamente necesario para la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad.
- (10) La presente ETI permite, durante un período de tiempo limitado, incorporar sin certificación de componentes de interoperabilidad a subsistemas, si se reúnen determinadas condiciones.
- (11) En su actual versión esta ETI no recoge plenamente todos los requisitos esenciales. Con arreglo al artículo 17 de la Directiva 96/48/CE, los aspectos técnicos no contemplados se consideran «cuestiones pendientes» en el anexo L de la presente ETI. De conformidad con el artículo 16, apartado 3, de la Directiva 96/48/CE, los Estados miembros deben notificar a la Comisión y a los demás Estados miembros la lista de normas técnicas nacionales relativas a las «cuestiones pendientes» y los procedimientos que se utilizarán para la evaluación de su conformidad.

⁽¹⁾ DO L 235 de 17.9.1996, p. 6, Directiva modificada por la Directiva 2004/50/CE (DO L 164 de 30.4.2004, p. 114).

⁽²⁾ DO L 245 de 12.9.2002, p. 402.

- (12) Por lo que toca a los casos específicos descritos en el capítulo 7 de la presente ETI, los Estados miembros deben notificar a la Comisión y a los demás Estados miembros los procedimientos de evaluación de la conformidad que utilizarán.
- (13) El tráfico ferroviario se efectúa actualmente en virtud de acuerdos nacionales, bilaterales, multilaterales o internacionales. Es importante que estos acuerdos no obstaculicen los progresos actuales y futuros hacia la interoperabilidad. Con este fin, es necesario que la Comisión los examine con objeto de determinar si procede revisar en consecuencia la ETI presentada en la presente Decisión.
- (14) La ETI se basa en los mejores conocimientos técnicos disponibles en el momento de la preparación del proyecto. Para continuar fomentando la innovación y para tener en cuenta la experiencia adquirida, la ETI adjunta debe estar sujeta a revisión periódica.
- (15) La presente ETI permite soluciones innovadoras. Cuando se proponen soluciones innovadoras, el fabricante o la entidad contratante debe especificar la desviación del apartado correspondiente de la ETI. La Agencia Ferroviaria Europea ha de ultimar las especificaciones funcionales y de interfaz de esta solución, según convenga, y elaborar los métodos de evaluación.
- (16) Las disposiciones de la presente Decisión se ajustan al dictamen emitido por el Comité establecido con arreglo al artículo 21 de la Directiva 96/48/CE.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Mediante la presente Decisión, la Comisión aprueba una especificación técnica de interoperabilidad (ETI) relativa al subsistema de material rodante del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad.

Dicha ETI figura como anexo de la presente Decisión.

Artículo 2

La presente ETI se aplicará a todo el material rodante nuevo, rehabilitado o renovado del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad definido en el anexo I de la Directiva 96/48/CE.

Artículo 3

(1) En relación con los aspectos clasificados como «cuestiones pendientes» en el anexo L de la ETI, las condiciones que deben cumplirse para la verificación de la interoperabilidad de conformidad con el apartado 2 del artículo 16 de la Directiva 96/48/CE serán las normas técnicas aplicables en el Estado miembro que autorice la puesta en servicio de los subsistemas objeto de la presente Decisión.

(2) Cada Estado miembro notificará a los demás Estados miembros y a la Comisión, en un plazo de seis meses a partir de la fecha de notificación de la presente Decisión:

- (a) la lista de las normas técnicas aplicables mencionadas en el apartado 1.
- (b) los procedimientos de evaluación de la conformidad y verificación que se seguirán en relación con la implantación de estas normas,
- (c) los organismos que nombre para llevar a cabo dichos procedimientos de evaluación de la conformidad y de verificación.

Artículo 4

Por lo que respecta a los aspectos clasificados como «casos específicos» en el capítulo 7 de la ETI, los procedimientos de evaluación de la conformidad serán los aplicables en los Estados miembros. Cada Estado miembro notificará a los demás Estados miembros y a la Comisión, en un plazo de seis meses a partir de la fecha de notificación de la presente Decisión:

- (a) los procedimientos de evaluación de la conformidad y verificación que se seguirán en relación con la aplicación de esas normas.
- (b) los organismos que nombre para llevar a cabo dichos procedimientos de evaluación de la conformidad y de verificación.

Artículo 5

La ETI permite un período transitorio durante el cual la evaluación de la conformidad y la certificación de componentes de interoperabilidad podrán realizarse como parte del subsistema. Durante el citado período, los Estados miembros notificarán a la Comisión los componentes de interoperabilidad que hayan evaluado de esta manera con el fin de poder realizar un estrecho seguimiento del mercado de los componentes de interoperabilidad y adoptar medidas para fomentarlo.

Artículo 6

Queda derogada la Decisión 2002/735/CE. Sin embargo, sus disposiciones seguirán aplicándose en lo que se refiere al mantenimiento de los proyectos autorizados con arreglo a la ETI aneja a dicha Decisión y a los proyectos de líneas nuevas y de renovación o rehabilitación de líneas existentes que se hallen en avanzada fase de desarrollo o bien sean objeto de contratos en curso de ejecución en la fecha de notificación de la presente Decisión.

Se notificará a la Comisión una lista de los subsistemas y componentes de interoperabilidad a los que sigan aplicándose las disposiciones de la Decisión 2002/735/EC dentro de los seis meses siguientes a la fecha en que entre en aplicación la presente Decisión.

Artículo 7

Los Estados miembros notificarán a la Comisión, en un plazo de 6 meses a partir de la entrada en vigor de la ETI adjunta, los acuerdos indicados a continuación:

- (a) acuerdos nacionales, bilaterales o multilaterales entre los Estados miembros y las empresas ferroviarias o los administradores de infraestructuras, suscritos con carácter permanente o temporal y requeridos por las características específicas o locales del servicio ferroviario correspondiente;
- (b) acuerdos bilaterales o multilaterales entre empresas ferroviarias, administradores de infraestructuras o Estados miembros que ofrezcan niveles significativos de interoperabilidad local o regional;

- (c) acuerdos internacionales entre uno o varios Estados miembros y, como mínimo, un tercer país, o entre empresas ferroviarias o administradores de infraestructuras de Estados miembros y, como mínimo, una empresa ferroviaria o administrador de infraestructura de un tercer país, que ofrezcan niveles significativos de interoperabilidad local o regional.

Artículo 8

La presente Decisión será aplicable a partir del 1 de septiembre de 2008.

Artículo 9

Los destinatarios de la presente Decisión serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 21 de febrero de 2008.

Por la Comisión
Jacques BARROT
Vicepresidente de la Comisión

ANEXO

DIRECTIVA 96/48/CE — INTEROPERABILIDAD DEL SISTEMA FERROVIARIO TRANSEUROPEO DE ALTA VELOCIDAD

PROYECTO DE ESPECIFICACIÓN TÉCNICA DE INTEROPERABILIDAD

Subsistema «Material rodante»

1.	INTRODUCCIÓN	146
1.1	Ámbito de aplicación técnico	146
1.2	Ámbito geográfico	146
1.3	Contenido de la presente ETI	146
2.	DEFINICIÓN Y FUNCIONES DEL SUBSISTEMA «MATERIAL RODANTE»	147
2.1	Descripción del subsistema	147
2.2	Funciones y aspectos del subsistema «Material rodante»	147
3.	REQUISITOS ESENCIALES	147
3.1	Generalidades	147
3.2	Los requisitos esenciales se refieren a los siguientes aspectos:	148
3.3	Requisitos generales	148
3.3.1	Seguridad	148
3.3.2	Fiabilidad y disponibilidad	150
3.3.3	Requisitos de salud	151
3.3.4	Protección del medio ambiente	151
3.3.5	Compatibilidad técnica	152
3.4	Requisitos específicos del subsistema «Material rodante»	153
3.4.1	Seguridad	153
3.4.2	Fiabilidad y disponibilidad	154
3.4.3	Compatibilidad técnica	155
3.5	Requisitos específicos del mantenimiento	156
3.6	Otros requisitos igualmente aplicables al subsistema «Material rodante».	157
3.6.1	Infraestructura	157
3.6.2	Energía	157
3.6.3	Control-mando y señalización	158
3.6.4	Medio ambiente	158
3.6.5	Explotación	159
3.7	Elementos del subsistema «Material rodante» relacionados con los requisitos esenciales	160
4.	CARACTERÍSTICAS DEL SUBSISTEMA	162
4.1	Introducción	162
4.2	Especificación funcional y técnica del subsistema	163
4.2.1	Generalidades	163
4.2.1.1	Introducción	163
4.2.1.2	Diseño de los trenes	164

4.2.2	Estructuras y partes mecánicas	165
4.2.2.1	Generalidades	165
4.2.2.2	Enganches y medios de acoplamiento para el rescate de trenes	166
4.2.2.2.1	Requisitos del subsistema	166
4.2.2.2.2	Requisitos de los componentes de interoperabilidad	166
4.2.2.2.2.1	Acoplador automático de tope central	166
4.2.2.2.2.2	Órganos de choque y tracción	166
4.2.2.2.2.3	Enganche de remolcado para recuperación y rescate	166
4.2.2.3	Resistencia de la estructura del vehículo	166
4.2.2.3.1	Descripción general	166
4.2.2.3.2	Principios (requisitos funcionales)	167
4.2.2.3.3	Especificaciones (casos sencillos de carga y escenarios teóricos de colisión)	167
4.2.2.4	Acceso	167
4.2.2.4.1	Estribos para los viajeros	167
4.2.2.4.2	Puertas de acceso exterior	168
4.2.2.4.2.1.	Puertas de acceso para los viajeros	168
4.2.2.4.2.2.	Puertas de acceso para las mercancías y la dotación del tren	169
4.2.2.5	Aseos	169
4.2.2.6	Cabina del conductor	169
4.2.2.7	Parabrisas y frontal del tren	170
4.2.2.8	Medios de almacenamiento para uso del personal	170
4.2.2.9	Estribos exteriores para uso del personal de maniobra	171
4.2.3	Interacción vía y gálibo	171
4.2.3.1	Gálibo cinemático	171
4.2.3.2	Carga estática por eje	171
4.2.3.3	Parámetros del material rodante que influyen en los sistemas de vigilancia del tren desde tierra	172
4.2.3.3.1	Resistencia eléctrica	172
4.2.3.3.2	Control de estado de los cojinetes de los ejes	172
4.2.3.3.2.1	Trenes clase 1	172
4.2.3.3.2.2	Trenes clase 2	173
4.2.3.3.2.3	Detección de cajas de grasas calientes para trenes clase 2	173
4.2.3.3.2.3.1	Generalidades	173
4.2.3.3.2.3.2	Requisitos funcionales del vehículo	173
4.2.3.3.2.3.3	Medidas transversales y altura sobre el nivel del carril del área de detección	173
4.2.3.3.2.3.4	Dimensión longitudinal del área de detección	173
4.2.3.3.2.3.5	Criterios límite fuera del área de detección	174
4.2.3.3.2.3.6	Emisividad	174
4.2.3.4	Comportamiento dinámico del material rodante	175
4.2.3.4.1	Generalidades	175

4.2.3.4.2	Valores límite para la seguridad en circulación	176
4.2.3.4.3	Valores límite de esfuerzo sobre la vía	177
4.2.3.4.4	Contacto rueda/carril	178
4.2.3.4.5	Diseño para la estabilidad del vehículo	178
4.2.3.4.6	Definición de conicidad equivalente	178
4.2.3.4.7	Valores teóricos de los perfiles de las ruedas	179
4.2.3.4.8	Valores de conicidad equivalente en servicio	179
4.2.3.4.9	Juegos de ruedas	180
4.2.3.4.9.1.	Juegos de ruedas	180
4.2.3.4.9.2.	Ruedas componentes de interoperabilidad	180
4.2.3.4.10	Requisitos específicos para vehículos con ruedas de giro independiente	181
4.2.3.4.11	Detección de descarrilamientos	181
4.2.3.5	Longitud máxima de los trenes	181
4.2.3.6	Pendientes y rampas máximas	181
4.2.3.7	Radio de curva mínimo	182
4.2.3.8	Lubricación de las pestañas	182
4.2.3.9	Coefficiente de suspensión	182
4.2.3.10	Enarenado	182
4.2.3.11	Levantamiento de balasto	182
4.2.4	Frenos	182
4.2.4.1	Características mínimas de frenado	182
4.2.4.2	Límites de la demanda de adherencia rueda/carril del freno	184
4.2.4.3	Requisitos del sistema de frenado	185
4.2.4.4	Prestaciones de los frenos de servicio	186
4.2.4.5	Frenos de Foucault	186
4.2.4.6	Protección de un tren inmovilizado	187
4.2.4.7	Prestaciones del freno en rampas o pendientes acusadas	187
4.2.4.8	Requisitos de freno con fines de rescate	187
4.2.5	Información y comunicaciones a los viajeros	188
4.2.5.1	Sistema de megafonía	188
4.2.5.2	Letreros informativos para los viajeros	188
4.2.5.3	Alarma de viajeros	188
4.2.6	Condiciones ambientales	189
4.2.6.1	Condiciones ambientales	189
4.2.6.2	Cargas aerodinámicas del tren al aire libre	189
4.2.6.2.1	Cargas aerodinámicas sobre los trabajadores de la vía en tierra	189
4.2.6.2.2	Cargas aerodinámicas sobre los viajeros en el andén	190
4.2.6.2.3	Cargas de presión al aire libre	192
4.2.6.3	Viento cruzado	193

4.2.6.4	Variación máxima de la presión en túneles	195
4.2.6.5	Ruido exterior	196
4.2.6.5.1	Introducción	196
4.2.6.5.2	Límites aplicables al ruido estacionario	197
4.2.6.5.3	Límites aplicables al ruido de arranque	197
4.2.6.5.4	Límites aplicables al ruido de paso	198
4.2.6.6	Interferencias electromagnéticas exteriores	198
4.2.6.6.1	Interferencias con el sistema de señalización y la red de telecomunicaciones:	198
4.2.6.6.2	Interferencias electromagnéticas:	198
4.2.7	Protección del sistema	199
4.2.7.1	Salidas de emergencia	199
4.2.7.1.1	Salidas de emergencia para los viajeros	199
4.2.7.1.2	Salidas de emergencia de las cabinas de conducción	199
4.2.7.2	Seguridad contra incendios	199
4.2.7.2.1	Introducción	200
4.2.7.2.2	Medidas de prevención de incendios	200
4.2.7.2.3	Medidas de detección y control de incendios	200
4.2.7.2.3.1	Detección de incendios	200
4.2.7.2.3.2	Extintor de incendios	201
4.2.7.2.3.3	Resistencia al fuego	201
4.2.7.2.4	Medidas adicionales para mejorar la capacidad de circulación	201
4.2.7.2.4.1	Trenes de todas las categorías de seguridad contra incendios	201
4.2.7.2.4.2	Categoría B de seguridad contra incendios	202
4.2.7.2.5	Medidas específicas para depósitos que contengan líquidos inflamables	202
4.2.7.2.5.1	Generalidades	202
4.2.7.2.5.2	Requisitos específicos para los depósitos de combustible	203
4.2.7.3	Protección contra choques eléctricos	204
4.2.7.4	Luces exteriores y bocinas	204
4.2.7.4.1	Luces delanteras y traseras	204
4.2.7.4.1.1	Faros	204
4.2.7.4.1.2	Luces de posición	204
4.2.7.4.1.3	Luces de cola	205
4.2.7.4.1.4	Mandos de las luces	205
4.2.7.4.2	Bocinas	205
4.2.7.4.2.1	Generalidades	205
4.2.7.4.2.2	Niveles de presión acústica de la bocina de advertencia	206
4.2.7.4.2.3	Protección	206
4.2.7.4.2.4	Verificación de los niveles de presión acústica	206
4.2.7.4.2.5	Requisitos de los componentes de interoperabilidad	207

4.2.7.5	Procedimientos de elevación y rescate	207
4.2.7.6	Ruido interior	207
4.2.7.7	Aire acondicionado	208
4.2.7.8	Dispositivo de vigilancia del conductor	208
4.2.7.9	Sistema de control-mando y señalización	208
4.2.7.9.1	Generalidades	208
4.2.7.9.2	Localización del juego de ruedas	209
4.2.7.9.3	Ruedas:	209
4.2.7.10	Conceptos de supervisión y diagnóstico	209
4.2.7.11	Especificación particular para túneles	210
4.2.7.11.1	Áreas de viajeros y de personal del tren equipadas con aire acondicionado	210
4.2.7.11.2	Sistema de megafonía	210
4.2.7.12	Sistema de alumbrado de emergencia	210
4.2.7.13	Software	210
4.2.7.14	Interfaz conductor-máquina (DMI)	210
4.2.7.15	Identificación de los vehículos	210
4.2.8.	Equipos de tracción y eléctricos	210
4.2.8.1.	Requisitos de prestaciones de tracción	210
4.2.8.2.	Límites de la demanda de adherencia rueda/carril de la tracción	211
4.2.8.3.	Especificación técnica y funcional referente a la alimentación eléctrica	211
4.2.8.3.1.	Tensión y frecuencia del suministro eléctrico	212
4.2.8.3.1.1.	Suministro eléctrico	212
4.2.8.3.1.2.	Recuperación de energía	212
4.2.8.3.2	Máxima potencia y máxima intensidad que es admisible absorber de la línea aérea de contacto	212
4.2.8.3.3.	Factor de potencia	212
4.2.8.3.4	Perturbaciones de la energía del sistema	212
4.2.8.3.4.1.	Características de armónicos y sobretensiones relacionadas en la línea aérea de contacto	212
4.2.8.3.4.2.	Efectos de la corriente continua en el suministro de corriente alterna	212
4.2.8.3.5	Medidores de consumo de energía	212
4.2.8.3.6	Requisitos del subsistema de material rodante relacionados con los pantógrafos	213
4.2.8.3.6.1.	Fuerza de contacto del pantógrafo	213
4.2.8.3.6.2.	Disposición de los pantógrafos	214
4.2.8.3.6.3.	Aislamiento del pantógrafo respecto del vehículo	214
4.2.8.3.6.4.	Bajada del pantógrafo	215
4.2.8.3.6.5.	Calidad de captación de corriente	215
4.2.8.3.6.6.	Coordinación de la protección eléctrica	215
4.2.8.3.6.7.	Circulación por secciones de separación de fases	215
4.2.8.3.6.8.	Circulación por secciones de separación de sistemas	215
4.2.8.3.6.9.	Altura de los pantógrafos	216

4.2.8.3.7.	El pantógrafo como componente de interoperabilidad	216
4.2.8.3.7.1.	Diseño de conjunto	216
4.2.8.3.7.2.	Geometría del arco del pantógrafo	216
4.2.8.3.7.3.	Fuerza estática de contacto del pantógrafo	217
4.2.8.3.7.4.	Zona de trabajo de los pantógrafos	217
4.2.8.3.7.5.	Capacidad de transporte de corriente	217
4.2.8.3.8.	El frotador como componente de interoperabilidad	217
4.2.8.3.8.1.	Generalidades	217
4.2.8.3.8.2.	Geometría de los frotadores	217
4.2.8.3.8.3.	Materiales	217
4.2.8.3.8.4.	Detección de frotadores	217
4.2.8.3.8.5.	Capacidad de transporte de corriente	218
4.2.8.3.9	Interfaces con el sistema de electrificación	218
4.2.8.3.10	Interfaces con el subsistema de control y mando y de señalización	218
4.2.9	Puesta a punto	219
4.2.9.1	Generalidades	219
4.2.9.2	Medios de limpieza externa del tren	219
4.2.9.3	Sistemas de descarga de retretes	219
4.2.9.3.1	Sistema de descarga de a bordo	219
4.2.9.3.2	Carretillas móviles para descarga de retretes	219
4.2.9.4	Limpieza interior del tren	220
4.2.9.4.1	Generalidades	220
4.2.9.4.2	Enchufes eléctricos	220
4.2.9.5	Equipos de reposición de agua	220
4.2.9.5.1	Generalidades	220
4.2.9.5.2	Adaptadores para el llenado de agua	220
4.2.9.6	Equipos de reposición de arena	220
4.2.9.7	Requisitos especiales para el estacionamiento de trenes	221
4.2.9.8	Equipos de repostaje	221
4.2.10	Mantenimiento	221
4.2.10.1	Responsabilidades	221
4.2.10.2	El expediente de mantenimiento	221
4.2.10.2.1	Expediente de justificación del diseño del mantenimiento	221
4.2.10.2.2	Documentación de mantenimiento	222
4.2.10.3	Gestión del expediente de mantenimiento	223
4.2.10.4	Gestión de la información de mantenimiento	224
4.2.10.5	Puesta en práctica del mantenimiento	225
4.3	Especificaciones funcionales y técnicas de las interfaces	225
4.3.1	Generalidades	225
4.3.2	Subsistema «Infraestructura»	228

4.3.2.1	Acceso	228
4.3.2.2	Cabina del conductor	228
4.3.2.3	Gálbo cinemático	229
4.3.2.4	Carga estática por eje	229
4.3.2.5	Parámetros del material rodante que influyen en los sistemas de vigilancia del tren desde tierra	229
4.3.2.6	Comportamiento dinámico del material rodante y perfiles de las ruedas	229
4.3.2.7	Longitud máxima de los trenes	229
4.3.2.8	Pendientes y rampas máximas	229
4.3.2.9	Radio mínimo de curva	229
4.3.2.10	Lubricación de las pestañas	229
4.3.2.11	Levantamiento de balasto	229
4.3.2.12	Frenos de Foucault	229
4.3.2.13	Prestaciones del freno en rampas o pendientes acusadas	230
4.3.2.14	Alarma de viajeros	230
4.3.2.15	Condiciones ambientales	230
4.3.2.16	Cargas aerodinámicas del tren al aire libre	230
4.3.2.17	Viento cruzado	230
4.3.2.18	Variación máxima de la presión en túneles	230
4.3.2.19	Ruido exterior	230
4.3.2.20	Seguridad contra incendios	230
4.3.2.21	Faros	230
4.3.2.22	Especificación particular para túneles	230
4.3.2.23	Puesta a punto	231
4.3.2.24	Mantenimiento	231
4.3.3	Subsistema «Energía»	231
4.3.3.1	Reservado	231
4.3.3.2	Requisitos del sistema de frenado	231
4.3.3.3	Interferencias electromagnéticas exteriores	231
4.3.3.4	Faros	231
4.3.3.5	Especificación técnica y funcional referente a la alimentación eléctrica	231
4.3.4	Subsistema «Control-mando y señalización»	231
4.3.4.1	Cabina del conductor	231
4.3.4.2	Parabrisas y frontal del tren	231
4.3.4.3	Carga estática por eje	232
4.3.4.4	Parámetros del material rodante que influyen en los sistemas de vigilancia del tren desde tierra	232
4.3.4.5	Enarenado	232
4.3.4.6	Prestaciones de frenado	232
4.3.4.7	Interferencias electromagnéticas	232
4.3.4.8	Sistema de control-mando y señalización	232
4.3.4.9	Conceptos de supervisión y diagnóstico	233

4.3.4.10	Especificación particular para túneles	234
4.3.4.11	Especificación técnica y funcional referente a la alimentación eléctrica	234
4.3.4.12	Luces delanteras del vehículo	234
4.3.5	Subsistema «Explotación»	234
4.3.5.1	Diseño de los trenes	234
4.3.5.2	Enganches y medios de acoplamiento para el rescate de trenes	234
4.3.5.3	Acceso	234
4.3.5.4	Aseos	234
4.3.5.5	Parabrisas y frontal del tren	234
4.3.5.6	Parámetros del material rodante que influyen en los sistemas de vigilancia del tren desde tierra	234
4.3.5.7	Comportamiento dinámico del material rodante	234
4.3.5.8	Longitud máxima de los trenes	234
4.3.5.9	Enarenado	234
4.3.5.10	Levantamiento de balasto	234
4.3.5.11	Prestaciones de frenado	234
4.3.5.12	Requisitos del sistema de frenado	234
4.3.5.13	Frenos de Foucault	234
4.3.5.14	Protección de un tren inmovilizado	235
4.3.5.15	Prestaciones del freno en rampas o pendientes acusadas	235
4.3.5.16	Sistema de megafonía	235
4.3.5.17	Alarma de viajeros	235
4.3.5.18	Condiciones ambientales	235
4.3.5.19	Cargas aerodinámicas del tren al aire libre	235
4.3.5.20	Viento cruzado	235
4.3.5.21	Variación máxima de la presión en túneles	235
4.3.5.22	Ruido exterior	235
4.3.5.23	Salidas de emergencia	236
4.3.5.24	Seguridad contra incendios	236
4.3.5.25	Luces exteriores y bocinas	236
4.3.5.26	Procedimientos de elevación y rescate	236
4.3.5.27	Ruido interior	236
4.3.5.28	Aire acondicionado	236
4.3.5.29	Dispositivo de vigilancia del conductor	236
4.3.5.30	Conceptos de supervisión y diagnóstico	236
4.3.5.31	Especificación particular para túneles	236
4.3.5.32	Requisitos de prestaciones de tracción	236
4.3.5.33	Límites de la demanda de adherencia rueda/carril de la tracción	236
4.3.5.34	Especificación técnica y funcional referente a la alimentación eléctrica	237
4.3.5.35	Puesta a punto	237
4.3.5.36	Identificación de los vehículos	237

4.3.5.37	Visibilidad de las señales	237
4.3.5.38	Salidas de emergencia	237
4.3.5.39	Interfaz conductor-máquina (DMI)	237
4.4	Normas de explotación	237
4.5	Normas de mantenimiento	238
4.6	Competencia profesional	238
4.7	Condiciones de salud y seguridad	238
4.8	Registros de infraestructuras y material rodante	239
4.8.1	Registro de infraestructuras	239
4.8.2	Registro de material rodante	240
5.	COMPONENTES DE INTEROPERABILIDAD	240
5.1	Definición	240
5.2	Soluciones innovadoras	240
5.3	Lista de componentes	240
5.4	Prestaciones y especificaciones de los componentes	241
6.	EVALUACIÓN DE LA CONFORMIDAD O DE LA IDONEIDAD PARA EL USO	241
6.1.	Componentes de interoperabilidad del subsistema «Material Rodante»	241
6.1.1	Evaluación de la conformidad (generalidades)	241
6.1.2	Procedimientos de evaluación de la conformidad (módulos)	242
6.1.3	Soluciones existentes	243
6.1.4	Soluciones innovadoras	243
6.1.5	Evaluación de la idoneidad para el uso	243
6.2	Subsistema «Material Rodante»	244
6.2.1	Evaluación de la conformidad (generalidades)	244
6.2.2	Procedimientos de evaluación de la conformidad (módulos)	244
6.2.3	Soluciones innovadoras	245
6.2.4	Evaluación del mantenimiento	245
6.2.5	Evaluación de vehículos individuales	245
6.3	Componentes interoperables que no dispongan de declaración «CE»	245
6.3.1	Generalidades	245
6.3.2	Período transitorio	245
6.3.3	Certificación de los subsistemas que contengan componentes de interoperabilidad no certificados durante el periodo transitorio	246
6.3.3.1	Condiciones	246
6.3.3.2	Notificación	246
6.3.3.3	Aplicación del ciclo de vida útil	246
6.3.4	Medios de supervisión	247
7.	APLICACIÓN DE LA ETI «MATERIAL RODANTE»	247
7.1	Aplicación de la ETI	247
7.1.1	Material rodante de nueva construcción y nuevo diseño	247

7.1.1.1	Definiciones	247
7.1.1.2	Generalidades	247
7.1.1.3	Fase A	247
7.1.1.4	Fase B	248
7.1.2	Material rodante de nueva construcción de un diseño existente certificado con arreglo a una ETI vigente	248
7.1.3	Material rodante de un diseño existente	249
7.1.4	Material rodante en proceso de acondicionamiento o renovación	249
7.1.5	Ruido	250
7.1.5.1	Período transitorio	250
7.1.5.2	Acondicionamiento o renovación de material rodante	250
7.1.5.3	Un proceso en dos etapas	250
7.1.6	Carretillas móviles para descarga de retretes [apartado 4.2.9.3]	250
7.1.7	Medidas de prevención de incendios: conformidad del material	250
7.1.8	Material rodante que circule en virtud de acuerdos nacionales, bilaterales, multilaterales o internacionales	251
7.1.8.1	Acuerdos existentes	251
7.1.8.2	Acuerdos futuros	251
7.1.9	Revisión de las ETI	251
7.2	Compatibilidad del material rodante con otros subsistemas	251
7.3	Casos específicos	252
7.3.1	Generalidades	252
7.3.2	Lista de casos específicos	252
7.3.2.1	Caso específico general en la red de 1 524 mm de ancho de vía	252
7.3.2.2	Enganches y medios de acoplamiento para el rescate de trenes [apartado 4.2.2.2]:	252
7.3.2.3	Estribos para viajeros [apartado 4.2.2.4.1]	252
7.3.2.4	Gálibo del vehículo [apartado 4.2.3.1]	253
7.3.2.5	Masa del vehículo [apartado 4.2.3.2]	253
7.3.2.6	Resistencia eléctrica de los juegos de ruedas (apartado 4.2.3.3.1)	253
7.3.2.7	Detección de cajas de grasas calientes para trenes clase 2 [apartado 4.2.3.3.2.3]	254
7.3.2.8	Contacto rueda-carril (perfiles de las ruedas) [4.2.3.4.4]	255
7.3.2.9	Juegos de ruedas [4.2.3.4.9]	255
7.3.2.10	Longitud máxima de los trenes [4.2.3.5]	255
7.3.2.11	Enarenado [4.2.3.10]	255
7.3.2.12	Frenado [apartado 4.2.4]	256
7.3.2.12.1	Generalidades	256
7.3.2.12.2	Frenos de Foucault [apartado 4.2.4.5]	256
7.3.2.13	Condiciones ambientales [apartado 4.2.6.1]	256
7.3.2.14	Aerodinámica del tren	256
7.3.2.14.1	Cargas aerodinámicas sobre los viajeros en el andén [apartado 4.2.6.2.2]	256
7.3.2.14.2	Cargas de presión al aire libre [apartado 4.2.6.2.3]	257

7.3.2.14.3	Variaciones máximas de presión en los túneles [apartado 4.2.6.4]	257
7.3.2.15	Características límite relacionadas con los ruidos exteriores [apartado 4.2.6.5]	257
7.3.2.15.1	Límite aplicable al ruido estacionario [apartado 4.2.6.5.2]	257
7.3.2.15.2	Límite aplicable al ruido de arranque [apartado 4.2.6.5.3]	258
7.3.2.16	Extintor de incendios (apartado 4.2.7.2.3.2)	258
7.3.2.17	Bocinas [apartado 4.2.7.4.2.1]	258
7.3.2.18	Sistema de control-mando y señalización [apartado 4.2.7.10]	258
7.3.2.18.1	Localización del juego de ruedas [apartado 4.2.7.10.2]	258
7.3.2.18.2	Ruedas [apartado 4.2.7.10.3]	259
7.3.2.19	Pantógrafos [apartado 4.2.8.3.6]	260
7.3.2.20	Interfaces con el sistema de control-mando y señalización [apartado 4.2.8.3.8]	263
7.3.2.21	Rácores del sistema de descarga de retretes [apartado 4.2.9.3]	263
7.3.2.22	Adaptadores para el llenado de agua [apartado 4.2.9.5]	263
7.3.2.23	Normas de incendios [apartado 7.1.6]	263

1. INTRODUCCIÓN

1.1 **Ámbito de aplicación técnico**

La presente ETI se refiere al subsistema «Material Rodante». Estos subsistemas están incluidos en la lista del apartado 1 del anexo II de la Directiva 96/48/CE, modificada por la Directiva 2004/50/CE.

Esta ETI se aplica a las siguientes clases de material rodante, evaluados como ramas (indivisibles en servicio) o como vehículos individuales, en formaciones definidas de vehículos motorizados y no motorizados. Se aplica por igual a todos los vehículos, ya sean de transporte de viajeros o no.

Clase 1: Material rodante de velocidad máxima igual o superior a 250 km/h.

Clase 2: Material rodante de velocidad máxima de al menos 190 km/h pero inferior a 250 km/h.

Esta ETI se aplica al material rodante mencionado en el apartado 2 del anexo I de la Directiva 96/48/CE modificada por la Directiva 2004/50/CE que tenga una velocidad máxima de al menos 190 km/h, como se ha indicado anteriormente. Ahora bien: si la velocidad máxima de este material rodante es superior a 351 km/h, se aplicará la ETI, pero serán necesarias especificaciones adicionales que no se detallan aquí, sino que se mantiene como cuestión pendiente: en ese caso se aplicarán las normas nacionales.

Para más información sobre el subsistema «Material rodante», véase el capítulo 2.

En la presente ETI se especifican requisitos que deberá cumplir el material rodante que vaya a operar en la red ferroviaria definida en el apartado 1.2 siguiente, cumpliendo así los requisitos esenciales de la Directiva 96/48/CE modificada por la Directiva 2004/50/CE.

El acceso a las líneas no depende únicamente del cumplimiento de los requisitos técnicos de la presente ETI, sino que también se tendrán en cuenta otros requisitos de la Directiva 2004/49 y de la Directiva 2001/14 modificada por la Directiva 2004/50 para permitir que una empresa ferroviaria explote este material rodante en una determinada línea. Por ejemplo, se permite que el administrador de infraestructuras decida no asignar una franja a un tren clase 2 en una línea categoría 1 por razones de capacidad.

1.2 **Ámbito geográfico**

El ámbito geográfico de aplicación de la presente ETI es el sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad descrito en el anexo I de la Directiva 96/48/CE modificada por la Directiva 2004/50/CE.

1.3 **Contenido de la presente ETI**

De conformidad con el apartado 3 del artículo 5 y con la letra b) del apartado 1 del anexo I de la Directiva 96/48/CE, modificada por la Directiva 2004/50/CE, en esta ETI:

- a) se indica su ámbito de aplicación (capítulo 2);
- b) se establecen los requisitos esenciales que ha de cumplir el subsistema «material rodante» (capítulo 3);
- c) se establecen las especificaciones funcionales y técnicas que deben respetar el subsistema y sus interfaces con otros subsistemas (capítulo 4);
- d) se establecen las especificaciones funcionales y técnicas que deben respetar el subsistema y sus interfaces con otros subsistemas (capítulo 4);
- e) se indican, para el personal afectado, las condiciones de cualificación profesional y de higiene y seguridad en el trabajo requeridas para la explotación y el mantenimiento de los subsistemas (capítulo 4);
- f) se determinan los componentes de interoperabilidad y las interfaces que deberán ser objeto de especificaciones europeas, incluidas las normas europeas, que son necesarias para lograr la interoperabilidad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad (capítulo 5);

- g) se indican los procedimientos que habrán de utilizarse para evaluar la conformidad o la idoneidad para el uso de los componentes de interoperabilidad, por una parte, o la verificación «CE» de los subsistemas, por otra (capítulo 6);
- h) se indica la estrategia de aplicación de la ETI (capítulo 7);
- i) se prevén casos específicos, de conformidad con el apartado 3 del artículo 6 de la Directiva (capítulo 7).

2. DEFINICIÓN Y FUNCIONES DEL SUBSISTEMA «MATERIAL RODANTE»

2.1 Descripción del subsistema

El subsistema «Material rodante» no incluye los subsistemas «Control y mando», «Infraestructuras» o «Explotación», ni la parte de tierra del subsistema «Energía», ya que estos subsistemas se especifican en sus ETI correspondientes.

Además, el subsistema «Material rodante» tampoco incluye el personal del tren (el conductor y demás miembros de la dotación), ni los viajeros.

2.2 Funciones y aspectos del subsistema «Material rodante»

El ámbito de aplicación de la presente ETI en lo referente al subsistema «material rodante» está ampliado con respecto al que se indica en la ETI incluida en el anexo de la Decisión 2002/735/CE.

El ámbito de aplicación del subsistema «Material rodante» comprende las siguientes funciones:

- Transportar y proteger a los viajeros y a la dotación del tren.
- Acelerar, mantener la velocidad, frenar y parar
- Mantener al conductor del tren informado, ofrecer un buen campo de visión frontal y permitir un control adecuado
- Sustentar y guiar al tren por la vía
- Señalizar la presencia del tren a terceros
- Capacidad para funcionar de forma segura incluso en caso de incidentes
- Respetar el medio ambiente
- Mantener el subsistema «Material rodante» y la parte de a bordo del subsistema «Energía»
- Capacidad para funcionar con los sistemas pertinentes de alimentación eléctrica de la tracción

Los equipos de control y mando y de señalización de a bordo están incluidos en el ámbito de aplicación del subsistema de «Control-mando y señalización».

3. REQUISITOS ESENCIALES

3.1 Generalidades

En el ámbito de aplicación de la presente ETI, se garantizará el cumplimiento de los requisitos esenciales señalados en el capítulo 3 mediante la conformidad con las especificaciones descritas:

- en el capítulo 4, por lo que respecta a los subsistemas,
- y en el capítulo 5, por lo que respecta a los componentes de interoperabilidad,
- demostrada mediante un resultado positivo de la evaluación de:

- la conformidad o idoneidad para el uso de los componentes de interoperabilidad,
- y la verificación de los subsistemas,

con arreglo al capítulo 6.

Parte de los requisitos esenciales se recogen en las normas nacionales por alguno de los siguientes motivos:

- las cuestiones pendientes y reservadas se relacionan en el anexo L;
- excepciones en virtud del artículo 7 de la Directiva 96/48/CE;
- casos específicos descritos en el apartado 7.3 de la presente ETI.

La correspondiente evaluación de la conformidad se realizará bajo la responsabilidad y con arreglo a los procedimientos del Estado miembro que haya notificado las normas nacionales o solicitado la excepción o el caso específico.

Con arreglo al apartado 1 del artículo 4 de la Directiva 96/48/CE, modificada por la Directiva 2004/50/CE, el sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad y sus subsistemas y componentes de interoperabilidad deberán cumplir los requisitos esenciales definidos en términos generales en el anexo III de la Directiva.

La verificación del cumplimiento de los requisitos esenciales por parte del subsistema «Material rodante» y de sus componentes se realizará de acuerdo con lo dispuesto en la Directiva 96/48/CE modificada por la Directiva 2004/50/CE y en la presente ETI.

3.2 Los requisitos esenciales se refieren a los siguientes aspectos:

- la seguridad;
- la fiabilidad y la disponibilidad;
- la salud;
- la protección del medio ambiente;
- la compatibilidad técnica.

De acuerdo con la Directiva 96/48/CE modificada por la Directiva 2004/50/CE, los requisitos esenciales pueden aplicarse a todo el sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad con carácter general, o de forma específica a cada subsistema y sus componentes de interoperabilidad.

3.3 Requisitos generales

Como complemento de lo dispuesto en el anexo III de la Directiva, se precisan a continuación los aspectos particulares del subsistema «Material Rodante».

3.3.1 Seguridad

Requisito esencial 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 ser tales que garanticen la seguridad al nivel correspondiente a los objetivos fijados para la red, incluso en situaciones degradadas definidas.»

Este requisito esencial se satisface con las especificaciones técnicas y funcionales indicadas en los apartados siguientes:

- 4.2.2.2 (Enganches y medios de acoplamiento para el rescate de trenes)
- 4.2.2.3 (Resistencia de la estructura del vehículo)
- 4.2.2.4 (Acceso)

- 4.2.2.6 (Cabina del conductor)
- 4.2.2.7 (Parabrisas y frontal del tren)
- 4.2.3.1 (Gálibo cinemático)
- 4.2.3.3 (Parámetros del material rodante que influyen en los sistemas de vigilancia del tren desde tierra)
- 4.2.3.4 (Comportamiento dinámico del material rodante)
- 4.2.3.10 (Enarenado)
- 4.3.3.11 (Efectos aerodinámicos sobre balasto)
- 4.2.4 (Frenado)
- 4.2.5 (Información y comunicaciones a los viajeros)
- 4.2.6.2 (Cargas aerodinámicas del tren al aire libre)
- 4.2.6.3 (Viento cruzado)
- 4.2.6.4 (Variación máxima de la presión en túneles)
- 4.2.6.6 (Interferencias electromagnéticas exteriores)
- 4.2.7 (Protección del sistema)
- 4.2.7.13 (Software)
- 4.2.10 (Mantenimiento)

Requisito esencial 1.1.2:

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

Este requisito esencial se satisface con las especificaciones técnicas y funcionales indicadas en los apartados siguientes:

- 4.2.3.2 (Carga estática por eje)
- 4.2.3.4 (Comportamiento dinámico del material rodante)

Requisito esencial 1.1.3:

«Los componentes utilizados deben resistir los esfuerzos normales o excepcionales especificados durante su período de servicio. Las repercusiones sobre la seguridad de cualesquiera fallos fortuitos en la seguridad deben limitarse aplicando los medios adecuados.»

Este requisito esencial se satisface con las especificaciones técnicas y funcionales indicadas en los apartados siguientes:

- 4.2.2.2 (Enganches y medios de acoplamiento para el rescate de trenes)
- 4.2.2.3 (Resistencia de la estructura del vehículo)
- 4.2.2.7 (Parabrisas y frontal del tren)
- 4.2.3.3.2 (Control de estado de los cojinetes de los ejes)
- 4.2.3.4.3 (Valores límite de esfuerzo sobre la vía)
- 4.2.3.4.9 (Juegos de ruedas)
- 4.2.4 (Frenado)

- 4.2.6.1 (Condiciones ambientales)
- 4.2.6.3 (Viento cruzado)
- 4.2.6.4 (Variación máxima de la presión en túneles)
- 4.2.7.2 (Seguridad contra incendios)
- 4.2.8.3.6 (Pantógrafos y frotadores)
- 4.2.8 (Puesta a punto)
- 4.2.10 (Mantenimiento)

Requisito esencial 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.»

Este requisito esencial se satisface con las especificaciones técnicas y funcionales indicadas en los apartados siguientes:

- 4.2.7.2 (Seguridad contra incendios)

Requisito esencial 1.1.5:

«Cualesquiera dispositivos destinados a ser manipulados por los usuarios deben diseñarse de modo que no pongan en peligro la seguridad de éstos en caso de una utilización que previsiblemente no se ajuste a las indicaciones de los carteles informativos.»

Este requisito esencial se satisface con las especificaciones técnicas y funcionales indicadas en los apartados siguientes:

- 4.2.2.2 (Enganches y medios de acoplamiento para el rescate de trenes)
- 4.2.2.4 (Acceso)
- 4.2.2.5 (Aseos)
- 4.2.4 (Frenado)
- 4.2.5.3 (Alarma de viajeros)
- 4.2.7.1 (Salidas de emergencia)
- 4.2.7.3 (Protección contra choques eléctricos)
- 4.2.7.5 (Procedimientos de elevación y rescate)
- 4.2.8 (Puesta a punto)
- 4.2.10 (Mantenimiento)

3.3.2 Fiabilidad y disponibilidad

Requisito esencial 1.2:

«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.»

Este requisito esencial se satisface con las especificaciones técnicas y funcionales indicadas en los apartados siguientes:

- 4.2.2.2 (Enganches y medios de acoplamiento para el rescate de trenes)
- 4.2.2.3 (Resistencia de la estructura del vehículo)
- 4.2.2.4 (Acceso)

- 4.2.3.1 (Gálibo cinemático)
- 4.2.3.3.2 (Control de estado de los cojinetes de los ejes)
- 4.2.3.4 (Comportamiento dinámico del material rodante)
- 4.2.3.9 (Coeficiente de suspensión)
- 4.2.4 (Frenado)
- 4.2.7.10 (Conceptos de supervisión y diagnóstico)
- 4.2.10 (Mantenimiento)

3.3.3 Requisitos de salud

Requisito esencial 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.»

Este requisito esencial se satisface con las especificaciones técnicas y funcionales indicadas en los apartados siguientes:

- 4.2.10 (Mantenimiento)

Requisito esencial 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.»

Este requisito esencial se satisface con las especificaciones técnicas y funcionales indicadas en los apartados siguientes:

- 4.2.7.2 (Seguridad contra incendios)
- 4.2.10 (Mantenimiento)

3.3.4 Protección del medio ambiente

Requisito esencial 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.»

Este requisito esencial se satisface con las especificaciones técnicas y funcionales indicadas en los apartados siguientes:

- 4.2.3.11 (Levantamiento de balasto)
- 4.2.6.2 (Carga aerodinámica del tren)
- 4.2.6.5 (Ruido exterior)
- 4.2.6.6 (Interferencias electromagnéticas exteriores)
- 4.2.8 (Puesta a punto)
- 4.2.10 (Mantenimiento)

Requisito esencial 1.4.2:

«Los materiales utilizados en los trenes deben evitar la emisión de humos o gases nocivos y peligrosos para el medio ambiente, especialmente en caso de incendio.»

Este requisito esencial se satisface con las especificaciones técnicas y funcionales indicadas en los apartados siguientes:

- 4.2.7.2 (Seguridad contra incendios)
- 4.2.10 (Mantenimiento)

Requisito esencial 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.»

Este requisito esencial se satisface con las especificaciones técnicas y funcionales indicadas en los apartados siguientes:

- 4.2.6.6 (Interferencias electromagnéticas exteriores)

3.3.5 Compatibilidad técnica

Requisito esencial 1.5:

«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, se permite la aplicación de soluciones temporales que garanticen la compatibilidad futura.»

Este requisito esencial se satisface con las especificaciones técnicas y funcionales indicadas en los apartados siguientes:

- 4.2.2.4 (Acceso)
- 4.2.3.1 (Gálibo cinemático)
- 4.2.3.2 (Carga estática por eje)
- 4.2.3.3 (Parámetros del material rodante que influyen en los sistemas de vigilancia del tren desde tierra)
- 4.2.3.4 (Comportamiento dinámico del material rodante)
- 4.2.3.5 (Longitud máxima de los trenes)
- 4.2.3.6 (Pendientes y rampas máximas)
- 4.2.3.7 (Radio de curva mínimo)
- 4.2.3.8 (Lubricación de las pestañas)
- 4.2.3.11 (Levantamiento de balasto)
- 4.2.4 (Frenado)
- 4.2.6.2 (Carga aerodinámica del tren)
- 4.2.6.4 (Variación máxima de la presión en túneles)
- 4.2.7.11 (Especificación particular para túneles)
- 4.2.8.3 (Especificación técnica y funcional referente a la alimentación eléctrica)
- 4.2.8 (Puesta a punto)
- 4.2.10 (Mantenimiento)

3.4 **Requisitos específicos del subsistema «Material rodante»**

3.4.1 Seguridad

Requisito esencial 2.4.1, apartado 1:

«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.»

Este requisito esencial se satisface con las especificaciones técnicas y funcionales indicadas en los apartados siguientes:

- 4.2.2.2 (Enganches y medios de acoplamiento para el rescate de trenes)
- 4.2.2.3 (Resistencia de la estructura del vehículo)

Requisito esencial 2.4.1, apartado 2:

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

Este requisito esencial se satisface con las especificaciones técnicas y funcionales indicadas en los apartados siguientes:

- 4.2.6.6 (Interferencias electromagnéticas exteriores)
- 4.2.8.3 (Especificación técnica y funcional referente a la alimentación eléctrica)

Requisito esencial 2.4.1, apartado 3:

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

Este requisito esencial se satisface con las especificaciones técnicas y funcionales indicadas en los apartados siguientes:

- 4.2.3.4.3 (Valores límite de esfuerzo sobre la vía)
- 4.2.4.1 (Prestaciones mínimas de frenado)
- 4.2.4.5 (Frenos de Foucault)

Requisito esencial 2.4.1, apartado 4:

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

Este requisito esencial se satisface con las especificaciones técnicas y funcionales indicadas en los apartados siguientes:

- 4.2.5.2 (Letreros informativos para los viajeros)
- 4.2.7.3 (Protección contra choques eléctricos)
- 4.2.8 (Puesta a punto)
- 4.2.10 (Mantenimiento)

Requisito esencial 2.4.1, apartado 5:

«Deben existir dispositivos que, en caso de peligro, permitan a los viajeros señalarlo al conductor, y al personal de tren ponerse en contacto con él.»

Este requisito esencial se satisface con las especificaciones técnicas y funcionales indicadas en los apartados siguientes:

- 4.2.5 (Información y comunicaciones a los viajeros)

Requisito esencial 2.4.1, apartado 6:

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

Este requisito esencial se satisface con las especificaciones técnicas y funcionales indicadas en los apartados siguientes:

— 4.2.2.4.2 (Puerta de acceso exterior)

Requisito esencial 2.4.1, apartado 7:

«Deben existir salidas de emergencia, las cuales deberán estar señalizadas.»

Este requisito esencial se satisface con las especificaciones técnicas y funcionales indicadas en los apartados siguientes:

— 4.2.5.2 (Letreros informativos para los viajeros)

— 4.2.7.1 (Salidas de emergencia)

Requisito esencial 2.4.1, apartado 8:

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

Este requisito esencial se satisface con las especificaciones técnicas y funcionales indicadas en los apartados siguientes:

— 4.2.5.3 (Alarma de viajeros)

— 4.2.7.2 (Seguridad contra incendios)

— 4.2.7.11 (Especificación particular para túneles)

— 4.2.7.12 (Sistema de alumbrado de emergencia)

Requisito esencial 2.4.1, apartado 9:

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

Este requisito esencial se satisface con las especificaciones técnicas y funcionales indicadas en los apartados siguientes:

— 4.2.7.12 (Sistema de alumbrado de emergencia)

Requisito esencial 2.4.1, apartado 10:

«Los trenes deben llevar un sistema de megafonía que permita al personal a bordo del tren y al personal de control en tierra dirigir mensajes a los viajeros.»

Este requisito esencial se satisface con las especificaciones técnicas y funcionales indicadas en los apartados siguientes:

— 4.2.5 (Información y comunicaciones a los viajeros)

3.4.2 Fiabilidad y disponibilidad

Requisito esencial 2.4.2:

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

Este requisito esencial se satisface con las especificaciones técnicas y funcionales indicadas en los apartados siguientes:

- 4.2.1.1 (Introducción)
- 4.2.1.2 (Diseño de los trenes)
- 4.2.2.2 (Enganches y medios de acoplamiento para el rescate de trenes)
- 4.2.4.1 (Prestaciones mínimas de frenado)
- 4.2.4.2 (Límites de la demanda de adherencia rueda/carril del freno)
- 4.2.4.3 (Requisitos del sistema de frenado)
- 4.2.4.4 (Prestaciones de los frenos de servicio)
- 4.2.4.6 (Protección de un tren inmovilizado)
- 4.2.4.7 (Prestaciones de frenado en rampas o pendientes acusadas)
- 4.2.5.1 (Sistema de megafonía)
- 4.2.7.2 (Seguridad contra incendios)
- 4.2.7.10 (Conceptos de supervisión y diagnóstico)
- 4.2.7.12 (Sistema de alumbrado de emergencia)
- 4.2.8.1 (Prestaciones de tracción)
- 4.2.8.2 (Límites de la demanda de adherencia rueda/carril de la tracción)
- 4.2.10 (Mantenimiento)

3.4.3 Compatibilidad técnica

Requisito esencial 2.4.3, apartado 1:

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

Este requisito esencial se satisface con las especificaciones técnicas y funcionales indicadas en los apartados siguientes:

- 4.2.6.6 (Interferencias electromagnéticas exteriores)
- 4.2.8.3 (Especificación técnica y funcional referente a la alimentación eléctrica)

Requisito esencial 2.4.3, apartado 2:

«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.»

Este requisito esencial se satisface con las especificaciones técnicas y funcionales indicadas en los apartados siguientes:

- 4.2.8.3 (Especificación técnica y funcional referente a la alimentación eléctrica)

Requisito esencial 2.4.3, apartado 3:

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

Este requisito esencial se satisface con las especificaciones técnicas y funcionales indicadas en los apartados siguientes:

- 4.2.2.4 (Acceso)
- 4.2.3.1 (Gálibo cinemático)
- 4.2.3.2 (Carga estática por eje)
- 4.2.3.3 (Parámetros del material rodante que influyen en los sistemas de vigilancia del tren desde tierra)
- 4.2.3.4 (Comportamiento dinámico del material rodante)
- 4.2.3.5 (Longitud máxima de los trenes)
- 4.2.3.6 (Pendientes y rampas máximas)
- 4.2.3.7 (Radio de curva mínimo)
- 4.2.3.11 (Levantamiento de balasto)
- 4.2.4 (Frenado)
- 4.2.6 (Condiciones ambientales)
- 4.2.7.4 (Luces exteriores y bocinas)
- 4.2.7.9 (Sistema de control-mando y señalización)
- 4.2.7.11 (Especificación particular para túneles)
- 4.2.8 (Equipos de tracción y eléctricos)
- 4.2.9 (Puesta a punto)
- 4.2.10 (Mantenimiento)
- 4.8 (Registros de infraestructuras y material rodante)

3.5 **Requisitos específicos del mantenimiento**

Requisito esencial 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.»

Este requisito esencial se satisface con las especificaciones técnicas y funcionales indicadas en los apartados siguientes:

- 4.2.9 (Puesta a punto)
- 4.2.10 (Mantenimiento)

Requisito esencial 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 molestia admisibles para el entorno.»

Este requisito esencial se satisface con las especificaciones técnicas y funcionales indicadas en los apartados siguientes:

- 4.2.6.5 (Ruido exterior)
- 4.2.6.6 (Interferencias electromagnéticas exteriores)

— 4.2.9 (Puesta a punto)

— 4.2.10 (Mantenimiento)

Requisito esencial 2.5.3 Compatibilidad técnica:

«Las instalaciones de mantenimiento en que se manipulen 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.»

Este requisito esencial se satisface con las especificaciones técnicas y funcionales indicadas en los apartados siguientes:

— 4.2.9 (Puesta a punto)

— 4.2.10 (Mantenimiento)

3.6 Otros requisitos igualmente aplicables al subsistema «Material rodante».

3.6.1 Infraestructura

Requisito esencial 2.1.1 Seguridad:

«Se adoptarán 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 las estaciones por las cuales los trenes pasan a alta velocidad.»

«Las infraestructuras a las 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, andenes, etc.).»

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

Este requisito esencial no es pertinente en el ámbito de la presente ETI.

3.6.2 Energía

Requisito esencial 2.2.1 Seguridad:

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

Este requisito esencial no es pertinente en el ámbito de la presente ETI.

Requisito esencial 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.»

Este requisito esencial se satisface con las especificaciones técnicas y funcionales indicadas en los apartados siguientes:

— 4.2.6.6 (Interferencias electromagnéticas exteriores)

— 4.2.8.3.6 (Requisitos del material rodante relacionados con los pantógrafos)

Requisito esencial 2.2.3 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 acordadas con sus especificaciones;
- ser compatibles con los dispositivos de captación instalados en los trenes.»

Este requisito esencial se satisface con las especificaciones técnicas y funcionales indicadas en los apartados siguientes:

- 4.2.8.3 (Especificación técnica y funcional referente a la alimentación eléctrica)

3.6.3 Control-mando y señalización

Requisito esencial 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.»

Este requisito esencial no es pertinente en el ámbito de la presente ETI.

Requisito esencial 2.3.2 Compatibilidad técnica:

«Todas las nuevas infraestructuras de alta velocidad y todo nuevo material rodante de alta velocidad cuya construcción o desarrollo sea posterior a 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.»

Este requisito esencial se satisface con las especificaciones técnicas y funcionales indicadas en los apartados siguientes:

- 4.2.3.2 (Carga estática por eje)
- 4.2.3.3 (Parámetros del material rodante que influyen en los sistemas de vigilancia del tren desde tierra)
- 4.2.6.6.1 (Interferencias con el sistema de señalización y la red de telecomunicaciones)
- 4.2.7.9 (Sistema de control-mando y señalización)
- 4.2.8.3.10 (Interfaces con el sistema de control-mando y señalización)

3.6.4 Medio ambiente

Requisito esencial 2.6.1 Salud:

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

Este requisito esencial se satisface con las especificaciones técnicas y funcionales indicadas en los apartados siguientes:

- 4.2.6.5 (Ruido exterior)
- 4.2.7.6 (Ruido interior)

Requisito esencial 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.»

Este requisito esencial no es pertinente en el ámbito de la presente ETI.

3.6.5 Explotación

Requisito esencial 2.7.1 Seguridad, apartado 1:

«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.»

Este requisito esencial se satisface con las especificaciones técnicas y funcionales indicadas en el apartado siguiente:

- 4.2.7.8 (Dispositivo de vigilancia del conductor)

Requisito esencial 2.7.1 Seguridad, apartado 2:

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

Este requisito esencial se satisface con las especificaciones técnicas y funcionales indicadas en los apartados siguientes:

- 4.2.9 (Puesta a punto)
- 4.2.10 (Mantenimiento)

Requisito esencial 2.7.2. Fiabilidad y disponibilidad:

«La periodicidad del mantenimiento y las operaciones, la formación y cualificación del personal que realiza este trabajo y el sistema de aseguramiento de calidad establecido en los centros de mantenimiento deben garantizar un alto nivel de fiabilidad y disponibilidad del sistema.»

Este requisito esencial se satisface con las especificaciones técnicas y funcionales indicadas en los apartados siguientes:

- 4.2.10 (Mantenimiento)

Requisito esencial 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.»

Este requisito esencial se satisface con las especificaciones técnicas y funcionales indicadas en los apartados siguientes:

- 4.2.10 (Mantenimiento)

3.7

Elementos del subsistema «Material rodante» relacionados con los requisitos esenciales

Elemento del subsistema «Material Rodante»	Apartado de ref. de la ETI	Requisitos esenciales de la Directiva 96/48/CE modificada por la Directiva 2004/50/CE				
		Seguridad	Fiabilidad y disponibilidad	Salud	Protección del medio ambiente	Compatibilidad técnica
Generalidades	4.2.1		2.4.2			
Estructuras y partes mecánicas	4.2.2					
Diseño de los trenes	4.2.1.2		2.4.2			
Enganches y medios de acoplamiento para el rescate de trenes	4.2.2.2	1.1.1 1.1.3 1.1.5 2.4.1.1	1.2 2.4.2			
Resistencia de la estructura del vehículo	4.2.2.3	1.1.1 1.1.3 2.4.1.1	1.2			
Acceso	4.2.2.4	1.1.1 1.1.5	1.2			1.5 2.4.3.3
Puerta de acceso	4.2.2.4.2	2.4.1.6				
Aseos	4.2.2.5	1.1.5				
Cabina del conductor	4.2.2.6	1.1.1				
Parabrisas y frontal del tren	4.2.2.7	1.1.1 1.1.3				
Interacción vía y gálibo	4.2.3					
Gálibo cinemático	4.2.3.1	1.1.1	1.2			1.5 2.4.3.3
Carga estática por eje	4.2.3.2	1.1.2				1.5 2.4.3.3 2.3.2
Parámetros del material rodante que influyen en los sistemas de vigilancia del tren desde tierra	4.2.3.3	1.1.1				1.5 2.4.3.3 2.3.2
Control de estado de los cojinetes de los ejes	4.2.3.3.2	1.1.3	1.2			
Comportamiento dinámico del material rodante	4.2.3.4	1.1.1 1.1.2	1.2			1.5 2.4.3.3
Valores límite de esfuerzo sobre la vía	4.2.3.4.3	1.1.3 2.4.1.3				
Juegos de ruedas	4.2.3.4.9	1.1.3				
Longitud máxima de los trenes	4.2.3.5					1.5 2.4.3.3
Pendientes y rampas máximas	4.2.3.6					1.5 2.4.3.3
Radio de curva mínimo	4.2.3.7					1.5 2.4.3.3
Lubricación de las pestañas	4.2.3.8					1.5
Coefficiente de suspensión	4.2.3.9		1.2			
Enarenado	4.2.3.10	1.1.1				

Elemento del subsistema «Material Rodante»	Apartado de ref. de la ETI	Requisitos esenciales de la Directiva 96/48/CE modificada por la Directiva 2004/50/CE				
		Seguridad	Fiabilidad y disponibilidad	Salud	Protección del medio ambiente	Compatibilidad técnica
Efectos aerodinámicos sobre el balasto	4.2.3.11	1.1.1			1.4.1	1.5 2.4.3.3
Frenado	4.2.4	1.1.1 1.1.3 1.1.5	1.2			1.5 2.4.3.3
Características mínimas de frenado	4.2.4.1	2.4.1.3	2.4.2			
Límites de la demanda de adherencia rueda/carril del freno	4.2.4.2		2.4.2			
Requisitos del sistema de frenado	4.2.4.3		2.4.2			
Prestaciones de los frenos de servicio	4.2.4.4		2.4.2			
Frenos de Foucault	4.2.4.5	2.4.1.3				
Protección de un tren inmovilizado	4.2.4.6		2.4.2			
Prestaciones del freno en rampas o pendientes acusadas	4.2.4.7		2.4.2			
Información y comunicaciones a los viajeros	4.2.5	1.1.1 2.4.1.5 2.4.1.10				
Sistema de megafonía	4.2.5.1		2.4.2			
Letreros informativos para los viajeros	4.2.5.2	2.4.1.4 2.4.1.7				
Alarma de viajeros	4.2.5.3	1.1.5 2.4.1.8				
Condiciones ambientales	4.2.6					2.4.3.3
Condiciones ambientales	4.2.6.1	1.1.3				
Cargas aerodinámicas del tren al aire libre	4.2.6.2	1.1.1			1.4.1	1.5
Viento cruzado	4.2.6.3	1.1.1 1.1.3				
Variación máxima de la presión en túneles	4.2.6.4	1.1.1 1.1.3				1.5
Ruido exterior	4.2.6.5			2.6.1	1.4.1 2.5.2	
Interferencias electromagnéticas exteriores	4.2.6.6	1.1.1 2.4.1.2			1.4.1 1.4.3 2.5.2 2.2.2	2.4.3.1
Interferencias con el sistema de señalización y la red de telecomunicaciones	4.2.6.6.1					2.3.2
Protección del sistema	4.2.7	1.1.1				
Salidas de emergencia	4.2.7.1	1.1.5 2.4.1.7				
Seguridad contra incendios	4.2.7.2	1.1.3 1.1.4 2.4.1.8	2.4.2	1.3.2	1.4.2	
Protección contra choques eléctricos	4.2.7.3	1.1.5 2.4.1.4				

Elemento del subsistema «Material Rodante»	Apartado de ref. de la ETI	Requisitos esenciales de la Directiva 96/48/CE modificada por la Directiva 2004/50/CE				
		Seguridad	Fiabilidad y disponibilidad	Salud	Protección del medio ambiente	Compatibilidad técnica
Luces exteriores y bocinas	4.2.7.4					2.4.3.3
Procedimientos de elevación y rescate	4.2.7.5	1.1.5				
Ruido interior	4.2.7.6			2.6.1		
Aire acondicionado	4.2.7.7					
Dispositivo de vigilancia del conductor	4.2.7.8	2.7.1				
Sistema de control y mando	4.2.7.9	1.1.1				2.4.3.3 2.3.2
Conceptos de supervisión y diagnóstico	4.2.7.10		1.2 2.4.2			
Especificación particular para túneles	4.2.7.11	2.4.1.8				1.5 2.4.3.3
Sistema de alumbrado de emergencia	4.2.7.12	2.4.1.8 2.4.1.9	2.4.2			
Software	4.2.7.13	1.1.1				
Equipos de tracción y eléctricos	4.2.8					2.4.3.3
Requisitos de prestaciones de tracción	4.2.8.1		2.4.2			
Límites de la demanda de adherencia rueda/carril de la tracción	4.2.8.2		2.4.2			
Especificación técnica y funcional referente a la alimentación eléctrica	4.2.8.3	2.4.1.2			2.2.3	1.5 2.4.3.1 2.4.3.2
Pantógrafos y frotadores	4.2.8.3.6				2.2.2	
Interfaces con el sistema de control-mando y señalización	4.2.8.3.8					2.3.2
Puesta a punto	4.2.9	1.1.3 1.1.5 2.4.1.4 2.7.1		2.5.1	1.4.1 2.5.2	1.5 2.4.3.3 2.5.3
Mantenimiento	4.2.10	1.1.3 1.1.5 2.4.1.4 2.7.1	1.2 2.4.2 2.7.2	1.3.1 1.3.2 2.5.1	1.4.1 1.4.2 2.5.2	1.5 2.4.3.3 2.5.3 2.7.3
Registros de infraestructuras y material rodante	4.8					2.4.3.3

4. CARACTERÍSTICAS DEL SUBSISTEMA

4.1 Introducción

El subsistema «Material rodante» se verificará con arreglo a la Directiva 96/48/CE modificada por la Directiva 2004/50/CE, con el objetivo de garantizar la interoperabilidad en lo que respecta a los requisitos esenciales.

Las especificaciones funcionales y técnicas del subsistema y sus interfaces, descritas en los apartados 4.2 y 4.3, no impondrán el uso de tecnologías o soluciones técnicas concretas, excepto cuando ello es estrictamente necesario para la interoperabilidad de la red ferroviaria transeuropea de alta velocidad. Las soluciones innovadoras, que no cumplen los requisitos especificados en la presente ETI o que no se pueden evaluar como se indica en la presente ETI, requieren nuevas especificaciones o nuevos métodos de evaluación. Para permitir la innovación tecnológica, estas especificaciones y métodos de evaluación se elaborarán mediante el procedimiento descrito en los apartados 6.1.4 y 6.2.3.

Las características comunes del material rodante se definen en el apartado 4 de la ETI. Las características especiales se consignan en el registro de material rodante (véase el anexo I de la presente ETI).

4.2 **Especificación funcional y técnica del subsistema**

4.2.1 Generalidades

4.2.1.1 Introducción

Parámetros básicos del subsistema «Material rodante»:

- Esfuerzos máximos sobre la vía (valores límite de esfuerzo sobre la vía)
- Carga por eje
- Longitud máxima de los trenes
- Gálibo cinemático del vehículo
- Características mínimas de frenado
- Características eléctricas límite del material rodante
- Características mecánicas límite del material rodante
- Límites relacionados con el ruido exterior
- Límites relacionados con las interferencias electromagnéticas
- Límites relacionados con el ruido interior
- Límites relacionados con el aire acondicionado
- Requisitos para el transporte de personas con movilidad reducida
- Variación máxima de la presión en túneles
- Pendientes y rampas máximas
- Geometría del arco del pantógrafo
- Mantenimiento

Se cumplirán los criterios de prestaciones especificados en particular para las líneas de cada una de las categorías que conforman la red transeuropea de alta velocidad, según corresponda a la clase de tren:

- Líneas especialmente construidas para la alta velocidad.
- Líneas especialmente acondicionadas para la alta velocidad.
- Líneas especialmente acondicionadas para la alta velocidad con características específicas.

Véase el apartado 1 del anexo I de la Directiva 96/48/CE modificada por la Directiva 2004/50/CE.

En relación con el subsistema «Material Rodante» estos requisitos son:

a) Prestaciones mínimas

A fin de circular por la red transeuropea de alta velocidad en condiciones que permitan a los trenes incorporarse sin problemas al tráfico general, todo el material rodante de alta velocidad deberá garantizar prestaciones mínimas de tracción y frenado. Los trenes tendrán suficiente capacidad en reserva activa y en nivel sustitutorio para asegurar que se mantengan estas prestaciones o que se degraden tan sólo ligeramente si se averían sistemas o módulos que contribuyan a estos procesos (como el equipo de tracción que va del pantógrafo a los ejes o los equipos de frenado electromecánicos). Estos márgenes y redundancias se definen con detalle en las características descritas en los apartados 4.2.1, 4.2.4.2, 4.2.4.3, 4.2.5.1, 4.2.4.7, 4.2.7.2, 4.2.7.12, 4.2.8.1 y 4.2.8.2.

En lo que respecta a las averías que afectan a la seguridad de los equipos o funciones del material rodante que se describen en la presente ETI, o a la sobrecarga de viajeros, el responsable del material rodante o la empresa ferroviaria definirán las normas de explotación relacionadas con cada uno de los modos degradados razonablemente previsibles, con pleno conocimiento de las consecuencias definidas por el fabricante. Las normas de explotación forman parte del sistema de gestión de la seguridad de la empresa ferroviaria y no es preciso que sean verificadas por un organismo notificado. Con este fin, el fabricante describirá en un documento los modos degradados razonablemente previsibles y los correspondientes límites aceptables y condiciones de explotación que puedan aplicarse al subsistema de material rodante. Este documento se integrará en el expediente técnico descrito en el apartado 4 del anexo VI de la Directiva 96/48/CE modificada por la Directiva 2004/50/CE y se tendrán en cuenta en las normas de explotación.

b) Máxima velocidad de servicio de los trenes

De conformidad con el apartado 3 del artículo 5 y con el anexo I de la Directiva 96/48/CE modificada por la Directiva 2004/50/CE, los trenes podrán alcanzar una velocidad máxima en servicio de:

- al menos 250 km/h, en el caso de los trenes clase 1;
- al menos 190 km/h, pero menos de 250 km/h, en el caso de los trenes clase 2.

La velocidad de servicio es la velocidad nominal a la que se prevé que circulen los trenes en su servicio diario por los tramos adecuados.

En todos los casos, el material rodante podrá circular a su velocidad máxima (si lo permite la infraestructura) con márgenes de aceleración suficientes (tal como se especifica en los apartados siguientes).

4.2.1.2 Diseño de los trenes

a) La presente ETI se aplica tanto a las ramas como a los vehículos individuales, pero siempre evaluados en formaciones definidas de vehículos motorizados y no motorizados.

b) Se admiten las siguientes configuraciones para ambas clases de trenes:

- trenes articulados y no articulados,
- trenes con o sin sistemas de inclinación,
- trenes de uno o dos pisos.

c) Los trenes clase 1 serán ramas autopropulsadas y deberán disponer de una cabina de conducción en cada extremo y ser capaces de funcionamiento bidireccional y de alcanzar las prestaciones establecidas en la presente ETI. A fin de que el tren disponga de la capacidad necesaria para las necesidades de cada momento, se admite la circulación de ramas acopladas. Los trenes formados por dos o más ramas cumplirán las especificaciones y prestaciones establecidas en la presente ETI. No es obligatorio que trenes diseñados por distintos fabricantes o pertenecientes a diferentes empresas ferroviarias puedan prestar servicio en ramas acopladas.

- d) Los trenes clase 2 serán ramas o trenes de formación variable con o sin capacidad bidireccional. Deberán ser capaces de alcanzar las prestaciones establecidas en la presente ETI. A fin de que el tren disponga de la capacidad necesaria para las necesidades de cada momento, se admite la circulación de los trenes clase 2 en ramas acopladas o la incorporación de vehículos en el caso de trenes con locomotoras y vagones, cuando permanezcan en formaciones definidas. Los trenes formados por dos o más ramas cumplirán las especificaciones y prestaciones establecidas en la presente ETI. No es obligatorio que trenes diseñados por distintos fabricantes o pertenecientes a diferentes empresas ferroviarias puedan prestar servicio en ramas acopladas en condiciones normales.
- e) A fin de que el tren disponga de la capacidad necesaria para las necesidades de cada momento, se admite la circulación de trenes clase 1 y clase 2 en ramas acopladas. Los trenes formados por dos o más ramas cumplirán las especificaciones y prestaciones establecidas en la presente ETI. No es obligatorio que trenes diseñados por distintos fabricantes o pertenecientes a diferentes empresas ferroviarias puedan prestar servicio en ramas acopladas.
- f) Para ambas clases de trenes, ya sea en la evaluación de una rama o de un vehículo individual en una o varias formaciones, la parte solicitante de la evaluación definirá con claridad las formaciones para las que dicha evaluación será válida y lo indicará con claridad en el certificado de verificación «CE» del examen de tipo o de diseño. No es admisible la evaluación de un vehículo individual si no se hace referencia a una formación específica. La definición de cada formación incluirá la denominación de tipo, el número de vehículos y las características de los mismos que están sujetas a la ETI (y relacionadas en el registro de material rodante).
- g) Las características de cada vehículo de un tren serán tales que el tren cumpla los requisitos de la presente ETI. Algunos requisitos pueden ser objeto de evaluación en un vehículo individual y otras han de evaluarse en referencia a una formación definida con arreglo al apartado 6 de cada requisito.
- h) Las formaciones para las que tiene validez cada evaluación se definirán con claridad en el certificado de verificación «CE» del examen de tipo o de diseño.

Definiciones

- 1) Una **rama** es una formación fija que sólo puede reconfigurarse en el taller, si es que es posible.
- 2) Las **unidades EMU/DMU (Electric/Diesel Multiple Unit)** son ramas formadas por unidades acopladas, eléctricas o diésel, donde todos los vehículos pueden transportar una carga útil.

La tracción y otros equipos suelen ir montados bajo el chasis, aunque no siempre.

- 3) Un **vehículo motor** es un vehículo de tracción de una rama con una sola cabina de conducción en un extremo, que no es capaz de transportar una carga útil.
- 4) Una **locomotora** es un vehículo de tracción que no puede transportar una carga útil y es capaz de desacoplarse de un tren en condiciones normales de servicio y circular independientemente.
- 5) Un **coche** o **vagón** es un vehículo desprovisto de tracción integrado en una formación fija o variable, capaz de transportar una carga útil. Está permitido equipar un coche o vagón con una cabina de conducción. En tal caso, recibe el nombre de coche conductor.
- 6) Un **tren** es una formación en condiciones de servicio, que consta de uno o varios vehículos o ramas.
- 7) **Formación definida**, véase el apartado 4.2.1.2.f.

4.2.2 Estructuras y partes mecánicas

4.2.2.1 Generalidades

Este apartado trata de los requisitos aplicables a los medios de acoplamiento, estructuras de los vehículos, acceso, aseos, cabinas de conducción, parabrisas y diseño de los testeros delanteros del tren.

- 4.2.2.2 Enganches y medios de acoplamiento para el rescate de trenes
- 4.2.2.2.1 Requisitos del subsistema
- a) Los trenes clase 1 irán equipados en cada extremo del tren con el acoplamiento automático de tope central definido en el apartado 4.2.2.2.1. Su finalidad es que, en caso de avería, estos trenes puedan ser rescatados por otro tren clase 1.
- b) Los trenes clase 2 irán equipados en cada extremo:
- con un acoplador automático de tope central como el definido en el apartado 4.2.2.2.1,
 - con órganos de choque y tracción conformes con lo dispuesto en el apartado 4.2.2.2.2,
 - o con un adaptador permanente que cumpla los requisitos
 - del apartado 4.2.2.2.1
 - o apartado 4.2.2.2.2.
- c) Todos los trenes equipados con acoplamientos automáticos de tope central que cumplan los requisitos del apartado 4.2.2.2.1 dispondrán a bordo de un enganche de remolcado como el definido en el apartado 4.2.2.2.3. Su finalidad es que, en caso de avería, estos trenes puedan ser rescatados o recuperados por unidades de tracción u otros trenes equipados con órganos de choque y tracción conformes con lo dispuesto en el apartado 4.2.2.2.2.
- d) Es obligatorio adoptar medidas para el rescate de trenes clase 1 y 2 en caso de avería, exclusivamente por medio de una unidad de tracción u otro tren equipado con enganches acopladores automáticos de tope central que cumplan los requisitos del apartado 4.2.2.2.1 o con órganos de choque y tracción que se ajusten a lo dispuesto en el apartado 4.2.2.2.2.
- e) Los requisitos aplicables a los equipos neumáticos de freno de los trenes de alta velocidad para el remolcado en caso de rescate de emergencia están especificados en el apartado 4.2.4.8. y en el apartado K.2.2.2 del anexo K.
- 4.2.2.2.2 Requisitos de los componentes de interoperabilidad
- 4.2.2.2.2.1 Acoplador automático de tope central
- Los acopladores automáticos de tope central serán geométrica y funcionalmente compatibles con el «acoplador automático de tope central con sistema de enganche tipo 10» (también conocido como sistema «Scharfenberg» indicado en el apartado K.1 del anexo K.
- 4.2.2.2.2.2 Órganos de choque y tracción
- Los órganos de choque y tracción cumplirán lo dispuesto en el apartado 4.2.2.1.2 de la ETI «Vagones de mercancías del material rodante ferroviario convencional» del año 2005.
- 4.2.2.2.2.3 Enganche de remolcado para recuperación y rescate
- Los enganches de remolcado para recuperación y rescate cumplirán los requisitos del apartado K.2 del anexo K.
- 4.2.2.3 Resistencia de la estructura del vehículo
- 4.2.2.3.1 Descripción general
- La caja de los vehículos deberá tener una resistencia estática y dinámica que garantice la seguridad requerida para los ocupantes.
- El sistema de seguridad ferroviaria incorpora seguridad activa y pasiva.
- Seguridad activa: Sistemas que reducen la probabilidad de que ocurra un accidente o limitan la gravedad del mismo.
 - Seguridad pasiva: Sistemas que reducen las consecuencias de un accidente, en caso de ocurrir.

Los sistemas de seguridad pasiva no se utilizarán para compensar la posible falta de seguridad activa en la red ferroviaria, sino que serán complementarios a los sistemas de seguridad activa para ofrecer seguridad adicional al personal cuando hayan fallado todas las demás medidas.

4.2.2.3.2 Principios (requisitos funcionales)

En caso de producirse una colisión frontal como la descrita en los escenarios siguientes, la estructura mecánica de los vehículos:

- limitará la deceleración;
- mantendrá un espacio de supervivencia así como la integridad estructural de las áreas ocupadas;
- reducirá el riesgo de descarrilamiento;
- reducirá el riesgo de encaballamiento,

La deformación será controlada, a fin de absorber, como mínimo, la energía de los escenarios teóricos de colisión. La deformación será progresiva, sin inestabilidades o fallos generales y se producirá únicamente en las zonas de colapso establecidas. Las zonas de colapso pueden ser:

- piezas de deformación reversible e irreversible de los órganos de choque y acoplamiento;
- dispositivos no estructurales;
- zonas de contracción en la caja del vehículo;
- o cualquier combinación de las anteriores.

Las zonas de contracción estarán situadas en áreas no ocupadas, próximas a los extremos de cada vehículo, delante de la cabina y en los pasillos intercircularción o, si esto no es posible, en las áreas contiguas de ocupación temporal (por ejemplo, aseos o vestíbulos) o en las cabinas. No puede haber zonas de contracción en las áreas de asiento para viajeros, inclusive las equipadas con asientos abatibles.

4.2.2.3.3 Especificaciones (casos sencillos de carga y escenarios teóricos de colisión)

- a) Los elementos estructurales de la armadura de cada vehículo deberán poder soportar, como mínimo, las cargas estáticas longitudinales y verticales correspondientes a la categoría P II de la norma EN 12663:2000.
- b) Se tendrán en cuenta cuatro escenarios de colisión:
 - un impacto frontal entre dos trenes idénticos;
 - un impacto frontal con un vehículo equipado con topes laterales;
 - un impacto con un camión en un paso a nivel;
 - un impacto contra un obstáculo de escasa altura.

Los detalles de estos escenarios y los criterios correspondientes se encuentran en el anexo A.

4.2.2.4 Acceso

4.2.2.4.1 Estribos para los viajeros

Se especifican con detalle en los apartados 4.2.2.12.1, 4.2.2.12.2 y 4.2.2.12.3 de la ETI «Accesibilidad para personas de movilidad reducida».

4.2.2.4.2 Puertas de acceso exterior

4.2.2.4.2.1 Puertas de acceso para los viajeros

Se aplicarán también las disposiciones correspondientes del apartado 4.2.2.4 de la ETI «Accesibilidad para personas de movilidad reducida».

a) Terminología utilizada:

- una «puerta cerrada» es una puerta que se mantiene cerrada exclusivamente por su propio mecanismo de cierre;
- una «puerta bloqueada» es una puerta que se mantiene cerrada por medio de un dispositivo mecánico de bloqueo;
- una «puerta bloqueada fuera de servicio» está cerrada e inmovilizada por medio de un dispositivo mecánico activado por un miembro de la dotación del tren.

b) Accionamiento de las puertas:

El dispositivo de bloqueo de las puertas de accionamiento manual de uso público podrá accionarse con la palma de la mano, ejerciendo una fuerza no superior a 20 newtons.

La fuerza necesaria para abrir o cerrar una puerta manual no será superior a:

Si se instalan pulsadores para el accionamiento automático de las puertas, la fuerza necesaria para accionar cada pulsador no será superior a 15 newtons y el pulsador (o la parte de alrededor) se iluminará cuando esté activado.

c) Cierre de las puertas:

El dispositivo de mando de las puertas permitirá a los miembros de la dotación (el conductor o el cobrador) cerrar y bloquear las puertas antes de que salga el tren.

Cuando el bloqueo de puertas sea controlado por el personal y se active desde una puerta, será admisible que esta puerta permanezca abierta mientras se cierran las demás. El personal podrá cerrar y bloquear esta puerta después. Esta puerta se cerrará automáticamente cuando el tren alcance los 5 km/h, momento en el que se iniciará el bloqueo.

Las puertas se mantendrán cerradas y bloqueadas hasta que un miembro de la dotación las libere.

Si se corta la energía de los mandos de cierre de las puertas, éstas se mantendrán bloqueadas por el mecanismo de cierre.

Antes de que las puertas comiencen a cerrarse, se activará una alarma acústica.

d) Información disponible para la dotación del tren:

Un dispositivo adecuado indicará al conductor o al personal de dotación que todas las puertas (salvo la puerta bajo control local) están cerradas y bloqueadas.

El conductor o los miembros de la dotación del tren recibirán una indicación apropiada de los posibles fallos en el cierre de las puertas.

No se tendrán en cuenta las «puertas bloqueada fuera de servicio».

e) Bloqueo de una puerta fuera de servicio:

Se instalará un dispositivo manual que permita al personal de dotación bloquear una puerta fuera de servicio. Esta acción será posible tanto desde dentro como desde fuera del tren.

Una vez bloqueada la puerta fuera de servicio, ya no la tendrán en cuenta los mandos de las puertas o los sistemas de supervisión de a bordo.

- f) Liberación de apertura de puertas: La dotación del tren dispondrá de mandos que permitan liberar las puertas por separado en cada lado, de modo que puedan ser abiertas por los viajeros cuando se detenga el tren.
- g) Mando de apertura de puertas: Los viajeros deberán poder acceder a un mando o dispositivo de apertura normal tanto desde el exterior como desde el interior del vehículo.

Cada puerta dispondrá de uno de los siguientes sistemas, que serán aceptables por igual para todos los Estados miembros:

- un dispositivo individual de apertura interior de emergencia, accesible para los viajeros, que permita abrir la puerta únicamente a velocidades inferiores a 10 km/h,
- o
- un dispositivo individual de apertura interior de emergencia, accesible para los viajeros, que permita abrir la puerta con independencia de la señal de velocidad. Este dispositivo entrará en funcionamiento después de al menos dos accionamientos seguidos.

Este dispositivo no afectará a una «puerta bloqueada fuera de servicio». En tal caso, primero se desbloqueará la puerta.

Cada puerta estará provista de un dispositivo individual de apertura exterior de emergencia, accesible para el personal de rescate, que permita abrir la puerta por razones de emergencia. Este dispositivo no afectará a una «puerta bloqueada fuera de servicio». En tal situación de emergencia, primero se desbloqueará la puerta.

- h) El número de puertas y sus medidas permitirá la evacuación completa, en el plazo de tres minutos, de todos los viajeros sin sus equipajes, cuando el tren se haya parado junto a un andén. Está permitido contemplar que los viajeros de movilidad reducida deban ser asistidos por otros viajeros o por el personal y que los usuarios en silla de ruedas sean evacuados sin la silla. La verificación de este requisito se hará por medio de una prueba física con la carga normal definida en el apartado 4.2.3.2 y en condiciones normales de servicio.
- i) Las puertas llevarán lunas transparentes para que los viajeros puedan ver el andén.

4.2.2.4.2.2 Puertas de acceso para las mercancías y la dotación del tren

El dispositivo de mando permitirá al conductor o al personal de dotación cerrar y bloquear las puertas antes de que salga el tren.

Las puertas se mantendrán cerradas y bloqueadas hasta que el personal de dotación las libere.

4.2.2.5 Aseos

En los trenes de viajeros, se instalarán a bordo retretes de retención estancos. La cisterna puede utilizar descargas de agua limpia o técnicas de recirculación.

Si no se va a utilizar agua limpia, se indicarán las características del medio limpiador en el registro de material rodante.

4.2.2.6 Cabina del conductor

- a) Entrada y salida

Se podrá acceder a la cabina por ambos lados del tren desde los andenes definidos en la ETI «Infraestructuras de alta velocidad» de 2006 y desde una altura 200 mm por debajo de la parte superior del carril en una vía de apartadero.

Este acceso puede ser directo desde el exterior o a través de un compartimento adyacente en la parte trasera de la cabina.

La dotación del tren podrá evitar que personas no autorizadas accedan a la cabina.

b) Visibilidad exterior

Visión frontal: La cabina del conductor estará diseñada de forma que el conductor tenga una línea de visión clara y despejada que le permita ver las señales fijas colocadas a izquierda y derecha de la vía desde su posición normal, sentado en el asiento del conductor, según se define en las figuras B.1, B.2, B.3, B.4 y B.5 del anexo B, cuando el tren se encuentre sobre una vía recta y nivelada, con las señales en los lugares definidos en el anexo B, medidas desde la superficie de acoplamiento o del plano del tope (lo que sea aplicable). No es necesario contemplar la conducción de pie.

Visión lateral: El conductor dispondrá de una venta o panel que podrá abrirse lo suficiente para que el conductor saque la cabeza por la abertura, a cada lado de la cabina. No es obligatorio disponer de equipamiento adicional de visión lateral y trasera.

c) Asientos:

El asiento principal disponible para el conductor se diseñará de manera que le permita realizar todas las funciones de conducción normales mientras permanece sentado. Los requisitos relacionados con la salud, la seguridad y la ergonomía se mantienen como cuestión pendiente.

Además, se instalará un segundo asiento que ofrezca visión frontal a un posible ayudante. Los requisitos de visibilidad exterior indicados en la sección b) no se aplican a esta posición.

d) Distribución interior:

No habrá obstrucciones en el interior de la cabina que limiten la libertad de movimientos del personal. No se permiten estribos en el suelo de la cabina, sólo entre la cabina y compartimientos contiguos o puertas exteriores. La distribución interior tendrá en cuenta las medidas antropométricas del conductor, establecidas en el anexo B.

4.2.2.7 Parabrisas y frontal del tren

Los parabrisas de las cabinas de conducción:

- a) Serán de una calidad óptica que se ajuste a las características siguientes: Las lunas de seguridad utilizadas en las ventanas delanteras y las lunetas térmicas (ventanas calentadas para evitar la formación de escarcha) que puedan incorporar las cabinas de conducción no deberán alterar el color de las señales y su calidad deberá ser tal que la luna, aunque sufra perforaciones o esté rayada, permanezca en su sitio y ofrezca al personal protección y visibilidad suficiente para que el tren pueda proseguir viaje. Estos requisitos están descritos en el apartado J.1 del anexo J.
- b) Estarán provistos de dispositivos anticongelantes y antivaho y medios de limpieza exterior.
- c) Serán capaces de resistir los impactos de proyectiles especificados en el apartado J.2.1. del anexo J y de resistir el cuarteamiento especificado en el apartado J.2.2 del anexo J.

El testero delantero del tren podrá resistir el mismo impacto que el parabrisas, a fin de proteger a las personas que viajen en el vehículo delantero.

La cara interna del parabrisas llevará soportes a lo largo de los cantos para limitar intrusiones en caso de accidente.

4.2.2.8 Medios de almacenamiento para uso del personal

En el interior o en las proximidades de las cabinas de conducción y cuando el tren esté equipado con un compartimiento de servicio independiente, se dispondrá de medios adecuados para el almacenamiento de la ropa y los equipos que deben acompañar al personal.

4.2.2.9 Estribos exteriores para uso del personal de maniobra

Cuando un tren

- esté provisto de acopladores UIC,
- sea de composición variable,
- y requiera estribos exteriores para uso del personal de maniobra,

dichos estribos se ajustarán a los requisitos del apartado 4.2.2.2 de la ETI «Vagones de mercancías de material rodante ferroviario convencional».

4.2.3 Interacción vía y gálibo

4.2.3.1 Gálibo cinemático

El material rodante cumplirá uno de los gálibos cinemáticos definidos en el anexo C de la ETI «Vagones de mercancías de material rodante ferroviario convencional» del año 2005.

El gálibo del pantógrafo cumplirá lo dispuesto en el punto 5.2 de la norma prEN 50367:2006.

El certificado de verificación «CE» del examen de tipo o de diseño del material rodante y el registro de material rodante indicarán el gálibo evaluado.

4.2.3.2 Carga estática por eje

La carga estática nominal por eje (P_o) sobre la vía cumplirá los siguientes requisitos, a fin de limitar las fuerzas ejercidas por el tren sobre la vía. Las mediciones se efectuarán en las siguientes condiciones normales de carga: con la carga útil normal, la dotación del tren, todos los materiales necesarios para el servicio (como lubricantes, refrigerantes, equipamiento para alimentación, medio limpiador para la cisterna de los retretes, etc.) y dos terceras partes de consumibles (por ejemplo, combustible, arena, alimentos, etc.).

Se aplicará la siguiente definición de carga útil normal, en función del tipo de vehículo o del área de que se trate:

- Áreas de asiento para viajeros, incluidos los asientos de los coches-restaurante: número de asientos multiplicado por 80 kg (los taburetes (altos y bajos) y los elementos de apoyo no están clasificados como asientos).
- Áreas de ocupación temporal (como vestíbulos, pasillos o aseos): no se tendrá en cuenta ninguna carga útil de viajeros.
- Otros compartimientos no accesibles a los viajeros que contengan equipajes o mercancías: máxima carga útil en servicio comercial.

Los diferentes tipos de vehículos se definen en el apartado 4.2.1.2.

La carga estática nominal por eje P_o será la especificada en la tabla 1 (1 tonelada (t) = 1 000 kg).

Tabla 1

Carga estática por eje

	Velocidad máxima de servicio V [km/h]				
	190≤V≤200	200<V≤230	230<V<250	V =250	V>250
Clase 1				≤ 18 t	≤ 17 t
Clase 2 Locomotoras y vehículos motores	≤ 22,5 t		≤ 18 t	n. a.	n. a.
Clase 2 Unidades acopladas	≤ 20 t	≤ 18 t		n. a.	n. a.
Clase 2 Coches arrastrados por locomotora	≤ 18 t			n. a.	n. a.

La carga estática máxima total de los ejes del tren (masa total del tren) no será superior a:

(la suma de todas las cargas estáticas nominales de los ejes del tren) x 1,02

La masa total del tren no será superior a 1 000 t.

La carga estática máxima individual de un eje no será superior a:

(la carga estática nominal individual del eje) x 1,04

La diferencia de carga estática por rueda entre ruedas del mismo bogie o mecanismo de rodadura no será superior al 6 % de la carga media por rueda de ese bogie o mecanismo de rodadura. Está permitido centrar la caja del coche con respecto a los ejes longitudinales de los bogies antes de iniciar el proceso de pesaje.

La carga estática individual por eje no será inferior a 5 t. Este valor cumple el requisito especificado en los apartados 3.1.1, 3.1.2 y 3.1.3 del anexo A, apéndice 1, de la ETI «Control-mando y señalización» de 2006.

4.2.3.3 Parámetros del material rodante que influyen en los sistemas de vigilancia del tren desde tierra

4.2.3.3.1 Resistencia eléctrica

Para garantizar el funcionamiento de los circuitos de vía, la resistencia eléctrica de cada juego de ruedas, medida de una llanta a otra, cumplirá los requisitos del apartado 3.5 del anexo A, apéndice 1, de la ETI «Control-mando y señalización» de 2006.

Si se trata de ruedas independientes (ruedas paralelas a izquierda y derecha que giran de forma independiente), será necesario conectar eléctricamente el par de ruedas de modo que se cumplan los valores mencionados.

4.2.3.3.2 Control de estado de los cojinetes de los ejes

4.2.3.3.2.1 Trenes clase 1

El control de estado de los cojinetes de las ruedas de los trenes clase 1 se llevará a cabo por medio de equipos de detección de a bordo.

Estos equipos deberán ser capaces de detectar el deterioro del estado de los cojinetes de las ruedas, ya sea controlando la temperatura, las frecuencias dinámicas o alguna otra característica adecuada del estado de los cojinetes de las ruedas. Estos equipos generarán una necesidad de mantenimiento, que indicará la necesidad de adoptar restricciones de servicio cuando sea necesario, en función del deterioro de los cojinetes de las ruedas.

El sistema de detección estará, en su totalidad, instalado a bordo y los mensajes de diagnóstico se comunicarán al conductor.

La especificación y el método de evaluación de los equipos de detección de a bordo se mantienen como cuestión pendiente.

Para evitar que los trenes clase 1 disparen una alarma incorrecta de los equipos de detección de cajas de grasas calientes (DCC) desde tierra, los trenes clase 1 no llevarán ningún componente (salvo las cajas de grasa), ni pieza alguna en los vehículos, ni mercancías que puedan generar en el área de detección, definida en el apartado 4.2.3.3.2.3, calor suficiente para disparar una alarma. En el caso de que exista tal posibilidad, el componente, pieza del vehículo o mercancía que pueda disparar una alarma se protegerá de forma permanente de los equipos DCC de tierra.

Se admite que las cajas de grasa de los trenes clase 1, por acuerdo mutuo entre la empresa ferroviaria y los administradores de todas las infraestructuras por cuyas líneas deban circular dichos trenes, dispongan de conexión con los equipos DCC de tierra, además de con los equipos de detección de a bordo, siempre que se cumplan todos los requisitos del apartado 4.2.3.3.2.3. Como alternativa, se admite que, por acuerdo mutuo entre la empresa ferroviaria y el administrador de la infraestructura, se identifiquen estos trenes por medio de sistemas de identificación de trenes y se utilice la información DCC según lo acordado.

En el caso de los vehículos con ruedas de giro independiente, cuando no sea posible inhibir las falsas alarmas por medio del número de identificación del tren, se dará prioridad al sistema de detección de a bordo, siempre que se controlen los cojinetes de todas las ruedas. El registro de material rodante indicará si las cajas de grasas que puedan generar una alarma están o no resguardadas de forma permanente de los equipos DCC de tierra.

4.2.3.3.2.2 Trenes clase 2

No es obligatorio equipar los trenes clase 2 con sistemas de detección de a bordo, a menos que no sea posible detectar sus cajas de grasas calientes con los sistemas de detección de tierra definidos en la ETI «Controlmando y señalización» de 2006, anexo A, apéndice 2.

Cuando un tren clase 2 esté equipado con sistema de detección de a bordo para controlar el estado de los cojinetes de las ruedas, se aplicarán los requisitos del apartado 4.2.3.3.2.1.

En los trenes clase 2 que no estén provistos de equipos de a bordo para el control de estado de los cojinetes de las ruedas, este control deberá poder llevarse a cabo por medio de los equipos de detección de cajas de grasas calientes (DCC) desde tierra, a fin de detectar aumentos de temperatura anómalos en los cojinetes de las ruedas, y se cumplirán los requisitos de conexión con el vehículo establecidos en el apartado 4.2.3.3.2.3.

4.2.3.3.2.3 Detección de cajas de grasas calientes para trenes clase 2

4.2.3.3.2.3.1 Generalidades

La superficie mínima de un vehículo que ha de permanecer despejada para la observación y medición de temperatura de la caja de grasas por los equipos DCC de tierra, conocida como el área de detección (AD), cumplirá los requisitos establecidos en los apartados 4.2.3.3.2.3.3 y 4.2.3.3.2.3.4.

4.2.3.3.2.3.2 Requisitos funcionales del vehículo

La caja de grasa del vehículo se diseñará de forma que la diferencia de temperatura entre la zona de carga del cojinete y el área de detección no supere los 20 °C cuando se evalúa con los métodos definidos en el anexo 6 de la norma EN 12082:1998, Prueba de prestaciones en el banco de ensayo.

En los trenes clase 2, se aplicarán como mínimo 3 niveles de disparo de alarma en el área de detección de la caja de grasa ($T_{\text{axle box}}$), medidos por los equipos DCC de tierra:

- a) Alarma caliente: $T_{\text{axle box}}$ cuestión pendiente °C
- b) Alarma muy caliente: $T_{\text{axle box}}$ cuestión pendiente °C
- c) Alarma diferencial (diferencia entre la temperatura de los cojinetes izquierdo y derecho de un juego de ruedas = ΔT_{diff}): ΔT_{diff} cuestión pendiente °C

Como alternativa a este requisito de niveles de disparo de alarma, se admite que, por acuerdo mutuo entre el administrador de la infraestructura y la empresa ferroviaria, se identifiquen los trenes por medio del sistema de identificación de trenes y se utilicen los niveles de alarma específicos que se acuerden, diferentes de los niveles antes mencionados. Los niveles de alarma específicos se indicarán en el registro de material rodante.

4.2.3.3.2.3.3 Medidas transversales y altura sobre el nivel del carril del área de detección

En relación con el material rodante que vaya a utilizarse en vías de 1 435 mm de ancho, el área de detección en la parte inferior de la caja de grasa que habrá de permanecer despejada para permitir la observación por un equipo DCC de tierra ocupará una longitud ininterrumpida mínima de 50 mm dentro de una distancia transversal mínima desde el centro del juego de ruedas de 1 040 mm y una distancia transversal máxima desde el centro del juego de ruedas de 1 120 mm a una altura sobre la parte superior del carril de entre 260 mm y 500 mm.

4.2.3.3.2.3.4 Dimensión longitudinal del área de detección

La dimensión longitudinal de la parte inferior de la caja de grasa que habrá de permanecer despejada para permitir la observación por un equipo DCC de tierra (véase la figura 1):

- estará centrada en el eje longitudinal del juego de ruedas,
- tendrá una longitud mínima L_{min} (mm) = 130 mm en los trenes clase 1, cuando se utilicen, y
- tendrá una longitud mínima L_{min} (mm) = 100 mm en los trenes clase 2.

4.2.3.3.2.3.5 Criterios límite fuera del área de detección

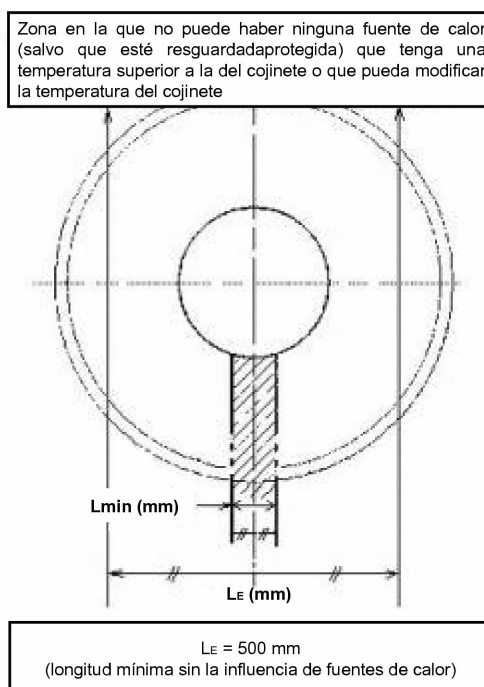
Para evitar la activación no deseada de los equipos DCC de tierra, en el plano vertical y en una dimensión longitudinal mínima de L_E mm (= 500 mm) centrada en el eje longitudinal del juego de ruedas:

- a) Ningún componente, pieza de vehículo o mercancía que tenga una temperatura superior a la de la caja de grasa (por ejemplo, carga caliente o escapes de motor) se situará en el límite longitudinal de L_E mm y a una distancia inferior a 10 mm del borde exterior de los límites transversales del área de detección (descrita en el apartado 4.2.3.3.2.3.3), a menos que esté resguardada de la observación del DCC de tierra.
- b) Ningún componente, pieza de vehículo o mercancía que pueda calentar un componente o pieza que se encuentre en el límite longitudinal de L_E mm y en los límites transversales del área de detección hasta una temperatura superior a la de la caja del juego de ruedas (por ejemplo, un escape de motor) se situará a una distancia inferior a 100 mm del borde exterior de los límites transversales del área de detección (descrita en el apartado 4.2.3.3.2.3.3), a menos que esté resguardado de manera que se impida que caliente alguna pieza en esa zona.

4.2.3.3.2.3.6 Emisividad

A fin de obtener la máxima emisividad de la superficie del área de detección observada y limitar la radiación parásita de la caja de grasa, se diseñarán las superficies inferiores de la caja de grasa y sus inmediaciones con un acabado mate y se pintarán con un color oscuro y mate. La pintura utilizada deberá ajustarse a la especificación del 5 % de reflexión especular máxima en su nuevo estado (definido en el punto 3.1 de la norma EN ISO 2813:1999) y ser adecuada para las superficies de la caja de grasas a las que se ha de aplicar.

Figura 1



4.2.3.4 Comportamiento dinámico del material rodante

4.2.3.4.1 Generalidades

El comportamiento dinámico de un vehículo tiene una fuerte influencia sobre la seguridad contra el descarrilamiento y los esfuerzos sobre la vía. El comportamiento dinámico del vehículo se determina principalmente mediante:

- la velocidad máxima
- la máxima insuficiencia de peralte teórica para el material rodante
- los parámetros de contacto entre rueda y carril (perfil de la rueda y del carril, gálibo de la vía)
- la masa y la inercia de la carrocería del vagón, los bogies y los juegos de ruedas
- las características de suspensión de los vehículos
- las irregularidades de la vía

A fin de garantizar la seguridad contra el descarrilamiento y la seguridad en circulación, además de evitar el sobreesfuerzo de la vía, se llevará a cabo una prueba de aceptación de los vehículos:

- de nuevo desarrollo,
- que hayan sufrido modificaciones importantes en su diseño, las cuales puedan afectar a la seguridad contra el descarrilamiento, la seguridad en circulación o los esfuerzos sobre la vía
- o
- que hayan sufrido modificaciones importantes en su diseño, las cuales puedan afectar a la seguridad contra el descarrilamiento, la seguridad en circulación o los esfuerzos sobre la vía.

Las pruebas de aceptación referentes a la seguridad contra el descarrilamiento, la seguridad en circulación y los esfuerzos sobre la vía se realizarán con arreglo a los requisitos correspondientes de la norma EN 14363:2005. Se evaluarán los parámetros descritos en los apartados 4.2.3.4.2 y 4.2.3.4.3 que siguen a continuación (aplicando el método normal o simplificado que permite la norma EN 14363:2005 en su punto 5.2.2). La norma EN 14363:2005 contiene más detalles sobre estos parámetros.

La norma EN 14363 tiene en cuenta el actual estado de la tecnología. Sin embargo, los requisitos no siempre pueden cumplirse en los ámbitos siguientes:

- Calidad geométrica de la vía
- Combinaciones de velocidad, curvatura e insuficiencia de peralte

Estos requisitos siguen siendo cuestiones pendientes en esta ETI.

Las pruebas se realizarán en varias condiciones de velocidad, insuficiencia de peralte, la calidad de la vía y el radio de curva, según corresponda a la aplicación del vehículo.

La calidad geométrica de la vía para las pruebas será representativa de los itinerarios de servicio y se incluirá en el informe de las pruebas. Se utilizará la metodología del anexo C de la norma EN 14363, tomando como orientación los valores QN1 y QN2 especificados. Sin embargo, éstos no representan la gama de valores de calidad geométrica que podrían darse.

Algunos aspectos de la norma EN 14363 tampoco son coherentes con los requisitos de la ETI «Material rodante ferroviario de alta velocidad»:

- Geometría de contacto
- Condiciones de carga

De acuerdo con la norma EN 14363:2005, se admiten desviaciones de los requisitos estipulados en este apartado 4.2.3.4 cuando puedan aportarse evidencias de que la seguridad es equivalente a la que se obtiene con el cumplimiento de dichos requisitos.

4.2.3.4.2 Valores límite para la seguridad en circulación

La norma EN 14363:2005 (puntos 4.1.3, 5.5.1, 5.5.2 y los apartados correspondientes de las puntos 5.3.2, 5.5.3, 5.5.4, 5.5.5 y 5.6) contiene definiciones del contenido de frecuencia, métodos de medición y condiciones para los parámetros especificados en los puntos a), b) y c) siguientes.

a) Esfuerzos transversales sobre la vía:

El material rodante cumplirá los criterios de PRUD'HOMME para el esfuerzo máximo transversal ΣY , que se define de la forma siguiente:

$$(\Sigma Y)_{\max, \lim} = 10 + \frac{P_0}{3} \text{ kN},$$

donde ΣY es la suma de los esfuerzos de guiado de un juego de ruedas y P_0 es la carga estática sobre el eje en kN, según se define en el apartado 4.2.3.2. El resultado de esta fórmula define el límite de adherencia rueda/carril entre la traviesa y el balasto bajo el efecto de los esfuerzos dinámicos transversales.

b) Cociente de los esfuerzos transversales y verticales de una rueda en condiciones normales de servicio (para un radio de curva $R \geq 250$ m):

La relación entre los esfuerzos transversales y verticales (Y/Q) de una rueda no superará el límite de

$$(Y/Q)_{\lim} = 0,8$$

donde Y es el esfuerzo de guiado lateral que ejerce la rueda sobre el carril, medido en un marco de referencia basado en el juego de ruedas, y Q es el esfuerzo vertical de la rueda sobre el carril, medido en el mismo marco de referencia.

c) Cociente de los esfuerzos transversales y verticales de una rueda sobre una vía desnivelada (para un radio de curva $R < 250$ m).

$$(Y/Q)_{\lim} = \frac{\tan \gamma - 0,36}{1 + 0,36 \tan \gamma}$$

con el ángulo de la pestaña γ .

Nota:

Si el ángulo de la pestaña γ es de 70 grados, el valor límite $(Y/Q)_{\lim} = 1,2$.

Este límite caracteriza la capacidad del material rodante para circular sobre vía en desnivel.

d) Criterio de inestabilidad

Definición: En vías rectas o en curvas de gran radio, un juego de ruedas funciona de manera inestable si el desplazamiento lateral periódico del juego de ruedas agota la holgura entre las pestañas de las ruedas y la esquina del gálibo de los raíles. En movimiento inestable, este desplazamiento lateral se produce en varios ciclos y depende en gran medida de:

— la velocidad

y

- la conicidad equivalente (definida en el apartado 4.2.3.4.6) cuando proceda (véase el apartado 4.2.3.4.10);

y provoca vibraciones laterales excesivas.

- d1) El valor rms de la suma de los esfuerzos de guiado que se utilice en la prueba de aceptación no superará el límite de

$$\Sigma Y_{\text{rms,lim}} = \Sigma Y_{\text{max,lim}}/2$$

donde $\Sigma Y_{\text{max,lim}}$ se define en el punto a) de este apartado.

Este límite caracteriza la capacidad del material rodante para circular de manera estable.

(rms = media cuadrática)

- d2) Los criterios de activación de una alarma de inestabilidad de a bordo:

- se ajustarán a los requisitos de los puntos 5.3.2.2 y 5.5.2 de la norma EN 14363:2005 relativos al método simplificado de medición de la aceleración, o
- indicarán la inestabilidad caracterizada por una oscilación lateral mantenida (más de 10 ciclos) que genera aceleraciones de la armadura del bogie sobre el eje longitudinal del juego de ruedas superiores a 0,8 g de valor pico, con una frecuencia de 3 a 9 Hz.

4.2.3.4.3 Valores límite de esfuerzo sobre la vía

El contenido de frecuencia, los métodos de medición y las condiciones aplicables a los parámetros especificados en los puntos a), b) y c) siguientes se definen en la norma EN 14363:2005 (puntos 5.5.1, 5.5.2 y los apartados correspondientes de los puntos 5.3.2, 5.5.3, 5.5.4, 5.5.5 y 5.6).

- a) Carga dinámica vertical de las ruedas

El esfuerzo vertical máximo que ejercen las ruedas sobre los raíles (carga dinámica de las ruedas, Q) no será superior al valor indicado en la tabla 2 para la gama de velocidades del vehículo:

Tabla 2

Carga dinámica de las ruedas

V (km/h)	Q (kN)
190 < V ≤ 250	180
250 < V ≤ 300	170
V > 300	160

- b) Esfuerzos longitudinales

A fin de limitar los esfuerzos longitudinales ejercidos sobre la vía por el material rodante, la aceleración o desaceleración máxima será inferior a 2,5 m/s².

Los sistemas de frenado que disipan la energía cinética mediante el calentamiento del carril no crearán esfuerzos de frenado superiores a:

Caso 1: 360 kN por tren en frenado de emergencia.

Caso 2: En los demás casos de frenado, como el frenado de reducción de velocidad en servicio normal, frenado de parada no repetitivo o frenado repetitivo de control de velocidad, el administrador de la infraestructura definirá, para cada línea afectada, el uso de estos frenos y el valor de esfuerzo máximo admisible. Las posibles limitaciones del esfuerzo de frenado definidas en el apartado 4.2.4.5 se justificarán y publicarán en el registro de infraestructuras y se tendrán en cuenta en las normas de explotación.

- c) Esfuerzo de guiado cuasiestático Y_{qst}

La limitación del esfuerzo de guiado cuasiestático Y_{qst} tiene por finalidad evitar el excesivo desgaste de los carriles en las curvas.

Se aplicarán las normas nacionales (véase el anexo L).

- d) Esfuerzo cuasiestático de las ruedas Q_{qst}

A fin de limitar los esfuerzos verticales en las curvas en insuficiencia y exceso de peralte, el esfuerzo vertical cuasiestático de las ruedas será inferior a

$$Q_{qst,lim} = 145 \text{ kN.}$$

4.2.3.4.4 Contacto rueda/carril

El contacto rueda-carril es fundamental para la seguridad contra el descarrilamiento y para explicar el comportamiento dinámico de un vehículo ferroviario en circulación. El perfil de la rueda cumplirá los siguientes requisitos:

- a) El ángulo de la pestaña (véase anexo M) es de al menos 67 grados.
- b) El ángulo de conicidad (véase anexo M) es de 3,7 a 8,5 grados (del 6,5 % al 15 %).
- c) La conicidad equivalente está en los límites establecidos en los apartados 4.2.3.4.6 a 4.2.3.4.8.

4.2.3.4.5 Diseño para la estabilidad del vehículo

Los vehículos se diseñarán para que sean estables en la vía, en cumplimiento de los requisitos de la ETI «Infraestructuras de alta velocidad» de 2006 a la máxima velocidad teórica del vehículo más un 10 %. La circulación inestable se define en la letra d) del apartado 4.2.3.4.2.

El material rodante diseñado para velocidades superiores se mantendrá estable cuando circule por líneas diseñadas para velocidades inferiores. Por ejemplo, el material rodante diseñado para velocidades superiores a 250 km/h se mantendrá estable cuando circule por líneas diseñadas para velocidades del orden de 200 km/h o menos.

Se especificará y se certificará la gama de valores de velocidad y conicidad de estabilidad teórica del vehículo y se indicará en el registro de material rodante.

Si la estabilidad depende del uso de dispositivos que no sean a prueba de fallos, se instalará una alarma de inestabilidad a bordo de los trenes que puedan superar los 220 km/h. La detección de inestabilidad se basará en las medidas de aceleración tomadas en la armadura del bogie. Esta alarma indicará al conductor que reduzca la velocidad en caso de inestabilidad. Los criterios de activación de esta alarma serán los definidos en el apartado 4.2.3.4.2. d2.

4.2.3.4.6 Definición de conicidad equivalente

La conicidad equivalente es la tangente del ángulo de conicidad de un eje montado con un juego de ruedas conifcadas cuyo desplazamiento lateral tenga la misma longitud de onda cinemática que el eje dado sobre vías rectas y curvas de gran radio.

Los valores límite de conicidad equivalente citados en las tablas siguientes se calcularán para la amplitud (y) del desplazamiento lateral del eje montado,

$$\begin{aligned} \text{— } y &= 3 \text{ mm,} & \text{si } (TG - SR) &\geq 7 \text{ mm} \\ \text{— } y &= \left(\frac{(TG - SR) - 1}{2} \right), & \text{si } 5 \text{ mm} &\leq (TG - SR) < 7 \text{ mm} \\ \text{— } y &= 2 \text{ mm,} & \text{si } (TG - SR) &< 7 \text{ mm} \end{aligned}$$

donde TG es el ancho de vía y SR es la distancia entre las caras activas del eje montado.

4.2.3.4.7 Valores teóricos de los perfiles de las ruedas

Se seleccionarán los perfiles de las ruedas y la distancia entre las caras activas de las mismas (dimensión SR en el anexo M) de forma que, en una modelización en la que el eje montado diseñado pase por la muestra representativa de condiciones de pruebas de la vía especificadas en la tabla 3 (simuladas mediante cálculo), no se superen los límites de conicidad equivalente establecidos en la tabla 4.

Tabla 3

Valores límite teóricos de conicidad equivalente

Velocidad máxima de servicio del vehículo (km/h)	Valores límite de conicidad equivalente	Condiciones de pruebas (ver tabla 4)
≥ 190 y ≤ 230	0,25	1, 2, 3, 4, 5 y 6
> 230 y ≤ 280	0,20	1, 2, 3, 4, 5 y 6
> 280 y ≤ 300	0,10	1, 2, 3, 5 y 6
> 300	0,10	1 y 3

Tabla 4

Modelización de las condiciones de la vía para la prueba de conicidad equivalente

Condición de pruebas n°	Perfil de la cabeza de carril	Inclinación del carril	Ancho de vía
1	Tramo de carril 60 E 1 definido en la norma EN 13674-1:2003	1 en 20	1 435 mm
2	Tramo de carril 60 E 1 definido en la norma EN 13674-1:2003	1 en 40	1 435 mm
3	Tramo de carril 60 E 1 definido en la norma EN 13674-1:2003	1 en 20	1 437 mm
4	Tramo de carril 60 E 1 definido en la norma EN 13674-1:2003	1 en 40	1 437 mm
5	Tramo de carril 60 E 2 definido en el anexo F de la ETI «Infraestructuras de alta velocidad» de 2006	1 en 40	1 435 mm
6	Tramo de carril 60 E 2 definido en el anexo F de la ETI «Infraestructuras de alta velocidad» de 2006	1 en 40	1 437 mm

Se considera que los juegos de ruedas con perfiles S1002 o GV 1/40 sin desgastar, según la definición de la norma prEN 13715:2006, con una separación de las caras activas de entre 1 420 mm y 1 426 mm, cumplen los requisitos de este apartado.

Nota: Los valores teóricos de conicidad de los perfiles de los carriles se indican en la ETI «Infraestructuras de alta velocidad» de 2006. Esos valores son diferentes de los valores aquí indicados para los perfiles de las ruedas. La diferencia es intencionada y se deriva de la elección de los perfiles de rueda y carril utilizados como referencia en la evaluación.

4.2.3.4.8 Valores de conicidad equivalente en servicio

La evaluación de este apartado es responsabilidad del Estado miembro donde se explota el material rodante. Este punto está excluido de la evaluación realizada por el organismo notificado.

El plan de mantenimiento recogerá los procedimientos utilizados por la empresa ferroviaria para mantener los ejes montados y los perfiles de las ruedas en buen estado. Dichos procedimientos tendrán en cuenta los valores de conicidad para los que se haya certificado el vehículo (véase el apartado 4.2.3.4.5).

El trabajo de mantenimiento ha de ser tal que se garantice (de forma directa o indirecta) que la conicidad equivalente permanecerá dentro de los límites aprobados para el vehículo en una modelización en la que el eje montado pase por la muestra representativa de condiciones de pruebas de vía especificadas en las tablas 4 y 5 (simuladas mediante cálculo).

Tabla 5

Condiciones de pruebas de la vía simuladas para los valores de conicidad equivalente en servicio

Velocidad máxima de servicio del vehículo (km/h)	Condiciones de pruebas (ver tabla 4)
≥ 190 y ≤ 200	1, 2, 3, 4, 5 y 6
> 200 y ≤ 230	1, 2, 3, 4, 5 y 6
> 230 y ≤ 250	1, 2, 3, 4, 5 y 6
> 250 y ≤ 280	1, 2, 3, 4, 5 y 6
> 280 y ≤ 300	1, 3, 5 y 6
> 300	1 y 3

En los casos en que se realiza un diseño novedoso de los bogies o del vehículo, o cuando un vehículo conocido entra en servicio en un itinerario que tiene características relevantes diferentes, no suele conocerse la evolución del desgaste del perfil de las ruedas y, por lo tanto, tampoco la variación de la conicidad equivalente. En esta situación, se propondrá un plan de mantenimiento provisional. La validez del plan se confirmará mediante un control del perfil de la rueda y de la conicidad equivalente en servicio. En esta labor de control se contemplará un número representativo de juegos de ruedas y se tendrá en cuenta la variación entre juegos en diferentes posiciones del vehículo y entre diferentes tipos de vehículos de la rama.

Si se observa inestabilidad durante la circulación, la empresa ferroviaria modelizará los perfiles medidos y las distancias entre las caras activas de las ruedas (dimensión SR en el anexo M) sobre la muestra representativa de condiciones de pruebas de la vía especificadas en las tablas 4 y 5, a fin de comprobar el cumplimiento de la conicidad equivalente máxima de estabilidad teórica y certificada.

Si los juegos de ruedas cumplen la conicidad equivalente máxima de estabilidad teórica y certificada del vehículo, la ETI «Infraestructuras de alta velocidad» de 2006 obliga al administrador de las infraestructuras a comprobar que la vía cumple los requisitos establecidos en dicha ETI.

Si tanto el vehículo como la vía cumplen los requisitos de las ETI aplicables, la empresa ferroviaria y el administrador de la infraestructura realizarán una investigación conjunta para determinar el motivo de la inestabilidad.

4.2.3.4.9 Juegos de ruedas

4.2.3.4.9.1 Juegos de ruedas

a) Medidas geométricas

Las dimensiones máximas y mínimas de los juegos de ruedas para el ancho de vía normal (1 435 mm) figuran en el anexo M.

b) Requisitos relacionados con el subsistema de control-mando y señalización

Los requisitos relacionados con la resistencia eléctrica de los juegos de ruedas relacionados con el subsistema de control-mando y señalización se especifican en el apartado 4.2.3.3.1.

4.2.3.4.9.2 Ruedas componentes de interoperabilidad

a) Medidas geométricas

Las dimensiones máximas y mínimas de las ruedas para el ancho de vía normal (1 435 mm) figuran en el anexo M.

b) Características de los criterios de desgaste

A fin de que se adecuen a los materiales utilizados en la fabricación del carril (con arreglo a la ETI «Infraestructuras de alta velocidad» de 2006), en la fabricación de las ruedas se utilizarán materiales que se ajusten a las siguientes definiciones:

- En toda la zona de desgaste de las llantas, los valores de dureza Brinell (HB) deberán ser iguales o superiores a 245.
- Si el espesor de la zona de desgaste es superior a 35 mm, el valor de 245 HB deberá mantenerse hasta una profundidad de 35 mm bajo la superficie de apoyo.
- El valor de dureza en la superficie de contacto entre el plato y la llanta de la rueda deberá ser al menos 10 puntos inferior al medido en la máxima profundidad de desgaste.

c) Requisitos relacionados con el subsistema de control-mando y señalización

Los requisitos relacionados con la geometría y el material de fabricación de las ruedas que afectan al subsistema de control-mando y señalización se especifican en el apartado 4.2.7.9.3.

4.2.3.4.10 Requisitos específicos para vehículos con ruedas de giro independiente

Los vehículos equipados con ruedas de giro independiente tendrán las siguientes características:

- a) suspensiones y bogies cuyo diseño garantice un comportamiento estable del eje o bogie en curva;
- b) un método para centrar el eje en la vía cuando se circule por una vía recta;
- c) ruedas de dimensiones ajustadas a los requisitos establecidos en el anexo M de la presente ETI.

Los requisitos de conicidad equivalente (apartados 4.2.3.4.6 a 4.2.3.4.8) no se aplican a los vehículos equipados con ruedas independientes y, por lo tanto, los perfiles de ruedas que no cumplan estos requisitos podrán utilizarse en vehículos con ruedas independientes.

El resto de requisitos de comportamiento dinámico (apartados 4.2.3.4.1 a 4.2.3.4.4 (b)) que afectan a los vehículos con juegos de ruedas sí se aplican a los vehículos equipados con ruedas independientes.

4.2.3.4.11 Detección de descarrilamientos

Se instalarán sistemas de detección de descarrilamiento en los trenes clase 1 de nueva construcción, cuando se haya establecido su especificación de interoperabilidad y estén disponibles en el mercado.

Mientras no esté disponible la especificación de interoperabilidad de los sistemas de detección de descarrilamiento, la instalación de estos sistemas no será obligatoria.

4.2.3.5 Longitud máxima de los trenes

Los trenes no superarán los 400 m de longitud. A fin de mejorar la penetración aerodinámica de las partes delantera y trasera del tren, será admisible una tolerancia del 1 %.

Para garantizar al máximo el acceso a la red transeuropea de alta velocidad, la longitud máxima de los trenes será compatible con la longitud útil del andén que se especifica en la ETI «Infraestructuras de alta velocidad» de 2006.

4.2.3.6 Pendientes y rampas máximas

Los trenes serán capaces de arrancar, circular y parar en las rampas y pendientes máximas en todas las líneas para las que estén diseñados y en las que previsiblemente hayan de prestar servicio.

Esta disposición tiene especial importancia para los requisitos sobre prestaciones especificados en la presente ETI.

Las rampas y pendientes máximas de cada línea se definen en el registro de infraestructuras. Las rampas y pendientes máximas permitidas se establecen en los apartados 4.2.5 y 7.3.1 de la ETI «Infraestructuras de alta velocidad» de 2006.

4.2.3.7 Radio de curva mínimo

Este parámetro tiene relación con el subsistema de infraestructuras de alta velocidad en cuanto que las curvaturas mínimas que hay que tener en cuenta vienen definidas en parte para las vías de alta velocidad (en función de la insuficiencia de peralte) y en parte para las vías de apartadero. Se hará referencia al apartado 2.2 del registro de infraestructuras y a los apartados 4.2.6 y 4.2.24.3 de la ETI «Infraestructuras de alta velocidad» de 2006.

4.2.3.8 Lubricación de las pestañas

Para proteger los carriles y las ruedas contra un desgaste excesivo, sobre todo en las curvas, los trenes irán equipados con un sistema de lubricación de las pestañas. Este sistema se instalará, como mínimo, en un eje próximo al testero delantero del tren.

Después de dicha lubricación, la superficie de contacto entre la banda de rodadura y el carril no quedará contaminada.

4.2.3.9 Coeficiente de suspensión

Siempre que un vehículo estacionario se sitúa sobre una vía peraltada cuyo plano de rodadura forma un ángulo δ con la horizontal, su caja se apoya sobre la suspensión y forma un ángulo η con la perpendicular al nivel del carril. El coeficiente de suspensión del vehículo viene definido por la relación:

$$s = \frac{\eta}{\delta}$$

Este parámetro influye en la envolvente de inscripción en curva de un vehículo. El coeficiente de suspensión s de los vehículos equipados con pantógrafos será inferior a 0,25. Se admite que los trenes pendulares no cumplan este requisito, siempre que vayan equipados con dispositivos de compensación del pantógrafo.

4.2.3.10 Enarenado

Se dispondrá de aparatos de enarenado para mejorar las prestaciones de frenado y tracción. La cantidad de arena distribuida a lo largo del carril viene especificada en el apartado 4.1.1 del anexo A, apéndice 1, de la ETI «Control-mando y señalización» de 2006. El número máximo de dispositivos de enarenado activos viene definido en el apartado 4.1.2 del anexo A, apéndice 1, de la ETI «Control-mando y señalización» de 2006. El material rodante dispondrá de medios para permitir la interrupción del enarenado:

- dentro de las zonas de cambio de agujas
- con el tren detenido, salvo durante la puesta en marcha y las pruebas de los dispositivos de enarenado
- durante el frenado a menos de 20 km/h

4.2.3.11 Levantamiento de balasto

Esta cuestión permanece pendiente.

4.2.4 Frenos

4.2.4.1 Características mínimas de frenado

- a) Los trenes incorporarán un sistema de control de freno con uno o varios niveles de deceleración. Los niveles de comportamiento prescritos, que definen la capacidad mínima de frenado, se indican en las tablas 6 y 7. Se demostrará a plena satisfacción el cumplimiento de estos niveles de prestaciones y la seguridad de funcionamiento del sistema de frenado.
- b) Es importante observar que los valores de la tabla 6 son los adecuados para el material rodante y no se interpretará que son los valores absolutos para definir las curvas de frenado que necesita el subsistema de control-mando y señalización.

- c) Prestaciones: los trenes serán capaces de conseguir las deceleraciones medias mínimas correspondientes a la gama de velocidades que se indica a continuación.

Tabla 6

Características mínimas de frenado

Modo de frenado	t _e [s]	Deceleración media mínima medida entre el final de t _e y la velocidad objetivo [m/s _e]			
		350-300 (km/h)	300-230 (km/h)	230-170 (km/h)	170-0 (km/h)
Caso A: Frenado de emergencia con determinados equipos aislados.	3	0,75	0,9	1,05	1,2
Caso B: Frenado de emergencia con determinados equipos aislados y condiciones climáticas desfavorables.	3	0,60	0,7	0,8	0,9

te [s] = Tiempo equivalente de aplicación. la suma del período de retardo y la mitad del tiempo de generación del esfuerzo de frenado, donde el tiempo de frenado se define como el tiempo necesario para alcanzar el 95 % del esfuerzo de frenado demandado.

Caso A

- Vía nivelada y carga normal del tren según se define en el apartado 4.2.3.2 sobre carriles secos ⁽¹⁾

y el peor modo de funcionamiento degradado definido a continuación:

- una unidad de freno dinámico, que pueda funcionar independientemente del resto de unidades de freno dinámico, se desactiva si es independiente del hilo de contacto, o bien todas las unidades del freno dinámico se desactivan si dependen de la tensión del hilo de contacto;
- o un módulo independiente del sistema de freno, que disipa la energía cinética mediante el calentamiento de los carriles, queda fuera de servicio, si este sistema es independiente del freno dinámico.

Caso B

Igual que el caso A y además

- se desactiva una válvula distribuidora o dispositivo equivalente de control autosoportado que actúa sobre el freno de fricción desde uno o dos bogies portantes,

y

- adherencia rueda-carril reducida,

y

- coeficiente de fricción entre la pastilla y el disco de freno reducido por la humedad.

En el anexo P se describe el proceso de evaluación completo.

Nota 1: En las infraestructuras ya existentes, los administradores de las mismas podrán definir requisitos adicionales, como consecuencia del empleo de diferentes sistemas de control y señalización de la clase B en su parte de las redes transeuropeas de alta velocidad (ver registro de infraestructuras), como por ejemplo sistemas adicionales de frenado o velocidades de servicio reducidas para determinadas distancias de frenado.

Nota 2: Las condiciones de frenado de servicio normal se definen en el apartado 4.2.4.4.

⁽¹⁾ Cuando no sea posible la carga, se admitirán métodos alternativos, como la simulación mediante el aislamiento de unidades de freno adicionales, siempre que no introduzcan errores significativos en el procedimiento.

- d) Distancias de parada: La distancia de parada «S», calculada en función de las deceleraciones mínimas anteriormente establecidas, queda definida mediante la siguiente fórmula:

$$S = V_0 x_{t_e} + \frac{V_0^2 - V_1^2}{2ab_1} + \frac{V_1^2 - V_2^2}{2ab_2} + \dots + \frac{V_n^2}{2ab_{n+1}}$$

donde:

V_0 = velocidad inicial (m/s)

$V_0 \dots V_n$ = velocidad indicada en la tabla 6 (m/s)

$ab_1 \dots ab_{n+1}$ = deceleración especificada en la banda de velocidades considerada (m/s²)

t_e = Tiempo equivalente de aplicación (s)

Por ejemplo, a partir de los datos de la tabla 6, se indican en la tabla 7 las distancias de parada que deben cumplirse a partir de determinadas velocidades:

Tabla 7

Distancia máxima de parada

Modo de frenado	t_e [s]	Las distancias de frenado no deben ser superiores a [m]			
		350-0 (km/h)	300-0 (km/h)	250-0 (km/h)	200-0 (km/h)
Caso A: Frenado de emergencia con determinados equipos aislados.	3	5 360	3 650	2 430	1 500
Caso B: Frenado de emergencia con determinados equipos aislados y condiciones climáticas desfavorables.	3	6 820	4 690	3 130	1 940

- e) Condiciones suplementarias:

Para los casos A y B, cuando se considera el frenado de emergencia:

La aportación de los frenos electrodinámicos sólo se incluirá en el cálculo de las prestaciones definidas si

- su funcionamiento es independiente de la presencia de tensión en la catenaria o
- si está permitido por el Estado miembro.

Es admisible incluir la aportación de los sistemas de frenado que disipan la energía cinética mediante el calentamiento de los carriles en las prestaciones de frenado de emergencia, en las condiciones definidas en el apartado 4.2.4.5.

No se emplearán frenos electromagnéticos que lleven imanes que estén en contacto con el carril a velocidades superiores a 280 km/h. Es admisible incluir la aportación de los frenos electromagnéticos con independencia de la adherencia rueda-carril en el frenado de emergencia en todas las líneas, como forma de mantener las prestaciones de frenado previstas.

4.2.4.2 Límites de la demanda de adherencia rueda/carril del freno

En el diseño del tren y en el cálculo de sus prestaciones de frenado no se asumirán valores de adherencia rueda/carril superiores a los siguientes. A velocidades inferiores a 200 km/h, la demanda máxima de coeficiente de adherencia rueda/carril durante el frenado no será superior a 0,15. A velocidades superiores a 200 km/h, la demanda máxima de coeficiente de adherencia rueda/carril se reduce linealmente hasta 0,10 a 350 km/h.

Para verificar las prestaciones de frenado se utilizará un tren en plenas condiciones de servicio y carga normal (definida en el apartado 4.2.3.2).

4.2.4.3 Requisitos del sistema de frenado

Además de las necesidades señaladas en los apartados 4.2.4.1 y 4.2.4.2, el sistema de frenado demostrará que cumple los objetivos de seguridad establecidos en la Directiva 96/48/CE. Este requisito se cumple utilizando, por ejemplo, los sistemas de frenado aprobados por la UIC.

Para otros sistemas de frenado, es necesaria una demostración de que las prestaciones ofrecen al menos la misma seguridad que un sistema de frenado aprobado por la UIC.

El sistema de frenado cumplirá los requisitos siguientes.

En relación con el tren completo:

- La aplicación del freno de emergencia, por la razón que sea, cortará automáticamente la alimentación eléctrica de tracción, sin posibilidad de recuperarla mientras permanezca aplicado el freno.
- El freno de emergencia podrá aplicarse en todo momento con el conductor en su posición normal de conducción.
- Los vehículos irán equipados con dispositivos antipatinaje de ruedas para el caso de que se reduzca la adherencia entre la rueda y el carril.
- Los trenes clase 1 irán equipados con un sistema de supervisión de giro de las ruedas que avisará al conductor si se agarra un eje. El dispositivo antipatinaje de ruedas y el sistema de supervisión de giro funcionarán de forma independiente.
- Las aplicaciones del freno de emergencia a través de la válvula de freno del conductor o algún control adicional del freno de emergencia, así como a través del equipo de supervisión y control de velocidad tendrán los siguientes efectos inmediatos y simultáneos:
 - Una rápida caída de presión en la tubería de freno principal a ≤ 2 bar. La cabina irá equipada con una válvula de freno del conductor y un control adicional del freno de emergencia para disponer de redundancia.
 - Una interrupción del rellenado de la tubería de freno principal.

En el caso de que se trate de un tren corto de menos de 250 m de longitud y si se cumple el tiempo de aplicación equivalente t_c de 3 s como máximo cuando se aplique el freno de emergencia, no será obligatorio interrumpir el rellenado de la tubería de freno principal.

- Una aplicación del freno electroneumático, si existe.

En el caso de que se trate de un tren corto de menos de 250 m de longitud y si se cumple el tiempo de aplicación equivalente t_c de 3 s como máximo cuando se aplique el freno de emergencia, no será obligatorio controlar el freno electroneumático.

- Una aplicación del máximo esfuerzo de frenado de acuerdo con las prestaciones establecidas en el apartado 4.2.4.1.
- Un corte de tracción.
- Frenado de servicio: aplicación del máximo esfuerzo de frenado de servicio, que producirá un corte de tracción sin restauración automática de la potencia de tracción.
- El máximo esfuerzo de frenado de servicio se define como el resultante de aplicar el máximo de la gama de valores de frenado de servicio antes del frenado de emergencia.

Freno eléctrico

- La aportación de los frenos eléctricos se ajustará a los requisitos del apartado 4.2.4.1.e.
- Si las instalaciones eléctricas (las subestaciones) lo permiten, se admitirá el retorno de la energía eléctrica generada en el frenado, pero esto no hará que la tensión supere los límites definidos en el punto 4.1 de la norma EN 50163:2004.

Todos los vehículos estarán provistos de un medio de aislamiento del freno y de indicadores de estado del freno.

Además, los trenes con una velocidad máxima superior a 200 km/h dispondrán de un sistema de diagnóstico de averías (de freno).

4.2.4.4 Prestaciones de los frenos de servicio

Además de lo especificado en el apartado 4.2.4.1 sobre características mínimas de frenado, los trenes cumplirán las deceleraciones medias en servicio que se definen en la tabla 8.

Tabla 8

Deceleración media mínima para el frenado de servicio

Modo de frenado	t_e	Deceleración media mínima medida entre el final de t_e y la velocidad objetivo [m/s ²]			
	[s]	350-300 (km/h)	300-230 (km/h)	230-170 (km/h)	170-0 (km/h)
Frenado de servicio	2	0,30	0,35	0,6	0,6

t_e [s] = Tiempo equivalente de aplicación

El tren alcanzará estas deceleraciones sobre una vía a nivel, con las configuraciones definidas en el apartado 4.2.4.1, caso A.

4.2.4.5 Frenos de Foucault

En este apartado se tratan las interfaces del subsistema «Infraestructura» relacionadas con los frenos de Foucault.

Tal como se especifica en la ETI «Infraestructuras de alta velocidad» de 2006, este tipo de freno, que no se basa en la adherencia rueda/carril, puede utilizarse en las líneas (de nueva construcción, acondicionadas o de enlace) de la red transeuropea de alta velocidad, de la manera siguiente:

- En lo que respecta al frenado de emergencia, en todas las líneas, con excepción de las líneas de enlace específicas que se relacionan en el registro de infraestructuras.
- En lo que respecta al esfuerzo de frenado de servicio máximo o normal, en los tramos de línea donde lo permita el administrador de infraestructuras. En este caso, las condiciones de uso se publicarán en el registro de infraestructuras.

Los trenes equipados con este tipo de freno se ajustarán a las siguientes especificaciones:

- Podrán aplicarse frenos que no se basen en la adherencia rueda-carril a partir de la velocidad máxima de explotación hasta 50 km/h: ($V_{\max} \geq V \geq 50$ km/h)
- La máxima deceleración media será inferior a 2,5 m/s² (todos los frenos utilizados deberán cumplir este valor, que está vinculado a la resistencia longitudinal de la vía).
- En el peor de los casos, es decir, con los trenes circulando en ramas acopladas que alcancen la máxima longitud admitida, el máximo esfuerzo de frenado longitudinal aplicado a la vía por el freno de Foucault será:
 - 105 kN para las aplicaciones de freno con una fuerza inferior a los 2/3 del máximo esfuerzo de frenado de servicio;
 - lineal, de entre 105 kN y 180 kN, para las aplicaciones de freno de entre 2/3 y el máximo esfuerzo de frenado de servicio;
 - 180 kN en el máximo esfuerzo de frenado de servicio;
 - 360 kN en frenado de emergencia.

Es admisible incluir la aportación de los frenos que no se basan en la adherencia rueda/carril en las prestaciones de frenado definidas en el apartado 4.2.4.1. Esto es válido a condición de que pueda demostrarse que la aplicación de este tipo de freno es segura y, en particular, que no se ve afectada por ningún fallo en un único punto.

4.2.4.6 Protección de un tren inmovilizado

En caso de problemas en el suministro de aire comprimido o de avería en la alimentación eléctrica, será posible parar y retener un tren con carga normal (según se define en el apartado 4.2.3.2) en una rampa o pendiente del 35 %, aplicando únicamente el freno de fricción, aunque una válvula distribuidora esté desconectada, durante un mínimo de dos horas.

Será posible mantener estacionario un tren con carga normal durante un período ilimitado en una rampa o pendiente del 35 %. Si el freno de estacionamiento no pudiera lograrlo por sí solo, deberá disponerse a bordo de medios suplementarios de sujeción del tren.

4.2.4.7 Prestaciones del freno en rampas o pendientes acusadas

Las prestaciones térmicas del freno permitirán al tren circular sobre la rampa o pendiente máxima establecida en el apartado 4.2.5 de la ETI «Infraestructuras de alta velocidad» de 2006 a una velocidad equivalente como mínimo al 90 % de la velocidad máxima de servicio del tren. Estas prestaciones térmicas se utilizarán para calcular la rampa o pendiente límite en la que pueda prestar servicio el tren.

Se aplican las mismas condiciones de carga del tren, medios de frenado y estado del carril que para el caso A de frenado de emergencia, definido en los apartados 4.2.4.1 c y e. El cumplimiento de este requisito se demostrará mediante cálculo.

4.2.4.8 Requisitos de freno con fines de rescate

Los requisitos que han de cumplir los equipos de freno neumático de los trenes de alta velocidad para el remolcado en caso de rescate de emergencia son los siguientes:

- 1) Tiempo de llenado del cilindro del freno a una presión máxima del 95 %: de 3 a 5 segundos; de 3 a 6 segundos con sistema de frenado de carga.
- 2) Tiempo de liberación del cilindro del freno a una presión de 0,4 bar: mínimo 5 segundos.
- 3) Disminución de la presión en la tubería del freno que se necesita para obtener la presión máxima en el cilindro del freno: $1,5 \pm 0,1$ bar (partiendo de un valor nominal en la tubería del freno de $5,0 \pm 0,05$ bar).
- 4) La sensibilidad del freno a pequeñas disminuciones de la presión en la tubería del freno será tal que éste no se active si la presión efectiva normal disminuye 0,3 bar en un minuto.
- 5) La sensibilidad del freno a las disminuciones de la presión en la tubería del freno será tal que éste se active en un período de 1,2 segundos si la presión efectiva normal disminuye 0,6 bar en 6 segundos.
- 6) Todos los frenos, incluido el freno de estacionamiento, tendrán un dispositivo de conexión y desconexión.
- 7) Se dispondrá de un mínimo de cinco grados de esfuerzo de frenado por variación de la presión de la tubería del freno.
- 8) Se indicará el estado de los frenos (aplicados/liberados), incluido el freno de estacionamiento.

Cuando el sistema de a bordo de frenado del tren se inicie por medios no neumáticos, la información neumática en la interfaz de acoplamiento dará unas prestaciones equivalentes a las anteriores.

4.2.5 Información y comunicaciones a los viajeros

4.2.5.1 Sistema de megafonía

Se aplicarán también las disposiciones de los apartados 4.2.2.8.1 y 4.2.2.8.3 de la ETI «Accesibilidad para personas de movilidad reducida».

Los trenes irán equipados, como mínimo, con un medio de comunicación acústica

- para que la dotación del tren se dirija a los viajeros
- para que la dotación del tren y el control de tierra se comuniquen entre sí
- para las comunicaciones internas de la dotación del tren, sobre todo entre el conductor y el personal que atiende las áreas de viajeros.

Estos equipos podrán permanecer en espera y funcionar con independencia de la fuente de alimentación principal durante al menos tres horas.

El sistema de comunicación se diseñará de tal modo que al menos la mitad de sus altavoces (distribuidos por todo el tren) sigan funcionando en caso de avería en uno de sus elementos de transmisión, o se dispondrá de otro medio para informar a los viajeros.

Aparte de la alarma de viajeros (véase el apartado 4.2.5.3), no se contemplan medidas específicas para que los viajeros se comuniquen con la dotación del tren.

4.2.5.2 Letreros informativos para los viajeros

Se aplicarán también las disposiciones del apartado 4.2.2.8.2 de la ETI «Accesibilidad para personas de movilidad reducida».

Todos los letreros informativos para los viajeros que estén estrechamente relacionados con la seguridad utilizarán los formatos unificados recogidos en la norma ISO 3864-1:2002.

4.2.5.3 Alarma de viajeros

Se instalarán dispositivos de señalización de emergencia en las áreas ocupadas por viajeros en los trenes (excluyendo vestíbulos, aseos y pasillos). Estos dispositivos se instalarán donde los viajeros puedan verlos fácilmente y alcanzarlos sin tener que pasar por una puerta interior.

El tirador de emergencia llevará un sello claramente visible.

Una vez activada la alarma, los viajeros no podrán desactivarla. Si se instala un dispositivo para indicar que la alarma ha sido activada, deberá estar marcado de la forma que se establece en el anexo Q de la presente ETI.

Se indicará el hecho de haberse accionado la señal de alarma de forma visible junto al dispositivo utilizado.

El accionamiento de la alarma:

- iniciará el frenado;
- activará una alarma visual (luz intermitente o continua) y acústica (zumbador/claxon o mensaje hablado) en la cabina del conductor;
- transmitirá un mensaje (señal acústica o visual o radiomensaje por teléfono móvil) del conductor o de un sistema automático al personal de dotación que atiende a los viajeros;
- transmitirá una indicación de aceptación, reconocible por la persona que haya activado la señal (señal acústica en el vehículo, aplicación del freno, etc.).

Los dispositivos instalados en el material rodante (la aplicación automática del freno, en particular) permitirán al conductor intervenir en el proceso de frenado, para que pueda elegir el punto de detención del tren.

Una vez parado el tren, el conductor podrá volver a arrancar lo antes posible si considera que es seguro. La activación de otras alarmas no tendrá otros efectos mientras el personal de dotación no rearme la primera.

Por último, un enlace de comunicaciones entre la cabina y la dotación del tren permitirá al conductor investigar, por iniciativa propia, las razones por las que se ha activado la señal de emergencia. Si no hay personal de dotación presente en servicio normal, los viajeros dispondrán de un dispositivo para comunicar con el conductor en caso de emergencia.

4.2.6 Condiciones ambientales

4.2.6.1 Condiciones ambientales

El material rodante y todos sus componentes cumplirán los requisitos de la presente ETI en las zonas climáticas T1, T2 o T3 especificadas en la norma EN 50125-1:1999, por las que está previsto que circule. Estas zonas se indicarán en el registro de material rodante.

4.2.6.2 Cargas aerodinámicas del tren al aire libre

4.2.6.2.1 Cargas aerodinámicas sobre los trabajadores de la vía en tierra

Un tren de longitud máxima que circule al aire libre a 300 km/h o a su velocidad máxima de servicio $v_{tr,max}$ si es menor de 300 km/h no hará que se supere la velocidad del aire $u_{2\sigma}$ en la vía, como se especifica en la tabla 9, a una altura de 0,2 m por encima de la parte superior del carril y a una distancia de 3,0 m del centro de la vía, durante el paso de todo el tren (incluida la estela).

En el caso de trenes de velocidad máxima superior a 300 km/h, las medidas que deberá adoptar el administrador de la infraestructura están indicadas en el apartado 4.4.3 de la ETI «Infraestructuras de alta velocidad».

Tabla 9

Velocidad máxima admisible del aire en la vía

Velocidad máxima del tren $v_{tr,max}$ (km/h)	Velocidad máxima admisible del aire en la vía, (valores límite para $u_{2\sigma}$ (m/s))
De 190 a 249	20
De 250 a 300	22

Condiciones del ensayo

Las pruebas se realizarán sobre vía recta, con balasto. La distancia vertical entre la parte superior del carril y el nivel del suelo alrededor es de $0,75 \text{ m} \pm 0,25 \text{ m}$. El valor $u_{2\sigma}$ es el límite superior del intervalo de confianza 2σ de las velocidades máximas resultantes del aire generado en el plano x-y de tierra. Se obtendrá a partir de al menos 20 muestras de ensayo independientes y comparables, con una velocidad del aire ambiente igual o inferior a 2 m/s.

$u_{2\sigma}$ viene dado por:

$$u_{2\sigma} = \bar{u} + 2\sigma$$

con

\bar{u} valor medio de todas las mediciones de velocidad del aire u_i , $i \geq 20$

σ desviación estándar

Evaluación de la conformidad

La conformidad se evaluará por medio de ensayos a escala completa y con las formaciones definidas en su longitud máxima.

Especificaciones detalladas

Las mediciones se realizarán a la máxima velocidad de servicio del tren $v_{tr,max}$ o a 300 km/h si la velocidad máxima de servicio del tren es superior a 300 km/h.

Para que el conjunto de mediciones sea válido, las condiciones de velocidad del tren v_{tr} son las siguientes:

- al menos un 50 % de las mediciones se realizarán a una velocidad de $\pm 5\%$ de $v_{tr,max}$ o a 300 km/h según proceda y
- el 100 % de las mediciones se realizarán a una velocidad de $\pm 10\%$ de $v_{tr,max}$ o a 300 km/h según proceda.

Cada medición $u_{measured,i}$ se corregirá del siguiente modo:

$$u_i = u_{measured,i} * v_{tr} / v_{tr,i}$$

La vía no tendrá obstáculos, como puentes o túneles, a menos de 500 m por delante y a 100 m después de los sensores en dirección longitudinal. Se permite utilizar grupos de sensores para obtener varias mediciones independientes del paso del tren. Estos grupos se colocarán separados al menos 20 m uno de otro.

Todo el episodio de paso del tren abarcará el período de tiempo que comienza 1 segundo antes de pasar la cabeza del tren y que termina 10 segundos después de pasar la cola del tren.

La tasa de muestreo del sensor será como mínimo de 10 Hz. La señal se filtrará por medio de un filtro de media móvil de 1 segundo. La velocidad del aire ambiente se determinará en el primer sensor a una altura de 0,2 m por encima de la parte superior del carril.

La velocidad del aire ambiente es equivalente a la velocidad media del aire en el intervalo de 3 segundos que transcurre antes de que la cabeza del tren pase por el sensor de aire. La velocidad del aire ambiente debe ser inferior o igual a 2 m/s.

Se determinará la incertidumbre de las mediciones de velocidad del aire, que no deberá ser superior al $\pm 3\%$.

Se determinará la incertidumbre de las mediciones de velocidad del tren, que no deberá ser superior al $\pm 1\%$.

4.2.6.2.2 Cargas aerodinámicas sobre los viajeros en el andén

Un tren de longitud máxima que circule al aire libre a una velocidad de referencia $v_{tr} = 200$ km/h (o a su velocidad máxima de servicio $v_{tr,max}$ si ésta es menor de 200 km/h) no hará que la velocidad del aire supere el valor $u_{2\sigma} = 15,5$ m/s a una altura de 1,2 m por encima del andén y a una distancia de 3,0 m del centro de la vía, durante el paso de todo el tren (incluida la estela).

Condiciones del ensayo

La evaluación se realizará, o bien:

- en un andén de 240 mm de altura sobre el nivel del carril o menor, si existe esta posibilidad,
- o bien el solicitante seleccionará la máxima altura del andén por el que vaya a pasar el tren utilizado en la evaluación.

La altura del andén utilizado en la evaluación se consignará en el registro del material rodante. Si la evaluación se realiza correctamente con un andén de 240 mm de altura o menor, se considerará que el tren es aceptable para todas las líneas.

El valor $u_{2\sigma}$ es el límite superior del intervalo de confianza 2σ de las velocidades máximas resultantes del aire generado en el plano x-y del andén. Se obtendrá a partir de al menos 20 muestras de ensayo independientes y realizadas en condiciones de ensayo similares, con una velocidad del aire ambiente igual o inferior a 2 m/s.

$u_{2\sigma}$ viene dado por:

$$u_{2\sigma} = \bar{u} + 2\sigma$$

Con

\bar{u} valor medio de todas las mediciones de velocidad del aire u_i , $i \geq 20$

σ desviación estándar

Evaluación de la conformidad

La conformidad se evaluará por medio de ensayos a escala completa y con las formaciones definidas en su longitud máxima.

Especificaciones detalladas

Las mediciones se realizarán a $v_{tr} = 200$ km/h o a la máxima velocidad de servicio del tren, $v_{tr,max}$, si ésta es menor,

Para que el conjunto de mediciones sea válido, las condiciones de velocidad del tren v_{tr} son las siguientes:

- al menos un 50 % de las mediciones se realizarán a una velocidad de ± 5 % de $v_{tr,max}$ o a 200 km/h, según proceda y
- el 100 % de las mediciones se realizarán a una velocidad de ± 10 % de $v_{tr,max}$ o a 200 km/h, según proceda.

Cada medición $u_{measured,i}$ se corregirá del siguiente modo:

$$u_i = u_{measured,i} * 200 \text{ km/h} / v_{tr,i}$$

o, para $v_{tr,max} < 200$ km/h,

$$u_i = u_{measured,i} * v_{tr,max} / v_{tr,i}$$

El andén no tendrá obstáculos por delante y después de los sensores en la dirección longitudinal. El andén tendrá una geometría constante durante un tramo de 150 m por delante de los sensores en la dirección longitudinal y no tendrá techo, ni marquesina, ni muro posterior. Se permite utilizar varios sensores para obtener varias mediciones independientes del paso del tren. Estos sensores se colocarán separados al menos 20 m uno de otro.

Todo el episodio de paso del tren abarcará el período de tiempo que comienza 1 segundo antes de pasar la cabeza del tren y que termina 10 segundos después de pasar la cola del tren.

La tasa de muestreo del sensor será como mínimo de 10 Hz. La señal se filtrará por medio de un filtro de media móvil de 1 segundo.

Se determinará la velocidad del aire por medio del primer sensor del andén o por medio de un sensor de aire independiente, instalado 1,2 m por encima del andén. La velocidad del aire ambiente es equivalente a la velocidad media del aire en el intervalo de 3 segundos que transcurre antes de que el tren pase por el sensor de aire. La velocidad del aire ambiente debe ser inferior o igual a 2 m/s.

Se determinará la incertidumbre de las mediciones de velocidad del aire, que no deberá ser superior al ± 3 %.

Se determinará la incertidumbre de las mediciones de velocidad del tren, que no deberá ser superior al ± 1 %.

4.2.6.2.3 Cargas de presión al aire libre

Un tren de longitud máxima, que circule a una velocidad determinada (caso de referencia) al aire libre no dará lugar a que la variación de presión máxima pico a pico supere el valor $\Delta p_{2\sigma}$ estipulado en la tabla 10 en toda la gama de alturas de 1,5 m a 3,3 m por encima de la parte superior del carril, y a una distancia de 2,5 m del centro de la vía, durante el paso de todo el tren (incluido el paso de la cabeza, los enganches y la cola). La variación de presión máxima pico a pico se indica a continuación:

Tabla 10

Variación de presión máxima admisible al aire libre

Tren	Velocidad del tren de referencia	Variación de presión máxima admisible $\Delta p_{2\sigma}$
Clase 1	250 km/h	795 Pa
Clase 2	A velocidad máxima	720 Pa

Evaluación de la conformidad

La conformidad se evaluará por medio de ensayos a escala completa y con las formaciones definidas en su longitud máxima.

Especificaciones detalladas

Las pruebas se realizarán sobre vía recta, con balasto. La distancia vertical entre la parte superior del carril y el nivel del suelo alrededor es de $0,75 \text{ m} \pm 0,25 \text{ m}$. El episodio considerado será el paso de todo un tren y abarcará el período de tiempo que comienza 1 segundo antes de pasar la cabeza del tren y que termina 10 segundos después de pasar la cola del tren.

Las mediciones se realizarán a 1,5 m, 1,8 m, 2,1 m, 2,4 m, 2,7 m, 3,0 m y 3,3 m de altura por encima de la parte superior del carril y se analizarán por separado para cada posición de medición. Para cualquier posición es necesario cumplir el requisito $\Delta p_{2\sigma}$.

El valor $\Delta p_{2\sigma}$ será el límite superior de un intervalo 2σ de $(p_{\max} - p_{\min})$ basado al menos en 10 muestras de ensayo independientes y comparables (a una determinada altura de medición) con una velocidad del aire ambiente inferior o igual a 2 m/s.

$\Delta p_{2\sigma}$ viene dado por:

$$\Delta p_{2\sigma} = \overline{\Delta p} + 2\sigma$$

Con

$\overline{\Delta p}$ valor medio de todas las mediciones de presión pico a pico Δp_i , $i \geq 10$

σ desviación estándar

Se permite utilizar varios sensores para obtener varias mediciones independientes del paso del tren. Estos sensores se colocarán separados al menos 20 m uno de otro.

Para que el conjunto de mediciones sea válido, las condiciones de velocidad del tren v_{tr} son las siguientes:

- al menos un 50 % de las mediciones se realizarán a una velocidad de $\pm 5 \%$ de la velocidad del tren de referencia y
- el 100 % de las mediciones se realizarán a una velocidad de $\pm 10 \%$ de la velocidad del tren de referencia.

La velocidad y la dirección del viento se determinarán por medio de una estación meteorológica instalada cerca del punto de medición de la presión, a 2 m por encima de la parte superior del carril y a 4 m de distancia de la vía. La velocidad del aire ambiente será equivalente a la velocidad media del aire en el intervalo de 15 segundos que transcurre antes de que la cabeza del tren pase por el sensor de aire. La velocidad del aire ambiente será inferior o igual a 2 m/s.

Los sensores de presión utilizados serán capaces de medir la presión con una resolución mínima de 150 Hz. Todos los sensores de presión se conectarán a la abertura de presión estática de tubos Prandtl orientados en la dirección longitudinal x. Se permite utilizar un método que se demuestre equivalente.

Se determinará la incertidumbre de las mediciones de presión, que no deberá ser superior al $\pm 2\%$.

Se determinará la incertidumbre de las mediciones de velocidad del tren, que no deberá ser superior al $\pm 1\%$.

La señal de presión se pasará por un filtro de paso bajo Butterworth de 6 polos y 75 Hz o equivalente. Se calculará el valor pico a pico de presión máxima $\Delta p_{m,i}$ por cada sensor y cada pasada durante el paso de todo el tren y después se corregirá con la velocidad del tren determinada v_{tr} y la densidad estándar ρ_o . aplicando la siguiente fórmula $\Delta p_i = \Delta p_{m,i} \cdot (v_{tr} / (v_{tr,i} + v_{w,x,i}))^2 \cdot (\rho_o / \rho_i)$

siendo

- Δp_i : la variación de presión pico a pico corregida
- $\Delta p_{m,i}$: la variación de presión pico a pico medida con la muestra i
- ρ_i : la densidad del aire medida en el punto de ensayo con la muestra i
- $v_{w,x,i}$: el componente de velocidad del aire medida en la dirección x con la muestra i
- $v_{tr,i}$: la velocidad del tren medida con la muestra i
- v_{tr} : la velocidad del tren determinada
- ρ_o : la densidad estándar de 1,225 kg/m³

4.2.6.3 Viento cruzado

Se considera que un tren cumple los requisitos de viento cruzado si las curvas eólicas características (CEC: definidas en el anexo G) de su vehículo más sensible al viento son superiores o al menos equivalentes a un conjunto de curvas eólicas características de referencia (CECR).

El conjunto de CECR para evaluar la conformidad del material rodante viene indicado en las tablas 11, 12, 13 y 14 para los vehículos clase 1 cuyas curvas eólicas características (CEC) se calcularán con arreglo al método detallado en el anexo G.

Los valores límite y los métodos correspondientes para los trenes pendulares clase 1 y los vehículos clase 2 se mantienen como cuestión pendiente.

Tabla 11

Velocidad del viento característica de referencia para el ángulo $\beta_w=90^\circ$ (vehículo sobre vía recta con aceleración lateral sin compensación: $a_q = 0 \text{ m/s}^2$).

Velocidad del tren	Velocidad del viento característica de referencia para el caso de suelo plano (sin balasto ni carriles) en m/s	Velocidad del viento característica de referencia para el caso de terraplén en m/s
120 km/h	38,0	34,1
160 km/h	36,4	31,3
200 km/h	34,8	28,5
250 km/h	32,8	25,0
etapas de 50 km/h hasta $v_{tr,max}$	ver líneas siguientes	ver líneas siguientes

Velocidad máxima del tren	Velocidad del viento característica de referencia para el caso de suelo plano (sin balasto ni carriles) en m/s	Velocidad del viento característica de referencia para el caso de terraplén en m/s
$v_{tr,max} = 260$ km/h	32,4	24,5
$v_{tr,max} = 270$ km/h	32,0	24,0
$v_{tr,max} = 280$ km/h	31,6	23,5
$v_{tr,max} = 290$ km/h	31,2	23,0
$v_{tr,max} = 300$ km/h	30,8	22,5
$v_{tr,max} = 310$ km/h	30,4	22,0
$v_{tr,max} = 320$ km/h	30,0	21,5
$v_{tr,max} = 330$ km/h	29,6	21,0
$v_{tr,max} = 340$ km/h	29,2	20,5
$v_{tr,max} = 350$ km/h	28,8	20,0

A modo de ejemplo, se utilizará la tabla de la forma siguiente: Con trenes de 330 km/h de velocidad máxima, los valores CEC se evaluarán a las siguientes velocidades: 120 km/h, 160 km/h, 200 km/h, 250 km/h, 300 km/h y 330 km/h.

Tabla 12

Velocidad del viento característica de referencia para el ángulo $\beta_w=90^\circ$ (vehículo en curva con $a_q = 0,5$ m/s² y con $a_q = 1,0$ m/s²).

Velocidad del tren	Velocidad del viento característica de referencia para el caso de suelo plano (sin balasto ni carriles) en m/s con aceleración lateral $a_q = 0,5$ m/s ²	Velocidad del viento característica de referencia para el caso de suelo plano (sin balasto ni carriles) en m/s con aceleración lateral $a_q = 1,0$ m/s ²
250 km/h	29,5	26,0
etapas de 50 km/h hasta $v_{tr,max}$	ver líneas siguientes	ver líneas siguientes
Velocidad máxima del tren	Velocidad del viento característica de referencia para el caso de suelo plano (sin balasto ni carriles) en m/s con aceleración lateral $a_q = 0,5$ m/s ²	Velocidad del viento característica de referencia para el caso de suelo plano (sin balasto ni carriles) en m/s con aceleración lateral $a_q = 1,0$ m/s ²
$v_{tr,max} = 260$ km/h	29,1	25,6
$v_{tr,max} = 270$ km/h	28,7	25,2
$v_{tr,max} = 280$ km/h	28,3	24,8
$v_{tr,max} = 290$ km/h	27,9	24,4
$v_{tr,max} = 300$ km/h	27,5	24,0
$v_{tr,max} = 310$ km/h	27,1	23,6
$v_{tr,max} = 320$ km/h	26,7	23,2
$v_{tr,max} = 330$ km/h	26,3	22,8
$v_{tr,max} = 340$ km/h	25,9	22,4
$v_{tr,max} = 350$ km/h	25,5	22,0

Tabla 13

**Velocidad del viento característica de referencia para $v_{tr} = v_{tr,max}$
(vehículo sobre suelo plano sin balasto ni carriles en vía recta)**

Máxima velocidad del tren contemplada	Velocidad del viento característica de referencia en m/s para el ángulo β_w							
	80°	70°	60°	50°	40°	30°	20°	10°
$v_{tr,max} = 250$ km/h	32,5	33,2	35,0	38,2	43,6	45	45	—
$v_{tr,max} = 260$ km/h	32,1	32,8	34,5	37,7	43,0	45	45	—
$v_{tr,max} = 270$ km/h	31,7	32,4	34,1	37,3	42,5	45	45	—
$v_{tr,max} = 280$ km/h	31,3	32,0	33,7	36,8	42,0	45	45	—
$v_{tr,max} = 290$ km/h	30,9	31,5	33,3	36,3	41,4	45	45	—
$v_{tr,max} = 300$ km/h	30,5	31,1	32,8	35,9	40,9	45	45	—
$v_{tr,max} = 310$ km/h	30,1	30,7	32,4	35,4	40,4	45	45	—
$v_{tr,max} = 320$ km/h	29,7	30,3	32,0	34,9	39,8	45	45	—
$v_{tr,max} = 330$ km/h	29,3	29,9	31,6	34,5	39,3	45	45	—
$v_{tr,max} = 340$ km/h	28,9	29,5	31,1	34,0	38,8	45	45	—
$v_{tr,max} = 350$ km/h	28,5	29,1	30,7	33,5	38,2	45	45	—

Tabla 14

**Velocidad del viento característica de referencia para $v_{tr} = v_{tr,max}$
(vehículo sobre terraplén de 6 m en vía recta)**

Máxima velocidad del tren contemplada	Velocidad del viento característica de referencia en m/s para el ángulo β_w							
	80°	70°	60°	50°	40°	30°	20°	10°
$v_{tr,max} = 250$ km/h	24,6	25,0	26,1	28,4	32,0	38,1	45	45
$v_{tr,max} = 260$ km/h	24,1	24,5	25,6	27,8	31,4	37,4	45	45
$v_{tr,max} = 270$ km/h	23,6	24,0	25,1	27,2	30,7	36,6	45	45
$v_{tr,max} = 280$ km/h	23,1	23,5	24,6	26,7	30,1	35,8	45	45
$v_{tr,max} = 290$ km/h	22,6	23,0	24,1	26,1	29,5	35,1	45	45
$v_{tr,max} = 300$ km/h	22,1	22,5	23,5	25,5	28,8	34,3	45	45
$v_{tr,max} = 310$ km/h	21,7	22,0	23,0	25,0	28,2	33,5	43,0	45
$v_{tr,max} = 320$ km/h	21,2	21,5	22,5	24,4	27,5	32,8	42,1	45
$v_{tr,max} = 330$ km/h	20,7	21,0	22,0	23,8	26,9	32,0	41,1	45
$v_{tr,max} = 340$ km/h	20,2	20,5	21,4	23,2	26,3	31,3	40,1	45
$v_{tr,max} = 350$ km/h	19,7	20,0	20,9	22,7	25,6	30,5	39,1	45

La superioridad o equivalencia a las curvas de referencia se da si todos los puntos CEC relevantes para la comparación son iguales o superiores a los correspondientes del conjunto de referencia.

4.2.6.4 Variación máxima de la presión en túneles

El material rodante tendrá un diseño aerodinámico tal que, con una determinada combinación (caso de referencia) de velocidad del tren y de sección transversal del túnel, en caso de un solo paso por un túnel tubular (sin galerías, etc.) sencillo y sin inclinación, se cumpla un requisito de variación de presión característica. Estos requisitos se indican en la tabla 15.

Tabla 15

Requisitos para un tren interoperable en una sola pasada por un túnel tubular sin inclinación

Tipo de tren	Caso de referencia		Criterios para el caso de referencia		
	v_{tr} [km/h]	A_{tu} [m ²]	Δp_N [Pa]	$\Delta p_N + \Delta p_{Fr}$ [Pa]	$\Delta p_N + \Delta p_{Fr} + \Delta p_T$ [Pa]
$v_{tr,max} < 250$ km/h	200	53,6	$\leq 1\ 750$	$\leq 3\ 000$	$\leq 3\ 700$
$v_{tr,max} \geq 250$ km/h	250	63,0	$\leq 1\ 600$	$\leq 3\ 000$	$\leq 4\ 100$

donde v_{tr} es la velocidad del tren y A_{tu} es la sección transversal del túnel.

Se demostrará la conformidad por medio de ensayos a escala completa, realizados a la velocidad de referencia o velocidad superior en un túnel de superficie de sección transversal lo más parecida posible al caso de referencia. El paso a la situación de referencia se realizará con software de simulación validado.

Cuando se evalúe la conformidad de ramas o trenes completos, la evaluación se llevará a cabo con la máxima longitud del tren o con ramas acopladas de hasta 400 m.

La evaluación de la conformidad de locomotoras o coches conductores se llevará a cabo con dos trenes de composición arbitraria y longitud mínima de 150 m, uno con una locomotora o coche conductor en la parte delantera (para comprobar Δp_N) y el otro con una locomotora o coche conductor al final (para comprobar Δp_T). Δp_{Fr} se establece en 1250 Pa (para trenes a $v_{tr,max} < 250$ km/h) o en 1400 Pa (para trenes a $v_{tr,max} \geq 250$ km/h).

Cuando se vaya a evaluar la conformidad de los coches únicamente, se utilizará un tren de 400 m de longitud. Δp_N se establece en 1750 Pa y Δp_T en 700 Pa (para trenes a $v_{tr,max} < 250$ km/h) o en 1600 Pa y 1100 Pa (para trenes a $v_{tr,max} \geq 250$ km/h).

Para más detalles sobre la distancia x_p entre el portal de entrada y la posición de medición, sobre las definiciones de Δp_{Fr} , Δp_N y Δp_T , sobre la longitud mínima del túnel y sobre la derivación de la variación de presión característica, véase la norma EN 14067-5:2006.

4.2.6.5 Ruido exterior

4.2.6.5.1 Introducción

El ruido emitido por el material rodante se subdivide en ruido estacionario, ruido de arranque y ruido de paso.

El ruido estacionario viene determinado en gran medida por los sistemas auxiliares, como los sistemas de refrigeración, aire acondicionado y compresores.

El ruido de arranque combina aportaciones de componentes de tracción como los motores diesel y de los ventiladores de refrigeración, de los sistemas auxiliares y, a veces, del patinaje de las ruedas.

El ruido de paso viene determinado en gran medida por el ruido de rodadura relacionado con la interacción entre las ruedas y el carril, que depende de la velocidad del vehículo, y a mayor velocidad, por el ruido aerodinámico.

El ruido de rodadura se produce a su vez debido a la irregularidad combinada de ruedas y carriles y al comportamiento dinámico de la vía y de los juegos de ruedas.

Además del ruido de rodadura, a menor velocidad, el ruido de los sistemas auxiliares y de los equipos de tracción también es significativo.

El nivel de ruido emitido está caracterizado por:

- el nivel de presión acústica (de acuerdo con un método de medición definido, que incluye una determinada posición del micrófono);
- la velocidad del material rodante;

- la irregularidad del carril;
- el comportamiento dinámico y de radiación acústica de la vía.

El ruido estacionario se caracteriza por el siguiente conjunto de parámetros:

- el nivel de presión acústica (de acuerdo con un método de medición definido, que incluye una determinada posición del micrófono);
- las condiciones de servicio.

4.2.6.5.2 Límites aplicables al ruido estacionario

Los límites aplicables al ruido estacionario se definirán a una distancia de 7,5 m de la línea central de la vía, 1,2 m por encima de la superficie superior de los carriles. Los vehículos objeto de ensayo estarán en modo de retención de servicio; es decir, la ventilación reostática desconectada y el compresor de freno neumático desconectado, el sistema de calefacción y aire acondicionado normal (no en modo de preacondicionamiento) y todos los demás equipos en condiciones normales de funcionamiento. Las condiciones de medición serán las definidas en la norma prEN ISO 3095:2005 con las desviaciones que se indican en el anexo N de la presente ETI. El parámetro del nivel de presión acústica será $L_{pAeq,T}$. Los valores límite de la emisión de ruido de los vehículos en las condiciones antes mencionadas figuran en el cuadro 16.

Tabla 16

Valores límite $L_{pAeq,T}$ aplicables al ruido estacionario del material rodante. El nivel especificado de ruido estacionario es la media energética de todos los valores medidos en los puntos de medición definidos en el anexo N.1.1 de la presente ETI.

Vehículos	$L_{pAeq,T}$ [dB(A)]	
	Clase 1	Clase 2
Locomotoras eléctricas		75
Locomotoras diesel		75
Ramas eléctricas	68	68
Ramas diesel		73
Coches de viajeros		65

4.2.6.5.3 Límites aplicables al ruido de arranque

Los límites aplicables al ruido de arranque se definirán a una distancia de 7,5 m de la línea central de la vía, 1,2 m por encima de la superficie superior de los carriles. Las condiciones de medición serán las definidas en la norma EN ISO 3095:2005 con las desviaciones que figuran en el **anexo N1.2**. El indicador de nivel acústico será L_{pAFmax} . Los valores límite aplicables al ruido de arranque de los vehículos en las condiciones antes mencionadas figuran en la tabla 17.

Tabla 17

Valores límite L_{pAFmax} aplicables al ruido estacionario del material rodante.

Vehículos	L_{pAFmax} [dB(A)]
Locomotoras eléctricas	85
$P \geq 4\ 500$ kW en la llanta	
Locomotoras eléctricas	82
$P < 4\ 500$ kW en la llanta	
Locomotoras diesel	89
Ramas eléctricas clase 2	82
Ramas eléctricas clase 1	85
Ramas diesel	85

4.2.6.5.4 Límites aplicables al ruido de paso

Los límites aplicables al ruido de paso se definirán a una distancia de 25 m de la línea central de la vía, 3,5 m por encima de la superficie superior de los carriles para la velocidad del vehículo que se indica en la tabla 18. El indicador del nivel acústico continuo equivalente ponderado por A es $L_{pAeq,TP}$.

Las mediciones se realizarán con arreglo a la norma EN ISO 3095:2005, con las desviaciones especificadas en el anexo N1.3 y N1.4.

El tren de pruebas tendrá la siguiente composición:

- Si se trata de una rama, la propia rama.
- Si se trata de una locomotora, la propia locomotora objeto del ensayo con cuatro coches. El ruido de paso de estos cuatro coches $L_{pAeq,TP}$, medido a 7,5 m del centro de la vía, 1,2 m por encima de la parte superior del carril y a 200 km/h sobre la vía de referencia, no será superior a 92 dB (A). Alternativamente, se permite utilizar dos locomotoras del mismo tipo con 8 coches, en cualquier configuración.
- Si se trata de coches, los cuatro coches objeto del ensayo con una locomotora. El ruido de paso de la locomotora $L_{pAeq,TP}$, medido a 7,5 m del centro de la vía, 1,2 m por encima de la parte superior del carril y a 200 km/h sobre la vía de referencia, no será superior a 97 dB (A). Alternativamente, se permite utilizar dos locomotoras del mismo tipo con 8 coches, en cualquier configuración.

En este apartado, estos dos últimos casos se definen con el concepto de «formación variable».

Los valores límite para la emisión de ruido del tren de pruebas completo $L_{pAeq,TP}$ a 25 m \pm 3,5 m por encima de la parte superior del carril figuran en la tabla 18.

Tabla 18

Valores límite $L_{pAeq,TP}$ aplicables al ruido de paso del material rodante

Material rodante		Velocidad [km/h]			
		200	250	300	320
Clase 1	Rama		87 dB(A)	91 dB(A)	92 dB(A)
Clase 2	Rama o formaciones variables	88 dB(A)			

Se acepta un margen de 1 dB(A) en los valores indicados en la tabla 18.

4.2.6.6 Interferencias electromagnéticas exteriores

La producción y distribución de energía eléctrica a los trenes, con todas las formas de tracción, provoca interferencias de alta o baja intensidad por conducción (por ejemplo, a través de la catenaria y del carril) y por radiación electromagnética. Además, los equipos de a bordo pueden causar interferencias.

4.2.6.6.1 Interferencias con el sistema de señalización y la red de telecomunicaciones:

Cuestión pendiente.

4.2.6.6.2 Interferencias electromagnéticas:

A fin de evitar que se degrade el correcto funcionamiento del material rodante debido a las interferencias electromagnéticas, se cumplirán los requisitos de las normas siguientes:

- EN 50121-3-1:2000 para el conjunto del subsistema de material rodante,
- EN 50121-3-2:2000 para los distintos equipos instalados a bordo susceptibles de recibir interferencias.

4.2.7 Protección del sistema

4.2.7.1 Salidas de emergencia

4.2.7.1.1 Salidas de emergencia para los viajeros

A Disposición:

Las salidas de emergencia cumplirán las normas siguientes:

- La distancia entre cada asiento y una salida de emergencia será siempre inferior a 16 metros.
- Habrá un mínimo de dos salidas de emergencia en cada vehículo con capacidad para hasta 40 viajeros. Habrá tres o más salidas en cada vehículo con capacidad para más de 40 viajeros. No está permitido situar todas las salidas de emergencia exclusivamente en un lado del vehículo.
- La abertura de paso de las salidas de emergencia tendrá unas medidas mínimas de 700 x 550 mm. Se permite colocar asientos en esta zona.

B Funcionamiento

Las puertas de acceso exteriores se utilizarán como salidas de emergencia de forma prioritaria. Si esto no es posible, se podrán utilizar los siguientes itinerarios de emergencia, ya sea por separado o combinados:

- las ventanas designadas, ya sea expulsándolas o rompiendo las lunas;
- las puertas de los compartimentos y de los pasillos, ya sea desmontándolas con rapidez o rompiendo las lunas;
- las puertas de acceso exterior, ya sea expulsándolas o rompiendo las lunas.

C Letreros

Las salidas de emergencia deberán señalizarse con claridad a los viajeros y equipos de rescate por medio de letreros adecuados.

D Evacuación a través de las puertas

Los trenes irán equipados con dispositivos de emergencia (estribos o escalas de emergencia) que permitan la evacuación de viajeros por las puertas de acceso cuando no los haya en el andén.

4.2.7.1.2 Salidas de emergencia de las cabinas de conducción

En una situación de emergencia, la evacuación de la cabina del conductor (o el acceso de los servicios de emergencia al interior del tren) se realizará normalmente a través de las puertas de acceso especificadas en el apartado 4.2.2.6.a.

Cuando las puertas no sean de acceso directo al exterior, cada cabina de conducción dispondrá de un medio adecuado de evacuación a través de las ventanas laterales o a través de las trampillas, a ambos lados de la cabina. Estas salidas de emergencia tendrán unas medidas mínimas de 500 mm por 400 mm para facilitar la liberación de personas atrapadas.

4.2.7.2 Seguridad contra incendios

A los efectos de este apartado, se aplicarán las siguientes definiciones:

Línea de alimentación eléctrica: Línea entre el colector de corriente o fuente de alimentación y el disyuntor principal o fusible principal del vehículo.

Equipo del circuito de tracción: Tanto el módulo de tracción definido en el apartado 4.2.8.1 y el equipo que alimenta el módulo de tracción desde la línea de alimentación eléctrica.

4.2.7.2.1 Introducción

En este apartado se establecen requisitos para prevenir, detectar y limitar los efectos de un incendio en un tren.

Se definen dos categorías A y B, de la forma siguiente:

Categoría A de seguridad contra incendios

El material rodante de categoría A de seguridad contra incendios está diseñado y construido para prestar servicio en infraestructuras con túneles o tramos elevados de 5 km de longitud máxima. Los túneles sucesivos no se consideran un solo túnel si se cumplen los dos requisitos siguientes:

- la separación entre ambos al aire libre es superior a 500 m
- existe un medio de entrada o salida a una zona segura en el tramo abierto

Categoría B de seguridad contra incendios

El material rodante de categoría B de seguridad contra incendios está diseñado y construido para prestar servicio en todas las infraestructuras (inclusive con túneles o tramos elevados de 5 km de longitud máxima).

Con material rodante de categoría B de seguridad contra incendios, es preciso adoptar las medidas adicionales establecidas en los apartados 4.2.7.2.3.3 y 4.2.7.2.4 para aumentar las probabilidades de que el tren siga circulando en el caso de que se detecte un incendio al entrar en un túnel. Estas medidas tienen por objeto hacer posible que el tren llegue a un lugar adecuado donde parar y evacuar a los viajeros y al personal del tren a un lugar seguro.

No se aplican requisitos adicionales al material rodante en relación con túneles de más de 20 km de longitud porque estos túneles están especialmente equipados para que sean seguros para los trenes que cumplan la presente ETI. Los detalles se mantienen como cuestión pendiente en la ETI «Infraestructuras de alta velocidad» de 2006.

4.2.7.2.2 Medidas de prevención de incendios

En la elección de los materiales y componentes se tendrán en cuenta su comportamiento en caso de incendio.

Se adoptarán medidas de prevención en el diseño para evitar que ardan los materiales.

Los requisitos de conformidad se indican en el apartado 7.1.6.

4.2.7.2.3 Medidas de detección y control de incendios

4.2.7.2.3.1 Detección de incendios

Las zonas de alto riesgo de incendio del material rodante se equiparán con un sistema capaz de detectar el fuego en sus inicios y que pueda poner en marcha acciones automáticas para reducir al mínimo el consiguiente riesgo para los viajeros y la dotación del tren.

Este requisito se considerará cumplido cuando se verifique la conformidad con los siguientes requisitos:

- El material rodante irá equipado con un sistema de detección de incendios capaz de detectar un fuego en sus inicios en las áreas siguientes:
 - compartimiento o armario técnico, sellado o no, que contenga la línea de alimentación eléctrica o los equipos del circuito de tracción;
 - área técnica con motor de combustión;
 - coches-cama, compartimientos dormitorio, compartimientos de personal y pasillos intercircularción y sus equipos contiguos de calentamiento por combustión;

- Una vez activado el sistema de detección de un área técnica, deberán ponerse en marcha las siguientes acciones automáticas:
 - notificación al conductor del tren;
 - desconexión de la ventilación forzada y del suministro eléctrico de alta tensión y de combustible a los equipos afectados que puedan provocar el fuego;
- Una vez activado el sistema de detección de un compartimento dormitorio, deberán ponerse en marcha las siguientes acciones automáticas:
 - notificación al conductor del tren y al personal responsable del área afectada;
 - para el compartimento dormitorio, la activación de una alarma acústica local en el área afectada que sea suficiente para despertar a los viajeros.

4.2.7.2.3.2 Extintor de incendios

El material rodante se equipará con un número adecuado y suficiente de extintores portátiles de agua con aditivos, con arreglo a los requisitos de la norma EN3-3:1994, EN3-6:1999 y EN3-7:2004 en los lugares adecuados.

4.2.7.2.3.3 Resistencia al fuego

El material rodante de categoría B de seguridad contra incendios se equipará con barreras y tabiques contra incendios adecuados en los lugares adecuados.

Este requisito se considerará cumplido cuando se verifique la conformidad con los siguientes requisitos:

- El material rodante irá equipado con tabiques de sección transversal completa en las áreas de viajeros y personal de cada vehículo, con una separación máxima de 28 m, que cumplirán los requisitos de integridad durante un mínimo de 15 minutos (suponiendo que el fuego pueda comenzar desde cualquiera de los dos lados del tabique).
- El material rodante irá equipado con barreras contra incendios que cumplirán los requisitos de integridad y aislamiento térmico durante un mínimo de 15 minutos.
 - Entre la cabina del conductor y el compartimento posterior al mismo (suponiendo que el fuego comience en dicho compartimento).
 - Entre el motor de combustión y las áreas contiguas de viajeros o personal (suponiendo que el fuego se inicie en el motor de combustión).
 - Entre compartimentos donde haya una línea de alimentación eléctrica o equipos del circuito de tracción y las áreas de viajeros o personal (suponiendo que el incendio se inicie en la línea de alimentación eléctrica o en los equipos del circuito de tracción).

La prueba se llevará a cabo de acuerdo con los requisitos del ensayo de tabiques de la norma EN 1363-1:1999.

4.2.7.2.4 Medidas adicionales para mejorar la capacidad de circulación

4.2.7.2.4.1 Trenes de todas las categorías de seguridad contra incendios

Estas medidas son aplicables al material rodante designado como perteneciente a las categorías A o B de seguridad contra incendios definidas en la presente ETI.

Estas medidas son necesarias para aumentar las probabilidades de que el tren siga circulando durante 4 minutos en el caso de que se detecte un incendio cuando el tren entre en un túnel. Este requisito tiene por objeto hacer posible que el tren llegue a un lugar adecuado donde parar y evacuar a los viajeros y al personal del tren a un lugar seguro.

Este requisito se considerará cumplido con la realización de un análisis de modos de fallo relacionado con el siguiente requisito:

Los frenos no se aplicarán automáticamente para detener el tren a consecuencia de un fallo de sistema provocado por un incendio, suponiendo que el fuego se inicie en un compartimiento o armario técnico, sellado o no, que contenga una línea de alimentación eléctrica o equipos del circuito de tracción, o un área técnica con un motor de combustión.

4.2.7.2.4.2 Categoría B de seguridad contra incendios

Estas medidas son aplicables al material rodante designado como perteneciente únicamente a la categoría B de seguridad contra incendios definida en la presente ETI.

Estas medidas son necesarias para aumentar las probabilidades de que el tren siga circulando durante 15 minutos en el caso de que se detecte un incendio cuando el tren entre en un túnel. Este requisito tiene por objeto hacer posible que el tren llegue a un lugar adecuado donde parar y evacuar a los viajeros y al personal del tren a un lugar seguro.

Este requisito se considerará cumplido con la realización de un análisis de modos de fallo relacionado con los siguientes requisitos:

- Frenos: Los frenos no se aplicarán automáticamente para detener el tren a consecuencia de un fallo de sistema provocado por un incendio, suponiendo que el fuego se inicie en un compartimiento o armario técnico, sellado o no, que contenga una línea de alimentación eléctrica o equipos del circuito de tracción, o un área técnica con un motor de combustión.
- Tracción: Como mínimo se dispondrá de un 50 % de redundancia de tracción, definida en el apartado 4.2.8.1, en el modo degradado de circulación, suponiendo que el fuego se inicie en un compartimiento o armario técnico, sellado o no, que contenga una línea de alimentación eléctrica o equipos del circuito de tracción, o un área técnica con un motor de combustión. Si este requisito de redundancia no puede cumplirse por razones de arquitectura de los equipos de tracción (por ejemplo, que sólo haya equipos de tracción en un lugar del tren), se dispondrá de un sistema de extinción automática de incendios en los lugares descritos en este mismo punto.

4.2.7.2.5 Medidas específicas para depósitos que contengan líquidos inflamables

4.2.7.2.5.1 Generalidades

Sólo se incluirán los depósitos de transformadores si contienen líquidos inflamables.

Cuando los depósitos estén divididos internamente por tabiques, todo el depósito cumplirá los requisitos.

Los depósitos serán contruidos, colocados o protegidos de manera que ni ellos ni sus tuberías puedan resultar agujereados o fracturados por cascotes u otros objetos lanzados desde la vía. Los depósitos no se instalarán en

- zonas de absorción de energía de colisión;
- áreas de asiento para los viajeros y áreas de ocupación temporal por los viajeros;
- compartimientos de equipajes;
- cabinas de conducción.

Se considerará que los depósitos contruidos conforme a los siguientes requisitos cumplen las características de impacto mínimas.

Si se utilizan otros materiales, se demostrará una seguridad equivalente.

Las paredes de los depósitos de líquido inflamable tendrán un espesor mínimo de:

Volumen	Acero	Aluminio
≤ 2 000 l	2,0 mm	3,0 mm
> 2 000 l	3,0 mm	4,0 mm

La temperatura del líquido inflamable del depósito permanecerá por debajo del punto de inflamación de acuerdo con la norma EN ISO 2719 en todas las condiciones normales de servicio.

En el diseño de los depósitos de líquido inflamable se garantizará, en la medida en que sea razonablemente viable, que durante el llenado o vaciado o incluso en caso de fuga en un depósito o parte de sus canalizaciones, el líquido inflamable no pueda:

- entrar en contacto con máquinas rotativas que puedan provocar rociado;
- ser aspirado por dispositivos como ventiladores, radiadores, etc.;
- entrar en contacto con componentes calientes o dispositivos eléctricos que puedan producir chispas eléctricas;
- penetrar en las capas del material de aislamiento térmico y acústico.

4.2.7.2.5.2 Requisitos específicos para los depósitos de combustible

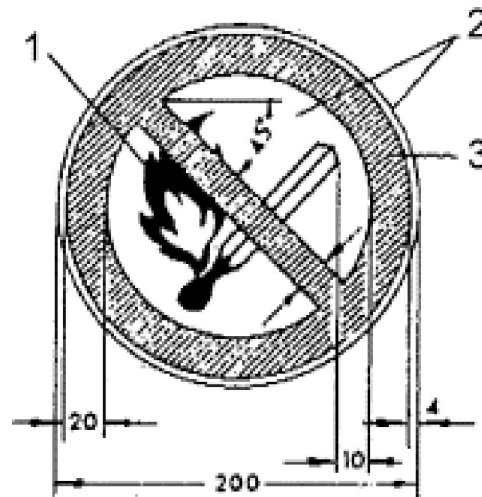
Se dispondrán indicadores límite de llenado para señalar el 90 % del volumen nominal del depósito de combustible.

El valor registrado por el indicador límite será fácilmente comprensible desde la posición de llenado.

Se garantizará que el líquido inflamable no pueda salir de los tubos de llenado o por otras aberturas en condiciones normales de ladeo (peralte).

Para evitar confusiones, se indicará claramente el tipo de líquido inflamable adecuado en una etiqueta aplicada al tubo de llenado del depósito de combustible. La indicación de la etiqueta será textual, de acuerdo con las hojas de datos de seguridad establecidas en la norma ISO 11014-1. Se colocarán las siguientes señales de peligro en las inmediaciones del tubo de llenado:

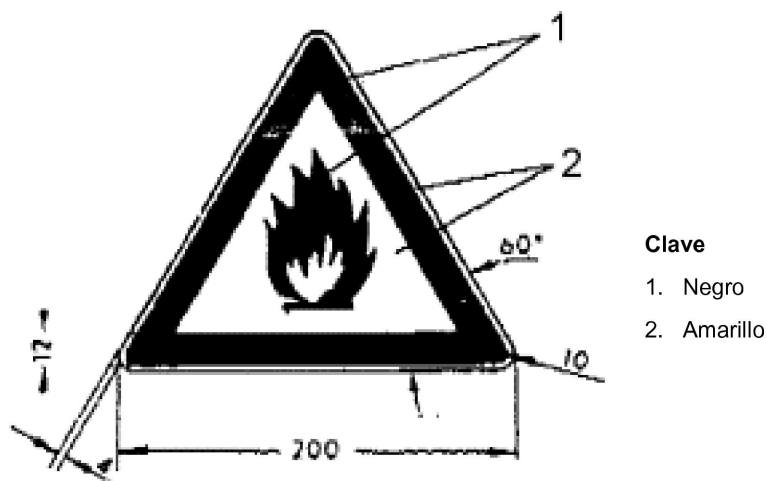
Señal de peligro conforme a la Directiva 92/58/CEE.



Clave

1. Negro
2. Blanco
3. Rojo

Or danger sign according Directive 92/58/EEC



4.2.7.3 Protección contra choques eléctricos

Los equipos eléctricos en tensión se diseñarán de modo que se impida el contacto deliberado o accidental con el personal de dotación y los viajeros, tanto en funcionamiento normal como en caso de avería de los equipos.

Todos los trenes irán equipados con herramientas apropiadas para poner los vehículos a tierra. El manual del conductor, que se conservará en el tren, y el manual de mantenimiento describirán su forma de uso.

El material rodante cumplirá los requisitos de la norma EN 50153:2002.

El material rodante cumplirá lo dispuesto en el anexo O de la presente ETI en relación con la puesta a tierra de protección.

4.2.7.4 Luces exteriores y bocinas

4.2.7.4.1 Luces delanteras y traseras

4.2.7.4.1.1 Faros

Se instalarán dos faros blancos en el extremo delantero del tren, dispuestos en el eje horizontal a la misma altura sobre el nivel del carril, de manera simétrica con respecto al eje longitudinal y con una separación mínima de 1 300 mm. Cuando la presencia de un morro cónico impida alcanzar estos 1 300 mm, se admitirá reducir esta medida a 1 000 mm.

Los faros se montarán entre 1 500 y 2 000 mm sobre el nivel del carril.

Los faros se instalarán en el vehículo de forma que la iluminancia vertical a una distancia igual o superior a 100 m sea menor de 0,5 lux a nivel del carril.

Los requisitos aplicables a los faros como componentes de interoperabilidad se definen en el apartado H.2 del anexo H.

4.2.7.4.1.2 Luces de posición

Se instalarán tres luces de posición en la parte delantera del tren. Se dispondrán dos luces de posición en el eje horizontal a la misma altura sobre el nivel del carril, de manera simétrica con respecto al eje longitudinal y con una separación mínima de 1 300 mm. Cuando la presencia de un morro cónico impida conseguir estos 1 300 mm, se admitirá reducir esta medida a 1 000 mm. La tercera luz de posición se instalará centrada por encima de las dos luces inferiores.

Las dos luces inferiores se montarán entre 1 500 y 2 000 mm sobre el nivel del carril.

Los requisitos aplicables a las luces de posición como componentes de interoperabilidad se definen en el apartado H.2 del anexo H.

4.2.7.4.1.3 Luces de cola

Se instalarán dos luces de cola rojas en el extremo trasero del tren, dispuestas en el eje horizontal a la misma altura sobre el nivel del carril, de manera simétrica con respecto al eje longitudinal y con una separación mínima de 1 300 mm. Cuando la presencia de un morro cónico impida conseguir estos 1 300 mm, se admitirá reducir esta medida a 1 000 mm.

Las luces de cola se montarán entre 1 500 y 2 000 mm sobre el nivel del carril.

Los requisitos aplicables a las luces de cola como componentes de interoperabilidad se definen en el apartado H.3 del anexo H.

4.2.7.4.1.4 Mandos de las luces

El conductor podrá controlar los faros y las luces de posición desde la posición normal de conducción. Estarán disponibles las siguientes funciones:

- i) Todas las luces apagadas
- ii) Luces de posición encendidas atenuadas (para uso diurno y nocturno con mal tiempo)
- iii) Luces de posición encendidas sin atenuar (para uso diurno y nocturno con tiempo normal)
- iv) Faros encendidos atenuados (para uso diurno y nocturno a criterio del conductor)
- v) Faros encendidos sin atenuar (para uso diurno y nocturno a criterio del conductor). Se utilizarán los faros atenuados al pasar cerca de trenes, al cruzar carreteras y al pasar por estaciones.

Las luces de cola de la parte trasera del tren se conectarán automáticamente al seleccionar la función ii), iii), iv) o v). Este requisito no será aplicable a las formaciones variables.

Las luces exteriores de las cabinas de conducción situadas en puntos intermedios del tren se mantendrán apagadas.

Además de su función tradicional como luces delanteras y traseras, es admisible utilizar estas luces de determinada forma en situaciones de emergencia.

4.2.7.4.2 Bocinas

4.2.7.4.2.1 Generalidades

Los trenes irán provistos de bocinas capaces de emitir dos tonos distintos. Las notas de las bocinas de advertencia acústica deben ser reconocibles como procedentes de un tren y no parecerse a las alarmas utilizadas en el transporte por carretera o en las fábricas u otras alarmas comunes. Las notas aceptables de las bocinas de advertencia serán:

- a) Dos bocinas que se hagan sonar por separado. Las frecuencias fundamentales de las notas de las bocinas serán:

nota alta: 370 Hz ± 20 Hz

nota baja: 311 Hz ± 20 Hz

o

- b) Dos bocinas que se hagan sonar conjuntamente en acorde (en la nota alta). Las frecuencias fundamentales de las notas en acorde serán:

nota alta: 622 Hz ± 30 Hz

nota baja: 370 Hz ± 20 Hz

o

- c) Dos bocinas que se hagan sonar conjuntamente en acorde (en la nota alta). Las frecuencias fundamentales de las notas en acorde serán:

nota alta: 470 Hz \pm 25 Hz

nota baja: 370 Hz \pm 20 Hz

o

- d) Tres bocinas que se hagan sonar conjuntamente en acorde (en la nota alta). Las frecuencias fundamentales de las notas en acorde serán:

nota alta: 622 Hz \pm 30 Hz

nota media: 470 Hz \pm 25 Hz

nota baja: 370 Hz \pm 20 Hz

4.2.7.4.2.2 Niveles de presión acústica de la bocina de advertencia

El nivel de presión acústica ponderado por A o C producido por cada bocina que se haga sonar por separado (o en grupo si están diseñadas para sonar al mismo tiempo en acorde) será de 115 dB a 123 dB cuando se mida y se verifique de acuerdo con el método definido a continuación. El nivel de presión acústica de 115 dB se alcanzará cuando la presión de aire del sistema sea de 5 bar y el nivel de presión acústica de 123 dB no se superará cuando la presión de aire del sistema sea de 9 bar.

4.2.7.4.2.3 Protección

Se protegerán las bocinas de advertencia y sus sistemas de control, en la medida en que sea viable, frente a los impactos y el consiguiente bloqueo por objetos aéreos como cascos, polvo, nieve, granizo o aves.

4.2.7.4.2.4 Verificación de los niveles de presión acústica

Los niveles de presión acústica se medirán a 5 metros de la parte delantera del tren y a la misma altura que la bocina y sobre un suelo cubierto de balasto nuevo y limpio.

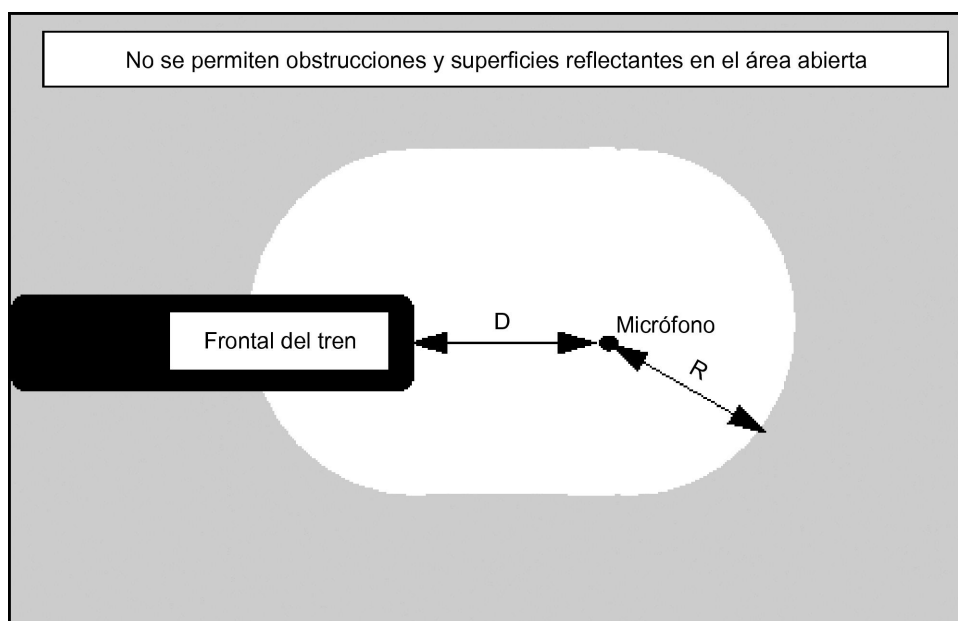
Las mediciones acústicas de las bocinas de advertencia se realizarán en un espacio abierto que cumpla en términos generales los requisitos de la figura 2, donde:

$D = 5\text{m}$.

$R \geq 1,3D = 6,5\text{m}$.

Figura 2

Espacio abierto para las mediciones de las bocinas



En lo que respecta a las bocinas neumáticas, las mediciones acústicas se realizarán cuando la presión del aire en el depósito principal sea de 5 bar y 9 bar.

A fin de reducir al mínimo el impacto ambiental, es aconsejable que el nivel de presión acústica ponderado por C, medido a 5 metros del costado del tren y a la misma altura que la bocina, en línea con la parte delantera de la bocina, sea al menos 5 dB inferior al nivel medido en la parte delantera del tren.

4.2.7.4.2.5 Requisitos de los componentes de interoperabilidad

Las frecuencias fundamentales de las notas de las bocinas serán:

622 Hz \pm 30 Hz

o

470 Hz \pm 25 Hz

o

370 Hz \pm 20 Hz

o

311 Hz \pm 20 Hz

4.2.7.5 Procedimientos de elevación y rescate

El fabricante del tren facilitará la información técnica pertinente a la empresa ferroviaria.

4.2.7.6 Ruido interior

El nivel de ruido en el interior de los vehículos de viajeros no se considera un parámetro básico y por consiguiente no está sujeto a la presente ETI.

El nivel de ruido en el interior de la cabina del conductor está sujeto a la Directiva 2003/10/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de febrero de 2003, sobre las disposiciones mínimas de seguridad y de salud relativas a la exposición de los trabajadores a los riesgos derivados de los agentes físicos (ruido) y se aplicará a las empresas ferroviarias y a su personal. Para la verificación «CE» del material rodante, basta el cumplimiento de los requisitos de la presente ETI. Los valores límite se definen en el cuadro 19.

Tabla 19

Valores límite $L_{pAeq,T}$ aplicables al ruido en el interior de la cabina del conductor del material rodante.

Ruido en la cabina del conductor	$L_{pAeq,T}$ [dB(A)]	Intervalo de medición [s]
En reposo (durante la alarma acústica exterior, de acuerdo con el apartado 4.2.7.4)	95	3
Velocidad máxima (en campo abierto sin avisos interiores ni exteriores)	80	60

Las mediciones se realizarán en las siguientes condiciones:

- Puertas y ventanas cerradas.
- Las cargas transportadas deben ser iguales como mínimo a las dos terceras partes del valor máximo admisible.
- En las mediciones a máxima velocidad, el micrófono se colocará a la altura del oído del conductor sentado, en el centro del plano horizontal que va desde la luna del parabrisas hasta la pared posterior de la cabina.

- Para las mediciones de impacto de la bocina, se instalará el micrófono en 8 posiciones equidistantes entre sí alrededor de la posición de la cabeza del conductor sentado, con un radio de 25 cm, en un plano horizontal. La media aritmética de los 8 valores se comparará con el límite.
- Las ruedas y la vía deben encontrarse en buen estado de funcionamiento.
- Deberá mantenerse la velocidad máxima como mínimo durante el 90 % del tiempo de medición.

Es admisible dividir el tiempo de medición en varios períodos breves a fin de cumplir las condiciones antes citadas.

4.2.7.7 Aire acondicionado

Las cabinas de conducción se ventilarán con una corriente de aire fresco de 30 m³/h por persona. Se permite interrumpir esta corriente de aire cuando se circule en túneles, siempre que la concentración de dióxido de carbono no supere las 5 000 ppm, suponiendo que la concentración inicial sea inferior a 1 000 ppm.

4.2.7.8 Dispositivo de vigilancia del conductor

En situaciones de falta de vigilancia del conductor, ésta se detectará en un tiempo de 30 a 60 segundos y, si el conductor no reacciona, como mínimo se producirá la aplicación automática del máximo esfuerzo de frenado de servicio del tren y cesará el rellenado del tubo de freno principal.

4.2.7.9 Sistema de control-mando y señalización

4.2.7.9.1 Generalidades

Las características de las interfaces entre los subsistemas de material Rodante y de control-mando y señalización se describen en el apartado 4.2.1.2 de la ETI «Control-mando y señalización» de 2006. Entre otros, se aplican los siguientes requisitos de la presente ETI «Material rodante de alta velocidad»:

- Las características mínimas de frenado del tren que se especifican en el apartado 4.2.4.1.
- La compatibilidad entre los sistemas de detección de trenes instalados en tierra y el material rodante, con arreglo al apartado 4.2.6.6.1.
- La compatibilidad entre los detectores fijados bajo los vehículos y los gálibos dinámicos de dichos vehículos, especificados en el apartado 4.2.3.1.
- Las condiciones ambientales de los equipos de a bordo se especifican en el apartado 4.2.6.1.
- La compatibilidad electromagnética con los equipos de control y mando de a bordo que se especifican en el apartado 4.2.6.6.3.
- Las características del tren que afectan al frenado (especificadas en el apartado 4.2.4) y la longitud del tren (especificada en el apartado 4.2.3.5).
- La compatibilidad electromagnética con los sistemas de tierra, según se especifica en el apartado 4.2.6.6.2.

Además, las funciones siguientes están directamente relacionadas con los parámetros definidos por el subsistema de control-mando y señalización.

- Servicio en las condiciones de avería o modo degradado que se especifican en el apartado 4.2.2 de la ETI «Control-mando y señalización» de 2006.
- Supervisión para asegurar que la velocidad del tren sea en todo momento inferior o como mucho igual a la velocidad máxima admisible en el entorno de explotación.

Las tablas 5.1.A, 5.1.B y 6.1 de la ETI «Control-mando y señalización» de 2006 contienen información relativa a las características de dichas interfaces. Además, en el anexo A de la ETI «Control-mando y señalización» de 2006 se hace referencia a las normas y especificaciones europeas que se aplicarán en el procedimiento de evaluación de la conformidad, en relación con cada característica.

La posición de las antenas de a bordo del sistema de control-mando y señalización se especifica en los apartados 4.2.2 y 4.2.5 de la ETI «Control-mando y señalización» de 2006.

4.2.7.9.2 Localización del juego de ruedas

Los requisitos de localización del juego de ruedas relacionados con el subsistema de control-mando y señalización son los siguientes:

La distancia entre dos ejes consecutivos de un vehículo no será superior a los valores que se especifican en el apartado 2.1.1 del anexo A, apéndice 1, de la ETI «Control-mando y señalización» de 2006 y no será inferior al valor especificado en el apartado 2.1.3 del anexo A, apéndice 1, de la ETI «Control-mando y señalización» de 2006.

La distancia longitudinal desde el primer eje o desde el último eje hasta el extremo más cercano del vehículo (es decir, el extremo más cercano del enganche, tope o morro del vehículo) cumplirá los requisitos establecidos en el apartado 2.1.2 del anexo A, apéndice 1, de la ETI «Control-mando y señalización» de 2006.

La distancia entre el primer y el último eje de un vehículo no será inferior al valor especificado en el apartado 2.1.4 del anexo A, apéndice 1, de la ETI «Control-mando y señalización» de 2006.

4.2.7.9.3 Ruedas:

Los requisitos aplicables a las ruedas relacionadas con el subsistema de control-mando y señalización se especifican en el apartado 2.2 del anexo A, apéndice 1, de la ETI «Control-mando y señalización» de 2006.

Los requisitos aplicables a las cualidades ferromagnéticas del material de las ruedas se especifican en el apartado 3.4 del anexo A, apéndice 1, de la ETI «Control-mando y señalización» de 2006.

4.2.7.10 Conceptos de supervisión y diagnóstico

Las funciones y los equipos especificados en la presente ETI y que se repiten a continuación dispondrán de supervisión propia o externa:

- Funcionamiento de las puertas, especificado en el apartado 4.2.2.4.2.1.
- Detección de inestabilidad, especificada en el apartado 4.2.3.4.5.
- Control de estado de la caja de grasa a bordo del tren, especificado en el apartado 4.2.3.3.2.1.
- Activación de la alarma de viajeros especificada en el apartado 4.2.5.3.
- Sistema de frenos especificado en el apartado 4.2.4.3.
- Detección de descarrilamiento, especificada en el apartado 4.2.3.4.11.
- Detección de incendios, especificada en el apartado 4.2.7.2.3.
- Avería del dispositivo de vigilancia del conductor especificado en el apartado 4.2.7.8.
- Información del subsistema de control-mando y señalización especificada en el apartado 4.2.7.9.

Esta supervisión de funciones y equipos será continua, o a una frecuencia adecuada para asegurar una detección fiable de la avería. En los trenes clase 1, el sistema también estará conectado al registrador de datos de diagnóstico de a bordo, para asegurar la trazabilidad. Los requisitos relacionados con el registro de datos para el subsistema descrito en la ETI «Control-mando y señalización» de 2006 son obligatorios para todas las clases de trenes.

Se emitirá una indicación de dicha detección para el conductor, a la que éste deberá responder.

Deberá actuar un freno automático adecuado cuando se produzca una avería funcional en el dispositivo de vigilancia del conductor o en el subsistema de control-mando y señalización a bordo de los trenes.

4.2.7.11 Especificación particular para túneles

4.2.7.11.1 Áreas de viajeros y de personal del tren equipadas con aire acondicionado

La dotación del tren deberá tener la posibilidad de minimizar la distribución e inhalación de vapores en caso de incendio. Con este fin, será posible desconectar o cerrar todos los medios de ventilación exterior y desconectar el aire acondicionado. Es admisible desencadenar estas acciones por control remoto, ya sea en todo el tren o en un solo vehículo.

4.2.7.11.2 Sistema de megafonía

Los requisitos de los sistemas de comunicación se especifican en el apartado 4.2.5.1.

4.2.7.12 Sistema de alumbrado de emergencia

Para disponer de protección y seguridad a bordo en caso de emergencia, los trenes interoperables irán equipados con un sistema de alumbrado de emergencia. Este sistema proporcionará un nivel de iluminación adecuado en las áreas de viajeros y en las de servicio, de la forma siguiente:

- durante un tiempo mínimo de funcionamiento de tres horas después del corte de la alimentación eléctrica principal;
- nivel de iluminación mínimo de 5 lux a nivel del suelo.

Se cumplirán los valores aplicables a determinadas áreas y métodos de ensayo definidos en el punto 5.3 de la norma EN 13272:2001.

En caso de incendio, el sistema de alumbrado de emergencia seguirá manteniendo al menos el 50 % de las luces de emergencia de los vehículos no afectados por el fuego durante 20 minutos como mínimo. Este requisito se considerará cumplido si se realiza un análisis de modos de fallo satisfactorio.

4.2.7.13 Software

Se desarrollará software para las funciones relacionadas con la seguridad, el cual se evaluará con arreglo a los requisitos de las normas EN 50128:2001 y EN 50155:2001/A1:2002.

4.2.7.14 Interfaz conductor-máquina (DMI)

La visualización del sistema de control de tráfico europeo en las cabinas de conducción se mantiene como cuestión pendiente.

4.2.7.15 Identificación de los vehículos

Cuestión pendiente.

4.2.8 Equipos de tracción y eléctricos

4.2.8.1 Requisitos de prestaciones de tracción

A fin de garantizar la debida compatibilidad con otras operaciones del tren, la aceleración media mínima calculada en el tiempo sobre una vía a nivel será la estipulada en la tabla 20.

Tabla 20

Aceleraciones medias mínimas calculadas

	Aceleraciones clase 1 m/s ²	Aceleraciones clase 2 m/s ²
de 0 a 40 km/h	0,40	0,30
de 0 a 120 km/h	0,32	0,28
de 0 a 160 km/h	0,17	0,17

A la velocidad máxima de servicio sobre una vía a nivel, el tren todavía será capaz de acelerar al menos $0,05 \text{ m/s}^2$.

Por motivos de disponibilidad, circulación y seguridad en el paso de túneles, los trenes cumplirán las siguientes condiciones:

- Las prestaciones se alcanzarán con la tensión nominal.
- El fallo de un módulo de tracción no privará al tren de más del 25 % de su potencia nominal si es clase 1 o del 50 % si es clase 2.
- En un tren clase 1, un fallo de alimentación en solamente uno de los módulos de tracción no privará al tren de más del 50 % de su potencia de tracción.

Un módulo de tracción se define como un equipo electrónico de alimentación de uno o varios motores de tracción, capaz de funcionar con independencia de los demás.

En estas condiciones, será posible que un tren con carga normal (definido en el apartado 4.2.3.2) que tenga un módulo de tracción fuera de servicio arranque en la rampa o pendiente máxima que pueda encontrarse, con una aceleración del orden de los $0,05 \text{ m/s}^2$. Será posible que el tren circule en estas circunstancias en la misma rampa o pendiente durante diez minutos y que alcance los 60 km/h.

4.2.8.2 Límites de la demanda de adherencia rueda/carril de la tracción

- a) Para garantizar que siempre se dispone de una buena capacidad de tracción, en el diseño del tren y en el cálculo de sus prestaciones de tracción no se aplicará una adherencia rueda/carril superior a los valores que se indican en la tabla 21.

Tabla 21

Máxima adherencia rueda/carril admisible para el cálculo de las prestaciones de tracción

En el arranque y a muy baja velocidad	30 %
A 100 km/h	27,5 %
A 200 km/h	19 %
A 300 km/h	10 %

Se realizará una interpolación lineal para los valores de velocidad intermedios.

Estas cifras sólo son necesarias con fines de diseño y cálculo, y no para la evaluación de los sistemas antipatinaje.

- b) Los ejes de tracción irán equipados con un sistema antipatinaje. No es necesario evaluar este sistema.

4.2.8.3 Especificación técnica y funcional referente a la alimentación eléctrica

Las características eléctricas del material rodante que tienen vinculación con el subsistema de energía pueden agruparse bajo los epígrafes siguientes:

- Variaciones de tensión y frecuencia de la alimentación eléctrica.
- Potencia máxima que puede absorberse de la línea aérea de contacto.
- Factor de potencia de la corriente alterna.
- Sobretensiones de breve duración generadas por el funcionamiento del material rodante.
- Interferencias electromagnéticas, véase el apartado 4.2.6.6.
- Otras interfaces funcionales citadas en el apartado 4.2.8.3.7.

- 4.2.8.3.1 Tensión y frecuencia del suministro eléctrico
- 4.2.8.3.1.1 Suministro eléctrico
- Los trenes deberán poder funcionar con la gama de tensiones y frecuencias que se indican en el apartado 4.2.2 de la ETI «Energía de alta velocidad» de 2006 y que se especifican en el capítulo 4 de la norma EN 50163:2004.
- 4.2.8.3.1.2 Recuperación de energía
- Las condiciones generales para el retorno de energía a la línea aérea de contacto desde los frenos de recuperación se especifican en el apartado 4.2.4.3 de la presente ETI y en el punto 12.1.1 de la norma EN 50388:2005.
- La evaluación de la conformidad se realizará de acuerdo con los requisitos de el punto 14.7.1 de la norma EN 50388:2005.
- 4.2.8.3.2 Máxima potencia y máxima intensidad que es admisible absorber de la línea aérea de contacto
- La potencia instalada en las líneas de alta velocidad determina el consumo admisible de energía por parte de los trenes. Por consiguiente, se instalarán a bordo limitadores de corriente como los descritos en el capítulo 7 de la norma EN 50388:2005. La evaluación de la conformidad se realizará de acuerdo con los requisitos de el punto 14.3 de la norma EN 50388:2005.
- En los sistemas de corriente continua, la corriente en reposo se limitará conforme a los valores especificados en el apartado 4.2.20 de la ETI «Energía de alta velocidad» de 2006.
- 4.2.8.3.3 Factor de potencia
- Los datos de diseño que habrán de utilizarse para el factor de potencia están recogidos en el capítulo 6 de la norma EN 50388:2005, con la siguiente excepción en zonas de operación, vías de apartadero y depósitos:
- El factor de potencia de la onda fundamental será $\geq 0,8$ ⁽¹⁾ en las siguientes circunstancias:
- el tren está estacionado con la potencia de tracción desconectada y con todos los sistemas auxiliares en marcha
 - y
 - la potencia activa absorbida es superior a 200 kW.
- La evaluación de la conformidad se realizará de acuerdo con los requisitos del capítulo 6 y el punto 14.2 de la norma EN 50388:2005.
- 4.2.8.3.4 Perturbaciones de la energía del sistema
- 4.2.8.3.4.1 Características de armónicos y sobretensiones relacionadas en la línea aérea de contacto
- Ninguna unidad de tracción provocará sobretensiones inaceptables por la generación de armónicos. Se realizará una evaluación de compatibilidad en la unidad de tracción de acuerdo con los requisitos del capítulo 10 de la norma EN 50388:2005, que demuestre que dicha unidad de tracción no genera armónicos que sobrepasen los límites definidos.
- 4.2.8.3.4.2 Efectos de la corriente continua en el suministro de corriente alterna
- Las unidades de tracción eléctrica de corriente alterna se diseñarán de manera que sean inmunes a pequeñas corrientes continuas cuyo valor se especifica en el apartado 4.2.24 de la ETI «Energía de alta velocidad» de 2006.
- 4.2.8.3.5 Medidores de consumo de energía
- En el caso de que hayan de instalarse medidores de consumo de energía a bordo de los trenes, se utilizará un medidor que pueda funcionar en todos los Estados miembros. La especificación de este medidor se mantiene como cuestión pendiente.

⁽¹⁾ Si el factor de potencia es superior a 0,8, el rendimiento económico será mejor debido a que se reduce la necesidad de instalar equipos fijos.

4.2.8.3.6 Requisitos del subsistema de material rodante relacionados con los pantógrafos

4.2.8.3.6.1 Fuerza de contacto del pantógrafo

a) Requisitos aplicables a la fuerza media de contacto

La fuerza media de contacto F_m está formada por los componentes estáticos y aerodinámicos de la fuerza de contacto con corrección dinámica. F_m representa un valor objetivo que se ha de alcanzar a fin de garantizar la calidad de la captación de corriente, de modo que no se produzcan cebados indebidos y se limite el desgaste y el riesgo de deterioro de los frotadores.

La fuerza media de contacto es una característica del pantógrafo que se corresponde con un determinado material rodante, con su posición en la composición del tren y con una determinada extensión del pantógrafo.

El material rodante y los pantógrafos instalados en el mismo se diseñarán de modo que ejerzan la fuerza media de contacto sobre el hilo de contacto (a más de 80 km/h) descrito en las figuras siguientes en función de su uso previsto:

Sistemas de alimentación de C.A.: Figura 4.2.15.1 de la ETI «Energía de alta velocidad» de 2006 (categorías de línea I, II y III)

Sistemas de alimentación de C.C.: Figura 4.2.15.2 de la ETI «Energía de alta velocidad» de 2006.

En el caso de trenes con varios pantógrafos en funcionamiento al mismo tiempo, la fuerza de contacto F_m de cualquiera de sus pantógrafos no será superior al valor indicado por la curva aplicable de la figura 4.2.15.1 de la ETI «Energía de alta velocidad» de 2006 (C.A.) o de la figura 4.2.15.2 (C.C.).

b) Ajuste de la fuerza media de contacto del pantógrafo e integración en el subsistema de material rodante

El material rodante permitirá ajustar la fuerza de contacto del pantógrafo para que satisfaga los requisitos especificados en el apartado.

La evaluación de la conformidad se realizará de acuerdo con lo estipulado en el apartado 4.2.16.2.4 de la ETI «Energía de alta velocidad» de 2006.

El pantógrafo se diseñará de modo que sea capaz de operar con el valor de fuerza media de contacto (F_m) de las curvas objetivo definidas en el apartado 4.2.15 de la ETI «Energía de alta velocidad» 2006. Para garantizar que el material rodante y su pantógrafo de servicio sean adecuados para las líneas de servicio previstas, la evaluación de la fuerza media de contacto incluirá mediciones conforme a los requisitos de los solicitantes, de la forma siguiente. Por cada categoría de líneas definida en la tabla 4.2.9 de la ETI «Energía de alta velocidad» de 2006 en la que el tren tenga previsto prestar servicio, se realizarán los ensayos

— con el hilo de contacto hasta la máxima altura nominal

y

— hasta una velocidad máxima

según solicite el fabricante, la empresa ferroviaria o su mandatario establecido en la Comunidad que haya pedido la evaluación.

Para estos ensayos, se aumentará la velocidad de 150 km/h hasta la velocidad máxima, con pasos intermedios de no más de 50 km/h cada uno para la altura máxima y mínima. **El número mínimo de niveles de velocidad es de 5 en el material rodante clase 1 y de 3 en el material rodante clase 2.** No es necesario realizar ensayos a alturas intermedias en la misma categoría de línea.

En el registro de material rodante se indicará la máxima velocidad de servicio a la que se haya completado correctamente el ensayo con la combinación de material rodante y pantógrafo por cada una de las categorías de línea y en la gama de alturas de la línea aérea de contacto aplicable a esta línea y, por lo tanto, se definirá el material rodante de la gama de servicio.

Todos los Estados miembros notificarán las líneas de referencia correspondientes en las que pueda llevarse a cabo la evaluación. Si es posible, se utilizarán líneas conformes con la ETI «Energía de alta velocidad» de 2006 como líneas de referencia.

c) Fuerza dinámica de contacto del pantógrafo

Los requisitos de la fuerza dinámica de contacto del pantógrafo están descritos en el apartado 4.2.16 de la ETI «Energía de alta velocidad» de 2006.

4.2.8.3.6.2 Disposición de los pantógrafos

Los trenes se diseñarán de manera que puedan pasar de un sistema de alimentación eléctrica o de una sección de separación de fase a otra contigua, sin puentear sistemas o secciones de separación de fase.

Es admisible que haya varios pantógrafos en contacto con el equipo de la línea aérea al mismo tiempo. La figura 3 ilustra los requisitos aplicables a la disposición de los pantógrafos.

De acuerdo con la longitud máxima del tren, la distancia máxima entre el primer y el último pantógrafo (L_1) será inferior a 400 m, a fin de facilitar el paso a los tipos especificados de secciones de separación. Cuando haya más de dos pantógrafos en contacto con la línea aérea al mismo tiempo, la distancia entre un pantógrafo y el tercero consecutivo, marcado como (L_2), será superior a 143 m. La distancia entre dos pantógrafos en contacto con la línea aérea será superior a 8 m en estos tipos determinados de secciones de separación.

Si la distancia entre pantógrafos no cumple el requisito indicado, se aplicará una norma de explotación para bajar los pantógrafos, a fin de facilitar el paso de los trenes entre secciones de separación.

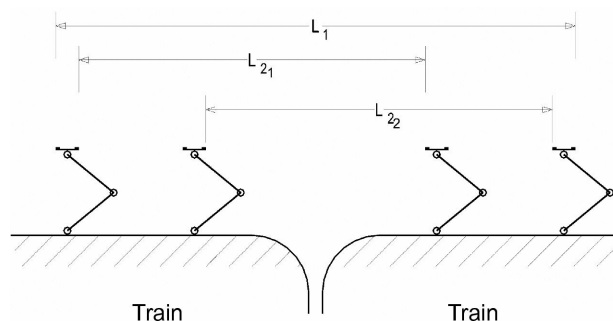
El número de pantógrafos y la distancia entre ellos se decidirá teniendo en cuenta los requisitos de captación de corriente (definidos en el apartado 4.2.16 de la ETI «Energía de alta velocidad» de 2006). El pantógrafo intermedio podrá colocarse en cualquier posición.

Cuando presten servicio en sistemas de alimentación de C.A., los trenes provistos de varios pantógrafos no tendrán contacto eléctrico entre pantógrafos mientras estén en servicio.

Cuando la distancia entre pantógrafos consecutivos sea inferior a la que se indica en la tabla 4.2.19 de la ETI «Energía de alta velocidad» de 2006, el material rodante demostrará, mediante ensayo, que, con los equipos de línea aérea de contacto definidos en el apartado 4.2 de la ETI «Energía de alta velocidad» de 2006, se cumplen los requisitos de calidad de captación de corriente definidos en el apartado 4.2.16.1 de la ETI «Energía» de 2006 en el pantógrafo que peores prestaciones obtenga.

Figura 3

Disposición de los pantógrafos.



4.2.8.3.6.3 Aislamiento del pantógrafo respecto del vehículo

Los pantógrafos se montarán en la cubierta de los vehículos y aislados de tierra. El aislamiento será adecuado para todas las tensiones del sistema. Las referencias a los datos que deberán verificarse se encuentran en el punto 4 de la norma EN 50163:2004 en relación con las tensiones del sistema y en la tabla A2 de la norma EN 50124-1:2001 en relación con los requisitos de coordinación en relación con los requisitos de coordinación del aislamiento.

4.2.8.3.6.4 Bajada del pantógrafo

El material rodante irá equipado con un dispositivo para bajar el pantógrafo en caso de avería conforme a los requisitos de el punto 4.9 de la norma EN 50206-1:1998.

El material rodante bajará el pantógrafo en un período de tiempo ajustado a los requisitos del punto 4.8 de la norma EN 50206-1:1998 y hasta la distancia de aislamiento dinámico estipulada en la tabla 9 de la norma EN 50119:2001, ya sea por iniciativa del conductor o en respuesta a señales de control y mando. El pantógrafo bajará hasta la posición de alojamiento en menos de 10 segundos.

La evaluación de la conformidad se realizará de acuerdo con los requisitos de los puntos 6.3.2 y 6.3.3 de la norma EN 50206-1:1998.

4.2.8.3.6.5 Calidad de captación de corriente

En servicio normal, la calidad de captación de corriente cumplirá los requisitos del apartado 4.2.16 de la ETI «Energía de alta velocidad» de 2006. La evaluación de la conformidad se realizará con una catenaria de referencia. La definición de la catenaria de referencia se mantiene como cuestión pendiente en la ETI «Energía de alta velocidad».

El valor NQ, el porcentaje de duración del cebado, está definido en el apartado 4.2.16 de la ETI «Energía de alta velocidad» de 2006.

Si, en caso de avería del pantógrafo en servicio normal, fuera necesario continuar el servicio a velocidad normal con un pantógrafo de reserva, el valor de NQ no será superior a 0,5. Si no es necesario mantener el tren en servicio a velocidad normal, el tren circulará a la velocidad que mantenga el valor normal de NQ.

4.2.8.3.6.6 Coordinación de la protección eléctrica

El diseño de la coordinación de la protección eléctrica se ajustará a los requisitos detallados en el capítulo 11 de la norma EN 50388:2005.

La evaluación de la conformidad se realizará de acuerdo con los requisitos de el punto 14.6 de la norma EN 50388:2005.

4.2.8.3.6.7 Circulación por secciones de separación de fases

Los trenes previstos para circular por líneas equipadas con dispositivos de control y mando y de señalización que comuniquen los requisitos de la secciones de separación de la línea a los trenes estarán equipados con sistemas capaces de recibir esta información de dichos dispositivos.

En relación con los trenes clase 1 que circulen por esta clase de líneas, las acciones posteriores se pondrán en marcha automáticamente.

En relación con los trenes clase 2 que circulen por esta clase de líneas, no es necesario que la acción sea automática, pero la unidad de tracción supervisará la intervención del conductor y, si es necesario, actuará.

Como mínimo, estos dispositivos permitirán que el consumo de energía (tanto en la tracción como en los dispositivos auxiliares y con respecto a la corriente sin carga del transformador) baje automáticamente a cero y que el disyuntor principal se abra antes de que la unidad de tracción entre en una sección de separación, sin intervención del conductor. Al salir de la sección de separación, los dispositivos harán que el disyuntor principal se cierre y se recupere el consumo de energía.

Además, cuando las secciones de separación de fase requieran que los pantógrafos del tren bajen y vuelvan a subir posteriormente, es admisible que estas acciones adicionales se inicien automáticamente. Estas funciones responderán a las señales de entrada del subsistema de control-mando y señalización.

4.2.8.3.6.8 Circulación por secciones de separación de sistemas

Las opciones disponibles para circular por secciones de separación del sistema se describen en los apartados 4.2.22.2 y 4.2.22.3 de la ETI «Energía de alta velocidad» de 2006.

Antes de circular por secciones de separación del sistema, se abrirá el disyuntor principal de la unidad de tracción.

Si no se bajan los pantógrafos desde el hilo de contacto, sólo podrán permanecer conectados los circuitos eléctricos de las unidades de tracción que se adaptan de forma instantánea al sistema de alimentación de energía con el que entra en contacto el pantógrafo.

Después de circular por una sección de separación del sistema, la unidad de tracción detectará la nueva tensión del sistema que recibe el pantógrafo. La configuración de los equipos de tracción se modificará de forma automática o manual.

4.2.8.3.6.9 Altura de los pantógrafos

La instalación de un pantógrafo en una unidad de tracción admitirá la interacción con los hilos de contacto a una altura de entre 4 800 mm y 6 500 mm sobre el nivel del raíl.

4.2.8.3.7 El pantógrafo como componente de interoperabilidad

4.2.8.3.7.1 Diseño de conjunto

Un pantógrafo es un dispositivo que capta la corriente de uno o varios hilos de contacto y que transmite la corriente a la unidad de tracción sobre la que va montado. Está diseñado para admitir el movimiento vertical del arco del pantógrafo. El arco del pantógrafo lleva los frotadores y sus monturas. Los extremos del arco del pantógrafo están formados por cuernos curvados hacia abajo.

El pantógrafo cumplirá el rendimiento especificado por lo que se refiere a la velocidad máxima de circulación y a la capacidad de transporte de corriente. Los requisitos que ha de cumplir el pantógrafo están especificados en el capítulo 4 de la norma EN 50206-1:1998.

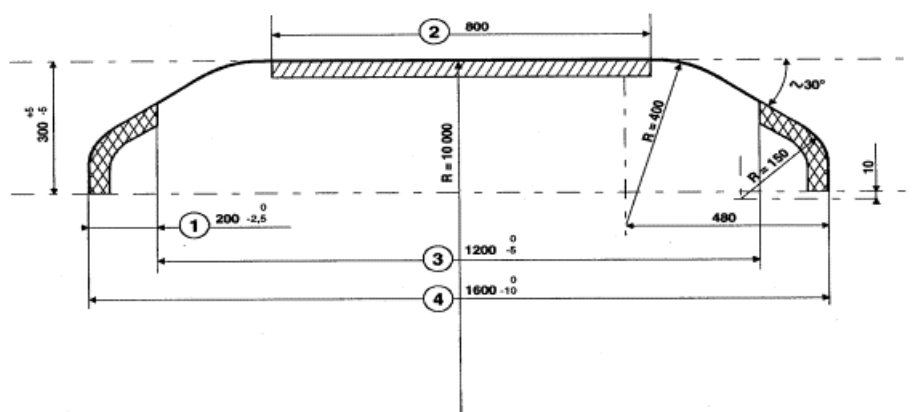
Los requisitos de comportamiento dinámico y calidad de captación de la corriente se evaluarán con arreglo al apartado 4.2.16.2.2 de la ETI «Energía de alta velocidad» de 2006.

4.2.8.3.7.2 Geometría del arco del pantógrafo

En todas las categorías de líneas, con sistemas de corriente alterna o continua, se utilizarán arcos de pantógrafo de las mismas dimensiones principales. La longitud y gama de conducción del arco del pantógrafo y su perfil están definidas para lograr la interoperabilidad. El perfil del arco del pantógrafo corresponderá a la representación gráfica de la figura 4.

Figura 4

Perfil del arco del pantógrafo



- 1 Cuerno de material aislante (longitud proyectada 200 mm)
- 2 Longitud mínima del frotador, 800 mm
- 3 Gama de conducción del arco de captación, 1 200 mm
- 4 Longitud del arco del pantógrafo, 1 600 mm

Los arcos de pantógrafos con frotadores provistos de suspensiones independientes seguirán cumpliendo el perfil general con una fuerza estática de contacto de 70 N aplicada a la parte central del arco. El valor admisible de alabeo del arco del pantógrafo está definido en el punto 5.2 de la norma EN 50367:2006.

Entre el hilo de contacto y el arco del pantógrafo es posible el contacto fuera de los frotadores y dentro de toda la gama de conducción a lo largo de secciones limitadas de la línea en condiciones adversas; por ejemplo, la coincidencia del balanceo de los vehículos con la presencia de fuertes vientos.

4.2.8.3.7.3 Fuerza estática de contacto del pantógrafo

La fuerza estática de contacto es la fuerza de contacto vertical ejercida en dirección ascendente por el arco del pantógrafo sobre la línea de contacto y provocada por el aparato elevador del pantógrafo, mientras se eleva el pantógrafo y el vehículo permanece en reposo.

La fuerza estática de contacto que ejerce el pantógrafo sobre el hilo de contacto, definida en el punto 3.3.5 de la norma EN 50206-1:1998, será ajustable dentro de las siguientes gamas de valores:

— de 40 N a 120 N con sistemas de corriente alterna

— de 50 N a 150 N con sistemas de corriente continua

Los pantógrafos y los mecanismos de éstos que proporcionan las fuerzas de contacto necesarias podrán utilizarse en todo tipo de líneas aéreas de contacto que cumplan los requisitos de la ETI «Energía de alta velocidad» de 2006. Para más detalles y referencias de evaluación, véase el punto 6.3.1 de la norma EN 50206-1:1998.

4.2.8.3.7.4 Zona de trabajo de los pantógrafos

Los pantógrafos tendrán una zona de trabajo mínima de 1 700 mm. La evaluación de la conformidad se realizará con arreglo a los requisitos de los puntos 4.2 y 6.2.3 de la norma EN 50206-1:1998.

4.2.8.3.7.5 Capacidad de transporte de corriente

Los pantógrafos se diseñarán para transmitir la corriente nominal a los vehículos. El fabricante indicará la corriente nominal. Se realizará un análisis que demuestre que el pantógrafo es capaz de transportar la corriente nominal. La evaluación de la conformidad se realizará con arreglo a los requisitos del punto 6.13 de la norma EN 50206-1:1998.

4.2.8.3.8 El frotador como componente de interoperabilidad

4.2.8.3.8.1 Generalidades

Los frotadores son las piezas recambiables del arco del pantógrafo, que están en contacto directo con el hilo de contacto y que, en consecuencia, son susceptibles de sufrir desgaste. La evaluación de la conformidad se realizará con arreglo a los requisitos de los puntos 5.2.2 a 5.2.4, 5.2.6 y 5.2.7 de la norma EN 50405:2006.

4.2.8.3.8.2 Geometría de los frotadores

La longitud de los frotadores está definida en la figura 4.

4.2.8.3.8.3 Materiales

El material utilizado para fabricar los frotadores será electromecánicamente compatible con el material del hilo de contacto (especificado en el apartado 4.2.11 de la ETI «Energía de alta velocidad» de 2006), a fin de evitar que los hilos de contacto sufran una abrasión excesiva, reduciendo al mínimo el desgaste de los hilos de contacto y de los frotadores. Se utilizará carbono puro o impregnado con aditivos para la interacción con hilos de contacto de cobre o sus aleaciones. El material del frotador se ajustará a lo estipulado en el punto 6.2 de la norma EN 50367: 2006.

4.2.8.3.8.4 Detección de frotadores

Los frotadores se diseñarán de forma que cualquier daño que sufran que pueda dañar el hilo de contacto ponga en marcha el dispositivo de bajada automática.

La evaluación de la conformidad se realizará con arreglo a los requisitos del punto 5.2.5 de la norma EN 50405:2006.

4.2.8.3.8.5 Capacidad de transporte de corriente

A la hora de seleccionar el material y la sección transversal de los frotadores, se tendrá en cuenta el requisito de corriente máxima. La corriente nominal será indicada por el fabricante. Los ensayos de tipo demostrarán la conformidad con arreglo a lo especificado en el punto 5.2 de la norma EN 50405:2006.

Los frotadores podrán transmitir la corriente absorbida por las unidades de tracción en reposo. La evaluación de la conformidad se realizará con arreglo a los requisitos del punto 5.2.1 de la norma EN 50405:2006.

4.2.8.3.9 Interfaces con el sistema de electrificación

En los trenes eléctricos, los elementos principales de vinculación entre los subsistemas «Material rodante» y «Energía» se definen en las ETI correspondientes.

Son los siguientes:

- La máxima potencia que puede absorberse de la línea aérea de contacto [véase el apartado 4.2.8.3.2 de la presente ETI y el apartado 4.2.3 de la ETI «Energía de alta velocidad» de 2006].
- La máxima potencia que puede absorberse en reposo [véase el apartado 4.2.8.3.2 de la presente ETI y el apartado 4.2.20 de la ETI «Energía de alta velocidad» de 2006].
- La tensión y la frecuencia de la alimentación eléctrica [véase el apartado 4.2.8.3.1.1 de la presente ETI y el apartado 4.2.2 de la ETI «Energía de alta velocidad» de 2006].
- Las sobretensiones generadas en la línea aérea por armónicos [véase el apartado 4.2.8.3.4 de la presente ETI y el apartado 4.2.25 de la ETI «Energía de alta velocidad» de 2006].
- Las medidas de protección eléctrica [véase el apartado 4.2.8.3.6.6 de la presente ETI y el apartado 4.2.23 de la ETI «Energía de alta velocidad» de 2006].
- La disposición de los pantógrafos [véase el apartado 4.2.8.3.6.2 de la presente ETI y los apartados 4.2.19, 4.2.21 y 4.2.22 de la ETI «Energía de alta velocidad» de 2006].
- La circulación por secciones de separación de fase [véase el apartado 4.2.8.3.6.7 de la presente ETI y el apartado 4.2.21 de la ETI «Energía de alta velocidad» de 2006].
- La circulación por secciones de separación de sistema [véase el apartado 4.2.8.3.6.8 de la presente ETI y el apartado 4.2.22 de la ETI «Energía de alta velocidad» de 2006].
- La fuerza de contacto del pantógrafo [véase el apartado 4.2.8.3.6.1 de la presente ETI y los apartados 4.2.14 y 4.2.15 de la ETI «Energía de alta velocidad» de 2006].
- El factor de potencia [véase el apartado 4.2.8.3.3 de la presente ETI y el apartado 4.2.3 de la ETI «Energía de alta velocidad» de 2006].
- Los frenos de recuperación [véase el apartado 4.2.8.3.1.2] definidos en el apartado el apartado 4.2.4 de la ETI «Energía de alta velocidad» de 2006].
- La geometría del arco del pantógrafo [véase el apartado 4.2.8.3.7.2 de la presente ETI y el apartado 4.2.13 de la ETI «Energía de alta velocidad» de 2006].
- El comportamiento dinámico de los pantógrafos y la calidad de captación de corriente [véase el apartado 4.2.8.3.6.5 de la presente ETI y el apartado 4.2.16 de la ETI «Energía de alta velocidad» de 2006].

4.2.8.3.10 Interfaces con el subsistema de control y mando y de señalización

La impedancia mínima entre el pantógrafo y las ruedas del material rodante está especificada en el apartado 3.6.1 del anexo A, apéndice 1, de la ETI «Control-mando y señalización» de 2006.

4.2.9 Puesta a punto

4.2.9.1 Generalidades

Deberá ser posible efectuar la puesta a punto así como reparaciones menores que sean necesarias en las partes de la red alejadas de su base origen, incluidas las vías de apartadero de una red extranjera, para que el tren pueda realizar con seguridad el viaje de regreso.

Los trenes podrán estacionarse, sin personal a bordo, manteniendo el suministro eléctrico de la catenaria o auxiliar para alimentar el alumbrado, el aire acondicionado, los armarios refrigerados, etc.

4.2.9.2 Medios de limpieza externa del tren

El parabrisas de la cabina del conductor debe poderse limpiar, tanto desde el suelo como desde andenes de 550 mm y 760 mm de altura, utilizando equipos de limpieza adecuados (con especial atención a los aspectos de salud y seguridad), en todas las estaciones e instalaciones en las que pare o se estacione el tren.

La velocidad a la que pasa el tren por la instalación de lavado debe poder adaptarse a las características de cada instalación, es decir, entre 2 y 6 km/h.

4.2.9.3 Sistemas de descarga de retretes

4.2.9.3.1 Sistema de descarga de a bordo

El diseño del sistema de descarga de los retretes permitirá vaciar los retretes estancos (con agua limpia o reciclada) a intervalos suficientes, de modo que las operaciones de vaciado puedan realizarse de forma programada en los depósitos designados.

Las conexiones del material rodante enumeradas a continuación son componentes de interoperabilidad.

- La tobera de evacuación de 3" (parte interna), definida en el anexo M VI, figura M VI.1.
- El rácor de descarga para la cisterna del retrete (parte interna), de uso opcional, definido en el anexo M VI, figura M VI.2.

4.2.9.3.2 Carretillas móviles para descarga de retretes

Las carretillas móviles para descarga de retretes son componentes de interoperabilidad.

Las instalaciones móviles para descarga de retretes serán compatibles con las características de al menos un sistema de descarga de a bordo (que utilice agua limpia o reciclada).

Las carretillas móviles de descarga deberán realizar todas las funciones siguientes:

- descarga propiamente dicha;
- aspiración (el valor límite del vacío de aspiración se establece en 0,2 bar);
- lavado (se aplica exclusivamente a los dispositivos de descarga de los retretes de retención);
- precarga o relleno con aditivo (se aplica exclusivamente a los dispositivos de descarga de los retretes de retención).

Los rácores de las carretillas de descarga (3" para el vaciado y 1" para el lavado) y sus juntas de estanquidad deben corresponderse con las figuras M IV1 y M IV 2, respectivamente, del anexo M IV.

4.2.9.4 Limpieza interior del tren

4.2.9.4.1 Generalidades

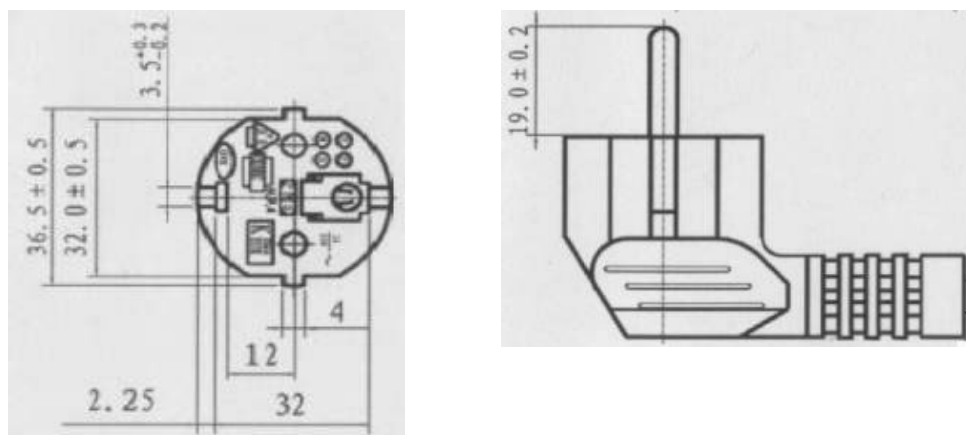
Se dispondrá en cada vagón de una conexión a una fuente de alimentación eléctrica de 3 000 VA a 230 V y 50 Hz, a fin de poder utilizar equipos de limpieza industrial. Esta alimentación debe estar disponible de forma simultánea en todos los vagones de la rama. Los enchufes eléctricos instalados en el interior del tren deben situarse de modo que ninguna parte del vagón que requiera limpieza se encuentre a más de 12 metros de uno de estos enchufes.

4.2.9.4.2 Enchufes eléctricos

Los enchufes eléctricos interiores serán compatibles con los conectores conformes con la norma CEE 7, hoja VII (16 A-250 V, compárese con la figura 5).

Figura 5

Conector conforme a la norma CEE 7, hoja VII (no se indican todas las medidas)



Las medidas y tolerancias se indican únicamente a título informativo. Las medidas y tolerancias se corresponderán con la norma referida.

4.2.9.5 Equipos de reposición de agua

4.2.9.5.1 Generalidades

Los equipos nuevos utilizados para el suministro de agua en la red interoperable trabajarán con agua potable, de conformidad con la Directiva 98/83/CE, y su modo de funcionamiento deberá asegurar que el agua suministrada al último elemento de las partes fijas de estas instalaciones se ajuste a la calidad especificada por la misma Directiva para el agua destinada al consumo humano.

4.2.9.5.2 Adaptadores para el llenado de agua

Los adaptadores para el llenado de agua son componentes de interoperabilidad, definidos en el anexo M V.

4.2.9.6 Equipos de reposición de arena

Los areneros se llenan normalmente durante las operaciones programadas de mantenimiento del tren que se realizan en talleres especializados. Sin embargo, si es preciso, se dispondrá de arena que cumpla las especificaciones locales para este uso, a fin de que puedan llenarse los areneros y el material rodante pueda continuar en servicio comercial hasta su regreso al centro de mantenimiento.

4.2.9.7 Requisitos especiales para el estacionamiento de trenes

El material rodante debe diseñarse de modo que:

- no sea necesaria una supervisión periódica mientras se mantenga estacionado y conectado eléctricamente a un sistema de alimentación eléctrica;
- pueda configurarse para distintos niveles funcionales (por ejemplo, reserva activa, preparación, etc.);
- la ausencia de tensión eléctrica no cause daños en los componentes del material rodante.

4.2.9.8 Equipos de repostaje

Cuestión pendiente.

4.2.10 Mantenimiento

4.2.10.1 Responsabilidades

Toda actividad de mantenimiento que se efectúe en el material rodante se realizará con arreglo a las disposiciones de la presente ETI.

Todo mantenimiento se llevará a cabo de conformidad con el expediente de mantenimiento aplicable al material rodante.

El expediente de mantenimiento se gestionará de manera acorde con las disposiciones especificadas en la presente ETI.

Tras la entrega del material rodante y su aceptación, una sola entidad asumirá la responsabilidad de la gestión de los cambios que afectan a la integridad del diseño, del mantenimiento del material rodante y de la gestión del expediente de mantenimiento.

En el registro de material rodante se consignará la entidad responsable del mantenimiento y de la gestión del expediente de mantenimiento.

4.2.10.2 El expediente de mantenimiento

El expediente de mantenimiento se compone de los siguientes elementos:

- Expediente de justificación del diseño del mantenimiento
- Documentación técnica

4.2.10.2.1 Expediente de justificación del diseño del mantenimiento

El expediente de justificación del diseño del mantenimiento:

- describe los métodos utilizados para diseñar el mantenimiento;
- describe los ensayos, investigaciones y cálculos realizados durante el diseño del mantenimiento;
- facilita los datos pertinentes utilizados para este fin y justifica su origen;
- describe los recursos necesarios para el mantenimiento del material rodante.

Este expediente deberá contener los siguientes elementos:

- El nombre y del departamento del fabricante o empresa ferroviaria responsable del expediente de mantenimiento.
- Precedentes, principios y métodos utilizados en el diseño del mantenimiento del vehículo.

- Perfil de utilización (límites de utilización normal del vehículo (por ejemplo, km/mes, límites climáticos, tipo de carga autorizados, etc.) que se ha tenido en cuenta para diseñar el mantenimiento).
- Ensayos, investigaciones y cálculos realizados.
- Datos pertinentes utilizados para diseñar el mantenimiento, y origen de aquellos (experiencia, ensayos, etc.).
- Responsabilidad y trazabilidad del proceso de diseño (nombre, cualificación y cargo del autor de cada documento y la persona que lo aprueba).
- Recursos necesarios para el mantenimiento (por ejemplo, tiempo necesario para las inspecciones, sustitución de piezas, vida útil de los componentes, etc.).

4.2.10.2.2 Documentación de mantenimiento

La documentación de mantenimiento comprende todos los documentos necesarios para gestionar y llevar a cabo el mantenimiento de un vehículo. Constará de dos partes:

- Jerarquía de componentes y descripción funcional: La jerarquía establece los límites del material rodante mediante una relación de todos los elementos que pertenecen a la estructura de producto de ese material rodante y que utilizan un número adecuado de niveles independientes. El último elemento será una unidad sustituible.
- Esquemas de circuitos, esquemas de conexiones y esquemas de cableados.
- Lista de piezas: Contiene las descripciones técnicas de las piezas de repuesto (unidades sustituibles), permitiendo la identificación y adquisición de las piezas correctas.
- Límites de seguridad e interoperabilidad: Para los componentes o piezas que puedan afectar a la seguridad o a la interoperabilidad conforme a la presente ETI, este documento establece los límites medibles que no deberán excederse en servicio (incluida la explotación en modo degradado). Los datos críticos para la seguridad (véase la Directiva 96/48/CE modificada por la letra e) del apartado 5 del artículo 14 de la Directiva 2004/50/CE) relacionados con el mantenimiento programado del vehículo se consignarán en el registro de material rodante.
- Obligaciones legales europeas: Cuando los componentes o sistemas estén sujetos a obligaciones legales europeas específicas, se relacionarán dichas obligaciones.
- Plan de mantenimiento
 - Lista, calendario y criterios de todas las operaciones de mantenimiento preventivo programadas.
 - Lista y criterios de las operaciones de mantenimiento preventivo condicional.
 - Lista de operaciones de mantenimiento correctivo.
 - Operaciones de mantenimiento regidas por condiciones de uso específicas.

Se deberá describir el nivel de las operaciones de mantenimiento.

Nota: Algunas operaciones de mantenimiento, como las renovaciones generales o las grandes reparaciones, quizá no puedan estar definidas en el momento en que se ponga en servicio el vehículo. En este caso se indicarán la responsabilidad y los procedimientos para definir dichas operaciones.

- Manuales y folletos de mantenimiento

Por cada operación de mantenimiento enumerada en el plan de mantenimiento, el manual describe la lista de tareas que deben realizarse.

Si las tareas de mantenimiento son comunes a diferentes operaciones o a diferentes vehículos, es admisible explicarlas en folletos de mantenimiento específicos.

Los manuales y folletos deben contener la siguiente información:

- Herramientas y medios específicos, incluido el software de servicio.
- Cualificación normalizada o legalmente obligatoria del personal (soldadura, ensayos no destructivos.)
- Requisitos generales relativos a las competencias en las áreas mecánica, eléctrica, de fabricación, etc.
- Disposiciones sobre salud y seguridad en el trabajo y las actividades de explotación (incluida la normativa vigente en materia de control del uso de sustancias peligrosas para la salud y la seguridad).
- Disposiciones medioambientales.
- Pormenores de las tareas mínimas que deberán realizarse:
 - Instrucciones de desmontaje/montaje
 - Criterios de mantenimiento
 - Comprobaciones y ensayos
 - Herramientas y materiales necesarios para la tarea
 - Consumibles necesarios para la tarea
 - Equipos de seguridad y protección personal
- Ensayos y procedimientos necesarios que han de llevarse a cabo después de cada operación de mantenimiento, antes de la puesta en servicio.
- Trazabilidad y registros.
- Manual de localización y diagnóstico de averías, con diagramas funcionales y esquemas de los sistemas.

4.2.10.3 Gestión del expediente de mantenimiento

El expediente de mantenimiento lo entregará con el primer tren o vehículo de una serie, bien el fabricante, bien la empresa ferroviaria; se someterá a los procesos especificados en el apartado 6.2.4 de la presente ETI antes de su puesta en servicio. Este apartado no se aplica a los prototipos que se utilicen con fines de evaluación.

Tras la puesta en servicio del primer tren o vehículo de una serie, la empresa ferroviaria es la responsable de la gestión del expediente de mantenimiento perteneciente al material rodante cuya responsabilidad de gestión le corresponda, en relación con las disposiciones especificadas en la presente ETI. Esto incluye un proceso de revisión periódica del expediente de mantenimiento para asegurar el cumplimiento de los requisitos esenciales.

El expediente de mantenimiento se gestionará de acuerdo con los procesos definidos en el sistema homologado de gestión de la seguridad de la empresa ferroviaria.

En caso de asumir el mantenimiento del material rodante, la empresa ferroviaria se asegurará de que existen procesos para gestionar el mantenimiento y la integridad de explotación del material rodante, lo cual incluye los siguientes elementos:

- Información en el registro de material rodante.
- Gestión de activos, incluidos registros de todas las operaciones de mantenimiento de material rodante realizadas y pendientes (que se someterán a plazos específicos de conservación de los distintos niveles de archivo).

- Software, si procede.
- Procedimientos de recepción y tratamiento de información específica relacionada con la integridad operativa del material rodante, motivados por la aparición de cualquier circunstancia, por ejemplo, un incidente de explotación o de mantenimiento, que pueda afectar a la integridad de seguridad del material rodante.
- Procedimientos para la determinación, generación y difusión de información específica relacionada con la integridad operativa del material rodante, motivados por la aparición de cualquier circunstancia, por ejemplo, un incidente de explotación o de mantenimiento, que pueda afectar a la integridad de seguridad del material rodante, detectada durante una actividad de mantenimiento.
- Perfiles de servicio del material rodante (incluidos, entre otros, los kilómetros totales recorridos).
- Procesos de protección y validación de tales sistemas.

De conformidad con las disposiciones del anexo III de la Directiva 2004/49, el sistema de gestión de la seguridad de la empresa ferroviaria debe demostrar que se están tomando medidas de mantenimiento que permitan garantizar que en todo momento se cumplen los requisitos esenciales y las prescripciones de la presente ETI, incluidos los que figuran en el expediente de mantenimiento.

Si la responsabilidad del mantenimiento del material rodante recae sobre entidades distintas de la empresa ferroviaria que lo utiliza, esta última deberá cerciorarse de que se aplican todos los procesos de mantenimiento pertinentes. Este proceso también deberá describirse adecuadamente en el sistema de gestión de la seguridad de la empresa ferroviaria.

La entidad responsable del mantenimiento del material rodante se asegurará de que la empresa ferroviaria explotadora dispone de información fiable sobre los procesos de mantenimiento y los datos especificados, y acreditará, a solicitud de la empresa ferroviaria explotadora, que dichos procesos garantizan la conformidad del material rodante con los requisitos esenciales de la Directiva 96/48/CE, modificada por la Directiva 2004/50/CE.

4.2.10.4 Gestión de la información de mantenimiento

La entidad responsable del mantenimiento del material rodante se asegurará de que dispone de procesos para la gestión de la información relativa a la gestión, mantenimiento e integridad en servicio del material rodante, así como de derechos de acceso a la misma. Todas las partes operativamente implicadas en este proceso facilitarán la información de mantenimiento necesaria, que incluirá:

- Registro de material rodante.
- Información de gestión de configuraciones.
- Sistemas de información de gestión de mantenimiento, incluidos registros de todas las operaciones de mantenimiento de material rodante realizadas y pendientes (que se someterán a plazos específicos de conservación de los distintos niveles de archivo).
- Procedimientos de gestión para la recepción y tratamiento de la información específica relacionada con la integridad en servicio del material rodante, incluidos los incidentes de explotación o de mantenimiento que puedan afectar a la integridad de la seguridad del material rodante.
- Procedimientos de gestión para la determinación, generación y difusión de la información específica relacionada con la integridad en servicio del material rodante, incluidos los incidentes de explotación o de mantenimiento que puedan afectar a la integridad de la seguridad del material rodante y que se detecten durante cualquier actividad de mantenimiento, incluida la reparación de piezas.
- Perfiles de servicio del material rodante (por ejemplo, kilómetros).
- Procesos de gestión de la seguridad para la protección y validación de los sistemas de información.

4.2.10.5 Puesta en práctica del mantenimiento

La empresa ferroviaria programará turnos de servicio, de forma que cada tren regrese a intervalos escalonados a unas bases designadas donde se realizarán las principales operaciones de mantenimiento a frecuencias compatibles con el diseño y fiabilidad de los trenes de alta velocidad.

Si un tren se encuentra en estado degradado, se acordarán las condiciones en las que pueden realizarse ciertos trabajos de reparación para permitir su retorno con seguridad a una base designada y las condiciones especiales de servicio, caso por caso, entre los administradores de las infraestructuras y la empresa ferroviaria o por medio de un documento como el que se indica en el apartado 4.2.1.

4.3 **Especificaciones funcionales y técnicas de las interfaces**

4.3.1 Generalidades

Desde el punto de vista de la compatibilidad técnica, las interfaces del subsistema «Material Rodante» con el resto de subsistemas son las siguientes:

- Diseño de los trenes
- Dispositivo de vigilancia del conductor
- Sistema de electrificación
- Equipos de control del tren de a bordo
- Altura de los andenes
- Mandos de las puertas
- Salidas de emergencia
- Faros
- Acoplamientos de emergencia
- Contacto rueda/carril
- Control de estado de los cojinetes de los ejes
- Alarma de viajeros
- Efectos de las ondas de presión
- Efecto de los vientos transversales
- Frenos que no utilizan la adherencia rueda/carril
- Lubricación de las pestañas
- Coeficiente de flexibilidad

Estas interfaces se definen en los apartados siguientes a fin de asegurar el desarrollo de una red transeuropea de alta velocidad coherente.

A la luz de los requisitos esenciales señalados en la sección 3, las especificaciones funcionales y técnicas se disponen por subsistemas en el orden siguiente:

- Subsistema «Infraestructura»
- Subsistema «Energía»

- Subsistema «Control-mando y señalización»
- Subsistema «Explotación»

Para cada una de estas interfaces, las especificaciones se disponen en el mismo orden que en el apartado 4.2, del modo siguiente:

- Estructuras y partes mecánicas
- Interacción vía y gálibo
- Frenos
- Información y comunicaciones a los viajeros
- Condiciones ambientales
- Protección del sistema
- Equipos de tracción y eléctricos
- Puesta a punto
- Mantenimiento

La lista siguiente indica los subsistemas que tienen vinculación con los parámetros básicos de la presente ETI:

— **Estructuras y partes mecánicas (apartado 4.2.2):**

Diseño de los trenes (apartado 4.2.1.2): *subsistema «Explotación».*

Enganches y medios de acoplamiento para el rescate de trenes (apartado 4.2.2.2): *subsistema «Explotación».*

Resistencia de la estructura del vehículo (apartado 4.2.2.3): no se han identificado interfaces.

Acceso (apartado 4.2.2.4): *subsistema «Infraestructura» y subsistema «Explotación».*

Retretes (apartado 4.2.2.5): *subsistema «Explotación».*

Cabina del conductor (apartado 4.2.2.6): *subsistema «Infraestructura» y subsistema «Control-mando y señalización».*

Parabrisas y frontal del tren (apartado 4.2.2.7): *subsistema «Control-mando y señalización».*

— **Interacción vehículo/vía y gálibo (apartado 4.2.3):**

Gálibo cinemático (apartado 4.2.3.1): *subsistema «Infraestructura».*

Carga estática por eje (apartado 4.2.3.2): *subsistema «Infraestructura» y subsistema «Control-mando y señalización».*

Parámetros del material rodante que influyen en los sistemas de vigilancia del tren desde tierra (apartado 4.2.3.3): *subsistema «Infraestructura», subsistema «Control-mando y señalización» y subsistema «Explotación».*

Comportamiento dinámico del material rodante (apartado 4.2.3.4): *subsistema «Infraestructura» y subsistema «Explotación».*

Longitud máxima de los trenes (apartado 4.2.3.5): *subsistema «Infraestructura» y subsistema «Explotación».*

Rampas y pendientes máximas (apartado 4.2.3.6): *subsistema «Infraestructura».*

Radio de curva mínimo (apartado 4.2.3.7): *subsistema «Infraestructura».*

Lubricación de las pestañas (apartado 4.2.3.8): *subsistema «Infraestructura».*

Coefficiente de suspensión (apartado 4.2.3.9): *Subsistema «Energía».*

Enarenado (apartado 4.2.3.10): *Subsistema «Control-mando y señalización» y subsistema «Explotación».*

Efectos aerodinámicos sobre balasto (apartado 4.2.3.11): *subsistema «Infraestructura» y subsistema «Explotación».*

— **Frenado (apartado 4.2.4):**

Prestaciones de frenado (apartado 4.2.4.1): *Subsistema «Control-mando y señalización» y subsistema «Explotación».*

Límites de la demanda de adherencia rueda/carril del freno (apartado 4.2.4.2): no se han identificado interfaces.

Requisitos del sistema de frenado (apartado 4.2.4.3): *subsistema «Energía» y subsistema «Explotación».*

Características de los frenos de servicio (apartado 4.2.4.4): no se han identificado interfaces.

Frenos de Foucault (apartado 4.2.4.5): *subsistema «Infraestructura» y subsistema «Explotación».*

Protección de un tren inmovilizado (apartado 4.2.4.6): *subsistema «Explotación».*

Prestaciones de frenado en rampas o pendientes acusadas (apartado 4.2.4.7): *subsistema «Infraestructura» y subsistema «Explotación».*

— **Información y comunicaciones a los viajeros (apartado 4.2.5):**

Sistema de megafonía (apartado 4.2.5.1): *subsistema «Explotación».*

Letreros informativos para los viajeros (apartado 4.2.5.2): no se han identificado interfaces.

Alarma de viajeros (apartado 4.2.5.3): *subsistema «Infraestructura» y subsistema «Explotación».*

— **Condiciones ambientales (apartado 4.2.6):**

Condiciones ambientales (apartado 4.2.6.1): *subsistema «Infraestructura» y subsistema «Explotación».*

Cargas aerodinámicas del tren al aire libre (apartado 4.2.6.2): *subsistema «Infraestructura» y subsistema «Explotación».*

Viento cruzado (apartado 4.2.6.3): *subsistema «Infraestructura» y subsistema «Explotación».*

Variaciones máximas de la presión en los túneles (apartado 4.2.6.4): *subsistema «Infraestructura» y subsistema «Explotación».*

Ruido exterior (apartado 4.2.6.5): *subsistema «Infraestructura» y subsistema «Explotación».*

Interferencias electromagnéticas exteriores (apartado 4.2.6.6): *subsistema «Energía» y subsistema «Control-mando y señalización».*

— **Protección del sistema (apartado 4.2.7):**

Salidas de emergencia (apartado 4.2.7.1): *subsistema «Explotación».*

Seguridad contra incendios (apartado 4.2.7.2): *subsistema «Infraestructura» y subsistema «Explotación».*

Protección contra choques eléctricos (apartado 4.2.7.3): no se han identificado interfaces.

Luces exteriores (apartado 4.2.7.4): *subsistema «Infraestructura», subsistema «Energía», subsistema «Control-mando y señalización» y subsistema «Explotación».*

Bocina (apartado 4.2.7.4): *subsistema «Explotación».*

Procedimientos de elevación y rescate (apartado 4.2.7.5): *subsistema «Explotación».*

Ruido interior (apartado 4.2.7.6): *subsistema «Explotación».*

Aire acondicionado (apartado 4.2.7.7): *subsistema «Infraestructura» y subsistema «Explotación».*

Dispositivo de vigilancia del conductor (apartado 4.2.7.8): *subsistema «Explotación».*

Sistema de control-mando y señalización (apartado 4.2.7.9): *Subsistema «Control-mando y señalización».*

Conceptos de supervisión y diagnóstico (apartado 4.2.7.10): *Subsistema «Control y mando; señalización» y subsistema «Explotación».*

Especificación particular para túneles (apartado 4.2.7.11): *subsistema «Infraestructura», subsistema «Control y mando; señalización» y subsistema «Explotación».*

Sistema de alumbrado de emergencia (apartado 4.2.7.12): no se han identificado interfaces.

Software (apartado 4.2.7.13): no se han identificado interfaces.

— **Equipos de tracción y eléctricos (apartado 4.2.8):**

Requisitos de prestaciones de tracción (apartado 4.2.8.1): *subsistema «Explotación».*

Límites de la demanda de adherencia rueda/carril de la tracción (apartado 4.2.8.2): *subsistema «Explotación».*

Especificación técnica y funcional referente a la alimentación eléctrica (apartado 4.2.8.3): *subsistema «Energía», subsistema «Control-mando y señalización» y subsistema «Explotación».*

— Puesta a punto (apartado 4.2.9): *subsistema «Infraestructura» y subsistema «Explotación».*

— Mantenimiento (apartado 4.2.10): *subsistema «Infraestructura» y subsistema «Explotación».*

4.3.2 Subsistema «Infraestructura»

4.3.2.1 Acceso

En el apartado 4.2.2.4.1 de la presente ETI se especifica la posición de los estribos de acceso. Esta posición depende de la posición del borde del andén, que está especificada en los apartados 4.2.20.4 y 4.2.20.5 de la ETI «Infraestructura» de 2006.

4.3.2.2 Cabina del conductor

En el apartado 4.2.2.6 de la presente ETI se especifica que la cabina será accesible por ambos lados del tren desde tierra o desde el andén. La altura del andén, medida desde el nivel del carril, está especificada en el apartado 4.2.20.4 de la ETI «Infraestructura» de 2006.

- 4.3.2.3 Gálibo cinemático
- En el apartado 4.2.3.1 de la presente ETI se establece que el material rodante se ajustará a uno de los gálibos cinemáticos que se especifican en el anexo C de la ETI «Material rodante ferroviario convencional» de 2005. Los gálibos de infraestructura correspondientes se especifican en el apartado 4.2.3 de la ETI «Infraestructura» de 2006 y el registro de infraestructuras establece el gálibo cinemático que deberá cumplir el material rodante en cada línea en la que preste servicio.
- 4.3.2.4 Carga estática por eje
- En el apartado 4.2.3.2 de la presente ETI se establece la máxima carga estática por eje admisible para distintos tipos de material rodante. Las especificaciones correspondientes se encuentran en el apartado 4.2.13 de la ETI «Infraestructura» de 2006.
- 4.3.2.5 Parámetros del material rodante que influyen en los sistemas de vigilancia del tren desde tierra
- En el apartado 4.2.3.3.2 de la presente ETI se detallan las especificaciones del material rodante en relación con el control de estado de los cojinetes de los ejes por parte de los detectores de cajas de grasas calientes desde tierra. Los requisitos mínimos de gálibo de infraestructura están establecidos en el apartado 4.2.3 de la ETI «Infraestructura» de 2006.
- 4.3.2.6 Comportamiento dinámico del material rodante y perfiles de las ruedas
- En el apartado 4.2.3.4 de la presente ETI se detallan las especificaciones del material rodante en relación con el comportamiento dinámico del mismo y, en especial, los parámetros del perfil de las ruedas. Las especificaciones correspondientes que afectan al subsistema de la infraestructura y, en especial, los parámetros del perfil del carril, están establecidos en los apartados 4.2.9, 4.2.10, 4.2.11, 4.2.12 y 5.3.1.1 de la ETI «Infraestructura» de 2006.
- 4.3.2.7 Longitud máxima de los trenes
- En el apartado 4.2.3.5 de la presente ETI se especifica la longitud máxima del tren. La longitud máxima del andén se especifica en el apartado 4.2.20.2 de la ETI «Infraestructura» de 2006; el registro de infraestructuras establece, para cada una de las líneas, la longitud mínima que deberán tener los andenes en las que está previsto que paren los trenes de alta velocidad.
- 4.3.2.8 Pendientes y rampas máximas
- En el apartado 4.2.3.6 de la presente ETI se especifica que los trenes deberán poder arrancar, circular y parar en todas las líneas para las que hayan sido diseñados para prestar servicio. La rampa o pendiente máxima se especifica en el apartado 4.2.5 de la ETI «Infraestructura» de 2006 y el registro de infraestructuras establece la rampa o pendiente máxima de cada línea.
- 4.3.2.9 Radio mínimo de curva
- En el apartado 4.2.3.7 de la presente ETI se especifica que los trenes deberán poder tomar curvas del radio mínimo establecido en todas las líneas para las que arrancar, circular y parar en todas las líneas para las que hayan sido diseñados para prestar servicio. El radio mínimo de curva se especifica en los apartados 4.2.6, 4.2.8 y 4.2.25 de la ETI «Infraestructura» de 2006 y el registro de infraestructuras establece el radio mínimo de curva por cada línea en vías de alta velocidad y en vías de apartado.
- 4.3.2.10 Lubricación de las pestañas
- No existe ninguna interfaz con la ETI «Infraestructura» que se refiera a la lubricación de las pestañas.
- 4.3.2.11 Levantamiento de balasto
- En el apartado 4.2.3.11 de la presente ETI se detallan las especificaciones del material rodante en relación con los efectos aerodinámicos sobre el balasto. Las especificaciones correspondientes que afectan al subsistema de infraestructuras se encuentran en el apartado 4.2.27 de la ETI «Infraestructura» de 2006.
- 4.3.2.12 Frenos de Foucault
- En el apartado 4.2.4.5 de la presente ETI se detallan las especificaciones del material rodante en relación con los frenos de Foucault. Las especificaciones correspondientes que afectan al subsistema de infraestructuras se encuentran en el apartado 4.2.13 de la ETI «Infraestructura» de 2006 y el registro de infraestructuras establece las condiciones de uso de los frenos de Foucault en cada línea.

4.3.2.13 Prestaciones del freno en rampas o pendientes acusadas

En el apartado 4.2.4.7 de la presente ETI se detallan las especificaciones del material rodante en relación con las prestaciones del freno en rampas o pendientes acusadas. Las especificaciones correspondientes que afectan al subsistema de infraestructuras se encuentran en el apartado 4.2.5 de la ETI «Infraestructura» de 2006 y el registro de infraestructuras establece la rampa o pendiente máxima en cada línea.

4.3.2.14 Alarma de viajeros

No existe ninguna interfaz con la ETI «Infraestructura» que se refiera a la alarma de viajeros.

4.3.2.15 Condiciones ambientales

No existe ninguna interfaz con la ETI «Infraestructura» que se refiera a las condiciones ambientales.

4.3.2.16 Cargas aerodinámicas del tren al aire libre

En el apartado 4.2.3.11 de la presente ETI se detallan las especificaciones del material rodante en relación con las cargas aerodinámicas del tren al aire libre. Las especificaciones correspondientes que afectan al subsistema de infraestructuras se encuentran en los apartados 4.2.4, 4.2.14.7 y 4.4.3 de la ETI «Infraestructura» de 2006.

4.3.2.17 Viento cruzado

En el apartado 4.2.6.3 de la presente ETI se detallan las especificaciones del material rodante en relación con el viento cruzado. Las especificaciones correspondientes que afectan al subsistema de infraestructuras se encuentran en el apartado 4.2.17 de la ETI «Infraestructura» de 2006.

4.3.2.18 Variación máxima de la presión en túneles

En el apartado 4.2.6.4 de la presente ETI se detallan las especificaciones del material rodante en relación con la variación máxima de la presión en túneles. Las especificaciones correspondientes que afectan al subsistema de infraestructuras se encuentran en el apartado 4.2.16 de la ETI «Infraestructura» de 2006.

4.3.2.19 Ruido exterior

En el apartado 4.2.6.5 de la presente ETI se detallan las especificaciones relativas al ruido exterior emitido por el material rodante. Las especificaciones correspondientes que afectan al subsistema de infraestructuras se encuentran en el apartado 4.2.19 de la ETI «Infraestructura» de 2006.

4.3.2.20 Seguridad contra incendios

En el apartado 4.2.7.2 de la presente ETI se detallan las especificaciones relativas a la seguridad contra incendios en los trenes que circulan por túneles o tramos elevados de más de 5 km de longitud. Las especificaciones que afectan al sistema de infraestructuras, en relación con túneles o tramos elevados, se especifican en el apartado 4.2.21 de la ETI «Infraestructura» de 2006, y el registro de infraestructuras establece dónde se encuentran o cómo se identifican los túneles o tramos elevados de más de 5 km de longitud en cada línea.

4.3.2.21 Faros

Existe una interfaz entre los faros (apartado 4.2.7.4.1.1 de la presente ETI) en términos de iluminancia y las características de la ropa reflectante del personal que trabaja en la vía o en sus proximidades, descrita en el apartado 4.7 de la ETI «Infraestructura» de 2006.

4.3.2.22 Especificación particular para túneles

En el apartado 4.2.7.11 de la presente ETI se detallan las especificaciones del material rodante en relación con la circulación por túneles. Las especificaciones correspondientes que afectan al subsistema de infraestructuras se encuentran en el apartado 4.2.21 de la ETI «Infraestructura» de 2006 y el registro de infraestructuras establece dónde se encuentran o cómo se identifican los túneles en cada línea.

4.3.2.23 Puesta a punto

En el apartado 4.2.9 de la presente ETI se detallan las especificaciones del material rodante en relación con la puesta a punto. Las especificaciones correspondientes que afectan al subsistema de infraestructuras se encuentran en el apartado 4.2.26 de la ETI «Infraestructura» de 2006.

4.3.2.24 Mantenimiento

No existe ninguna interfaz con la ETI «Infraestructura» que se refiera al mantenimiento.

4.3.3 Subsistema «Energía»

4.3.3.1 Reservado

4.3.3.2 Requisitos del sistema de frenado

En los apartados 4.2.4.3 y 4.2.8.3.1.2 de la presente ETI se detallan las especificaciones del material rodante en relación con los requisitos de frenado de recuperación. Las especificaciones correspondientes que afectan al subsistema de energía se encuentran en el apartado 4.2.4 de la ETI «Energía de alta velocidad» de 2006 y el registro de infraestructuras establece cuándo se aplican dichas especificaciones en cada línea.

4.3.3.3 Interferencias electromagnéticas exteriores

En el apartado 4.2.6.6 de la presente ETI se detallan las especificaciones del material rodante en relación con las interferencias electromagnéticas exteriores. Las especificaciones correspondientes que afectan al subsistema de energía se encuentran en el apartado 4.2.6 de la ETI «Energía» de 2006.

4.3.3.4 Faros

Existe una interfaz entre los faros (apartado 4.2.7.4.1.1 de la presente ETI) en términos de iluminancia y las características de la ropa reflectante del personal que trabaja en la vía o en sus proximidades, descrita en el apartado 4.7 de la ETI «Energía» de 2006.

4.3.3.5 Especificación técnica y funcional referente a la alimentación eléctrica

En el apartado 4.2.8.3 de la presente ETI se detallan las especificaciones del material rodante en relación con la alimentación eléctrica. Las especificaciones correspondientes referentes al subsistema de energía se encuentran en los apartados 4.2.2, 4.2.3, 4.2.4, 4.2.9.1, 4.2.9.2, 4.2.10, 4.2.11, 4.2.14, 4.2.15, 4.2.16, 4.2.17, 4.2.18, 4.2.19, 4.2.20, 4.2.21, 4.2.22, 4.2.23, 4.2.24 y 4.2.25 de la ETI «Energía» de 2006. Las especificaciones correspondientes que afectan al subsistema de energía, relacionadas con la posición de la catenaria, se encuentran en el apartado 4.2.9 de la ETI «Energía» de 2006.

4.3.4 Subsistema «Control-mando y señalización»

4.3.4.1 Cabina del conductor

En el apartado 4.2.2.6 de la presente ETI se detallan las especificaciones del material rodante en relación con la visibilidad externa de las señales por parte del conductor. La posición de las señales se especifica en el apartado 4.2.16 de la ETI «Control-mando y señalización» de 2006.

4.3.4.2 Parabrisas y frontal del tren

En el apartado 4.2.2.7 de la presente ETI se especifica que el parabrisas no modificará el color de las señales. El color de las señales se especifica en el apartado 4.2.16 de la ETI «Control-mando y señalización» de 2006.

4.3.4.3 Carga estática por eje

En el apartado 4.2.3.2 de la presente ETI se especifican las cargas estáticas por eje mínimas. Las especificaciones correspondientes que afectan al subsistema de control-mando y señalización se encuentran en el apartado 4.2.11 y en el anexo A, apéndice 1, apartado 3.1 de la ETI «Control-mando y señalización» de 2006.

4.3.4.4 Parámetros del material rodante que influyen en los sistemas de vigilancia del tren desde tierra

El apartado 4.2.3.3.2.3 de la presente ETI detalla las especificaciones del material rodante en relación con los parámetros que influyen en los sistemas de vigilancia del tren desde tierra y, en particular, la resistencia eléctrica de los juegos de ruedas y el control de estado de los cojinetes de los ejes. Las especificaciones correspondientes que afectan al subsistema de control-mando y señalización se encuentran en los apartados 4.2.10 y 4.2.11 y en el anexo A, apéndice 1, apartados 1 a 4 de la ETI «Control-mando y señalización» de 2006.

4.3.4.5 Enarenado

En el apartado 4.2.3.10 de la presente ETI se detallan las especificaciones del material rodante relativas a la limitación del enarenado en relación con la interfaz con el subsistema de control-mando y señalización. Las especificaciones correspondientes que afectan al subsistema de control-mando y señalización se encuentran en el apartado 4.2.11 y en el anexo A, apéndice 1, apartado 4.1 de la ETI «Control-mando y señalización» de 2006.

4.3.4.6 Prestaciones de frenado

En el apartado 4.2.4.1 de la presente ETI se especifica que es admisible que el administrador de la infraestructura defina requisitos adicionales debido a la presencia diferentes sistemas de control-mando y señalización clase B en su parte de la red. Las especificaciones correspondientes que afectan al subsistema de control-mando y señalización se encuentran en el apartado 4.2.2 de la ETI «Control-mando y señalización» de 2006 y el registro de infraestructuras establece dichas especificaciones.

En el apartado 4.2.4.7 de la presente ETI se especifica la capacidad de frenado en rampas y pendientes acusadas y en el apartado 6.2.1.2 y en el anexo C de la ETI «Control-mando y señalización» de 2006 se define cómo se transmite al tren la información relativa a la limitación de rampas y pendientes.

4.3.4.7 Interferencias electromagnéticas

En el apartado 4.2.6.6 de la presente ETI se detallan las especificaciones del material rodante en relación con las interferencias electromagnéticas. Las especificaciones correspondientes que afectan al subsistema de control-mando y señalización se encuentran en el apartado 4.2.12 y en el anexo A, índice A6, de la ETI «Control-mando y señalización» de 2006.

4.3.4.8 Sistema de control-mando y señalización

En el apartado 4.2.7.9 de la presente ETI se detallan las especificaciones que afectan al material rodante en relación con el sistema de control-mando y señalización y, en particular, la localización del eje montado y las ruedas. Las especificaciones correspondientes que afectan a la localización del eje montado y las ruedas se encuentran en el apartado 4.2.11 y en el anexo A, apéndice 1, de la ETI «Control-mando y señalización» de 2006. La posición de las antenas de a bordo del sistema de control-mando y señalización se especifica en los apartados 4.2.2 y 4.2.5 de la ETI «Control-mando y señalización» de 2006.

En el punto 4.2.7.9.1 de la presente ETI se especifica que la prestación de servicio en un determinado modo degradado del subsistema de control-mando y señalización se especifica en el apartado 4.2.2 de la ETI «Control-mando y señalización» de 2006. En el apartado 4.2.7.14 de la presente ETI se especifica la visualización del sistema europeo de control del tráfico para las cabinas de conducción. Los requisitos específicos del subsistema de control-mando y señalización se encuentran en el apartado 4.2.2 de la ETI «Control-mando y señalización» de 2006.

4.3.4.9 Conceptos de supervisión y diagnóstico

En el apartado 4.2.7.10 de la presente ETI se detallan las especificaciones del material rodante en relación con los conceptos de supervisión y diagnóstico. Las especificaciones correspondientes que afectan al subsistema de control-mando y señalización se encuentran en el apartado 4.2.2 de la ETI «Control-mando y señalización» de 2006.

4.3.4.10 Especificación particular para túneles

En el apartado 4.2.7.11 de la presente ETI se especifica que es admisible que la tapa de la abertura de entrada o salida de aire de los sistemas de aire acondicionado esté cerrada durante la circulación por túneles. Las especificaciones correspondientes que afectan al subsistema de control-mando y señalización en relación con la transmisión desde tierra de la señal de cierre o apertura de estas tapas se encuentran en los apartados 4.2.2 y 4.2.3 del anexo A, índices 7 y 33, de la ETI «Control-mando y señalización» de 2006.

4.3.4.11 Especificación técnica y funcional referente a la alimentación eléctrica

En los apartados 4.2.8.3.6.9 y 4.2.8.3.6.10 de la presente se especifica que los equipos de a bordo deben cumplir los requisitos transmitidos por los dispositivos del subsistema de control-mando y señalización al cruzar separaciones de fase y de sistema del subsistema de energía. Las especificaciones correspondientes que afectan al subsistema de control-mando y señalización se encuentran en los apartados 4.2.2 y 4.2.3 y en el anexo A, índices 7 y 33, de la ETI «Control-mando y señalización» de 2006.

4.3.4.12 Luces delanteras del vehículo

Existe una interfaz entre los faros (apartado 4.2.7.4.1.1 de la presente ETI) en términos de iluminancia y de las características de la ropa reflectante del personal que trabaja en la vía o en sus proximidades, descrita en el apartado 4.7 de la ETI «Control-mando y señalización» de 2006.

En el apartado 4.2.16 de la ETI «Control-mando y señalización» de 2006 se especifica que los letreros retroreflectantes cumplirán los requisitos para el servicio de conformidad con el apartado 4.2.7.4.1.1 de la ETI «Material rodante de alta velocidad».

4.3.5 Subsistema «Explotación»

4.3.5.1 Diseño de los trenes

En el apartado 4.2.12 de la presente ETI se detallan las especificaciones del material rodante en relación con el diseño de los trenes. En el apartado 4.2.2.5 y en los anexos H, J y L de la ETI «Explotación» de 2006 se especifican las normas para la composición de los trenes.

4.3.5.2 Enganches y medios de acoplamiento para el rescate de trenes

En el apartado 4.2.2.2 de la presente ETI y su anexo K se detallan las especificaciones del material rodante relacionadas con los enganches y medios de acoplamiento para el rescate de trenes y, en particular, los requisitos relativos a la explotación en la parte 2 del anexo K. Las especificaciones correspondientes se encuentran en los apartados 4.2.2.5, 4.2.3.6.3 y 4.2.3.7 de la ETI «Explotación» de 2006.

4.3.5.3 Acceso

En el apartado 4.2.2.4 de la presente ETI se detallan las especificaciones del material rodante en relación con los estribos y puertas de acceso para viajeros. Las especificaciones correspondientes se encuentran en el apartado 4.2.2.4 de la ETI «Explotación» de 2006.

4.3.5.4 Aseos

En el apartado 4.2.2.5 de la presente ETI se especifican los requisitos aplicables al sistema de descarga de los retretes. No existen especificaciones relativas a las normas de elaboración de la lista de turnos de servicio y a la puesta a punto de los retretes en la ETI «Explotación» de 2006.

- 4.3.5.5 Parabrisas y frontal del tren
- En el apartado 4.2.2.7 de la presente ETI se detallan las especificaciones del material rodante en relación con el parabrisas. Las especificaciones correspondientes referidas a las normas de visibilidad se encuentran en el apartado 4.3.2.4 de la ETI «Explotación» de 2006.
- 4.3.5.6 Parámetros del material rodante que influyen en los sistemas de vigilancia del tren desde tierra
- En el apartado 4.2.3.3.2 de la presente ETI se detallan las especificaciones del material rodante en relación con el control de estado de los cojinetes de los ejes. Las especificaciones correspondientes referidas a las normas de explotación en caso de detección de avería se encuentran en el apartado 4.2.3.6 de la ETI «Explotación» de 2006.
- 4.3.5.7 Comportamiento dinámico del material rodante
- En el apartado 4.2.3.4 de la presente ETI se detallan las especificaciones del material rodante en relación con su comportamiento dinámico. Las especificaciones correspondientes referidas a las normas de explotación en caso de detección de inestabilidad se encuentran en el apartado 4.2.3.6 de la ETI «Explotación» de 2006.
- 4.3.5.8 Longitud máxima de los trenes
- En el apartado 4.2.3.5 de la presente ETI se detallan las especificaciones del material rodante en relación con la máxima longitud de los trenes. Las especificaciones correspondientes referidas a las normas de explotación cuando no coinciden la longitud del tren y la longitud del andén se encuentran en los apartados 4.2.2.5, 4.2.3.6.3 y 4.2.3.7 de la ETI «Explotación» de 2006.
- 4.3.5.9 Enarenado
- En el apartado 4.2.3.10 de la presente ETI se detallan las especificaciones del material rodante en relación con el enarenado. Las especificaciones correspondientes referidas a las normas de enarenado manual o a la inhibición del enarenado automático por el conductor se encuentran en el apartado C.1 del anexo B y el anexo H de la ETI «Explotación» de 2006.
- 4.3.5.10 Levantamiento de balasto
- En el apartado 4.2.3.11 de la presente ETI se detallan las especificaciones del material rodante en relación con el levantamiento de balasto. Las especificaciones correspondientes referidas a las normas de reducción de velocidad, en caso de ser necesaria, se encuentran en el apartado 4.2.1.2.2.3 de la ETI «Explotación» de 2006.
- 4.3.5.11 Prestaciones de frenado
- En el apartado 4.2.4.1 de la presente ETI se detallan las especificaciones del material rodante en relación con las prestaciones de frenado. Las especificaciones correspondientes referidas a las normas de uso de los frenos se encuentran en los apartados 4.2.2.5.1, 4.2.2.6.1 y 4.2.2.6.2 de la ETI «Explotación» de 2006.
- 4.3.5.12 Requisitos del sistema de frenado
- En el apartado 4.2.4.3 de la presente ETI se detallan las especificaciones del material rodante en relación con los requisitos del sistema de frenado. Las especificaciones correspondientes referidas a las normas de uso de los frenos se encuentran en los apartados 4.2.2.5.1, 4.2.2.6.1 y 4.2.2.6.2 de la ETI «Explotación» de 2006.
- 4.3.5.13 Frenos de Foucault
- En el apartado 4.2.4.5 de la presente ETI se detallan las especificaciones del material rodante en relación con los frenos de Foucault. Las especificaciones correspondientes referidas a las normas de uso de los frenos de Foucault se encuentran en el apartado 4.2.2.6.2 de la ETI «Explotación» de 2006.

- 4.3.5.14 Protección de un tren inmovilizado
- En el apartado 4.2.4.6 de la presente ETI se detallan las especificaciones del material rodante en relación con la protección de un tren inmovilizado. Las especificaciones correspondientes referidas a las normas de inmovilización del tren cuando no basta el freno de estacionamiento se encuentran en el apartado 4.2.2.6.2 de la ETI «Explotación» de 2006.
- 4.3.5.15 Prestaciones del freno en rampas o pendientes acusadas
- En el apartado 4.2.4.7 de la presente ETI se detallan las especificaciones del material rodante en relación con las prestaciones del freno en rampas o pendientes acusadas. Las especificaciones correspondientes referidas a las normas de restricción de la velocidad se encuentran en los apartados 4.2.1.2.2.3 y 4.2.2.6.2 de la ETI «Explotación» de 2006.
- 4.3.5.16 Sistema de megafonía
- En el apartado 4.2.5.1 de la presente ETI se detallan las especificaciones del material rodante en relación con el sistema de megafonía. No existen especificaciones relativas a las normas de uso del sistema de megafonía en la ETI «Explotación» de 2006.
- 4.3.5.17 Alarma de viajeros
- En el apartado 4.2.5.3 de la presente ETI se detallan las especificaciones del material rodante en relación con la alarma de viajeros. Las especificaciones correspondientes se encuentran en el apartado 4.2.2.4 de la ETI «Explotación» de 2006.
- 4.3.5.18 Condiciones ambientales
- En el apartado 4.2.6.1 de la presente ETI se detallan las especificaciones del material rodante en relación con las condiciones ambientales. Las especificaciones correspondientes referidas a las normas de admisión del material rodante no conforme con las condiciones ambientales se encuentran en los apartados 4.2.2.5 y 4.2.3.3.2 de la ETI «Explotación» de 2006.
- 4.3.5.19 Cargas aerodinámicas del tren al aire libre
- En el apartado 4.2.6.2 de la presente ETI se detallan las especificaciones del material rodante en relación con las cargas aerodinámicas del tren al aire libre. No existen especificaciones relativas a las normas de seguridad aplicables a los trabajadores de la vía o a los viajeros en la ETI «Explotación» de 2006.
- 4.3.5.20 Viento cruzado
- En el apartado 4.2.6.3 de la presente ETI se detallan las especificaciones del material rodante en relación con el viento cruzado. Las especificaciones correspondientes referidas a las normas de restricción de la velocidad, cuando es necesaria, se encuentran en los apartados 4.2.1.2.2.3 y 4.2.2.6.2 de la ETI «Explotación» de 2006.
- 4.3.5.21 Variación máxima de la presión en túneles
- En el apartado 4.2.6.4 de la presente ETI se detallan las especificaciones del material rodante en relación con la variación máxima de la presión en túneles. Las especificaciones correspondientes referidas a las normas de restricción de la velocidad, cuando es necesaria, se encuentran en los apartados 4.2.1.2.2.3 y 4.2.2.6.2 de la ETI «Explotación» de 2006.
- 4.3.5.22 Ruido exterior
- En el apartado 4.2.6.5 de la presente ETI se detallan las especificaciones del material rodante en relación con el ruido exterior, que depende de las condiciones de explotación. Las especificaciones correspondientes se encuentran en el apartado 4.2.3.7 de la ETI «Explotación» de 2006.
- 4.3.5.23 Salidas de emergencia
- En el apartado 4.2.7.1 de la presente ETI se detallan las especificaciones del material rodante en relación con las salidas de emergencia. Las especificaciones correspondientes se encuentran en los apartados 4.2.3.6 y 4.2.3.7 de la ETI «Explotación» de 2006.

- 4.3.5.24 Seguridad contra incendios
- En el apartado 4.2.7.2 de la presente ETI se detallan las especificaciones del material rodante en relación con la seguridad contra incendios. Las especificaciones correspondientes referidas a los procedimientos aplicables en caso de incendio a bordo se encuentran en los apartados 4.2.3.6 y 4.2.3.7 de la ETI «Explotación» de 2006.
- 4.3.5.25 Luces exteriores y bocinas
- En el apartado 4.2.7.4 de la presente ETI se detallan las especificaciones del material rodante en relación con las luces exteriores y las bocinas. Las especificaciones correspondientes referidas a las normas de uso de las luces exteriores y las bocinas se encuentran en los apartados 4.2.2.1.2, 4.2.2.1.3 y 4.2.2.2 de la ETI «Explotación» de 2006.
- 4.3.5.26 Procedimientos de elevación y rescate
- En el apartado 4.2.7.5 de la presente ETI se detallan las especificaciones del material rodante en relación con los procedimientos de elevación y rescate. Las especificaciones correspondientes referidas a las normas aplicables a los procedimientos de elevación y rescate se encuentran en el apartado 4.3.2.7 de la ETI «Explotación» de 2006.
- 4.3.5.27 Ruido interior
- En el apartado 4.2.7.6 de la presente ETI se detallan las especificaciones del material rodante en relación con el ruido interior, que depende de las condiciones de explotación. No hay ninguna especificación en la ETI «Explotación» de 2006.
- 4.3.5.28 Aire acondicionado
- En el apartado 4.2.7.7 de la presente ETI se detallan las especificaciones del material rodante en relación con el aire acondicionado. No hay especificaciones relativas a las normas de interrupción de la corriente de aire fresco en la ETI «Explotación» de 2006.
- 4.3.5.29 Dispositivo de vigilancia del conductor
- En el apartado 4.2.7.8 de la presente ETI se detallan las especificaciones del material rodante en relación con el dispositivo de vigilancia del conductor. Las especificaciones correspondientes se encuentran en los apartados 4.3.3.2 y 4.3.3.7 de la ETI «Explotación» de 2006.
- 4.3.5.30 Conceptos de supervisión y diagnóstico
- En el apartado 4.2.7.10 de la presente ETI se detallan las especificaciones del material rodante en relación con los conceptos de supervisión y diagnóstico. Se estipulan requisitos adicionales en el apartado 4.2.3.5.2 y en los anexos H y J de la ETI «Explotación» de 2006.
- 4.3.5.31 Especificación particular para túneles
- En el apartado 4.2.7.11 de la presente ETI se detallan las especificaciones del material rodante en relación con la especificación particular para túneles. Las especificaciones correspondientes referidas a los procedimientos para prevenir la inhalación de vapores en caso de incendio en las inmediaciones del tren se encuentran en los apartados 4.2.1.2.2.1, 4.2.3.7 y 4.6.3.2.3.3 de la ETI «Explotación» de 2006.
- 4.3.5.32 Requisitos de prestaciones de tracción
- En el apartado 4.2.8.1 de la presente ETI se detallan las especificaciones del material rodante en relación con las prestaciones de tracción requeridas. Las especificaciones correspondientes referidas a los procedimientos para tener en cuenta estas prestaciones se encuentran en los apartados 4.2.2.5 y 4.2.3.3.2 de la ETI «Explotación» de 2006.
- 4.3.5.33 Límites de la demanda de adherencia rueda/carril de la tracción
- En el apartado 4.2.8.2 de la presente ETI se detallan las especificaciones del material rodante en relación con los requisitos de adherencia rueda/carril de la tracción. Las especificaciones correspondientes referidas a los procedimientos aplicables en caso de degradación de la adherencia rueda/carril se encuentran en los apartados 4.2.3.3.2, 4.2.3.6 y 4.2.1.2.2 y en el apartado C del anexo B de la ETI «Explotación» de 2006.

4.3.5.34 Especificación técnica y funcional referente a la alimentación eléctrica

En el apartado 4.2.8.3 de la presente ETI se detallan las especificaciones del material rodante en relación con la alimentación eléctrica. Las especificaciones correspondientes relativas a los procedimientos aplicables en caso de degradación del sistema de alimentación eléctrica, a las normas de uso de los pantógrafos y a las normas aplicables cuando se circula por secciones de separación de fase o del sistema, se encuentran en los apartados 4.2.3.6 y 4.2.1.2.2 y en el anexo H de la ETI «Explotación» de 2006.

4.3.5.35 Puesta a punto

En el apartado 4.2.9 de la presente ETI se detallan las especificaciones del material rodante en relación con la puesta a punto. No hay especificaciones relativas a los procedimientos de puesta a punto en la ETI «Explotación» de 2006.

4.3.5.36 Identificación de los vehículos

En el apartado 4.2.7.15 de la presente ETI se detallan las especificaciones del material rodante en relación con la identificación de los vehículos. Las especificaciones correspondientes referidas a las normas de identificación de los vehículos se encuentran en el apartado 4.2.2.3 de la ETI «Explotación» de 2006.

4.3.5.37 Visibilidad de las señales

En el apartado 4.2.2.6 de la presente ETI se detallan las especificaciones relativas a la visibilidad externa para el conductor. Las especificaciones relativas a las normas de explotación correspondientes se encuentran en los apartados 4.3.1.1, 4.3.2.4 y 4.3.3.6 de la ETI «Explotación» de 2006.

4.3.5.38 Salidas de emergencia

En el apartado 4.2.7.1 de la presente ETI se detallan las especificaciones relativas a las salidas de emergencia. Las especificaciones correspondientes se encuentran en el apartado 4.2.2.4 de la ETI «Explotación» de 2006.

4.3.5.39 Interfaz conductor-máquina (DMI)

En el apartado 4.2.7.14 de la presente ETI se detallan las especificaciones relativas a la visualización del sistema europeo de control del tráfico para las cabinas de conducción. Las especificaciones relativas a las normas de explotación correspondientes se encuentran en el apartado 4.3.2.3 y en el anexo A1 de la ETI «Explotación» de 2006.

4.4 Normas de explotación

De acuerdo con los requisitos esenciales definidos en la sección 3, las normas de explotación específicas del material rodante de alta velocidad al que se refiere la presente ETI son las que se indican en el apartado 4.3.5 anterior.

Las normas de explotación que siguen a continuación no forman parte de la evaluación del material rodante.

Las condiciones de servicio en modo degradado forman parte de los sistemas de gestión de la seguridad de las empresas ferroviarias (véase el apartado 4.2.1a).

Además, se harán cumplir las normas de explotación para que un tren parado en una rampa o pendiente como la especificada en el apartado 4.2.4.6 de la presente ETI (Protección de un tren inmovilizado) sea inmovilizado por el personal por medios mecánicos antes de que termine el plazo de dos horas.

La lista de turnos de servicio tendrá en cuenta las necesidades de puesta a punto y mantenimiento programado.

Las normas aplicables al uso del sistema de megafonía, la alarma de viajeros y las salidas de emergencia, así como al funcionamiento de las puertas de acceso y de las tapas de las aberturas del aire acondicionado, serán elaboradas por la empresa ferroviaria.

Las normas de seguridad aplicables a los trabajadores de la vía o a los viajeros en los andenes serán elaboradas por el administrador de la infraestructura.

Las condiciones de explotación serán estipuladas por la empresa ferroviaria a fin de que el nivel de ruido en el interior de la cabina del conductor se mantenga dentro de los límites establecidos en la Directiva 2003/10/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de febrero de 2003, sobre las disposiciones mínimas de seguridad y de salud relativas a la exposición de los trabajadores a los riesgos derivados de los agentes físicos (ruido), conforme a las características del material rodante que se especifican en el apartado 4.2.7.6 de la presente ETI.

Las especificaciones relativas a los procedimientos de asistencia a las personas de movilidad reducida se mantienen como cuestión pendiente, a la espera de la disponibilidad de la ETI «Accesibilidad para personas de movilidad reducida» correspondiente al ferrocarril convencional.

Los sellos de los tiradores de emergencia se reemplazarán después de haberse usado.

Los procedimientos de elevación y rescate serán establecidos por la empresa ferroviaria que describa el método, así como los medios de recuperación de un tren descarrilado o de un tren que no pueda moverse con normalidad.

4.5 **Normas de mantenimiento**

De acuerdo con los requisitos esenciales definidos en el capítulo 3, las normas de mantenimiento específicas del subsistema de material rodante de alta velocidad al que se refiere la presente ETI se describen en los siguientes apartados:

- 4.2.3.3.1 Resistencia eléctrica de los juegos de ruedas
- 4.2.3.3.2.1 Control de estado de los cojinetes de los ejes para los trenes clase 1
- 4.2.3.3.2.2 Control de estado de los cojinetes de los ejes para los trenes clase 2 que necesitan detección de cajas de grasas calientes
- 4.2.3.4.8 Valores de conicidad equivalente en servicio
- 4.2.7.3 Protección contra choques eléctricos

Y, en particular, en los apartados:

- 4.2.9 Puesta a punto
- 4.2.10 Mantenimiento

Las normas de mantenimiento permitirán al material rodante cumplir los criterios de evaluación especificados en el capítulo 6 durante toda su vida útil.

El responsable de la gestión del expediente de mantenimiento, tal como se define en el apartado 4.2.10 establecerá las tolerancias e intervalos adecuadamente, para garantizar un cumplimiento permanente de los requisitos. Asimismo decidirá los valores en servicio que no estén especificados en la presente ETI.

Esto significa que los procedimientos de evaluación descritos en el capítulo 6 de la presente ETI deben seguirse para la homologación de tipo, y no son necesariamente adecuados para el mantenimiento. No es obligatorio que se efectúen todos los ensayos en cada mantenimiento, y pueden estar sujetos a tolerancias mayores.

La combinación de las medidas indicadas anteriormente garantiza el cumplimiento con carácter permanente de los requisitos esenciales durante toda la vida útil del material rodante.

4.6 **Competencia profesional**

La cualificación profesional necesaria para la explotación del material rodante de alta velocidad se rige por la ETI «Explotación de alta velocidad» de 2006.

La cualificación necesaria para el mantenimiento del material rodante de alta velocidad se detallarán en la documentación de mantenimiento (véase el apartado 4.2.10.2.2).

4.7 **Condiciones de salud y seguridad**

Las disposiciones de salud y seguridad con respecto al ruido, a la vibración y el aire acondicionado aplicables al personal en los compartimientos de servicio no serán diferentes de las disposiciones mínimas aplicables a los viajeros.

Aparte de los requisitos especificados en los puntos 4.2.2.6 (cabina del conductor), 4.2.2.7 (parabrisas y frontal del tren), 4.2.7.1.2 (salida de emergencia de la cabina del conductor), 4.2.7.2.3.3 (resistencia al fuego), 4.2.7.6 (ruido interior) y 4.2.7.7 (aire acondicionado) y en el plan de mantenimiento (véase el apartado 4.2.10), no hay requisitos adicionales relacionados con la seguridad y la salud que se apliquen al personal de mantenimiento o de explotación en la presente ETI.

4.8 **Registros de infraestructuras y material rodante**

4.8.1 Registro de infraestructuras

Los requisitos aplicables al contenido del registro de la infraestructura ferroviaria de alta velocidad en relación con el subsistema «Material rodante de alta velocidad» se especifican en los siguientes apartados:

- 1.2. Ámbito de aplicación geográfico
- 4.2.3.4.3 Valores límite de esfuerzo sobre la vía
- 4.2.3.6 Pendientes y rampas máximas
- 4.2.3.7 Radio de curva máximo
- 4.2.4.1 Prestaciones mínimas de frenado
- 4.2.4.3 Requisitos del sistema de frenado
- 4.2.4.5 Frenos de Foucault
- 4.2.4.7 Prestaciones del freno en rampas o pendientes acusadas
- 4.2.6.1 Condiciones ambientales
- 4.2.6.6.1 Interferencias con el sistema de señalización y la red de telecomunicaciones
- 4.2.7.7 Aire acondicionado
- 4.2.8.3 Características de la alimentación eléctrica
- 4.3.2.3 Gálibo cinemático
- 4.3.2.7 Longitud máxima de los trenes
- 4.3.2.8 Pendientes y rampas máximas
- 4.3.2.9 Radio mínimo de curva
- 4.3.2.12 Frenos de Foucault
- 4.3.2.13 Prestaciones del freno en rampas o pendientes acusadas
- 4.3.2.14 Alarma de viajeros
- 4.3.2.20 Seguridad contra incendios
- 4.3.2.22 Especificación particular para túneles
- 4.3.3.2 Requisitos del sistema de freno
- 4.3.4.6 Prestaciones de frenado

El administrador de la infraestructura es el responsable de que los datos facilitados para su inclusión en el registro de infraestructura sean fidedignos.

4.8.2 Registro de material rodante

El registro de material rodante contendrá los datos obligatorios que figuran a continuación, relativos a todo el material rodante de alta velocidad, de conformidad con la presente ETI, enumerados en el anexo I.

Si cambia el Estado miembro de matrícula, el contenido del registro que corresponda a ese material rodante de alta velocidad se transferirá desde el Estado original de matrícula al nuevo Estado de matrícula.

Los datos que contiene el registro de material rodante se exigen por parte:

- del Estado miembro, para confirmar que el material rodante de alta velocidad cumple los requisitos de la presente ETI.
- del administrador de la infraestructura, para confirmar que el material rodante es compatible con la infraestructura en la cual va a prestar servicio.
- de la empresa ferroviaria, para confirmar que el material rodante de alta velocidad es idóneo para sus necesidades de tráfico.

5. COMPONENTES DE INTEROPERABILIDAD

5.1 Definición

De acuerdo con la letra d) del artículo 2 de la Directiva 96/48/CE, modificada por la Directiva 2004/50/CE, es componente 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».

El concepto de componente engloba, no sólo objetos materiales, sino también inmateriales, como los programas informáticos.

Los componentes de interoperabilidad descritos en la sección 5.3 son aquellos cuya tecnología, diseño, material y procesos de fabricación y evaluación están definidos y permiten su especificación y evaluación, con independencia del subsistema al que correspondan, de acuerdo con el anexo IV de la Directiva 96/48/CE modificada por la Directiva 2004/50/CE.

5.2 Soluciones innovadoras

Como se indica en la sección 4 de esta ETI, las soluciones innovadoras pueden exigir nuevas especificaciones o nuevos métodos de evaluación. Estas especificaciones y métodos de evaluación se elaborarán mediante el procedimiento descrito en el apartado 6.1.4.

5.3 Lista de componentes

Los componentes de interoperabilidad se regulan por las disposiciones pertinentes de la Directiva 96/48/CE modificada por la Directiva 2004/50/CE y se enumeran a continuación.

Acopladores automáticos de tope central

Órganos de choque y tracción

Enganches de remolcado para recuperación y rescate

Parabrisas de la cabina del conductor

Ruedas

Faros

Luces de posición

Luces de cola

Bocinas

Pantógrafos

Frotadores

Rácores para los sistemas de descarga de retretes

Carretillas móviles para descarga de retretes

Adaptadores para el llenado de agua

5.4 **Prestaciones y especificaciones de los componentes**

Las características que debe respetar el material rodante de alta velocidad se indican en los siguientes puntos del apartado 4.2:

Acopladores automáticos de tope central [apartado 4.2.2.2.1]

Órganos de choque y tracción [apartado 4.2.2.2.2]

Enganches de remolcado para recuperación y rescate [apartado 4.2.2.2.3]

Parabrisas de las cabinas de conducción [apartado 4.2.2.7]

Ruedas [apartado 4.2.3.4.9.2]

Faros [apartado H.2 del anexo H]

Luces de posición [apartado H.2 del anexo H]

Luces de cola [apartado H.3 del anexo H]

Bocinas [apartado 4.2.7.4.2.5]

Pantógrafos [apartado 4.2.8.3.7]

Frotadores [apartado 4.2.8.3.8]

Rácores para los sistemas de descarga de retretes [Anexo M VI]

Carretillas móviles para descarga de retretes [apartado 4.2.9.3.2]

Adaptadores para el llenado de agua [apartado 4.2.9.5.2]

6. **EVALUACIÓN DE LA CONFORMIDAD O DE LA IDONEIDAD PARA EL USO**

6.1. **Componentes de interoperabilidad del subsistema «Material Rodante»**

6.1.1 Evaluación de la conformidad (generalidades)

El fabricante de un componente de interoperabilidad o su mandatario establecido en la Comunidad expedirá una declaración «CE» de conformidad o una declaración «CE» de idoneidad para el uso, con arreglo al apartado 1 del artículo 13 y al apartado 3 del Anexo IV de la Directiva 96/48, modificada por la Directiva 2004/50/CE, antes de comercializar el componente de interoperabilidad.

En la evaluación de la conformidad de los componentes de interoperabilidad se incluirán los siguientes módulos (descritos en el anexo F de la presente ETI):

Módulos para los componentes de interoperabilidad

Módulo A:	Control interno de producción para las fases de diseño, desarrollo y producción
Módulo A1:	Control interno de diseño con verificación de producto para las fases de diseño, desarrollo y producción.
Módulo B:	Examen de tipo para las fases de diseño y desarrollo
Módulo C:	Conformidad de tipo para la fase de producción
Módulo D:	Sistema de gestión de la calidad de producción para la fase de producción
Módulo F:	Verificación de producto para la fase de producción
Módulo H1:	Sistema de gestión de la calidad total para las fases de diseño, desarrollo y producción
Módulo H2:	Sistema de gestión de la calidad total con examen de diseño para las fases de diseño, desarrollo y producción
Módulo V:	Validación de tipo por la experiencia en servicio (idoneidad para el uso)

Si se necesita que participe un organismo notificado en un módulo:

- El proceso de homologación y el contenido de la evaluación se definirán entre el fabricante o su mandatario autorizado establecido en la Comunidad y el organismo notificado, de acuerdo con los requisitos definidos en la presente ETI.
- Por cada componente de interoperabilidad afectado, el organismo notificado que ha de elegir el fabricante habrá sido autorizado:
 - para evaluar los componentes de interoperabilidad del subsistema de material rodante de alta velocidad, o
 - para evaluar los componentes de interoperabilidad pantógrafo y frotadores del subsistema de energía de alta velocidad, cuando proceda.

En el apartado 6.3 se estipulan las disposiciones transitorias aplicables a los componentes de interoperabilidad que vayan a utilizarse sin certificación.

6.1.2 Procedimientos de evaluación de la conformidad (módulos)

La evaluación de la conformidad deberá referirse a las fases y características indicadas con una X en la tabla D1 del anexo D de la presente ETI. El fabricante o su mandatario autorizado establecido en la Comunidad elegirán uno de los módulos o combinaciones de módulos que se indican en la tabla 22, según el componente requerido.

Tabla 22

Módulos de evaluación para los componentes de interoperabilidad

Apartado	Componentes evaluados	Módulo A	Módulo A1 (*)	Módulo B+C	Módulo B+D	Módulo B+F	Módulo H1 (*)	Módulo H2
4.2.2.2.2.1	Acopladores automáticos de tope central		X		X	X	X	X
4.2.2.2.2.2	Órganos de choque y tracción		X		X	X	X	X
4.2.2.2.2.3	Eganche de remolcado para recuperación y rescate		X		X	X	X	X
4.2.2.7	Parabrisas de la cabina del conductor		X		X	X	X	X
4.2.3.4.9.2	Ruedas		X		X	X	X	X

Apartado	Componentes evaluados	Módulo A	Módulo A1 (*)	Módulo B+C	Módulo B+D	Módulo B+F	Módulo H1 (*)	Módulo H2
4.2.7.4.2	Bocinas		X	X	X		X	X
4.2.8.3.7	Pantógrafos		X		X	X	X	X
4.2.8.3.9	Frotadores		X		X	X	X	X
4.2.9.3.2	Carretillas móviles para descarga de retretes	X		X			X	
4.2.9.5.2	Adaptadores para el llenado de agua	X		X			X	
Anexo H apartado H.2	Faros		X	X	X		X	X
Anexo H apartado H.2	Luces de posición		X	X	X		X	X
Anexo H apartado H.3	Faroles Señales de cola		X	X	X		X	X
Anexo M VI	Rácores para el sistema de descarga de retretes	X		X			X	

(*) Los módulos A1 y H1 son admisibles para soluciones existentes únicamente en las condiciones que se definen en el apartado 6.1.3

6.1.3 Soluciones existentes

Si ya se ha evaluado una solución existente para un componente de interoperabilidad para una aplicación comparable y está en el mercado, se aplicará el siguiente procedimiento.

El fabricante o su mandatario autorizado establecido en la Comunidad demostrarán que los resultados de los ensayos y las verificaciones para la evaluación previa de los componentes de interoperabilidad cumplen los requisitos de la presente ETI. En este caso, estos ensayos y verificaciones seguirán siendo válidos para la nueva evaluación. Es admisible la aplicación de los módulos A1 y H1 si están marcados en la tabla 22.

Si no es posible demostrar que la solución se ha verificado con éxito en el pasado, el fabricante o su mandatario autorizado establecido en la Comunidad elegirán los procedimientos de evaluación que correspondan a los módulos o combinaciones de módulos que se indican en la tabla 22. No es admisible la aplicación de los módulos A1 y H1 aunque estén marcados en la tabla 22.

6.1.4 Soluciones innovadoras

Si se propone una solución innovadora para un componente de interoperabilidad, según se define en el apartado 5.2, el fabricante o su mandatario autorizado establecido en la Comunidad señalarán las desviaciones del apartado aplicable de la presente ETI y las pondrán en conocimiento de la Agencia Ferroviaria Europea (ERA). La Agencia Ferroviaria Europea elaborará y ultimaré las especificaciones funcionales y de interfaz de los componentes, según convenga, y elaborará los métodos de evaluación.

Las especificaciones funcionales y de interfaz y los métodos de evaluación adecuados así elaborados se incorporarán a la ETI en el proceso de revisión.

La solución innovadora podrá utilizarse antes de su incorporación a la ETI, previa entrada en vigor de una Decisión de la Comisión adoptada de acuerdo con el apartado 2 del artículo 21 de la Directiva 96/48/CE, modificada por la Directiva 2004/50/CE.

6.1.5 Evaluación de la idoneidad para el uso

La evaluación de la idoneidad para el uso, de conformidad con la validación de tipo del procedimiento de experiencia en servicio (módulo V), según se indica en el anexo F de la presente ETI, es obligatoria para los siguientes componentes de interoperabilidad:

- Ruedas
- Enganches

6.2 Subsistema «Material Rodante»

6.2.1 Evaluación de la conformidad (generalidades)

De acuerdo con el anexo VI de la Directiva 96/48/CE, la entidad contratante o su mandatario autorizado establecido en la Comunidad presentará una solicitud de evaluación de la conformidad del subsistema de material rodante de alta velocidad y del subsistema energía, cuando proceda, a un organismo notificado de su elección.

Este organismo notificado habrá sido autorizado para evaluar el subsistema de material rodante de alta velocidad y, si es necesario, para evaluar el subsistema de energía de alta velocidad. Cuando no esté autorizado para evaluar el subsistema de energía de alta velocidad, contratará esta evaluación, si es preciso, con otro organismo notificado, a fin de evaluar los requisitos que afectan a la parte de a bordo de este subsistema (véanse los apartados 4.2.8.3 y 4.3.3.4 de la presente ETI).

El solicitante expedirá la declaración «CE» de verificación, de acuerdo con el apartado 1 del artículo 18 y con el anexo VI de la Directiva 96/48/CE modificada por la Directiva 2004/50/CE, una para el subsistema de material rodante de alta velocidad y otra para la parte de a bordo del subsistema energía, si es necesario.

La declaración «CE» de verificación es imprescindible si se desea obtener la autorización para poner el material rodante en servicio.

La evaluación de la conformidad de un subsistema se realizará con arreglo a uno de los siguientes módulos, o combinación de los mismos, de acuerdo con el apartado 6.2.2 y el anexo E de la presente ETI (los módulos se describen en el anexo F de la presente ETI):

Módulos para la verificación «CE» de subsistemas

- Módulo SB: Examen de tipo para las fases de diseño y desarrollo
- Módulo SD: Sistema de gestión de la calidad de producto para la fase de producción
- Módulo SF: Verificación de producto para la fase de producción
- Módulo SH2: Sistema de gestión de la calidad total con examen de diseño para las fases de diseño, desarrollo y producción

El proceso de homologación y el contenido de la evaluación se definirán entre el solicitante y el organismo notificado, de acuerdo con los requisitos definidos en la presente ETI y de conformidad con las normas establecidas en el capítulo 7 de la misma.

6.2.2 Procedimientos de evaluación de la conformidad (módulos)

El solicitante elegirá uno de los módulos o combinaciones de módulos que se indican en la tabla 23.

Tabla 23

Módulos de evaluación de subsistemas

Subsistema evaluado	Módulo SB+SD	Módulo SB+SF	Módulo SH2
Subsistema «Material Rodante»	X	X	X
Parte de a bordo del subsistema «Energía», cuando proceda	X	X	X

Las características del subsistema de material rodante que se evaluarán durante las fases pertinentes se indican en la tabla E1 del anexo E de la presente ETI. El solicitante confirmará que cada uno de los subsistemas producidos se ajusta al tipo. Una X en la columna 4 de la tabla E1 del anexo E indica que las características pertinentes serán verificadas mediante el ensayo de cada subsistema individual. El organismo de pruebas se determinará en función del módulo de evaluación que se aplique.

Las características de los componentes de interoperabilidad que se indican en la tabla D1 del anexo D también aparecen en la tabla E1 del anexo E. La evaluación de estas características se avala con la presencia de la declaración «CE» de conformidad y, si procede, la declaración «CE» de idoneidad para el uso. En el apartado 6.2.4 se describe la evaluación del subsistema de mantenimiento.

6.2.3 Soluciones innovadoras

Si el material rodante incluye una solución innovadora de acuerdo con la definición de la sección 4.1, el fabricante o la entidad contratante especificará las divergencias del apartado correspondiente de la ETI y las pondrá en conocimiento de la Agencia Ferroviaria Europea (ERA). La Agencia Ferroviaria Europea ultimaré las especificaciones funcionales y de interfaz de esta solución, según convenga, y elaborará los métodos de evaluación.

Las especificaciones funcionales y de interfaz y los métodos de evaluación adecuados se incorporarán a la ETI en el proceso de revisión.

La solución innovadora podrá utilizarse antes de su incorporación a la ETI, previa entrada en vigor de una Decisión de la Comisión adoptada de acuerdo con el apartado 2 del artículo 21 de la Directiva 96/48/CE, modificada por la Directiva 2004/50/CE.

6.2.4 Evaluación del mantenimiento

De acuerdo con el apartado 3 del artículo 18 de la Directiva 96/48/CE modificada por la Directiva 2004/50/CE, se presentará el expediente de mantenimiento, que forma parte del expediente técnico, a un organismo notificado.

El organismo notificado verificará únicamente que el expediente de mantenimiento contiene la información estipulada en el apartado 4.2.10.2. No es necesario que el organismo notificado verifique la información propiamente dicha.

La evaluación de la conformidad del mantenimiento es responsabilidad de cada Estado miembro afectado.

El apartado F.4 del anexo F (que se mantiene como cuestión pendiente) describe el procedimiento mediante el cual los Estados miembros comprueban que el mantenimiento se ajusta a lo dispuesto en la presente ETI y asegura el cumplimiento de los parámetros fundamentales y los requisitos esenciales durante la vida útil del material rodante.

6.2.5 Evaluación de vehículos individuales

Cuando sea necesario evaluar un único vehículo nuevo, rehabilitado o renovado, de acuerdo con los requisitos del apartado 4.2.1.2, y se disponga de un certificado válido de verificación «CE» de examen de tipo o de diseño referente al resto de vehículos de la composición, sólo será necesario realizar la evaluación de la ETI referente al nuevo vehículo, siempre que la rama siga cumpliendo lo estipulado en la ETI.

Cuando sea necesario evaluar un único vehículo, de acuerdo con los requisitos del apartado 4.2.1.2, y no se disponga de un certificado válido de verificación «CE» del examen de tipo o de diseño referente al resto de vehículos de la composición, se puede aceptar la certificación nacional del resto de vehículos hasta que se disponga del certificado válido de verificación «CE» del examen de tipo o de diseño.

6.3 Componentes interoperables que no dispongan de declaración «CE»

6.3.1 Generalidades

Durante un período de tiempo limitado, conocido como el «período transitorio», los componentes de interoperabilidad que no dispongan de declaración «CE» de conformidad o idoneidad para el uso podrán incorporarse de forma excepcional a los subsistemas, a condición de que se cumplan las disposiciones estipuladas en el presente apartado.

6.3.2 Período transitorio

El período transitorio comenzará a partir de la entrada en vigor de la presente ETI y durará seis años.

Una vez finalizado el período transitorio, y con las excepciones que se admiten en el apartado 6.3.3.3, los componentes de interoperabilidad contarán con la necesaria declaración «CE» de conformidad o idoneidad para el uso antes de incorporarse al subsistema.

6.3.3 Certificación de los subsistemas que contengan componentes de interoperabilidad no certificados durante el periodo transitorio

6.3.3.1 Condiciones

Durante el periodo transitorio, se permite que un organismo notificado expida un certificado de conformidad para un subsistema, aunque algunos de los componentes de interoperabilidad incorporados en dicho subsistema no dispongan de las pertinentes declaraciones «CE» de conformidad o idoneidad para el uso con arreglo a la presente ETI, si se cumplen los tres criterios siguientes:

- el organismo notificado ha comprobado la conformidad del subsistema en relación con los requisitos definidos en el capítulo 4 de la presente ETI, y
- por medio de evaluaciones adicionales, el organismo notificado confirma que los componentes de interoperabilidad son conformes o idóneos para el uso con arreglo a los requisitos del capítulo 5, y
- los componentes de interoperabilidad que no disponen de las pertinentes declaraciones «CE» de conformidad o idoneidad para el uso se han utilizado en un sistema que haya entrado en servicio al menos en uno de los Estados miembros con anterioridad a la entrada en vigor de la presente ETI.
 - No se expedirán declaraciones «CE» de conformidad o idoneidad para el uso referentes a componentes de interoperabilidad evaluados de esta manera.

6.3.3.2 Notificación

- El certificado de conformidad del subsistema indicará con claridad qué componentes de interoperabilidad han sido evaluados por el organismo notificado como parte de la verificación del subsistema.
- La declaración «CE» de verificación del subsistema indicará claramente:
 - qué componentes de interoperabilidad han sido evaluados como parte del subsistema;
 - confirmación de que el subsistema contiene componentes de interoperabilidad idénticos a los verificados como parte del subsistema;
 - en relación con dichos componentes de interoperabilidad, las razones por las que el fabricante no ha presentado la declaración «CE» de conformidad o idoneidad para el uso con anterioridad a su incorporación en el subsistema.

6.3.3.3 Aplicación del ciclo de vida útil

La producción o acondicionamiento/renovación del subsistema afectado debe llevarse a término durante los seis años del periodo transitorio. En relación con la vida útil del subsistema:

- Durante el periodo transitorio y
- bajo la responsabilidad del organismo que haya expedido la declaración «CE» de verificación del subsistema,

los componentes de interoperabilidad que no dispongan de la declaración «CE» de conformidad o idoneidad para el uso y sean del mismo tipo y fabricados por el mismo fabricante podrán utilizarse para recambios relacionados con el mantenimiento y como piezas de repuesto del subsistema.

Una vez finalizado el periodo transitorio y

- hasta que el subsistema sea rehabilitado, renovado o sustituido y
- bajo la responsabilidad del organismo que haya expedido la declaración «CE» de verificación del subsistema,

los componentes de interoperabilidad que no dispongan de la declaración «CE» de conformidad o idoneidad para el uso y sean del mismo tipo y fabricados por el mismo fabricante podrán seguir utilizándose para recambios relacionados con el mantenimiento.

6.3.4 Medios de supervisión

Durante el periodo transitorio, los Estados miembros:

- controlarán el número y tipo de componentes de interoperabilidad comercializados en su propio territorio;
- cuando se presente un subsistema a la autorización, se asegurarán de que se establezcan las razones de que no se haya certificado el componente de interoperabilidad por el fabricante;
- notificarán a la Comisión y al resto de Estados miembros los pormenores del componente de interoperabilidad no certificado y las razones de que no haya sido certificado.

7. **APLICACIÓN DE LA ETI «MATERIAL RODANTE»**

7.1 **Aplicación de la ETI**

7.1.1 Material rodante de nueva construcción y nuevo diseño

7.1.1.1 Definiciones

A efectos de este apartado 7.1.1 y del apartado 7.1.2.1:

- La fase A es el período que se inicia cuando se nombra un organismo notificado y se le facilita una descripción del material rodante que se tiene intención de desarrollar y construir, o adquirir.
- La fase B es el período que se inicia cuando el organismo notificado expide un certificado «CE» de verificación de un examen de tipo o de diseño y finaliza cuando dicho certificado deja de ser válido.

7.1.1.2 Generalidades

- Se permite que el certificado «CE» de verificación del examen de tipo o de diseño del subsistema, o
- el certificado de examen de tipo o de diseño de conformidad o idoneidad para el uso de los componentes de interoperabilidad,

sea solicitado por cualquiera de los solicitantes definidos en los apartados 6.2.1 y 6.1.1, respectivamente.

El solicitante anunciará su intención de desarrollar y evaluar nuevo material rodante o nuevos componentes de interoperabilidad a un organismo notificado escogido con arreglo a lo estipulado en el capítulo 6 de la presente ETI. Junto con este anuncio, el solicitante entregará una descripción del material rodante o del componente de interoperabilidad que tenga intención de desarrollar y construir o comprar.

7.1.1.3 Fase A

Después de la fecha de nombramiento del organismo notificado, se establecerán los motivos de certificación conforme a la ETI vigente en la fecha de nombramiento en relación con el material rodante especificado para un período de siete años en la fase A, salvo en el caso de que haya requisitos específicos cuando se aplique el artículo 19 de la Directiva 96/48/CE modificada por la Directiva 2004/50/CE.

Cuando entre en vigor una versión revisada de la presente ETI, incluida ésta misma, durante la fase A, se admitirá el uso de la versión revisada, ya sea en su totalidad o en lo que respecta a alguno de sus apartados, si tanto el solicitante como el organismo notificado así lo acuerdan. Este acuerdo deberá ser documentado.

Tras una evaluación positiva, el organismo notificado expedirá el certificado «CE» de verificación del examen de tipo o diseño que corresponda al subsistema, o el certificado de examen de diseño de conformidad o idoneidad para el uso del componente de interoperabilidad.

7.1.1.4 Fase B

a) Requisitos del subsistema

Este certificado de examen de tipo o de diseño del subsistema será válido durante un período de siete años de la fase B aunque entre en vigor una nueva ETI, salvo en el caso de que se aplique el artículo 19 de la Directiva 96/48/CE modificada por la Directiva 2004/50/CE. Durante este tiempo, se permite poner en servicio nuevo material rodante del mismo tipo sin necesidad de realizar una nueva evaluación de tipo.

Antes de que finalice el período de siete años de la fase B, se evaluará el material rodante con arreglo a la ETI vigente en ese momento en relación con los requisitos que hayan cambiado o sean nuevos en comparación con los motivos de la certificación.

- Si se solicita y se acepta una excepción, el certificado «CE» de verificación del examen de tipo o de diseño existente permanecerá vigente durante otros tres años de la fase B. Antes de que finalicen los tres años, se permite volver a realizar el mismo proceso de evaluación y solicitud de excepción.
- Si el diseño del subsistema es conforme, el certificado «CE» de verificación del examen de tipo o de diseño existente permanecerá vigente durante otros siete años en la fase B.

En el caso de que no entre en vigor una nueva ETI antes del final del período de la fase B, no será necesario evaluar el material rodante y la certificación correspondiente permanecerá en vigor durante otros siete años de la fase B.

b) Requisitos de los componentes de interoperabilidad

El certificado de examen de tipo o de diseño o de idoneidad para el uso será válido durante un período de cinco años de la fase B aunque entre en vigor una nueva ETI, salvo en el caso de que se aplique el artículo 19 de la Directiva 96/48/CE modificada por la Directiva 2004/50/CE. Durante este tiempo, se permite poner en servicio nuevos componentes del mismo tipo sin necesidad de realizar una evaluación.

Antes de que finalice el período de cinco años de la fase B, se evaluarán los componentes con arreglo a la ETI vigente en ese momento en relación con los requisitos que hayan cambiado o sean nuevos en comparación con los motivos de la certificación.

Si se solicita y se acepta una excepción, el certificado «CE» de verificación del examen de tipo o de diseño o de idoneidad para el uso ya existente permanecerá vigente durante otros tres años en la fase B. Antes de que finalicen los tres años, se permite volver a realizar el mismo proceso de evaluación y solicitud de excepción una sola vez más.

7.1.2 Material rodante de nueva construcción de un diseño existente certificado con arreglo a una ETI vigente

El certificado «CE» de verificación del examen de tipo o de diseño del subsistema será válido durante un período de siete años de la fase B a partir de su fecha de expedición aunque entre en vigor una nueva ETI, salvo en el caso de que existan requisitos específicos cuando se aplique el artículo 19 de la Directiva 96/48/CE modificada por la Directiva 2004/50/CE. Durante este tiempo, se permite poner en servicio nuevo material rodante del mismo tipo sin necesidad de realizar una nueva evaluación de tipo.

Antes de que finalice el período de siete años de la fase B, se evaluará el material rodante con arreglo a la ETI vigente en ese momento en relación con los requisitos que hayan cambiado o sean nuevos en comparación con los motivos de la certificación.

- Si se solicita y se acepta una excepción, el certificado «CE» de verificación del examen de tipo o de diseño existente permanecerá vigente durante otros tres años de la fase B. Antes de que finalicen los tres años, se permite volver a realizar el mismo proceso de evaluación y solicitud de excepción.
- Si el diseño del subsistema es conforme, el certificado «CE» de verificación del examen de tipo o de diseño existente permanecerá vigente durante otros siete años de la fase B.

En el caso de que no entre una nueva ETI en vigor antes del final del período de la fase B, no será necesario evaluar el material rodante y la certificación correspondiente permanecerá en vigor durante otros siete años de la fase B.

En relación con los componentes de interoperabilidad, el proceso descrito en el apartado 7.1.1.4 también es válido para el material rodante de nueva construcción de un diseño existente que sea certificado conforme a una ETI vigente.

7.1.3 Material rodante de un diseño existente

El material rodante cuyo diseño no esté certificado con arreglo a lo estipulado en las ETI se someterá a las condiciones descritas en el apartado 7.1.7.

Se entiende por material rodante ya existente todo el material rodante que ya esté en servicio antes de la entrada en vigor de la presente ETI.

La presente ETI no se aplica al material rodante ya existente mientras no sea renovado o rehabilitado.

7.1.4 Material rodante en proceso de acondicionamiento o renovación

En relación con el material rodante ya en servicio, este apartado se aplica a los trenes de alta velocidad ya existentes y al material rodante convencional que vaya a acondicionarse para el servicio en alta velocidad, de acuerdo con lo estipulado en las letras l) y n) del artículo 2 de la Directiva 96/48/CE modificada por la Directiva 2004/50/CE.

Sólo será necesaria una nueva evaluación del cumplimiento con los requisitos de la ETI vigente en la fecha de solicitud en relación con las modificaciones que entren en el ámbito de aplicación de la presente ETI.

A continuación se ofrecen orientaciones para juzgar si las modificaciones han de considerarse acondicionamiento o renovación.

En la lista siguiente se indican, a título informativo, las modificaciones que requieren una reevaluación del diseño del vehículo. Esta lista no es exhaustiva (los cambios paramétricos citados a continuación sólo son válidos si el cambio total se mantiene dentro de los límites de la ETI).

- Modificaciones de los parámetros del vehículo que afecten a sus prestaciones en circulación, más allá del procedimiento simplificado (λ). El valor λ se define en el punto 5.5.5 de la norma EN 14363:2005.
 - Incorporación de elementos de nuevo diseño como muelles, enganches, mecanismos de dirección de la caja del vehículo, etc.
 - Superación de las condiciones básicas para la adopción del procedimiento simplificado de medición: la «inexistencia» de un factor de seguridad $\lambda \geq 1,1$, lo cual implica que los resultados de la evaluación se desvían al menos un 10 % de los valores límite relacionados con la seguridad.
 - Modificaciones de los parámetros de explotación, del vehículo y del mecanismo de rodadura que superen las tolerancias establecidas en la tabla 3 de la norma EN 14363:2005 «Aplicaciones ferroviarias — Ensayos de circulación para la aprobación de material rodante — Ensayos de comportamiento en circulación y ensayos estacionarios».
- Aumentar V_{\max} más de 10 km/h
- Modificación del peso total del vehículo más de un 10 %
- Aumento de la carga estática por eje en más de 1,5 t
- Modificación de los conceptos de:
 - Salidas de emergencia
 - Seguridad contra incendios
 - Seguridad en el trabajo y protección ambiental
 - Sistemas de a bordo de control y gestión del tren, incluido el software aplicable

7.1.5 Ruido

7.1.5.1 Período transitorio

Durante un período transitorio de 24 meses a partir de la fecha de entrada en vigor de la presente ETI está permitido aplicar valores límite que superen en 2 dB(A) los establecidos en el capítulo 4 y en el apartado 7.3 de la presente ETI para el ruido exterior emitido por el material rodante en el ámbito de aplicación de la presente ETI. Este permiso se limita a los siguientes casos:

- contratos que ya estén firmados o se hallen en la fase final del procedimiento de licitación en la fecha de entrada en vigor de la presente ETI, así como opciones a tales contratos para la compra de vehículos adicionales, o
- contratos para la compra de material rodante nuevo, de un tipo de diseño ya existente, que se firmen durante este período transitorio.

El período transitorio de 24 meses se prorroga a 60 meses en el caso de unidades DMU cuya potencia por motor diésel sea igual o superior a 500 kW.

7.1.5.2 Acondicionamiento o renovación de material rodante

Sólo deberá demostrarse que el vehículo rehabilitado o renovado no emite más ruido que antes de su acondicionamiento o renovación.

7.1.5.3 Un proceso en dos etapas

Se recomienda que, en el caso de que se realice un pedido de material rodante después del 1 de enero de 2010, se apliquen los apartados 4.2.1.1 y 4.2.6.5.4 de la presente ETI, con una reducción de 2 dB(A) a una velocidad de 250 km/h y de 3 dB(A) a velocidades de 300 a 320 km/h. Esta recomendación servirá únicamente de base para la revisión del apartado 4.2.6.5.4 en el contexto del proceso de revisión de la ETI mencionado en el apartado 7.1.10.

7.1.6 Carretillas móviles para descarga de retretes [apartado 4.2.9.3]

Primer paso: El administrador de la infraestructura y la empresa ferroviaria examinan conjuntamente el proyecto de turnos de servicio del material rodante propuesto por esta última y determinan las zonas de la red interoperable (correspondientes a la ruta considerada) en las que debe ser posible descargar los retretes de los trenes (de acuerdo con el mencionado proyecto de turnos) y en las que no hay instalaciones fijas para el vaciado de retretes (o no hay suficientes) que cumplan los requisitos de la ETI.

Segundo paso: El administrador de la infraestructura y la empresa ferroviaria realizan un estudio económico conjunto, que puede dar lugar a modificaciones en el programa de turnos de servicio del material rodante. Dichas modificaciones, relativas al número o localización de las zonas en las que será posible descargar los retretes de los trenes cuando sea necesario, han de minimizar el número de carretillas móviles (que cumplan lo dispuesto en la presente ETI) que habrán de colocarse en dichas zonas.

7.1.7 Medidas de prevención de incendios: conformidad del material

A la espera de que se publique la norma EN 45545-2 o un anexo a la presente ETI, se considerará que se ha cumplido el requisito del apartado 4.2.7.2.2 con la verificación de conformidad con los requisitos de seguridad contra incendios establecidos en las normas nacionales notificadas (utilizando la categoría de explotación apropiada) a partir de una de las siguientes series de normas:

- normas británicas BS 6853, GM/RT 2120 versión 2 y AV/ST 9002 versión 1;
- normas francesas NF F 16-101:1988 y NF F 16-102/1992;
- norma alemana DIN 5510-2:2003, inclusive mediciones de toxicidad, categoría 2 de seguridad contra incendios (norma actualmente en proceso de complementarse con requisitos de toxicidad; podrán utilizarse los requisitos de toxicidad de otras normas apropiadas hasta que se finalice este proceso).

- normas italianas UNI CEI 11170-1:2005 y UNI CEI 11170-3:2005.
- normas polacas PN-K-02511:2000 y PN-K-02502:1992.

7.1.8 Material rodante que circule en virtud de acuerdos nacionales, bilaterales, multilaterales o internacionales

7.1.8.1 Acuerdos existentes

Los Estados miembros notificarán a la Comisión, en un plazo de 6 meses a partir de la entrada en vigor de la presente ETI, los acuerdos indicados a continuación en virtud de los cuales circule el material rodante incluido en el ámbito de la presente ETI (construcción, renovación, rehabilitación, puesta en servicio, circulación y gestión del material rodante, según lo establecido en el capítulo 2 de la presente ETI):

- acuerdos nacionales, bilaterales o multilaterales entre los Estados miembros y autoridades competentes en materia de seguridad y las empresas ferroviarias o administradores de infraestructuras, ya sean permanentes o temporales;
- acuerdos bilaterales o multilaterales entre empresas ferroviarias y administradores de infraestructuras o entre los Estados miembros y autoridades competentes en materia de seguridad;
- acuerdos internacionales entre uno o varios Estados miembros y como mínimo un tercer país, o entre las empresas ferroviarias o los administradores de infraestructuras de los Estados miembros y como mínimo una empresa ferroviaria o administrador de infraestructuras de un tercer país;

El material rodante regulado por estos acuerdos podrá seguir circulando y siendo objeto de mantenimiento siempre que cumpla estrictamente la legislación comunitaria.

La Agencia Ferroviaria Europea evaluará la compatibilidad de estos acuerdos con la legislación comunitaria, incluido su carácter no discriminatorio, y con la presente ETI, y la Comisión adoptará las medidas necesarias, como por ejemplo la revisión de la presente ETI, para incorporar posibles casos específicos o medidas transitorias.

No será necesario notificar el Acuerdo RIC porque es conocido.

7.1.8.2 Acuerdos futuros

Cualquier futuro acuerdo o modificación de acuerdos existentes, en particular los que incluyen la compra de material rodante cuyo diseño no haya sido certificado con arreglo a las disposiciones de las ETI, tendrá en cuenta la legislación comunitaria y la presente ETI. Los Estados miembros notificarán dichos acuerdos o modificaciones a la Comisión. Se aplicará el procedimiento establecido en el apartado 7.1.7.1.

7.1.9 Revisión de las ETI

De conformidad con el apartado 3 del artículo 6 de la Directiva 96/48/CE, modificada por la Directiva 2004/50/CE, la Agencia deberá revisar y actualizar las ETI y formular recomendaciones oportunas al Comité contemplado en el artículo 21 de la Directiva con objeto de tener en cuenta la evolución tecnológica o exigencias sociales. Además, la progresiva adopción y revisión de otras ETI también podrá afectar a la presente ETI. Las propuestas de modificación de la presente ETI serán objeto de una revisión rigurosa y las ETI actualizadas se publicarán con una periodicidad indicativa de 3 años.

La Agencia recibirá notificación del solicitante de todas las soluciones innovadoras que se contemplen de acuerdo con el apartado 6.1.4 o 6.2.3, o bien de los organismos notificados cuando no lo haga el solicitante, a fin de determinar su futura incorporación a la ETI.

Entonces la Agencia procederá con arreglo al apartado 6.1.4 o 6.2.3.

7.2 **Compatibilidad del material rodante con otros subsistemas**

El desarrollo de la ETI «Material rodante de alta velocidad» ha de cumplir el requisito de plena compatibilidad entre el material rodante y las instalaciones fijas, incluidos los subsistemas «Infraestructura», «Energía» y «Control y mando» de la red transeuropea de alta velocidad.

Dicho esto, los métodos y fases de aplicación relativos al material rodante dependen de las siguientes condiciones:

- el estado de desarrollo de las ETI «Infraestructura», «Energía», «Control-mando y señalización» y «Explotación» de alta velocidad;
- los esquemas de servicio del material rodante (listas de turnos de servicio).

La estrategia de migración para el sistema de control y mando de a bordo se describe en el apartado 7.2.2.5 de la ETI «Control-mando y señalización» de 2006.

Los instrumentos para garantizar el cumplimiento de los requisitos de compatibilidad técnica y tener en cuenta las condiciones anteriormente mencionadas son los siguientes:

- El registro de infraestructuras
- El registro de material rodante

7.3 Casos específicos

7.3.1 Generalidades

Se autorizan las siguientes disposiciones particulares en los siguientes casos específicos.

Estos casos específicos se clasifican en dos categorías: las disposiciones se aplican de forma permanente (casos «P») o temporal (casos «T»). Se recomienda alcanzar el sistema previsto de casos temporales en 2010 (casos «T1»), que es el objetivo establecido en la Decisión n° 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 1996, sobre orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, o en 2020 (casos «T2»).

7.3.2 Lista de casos específicos

7.3.2.1 Caso específico general en la red de 1 524 mm de ancho de vía

Caso específico de Finlandia:

Categoría «P», permanente

En el territorio de Finlandia y en la estación fronteriza sueca de Haparanda (1 524 mm), sólo se aceptarán los bogies, juegos de ruedas y otros componentes de interoperabilidad o subsistemas de interfaz con el ancho de vía construidos para la red de 1 524 mm si se ajustan a los siguientes casos específicos finlandeses para las interfaces de ancho de vía mencionadas a continuación. Sin perjuicio de la restricción mencionada anteriormente (ancho de vía de 1 524 mm), todos los componentes de interoperabilidad o subsistemas que cumplan los requisitos ETI para el ancho de vía de 1 435 mm serán aceptados en la estación fronteriza finlandesa de Tornio (1 435 mm) y en los puertos de transbordo de trenes en las vías de 1 435 mm.

7.3.2.2 Enganches y medios de acoplamiento para el rescate de trenes [apartado 4.2.2.2]:

Caso específico de Finlandia:

Categoría «P», permanente

Es admisible una distancia de 1 830 mm entre las líneas centrales de los topes. De manera alternativa, se permite que este material rodante vaya equipado con enganches SA-3 con o sin topes laterales.

Cuando la distancia entre líneas centrales de los topes sea de 1 790 mm, se aumentará 40 mm el ancho de las placas de los topes hacia el exterior.

7.3.2.3 Estribos para viajeros [apartado 4.2.2.4.1]

Nota: Los casos específicos de la ETI «Personas de movilidad reducida» se incorporarán aquí más adelante.

7.3.2.4 Gálibo del vehículo [apartado 4.2.3.1]

Caso específico de Finlandia:

Categoría «P», permanente

El material rodante que vaya a prestar servicio en Finlandia (1 524 mm) se ajustará al gálibo FIN 1 definido en el anexo R.

Caso específico para líneas de Gran Bretaña:

Categoría «P», permanente

Los trenes diseñados para circular por líneas acondicionadas de Gran Bretaña se ajustarán al gálibo «UK1» (versión 2) definido en el anexo C de la presente ETI.

Caso especial para trenes que circulan por redes de Irlanda e Irlanda del Norte:

Categoría «P», permanente

El gálibo de los trenes diseñados para prestar servicio en las líneas de las redes irlandesa y norirlandesa será compatible con el gálibo estructura estándar irlandés.

7.3.2.5 Masa del vehículo [apartado 4.2.3.2]

Caso específico de Francia:

Categoría «P», permanente

Este caso específico está descrito en el apartado 3.1.4 del anexo A, apéndice 1, de la ETI «Control-mando y señalización» de 2006.

Caso específico de la red transeuropea de alta velocidad en Bélgica (excepto «L1»):

Categoría «P», permanente

Este caso específico está descrito en el apartado 3.1.5 del anexo A, apéndice 1, de la ETI «Control-mando y señalización» de 2006.

7.3.2.6 Resistencia eléctrica de los juegos de ruedas (apartado 4.2.3.3.1)

Caso específico de Polonia:

Categoría «P», permanente

Este caso específico está descrito en el apartado 3.5.2 del anexo A, apéndice 1, de la ETI «Control-mando y señalización» de 2006.

Caso específico de Francia:

Categoría «P», permanente

Este caso específico está descrito en el apartado 3.5.3 del anexo A, apéndice 1, de la ETI «Control-mando y señalización» de 2006.

Caso específico de los Países Bajos:

Categoría «P», permanente

Este caso específico está descrito en el apartado 3.5.4 del anexo A, apéndice 1, de la ETI «Control-mando y señalización» de 2006.

Caso específico en la red de 1.520/1.524 mm de ancho de vía

Categoría «P», permanente

Este caso específico está descrito en el apartado 6.4 del anexo A, apéndice 1, de la ETI «Control-mando y señalización» de 2006.

7.3.2.7 Detección de cajas de grasas calientes para trenes clase 2 [apartado 4.2.3.3.2.3]

Caso específico de Finlandia:

Categoría «P», permanente

Requisitos funcionales del vehículo

Es conveniente que el administrador de la infraestructura y la empresa ferroviaria lleguen a un acuerdo sobre los sistemas de identificación de trenes y sobre el uso de niveles de alarma específicos. Los niveles de alarma específicos se indicarán en el registro de material rodante.

Dimensiones transversales del área de detección

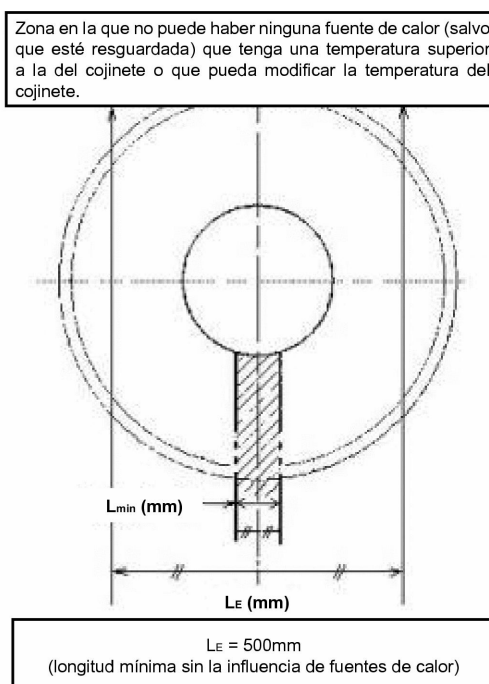
En relación con el material rodante que vaya a utilizarse en la red finlandesa (1 524 mm de ancho de vía), las áreas de detección en la parte inferior de una caja de grasa que permanecerán despejadas para que puedan ser supervisadas por un detector de cajas de grasas calientes desde tierra serán las siguientes:

- longitud mínima de 50 mm sin interrupción en una distancia transversal mínima desde el centro del eje montado de 1 020 mm y una distancia transversal máxima desde el centro del eje montado de 1 140 mm.
- longitud mínima de 15 mm sin interrupción en una distancia transversal mínima desde el centro del eje montado de 885 mm y una distancia transversal máxima desde el centro del eje montado de 903 mm.

Dimensión longitudinal del área de detección

La dimensión longitudinal de la parte inferior de la caja de grasa que habrá de permanecer despejada para permitir la observación por un equipo DCC de tierra (véase la figura siguiente):

- se centrará en el eje longitudinal del juego de ruedas,
- tendrá una longitud mínima L (mm) = 200 mm



- 7.3.2.8 Contacto rueda-carril (perfiles de las ruedas) [4.2.3.4.4]

Caso específico de Finlandia:

Categoría «P», permanente

Los juegos de ruedas de los trenes diseñados para prestar servicio en las líneas de la red finlandesa serán compatibles con el ancho de vía de 1 524 mm.

Caso especial para trenes que circulan por redes de Irlanda e Irlanda del Norte:

Categoría «P», permanente

Los juegos de ruedas de los trenes diseñados para prestar servicio en las líneas de las redes irlandesa y norirlandesa serán compatibles con el ancho de vía de 1 602 mm.

- 7.3.2.9 Juegos de ruedas [4.2.3.4.9]

Caso específico de Finlandia:

Categoría «P», permanente

Las dimensiones de los ejes montados y de las ruedas correspondientes a los anchos de vía de 1 520 mm y 1 524 mm se especifican en la tabla M.2 del anexo M.

- 7.3.2.10 Longitud máxima de los trenes [4.2.3.5]

Caso específico de Gran Bretaña:

Categoría «P», permanente

La ETI «Infraestructura de alta velocidad» de 2006 contiene un caso específico de la red británica que establece que los andenes de las líneas acondicionadas han de tener una longitud útil mínima de 300 m. En el registro de infraestructuras se indicará la longitud efectiva de los andenes en las líneas acondicionadas británicas donde vayan detenerse trenes en servicio comercial normal que cumplan la ETI «Material rodante de alta velocidad». La longitud de los trenes de alta velocidad destinados a prestar servicio en la red británica será compatible con la longitud de los andenes en los que vayan a detenerse.

Caso específico de Grecia

Categoría «P», permanente

La ETI «Infraestructura de alta velocidad» de 2006 contiene un caso específico de la red griega que establece que los andenes de determinadas líneas acondicionadas han de tener una longitud útil de 150 a 300 m, tal como se describe con detalle en el mencionado caso específico.

La longitud de los trenes de alta velocidad destinados a prestar servicio en la red griega que cumplan la ETI «Material rodante de alta velocidad» será compatible con la longitud de los andenes en los que vayan a detenerse.

- 7.3.2.11 Enarenado [4.2.3.10]

Caso específico en la red de 1.520/1.524 mm de ancho de vía

Categoría «P», permanente

Este caso específico está descrito en el capítulo 6 del anexo A, apéndice 1, de la ETI «Control-mando y señalización» de 2006.

7.3.2.12 Frenado [apartado 4.2.4]

7.3.2.12.1 Generalidades

Caso específico de Finlandia:

Categoría «P», permanente

Si la velocidad nominal supera los 140 km/h, al menos un bogie irá equipado con un freno de vía magnético. Si la velocidad nominal supera los 180 km/h, ambos bogies irán equipados con frenos de vía magnéticos. Los frenos de vía irán equipados con calefacción en ambos casos.

Los requisitos establecidos en relación con las prestaciones de frenado en rampas y pendientes acusadas no son válidos para vehículos preparados para un ancho de vía de 1 524 mm.

En los vehículos destinados sólo a vías de 1 524 mm de ancho, el freno de estacionamiento se diseñará de tal forma que los vagones a plena carga se detengan en una rampa o pendiente del 2,5 % con una adherencia rueda/carril máxima de 0,15 sin viento.

7.3.2.12.2 Frenos de Foucault [apartado 4.2.4.5]

Caso específico de Alemania

Categoría «P», permanente

Este caso específico está descrito en el apartado 5.2.3 del anexo A, apéndice 1, de la ETI «Control-mando y señalización» de 2006.

Caso específico de Suecia

Categoría «P», permanente

En la red sueca no se permite utilizar frenos de Foucault para el frenado de emergencia o frenado de servicio.

7.3.2.13 Condiciones ambientales [apartado 4.2.6.1]

Caso específico de Finlandia, Suecia y Noruega:

Categoría «P», permanente

Humedad

Se contemplarán cambios repentinos de la temperatura atmosférica local del vehículo hasta una variación máxima de 60 °K.

7.3.2.14 Aerodinámica del tren

7.3.2.14.1 Cargas aerodinámicas sobre los viajeros en el andén [apartado 4.2.6.2.2]

Caso específico del Reino Unido

Categoría «P», permanente

Un tren de longitud máxima que circule al aire libre a una velocidad $v = 200$ km/h (o a su velocidad máxima de servicio si es menor) no hará que la velocidad del aire supere el valor $u_{2,0} = 11,5$ m/s a una altura de 1,2 m por encima del andén y a una distancia de 3,0 m desde el centro de la vía, durante el paso de todo el tren (incluida la estela). La altura del andén utilizado en la evaluación será de 915 mm o inferior. Todas las demás condiciones de ensayo serán como se especifica en el apartado 4.2.6.2.2.

7.3.2.14.2 Cargas de presión al aire libre [apartado 4.2.6.2.3]

Caso específico del Reino Unido:

Categoría «P», permanente

En las líneas acondicionadas del Reino Unido, la máxima variación de presión admisible (Δp_{20}) será de 665 Pa para todos los trenes.

7.3.2.14.3 Variaciones máximas de presión en los túneles [apartado 4.2.6.4]

Caso específico de Italia:

Categoría «P», permanente

Para tener en cuenta los numerosos túneles de 54 m² de sección transversal que se atraviesan a 250 km/h y los de 82,5 m² de sección transversal que se atraviesan a 300 km/h, los trenes que circulen por la red italiana cumplirán los requisitos establecidos en la tabla 24.

Tabla 24

Requisitos para un tren interoperable en una sola pasada por un túnel tubular sin inclinación (caso específico de Italia)

Tipo de tren	Gálibos	Caso de referencia		Criterios para el caso de referencia			Máxima velocidad admisible [km/h]
		V_{tr} [km/h]	A_{tu} [m ²]	Δ_{pN} [Pa]	$\Delta_{pN} + \Delta_{pFr}$ [Pa]	$\Delta_{pN} + \Delta_{pFr} + \Delta_{pT}$ [Pa]	
$V_{tr,max} < 250$ km/h	GA o menor	200	53,6	$\leq 1\ 750$	$\leq 3\ 000$	$\leq 3\ 700$	≤ 210
	GB	200	53,6	$\leq 1\ 750$	$\leq 3\ 000$	$\leq 3\ 700$	≤ 210
	GC	200	53,6	$\leq 1\ 750$	$\leq 3\ 000$	$\leq 3\ 700$	≤ 210
$V_{tr,max} < 250$ km/h	GA o menor	200	53,6	$\leq 1\ 195$	$\leq 2\ 145$	$\leq 3\ 105$	< 250
	GB	200	53,6	$\leq 1\ 285$	$\leq 2\ 310$	$\leq 3\ 340$	< 250
	GC	200	53,6	$\leq 1\ 350$	$\leq 2\ 530$	$\leq 3\ 455$	< 250
$V_{tr,max} \geq 250$ km/h	GA o menor	250	53,6	$\leq 1\ 870$	$\leq 3\ 355$	$\leq 4\ 865$	250
$V_{tr,max} \geq 250$ km/h	GA o menor	250	63,0	$\leq 1\ 460$	$\leq 2\ 620$	$\leq 3\ 800$	> 250
	GB	250	63,0	$\leq 1\ 550$	$\leq 2\ 780$	$\leq 4\ 020$	> 250
	GC	250	63,0	$\leq 1\ 600$	$\leq 3\ 000$	$\leq 4\ 100$	> 250

Si un tren no se ajusta a los valores especificados en la tabla 24, las normas de explotación aplicables a dicho tren se determinarán con arreglo a las normas publicadas por el administrador de la infraestructura.

7.3.2.15 Características límite relacionadas con los ruidos exteriores [apartado 4.2.6.5]

7.3.2.15.1 Límite aplicable al ruido estacionario [apartado 4.2.6.5.2]

Caso específico del Reino Unido y de Irlanda:

Categoría «P», permanente

El límite aplicable al ruido estacionario $L_{pAeq,T}$ será de 77 dB(A) en las DMU.

- 7.3.2.15.2 Límite aplicable al ruido de arranque [apartado 4.2.6.5.3]

Caso específico del Reino Unido y de Irlanda:

Categoría «P», permanente

En relación con las locomotoras eléctricas de $P < 4.500$ kW en la llanta, el máximo ruido de arranque $L_{pAF-max}$ será de 84 dB(A).

- 7.3.2.16 Extintor de incendios (apartado 4.2.7.2.3.2)

Caso específico de Italia:

Categoría «T2», temporal

Para tener en cuenta la duración del proceso de actualización de las reglamentaciones nacionales, es admisible que los trenes nacionales que circulen por itinerarios nacionales de la red italiana estén equipados con extintores de incendios portátiles de polvo seco.

Estos extintores serán adecuados y suficientes y se colocarán en lugares adecuados.

- 7.3.2.17 Bocinas [apartado 4.2.7.4.2.1]

Caso específico de Finlandia:

Categoría «P», permanente

Los trenes clase 2 irán provistos de bocinas capaces de emitir dos tonos distintos. Las notas de las bocinas de advertencia acústica deben ser reconocibles como procedentes de un tren y no parecerse a las alarmas utilizadas en el transporte por carretera o en las fábricas u otras alarmas comunes. Se utilizarán dos bocinas que suenen por separado. Las frecuencias fundamentales de las notas de las bocinas serán:

nota alta:: 800 Hz \pm 20 Hz

nota baja:: 460 Hz \pm 20 Hz

Caso específico de Italia:

Categoría «T2», temporal

Para tener en cuenta la duración del proceso de actualización de las reglamentaciones nacionales, es admisible que los trenes nacionales que circulen por itinerarios nacionales de la red italiana estén equipados con bocinas de las siguientes frecuencias fundamentales:

nota alta:: 660 Hz \pm 15 Hz

nota baja:: 370 Hz \pm 10 Hz

El nivel de presión acústica correspondiente a estas frecuencias será de 120 a 125 dB, utilizando el método de medición descrito en el apartado 4.2.7.4.2.

- 7.3.2.18 Sistema de control-mando y señalización [apartado 4.2.7.9]

- 7.3.2.18.1 Localización del juego de ruedas [apartado 4.2.7.9.2]

Caso específico de Alemania:

Categoría «P», permanente

Este caso específico está descrito en el apartado 2.1.5 del anexo A, apéndice 1, de la ETI «Control-mando y señalización» de 2006.

Caso específico de Polonia y Bélgica:

Categoría «P», permanente

Este caso específico está descrito en el apartado 2.1.6 del anexo A, apéndice 1, de la ETI «Control-mando y señalización» de 2006.

Caso específico de la red transeuropea de alta velocidad de Francia y en la red transeuropea de alta velocidad «L1» de Bélgica únicamente:

Categoría «P», permanente

Este caso específico está descrito en el apartado 2.1.8 del anexo A, apéndice 1, de la ETI «Control-mando y señalización» de 2006.

Caso específico de Bélgica:

Categoría «P», permanente

Este caso específico está descrito en el apartado 2.1.9 del anexo A, apéndice 1, de la ETI «Control-mando y señalización» de 2006.

Caso específico en la red de 1.520/1.524 mm de ancho de vía

Categoría «P», permanente

Este caso específico está descrito en el apartado 6.2 del anexo A, apéndice 1, de la ETI «Control-mando y señalización» de 2006.

7.3.2.18.2 Ruedas [apartado 4.2.7.9.3]

Caso específico de Finlandia:

Categoría «P», permanente

Debido a las condiciones climáticas nórdicas, en Finlandia y Noruega se suele utilizar un material especial para las ruedas. Es semejante al ER8 pero con una mayor proporción de manganeso y silicio para mejorar la resistencia al desgaste lateral. Para el tráfico interior puede utilizarse este material si las partes así lo acuerdan.

Caso específico de Francia:

Categoría «P», permanente

Este caso específico está descrito en el apartado 2.2.2 del anexo A, apéndice 1, de la ETI «Control-mando y señalización» de 2006.

Caso específico de Lituania:

Categoría «P», permanente

Este caso específico está descrito en el apartado 2.2.4 del anexo A, apéndice 1, de la ETI «Control-mando y señalización» de 2006.

7.3.2.19 Pantógrafos [apartado 4.2.8.3.6]

Caso específico de Finlandia:

Categoría «P», permanente

Los trenes que presten servicio en la red finlandesa deberán estar equipados con pantógrafos de 1 950 mm. El perfil del arco del pantógrafo será el descrito a continuación:

- Cuerno de material aislante (longitud proyectada 200 mm)
- Longitud mínima del frotador, 1 100 mm
- Gama de conducción del arco de captación, 1 550 mm
- Longitud del arco del pantógrafo, 1 950 mm

La altura normal del hilo de contacto es de 6 150 mm (mínimo de 5 600 mm, máximo de 6 500 mm).

El arco del pantógrafo tendrá una anchura máxima a lo largo de la vía de 400 mm.

Caso específico de Francia:

Categoría «T2»

Se permite utilizar cobre y acero en la fabricación de frotadores para la red de corriente continua.

Categoría «P»

Los pantógrafos de los trenes que presten servicio en líneas de corriente continua podrán llevar arcos de 1 950 mm de ancho.

Categoría «P»

Los pantógrafos de los trenes de alta velocidad que hayan de circular por Francia y Suiza podrán llevar arcos de 1 450 mm de ancho.

Caso específico de Alemania y Austria:

Categoría «P», permanente

La inversión que conlleva cambiar la línea aérea de contacto en las líneas de categoría II y III y en las estaciones para cumplir los requisitos del Europantógrafo de 1 600 mm resulta prohibitiva. Los trenes que circulen por estas líneas deberán estar equipados con pantógrafos secundarios de 1 950 mm para prestar servicio a una velocidad intermedia de hasta 230 km/h, de modo que, en estas partes de la red transeuropea, la línea aérea de contacto no tenga que estar preparada para el Europantógrafo. En estas zonas, es admisible una desviación lateral máxima del hilo de contacto de 550 mm en relación con la vertical del eje longitudinal de la vía bajo el efecto del viento cruzado. En futuros estudios relativos a líneas de categoría II y III deberá tenerse en cuenta el Europantógrafo para demostrar la pertinencia de las opciones elegidas.

Caso específico para trenes que circulen por la red de Gran Bretaña:

Categoría «P», permanente

Los arcos de los pantógrafos utilizados en líneas de categoría II y III no llevarán cuernos aislados, a menos que se permitan para rutas específicas por medio de una entrada en el registro de infraestructuras.

En las líneas de categoría II y III, la gama de conducción del arco del pantógrafo será de 1 300 mm.

Los pantógrafos tendrán una zona de trabajo de 2,1 m.

El arco del pantógrafo tendrá una anchura máxima a lo largo de la vía de 400 mm.

Caso específico para trenes que circulen por la red de Suecia:

Categoría «P»: permanente

Los trenes que circulen por líneas de categoría II y III irán provistos de pantógrafos secundarios de 1 800 mm para prestar servicio a una velocidad intermedia de hasta 230 km/h.

Para circular por el puente de Öresund que entra en Suecia, se admiten pantógrafos de 1 950 mm.

No se permite un factor de potencia capacitiva a más de 16,5 kV de tensión, debido al riesgo de que resulte difícil o imposible que otros vehículos utilicen el frenado de recuperación por la presencia de una tensión excesiva en la línea aérea.

En el modo de recuperación (frenado eléctrico), el tren no se comportará como un condensador de más de 60 kVAr con cualquier nivel de potencia recuperada, es decir, se prohíbe el factor de potencia capacitiva durante la recuperación. La excepción de la potencia reactiva capacitiva de 60 kVAr tiene por objeto admitir la posibilidad de incorporar filtros en el lado de alta tensión del tren o unidad de tracción. Estos filtros no superarán la potencia reactiva capacitiva de 60 kVAr a la frecuencia fundamental.

Caso específico para trenes que circulen por la red de España:

Categoría «P»: permanente

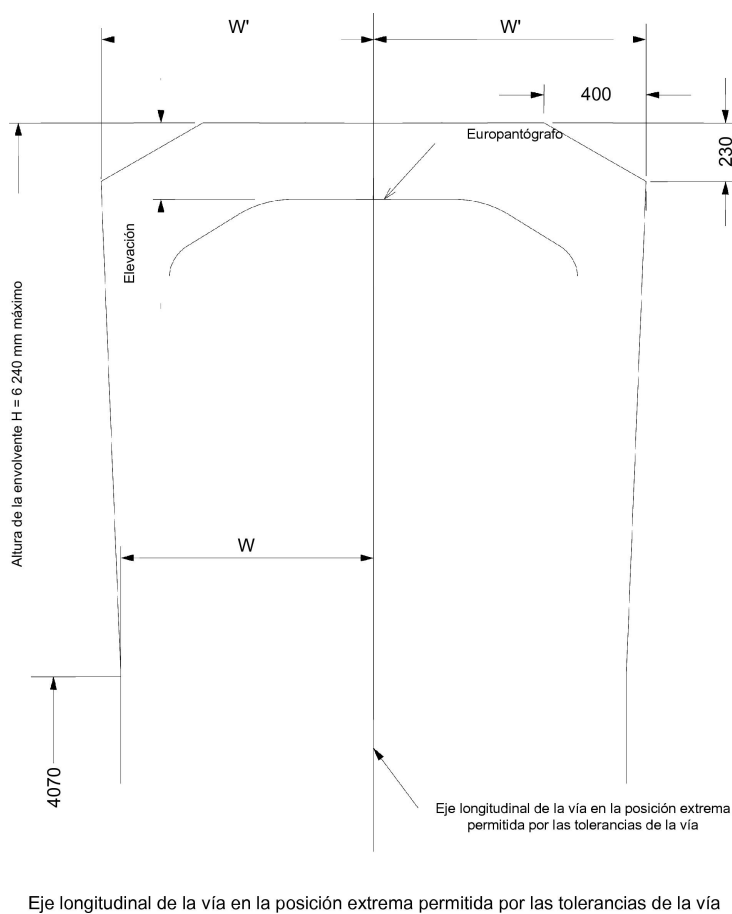
En algunas líneas de categoría II y III, así como en las estaciones, no se admite el Europantógrafo de 1 600 mm. Los trenes que circulen por líneas irán provistos de pantógrafos secundarios de 1 950 mm para prestar servicio a una velocidad intermedia de hasta 230 km/h.

La inversión que conlleva cambiar la línea aérea de contacto en las líneas de categoría II y III y en las estaciones para cumplir los requisitos del Europantógrafo de 1 600 mm resulta prohibitiva. Los trenes que circulen por estas líneas deberán estar equipados con pantógrafos secundarios de 1 950 mm para prestar servicio a una velocidad intermedia de hasta 230 km/h, de modo que, en estas partes de la red transeuropea, la línea aérea de contacto no tenga que estar preparada para el Europantógrafo. En estas zonas, es admisible una desviación lateral máxima del hilo de contacto de 550 mm en relación con la vertical del eje longitudinal de la vía bajo el efecto del viento cruzado. En futuros estudios relativos a líneas de categoría II y III deberá tenerse en cuenta el Europantógrafo para demostrar la pertinencia de las opciones elegidas.

Envolvente de gálibo del pantógrafo

En las líneas de categoría II y III, los pantógrafos de los vehículos que se utilicen en Gran Bretaña permanecerán dentro del gálibo definido en el esquema siguiente. Este valor de gálibo es absoluto y no un perfil de referencia sujeto a ajustes. Los medios de demostración del cumplimiento se mantienen como cuestión pendiente.

Envolvente del pantógrafo



Este esquema presenta la envolvente extrema en la que deben permanecer inscritos los movimientos del arco del pantógrafo. Esta envolvente se situará en la posición extrema del eje longitudinal de la vía que permitan las tolerancias de la vía, que no se han incluido. La envolvente no es un perfil de referencia.

A todas las velocidades hasta la velocidad de línea; máximo peralte; máxima velocidad del viento a la que es posible circular sin restricciones, y velocidad extrema del viento, según se define en el registro de infraestructuras:

$W = 990 \text{ mm}$, cuando $H \leq 4\,300 \text{ mm}$;

y

$W' = 990 + (0,040 \times (H - 4\,300)) \text{ mm}$, cuando $H \leq 4\,300 \text{ mm}$.

Donde:

H = Altura hasta la parte superior de la envolvente por encima del nivel del carril (en mm). Esta dimensión es la suma de la altura del hilo de contacto y la previsión para la elevación.

Se contará con una tolerancia adicional para el desgaste del frotador.

Caso específico de Italia:

Categoría «P», permanente

Los pantógrafos de los trenes de alta velocidad que hayan de circular por Italia podrán llevar arcos de 1 450 mm de ancho.

- 7.3.2.20 Interfaces con el sistema de control-mando y señalización [apartado 4.2.8.3.8]

Caso específico de Bélgica:

Categoría «P», permanente

Este caso específico está descrito en el apartado 3.6.1 del anexo A, apéndice 1, de la ETI «Control-mando y señalización» de 2006.

- 7.3.2.21 Rácores del sistema de descarga de retretes [apartado 4.2.9.3]

Caso específico de Finlandia:

Categoría «P», permanente

Los rácores para el vaciado y para el lavado y sus juntas de estanquidad deben corresponderse con las figuras M VII1 y M VI 2, respectivamente, del anexo M VI.

- 7.3.2.22 Adaptadores para el llenado de agua [apartado 4.2.9.5]

Caso específico de Finlandia:

Categoría «P», permanente

Los adaptadores para el llenado de agua se corresponderán con la figura M VII3 del apéndice M VII.

- 7.3.2.23 Normas de incendios [apartado 7.1.6]

Caso específico de España

Categoría «T», temporal

Hasta que se publique la norma EN 45545-2, se aplicarán las normas españolas sobre incendios (DT-PCI/5A).

—

ANEXOS A LA ETI

Subsistema «Material rodante»

ANEXO A	Seguridad pasiva: resistencia a colisiones	269
A.1	Descripción pormenorizada de los requisitos de seguridad estática y pasiva	269
A.1.1	Características mecánicas límite detalladas relativas a la resistencia estática	269
A.1.2	Características mecánicas límite detalladas, relativas a la resistencia de la seguridad pasiva	269
A.1.2.1	Definición de masa	269
A.1.2.2	Resistencia dinámica	269
A.1.2.3	Criterios de evaluación	269
A.2	Especificación pormenorizada de seguridad pasiva	270
A.3	Criterios de aceptación	270
A.3.1	Reducción del riesgo de encaballamiento	270
A.3.2	Deceleración límite	270
A.3.3	Mantenimiento del espacio de supervivencia y de la integridad estructural de las áreas ocupadas por los viajeros	270
A.3.4	Protección contra un obstáculo bajo	271
A.4	Método de validación	271
A.4.1	Proceso:	271
A.4.2	Especificaciones de pruebas	272
A.4.3	Criterios de aceptación para la calibración	273
A.5	Definición de obstáculos	273
A.5.1	Para colisiones entre un tren y un vagón de 80 toneladas con topes laterales	273
A.5.2	Para colisiones entre un tren y un obstáculo pesado en un paso a nivel	274
ANEXO B	Datos antropométricos y visibilidad delantera del conductor del tren	275
B.1	Generalidades	275
B.2	Datos antropométricos del conductor	275
B.3	Posición de las señales en relación con la cabina del conductor	276
B.4	Posiciones de referencia de los ojos del conductor	276
ANEXO C	Gálibo UK1 (versión 2)	278
C.1	Perfiles UK1 (versión 2)	278
C.2	Perfil UK1[A] del sector inferior, por debajo de 1 100 mm arl	279
C.3	Perfil UK1[B] del sector superior, por encima de 1 100 mm arl	280
C.4	Perfil UK1[D] del sector superior, por encima de 1 100 mm arl	281
C.5	Aplicación del perfil UK1[A]	282
C.6	Aplicación del perfil UK1[B]	282
C.7	Aplicación del perfil UK1[D]	282
C.8	Cálculo de reducción de anchura	282
ANEXO D	Evaluación de los componentes de interoperabilidad	284
D.1	Objeto	284
D.2	Características	284
ANEXO E	Evaluación del subsistema «Material rodante»	285
E.1	Objeto	285
E.2	Características y módulos	285
ANEXO F	Procedimientos para la evaluación de la conformidad y de la idoneidad para el uso	290
F.1	Lista de módulos	290
F.2	Módulos para los componentes de interoperabilidad	290
F.2.1	Módulo A: Control interno de la producción	290

F.2.2	Módulo A1: Control interno del diseño con verificación de producto	291
F.2.3	Módulo B: Examen de tipo	293
F.2.4	Módulo C: Conformidad con el tipo	296
F.2.5	Módulo D: Sistema de gestión de la calidad de la producción	296
F.2.6	Módulo F: Verificación del producto	299
F.2.7	Módulo H1: Sistema de gestión de la calidad total	301
F.2.8	Módulo H2: Sistema de gestión de la calidad total con examen del diseño	304
F.2.9	Módulo V: Validación de tipo mediante experimentación en servicio (idoneidad para el uso)	308
F.3	Módulos para la verificación «ce» de subsistemas	311
F.3.1	Módulo SB: Examen de tipo	311
F.3.2	Módulo SD: Sistema de gestión de la calidad de la producción	313
F.3.3	Módulo SF: Verificación del producto	318
F.3.4	Módulo SH2: Sistema de gestión de la calidad total con examen del diseño	321
F.4	Evaluación de los medios de mantenimiento: procedimiento de evaluación de la conformidad	327
ANEXO G	Efectos de los vientos cruzados	328
G.1	Observaciones generales	328
G.2	Introducción	328
G.3	Principios generales	328
G.4	Gama de valores de aplicación	328
G.5	Evaluación de las curvas eólicas características	328
G.5.1	Determinación de las propiedades aerodinámicas	328
G.5.1.1	Observaciones generales	328
G.5.1.2	Requisitos de ensayo en el túnel de viento	329
G.5.1.2.1	Dimensiones de la sección de pruebas	329
G.5.1.2.2	Nivel de turbulencia	329
G.5.1.2.3	Capa límite	329
G.5.1.2.4	Número Reynolds	329
G.5.1.2.5	Instrumentación	329
G.5.1.3	Requisitos del modelo	329
G.5.1.4	Requisitos del programa de ensayos	330
G.5.2	Descripción del escenario eólico	331
G.5.3	Cálculo de las características de turbulencia	332
G.5.3.1	Intensidad de la turbulencia	332
G.5.3.2	Duración de la racha	332
G.5.3.3	Obtención de la historia temporal resultante de la racha	333
G.5.4	Determinación del comportamiento dinámico del vehículo	334
G.5.4.1	Observaciones generales	334
G.5.4.2	Modelización	335
G.5.4.3	Verificación del modelo del vehículo	335
G.6	Fuerzas y momentos aerodinámicos como valores de partida para la simulación multicuerpo	336
G.7	Cálculo y representación de las curvas eólicas características	336
G.7.1	Evaluación del criterio	336
G.7.2	Cálculo de los valores eólicos y valores límite de DQ/Q0	337
G.7.3	Consideración de diferentes ángulos del viento	337
G.7.4	Representación de las características del viento por puntos distintos	338

G.7.4.1	Vehículo en vía recta	338
G.7.4.2	Vehículo en curva	338
G.8	Documentación requerida	338
ANEXO H:	Luces delanteras y traseras	339
H.1	Definiciones	339
H.2	luces delanteras	339
H.3	Luces traseras	341
H.4	Ensayo de conformidad de tipo del componente de interoperabilidad	342
ANEXO I-	Información que debe aparecer en el «registro de material rodante»	344
I.1	Información de carácter general	344
I.2	Apartado A: Definición del objeto del registro de material rodante	344
I.3	Apartado B: Nombre de las partes implicadas	344
I.4	Apartado C: Evaluación de la conformidad	345
I.5	Apartado D: Características del material rodante	345
I.5.1	Subapartado D.1 relativo al subsistema «Material Rodante»	345
I.5.2	Subapartado D.2 relativo al subsistema «Control y Mando y Señalización»	345
I.5.3	Subapartado D.3 relativo al subsistema «Energía»	346
I.6	Apartado E: Datos de mantenimiento	346
ANEXO J	Propiedades del parabrisas	347
J.1	Propiedades ópticas	347
J.1.1	Distorsión óptica	347
J.1.2	Imágenes secundarias	347
J.1.3	Neblina	348
J.1.4	Transmitancia	348
J.1.5	Cromaticidad	348
J.2	Requisitos estructurales	348
J 2.1	Impactos	348
J.2.2	Astillamiento	349
ANEXO K	Enganche	350
K.1	Esquema del enganche	350
K.2	Enganche de remolque utilizado para recuperación y rescate	350
K.2.1	Definición de términos	350
K.2.2	Condiciones generales	351
K.2.2.1	Velocidades	351
K.2.2.2	Frenos	351
K.2.2.3	Conexión neumática general	351
K.2.2.4	Proceso de enganche	351
K.2.2.5	Condiciones de desenganche	351
K.2.3	Remolcado de un tren provisto de un acoplador automático por medio de un enganche de remolque	351
K.2.3.1	Condiciones generales	351
K.2.3.2	Condiciones de acoplamiento	351
K.2.4	Remolcado de un tren provisto de un gancho de tracción por medio de un enganche de remolque	352
K.2.4.1	Condiciones generales	352
K.2.4.2	Condiciones de acoplamiento	353

ANEXO L	Aspectos no especificados en la ETI «Material rodante de alta velocidad» y para los que es precisa notificación de las normas nacionales	354
ANEXO M	Límites en servicio de las dimensiones geométricas de las ruedas y los ejes montados	356
ANEXO M I	No se utiliza	359
ANEXO M II	No se utiliza	359
ANEXO M III	No se utiliza	359
ANEXO M IV	Juntas para los rácores del sistema de descarga de retretes	360
ANEXO M V	Rácores de admisión para los depósitos de agua	362
ANEXO M VI	Rácores para el sistema de descarga de retretes en material rodante	363
ANEXO N:	Condiciones de medición del ruido	365
N.1	Desviaciones de la norma en ISO 3095:2005	365
N.1.1	Ruido estacionario	365
N.1.2	Ruido de arranque	366
N.1.3	Ruido de paso	366
N.1.4	Vía de referencia para el ruido de paso	367
N.2	Caracterización del comportamiento dinámico de las vías de referencia	368
N.2.1	Procedimiento de medición	368
N.2.2	Sistema de medición	370
N.2.3	Procesamiento de datos	371
N.2.4	Informe de ensayo	372
ANEXO O	Puesta a masa de las piezas metálicas de los vehículos	373
O.1	Principios de puesta a masa	373
O.2	Puesta a masa de la armadura del vehículo	373
O.3	Puesta a masa de las piezas del vehículo	373
O.4	Puesta a masa de las instalaciones eléctricas	373
O.5	Antenas	374
ANEXO P	Método de cálculo de las deceleraciones en modo degradado y en condiciones climáticas desfavorables	375
P.1	Introducción	375
P.2	Definición de los ensayos	375
P.2.1	Ensayos dinámicos	375
P.2.1.1	Condiciones del ensayo	375
P.2.1.2	Resultados de los ensayos dinámicos	376
P.2.1.3	Ensayos dinámicos con frenos de adherencia	376
P.2.2	Ensayos para determinar los efectos de la fricción reducida en el banco de ensayo	376
P.3	Cálculos de deceleración	377
P.3.1	Determinación de las fuerzas de frenado F	377
P.3.2	Evaluación del coeficiente de reducción de kw debido a la degradación de la adherencia	377
P.3.3	Evaluación del coeficiente de reducción de kh debido a la degradación de la fricción	377
P.3.4	Cálculos de deceleración	378
ANEXO Q	Letreros indicativos de la vitrina que contiene el equipo de rearme de la alarma de emergencia	379
ANEXO R	Caso específico: gálibo para Finlandia	380
R.1	Disposiciones generales	380
R.2	Parte baja del vehículo	380

R.3	Partes del vehículo próximas a las pestañas de las ruedas	380
R.4	Ancho del vehículo	380
R.5	Estribo inferior y puertas de acceso que se abren hacia afuera para vagones de viajeros y unidades acopladas	381
R.6	Pantógrafos y piezas del techo bajo tensión y sin aislamiento	381
R.7	Normas e instrucciones posteriores	381
APÉNDICE R. A	.....	382
APÉNDICE R. B1	.....	383
APÉNDICE R. B2	.....	384
APÉNDICE R. B3	.....	385
APÉNDICE R. C	.....	386
APÉNDICE R. D1	.....	388
APÉNDICE R. D2	.....	390
APÉNDICE R. E — Pantógrafo y piezas bajo tensión sin aislamiento	.....	392

ANEXO A

Seguridad pasiva: resistencia a colisiones**A.1. Descripción pormenorizada de los requisitos de seguridad estática y pasiva****A.1.1. Características mecánicas límite detalladas relativas a la resistencia estática**

Las características mecánicas límite detalladas, relativas a la masa y a la resistencia estática, se describen en la norma EN 12663:2000. Las cargas estáticas longitudinales y verticales de la caja de los vehículos se corresponden con la categoría P-II como mínimo.

Se realizará una evaluación de carga de presión aplicando un requisito estático definido en el apartado 4.2.6.4 de la presente ETI.

A.1.2. Características mecánicas límite detalladas, relativas a la resistencia de la seguridad pasiva**A.1.2.1. Definición de masa**

La masa incluirá el 50 % de la masa de los viajeros sentados fijada al suelo de la caja del vehículo.

A.1.2.2. Resistencia dinámica

A fin de certificar la seguridad pasiva, se aplicarán cuatro escenarios teóricos de colisión que contemplen todas las combinaciones de configuración del testero delantero (línea recta, desfrenado):

— Escenario 1

Colisión entre dos trenes idénticos (rama de unidades individuales o formación definida), a una velocidad relativa de 36 km/h.

— Escenario 2

Colisión entre un tren (rama de unidades individuales o formación definida) y un vehículo ferroviario equipado con topes laterales a 36 km/h. El vehículo ferroviario será un vagón de mercancías de cuatro ejes con una masa de 80 toneladas, de acuerdo con la definición del apartado A.5.

— Escenario 3

Colisión a 110 km/h, en un paso a nivel, con un obstáculo equivalente a un camión de 15 t, de acuerdo con la definición del apartado A.5.

— Escenario 4

Colisión con un obstáculo pequeño o bajo, como un automóvil o un animal, que se contemplará definiendo las características de un deflector de obstáculos.

A.1.2.3. Criterios de evaluación

Cuando se evalúe una locomotora, un automotor o un coche conductor, se utilizará una formación definida. En el diseño de la resistencia a colisiones de una locomotora, de un automotor o de un coche conductor, se considerará la locomotora, el automotor o el coche conductor como vehículo de cabeza únicamente.

Cuando se evalúe un tren con diferentes vehículos finales, sólo se contemplarán vehículos idénticos en el cálculo del escenario 1.

Cuando se evalúe un vagón, se utilizará una formación definida en la que dicho vagón esté detrás de la locomotora, el automotor o el coche conductor.

En todos los casos, se definirá con claridad la formación cuya validación se realiza.

Todos los vehículos que cumplan lo estipulado en la presente ETI, y que se ajusten a las siguientes características del primer vagón tras el vehículo de cabeza de la formación definida, serán aceptados para utilizarse en trenes interoperables sin necesidad de certificación adicional del tren.

- La masa será igual o menor que la masa del primer vagón tras el vehículo de cabeza de la formación definida.
- La fuerza máxima será igual o menor que la fuerza máxima del primer vagón tras el vehículo de cabeza de la formación definida.
- La fuerza media será igual o menor que la fuerza media aplicada al vehículo de cabeza por el primer vagón de la formación definida tras este vehículo de cabeza. A fin de comparar los niveles medios de acuerdo con la carrera de deformación, se utilizarán las características de la carrera de fuerza. La curva de la carrera de fuerza será igual o menor que la del vehículo de referencia.

A.2. **Especificación pormenorizada de seguridad pasiva**

Se reducirá el riesgo de encaballamiento en las extremidades del tren y entre los vehículos que integran el tren.

Las fuerzas experimentadas en las zonas de contracción no darán lugar a deceleraciones medidas superiores a los criterios de aceptación especificados en el apartado A.3 en las áreas de asiento de los viajeros y en los espacios de supervivencia.

En todos los escenarios, las áreas ocupadas no sufrirán deformación o intrusión que comprometa el espacio teórico de supervivencia ni la integridad estructural de las áreas ocupadas por los viajeros.

Se instalará un deflector de obstáculos en el testero delantero del tren para reducir la probabilidad de que objetos tales como automóviles y grandes animales provoquen su descarrilamiento.

Las cabinas de conducción en los extremos de los vehículos contarán como mínimo con una puerta o pasillo intercirculación que permita el acceso del personal de rescate en una emergencia.

Los criterios de aceptación se establecen en el apartado A.3 y el procedimiento de validación se corresponderá con el apartado A.4.

A.3. **Criterios de aceptación**

A.3.1. Reducción del riesgo de encaballamiento

El criterio de aceptación de la limitación del encaballamiento es que una simulación adicional del escenario 1 demuestre que, en las condiciones iniciales de desplazamiento vertical de 40 mm, no se produzca levantamiento de los ejes montados de ningún bogie y se mantenga el espacio de supervivencia y el límite de deceleración. Estos criterios por sí solos bastan para validar la resistencia al encaballamiento.

A.3.2. Deceleración límite

El criterio de aceptación de la deceleración media es de 5 g en las áreas ocupadas. La duración para el cálculo de la media se corresponderá con el intervalo de tiempo que comienza cuando la fuerza de contacto neta es superior a cero por primera vez y termina cuando llega a ser cero (por primera vez) en todos los vehículos del tren implicados en la colisión.

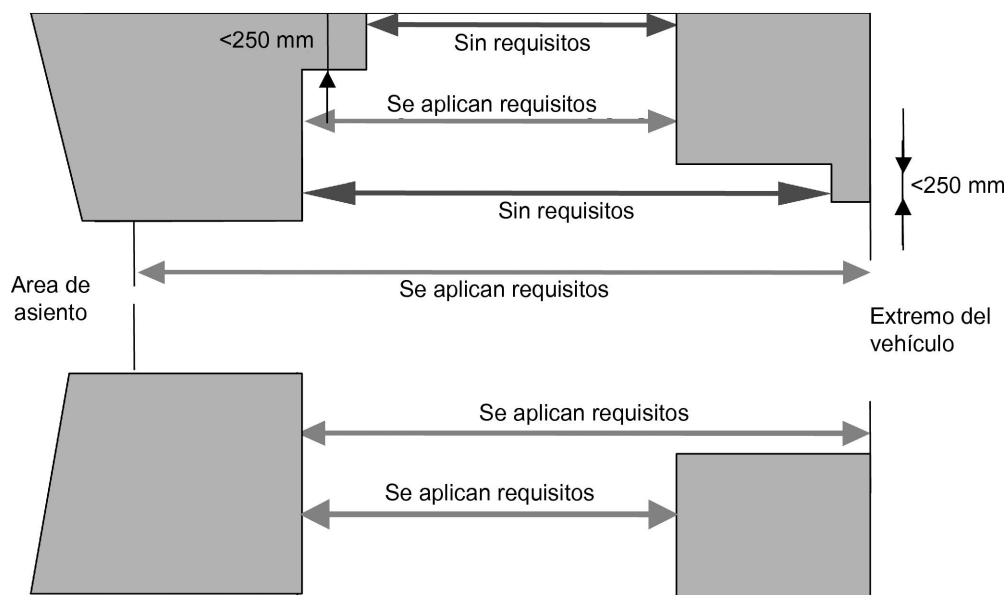
A.3.3. Mantenimiento del espacio de supervivencia y de la integridad estructural de las áreas ocupadas por los viajeros

La cabina del conductor dispondrá de un espacio de supervivencia para el conductor que mantenga una sección de 0,75 m de longitud como mínimo.

Los criterios de aceptación de la integridad de las áreas ocupadas por los viajeros consistirán en limitar cualquier reducción a un máximo del 1 % sobre los 5 m de longitud inicial de la caja del vehículo (con excepción de las zonas de contracción) o en que la deformación plástica en estas zonas protegidas sea inferior al 10 %.

Si se utilizan zonas contiguas de ocupación temporal (definidas en el apartado 4.2.2.3.2), con una dimensión lateral superior a 250 mm, como zonas de contracción, la holgura longitudinal no se reducirá más de un 30 % en esa zona.

En el esquema siguiente se dan algunos ejemplos de áreas donde se aplican los requisitos de holgura longitudinal:



A.3.4. Protección contra un obstáculo bajo

Se instalará un deflector de obstáculos, con su borde inferior tan bajo como lo permita el gálibo, en el testero delantero del tren y se verificará con arreglo a los siguientes requisitos estáticos longitudinales, que habrán de cumplirse por separado:

- 300 kN en el eje longitudinal.
- 250 kN a 750 mm del eje longitudinal

Las fuerzas horizontales se aplicarán sobre una superficie máxima de 500 x 500 mm. (Según permita la envolvente de desplazamiento del enganche y la máxima superficie correspondiente del deflector.)

La altura de la fuerza resultante no será superior a 500 mm sobre el nivel del carril (ARL).

No se producirá deformación permanente debido a estas cargas. La resistencia estática del deflector de obstáculos será conforme con el apartado 3.4.2 de la norma EN 12663:2000.

A.4. Método de validación

A.4.1. Proceso:

Se establecen los objetivos de seguridad pasiva para un tren completo. No resulta práctico evaluar el comportamiento del tren completo mediante ensayos, por lo que se validará el cumplimiento de los objetivos mediante una simulación dinámica, que se corresponde con los escenarios teóricos de colisión. La simulación numérica por sí sola basta para realizar una predicción precisa del comportamiento estructural en las áreas donde está limitada la deformación. Sin embargo, en relación con las zonas de aplastamiento, el programa de validación incluirá la verificación de modelos numéricos mediante ensayos apropiados (método combinado).

Los principales pasos a seguir en este método combinado en relación con un nuevo diseño de la infraestructura se indican a continuación.

- Paso 1: Ensayo de dispositivos de absorción no estructurales y zonas de contracción:

Se realizarán ensayos dinámicos sobre especímenes de pruebas de tamaño natural a fin de verificar las prestaciones de los elementos de resistencia a impactos y obtener datos de calibración.

La configuración de ensayo se definirá con respecto a los siguientes objetivos:

- Reflejar uno de los escenarios con la mayor exactitud posible

- Facilitar la calibración
- Utilizar la máxima capacidad de absorción de energía
- Mostrar el comportamiento pertinente o específico del diseño
- Paso 2: Calibración del modelo numérico de la estructura:

Tras llevar a cabo el ensayo a tamaño natural descrito en el paso 1, el fabricante calibrará el modelo numérico comparando los resultados del ensayo y la correspondiente simulación numérica.

La validación del modelo seguirá dos fases esenciales en la comparación entre el ensayo y la simulación numérica:

- Comportamiento general de la estructura, áreas donde aparece deformación plástica y orden seguido por los fenómenos de absorción de energía.
- Análisis detallados de todos los resultados del ensayo y más concretamente de los niveles de fuerza y desplazamientos de los puntos importantes de la estructura.
- Paso 3: Simulación numérica de los escenarios teóricos de colisión:

Se creará un modelo 3D de la estructura de cada vehículo que se someterá a deformación permanente.

Este modelo incluirá las estructuras de deformación de la cabina del conductor o del extremo del vehículo, el modelo calibrado del paso 2 y un modelo 3D completo del resto de la estructura de la caja del vehículo. (Normalmente sólo los modelos del primer vehículo o de los dos primeros incorporarán detalladamente elementos de absorción de energía estructuras de deformación. El resto de vehículos del tren podrán representarse como sistemas de masa total, etc., que representen su comportamiento general).

Si las cajas de los vehículos son simétricas con respecto al eje longitudinal, es admisible utilizar un semi-modelo.

Por último, se realizarán simulaciones de todos los escenarios teóricos de colisión a fin de lograr la aprobación de los vehículos conforme a los requisitos de la presente ETI. Para validar el comportamiento en el punto de impacto, el modelo del tren completo incluirá los modelos de los vehículos validados en el punto 2, con el resto de los vehículos del tren representados de forma simplificada.

Es admisible utilizar un programa de validación reducido si se han realizado modificaciones en un diseño ya verificado y si:

- el margen de seguridad con respecto a los requisitos basta para integrar las posibles incertidumbres; y
- las modificaciones no alteran de forma significativa los mecanismos que proporcionan la seguridad pasiva.

Sin embargo, en este caso, se validarán las características de resistencia a colisiones en un nivel adecuado al grado de cambio mediante:

- comparación con una solución similar (con planos de ingeniería u otros datos técnicos); o
- una combinación de simulaciones o cálculos por ordenador (por ejemplo, análisis de elementos finitos o modelización multicuerpo) y ensayos (cuasiestáticos o dinámicos).

A.4.2. Especificaciones de pruebas

Para realizar un ensayo dinámico, se elegirá la velocidad de impacto, el tipo de obstáculo y su masa de forma que la energía absorbida por el espécimen de pruebas sea como mínimo equivalente al 50 % de la energía máxima que se haya de disipar en el escenario 1 o 2 para la suma de todos los pasos seguidos en los escenarios 1 y 2.

Se ensayarán todos los amortiguadores dedicados, diseñados para absorber energía de manera controlada.

Es admisible realizar ensayos independientes que no incluyan todos los elementos de absorción de energía, pero todos los pasos de absorción de energía que puedan tener interacción entre sí se incluirán en el mismo ensayo. Se permite considerar de este modo elementos tales como el deflector de obstáculos, los elementos de absorción de energía, el enganche, etc.

Igualmente, para el ensayo individual de los dispositivos intervehiculares (enganches, dispositivos antiencaballamiento y dispositivos de absorción de energía), la velocidad efectiva y la masa habrán de escogerse de manera que la energía absorbida en la interfaz y el comportamiento de los elementos que constituyen la interfaz sean equivalentes a los que se observan en estas áreas en los escenarios teóricos de colisión.

De acuerdo con la especificación de los ensayos de resistencia a colisiones, los resultados de las mediciones que se realicen durante los ensayos, con la precisión apropiada, incluirán los siguientes datos necesarios para la calibración del modelo numérico:

- Medición de las fuerzas, registro de las deformaciones, velocidad de colisión y deceleraciones a efectos de comparación de prestaciones (energías, deformaciones, etc.) de los diversos dispositivos de absorción de energía durante este ensayo y durante los ensayos de componentes.
- Mediciones dimensionales antes y después de los ensayos en las áreas definidas y acordadas previamente al ensayo.
- Registros de la configuración del ensayo, vistas generales y planos detallados utilizando, si es necesario, vídeo de alta velocidad que permita comparar la cinemática del ensayo con la simulación correspondiente.
- Velocidad de impacto y masa del vehículo.

A.4.3. Criterios de aceptación para la calibración

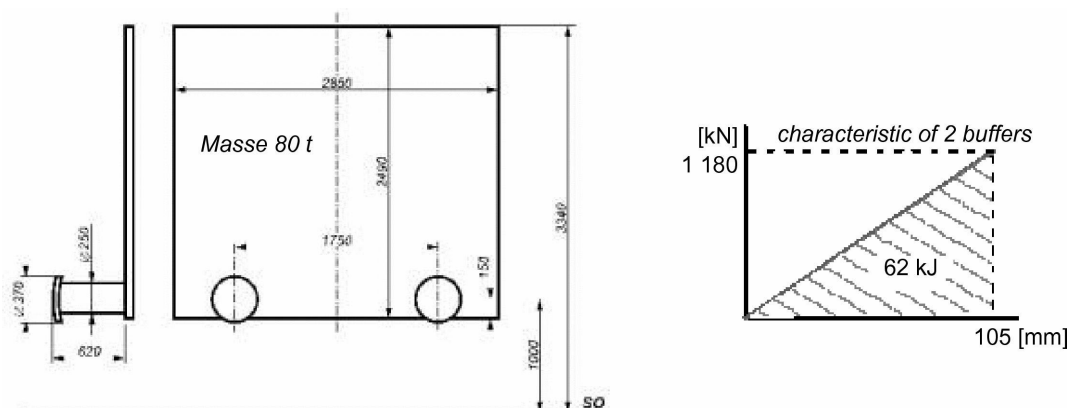
Se validará la correlación aplicando los siguientes criterios:

- Orden que siguen los acontecimientos durante la colisión (los escenarios incluyen varias fases de absorción de energía).
- Deformaciones observadas durante los ensayos que se correspondan con los valores registrados en el análisis.
- Nivel de energía disipado por el modelo (de acuerdo con la evolución de la energía cinética total y la velocidad) con aceptación de una diferencia inferior al 10 %.
- Nivel de desplazamientos (carrera) del modelo, con aceptación de una diferencia inferior al 10 %.
- Nivel de la curva de fuerza total del modelo con aceptación de una diferencia inferior al 10 % para los valores medios de la curva total y las partes correspondientes a cada paso de deformación.

A.5. Definición de obstáculos

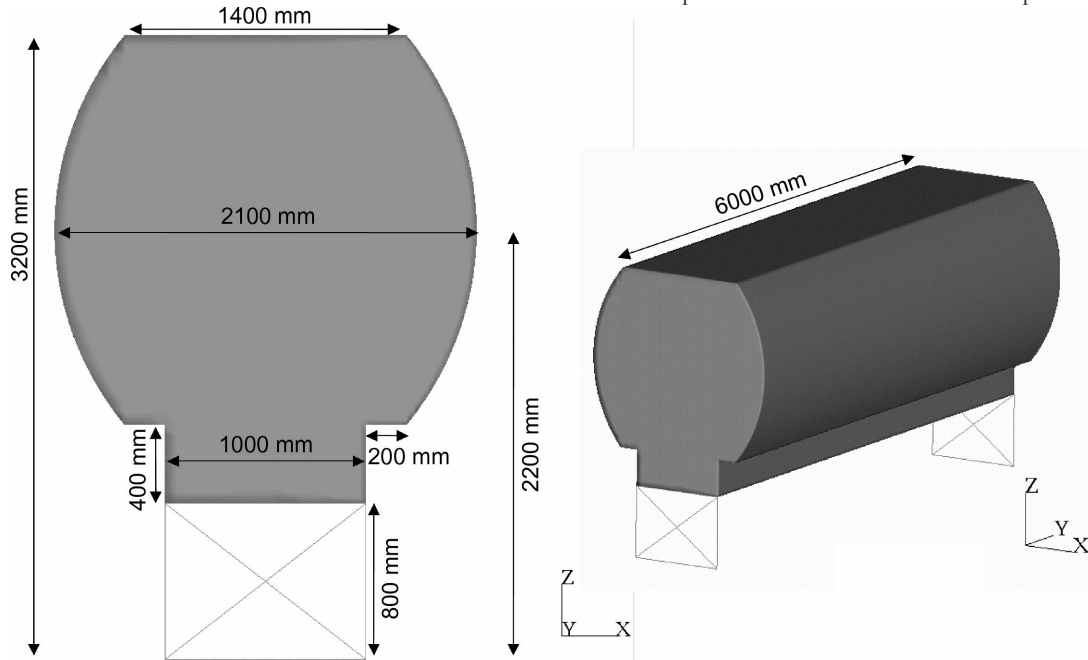
A.5.1. Para colisiones entre un tren y un vagón de 80 toneladas con topes laterales

El vagón de 80 toneladas será un vagón de mercancías unificado con bogies equipados con topes laterales (definidos en la ETI «Vagones de mercancías del ferrocarril convencional») con una carrera de 105 mm. El obstáculo (vagón) se define en las figuras siguientes:



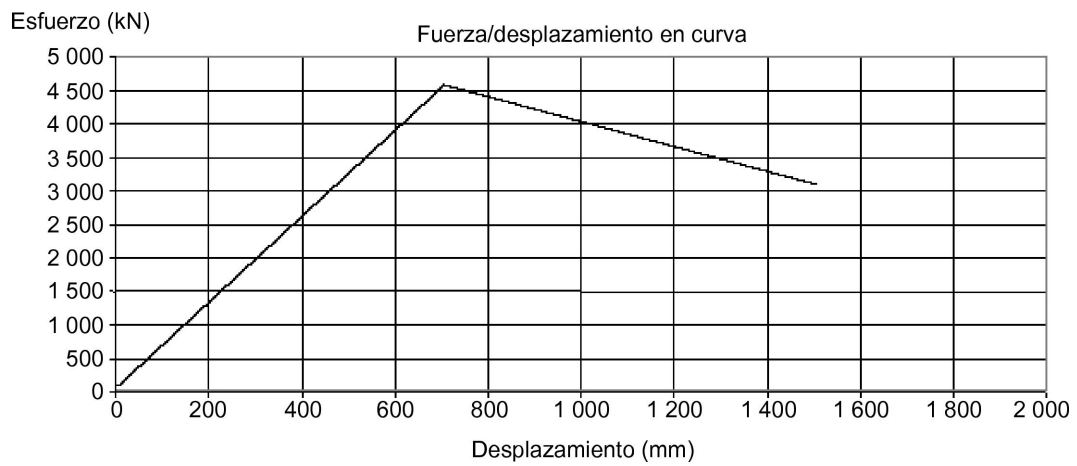
A.5.2. Para colisiones entre un tren y un obstáculo pesado en un paso a nivel

Se utilizará un obstáculo numérico equivalente deformable de 15 000 kg (definido en las figuras siguientes). Para ello se realizará una simulación en forma de modelo numérico completo utilizando software de colisión específico.



Masa: 15 toneladas
 Altura del centro de gravedad = 1 750 mm

Para definir la rigidez del obstáculo, los valores de la curva de fuerza (en función del desplazamiento) obtenidos contra una esfera de 50 t y 3 m de diámetro a 30 m/s serán mayores que en la curva siguiente:



Con los siguientes valores para la definición de la curva:

Desplazamiento absoluto de la esfera (mm)	Fuerza de contacto (kN)
0	0
700	4 500
1 500	3 000

ANEXO B

Datos antropométricos y visibilidad delantera del conductor del tren

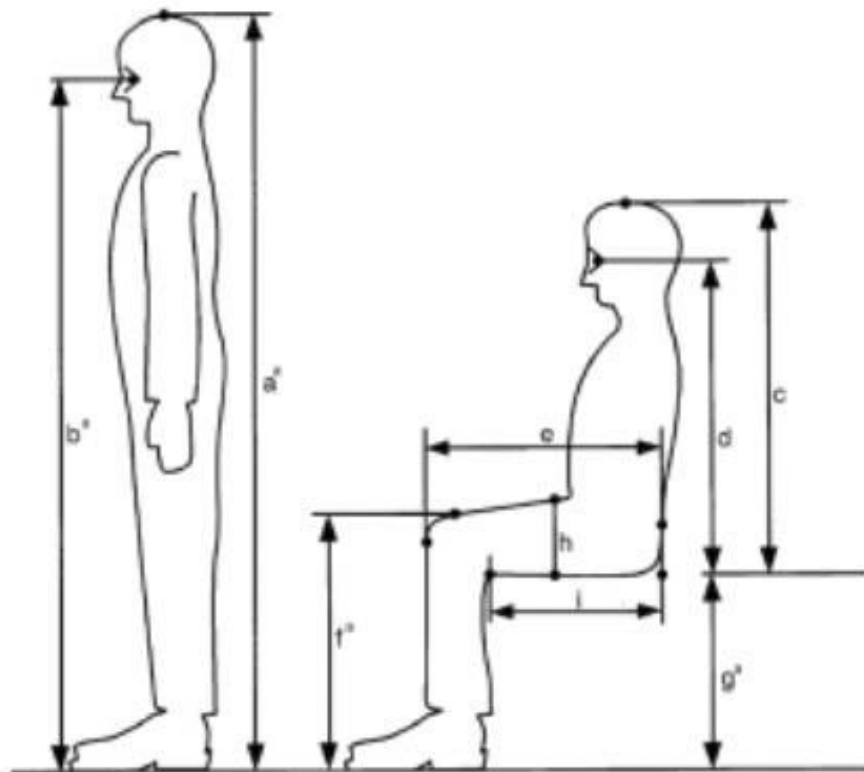
B.1 Generalidades

Las medidas para la posición del ojo del conductor se basan en la gama de valores de altura del conductor descrita a continuación.

B.2 Datos antropométricos del conductor

Figura B.1

Mediciones antropométricas principales del conductor más bajo y más alto



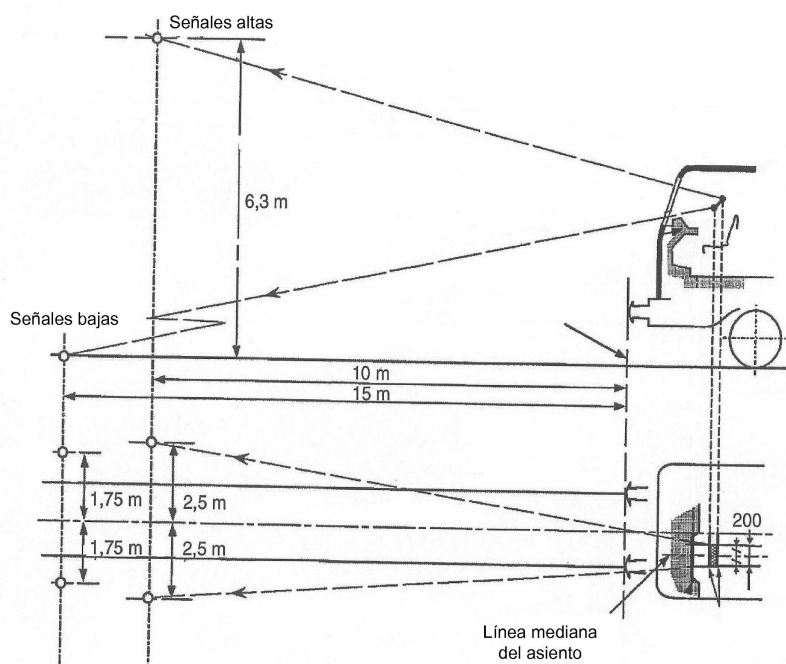
	a	a (º)	b (º)	c	d	e	f (º)	g (º)	h	i
MIN	1 600	1 630	1 530	840	740	555	530	425	120	440
MAX	1 900	1 930	1 805	980	855	660	635	505	180	520

(º) Medición con calzado inclusive (30 mm)

B.3 Posición de las señales en relación con la cabina del conductor

Figura B.2

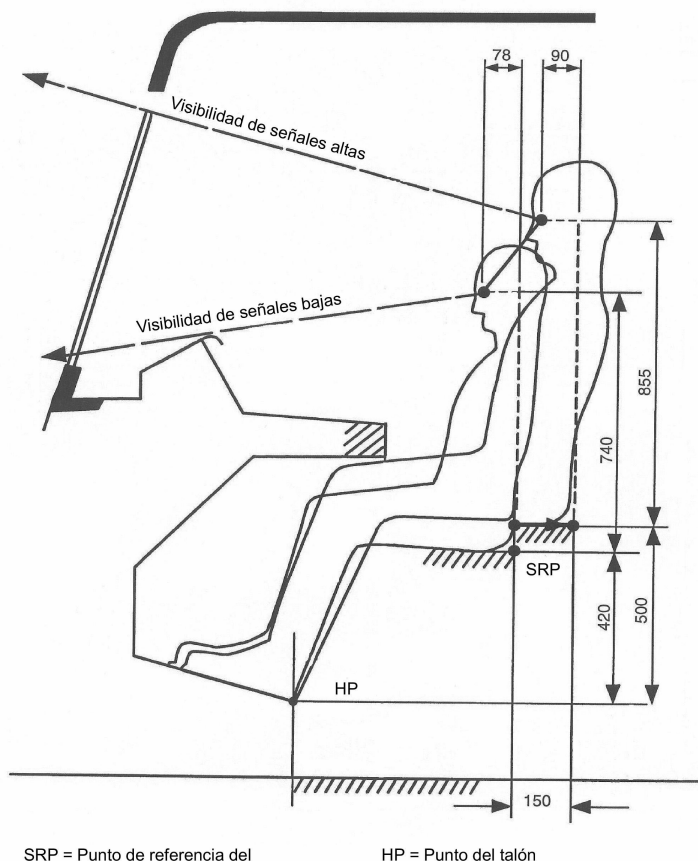
Localización de las señales



B.4 Posiciones de referencia de los ojos del conductor

Figura B.3

Consola con estante y reposapiés rígido:



SRP = Punto de referencia del

HP = Punto del talón

Figura B.4

Consola con estante y reposapiés ajustable

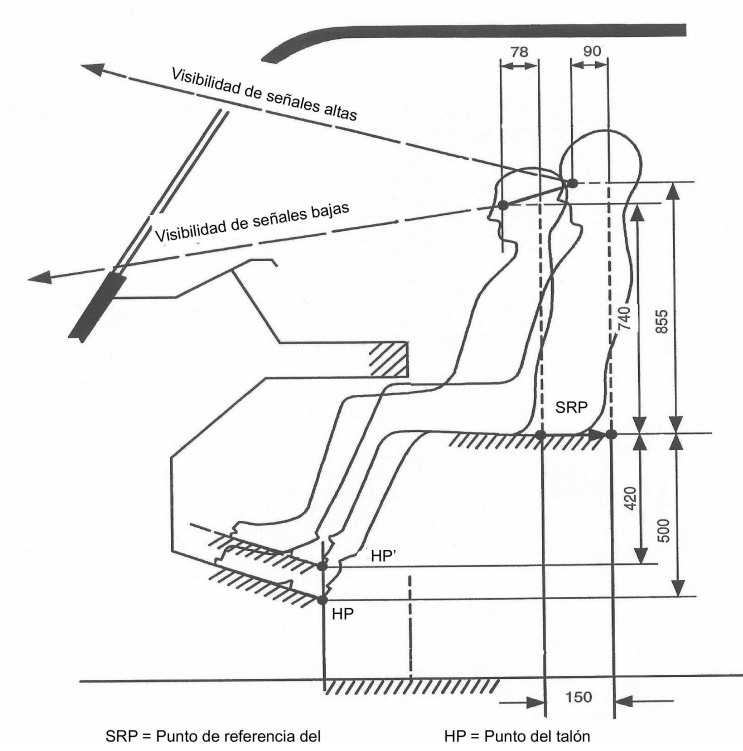
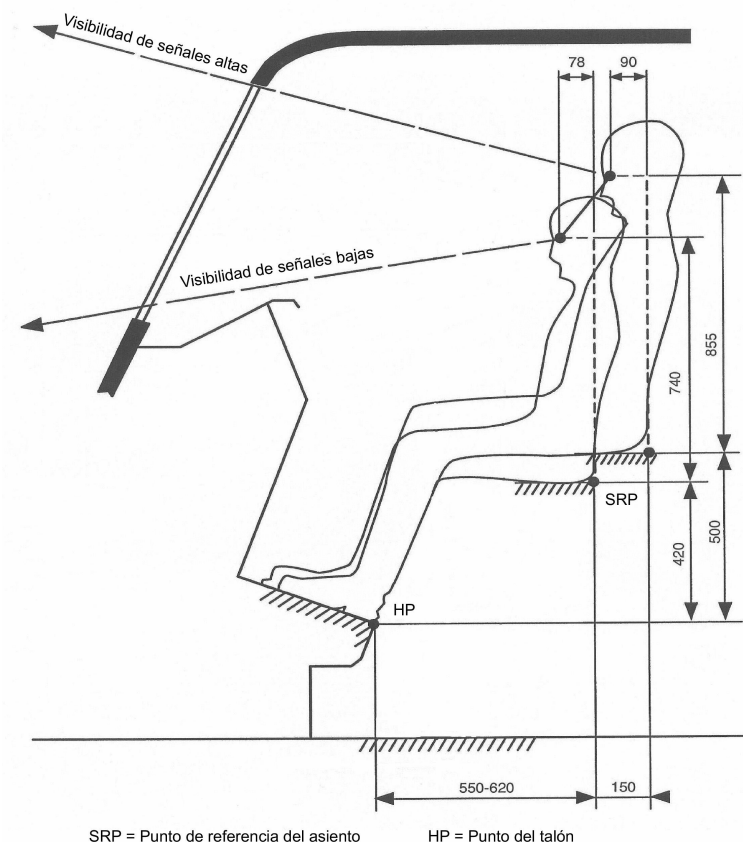
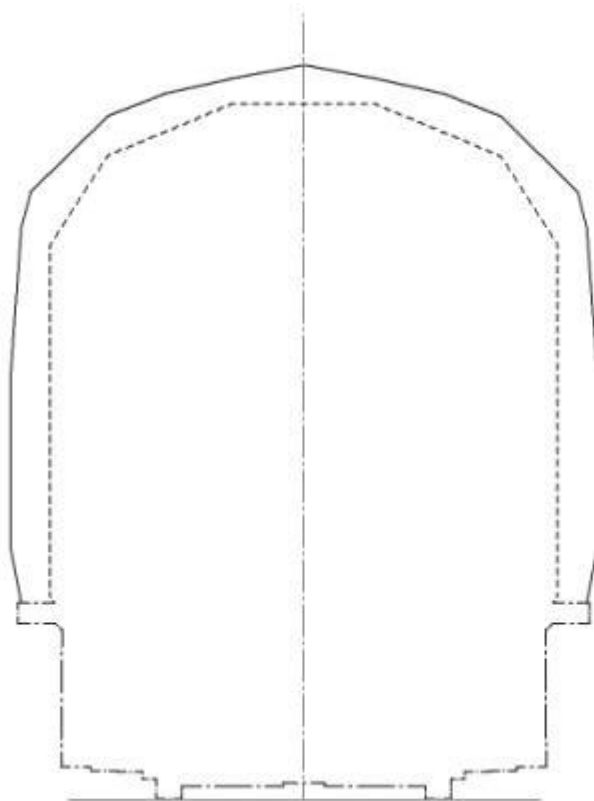


Figura B.5

Consola sin estante y reposapiés rígido



ANEXO C

Gálibo UK1 (versión 2)**C.1. Perfiles UK1 (versión 2)**

Perfiles UK1 (versión 2)

El gálibo UK1 (versión 2) se ha definido aplicando una serie de metodologías apropiadas para la infraestructura ferroviaria británica, que permite el máximo aprovechamiento de un espacio limitado.

El gálibo UK1 (versión 2) consta de 3 perfiles: UK1[A], UK1[B], UK1[D].

En esta clasificación, los gálibos [A] son gálibos de material rodante que no dependen de los parámetros de las infraestructuras, los gálibos [B] son gálibos de material rodante que contienen un movimiento limitado (específico) de la suspensión del vehículo, pero no incluyen los desplazamientos en curva, y los gálibos [D] son plantillas que definen el espacio máximo de infraestructura disponible en una vía recta y a nivel.

Por debajo de 1 100 mm ARL, se ha definido un gálibo de infraestructura fijo en la norma Railway Group Standard GC/RT5212 (versión 1, febrero de 2003), que establece una posición de limitación óptima para andenes y equipos diseñados para estar muy próximos al tren. El gálibo UK1[A] es un gálibo de material rodante complementario, que incluye todos los movimientos de tolerancias necesarios y una holgura con la infraestructura.

El vehículo no sobresaldrá del gálibo UK1[A], representado por el perfil delimitado por una línea discontinua.

Por encima de 1 100 mm ARL, hay dos perfiles: el interior UK1[B] (perfil delimitado por una línea discontinua con puntos) y el exterior UK1[D] (perfil delimitado por una línea continua).

Estos perfiles definen un vehículo típico UK1[B] y el máximo tamaño teórico de un vehículo UK1[D] que podrían aceptar las rutas para las que se ha declarado el gálibo.

UK1[B] se define con arreglo a la configuración de un vehículo típico que podría prestar servicio en todas las rutas declaradas conformes con el gálibo UK1. Hay que señalar que este vehículo se ha diseñado aplicando sencillas normas de medición de gálibo estático y no haría un uso óptimo de la infraestructura controlada por Network Rail.

UK1[D] define el tamaño estático mínimo de la infraestructura controlada por Network Rail en las rutas conformes con el gálibo UK1, según la definición de 1 de enero de 2004. No está ajustado a la curvatura de la vía. Cuando se aplica utilizando una metodología aprobada y con las holguras y tolerancias definidas por la norma Railway Group Standard GC/RT5212 (versión 1, febrero de 2003), este perfil define la máxima envolvente disponible en vía recta y a nivel. Podría disponerse espacio adicional localmente para aceptar desplazamientos y movimientos dinámicos relacionados con la curvatura. A medida que se realicen mejoras en la red, podría disponerse de más espacio del anteriormente indicado.

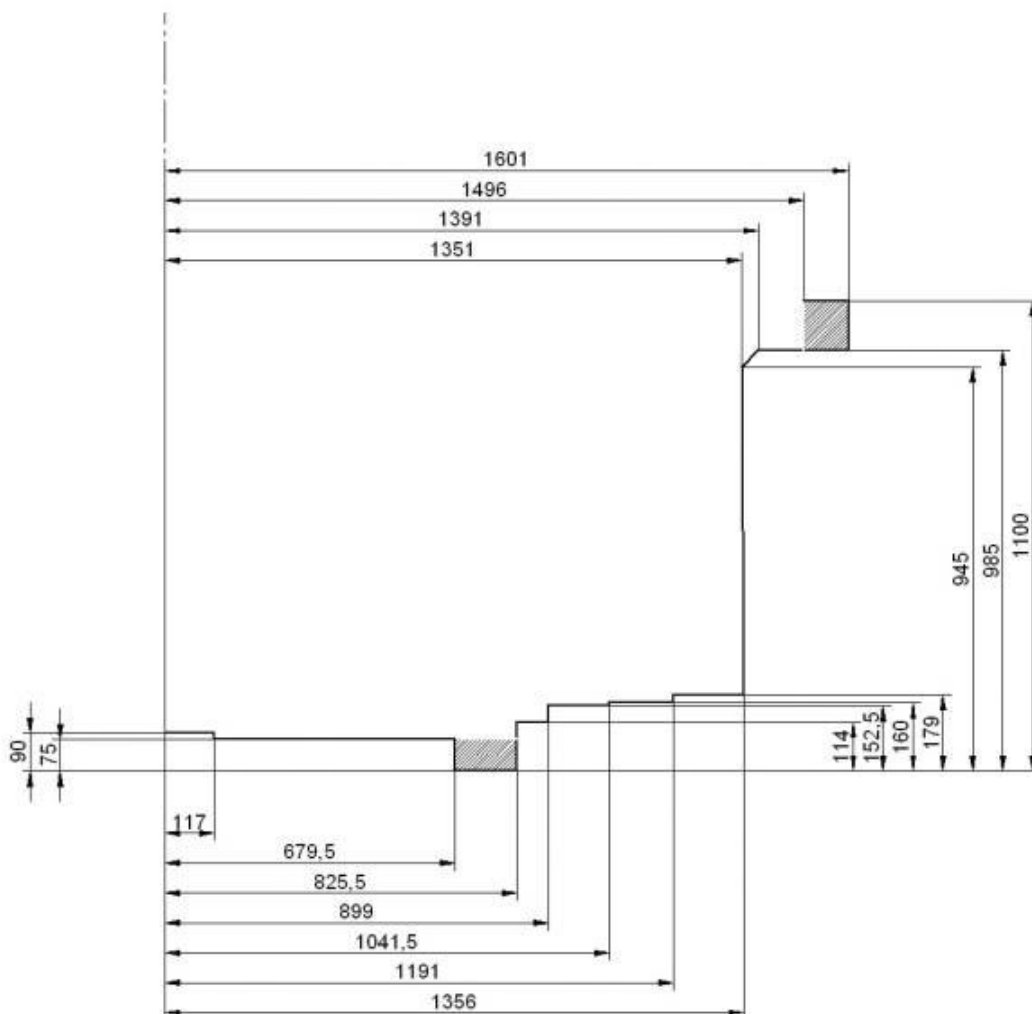
Los datos de la red que pueden utilizarse para diseñar el vehículo con arreglo a una metodología aprobada pueden solicitarse a Network Rail Infrastructure Ltd.

El gálibo UK1[D] también puede utilizarse para definir un vehículo de cualquier clase de dimensiones geométricas y configuración de suspensiones. Sin embargo, este vehículo sería menor que el gálibo UK1[B], ya que la modelización realizada para desarrollar dicho gálibo contempla la forma de la infraestructura ajustada para desplazamientos del vehículo. De este modo, en los tramos de vía curva, puede haber más espacio de infraestructura disponible del que refleja el perfil UK1[D]. Esto explica por qué el perfil UK1[B] presenta una forma diferente que el perfil UK1[D].

A la hora de utilizar la información de infraestructuras para desarrollar la forma del vehículo, el espacio entre UK1[B] y UK1[D] puede utilizarse para compensar los movimientos de la suspensión, en lugar de restringir la línea de gálibo.

Es importante tener en cuenta y comprender las metodologías descritas anteriormente para desarrollar los vehículos más grandes adecuados para la infraestructura británica.

C.2. Perfil UK1[A] del sector inferior, por debajo de 1 100 mm ARL



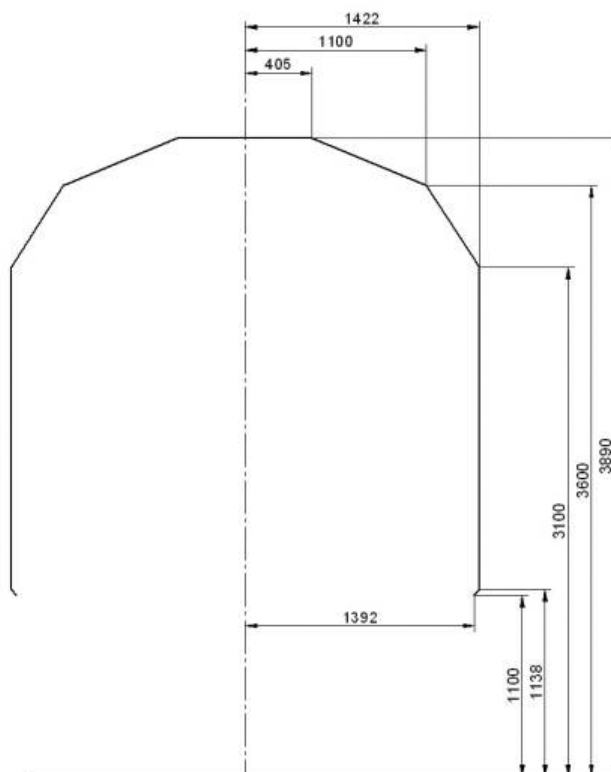
El área sombreada delimitada por los puntos 17 a 20 suele utilizarse para los escalones.

El área sombreada delimitada por los puntos 4, 5 y 6 está disponible únicamente para ruedas, guardacuerpos, etc.

Coordenadas para el perfil UK1[A]

Punto	X (mm)	Y (mm)
1	0	90
2	117	90
3	117	75
4	679,5	75
5	679,5	0
6	825,5	0
7	825,5	114
8	899	114
9	899	152,5
10	1 041,5	152,5
11	1 041,5	160
12	1 191	160
13	1 191	179
14	1 356	179
15	1 351	945
16	1 391	985
17	1 496	985
18	1 496	1 100
19	1 601	1 100
20	1 601	985

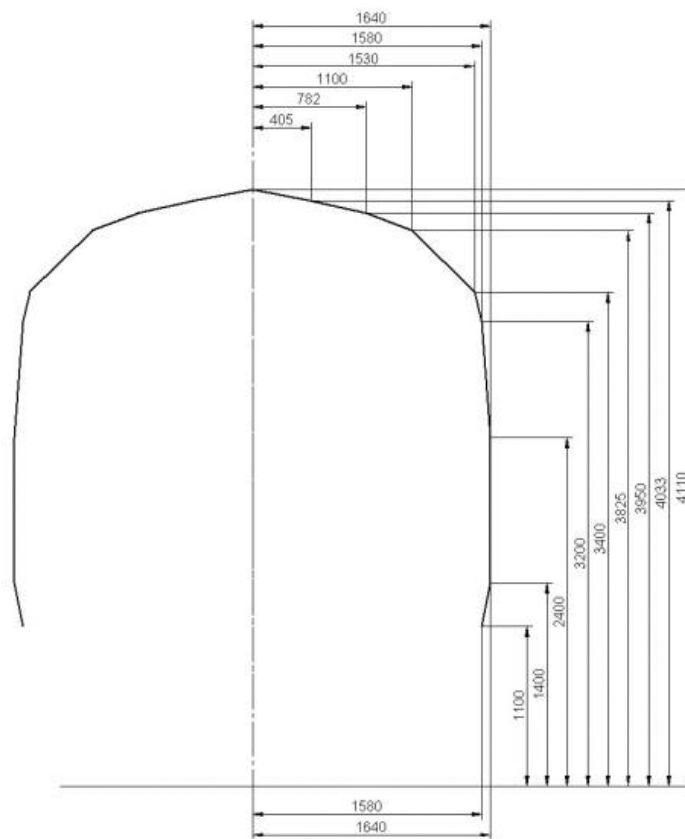
C.3. Perfil UK1[B] del sector superior, por encima de 1 100 mm ARL



Coordenadas para el perfil UK1[B]

Punto	X (mm)	Y (mm)
1	0	3 890
2	405	3 890
3	1 100	3 600
4	1 422	3 100
5	1 422	1 138
6	1 392	1 100

C.4. Perfil UK1[D] del sector superior, por encima de 1 100 mm ARL



Coordenadas para el perfil UK1[D]

Punto	X (mm)	Y (mm)
1	0	4 110
2	405	4 033
3	782	3 950
4	1 100	3 825
5	1 530	3 400
6	1 580	3 200
7	1 640	2 400
8	1 640	1 400
9	1 580	1 100

C.5. Aplicación del perfil UK1[A]

El perfil UK1[A] incluirá todos los movimientos cinemáticos, desgaste, así como desplazamientos laterales y verticales.

Los puntos 14 a 20 pueden ensancharse lateralmente en curvas de menos de 360 m de radio, con arreglo a la siguiente fórmula:

$$dX = (26\ 000/R) - 72$$

donde R es el radio de la curva en metros y dX en mm.

Las holguras inferiores verticales del gálibo no se infringirán en ninguna circunstancia de carga y desgaste. El desplazamiento vertical de la suspensión se considerará que alcanza la máxima contracción o el tope de la caja.

En las anteriores condiciones de carga y desgaste, el vehículo no infringirá la holgura inferior del gálibo en una curva vertical cóncava o convexa de 500 m de radio. Los desplazamientos verticales en curva se calcularán por medio de la fórmula para E_i y E_o en el apartado 8 (con $K = 0$).

C.6. Aplicación del perfil UK1[B]

La medida 1 100 mm ARL es un mínimo absoluto.

Si la distancia al centro del bogie es inferior a 17 m, no será necesario aplicar reducción de anchura.

Si la distancia al centro del bogie es superior a 17 m, las dimensiones laterales del perfil se reducirán en la cantidad obtenida por medio de la fórmula del apartado 8. Se utilizarán los siguientes valores:

$$R = 200 \text{ m}$$

$$K = 0,181 \text{ m}$$

El perfil UK1[B] incluye una tolerancia general para movimientos dinámicos, tolerancias del vehículo y algunos movimientos geométricos de 100 mm, entre ellos:

Movimientos laterales, verticales y de balanceo de la suspensión

Tolerancias exigidas por el constructor del vehículo

Efecto geométrico de la curvatura vertical

Cuando los efectos anteriores superen los 100 mm, se aplicará una reducción apropiada a la dimensión de la caja. Igualmente, es admisible aumentar las dimensiones de la caja si hacen falta menos de 100 mm para compensar estos efectos.

C.7. Aplicación del perfil UK1[D]

Es admisible que el vehículo se construya con arreglo a los límites de la envolvente de infraestructuras indicada, con sujeción a la evaluación de la ruta aplicando una metodología aprobada y al acuerdo con el administrador de la infraestructura con respecto a holguras, tolerancias y clase de firmeza de la vía adecuada a la explotación de los vehículos. Podría disponerse de espacio adicional para el movimiento cinemático y el desplazamiento en curva más allá del perfil descrito, como se define en la base de datos de rutas que mantiene la empresa Network Rail Ltd.

C.8. Cálculo de reducción de anchura

En este apartado se describen los cálculos de reducción de la línea de gálibo que se aplicarán para compensar los efectos de los desplazamientos en curva. Estos cálculos son idénticos, aunque se expresan de forma diferente, a los descritos en la ETI «Infraestructuras de alta velocidad» de 2006 para el cálculo del desplazamiento en curva. Pueden utilizarse los mismos cálculos para las reducciones verticales.

Cuando haya de construirse un vehículo conforme a un determinado gálibo de material rodante, las dimensiones laterales definidas por el gálibo se reducirán si la longitud total o los centros de los bogies superan las dimensiones especificadas en el gálibo. Si se aplica reducción a la longitud de los vehículos o a los centros de bogies, no se podrá aumentar el perfil de construcción del vehículo.

En los cálculos descritos a continuación, se utilizan las siguientes variables:

- A = La distancia entre ejes/centros de bogies en metros.
- N_i = La distancia de la sección transversal calculada a partir del pivote del bogie/posición del eje (en metros) cuando éste se encuentre dentro de la distancia entre ejes/centros de bogies.
- N_o = La distancia de la sección transversal calculada a partir del pivote del bogie/posición del eje (en metros) cuando éste se encuentre fuera de la distancia entre ejes/centros de bogies.
- R = El radio de la curva (en metros) para el cual ha de calcularse la reducción.
- K = El desplazamiento admisible en el radio definido (en metros)
- E_i = Reducción de anchura dentro de la distancia entre ejes/centros de bogies (en metros)
- E_o = Reducción de anchura fuera de la distancia entre ejes/centros de bogies (en metros)

Fórmulas:

$$E_i = ((AN_i - N_{i2}) / 2R) - K$$

$$E_o = ((AN_o + N_{o2}) / 2R) - K$$

Nota: Los valores E_i y E_o no pueden ser negativos.

ANEXO D

Evaluación de los componentes de interoperabilidad

D.1. Objeto

En este anexo se explica la evaluación de la conformidad y la idoneidad para el uso de los componentes de interoperabilidad que constituyen el subsistema «Material rodante».

D.2. Características

Las características de los componentes de interoperabilidad que deben evaluarse en las distintas fases de diseño, desarrollo y producción aparecen marcadas con un aspa (X) en la tabla D.1.

Tabla D.1

Evaluación de los componentes de interoperabilidad del subsistema «Material Rodante».

1		2	3	4	5
Componentes de interoperabilidad que han de evaluarse		Evaluación en la fase siguiente			
		Fases de diseño y desarrollo			Fase de producción
		Revisión de diseño o examen de diseño	Análisis del proceso de fabricación	Ensayo de tipo	Verificación de conformidad con el tipo
4.2.2.2.2.1	Acopladores automáticos de tope central	X	n.a.	X	X
4.2.2.2.2.2	Órganos de choque y tracción	X	n.a.	X	X
4.2.2.2.2.3	Eenganche de remolque para recuperación y rescate	X	n.a.	X	X
4.2.2.7	Parabrisas de la cabina del conductor	X	n.a.	X	X
4.2.3.4.9.2	Ruedas	X	X	X	X
4.2.7.4.2.5	Bocinas	X	n.a.	X	X
4.2.8.3.7	Pantógrafos	X	n.a.	X	X
4.2.8.3.8	Frotadores	X	n.a.	X	X
4.2.9.3.2	Carretillas móviles para descarga de retretes	X	n.a.	n.a.	X
4.2.9.5.2	Adaptadores para el llenado de agua	X	n.a.	n.a.	X
Anexo H apartado H.2	Faros	X	n.a.	X	X
Anexo H apartado H.2	Luces de posición	X	n.a.	X	X
Anexo H apartado H.3	Luces de cola	X	n.a.	X	X
Anexo M VI	Rácores para el sistema de descarga de retretes	X	n.a.	n.a.	X

ANEXO E

Evaluación del subsistema «Material rodante»

E.1 OBJETO

En el presente anexo se describe la evaluación de la conformidad del subsistema «Material Rodante».

E.2 CARACTERÍSTICAS Y MÓDULOS

Las características del subsistema que deben evaluarse en las distintas fases de diseño, desarrollo y producción aparecen marcadas con un aspa (X) en la tabla E.1. Una X en la columna 4 de la tabla E1 indica que las características pertinentes serán verificadas mediante el ensayo de cada subsistema individual.

Tabla E1

Evaluación del subsistema «Material rodante»

1	2	3	4	
Características que deben evaluarse	Fase de diseño y desarrollo		Fase de producción	
	Revisión de diseño o examen de diseño	Ensayo de tipo	Ensayo rutinario	
4.2. Especificaciones funcionales y técnicas del dominio				
4.2.1. Generalidades				
4.2.1.1b	Máxima velocidad de servicio de los trenes	X	X	no procede
4.2.2. Estructuras y partes mecánicas				
4.2.2.2. Enganches y medios de acoplamiento para el rescate de trenes				
4.2.2.2.1.	Requisitos del subsistema	X	X	no procede
4.2.2.2.2.	Requisitos de los componentes de interoperabilidad	Declaración «CE» de conformidad y, si procede, Declaración «CE» de idoneidad para el uso		
4.2.2.3 Resistencia de la estructura del vehículo				
4.2.2.3.2	Principios (requisitos funcionales)	X	no procede	no procede
4.2.2.3.3a	Resistencia estática	X	X	no procede
4.2.2.3.3b	Escenarios de colisión (según anexo A)	X	X	no procede
4.2.2.4 Acceso				
4.2.2.4.1	Estribo de viajeros (pendiente de los requisitos de la ETI «Personas de movilidad reducida»)			
4.2.2.4.2 Puerta de acceso exterior				
4.2.2.4.2.1	Puertas de acceso para los viajeros	X	X	no procede
4.2.2.4.2.2	Puertas de acceso para las mercancías y la dotación del tren	X	X	no procede
4.2.2.5	Aseos	X	no procede	no procede
4.2.2.6	Cabina del conductor	X	no procede	no procede
4.2.2.7	Frontal del tren	X	X	no procede
4.2.2.7	Parabrisas de la cabina del conductor	Declaración «CE» de conformidad		
4.2.2.8	Instalaciones de almacenamiento para uso del personal	X	no procede	no procede

1		2	3	4
Características que deben evaluarse		Fase de diseño y desarrollo		Fase de producción
		Revisión de diseño o examen de diseño	Ensayo de tipo	Ensayo rutinario
4.2.2.9	Estribos exteriores para uso del personal de maniobra	X	no procede	no procede
4.2.3	Interacción vía y gálibo			
4.2.3.1	Gálibo cinemático	X	no procede	no procede
4.2.3.2	Carga estática por eje	X	X	X
4.2.3.3	Parámetros del material rodante que influyen en los sistemas de vigilancia del tren desde tierra			
4.2.3.3.1	Resistencia eléctrica	X	X	X
4.2.3.3.2	Control de estado de los cojinetes de los ejes	X	X	no procede
4.2.3.4	Comportamiento dinámico del material rodante			
4.2.3.4.1	Generalidades	no procede	X	no procede
4.2.3.4.2	Valores límite para la seguridad en circulación	X	X	no procede
4.2.3.4.3	Valores límite de esfuerzo sobre la vía	X	X	no procede
4.2.3.4.4	Contacto rueda/carril	X	no procede	no procede
4.2.3.4.5	Diseño para la estabilidad del vehículo	X	X	no procede
4.2.3.4.6	Definición de conicidad equivalente	X	no procede	no procede
4.2.3.4.7	Valores teóricos de los perfiles de las ruedas	X	no procede	no procede
4.2.3.4.8	Valores de conicidad equivalente en servicio	La evaluación de este apartado es responsabilidad del Estado miembro donde presta servicio el material rodante		
4.2.3.4.9	Juegos de ruedas			
4.2.3.4.9.1	Juegos de ruedas	X	no procede	no procede
4.2.3.4.9.2	Ruedas componentes de interoperabilidad	Declaración «CE» de conformidad Declaración «CE» de idoneidad para el uso		
4.2.3.4.10	Requisitos específicos para vehículos con ruedas de giro independiente	X	X	no procede
4.2.3.4.11	Detección de descarrilamientos	X	no procede	no procede
4.2.3.5	Longitud máxima de los trenes	X	no procede	no procede
4.2.3.6	Pendientes y rampas máximas	X	X	no procede
4.3.2.7	Radio mínimo de curva	X	X	no procede
4.2.3.8	Lubricación de las pestañas	X	X	no procede
4.2.3.9	Coefficiente de suspensión	X	X	no procede
4.2.3.10	Enarenado	X	X	no procede
4.2.4	Frenado			
4.2.4.1	Prestaciones mínimas de frenado	X	X	no procede
4.2.4.2	Límites de la demanda de adherencia rueda/carril del freno	X	no procede	no procede
4.2.4.3	Requisitos del sistema de frenado	X	X	no procede
4.2.4.4	Prestaciones de los frenos de servicio	X	X	no procede
4.2.4.5	Frenos de Foucault	X	X	no procede
4.2.4.6	Protección de un tren inmovilizado	X	X	no procede

1		2	3	4
Características que deben evaluarse		Fase de diseño y desarrollo		Fase de producción
		Revisión de diseño o examen de diseño	Ensayo de tipo	Ensayo rutinario
4.2.4.7	Prestaciones del freno en rampas o pendientes acusadas	X	X	no procede
4.2.4.8	Requisitos de freno con fines de rescate	X	X	no procede
4.2.5 Información y comunicaciones a los viajeros				
4.2.5.1	Sistema de megafonía	X	X	no procede
4.2.5.2	Letreros informativos para los viajeros	X	X	no procede
4.2.5.3	Alarma de viajeros	X	X	X
4.2.6 Condiciones ambientales				
4.2.6.1	Condiciones ambientales	X	no procede	no procede
4.2.6.2 Cargas aerodinámicas del tren al aire libre				
4.2.6.2.1	Cargas aerodinámicas sobre los trabajadores de la vía en tierra	X	X	no procede
4.2.6.2.2	Cargas aerodinámicas sobre los viajeros en el andén	X	X	no procede
4.2.6.2.3	Cargas de presión al aire libre	X	X	no procede
4.2.6.3	Viento cruzado	X	X	no procede
4.2.6.4	Variación máxima de la presión en túneles	X	X	no procede
4.2.6.5 Ruido exterior				
4.2.6.5.2	Límites aplicables al ruido estacionario	X	X	no procede
4.2.6.5.3	Límites aplicables al ruido de arranque	X	X	no procede
4.2.6.5.4	Límites aplicables al ruido de paso	X	X	no procede
4.2.6.6 Interferencias electromagnéticas exteriores				
4.2.6.6.2	Interferencias electromagnéticas	X	X	no procede
4.2.7 Protección del sistema				
4.2.7.1 Salidas de emergencia				
4.2.7.1.1	Salidas de emergencia para los viajeros	X	no procede	no procede
4.2.7.1.2	Salidas de emergencia de las cabinas de conducción	X	no procede	no procede
4.2.7.2 Seguridad contra incendios				
4.2.7.2.2	Medidas de prevención de incendios	X	no procede	no procede
4.2.7.3 Medidas de detección y control de incendios				
4.2.7.2.3.1	Detección de incendios	X	X	no procede
4.2.7.2.3.2	Extintor de incendios	X	no procede	no procede
4.2.7.2.3.3	Resistencia al fuego	X	X	no procede
4.2.7.2.4	Medidas adicionales para mejorar la capacidad de circulación	X	no procede	no procede
4.2.7.2.5	Medidas específicas para depósitos que contengan líquidos inflamables	X	no procede	no procede
4.2.7.3	Protección contra choques eléctricos	X	X	no procede
4.2.7.4 Luces exteriores y bocinas				
4.2.7.4.1	Luces delanteras y traseras (requisitos del subsistema)	X	X	no procede
4.2.7.4.1.1	Componente de interoperabilidad: Faros	Declaración «CE» de conformidad		

1	2	3	4
Características que deben evaluarse	Fase de diseño y desarrollo		Fase de producción
	Revisión de diseño o examen de diseño	Ensayo de tipo	Ensayo rutinario
4.2.7.4.1.2 Componente de interoperabilidad: Luces de posición	Declaración «CE» de conformidad		
4.2.7.4.1.3 Componente de interoperabilidad: Luces de cola	Declaración «CE» de conformidad		
4.2.7.4.2 Bocinas	X	X	no procede
4.2.7.4.2.5 Requisitos de los componentes de interoperabilidad (bocinas)	Declaración «CE» de conformidad		
4.2.7.5 Procedimientos de elevación y rescate	X	no procede	no procede
4.2.7.6 Ruido interior	X	X	no procede
4.2.7.7 Aire acondicionado	X	X	no procede
4.2.7.8 Dispositivo de vigilancia del conductor	X	X	X
4.2.7.9 Sistema de control y mando y señalización			
4.2.7.9.2 Localización del juego de ruedas	X	X	no procede
4.2.7.9.3 Ruedas	X	X	no procede
4.2.7.10 Conceptos de supervisión y diagnóstico	X	X	no procede
4.2.7.11 Especificación particular para túneles	X	no procede	no procede
4.2.7.12 Sistema de alumbrado de emergencia	X	X	no procede
4.2.7.13 Software	X	X	no procede
4.2.8 Equipos de tracción y eléctricos			
4.2.8.1 Prestaciones de tracción	X	X	no procede
4.2.8.2 Límites de la demanda de adherencia rueda/carril de la tracción	X	no procede	no procede
4.2.8.3 Especificación técnica y funcional referente a la alimentación eléctrica			
4.2.8.3.1 Tensión y frecuencia del suministro eléctrico ⁽¹⁾	X	X	no procede
4.2.8.3.2 Máxima potencia y máxima corriente que es admisible absorber de la catenaria	X	X	no procede
4.2.8.3.3 Factor de potencia	X	X	no procede
4.2.8.3.4 Perturbaciones de la energía del sistema	X	no procede	no procede
4.2.8.3.5 Medidores de consumo de energía	X	no procede	no procede
4.2.8.3.6 Requisitos del material rodante relacionados con los pantógrafos	X	X	no procede
4.2.8.3.7 El pantógrafo como componente de interoperabilidad	Declaración «CE» de conformidad		
4.2.8.3.8 El frotador como componente de interoperabilidad	Declaración «CE» de conformidad		
4.2.8.3.9 Interfaces con el sistema de electrificación	X	X	no procede
4.2.8.3.10 Interfaces con el subsistema «Control y mando y señalización»	X	X	no procede
4.2.9 Puesta a punto			
4.2.9.2 Medios de limpieza externa del tren	X	no procede	no procede
4.2.9.3 Sistemas de descarga de retretes			
4.2.9.3.1 Sistema de descarga de a bordo	X	no procede	no procede

1		2	3	4
Características que deben evaluarse		Fase de diseño y desarrollo		Fase de producción
		Revisión de diseño o examen de diseño	Ensayo de tipo	Ensayo rutinario
4.2.9.3.1	Rácores para el sistema de descarga de retretes	Declaración «CE» de conformidad		
4.2.9.3.2	Carretillas móviles para descarga de retretes	Declaración «CE» de conformidad		
4.2.9.4	Limpieza interior del tren			
4.2.9.4.1	Generalidades	X	no procede	no procede
4.2.9.4.2	Enchufes eléctricos	X	no procede	no procede
4.2.9.5	Equipos de reposición de agua			
4.2.9.5.1	Generalidades	X	no procede	no procede
4.2.9.5.2	Adaptadores para el llenado de agua	Declaración «CE» de conformidad		
4.2.9.6	Equipos de reposición de arena	X	no procede	no procede
4.2.9.7	Requisitos especiales para el estacionamiento de trenes	X	no procede	no procede
4.2.10	Mantenimiento			
4.2.10.1	Responsabilidades	X	no procede	no procede
4.2.10.2	El expediente de mantenimiento			
4.2.10.2.1	El expediente de justificación del diseño del mantenimiento	X	no procede	no procede
4.2.10.2.2	La documentación de mantenimiento	X	no procede	no procede
4.2.10.3	Gestión del expediente de mantenimiento	X	no procede	no procede
4.2.10.4	Gestión de la información de mantenimiento	X	no procede	no procede
4.2.10.5	Puesta en práctica del mantenimiento	X	no procede	no procede

(¹) Requiere ensayo de tipo a frecuencia nominal únicamente.

ANEXO F

Procedimientos para la evaluación de la conformidad y de la idoneidad para el uso**F.1 Lista de módulos****Módulos para los componentes de interoperabilidad:**

- Módulo A: Control interno de la producción
- Módulo A1: Control interno del diseño con verificación de producto
- Módulo B: Examen de tipo
- Módulo C: Conformidad con el tipo
- Módulo D: Sistema de gestión de la calidad de la producción
- Módulo F: Verificación del producto
- Módulo H1: Sistema de gestión de la calidad total
- Módulo H2: Sistema de gestión de la calidad total con examen del diseño
- Módulo V: Validación de tipo por experimentación en servicio (idoneidad para el uso)

Módulos para subsistemas

- Módulo SB: Examen de tipo
- Módulo SD: Sistema de gestión de la calidad del producto
- Módulo SF: Verificación del producto
- Módulo SH2: Sistema de gestión de la calidad total con examen del diseño

Módulo para los medios de mantenimiento

- Procedimiento de evaluación de la conformidad

F.2 Módulos para los componentes de interoperabilidad**F.2.1 Módulo A: Control interno de la producción**

1. Este módulo describe el procedimiento mediante el cual el fabricante o su mandatario establecido en la Comunidad, que debe cumplir las obligaciones previstas en el punto 2, garantiza y declara que el componente de interoperabilidad de que se trata satisface los requisitos de la ETI que le son aplicables.
2. El fabricante reunirá la documentación técnica descrita en el punto 3.
3. La documentación técnica deberá permitir evaluar la conformidad del componente de interoperabilidad con los requisitos de la ETI. En la medida en que sea relevante para dicha evaluación, la documentación abarcará el diseño, la fabricación, el mantenimiento y el funcionamiento del componente de interoperabilidad. En la medida en que sea relevante para la evaluación, la documentación deberá contener:
 - una descripción general del componente de interoperabilidad;
 - información sobre los planos de diseño y fabricación, por ejemplo dibujos y esquemas de los componentes, subconjuntos, circuitos, etc.,

- las descripciones y explicaciones necesarias para comprender la información sobre el diseño y la fabricación, el mantenimiento y el funcionamiento del componente de interoperabilidad,
 - las especificaciones técnicas, incluidas las especificaciones europeas ⁽¹⁾ con las cláusulas pertinentes aplicadas total o parcialmente,
 - descripciones de las soluciones adoptadas para satisfacer las exigencias de la ETI cuando no se hayan aplicado en su integridad las especificaciones europeas,
 - los resultados de los cálculos de diseño, controles efectuados, etc.;
 - los informes de los ensayos.
4. El fabricante tomará todas las medidas necesarias para que el procedimiento de fabricación garantice la conformidad de cada componente de interoperabilidad fabricado con la documentación técnica contemplada en el punto 3 y con los requisitos de la ETI que le sean aplicables.
5. El fabricante o su mandatario establecido en la Comunidad expedirá una declaración escrita de conformidad del componente de interoperabilidad. Dicha declaración deberá incluir al menos la información indicada en el punto 3 del anexo IV y en el apartado 3 del artículo 13 de la Directiva 2001/16/CE. La declaración «CE» de conformidad y los documentos que la acompañen deberán ir fechados y firmados.

La declaración deberá ir redactada en la misma lengua que la documentación técnica y contendrá los elementos siguientes:

- referencias de la Directiva (Directiva 2001/16/CE y otras Directivas que sean aplicables al componente de interoperabilidad);
 - nombre, apellidos y dirección del fabricante o de su mandatario establecido en la Comunidad (se indicará la razón social y dirección completa; si se trata de un mandatario, se consignará también la razón social del fabricante o constructor),
 - descripción del componente de interoperabilidad (marca, tipo, etc.);
 - indicación del procedimiento que se ha seguido (módulo) para declarar la conformidad,
 - todas las descripciones pertinentes a las que se ajuste el componente de interoperabilidad y, en particular, las condiciones de utilización;
 - referencia a la presente ETI, así como a las demás ETI aplicables, y en su caso a las especificaciones europeas;
 - identificación del signatario apoderado que firme en nombre del fabricante o de su mandatario establecido en la Comunidad.
6. El fabricante o su mandatario conservará con la documentación técnica una copia de la declaración «CE» de conformidad durante un período de 10 años a partir de la fecha de la última fabricación del componente de interoperabilidad.
- Cuando ni el fabricante ni su mandatario estén establecidos en la Comunidad, la obligación de mantener disponible la documentación técnica incumbirá a la persona responsable de la comercialización del componente de interoperabilidad en el mercado comunitario.
7. Si, además de la declaración «CE» de conformidad, la ETI requiere una declaración «CE» de idoneidad para el uso del componente de interoperabilidad, dicha declaración deberá adjuntarse una vez realizada por el fabricante en las condiciones indicadas en el módulo V.

F.2.2 Módulo A1: Control interno del diseño con verificación de producto

1. Este módulo describe el procedimiento mediante el cual el fabricante o su mandatario establecido en la Comunidad, que debe cumplir las obligaciones previstas en el punto 2, garantiza y declara que el componente de interoperabilidad de que se trate satisface los requisitos de la ETI que le son aplicables.
2. El fabricante reunirá la documentación técnica descrita en el punto 3.

⁽¹⁾ La definición de «especificación europea» se encuentra en las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE. La guía de aplicación de las ETI de alta velocidad explica cómo utilizar las especificaciones europeas.

3. La documentación técnica deberá permitir evaluar la conformidad del componente de interoperabilidad con los requisitos de la ETI.

La documentación técnica también incluirá pruebas de que el diseño del componente de interoperabilidad, ya aceptado antes de que se aplique la presente ETI, es conforme con la ETI y de que el componente de interoperabilidad ha prestado servicio en la misma zona.

En la medida necesaria para dicha evaluación, la documentación abarcará el diseño, la fabricación, el mantenimiento y el funcionamiento del componente de interoperabilidad. En la medida en que sea relevante para la evaluación, la documentación deberá contener:

- una descripción general del componente de interoperabilidad y sus condiciones de uso,
 - información sobre los planos de diseño y fabricación, por ejemplo dibujos y esquemas de los componentes, subconjuntos, circuitos, etc.,
 - las descripciones y explicaciones necesarias para comprender la información sobre el diseño y la fabricación, el mantenimiento y el funcionamiento del componente de interoperabilidad,
 - las especificaciones técnicas, incluidas las especificaciones europeas ⁽¹⁾ con las cláusulas pertinentes aplicadas total o parcialmente,
 - descripciones de las soluciones adoptadas para satisfacer las exigencias de la ETI cuando no se hayan aplicado en su integridad las especificaciones europeas,
 - los resultados de los cálculos de diseño, controles efectuados, etc.;
 - los informes de los ensayos.
4. El fabricante tomará todas las medidas necesarias para que el procedimiento de fabricación garantice la conformidad de cada componente de interoperabilidad fabricado con la documentación técnica contemplada en el punto 3 y con los requisitos de la ETI que le son aplicables.
5. El organismo notificado, elegido por el fabricante, deberá efectuar los exámenes y ensayos adecuados para verificar la conformidad del componente de interoperabilidad fabricado con el tipo descrito en la documentación técnica referida en el punto 3 y con los requisitos de la ETI. El fabricante ⁽²⁾ podrá elegir uno de los siguientes procedimientos:
- 5.1 Verificación mediante examen y ensayo de cada producto
- 5.1.1 Se examinará individualmente cada producto y se efectuarán los ensayos apropiados a fin de verificar la conformidad del producto con el tipo descrito en la documentación técnica y con los requisitos de la ETI aplicables. Cuando un ensayo no esté recogido en la ETI (o en una norma europea citada en la ETI), se aplicarán las especificaciones europeas o ensayos equivalentes.
- 5.1.2 El organismo notificado expedirá un certificado escrito de conformidad de los productos aprobados, haciendo referencia a los ensayos efectuados.
- 5.2 Verificación estadística
- 5.2.1 El fabricante presentará sus productos en forma de lotes homogéneos y tomará todas las medidas necesarias para asegurar la homogeneidad de cada lote producido.
- 5.2.2 Todos los componentes de interoperabilidad estarán disponibles para su verificación en la forma de lotes homogéneos. Se tomará una muestra al azar de cada lote. Los componentes de interoperabilidad que conformen una muestra se examinarán individualmente, efectuándose los ensayos apropiados para garantizar la conformidad con el tipo descrito en la documentación técnica y con los requisitos de la ETI aplicables y para determinar la aceptación o el rechazo del lote. Cuando un ensayo no esté recogido en la ETI (o en una norma europea citada en la ETI), se aplicarán las especificaciones europeas o ensayos equivalentes.

⁽¹⁾ La definición de «especificación europea» se encuentra en las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE. La guía de aplicación de las ETI de alta velocidad explica cómo utilizar las especificaciones europeas.

⁽²⁾ Si es necesario, podría restringirse la discrecionalidad del fabricante en relación con determinados componentes. En este caso, el proceso de verificación aplicable al componente de interoperabilidad se especifica en la ETI (o en sus anexos).

- 5.2.3 El procedimiento estadístico recurrirá a los elementos apropiados (método estadístico, plan de muestreo, etc.) en función de las características que deban evaluarse, según lo especificado en la ETI.
- 5.2.4 Para los lotes aceptados, el organismo notificado expedirá un certificado escrito de conformidad relativo a los ensayos efectuados. Todos los componentes de interoperabilidad del lote podrán comercializarse, con excepción de los componentes de interoperabilidad de la muestra que no hayan resultado conformes.
- 5.2.5 Si un lote es rechazado, el organismo notificado o la autoridad competente tomarán las medidas pertinentes para impedir su comercialización. En caso de rechazo frecuente de lotes, el organismo notificado suspenderá la verificación estadística.
6. El fabricante o su mandatario establecido en la Comunidad expedirá la declaración «CE» de conformidad del componente de interoperabilidad.

Dicha declaración deberá incluir, como mínimo, la información indicada en el punto 3 del anexo IV y en el apartado 3 del artículo 13 de la Directiva 2001/16/CE. La declaración «CE» de conformidad y los documentos que la acompañen deberán ir fechados y firmados.

La declaración deberá ir redactada en la misma lengua que la documentación técnica y contendrá los elementos siguientes:

- referencias de la Directiva (Directiva 2001/16/CE y otras Directivas que sean aplicables al componente de interoperabilidad);
- nombre, apellidos y dirección del fabricante o de su mandatario establecido en la Comunidad (se indicará la razón social y dirección completa; si se trata de un mandatario, se consignará también la razón social del fabricante o constructor),
- descripción del componente de interoperabilidad (marca, tipo, etc.),
- indicación del procedimiento que se ha seguido (módulo) para declarar la conformidad,
- todas las descripciones pertinentes a las que se ajuste el componente de interoperabilidad y, en particular, las condiciones de utilización,
- nombre y dirección del organismo u organismos notificados que hayan intervenido en el procedimiento seguido para la conformidad y fecha de los certificados, con indicación del período y las condiciones de validez de dichos certificados,
- referencia a la presente ETI y a las demás ETI aplicables y, en su caso, a las especificaciones europeas,
- identificación del signatario apoderado que firme en nombre del fabricante o de su mandatario establecido en la Comunidad.

El certificado contemplado será el certificado de conformidad mencionado en el punto 5. El fabricante o su mandatario establecido en la Comunidad deberán estar en condiciones de presentar, previa petición, los certificados de conformidad del organismo notificado.

7. El fabricante o su mandatario conservará con la documentación técnica una copia de la declaración «CE» de conformidad durante un período de 10 años a partir de la fecha de la última fabricación del componente de interoperabilidad.

Cuando ni el fabricante ni su mandatario estén establecidos en la Comunidad, la obligación de mantener disponible la documentación técnica incumbirá a la persona responsable de la comercialización del componente de interoperabilidad en el mercado comunitario.

8. Si, además de la declaración «CE» de conformidad, la ETI requiere una declaración «CE» de idoneidad para el uso del componente de interoperabilidad, dicha declaración deberá adjuntarse una vez expedida por el fabricante en las condiciones indicadas en el módulo V.

F.2.3 Módulo B: Examen de tipo

1. En este módulo se describe la parte del procedimiento mediante la cual un organismo notificado comprueba y certifica que un tipo, representativo de la producción de que se trate, satisface las disposiciones de la ETI que le sean aplicables.

2. La solicitud de examen «CE» de tipo deberá presentarla el fabricante o su mandatario establecido en la Comunidad.

Dicha solicitud comprenderá:

- el nombre y la dirección del fabricante y, en caso de ser su mandatario quien presente la solicitud, también su nombre y dirección,
- una declaración por escrito en la que se precise que no se ha presentado la misma solicitud ante ningún otro organismo notificado;
- la documentación técnica descrita en el apartado 3.

El solicitante pondrá a disposición del organismo notificado una muestra representativa de la producción prevista, a la que en lo sucesivo se denominará «tipo».

Un tipo podrá abarcar varias versiones del componente de interoperabilidad, a condición de que las diferencias entre versiones no afecten a las disposiciones de la ETI.

El organismo notificado podrá solicitar otras muestras si el programa de ensayo lo requiere.

Si el procedimiento de examen de tipo no requiere ensayos de tipo y el tipo está suficientemente definido en la documentación técnica descrita en el punto 3, el organismo notificado aceptará que no se pongan muestras a su disposición.

3. La documentación técnica deberá permitir evaluar la conformidad del componente de interoperabilidad con los requisitos de la ETI. En la medida en que sea necesario para dicha evaluación, la documentación abarcará el diseño, la fabricación, el mantenimiento y el funcionamiento del componente de interoperabilidad.

La documentación técnica contendrá:

- una descripción general del tipo,
- información sobre los planos de diseño y fabricación, por ejemplo dibujos y esquemas de los componentes, subconjuntos, circuitos, etc.,
- las descripciones y explicaciones necesarias para comprender la información sobre el diseño y la fabricación, el mantenimiento y el funcionamiento del componente de interoperabilidad,
- las condiciones de integración del componente de interoperabilidad en su entorno funcional (subconjunto, conjunto, subsistema) y las condiciones de interfaz necesarias,
- las condiciones de utilización y mantenimiento del componente de interoperabilidad (restricciones de tiempo o de distancia, límites de desgaste, etc.),
- las especificaciones técnicas, incluidas las especificaciones europeas ⁽¹⁾ con las cláusulas pertinentes aplicadas total o parcialmente,
- descripciones de las soluciones adoptadas para satisfacer las exigencias de la ETI cuando no se hayan aplicado en su integridad las especificaciones europeas,
- los resultados de los cálculos de diseño, controles efectuados, etc.;
- los informes de los ensayos.

4. El organismo notificado:

4.1. examinará la documentación técnica;

4.2. verificará que las muestras que puedan ser necesarias para los ensayos hayan sido fabricadas con arreglo a la documentación técnica y efectuará o hará efectuar los ensayos de tipo de conformidad con lo dispuesto en la ETI o las especificaciones europeas pertinentes;

⁽¹⁾ La definición de «especificación europea» se encuentra en las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE. La guía de aplicación de las ETI de alta velocidad explica cómo utilizar las especificaciones europeas.

- 4.3 si la ETI prevé un análisis del diseño, examinará los métodos, instrumentos y resultados del diseño, a fin de evaluar su capacidad para satisfacer los requisitos de conformidad del componente de interoperabilidad al final del proceso de diseño;
 - 4.4 si la ETI establece la obligatoriedad de un análisis del proceso de fabricación, examinará el proceso de fabricación previsto para la realización del componente de interoperabilidad a fin de evaluar su contribución a la conformidad del producto y/o examinará el análisis efectuado por el fabricante al final del proceso de diseño;
 - 4.5 identificará los elementos que hayan sido diseñados de conformidad con las disposiciones aplicables de la ETI y de las especificaciones europeas, así como los elementos cuyo diseño no se base en las disposiciones pertinentes de dichas especificaciones europeas;
 - 4.6 efectuará o hará efectuar los exámenes adecuados y ensayos necesarios de conformidad con los puntos 4.2, 4.3 y 4.4, a fin de determinar si el fabricante ha aplicado realmente las especificaciones europeas relevantes, en caso de que haya optado por esta solución;
 - 4.7 efectuará o hará efectuar los exámenes adecuados y los ensayos necesarios de conformidad con los puntos 4.2, 4.3 y 4.4, a fin de determinar si las soluciones adoptadas por el fabricante satisfacen los requisitos de la ETI cuando no se hayan aplicado las especificaciones europeas relevantes;
 - 4.8 acordará con el solicitante el lugar en que se realizarán los controles y los ensayos necesarios.
5. Cuando el tipo cumpla las disposiciones de la ETI, el organismo notificado expedirá un certificado de examen de tipo para el solicitante. El certificado llevará el nombre, apellidos y dirección del fabricante, las conclusiones del examen, las condiciones de validez del certificado y los datos necesarios para la identificación del tipo aprobado.

El período de validez no podrá exceder de 5 años.

Se adjuntará al certificado una lista en la que figuren las partes pertinentes de la documentación técnica, y el organismo notificado conservará una copia.

Si el organismo notificado se niega a expedir el certificado de examen de tipo al fabricante o a su mandatario establecido en la Comunidad, motivará de forma detallada su negativa.

Deberá existir un procedimiento de recurso.

6. El solicitante comunicará al organismo notificado que conserve la documentación técnica relativa al certificado de examen de tipo todas las modificaciones realizadas en el producto aprobado que puedan afectar a la conformidad con los requisitos de la ETI o a las condiciones de utilización previstas del producto. En estos casos, el componente de interoperabilidad recibirá una aprobación adicional por parte del organismo notificado que haya expedido el certificado «CE» de examen de tipo. En este caso, el organismo notificado efectuará solamente los exámenes y ensayos que sean pertinentes y necesarios en relación con las modificaciones. Esta nueva aprobación se expedirá en forma de un complemento del certificado original de examen de tipo, o bien se expedirá un nuevo certificado previa retirada del antiguo.
7. Si no se introduce ninguna modificación con arreglo al punto 6, la validez de un certificado podrá prorrogarse, a su expiración, por un nuevo período. El solicitante solicitará dicha prórroga confirmando por escrito que no se ha introducido ninguna modificación y, a falta de información en contrario, el organismo notificado prorrogará la validez del período contemplado en el punto 5. Este procedimiento podrá repetirse.
8. Cada organismo notificado comunicará a los demás organismos notificados la información pertinente relativa a los certificados de examen de tipo y apéndices que haya expedido, retirado o denegado.
9. Los demás organismos notificados recibirán, previa petición, una copia de los certificados de examen de tipo expedidos y de sus apéndices. Los anexos de los certificados (véase el punto 5) se mantendrán a disposición de los demás organismos notificados.
10. El fabricante o su mandatario establecido en la Comunidad conservará con la documentación técnica una copia de los certificados de examen de tipo y de sus apéndices durante un período de diez años a partir de la fecha de última fabricación del componente de interoperabilidad. Cuando ni el fabricante ni su mandatario estén establecidos en la Comunidad, la obligación de mantener disponible la documentación técnica incumbirá a la persona responsable de la comercialización del componente de interoperabilidad en el mercado comunitario.

F.2.4 Módulo C: Conformidad con el tipo

1. En este módulo se describe la parte del procedimiento mediante la cual el fabricante o su mandatario establecido en la Comunidad garantiza y declara que el componente de interoperabilidad de que se trate es conforme al tipo descrito en el certificado de examen de tipo y satisface los requisitos de la ETI que le sean aplicables.
2. El fabricante tomará todas las medidas necesarias para que el procedimiento de fabricación garantice la conformidad de cada componente de interoperabilidad fabricado con el tipo descrito en el certificado «CE» de examen de tipo y con los requisitos de la ETI que les sean aplicables.
3. El fabricante o su mandatario establecido en la Comunidad expedirá una declaración «CE» de conformidad del componente de interoperabilidad.

Dicha declaración deberá incluir al menos la información indicada en el punto 3 del anexo IV y en el apartado 3 del artículo 13 de la Directiva 2001/16/CE. La declaración «CE» de conformidad y los documentos que la acompañen deberán ir fechados y firmados.

La declaración deberá ir redactada en la misma lengua que la documentación técnica y contendrá los elementos siguientes:

- referencias de la Directiva (Directiva 2001/16/CE y otras Directivas que sean aplicables al componente de interoperabilidad);
- nombre, apellidos y dirección del fabricante o de su mandatario establecido en la Comunidad (se indicará la razón social y dirección completa; si se trata de un mandatario, se consignará también la razón social del fabricante o constructor);
- descripción del componente de interoperabilidad (marca, tipo, etc.);
- indicación del procedimiento que se ha seguido (módulo) para declarar la conformidad;
- todas las descripciones pertinentes a las que se ajuste el componente de interoperabilidad y, en particular, las condiciones de utilización;
- nombre, apellidos y dirección del organismo u organismos notificados que hayan intervenido en el procedimiento seguido en relación con la conformidad del examen de tipo y la fecha del certificado «CE» de examen de tipo (y sus apéndices), con indicación del período y las condiciones de validez del certificado;
- referencia a la presente ETI, así como a las demás ETI aplicables, y en su caso a las especificaciones europeas ⁽¹⁾,
- identificación del signatario apoderado que firme en nombre del fabricante o de su mandatario establecido en la Comunidad.
- El fabricante o su mandatario establecido en la Comunidad conservará una copia de la declaración «CE» de conformidad durante un período de 10 años a partir de la fecha de última fabricación del componente de interoperabilidad.
- Cuando ni el fabricante ni su mandatario estén establecidos en la Comunidad, la obligación de mantener disponible la documentación técnica incumbirá a la persona responsable de la comercialización del componente de interoperabilidad en el mercado comunitario.
- Si, además de la declaración «CE» de conformidad, la ETI requiere una declaración «CE» de idoneidad para el uso del componente de interoperabilidad, dicha declaración deberá adjuntarse una vez realizada por el fabricante en las condiciones indicadas en el módulo V.

F.2.5 Módulo D: Sistema de gestión de la calidad de la producción

1. En este módulo se describe el procedimiento mediante el cual el fabricante o su mandatario establecido en la Comunidad, que debe satisfacer las obligaciones previstas en el punto 2, garantiza y declara que el componente de interoperabilidad de que se trate es conforme al tipo descrito en el certificado de examen de tipo y satisface los requisitos de la ETI aplicables.

⁽¹⁾ La definición de «especificación europea» se encuentra en las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE. La guía de aplicación de las ETI de alta velocidad explica cómo utilizar las especificaciones europeas.

2. El fabricante aplicará un sistema de gestión de la calidad aprobado que abarque la fabricación y la inspección y los ensayos finales del producto, tal como se especifica en el punto 3, y sometido a la vigilancia contemplada en el punto 4. 4.
3. Sistema de gestión de la calidad
- 3.1 El fabricante presentará una solicitud de evaluación de su sistema de gestión de la calidad ante el organismo notificado de su elección para los componentes de interoperabilidad de que se trate.

Dicha solicitud comprenderá:

- toda la información pertinente para la categoría de productos representativa de los componentes de interoperabilidad de que se trate,
 - la documentación relativa al sistema de gestión de la calidad,
 - la documentación técnica del tipo aprobado y una copia del certificado del examen de tipo, emitido al finalizar el procedimiento de examen de tipo previsto para el módulo B.
 - una declaración por escrito en la que se precise que no se ha presentado la misma solicitud ante ningún otro organismo notificado.
- 3.2 El sistema de gestión de la calidad deberá garantizar la conformidad de los componentes de interoperabilidad con el tipo descrito en el certificado de examen de tipo y con los requisitos de la ETI aplicables. Todos los elementos, requisitos y disposiciones adoptados por el fabricante deberán reunirse de forma sistemática y ordenada en una documentación compuesta por políticas, procedimientos e instrucciones escritas. La documentación relativa al sistema de gestión de la calidad deberá permitir una interpretación uniforme de los programas, planos, manuales y expedientes de calidad.

En particular, incluirá una descripción adecuada de:

- los objetivos de calidad y la estructura de la organización;
 - responsabilidades y facultades de que dispone la dirección para garantizar la calidad de los productos;
 - técnicas, procesos y acciones sistemáticas que se emplearán para la fabricación, el control de la calidad y la gestión de la calidad;
 - exámenes, comprobaciones y ensayos que se efectuarán antes, durante y después de la fabricación, y frecuencia con que tendrán lugar;
 - expedientes de calidad, como los informes de inspección y datos de los ensayos, los datos de calibrado, los informes sobre la cualificación del personal, etc.;
 - los medios de vigilancia para controlar que se alcanza el nivel deseado de calidad en la realización de los productos, y que se logra un buen funcionamiento del sistema de gestión de la calidad.
- 3.3 El organismo notificado evaluará el sistema de gestión de la calidad para determinar si cumple los requisitos contemplados en el punto 3.2. Presumirá que se cumplen dichos requisitos si el fabricante aplica un sistema de calidad para la producción y la inspección y los ensayos finales del producto que se ajusta a la norma EN/ISO 9001-2000 y toma en consideración las particularidades del componente de interoperabilidad al cual se aplica.

Si el fabricante aplica un sistema de gestión de la calidad certificado, el organismo notificado deberá tenerlo en cuenta en su evaluación.

La auditoría deberá ser específica para la categoría de productos representativa del componente de interoperabilidad. El equipo de auditores incluirá al menos un miembro experimentado como asesor en la tecnología del producto de que se trate. El procedimiento de evaluación comprenderá una visita de inspección a las dependencias del fabricante.

La decisión se notificará al fabricante. La notificación contendrá las conclusiones del examen y la decisión de evaluación motivada.

- 3.4 El fabricante se comprometerá a cumplir las obligaciones que se deriven del sistema de gestión de la calidad tal como se haya aprobado y a mantenerlo de forma que siga resultando adecuado y eficaz.

El fabricante o su mandatario establecido en la Comunidad dará a conocer al organismo notificado que haya aprobado el sistema de gestión de la calidad cualquier actualización prevista del mismo.

El organismo notificado evaluará las modificaciones propuestas y decidirá si el sistema de gestión de la calidad modificado sigue respondiendo a los requisitos del punto 3.2 o si debe procederse a una nueva evaluación.

El organismo notificará su decisión al fabricante. La notificación contendrá las conclusiones del examen y la decisión de evaluación motivada.

4. Vigilancia del sistema de gestión de la calidad bajo la responsabilidad del organismo notificado
- 4.1 El propósito de la vigilancia es garantizar que el fabricante cumple debidamente con las obligaciones derivadas del sistema de gestión de la calidad aprobado.
- 4.2 El fabricante concederá al organismo notificado acceso, a los fines de inspección, a los lugares de fabricación, inspección, ensayo y almacenamiento, y le facilitará toda la información necesaria, en particular:
 - la documentación relativa al sistema de gestión de la calidad;
 - los expedientes de calidad, como los informes de inspección y datos de los ensayos, los datos de calibrado, los informes sobre la cualificación del personal, etc.
- 4.3 El organismo notificado efectuará periódicamente auditorías a fin de asegurarse de que el fabricante mantiene y aplica el sistema de gestión de la calidad y proporcionará al fabricante un informe de auditoría.

Las auditorías se realizarán al menos una vez al año.

Si el fabricante aplica un sistema de gestión de la calidad certificado, el organismo notificado deberá tenerlo en cuenta en su vigilancia.

- 4.4 Además, el organismo notificado podrá efectuar visitas imprevistas a las dependencias del fabricante. Con ocasión de dichas visitas, el organismo notificado podrá efectuar o hacer efectuar, si resulta necesario, ensayos para verificar el buen funcionamiento del sistema de gestión de la calidad. Entregará al fabricante un informe de la visita y, si se hubiese realizado un ensayo, un informe del ensayo.
5. Los organismos notificados deberán asimismo comunicar a los demás organismos notificados la información pertinente sobre las aprobaciones de sistemas de gestión de la calidad que hayan expedido, retirado o denegado.

Los demás organismos notificados recibirán, previa petición, copias de las aprobaciones del sistema de gestión de la calidad que se hayan emitido.

6. El fabricante mantendrá a disposición de las autoridades nacionales durante un período de 10 años a partir de la fecha de la última fabricación del producto:

- la documentación mencionada en el segundo guión del punto 3.1,
- las actualizaciones mencionadas en el párrafo segundo del punto 3.4,

las decisiones e informes del organismo notificado que se mencionan en el último párrafo de los puntos 3.4, 4.3 y 4.4.

7. El fabricante o su mandatario establecido en la Comunidad expedirá la declaración «CE» de conformidad del componente de interoperabilidad.

Dicha declaración deberá incluir, como mínimo, la información indicada en el punto 3 del anexo IV y en el apartado 3 del artículo 13 de la Directiva 2001/16/CE. La declaración «CE» de conformidad y los documentos que la acompañen deberán ir fechados y firmados.

La declaración deberá ir redactada en la misma lengua que la documentación técnica y contendrá los elementos siguientes:

- referencias de la Directiva (Directiva 2001/16/CE y otras Directivas que sean aplicables al componente de interoperabilidad);
- nombre, apellidos y dirección del fabricante o de su mandatario establecido en la Comunidad (se indicará la razón social y dirección completa; si se trata de un mandatario, se consignará también la razón social del fabricante o constructor);
- descripción del componente de interoperabilidad (marca, tipo, etc.);

- indicación del procedimiento que se ha seguido (módulo) para declarar la conformidad;
- todas las descripciones pertinentes a las que se ajuste el componente de interoperabilidad y, en particular, las condiciones de utilización;
- nombre y dirección del organismo u organismos notificados que hayan intervenido en el procedimiento seguido para la conformidad y fecha de los certificados, con indicación del período y las condiciones de validez de dichos certificados;
- referencia a la ETI y a las demás ETI aplicables y, en su caso, a la especificación europea ⁽¹⁾;
- identificación del signatario apoderado que firme en nombre del fabricante o de su mandatario establecido en la Comunidad.

Los certificados contemplados son:

- la aprobación del sistema de gestión de la calidad que se indica en el punto 3,
 - el certificado de examen de tipo y sus apéndices.
8. El fabricante o su mandatario establecido en la Comunidad conservará una copia de la declaración «CE» de conformidad durante un período de 10 años a partir de la fecha de última fabricación del componente de interoperabilidad.

Cuando ni el fabricante ni su mandatario estén establecidos en la Comunidad, la obligación de mantener disponible la documentación técnica incumbirá a la persona responsable de la comercialización del componente de interoperabilidad en el mercado comunitario.

9. Si, además de la declaración «CE» de conformidad, la ETI exige una declaración «CE» de idoneidad para el uso del componente de interoperabilidad, se adjuntará dicha declaración una vez expedida por el fabricante en las condiciones indicadas en el módulo V.

F.2.6 Módulo F: Verificación del producto

1. Este módulo describe el procedimiento mediante el cual el fabricante o su mandatario establecido en la Comunidad comprueba y certifica que el componente de interoperabilidad de que se trate, sujeto a las disposiciones del apartado 3, es conforme con el tipo descrito en el certificado «CE» de examen de tipo y cumple los requisitos de la ETI aplicables.
2. El fabricante tomará todas las medidas necesarias para que el procedimiento de fabricación garantice la conformidad de cada componente de interoperabilidad con el tipo descrito en el certificado de examen de tipo y con los requisitos de la ETI aplicables.
3. El organismo notificado deberá efectuar los exámenes y ensayos adecuados para comprobar la conformidad del componente de interoperabilidad del tipo descrito en el certificado «CE» de examen de tipo y con los requisitos de la ETI. El fabricante ⁽²⁾ podrá elegir entre el examen y ensayo de cada componente de interoperabilidad, según lo especificado en el punto 4, o el examen y ensayo de componentes de interoperabilidad con criterio estadístico, según lo especificado en el punto 5.
4. Verificación mediante examen y ensayo de cada componente de interoperabilidad
 - 4.1 Se examinará individualmente cada producto y se efectuarán los ensayos apropiados a fin de verificar la conformidad del producto con el tipo descrito en el certificado de examen de tipo y con los requisitos de la ETI aplicables. Cuando un ensayo no esté recogido en la ETI (o en una norma europea citada en la ETI), se aplicarán las especificaciones europeas ⁽¹⁾, o ensayos equivalentes.
 - 4.2 El organismo notificado expedirá un certificado escrito de conformidad de los productos aprobados relativo a los ensayos efectuados.
 - 4.3 El fabricante o su mandatario establecido en la Comunidad deberán poder presentar, si así se les solicitara, los certificados de conformidad del organismo notificado.

⁽¹⁾ La definición de «especificación europea» se encuentra en las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE. La guía de aplicación de las ETI de alta velocidad explica cómo utilizar las especificaciones europeas.

⁽²⁾ En el caso de determinadas ETI podría restringirse la capacidad de elección del fabricante.

5. Verificación estadística
 - 5.1. El fabricante presentará sus componentes de interoperabilidad en forma de lotes homogéneos y tomará todas las medidas necesarias para que el procedimiento de fabricación garantice la homogeneidad de cada lote de producto.
 - 5.2. Todos los componentes de interoperabilidad estarán disponibles para su verificación en la forma de lotes homogéneos. Se tomará una muestra al azar de cada lote. Los componentes de interoperabilidad que conformen una muestra se examinarán individualmente, efectuándose los ensayos apropiados para garantizar la conformidad con el tipo descrito en el certificado de examen de tipo y con los requisitos de la ETI aplicables y para determinar la aceptación o el rechazo del lote. Cuando un ensayo no esté recogido en la ETI (o en una norma europea citada en la ETI), se aplicarán las especificaciones europeas o ensayos equivalentes.
 - 5.3. El procedimiento estadístico recurrirá a los elementos apropiados (método estadístico, plan de muestreo, etc.) en función de las características que deban evaluarse, según lo especificado en la ETI.
 - 5.4. Para los lotes aceptados, el organismo notificado expedirá un certificado escrito de conformidad relativo a los ensayos efectuados. Todos los componentes de interoperabilidad del lote podrán comercializarse, con excepción de los componentes de interoperabilidad de la muestra que no hayan resultado conformes.

Si un lote es rechazado, el organismo notificado o la autoridad competente tomarán las medidas pertinentes para impedir su comercialización. En caso de rechazo frecuente de lotes, el organismo notificado suspenderá la verificación estadística.
 - 5.5. El fabricante o su mandatario establecido en la Comunidad deberá estar en condiciones de presentar, previa petición, los certificados de conformidad del organismo notificado.
6. El fabricante o su mandatario establecido en la Comunidad expedirá la declaración «CE» de conformidad del componente de interoperabilidad.

Dicha declaración deberá incluir, como mínimo, la información indicada en el punto 3 del anexo IV y en el apartado 3 del artículo 13 de la Directiva 2001/16/CE. La declaración «CE» de conformidad y los documentos que la acompañen deberán ir fechados y firmados.

La declaración deberá ir redactada en la misma lengua que la documentación técnica y contendrá los elementos siguientes:

- referencias de la Directiva (Directiva 2001/16/CE y otras Directivas que sean aplicables al componente de interoperabilidad);
- nombre, apellidos y dirección del fabricante o de su mandatario establecido en la Comunidad (se indicará la razón social y dirección completa; si se trata de un mandatario, se consignará también la razón social del fabricante o constructor);
- descripción del componente de interoperabilidad (marca, tipo, etc.);
- indicación del procedimiento que se ha seguido (módulo) para declarar la conformidad;
- todas las descripciones pertinentes a las que se ajuste el componente de interoperabilidad y, en particular, las condiciones de utilización;
- nombre y dirección del organismo u organismos notificados que hayan intervenido en el procedimiento seguido para la conformidad y fecha de los certificados, con indicación del período y las condiciones de validez de dichos certificados;
- referencia a la presente ETI y a las demás ETI aplicables y, en su caso, a las especificaciones europeas;
- identificación del signatario apoderado que firme en nombre del fabricante o de su mandatario establecido en la Comunidad.

Los certificados contemplados son:

- el certificado de examen de tipo y sus apéndices.
- el certificado de conformidad mencionado en los puntos 4 o 5.

7. El fabricante o su mandatario establecido en la Comunidad conservará una copia de la declaración «CE» de conformidad durante un período de 10 años a partir de la fecha de última fabricación del componente de interoperabilidad.

Cuando ni el fabricante ni su mandatario estén establecidos en la Comunidad, la obligación de mantener disponible la documentación técnica incumbirá a la persona responsable de la comercialización del componente de interoperabilidad en el mercado comunitario.

8. Si, además de la declaración «CE» de conformidad, la ETI exige una declaración «CE» de idoneidad para el uso del componente de interoperabilidad, se adjuntará dicha declaración una vez expedida por el fabricante en las condiciones indicadas en el módulo V.

F.2.7 Módulo H1: Sistema de gestión de la calidad total

1. Este módulo describe el procedimiento mediante el cual el fabricante o su mandatario establecido en la Comunidad, que debe cumplir las obligaciones previstas en el punto 2, garantiza y declara que el componente de interoperabilidad de que se trate satisface los requisitos de la ETI que le sean aplicables.
2. El fabricante deberá aplicar un sistema de gestión de la calidad aprobado que abarcará el diseño, la fabricación y la inspección y los ensayos finales de los productos, tal como se especifica en el punto 3, y que será sometido a la vigilancia contemplada en el punto 4. 4.
3. Sistema de gestión de la calidad
- 3.1. El fabricante presentará una solicitud de evaluación de su sistema de gestión de la calidad ante el organismo notificado de su elección para los componentes de interoperabilidad de que se trate.

Dicha solicitud comprenderá:

- toda la información pertinente para la categoría de productos representativa del componente de interoperabilidad de que se trate;
- la documentación relativa al sistema de gestión de la calidad;
- una declaración por escrito en la que se precise que no se ha presentado la misma solicitud ante ningún otro organismo notificado.

- 3.2. El sistema de gestión de la calidad asegurará la conformidad del componente de interoperabilidad con los requisitos de la ETI aplicables. Todos los elementos, requisitos y disposiciones adoptados por el fabricante deberán reunirse de forma sistemática y ordenada en una documentación compuesta por políticas, procedimientos e instrucciones escritas. Esta documentación relativa al sistema de gestión de la calidad deberá permitir una interpretación uniforme de las políticas y los procedimientos de calidad, como programas, planes, manuales y expedientes de calidad.

En particular, incluirá una descripción adecuada de:

- los objetivos de calidad y la estructura de la organización;
- responsabilidades y facultades de que dispone la dirección para garantizar la calidad del diseño y de los productos,
- las especificaciones técnicas de diseño, incluidas las especificaciones europeas ⁽¹⁾, que se aplicarán y, cuando no se apliquen íntegramente las especificaciones europeas, los medios que se utilizarán para asegurar que se respetan los requisitos de la ETI aplicables al componente de interoperabilidad,
- técnicas, procesos y acciones sistemáticas de control y verificación del diseño que se utilizarán durante el diseño de los componentes de interoperabilidad relativos a la categoría de productos cubierta,
- técnicas, procesos y acciones sistemáticas correspondientes que se utilizarán para la fabricación, el control de la calidad y el sistema de gestión de la calidad,
- exámenes, comprobaciones y ensayos que se efectuarán antes, durante y después de la fabricación, y frecuencia con que tendrán lugar;

⁽¹⁾ La definición de «especificación europea» se encuentra en las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE. La guía de aplicación de las ETI de alta velocidad explica cómo utilizar las especificaciones europeas.

- expedientes de calidad, como los informes de inspección y datos de los ensayos, los datos de calibrado, los informes sobre la cualificación del personal, etc.;
- medios que permitan verificar que se ha alcanzado el nivel deseado de calidad de diseño y realización del producto, así como el buen funcionamiento del sistema de gestión de la calidad.

Las políticas y procedimientos de calidad deberán abarcar, en particular, las fases de evaluación, tales como el análisis del diseño, el análisis del procedimiento de fabricación y los ensayos de tipo, especificadas en la ETI para las distintas características y rendimientos del componente de interoperabilidad.

- 3.3. El organismo notificado evaluará el sistema de gestión de la calidad para determinar si cumple los requisitos contemplados en el punto 3.2. Deberá presumir que se cumplen dichas exigencias si el fabricante aplica un sistema de calidad para el diseño, la producción y la inspección y los ensayos finales del producto que se ajusta a la norma EN/ISO 9001-2000 y toma en consideración las particularidades del componente de interoperabilidad para el que se aplica.

Si el fabricante aplica un sistema de gestión de la calidad certificado, el organismo notificado deberá tenerlo en cuenta en su evaluación.

La auditoría deberá ser específica para la categoría de productos representativa del componente de interoperabilidad. El equipo de auditores incluirá al menos un miembro experimentado como asesor en la tecnología del producto de que se trate. El procedimiento de evaluación comprenderá una visita de evaluación a las dependencias del fabricante.

La decisión se notificará al fabricante. La notificación contendrá las conclusiones del examen y la decisión de evaluación motivada.

- 3.4. El fabricante se comprometerá a cumplir las obligaciones que se deriven del sistema de gestión de la calidad tal como se haya aprobado y a mantenerlo de forma que siga resultando adecuado y eficaz.

El fabricante o su mandatario establecido en la Comunidad dará a conocer al organismo notificado que haya aprobado el sistema de gestión de la calidad cualquier actualización prevista del mismo.

El organismo notificado evaluará las modificaciones propuestas y decidirá si el sistema de gestión de la calidad modificado sigue respondiendo a los requisitos del punto 3.2 o si debe procederse a una nueva evaluación.

El organismo notificará su decisión al fabricante. La notificación contendrá las conclusiones de la evaluación y la decisión de evaluación motivada.

4. Vigilancia del sistema de gestión de la calidad bajo la responsabilidad del organismo notificado

- 4.1. El propósito de la vigilancia es garantizar que el fabricante cumple correctamente las obligaciones derivadas del sistema de gestión de la calidad aprobado.

- 4.2. El fabricante concederá al organismo notificado acceso, con fines de inspección, a los lugares de diseño, fabricación, inspección, ensayo y almacenamiento, y le facilitará toda la información necesaria, en particular:

- la documentación relativa al sistema de gestión de la calidad;
- los expedientes de calidad previstos en la parte del sistema de gestión de la calidad del diseño, como los resultados de análisis, cálculos, ensayos, etc.;
- los expedientes de calidad previstos en la parte del sistema de gestión de la calidad dedicada a la fabricación, como los informes de inspección y datos de ensayos, los datos de calibrado, los informes sobre la cualificación del personal, etc.

- 4.3. El organismo notificado efectuará periódicamente auditorías a fin de asegurarse de que el fabricante mantiene y aplica el sistema de gestión de la calidad y proporcionará al fabricante un informe de auditoría. Si el fabricante aplica un sistema de gestión de la calidad certificado, el organismo notificado deberá tenerlo en cuenta en su vigilancia.

Las auditorías se realizarán al menos una vez al año.

4.4. Además, el organismo notificado podrá efectuar visitas imprevistas a las dependencias del fabricante. Con ocasión de dichas visitas, el organismo notificado podrá efectuar o hacer efectuar ensayos para verificar el buen funcionamiento del sistema de gestión de la calidad cuando resulte necesario. Deberá proporcionar al fabricante un informe de la visita y, si se realiza algún ensayo, un informe de ensayo.

5. El fabricante mantendrá a disposición de las autoridades nacionales durante un período de 10 años a partir de la fecha de la última fabricación del producto:

- la documentación contemplada en el segundo guión del párrafo segundo del punto 3.1;
- las adaptaciones contempladas en el párrafo segundo del apartado 3.4;
- las decisiones e informes del organismo notificado que se mencionan en el último párrafo de los puntos 3.4, 4.3 y 4.4.

6. Los organismos notificados deberán asimismo comunicar a los demás organismos notificados la información pertinente sobre las aprobaciones de sistemas de gestión de la calidad que hayan expedido, retirado o denegado.

Los demás organismos notificados recibirán, previa petición, copias de las aprobaciones del sistema de gestión de la calidad y aprobaciones adicionales que se hayan emitido.

7. El fabricante o su mandatario establecido en la Comunidad expedirá la declaración «CE» de conformidad del componente de interoperabilidad.

Dicha declaración deberá incluir, como mínimo, la información indicada en el punto 3 del anexo IV y en el apartado 3 del artículo 13 de la Directiva 2001/16/CE. La declaración «CE» de conformidad y los documentos que la acompañen deberán ir fechados y firmados.

La declaración deberá ir redactada en la misma lengua que la documentación técnica y contendrá los elementos siguientes:

- referencias de la Directiva (Directiva 2001/16/CE y otras Directivas que sean aplicables al componente de interoperabilidad);
- nombre, apellidos y dirección del fabricante o de su mandatario establecido en la Comunidad (se indicará la razón social y dirección completa; si se trata de un mandatario, se consignará también la razón social del fabricante o constructor);
- descripción del componente de interoperabilidad (marca, tipo, etc.);
- indicación del procedimiento que se ha seguido (módulo) para declarar la conformidad;
- todas las descripciones pertinentes a las que se ajuste el componente de interoperabilidad y, en particular, las condiciones de utilización;
- nombre y dirección del organismo u organismos notificados que hayan intervenido en el procedimiento seguido para la conformidad y fecha de los certificados, con indicación del período y las condiciones de validez de dichos certificados;
- referencia a la presente ETI y a las demás ETI aplicables y, en su caso, a las especificaciones europeas;
- identificación del signatario apoderado que firme en nombre del fabricante o de su mandatario establecido en la Comunidad.

El certificado contemplado es:

- la aprobación del sistema de gestión de la calidad que se indica en el punto 3,

8. El fabricante o su mandatario establecido en la Comunidad conservará una copia de la declaración «CE» de conformidad durante un período de 10 años a partir de la fecha de última fabricación del componente de interoperabilidad.

Cuando ni el fabricante ni su mandatario estén establecidos en la Comunidad, la obligación de mantener disponible la documentación técnica incumbirá a la persona responsable de la comercialización del componente de interoperabilidad en el mercado comunitario.

9. Si, además de la declaración «CE» de conformidad, la ETI exige una declaración «CE» de idoneidad para el uso del componente de interoperabilidad, se adjuntará dicha declaración una vez expedida por el fabricante en las condiciones indicadas en el módulo V.

F.2.8 Módulo H2: Sistema de gestión de la calidad total con examen del diseño

1. En este módulo se describe el procedimiento mediante el cual un organismo notificado efectúa un examen del diseño de un componente de interoperabilidad y el fabricante o su mandatario establecido en la Comunidad que reúne los requisitos del punto 2 garantiza y declara que el componente de interoperabilidad considerado satisface los requisitos de la ETI aplicables.
2. El fabricante deberá aplicar un sistema de gestión de la calidad aprobado que abarcará el diseño, la fabricación y la inspección y los ensayos finales de los productos, tal como se especifica en el punto 3, y que será sometido a la vigilancia contemplada en el punto 4. 4.
3. Sistema de gestión de la calidad
- 3.1. El fabricante presentará una solicitud de evaluación de su sistema de gestión de la calidad ante el organismo notificado de su elección para los componentes de interoperabilidad de que se trate.

Dicha solicitud comprenderá:

- toda la información pertinente para la categoría de productos representativa del componente de interoperabilidad de que se trate;
- la documentación relativa al sistema de gestión de la calidad;
- una declaración por escrito en la que se precise que no se ha presentado la misma solicitud ante ningún otro organismo notificado.

- 3.2. El sistema de gestión de la calidad asegurará la conformidad del componente de interoperabilidad con los requisitos de la ETI aplicables. Todos los elementos, requisitos y disposiciones adoptados por el fabricante deberán reunirse de forma sistemática y ordenada en una documentación compuesta por políticas, procedimientos e instrucciones escritas. Esta documentación relativa al sistema de gestión de la calidad deberá permitir una fácil comprensión de las políticas y los procedimientos de calidad, como programas, planes, manuales y expedientes de calidad.

En particular, incluirá una descripción adecuada de:

- los objetivos de calidad y la estructura de la organización;
- responsabilidades y facultades de que dispone la dirección para garantizar la calidad del diseño y de los productos;
- las especificaciones técnicas de diseño, incluidas las especificaciones europeas ⁽¹⁾, que se aplicarán y, cuando no se apliquen íntegramente las especificaciones europeas, los medios que se utilizarán para asegurar que se respetan los requisitos de la ETI aplicables al componente de interoperabilidad;
- técnicas, procesos y acciones sistemáticas de control y verificación del diseño que se utilizarán durante el diseño de los componentes de interoperabilidad relativos a la categoría de productos cubierta;
- técnicas, procesos y acciones sistemáticas correspondientes que se utilizarán para la fabricación, el control de la calidad y el sistema de gestión de la calidad;
- exámenes, comprobaciones y ensayos que se efectuarán antes, durante y después de la fabricación, y frecuencia con que tendrán lugar;
- expedientes de calidad, como los informes de inspección y datos de los ensayos, los datos de calibrado, los informes sobre la cualificación del personal, etc.;
- medios que permitan verificar que se ha alcanzado el nivel deseado de calidad de diseño y realización del producto, así como el buen funcionamiento del sistema de gestión de la calidad.

⁽¹⁾ La definición de «especificación europea» se encuentra en las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE. La guía de aplicación de las ETI de alta velocidad explica cómo utilizar las especificaciones europeas.

Las políticas y procedimientos de calidad deberán abarcar, en particular, las fases de evaluación, tales como el análisis del diseño, el análisis de los procedimientos de fabricación y los ensayos de tipo, especificadas en la ETI para las distintas características y prestaciones del componente de interoperabilidad.

- 3.3. El organismo notificado evaluará el sistema de gestión de la calidad para determinar si cumple los requisitos contemplados en el punto 3.2. Presumirá que se cumplen dichas exigencias si el fabricante aplica un sistema de calidad para el diseño, la producción y la inspección y los ensayos finales del producto que se ajusta a la norma EN/ISO 9001-2000 y toma en consideración las particularidades del componente de interoperabilidad para el que se aplica.

Si el fabricante aplica un sistema de gestión de la calidad certificado, el organismo notificado deberá tenerlo en cuenta en su evaluación.

La auditoría deberá ser específica para la categoría de productos representativa del componente de interoperabilidad. El equipo de auditores incluirá al menos un miembro experimentado como asesor en la tecnología del producto de que se trate. El procedimiento de evaluación comprenderá una visita de evaluación a las dependencias del fabricante.

La decisión se notificará al fabricante. La notificación contendrá las conclusiones de la auditoría y la decisión de evaluación motivada.

- 3.4. El fabricante se comprometerá a cumplir las obligaciones que se deriven del sistema de gestión de la calidad tal como se haya aprobado y a mantenerlo de forma que siga resultando adecuado y eficaz.

El fabricante o su mandatario establecido en la Comunidad dará a conocer al organismo notificado que haya aprobado el sistema de gestión de la calidad cualquier actualización prevista del mismo.

El organismo notificado evaluará las modificaciones propuestas y decidirá si el sistema de gestión de la calidad modificado sigue respondiendo a los requisitos del punto 3.2 o si debe procederse a una nueva evaluación.

El organismo notificará su decisión al fabricante. La notificación contendrá las conclusiones de la evaluación y la decisión de evaluación motivada.

4. Vigilancia del sistema de gestión de la calidad bajo la responsabilidad del organismo notificado

- 4.1. El propósito de la vigilancia es garantizar que el fabricante cumple correctamente las obligaciones derivadas del sistema de gestión de la calidad aprobado.

- 4.2. El fabricante concederá al organismo notificado acceso, a los fines de inspección, a los lugares de diseño, fabricación, inspección, ensayo y almacenamiento, y le facilitará toda la información necesaria, en particular:

- la documentación relativa al sistema de gestión de la calidad;
- los expedientes de calidad previstos en la parte del sistema de gestión de la calidad del diseño, como los resultados de análisis, cálculos, ensayos, etc.;
- los expedientes de calidad previstos en la parte del sistema de gestión de la calidad dedicada a la fabricación, como los informes de inspección y datos de ensayos, los datos de calibrado, los informes sobre la cualificación del personal, etc.

- 4.3. El organismo notificado efectuará periódicamente auditorías a fin de asegurarse de que el fabricante mantiene y aplica el sistema de gestión de la calidad y proporcionará al fabricante un informe de auditoría. Si el fabricante aplica un sistema de gestión de la calidad certificado, el organismo notificado deberá tenerlo en cuenta en su vigilancia.

Las auditorías se realizarán al menos una vez al año.

- 4.4. Además, el organismo notificado podrá efectuar visitas imprevistas a las dependencias del fabricante. Con ocasión de dichas visitas, el organismo notificado podrá efectuar o hacer efectuar ensayos para verificar el buen funcionamiento del sistema de gestión de la calidad cuando resulte necesario. Deberá proporcionar al fabricante un informe de la visita y, si se realiza algún ensayo, un informe de ensayo.

5. El fabricante mantendrá a disposición de las autoridades nacionales durante un período de 10 años a partir de la fecha de la última fabricación del producto:
- la documentación contemplada en el segundo guión del segundo párrafo del apartado 3.1;
 - las actualizaciones contempladas en el párrafo segundo del punto 3.4;
 - las decisiones e informes del organismo notificado que se mencionan en el último párrafo de los puntos 3.4, 4.3 y 4.4.

6. Examen del diseño

- 6.1. El fabricante deberá presentar una solicitud de examen del diseño del componente de interoperabilidad ante el organismo notificado que él mismo elija.
- 6.2. La solicitud deberá permitir comprender el diseño, la fabricación, el mantenimiento y el funcionamiento del componente de interoperabilidad y evaluar su conformidad con los requisitos de la ETI.

Dicho programa comprenderá:

- una descripción general del tipo;
 - las especificaciones técnicas del diseño, incluidas las especificaciones europeas, con las cláusulas relevantes, que se han aplicado total o parcialmente;
 - cualquier documento necesario para justificar su adecuación, en particular cuando no se hayan aplicado las especificaciones europeas y las cláusulas relevantes;
 - el programa de ensayos;
 - las condiciones de integración del componente de interoperabilidad en su entorno funcional (subconjunto, conjunto, subsistema) y las condiciones de interfaz necesarias;
 - las condiciones de utilización y mantenimiento del componente de interoperabilidad (restricciones de tiempo o de distancia, límites de desgaste, etc.);
 - una declaración por escrito en la que se precise que no se ha presentado la misma solicitud ante ningún otro organismo notificado.
- 6.3 El solicitante presentará los resultados de los ensayos ⁽¹⁾, incluidos los ensayos de tipo cuando resulten necesarios, efectuados en su laboratorio o por cuenta suya.
- 6.4. El organismo notificado examinará la solicitud y evaluará los resultados de los ensayos. En caso de que el diseño sea conforme a las disposiciones aplicables de la ETI, el organismo notificado deberá expedir al solicitante un certificado «CE» de examen de diseño. El certificado contendrá las conclusiones del examen, las condiciones de su validez, los datos necesarios para la identificación del diseño aprobado y, en su caso, una descripción del funcionamiento del producto.

El período de validez no podrá exceder de 5 años.

- 6.5. El solicitante mantendrá informado al organismo notificado que haya expedido el certificado «CE» de examen de diseño acerca de todas las modificaciones del diseño aprobado que puedan afectar a la conformidad con los requisitos de la ETI o a las condiciones de utilización previstas del componente de interoperabilidad. En estos casos, el componente de interoperabilidad recibirá una aprobación adicional por parte del organismo notificado que haya expedido el certificado «CE» de examen de diseño. En este caso, el organismo notificado efectuará solamente los exámenes y ensayos que sean pertinentes y necesarios en relación con las modificaciones. Esta aprobación complementaria se expedirá en forma de apéndice al certificado «CE» de examen de diseño original.
- 6.6. Si no se introduce ninguna modificación con arreglo al punto 6.4, la validez de un certificado podrá prorrogarse, a su expiración, por un nuevo período. El solicitante pedirá dicha prórroga confirmando por escrito que no se ha introducido ninguna modificación y, a falta de información en contrario, el organismo notificado concederá la prórroga por un nuevo período de validez según lo contemplado en el punto 6.3. Este procedimiento podrá repetirse.

⁽¹⁾ Los resultados de los ensayos podrán presentarse junto con la solicitud o posteriormente.

7. Cada organismo notificado deberá comunicar a los demás organismos notificados la información pertinente sobre las aprobaciones de sistemas de gestión de la calidad y los certificados «CE» de examen de diseño que haya expedido, retirado o denegado.

Los demás organismos notificados recibirán, previa solicitud, una copia

- de las aprobaciones de los sistemas de gestión de la calidad y de las aprobaciones complementarias expedidas, y
- los certificados «CE» de examen de diseño y los apéndices expedidos.

8. El fabricante o su mandatario establecido en la Comunidad expedirá la declaración «CE» de conformidad del componente de interoperabilidad.

Dicha declaración deberá incluir al menos la información indicada en el punto 3 del anexo IV y en el apartado 3 del artículo 13 de la Directiva 2001/16/CE. La declaración «CE» de conformidad y los documentos que la acompañen deberán ir fechados y firmados.

La declaración deberá ir redactada en la misma lengua que la documentación técnica y contendrá los elementos siguientes:

- referencias de la Directiva (Directiva 2001/16/CE y otras Directivas que sean aplicables al componente de interoperabilidad);
- nombre, apellidos y dirección del fabricante o de su mandatario establecido en la Comunidad (se indicará la razón social y dirección completa; si se trata de un mandatario, se consignará también la razón social del fabricante o constructor);
- descripción del componente de interoperabilidad (marca, tipo, etc.);
- indicación del procedimiento seguido (módulo) para declarar la conformidad;
- todas las descripciones pertinentes a las que se ajuste el componente de interoperabilidad y, en particular, las condiciones de utilización;
- nombre y dirección del organismo u organismos notificados que hayan intervenido en el procedimiento seguido para la conformidad y fecha de los certificados, con indicación del período y las condiciones de validez de dichos certificados;
- referencia a la ETI y a las demás ETI aplicables y, en su caso, a las especificaciones europeas;
- identificación del signatario apoderado que firme en nombre del fabricante o de su mandatario establecido en la Comunidad.

Los certificados contemplados son:

- los informes de aprobación y de vigilancia del sistema de gestión de la calidad indicados en los puntos 3 y 4;
- el certificado «CE» de examen del diseño y sus apéndices.

9. El fabricante o su mandatario establecido en la Comunidad conservará una copia de la declaración «CE» de conformidad durante un período de 10 años a partir de la fecha de última fabricación del componente de interoperabilidad.

Cuando ni el fabricante ni su mandatario estén establecidos en la Comunidad, la obligación de mantener disponible la documentación técnica incumbirá a la persona responsable de la comercialización del componente de interoperabilidad en el mercado comunitario.

10. Si, además de la declaración «CE» de conformidad, la ETI exige una declaración «CE» de idoneidad para el uso del componente de interoperabilidad, se adjuntará dicha declaración una vez expedida por el fabricante en las condiciones indicadas en el módulo V.

F.2.9 Módulo V: Validación de tipo mediante experimentación en servicio (idoneidad para el uso)

1. En este módulo se describe la parte del procedimiento mediante la cual un organismo notificado comprueba y certifica que una muestra representativa de la producción de que se trate satisface las disposiciones de la ETI relativas a su idoneidad para el uso, por medio de una validación de tipo demostrada mediante experimentación en servicio ⁽¹⁾.
2. La solicitud de validación de tipo por experimentación en servicio será presentada por el fabricante o por su mandatario establecido en la Comunidad ante el organismo notificado de su elección.

Dicha solicitud comprenderá:

- el nombre y la dirección del fabricante y, en caso de ser su mandatario quien presente la solicitud, también su nombre y dirección;
- una declaración por escrito en la que se precise que no se ha presentado la misma solicitud ante ningún otro organismo notificado;
- la documentación técnica descrita en el punto 3;
- el programa de validación mediante experimentación en servicio contemplado en el punto 4;
- nombre y dirección de la sociedad (administrador de la infraestructura o empresa ferroviaria) propuesta por el solicitante para colaborar en la evaluación de idoneidad para el uso mediante experimentación en servicio:
- con la puesta en funcionamiento del componente de interoperabilidad,
- vigilando su comportamiento en servicio, y
- realizando un informe sobre la experimentación en servicio;
- nombre y dirección de la sociedad que se encargará del mantenimiento del componente de interoperabilidad durante el tiempo o la distancia de funcionamiento previsto para la experimentación en servicio;
- una declaración «CE» de conformidad para el componente de interoperabilidad, y:
- si la ETI requiere el módulo B, un certificado «CE» de examen de tipo;
- si la ETI requiere el módulo H2, un certificado «CE» de examen de diseño.

El solicitante pondrá a disposición de la sociedad que se encargue del funcionamiento del componente de interoperabilidad en servicio, una muestra o un número suficiente de muestras representativas de la producción, en lo sucesivo denominadas «tipo». Un tipo puede abarcar varias versiones del componente de interoperabilidad a condición de que todas las diferencias entre versiones estén amparadas por las declaraciones «CE» de conformidad y los certificados citados.

El organismo notificado podrá solicitar que se pongan en servicio muestras adicionales si resulta necesario para la validación mediante experimentación en servicio.

3. La documentación técnica deberá permitir evaluar la conformidad del producto con las exigencias de la ETI. En la medida en que sea necesario para dicha evaluación, la documentación abarcará el diseño, la fabricación y el funcionamiento del componentes de interoperabilidad.

La documentación técnica contendrá:

- una descripción general del tipo;
- la especificación técnica con respecto a la cual deben evaluarse los rendimientos y el comportamiento en servicio del componente de interoperabilidad (la ETI aplicable o la especificación europea que contenga las disposiciones aplicables);
- las condiciones de integración del componente de interoperabilidad en su entorno funcional (subconjunto, conjunto, subsistema) y las condiciones de interfaz necesarias;

⁽¹⁾ Durante el tiempo de experimentación en servicio, no se comercializará el componente de interoperabilidad.

- las condiciones de utilización y mantenimiento del componente de interoperabilidad (restricciones de tiempo o de distancia, límites de desgaste, etc.);
- las descripciones y explicaciones necesarias para la comprensión del diseño, fabricación y funcionamiento del componente de interoperabilidad;

y, en la medida en que sea necesario para la evaluación:

- los dibujos de diseño y de fabricación;
- los resultados de los cálculos de diseño y los controles efectuados;
- los informes de los ensayos.

Si la ETI exige que la documentación técnica incluya información complementaria, ésta deberá incluirse.

Deberá adjuntarse una lista de las especificaciones europeas citadas en la documentación técnica que se hayan aplicado en su totalidad o en parte.

4. El programa de validación mediante experimentación en servicio deberá precisar:
 - los rendimientos o el comportamiento en servicio que debe presentar el componente de interoperabilidad en ensayo;
 - las disposiciones de montaje;
 - la duración del programa — en tiempo o en distancia;
 - las condiciones de funcionamiento y el programa de mantenimiento corriente que debe ponerse en práctica;
 - el programa de mantenimiento;
 - en su caso, los ensayos especiales que deban efectuarse en servicio;
 - la dimensión del lote de muestras — si no se trata de una muestra única;
 - el programa de inspección (naturaleza, número y frecuencia de las inspecciones, documentación);
 - los criterios relativos a los defectos admisibles y las repercusiones sobre el programa;
 - la información que debe figurar en el informe elaborado por la sociedad que ponga en funcionamiento el componente de interoperabilidad en servicio (véase el punto 2).
5. El organismo notificado:
 - 5.1. Examinará la documentación técnica y el programa de validación mediante experimentación en servicio.
 - 5.2. Se asegurará de que el tipo sea representativo y haya sido fabricado conforme a la documentación técnica.
 - 5.3. Verificará que el programa de validación mediante experimentación en servicio es adecuado para la evaluación de los rendimientos y del comportamiento en servicio que debe presentar el componente de interoperabilidad.
 - 5.4. De común acuerdo con el solicitante, adoptará el programa y el lugar de ejecución de las inspecciones y los ensayos necesarios y elegirá el organismo que procederá a los ensayos (el organismo notificado u otro laboratorio competente).
 - 5.5. Vigilará e inspeccionará la marcha en servicio, el funcionamiento y el mantenimiento del componente de interoperabilidad.
 - 5.6. Evaluará el informe elaborado por la sociedad (administrador de la infraestructura o empresa ferroviaria) que haya puesto en funcionamiento el componente de interoperabilidad, así como todos los demás documentos e informaciones obtenidos durante el procedimiento (informes de ensayos, experiencia de mantenimiento, etc.).
 - 5.7. Evaluará si el comportamiento en servicio cumple los requisitos de la ETI.

6. Si el tipo satisface las disposiciones de la ETI, el organismo notificado expedirá al solicitante un certificado de idoneidad para el uso. El certificado incluirá nombre, apellidos y dirección del fabricante, las conclusiones de la validación, las condiciones de validez del certificado y los datos necesarios para la identificación del tipo aprobado.

El período de validez no podrá exceder de 5 años.

Se adjuntará al certificado una lista de las partes pertinentes de la documentación técnica, y el organismo notificado conservará una copia.

Si deniega la expedición del certificado de tipo al fabricante, el organismo notificado motivará de un forma detallada su negativa.

Deberá existir un procedimiento de recurso.

7. El solicitante informará al organismo notificado que conserve la documentación técnica relativa al certificado de idoneidad para el uso acerca de todas las modificaciones al producto aprobado que requieran una nueva aprobación, cuando dichas modificaciones puedan poner en peligro la conformidad a los requisitos de la ETI o a las condiciones de utilización previstas del producto. En este caso, el organismo notificado efectuará solamente los exámenes y ensayos que sean pertinentes y necesarios en relación con las modificaciones. Esta nueva aprobación se expedirá en forma de un complemento del certificado original de idoneidad para el uso, o bien se expedirá un nuevo certificado previa retirada del antiguo.
8. Si no se introduce ninguna modificación con arreglo al punto 7, la validez de un certificado podrá prorrogarse, a su expiración, por un nuevo período. El solicitante pedirá dicha prórroga confirmando por escrito que no se ha introducido ninguna modificación y, a falta de información en contrario, el organismo notificado prorrogará la validez del período contemplado en el punto 6. Este procedimiento podrá repetirse.
9. Cada organismo notificado comunicará a los demás organismos notificados la información útil relativa a los certificados de idoneidad para el uso que haya expedido, retirado o denegado.
10. Los demás organismos notificados recibirán, previa petición, una copia de los certificados de idoneidad para el uso o de sus apéndices. Los anexos de los certificados se mantendrán a disposición de los demás organismos notificados.
11. El fabricante o su mandatario establecido en la Comunidad expedirá una declaración «CE» de idoneidad para el uso del componente de interoperabilidad.

Dicha declaración deberá incluir al menos la información indicada en el punto 3 del anexo IV y en el apartado 3 del artículo 13 de la Directiva 2001/16/CE. La declaración «CE» de idoneidad para el uso y los documentos que la acompañen deberán ir fechados y firmados.

La declaración deberá ir redactada en la misma lengua que la documentación técnica y contendrá los elementos siguientes:

- referencias de la Directiva (Directiva 2001/16/CE);
- nombre, apellidos y dirección del fabricante o de su mandatario establecido en la Comunidad (se indicará la razón social y dirección completa; si se trata de un mandatario, se consignará también la razón social del fabricante o constructor);
- descripción del componente de interoperabilidad (marca, tipo, etc.);
- todas las descripciones pertinentes a las que se ajuste el componente de interoperabilidad y, en particular, las condiciones de utilización;
- nombre, apellidos y dirección del organismo u organismos notificados que hayan intervenido en el procedimiento seguido para la idoneidad para el uso y la fecha del certificado de idoneidad para el uso, con indicación del período y las condiciones de validez del certificado;
- referencia a la presente ETI, así como a las demás ETI aplicables, y en su caso a las especificaciones europeas;
- identificación del signatario apoderado que firme en nombre del fabricante o de su mandatario establecido en la Comunidad.

12. El fabricante o su mandatario establecido en la Comunidad conservará una copia de la declaración «CE» de idoneidad para el uso durante un período de diez años a partir de la fecha de última fabricación del componente de interoperabilidad.

Cuando ni el fabricante ni su mandatario estén establecidos en la Comunidad, la obligación de mantener disponible la documentación técnica incumbirá a la persona responsable de la comercialización del componente de interoperabilidad en el mercado comunitario.

F.3 Módulos para la verificación «CE» de subsistemas

Nota: En este apartado F.3, el término «subsistema» se refiere al subsistema «Material rodante», o en su caso, al subsistema «Energía».

F.3.1 Módulo SB: Examen de tipo

1. En este módulo se describe el procedimiento «CE» de verificación en virtud del cual un organismo notificado comprueba y certifica, a petición de una entidad contratante o de su mandatario establecido en la Comunidad, que un tipo de subsistema, representativo de la producción prevista:

- se ajusta a lo dispuesto en la presente ETI y en cualquier otra ETI aplicable, que acreditan el cumplimiento de los requisitos esenciales ⁽¹⁾ de la Directiva 2001/16/CE.
- cumple las demás disposiciones reglamentarias derivadas del Tratado.

El examen de tipo que se define en este módulo podría incluir fases específicas de evaluación: revisión del diseño, ensayo de tipo o revisión del proceso de fabricación, que se especifican en la ETI correspondiente.

2. La entidad contratante ⁽²⁾ deberá presentar una solicitud de verificación «CE» (a través del examen de tipo) del subsistema ante el organismo notificado que ella misma elija.

Dicha solicitud comprenderá:

- el nombre y dirección de la entidad contratante o de su mandatario, y
- la documentación técnica descrita en el apartado 3.

3. El solicitante deberá poner a disposición del organismo notificado una muestra del subsistema ⁽³⁾ que sea representativa de la producción prevista, y que en lo sucesivo se denominará «tipo».

Un tipo puede abarcar varias versiones del subsistema, a condición de que las diferencias entre versiones no afecten a las disposiciones de la ETI.

El organismo notificado podrá solicitar otras muestras si el programa de ensayo lo requiere.

Si fuera necesario para un ensayo o unos métodos de examen particulares, y así se especifica en la ETI o en la especificación europea ⁽⁴⁾ a que se refiere la ETI, también se entregarán una o varias muestras de un conjunto o subconjunto o una muestra del subsistema en situación de premontado.

La documentación técnica y las muestras deberán hacer posible la comprensión del diseño, la fabricación, la instalación, el mantenimiento y el funcionamiento del subsistema y la evaluación de su conformidad con los requisitos de la ETI.

La documentación técnica contendrá:

- una descripción general del subsistema, de su diseño de conjunto y de su construcción;

⁽¹⁾ Los requisitos esenciales se reflejan en los parámetros técnicos, interfaces y requisitos de rendimiento que se establecen en el capítulo 4 de la ETI.

⁽²⁾ En este módulo, «entidad contratante» significa «la entidad contratante del subsistema, definida en la Directiva, o su mandatario establecido en la Comunidad».

⁽³⁾ En este sentido, la ETI podrá definir requisitos específicos en el apartado que corresponda.

⁽⁴⁾ La definición de «especificación europea» se encuentra en las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE. La guía de aplicación de las ETI de alta velocidad explica cómo utilizar las especificaciones europeas.

- el registro de material rodante, incluidas todas las informaciones especificadas en la ETI;
- información sobre el diseño y la fabricación, como planos, esquemas de componentes, subconjuntos, conjuntos, circuitos, etc.;
- las descripciones y explicaciones necesarias para comprender la información sobre el diseño y la fabricación, el mantenimiento y el funcionamiento del subsistema;
- las especificaciones técnicas aplicadas, incluidas las especificaciones europeas;
- las pruebas que puedan ser necesarias para demostrar la aplicación de las especificaciones mencionadas, sobre todo en caso de no haber aplicado plenamente las especificaciones europeas y las cláusulas pertinentes;
- la lista de los componentes de interoperabilidad que vayan a incorporarse al subsistema;
- copias de las declaraciones «CE» de conformidad o de idoneidad de los componentes de interoperabilidad y todos los elementos necesarios definidos en el anexo VI de las Directivas;
- demostración de la conformidad con el resto de reglamentaciones derivadas del Tratado (incluidos los certificados);
- documentación técnica relativa a la fabricación y el montaje del subsistema;
- la lista de fabricantes que han intervenido en el diseño, la fabricación, el montaje y la instalación del subsistema;
- las condiciones de utilización del subsistema (restricciones de tiempo o distancia de funcionamiento, límites de desgaste, etc.);
- condiciones de mantenimiento y documentación técnica relativa al mantenimiento del subsistema;
- todo requisito técnico que deba tenerse en cuenta durante la producción, el mantenimiento o el funcionamiento del subsistema;
- los resultados de los cálculos de diseño, controles efectuados, etc.;
- los informes de los ensayos.

Si la ETI exige que la documentación técnica incluya información complementaria, ésta deberá incluirse.

4. El organismo notificado:
 - 4.1. Examinará la documentación técnica.
 - 4.2. Verificará que las muestras del subsistema, o de sus conjuntos o subconjuntos, se hayan fabricado de conformidad con la documentación técnica, y realizará o habrá realizado los ensayos de tipo de conformidad con las disposiciones de la ETI y de las especificaciones europeas aplicables. Dicha fabricación se verificará aplicando un módulo de evaluación adecuado.
 - 4.3. Si la ETI exige un análisis del diseño, examinará los métodos, instrumentos y resultados del diseño, a fin de evaluar su capacidad para satisfacer los requisitos de conformidad del subsistema al final del proceso de diseño.
 - 4.4. Identificará los elementos que hayan sido diseñados de conformidad con las disposiciones aplicables de la ETI y de las especificaciones europeas, así como los elementos cuyo diseño no se base en las disposiciones pertinentes de dichas especificaciones europeas.
 - 4.5. Efectuará o hará efectuar los exámenes apropiados y los ensayos necesarios de conformidad con los puntos 4.2 y 4.3, con el fin de comprobar si se han aplicado realmente las especificaciones europeas, en caso de que haya optado por esta solución.
 - 4.6. Efectuará o hará efectuar los exámenes apropiados y los ensayos necesarios de conformidad con los puntos 4.2 y 4.3, con el fin de comprobar si las soluciones adoptadas satisfacen los requisitos de la ETI cuando no se hayan aplicado las especificaciones europeas apropiadas.
 - 4.7. Acordará con el solicitante el lugar donde se realizarán los exámenes y los ensayos necesarios.

5. Cuando el tipo cumpla las disposiciones de la ETI, el organismo notificado expedirá un certificado de examen de tipo para el solicitante. El certificado llevará el nombre, apellidos y dirección de la entidad contratante y de los fabricantes que figuren en la documentación técnica, las conclusiones del examen, las condiciones de validez del certificado y los datos necesarios para la identificación del tipo aprobado.

Se adjuntará al certificado una lista de las partes pertinentes de la documentación técnica, y el organismo notificado conservará una copia.

Si se deniega la expedición del certificado de tipo a la entidad contratante, el organismo notificado detallará los motivos de su negativa.

Deberá existir un procedimiento de recurso.

6. Cada organismo notificado deberá comunicar a los demás organismos notificados la información relevante relativa a los certificados de examen de tipo que haya expedido, retirado o denegado.
7. Los demás organismos notificados recibirán, previa petición, una copia de los certificados de examen de tipo expedidos o de sus complementos. Los anexos de los certificados se mantendrán a disposición de los demás organismos notificados.
8. La entidad contratante deberá conservar, junto con la documentación técnica, copias de los certificados de examen de tipo y todos sus complementos durante toda la vida útil del subsistema. Esta documentación será remitida a cualquier Estado miembro que lo solicite.
9. Durante la fase de producción, el solicitante comunicará al organismo notificado que conserve la documentación técnica relativa al certificado de examen de tipo todas las modificaciones que puedan afectar a la conformidad con los requisitos de la ETI o a las condiciones de utilización previstas del subsistema. En estos casos, el subsistema deberá recibir una nueva aprobación. En este caso, el organismo modificado efectuará solamente los exámenes y ensayos que sean pertinentes y necesarios en relación con las modificaciones. Esta nueva aprobación se expedirá en forma de un complemento del certificado original de examen de tipo, o bien se expedirá un nuevo certificado previa retirada del antiguo.

F.3.2 Módulo SD: Sistema de gestión de la calidad de la producción

1. En este módulo se describe el procedimiento «CE» de verificación mediante el cual un organismo notificado verifica y certifica, por solicitud de una entidad contratante o de su mandatario establecido en la Comunidad, que un subsistema para el que un organismo notificado ya haya emitido un certificado de examen de tipo,

— se ajusta a lo dispuesto en la presente ETI y en cualquier otra ETI aplicable, que acreditan el cumplimiento de los requisitos esenciales ⁽¹⁾ de la Directiva 2001/16/CE,

— cumple con las demás disposiciones reglamentarias derivadas del Tratado,

y puede entrar en servicio.

2. El organismo notificado llevará a cabo el procedimiento, a condición de que:

— el certificado de examen de tipo expedido antes la evaluación siga siendo válido para el subsistema objeto de la solicitud, y

— la entidad contratante ⁽²⁾ y los contratistas principales implicados cumplan las obligaciones mencionadas en el punto 3.

Los «contratistas principales» son las empresas cuyas actividades contribuyen al cumplimiento de los requisitos esenciales de la ETI. Se trata, concretamente, de:

— la empresa responsable del proyecto de subsistema en su conjunto (en particular, de la integración del subsistema);

— otras empresas que intervengan únicamente en una parte del proyecto de subsistema (por ejemplo, que se ocupen de su montaje o instalación).

Este término no hace referencia a los subcontratistas del fabricante que suministren componentes de interoperabilidad o de otro tipo.

⁽¹⁾ Los requisitos esenciales se reflejan en los parámetros técnicos, interfaces y requisitos de rendimiento que se establecen en el capítulo 4 de la ETI.

⁽²⁾ En este módulo, «entidad contratante» significa «la entidad contratante del subsistema, definida en la Directiva, o su mandatario establecido en la Comunidad».

3. Para el subsistema que sea objeto del procedimiento de verificación «CE», la entidad contratante, o los contratistas principales, en su caso, utilizarán un sistema aprobado de gestión de la calidad de la fabricación y la inspección y el ensayo final del producto, tal como se especifica en el apartado 5, y que será objeto de la vigilancia especificada en el apartado 6.

Cuando la propia entidad contratante sea la responsable del proyecto de subsistema completo (incluida, en particular, la responsabilidad de integración del subsistema), o cuando la entidad contratante participe directamente en la producción (incluidos el montaje y la instalación), deberá utilizar un sistema aprobado de gestión de la calidad de dichas actividades, que será objeto de la vigilancia especificada en el apartado 6.

Si el contratista principal tiene la responsabilidad del proyecto de subsistema completo (incluida, en particular, la responsabilidad de la integración del subsistema), deberá utilizar en todos los casos un sistema aprobado de gestión de la calidad de la fabricación y la inspección y el ensayo final del producto, que será objeto de la vigilancia especificada en el apartado 6.

4. Procedimiento «CE» de verificación

- 4.1 La entidad contratante deberá presentar a un organismo notificado de su elección una solicitud de verificación «CE» del subsistema (mediante un sistema de gestión de la calidad de la producción), incluida la coordinación de la vigilancia de los sistemas de gestión de la calidad, tal como se indica en los apartados 5.3 y 6.5. La entidad contratante deberá comunicar su elección e informar de la solicitud a los fabricantes implicados.

- 4.2 La solicitud deberá permitir la comprensión del diseño, la fabricación, el montaje, la instalación, el mantenimiento y el funcionamiento del subsistema, así como la evaluación de su conformidad con el tipo descrito en el certificado del examen de tipo y con los requisitos de la ETI.

Dicha solicitud comprenderá:

- el nombre y dirección de la entidad contratante o de su mandatario, y
- la documentación técnica relativa al tipo aprobado, incluido el certificado del examen de tipo emitido al término del procedimiento definido en el módulo SB,

y, si no se incluye en dicha documentación,

- una descripción general del subsistema, de su diseño de conjunto y de su construcción;
- las especificaciones técnicas que se hayan aplicado, incluidas las especificaciones europeas ⁽¹⁾,
- las pruebas que puedan ser necesarias para demostrar la aplicación de las especificaciones mencionadas, sobre todo en caso de no haber aplicado plenamente las especificaciones europeas y las cláusulas pertinentes. Esta prueba deberá incluir los resultados de los ensayos efectuados por el laboratorio del fabricante o en su nombre.
- el registro de material rodante, incluidas todas las informaciones especificadas en la ETI;
- la documentación técnica relativa a la fabricación y el montaje del subsistema;
- pruebas de conformidad con otras reglamentaciones derivadas del Tratado (incluidos los certificados) para la fase de producción;
- la lista de los componentes de interoperabilidad que vayan a incorporarse al subsistema;
- copias de las declaraciones «CE» de conformidad o de idoneidad para el uso que deben acompañar a los componentes de interoperabilidad, y todos los elementos necesarios definidos en el anexo VI de las Directivas;
- la lista de fabricantes que han intervenido en el diseño, la fabricación, el montaje y la instalación del subsistema;
- la demostración de que todas las etapas definidas en el apartado 5.2 están cubiertas por los sistemas de gestión de la calidad de la entidad contratante, en su caso, o de los contratistas principales, y la prueba de su eficacia;
- la indicación del organismo notificado encargado de la aprobación y la vigilancia de estos sistemas de gestión de la calidad.

⁽¹⁾ La definición de «especificación europea» se encuentra en las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE. La guía de aplicación de las ETI de alta velocidad explica cómo utilizar las especificaciones europeas.

- 4.3 El organismo notificado examinará primero la solicitud en relación con la validez del examen de tipo y el certificado del examen de tipo.

Si el organismo notificado considera que el certificado de examen de tipo ya no es válido o no es adecuado, y que hace falta un nuevo examen de tipo, justificará su decisión.

5. Sistema de gestión de la calidad

- 5.1 La entidad contratante, en su caso, y los contratistas principales que se hubieran empleado, deberán presentar una solicitud de evaluación de sus sistemas de gestión de la calidad a un organismo notificado de su elección.

Dicha solicitud comprenderá:

- toda la información pertinente para el subsistema de que se trate;
- la documentación relativa al sistema de gestión de la calidad;
- la documentación técnica del tipo aprobado y una copia del certificado del examen de tipo, emitido al término del procedimiento de examen de tipo previsto para el módulo SB.

Quienes intervengan únicamente en una parte del proyecto del subsistema, sólo deberán facilitar información sobre esa parte en concreto.

- 5.2 Por lo que respecta a la entidad contratante o el contratista principal responsable del proyecto del subsistema completo, los sistemas de gestión de la calidad garantizarán que el subsistema se ajusta plenamente al tipo descrito en el certificado de examen de tipo y a los requisitos de la ETI. Por lo que respecta a los demás contratistas, sus sistemas de gestión de la calidad deberán garantizar que su contribución al subsistema se ajusta al tipo descrito en el certificado del examen de tipo y a los requisitos de la ETI.

Todos los elementos, requisitos y disposiciones adoptados por los solicitantes deberán reunirse de forma sistemática y ordenada en una documentación compuesta por políticas, procedimientos e instrucciones escritas. Esta documentación relativa al sistema de gestión de la calidad deberá permitir una interpretación uniforme de las políticas y los procedimientos de calidad, como programas, planes, manuales y expedientes de calidad.

En dicha documentación se describirán de forma suficiente los puntos siguientes para todos los solicitantes, en particular:

- los objetivos de calidad y la estructura de la organización;
- las correspondientes técnicas, procesos y acciones sistemáticas que se utilizarán para la fabricación, el control de la calidad y la gestión de la calidad;
- los exámenes, controles y ensayos que se efectuarán antes, durante y después de la fabricación, el montaje y la instalación, con indicación de su frecuencia de ejecución;
- los expedientes de calidad, tales como informes de inspección y datos de ensayos, datos de calibrado, informes sobre la cualificación del personal, etc.

Y además, por lo que respecta a la entidad contratante o al contratista principal responsable del proyecto de subsistema completo:

- las responsabilidades y facultades de que dispone la dirección para garantizar la calidad global del subsistema, en particular en lo que se refiere a la gestión de la integración del subsistema.

Los exámenes, ensayos y controles abarcarán todas las etapas siguientes:

- la construcción del subsistema, en particular las actividades de ingeniería civil, el montaje de los componentes y la puesta a punto final;
- los ensayos finales del subsistema;
- y, si se especifica en la ETI, la validación en plenas condiciones de funcionamiento.

- 5.3 El organismo notificado elegido por la entidad contratante examinará si todas las etapas del subsistema mencionadas en el punto 5.2 están suficiente y adecuadamente cubiertas por la aprobación y la vigilancia del sistema o sistemas de gestión de la calidad del solicitante o solicitantes ⁽¹⁾.

Si la conformidad del subsistema con el tipo descrito en el certificado de examen de tipo y con los requisitos de la ETI se basa en más de un sistema de gestión de la calidad, el organismo notificado comprobará, en particular:

- si las relaciones y las interfaces entre los sistemas de gestión de la calidad están claramente documentadas,
- y si, a nivel de contratista principal, las responsabilidades y facultades de que dispone la dirección para garantizar la conformidad global del subsistema están suficiente y adecuadamente definidas.

- 5.4 El organismo notificado mencionado en el apartado 5.1 evaluará el sistema de gestión de la calidad para determinar si satisface las exigencias contempladas en el apartado 5.2. Se da por supuesto que se cumplen estas exigencias si el solicitante establece un sistema de calidad de la producción, la inspección y el ensayo final del producto conforme con la norma EN/ISO 9001-2000 que tenga en cuenta la especificidad del subsistema para el cual se ha establecido.

Si un solicitante utiliza un sistema certificado de gestión de la calidad, el organismo notificado lo tendrá en cuenta en su evaluación.

La auditoría deberá ser específica del subsistema de que se trate, teniendo en cuenta al mismo tiempo la contribución específica del solicitante al subsistema. El equipo de auditores incluirá al menos un miembro experimentado en evaluación de la tecnología del subsistema. El procedimiento de evaluación comprenderá una visita de evaluación a las dependencias del solicitante.

La decisión se notificará al solicitante. La notificación contendrá las conclusiones del examen y la decisión de evaluación motivada.

- 5.5. La entidad contratante, en su caso, así como los contratistas principales, se comprometerán a cumplir las obligaciones derivadas del sistema de gestión de la calidad, tal como haya sido aprobado, y a mantenerlo de modo que siga siendo adecuado y eficaz.

Deberán mantener informado al organismo notificado que haya aprobado el sistema de gestión de la calidad acerca de cualquier cambio significativo que afecte al cumplimiento de los requisitos de la ETI por el subsistema.

El organismo notificado evaluará los cambios propuestos y decidirá si el sistema de gestión de la calidad así modificado sigue respondiendo a las exigencias contempladas en el apartado 5.2 o si debe procederse a una nueva evaluación.

Notificará su decisión al solicitante. La notificación contendrá las conclusiones del examen y la decisión de evaluación motivada.

6. Vigilancia del sistema de gestión de la calidad bajo la responsabilidad del organismo notificado

- 6.1 El objetivo de la vigilancia es garantizar que la entidad contratante, en su caso, y los contratistas principales cumplan debidamente las obligaciones derivadas del sistema de gestión de la calidad aprobado.

- 6.2 La entidad contratante, en su caso, y los contratistas principales deberán enviar (o hacer que se envíen) al organismo notificado mencionado en el apartado 5.1 todos los documentos necesarios a este fin, incluidos los planes de puesta en práctica y los expedientes técnicos relativos al subsistema (en la medida en que sean pertinentes para la contribución específica de los solicitantes al subsistema), en particular:

- la documentación relativa al sistema de gestión de la calidad, incluidos los medios concretos empleados para asegurar que:
- por lo que respecta a la entidad contratante o al contratista principal responsable del proyecto de subsistema completo,

las facultades y responsabilidades globales de que goza la dirección para garantizar la conformidad global del subsistema estén suficiente y adecuadamente definidas;

- por lo que respecta a cada solicitante,

el sistema de gestión de la calidad se gestione correctamente para conseguir la integración a nivel del subsistema;

⁽¹⁾ En relación con la ETI «Material rodante», el organismo notificado podrá participar en el ensayo definitivo de las locomotoras o composiciones que debe efectuarse en servicio, en las condiciones especificadas en el capítulo correspondiente de la ETI.

- los expedientes de calidad previstos en la parte del sistema de gestión de la calidad de la fabricación (incluido el montaje y la instalación), como informes de inspección y datos de ensayo, datos de calibración, informes sobre la cualificación del personal afectado, etc.

- 6.3 El organismo notificado efectuará periódicamente auditorías con el fin de asegurarse de que la entidad contratante, en su caso, y los contratistas principales mantengan y apliquen el sistema de gestión de la calidad, y deberá remitirles un informe de auditoría. Si utilizan un sistema certificado de gestión de la calidad, el organismo notificado lo tendrá en cuenta en la vigilancia.

Las auditorías se realizarán al menos una vez al año, y como mínimo en una ocasión durante la ejecución de las actividades (fabricación, montaje o instalación) relativas al subsistema objeto del procedimiento de verificación «CE» contemplado en el apartado 8.

- 6.4 Además, el organismo notificado podrá efectuar visitas imprevistas a las dependencias correspondientes del solicitante o solicitantes. Con ocasión de estas visitas, el organismo notificado podrá efectuar auditorías completas o parciales y podrá efectuar o hacer efectuar ensayos para verificar el buen funcionamiento del sistema de gestión de la calidad donde lo juzgue necesario. Deberá facilitar al solicitante un informe de inspección y además, informes de ensayos o de auditoría, según proceda.
- 6.5 El organismo notificado elegido por la entidad contratante y responsable de la verificación «CE», si no lleva a cabo la vigilancia de todos los sistemas de gestión de la calidad que se vean afectados, deberá coordinar las actividades de vigilancia de cualquier otro organismo notificado encargado de esa tarea, a fin de:

- asegurarse de que la gestión de las interfaces entre los distintos sistemas de gestión de la calidad relativos a la integración de subsistemas se haya realizado correctamente;
- recopilar, en colaboración con la entidad contratante, los elementos necesarios para que la evaluación garantice la coherencia y la supervisión general de los distintos sistemas de gestión de la calidad.

Esta coordinación incluye los derechos del organismo notificado a:

- recibir toda la documentación (aprobación y vigilancia) expedida por los demás organismos notificados;
 - asistir a las auditorías de vigilancia previstas en el apartado 6.3;
 - llevar a cabo auditorías adicionales, de conformidad con el apartado 6.4, bajo su responsabilidad y conjuntamente con los demás organismos notificados.
7. El organismo notificado mencionado en el apartado 5.1 dispondrá de un derecho de acceso permanente, con fines de inspección, auditoría y vigilancia, a las zonas de construcción, talleres de fabricación, lugares de montaje e instalaciones, zonas de almacenamiento y, en su caso, instalaciones de prefabricación o de ensayo y, de un modo más general, a todos los lugares que estime necesarios para su misión, habida cuenta de la contribución específica del solicitante al proyecto de subsistema.
8. La entidad contratante, en su caso, y los contratistas principales mantendrán a disposición de las autoridades nacionales durante un período de 10 años a partir de la fecha de fabricación del último subsistema:
- la documentación contemplada en el segundo guión del segundo párrafo del apartado 5.1;
 - las adaptaciones contempladas en el párrafo segundo del apartado 5.5;
 - las decisiones e informes emitidos por el organismo notificado contemplados en los apartados 5.4, 5.5 y 6.4.
9. En los casos en que el subsistema satisface los requisitos de la ETI, el organismo notificado, sobre la base del examen de tipo y de la aprobación y la vigilancia del sistema de gestión de la calidad, expedirá el certificado de conformidad destinado a la entidad contratante, que a su vez expedirá la declaración «CE» de verificación destinada a la autoridad tutelar del Estado miembro en el que esté situado o funcione el subsistema.

La declaración «CE» de verificación y los documentos que la acompañen deberán ir fechados y firmados. La declaración deberá estar redactada en la misma lengua que el expediente técnico y comprenderá por lo menos la información indicada en el anexo V de la Directiva.

10. El organismo notificado elegido por la entidad contratante se encargará de recopilar el expediente técnico que deberá acompañar la declaración «CE» de verificación. El expediente técnico incluirá, como mínimo, la información indicada en el apartado 3 del artículo 18 de la Directiva y, en particular, lo siguiente:
- todos los documentos necesarios relativos a las características del subsistema;
 - la lista de los componentes de interoperabilidad incorporados al subsistema;
 - las copias de las declaraciones «CE» de conformidad y, en su caso, de las declaraciones «CE» de idoneidad para el uso que deben poseer dichos componentes en virtud del artículo 13 de la Directiva, acompañadas si procede de los documentos correspondientes (certificados, documentos de aprobación y vigilancia del sistema de gestión de la calidad) expedidos por los organismos notificados;
 - todos los elementos relativos al mantenimiento, condiciones y límites de utilización del subsistema;
 - todos los elementos relativos a las instrucciones de mantenimiento, vigilancia continua o periódica, reglaje y conservación;
 - el certificado de examen de tipo referente al subsistema y la documentación técnica correspondiente, definida en el módulo SB;
 - acreditación de la conformidad con las demás reglamentaciones derivadas del Tratado (incluidos los certificados);
 - el certificado de conformidad del organismo notificado mencionado en el apartado 9, acompañado de las notas de cálculo o verificación correspondientes y visado por éste, indicando que el proyecto es conforme a la Directiva y a la ETI, y precisando, si procede, las reservas formuladas durante la ejecución de las actividades y que no hayan sido retiradas. El certificado también deberá ir acompañado de los informes de inspección y auditoría expedidos en relación con la verificación, mencionados en los apartados 6.3. y 6.4 y, en particular:
 - el registro de material rodante, incluidas todas las informaciones especificadas en la ETI.
11. Los organismos notificados deberán asimismo comunicar a los demás organismos notificados la información pertinente sobre las aprobaciones de sistemas de gestión de la calidad que hayan expedido, retirado o denegado.
- Los demás organismos notificados recibirán, previa petición, copias de las aprobaciones del sistema de gestión de la calidad que se hayan emitido.
12. Los expedientes que acompañen al certificado de conformidad deberán presentarse a la entidad contratante.
- La entidad contratante o su mandatario establecido en la Comunidad conservará una copia del expediente técnico durante toda la vida útil del subsistema y durante un periodo adicional de tres años. El expediente será remitido a los demás Estados miembros que así lo soliciten.
- Cotejar con el requisito del anexo VI de la Directiva (la propuesta modifica la Directiva).

F.3.3 Módulo SF: Verificación del producto

1. En este módulo se describe el procedimiento «CE» de verificación mediante el cual un organismo notificado verifica y certifica, por solicitud de una entidad contratante o de su mandatario establecido en la Comunidad, que un subsistema para el que un organismo notificado ya haya emitido un certificado de examen de tipo,
- se ajusta a lo dispuesto en la presente ETI y en cualquier otra ETI aplicable, que acreditan el cumplimiento de los requisitos esenciales ⁽¹⁾ de la Directiva 2001/16/CE,
 - cumple las demás disposiciones reglamentarias derivadas del Tratado
- y se puede poner en servicio.

⁽¹⁾ Los requisitos esenciales se reflejan en los parámetros técnicos, interfaces y requisitos de rendimiento que se establecen en el capítulo 4 de la ETI.

2. La entidad contratante ⁽¹⁾ deberá presentar una solicitud «CE» de verificación (a través de la verificación de los productos) del subsistema ante el organismo notificado que ella misma elija.

Dicha solicitud comprenderá:

- el nombre y dirección de la entidad contratante o de su mandatario, y
- la documentación técnica.

3. En esa parte del procedimiento, la entidad contratante verifica y declara que el subsistema en cuestión se ajusta al tipo descrito en el certificado de examen de tipo y satisface los requisitos de la ETI que le son aplicables.

El organismo notificado ejecutará el procedimiento a condición de que el certificado de examen de tipo expedido antes de la evaluación siga siendo válido para el subsistema objeto de la solicitud.

4. La entidad contratante tomará todas las medidas necesarias para que el procedimiento de fabricación (incluidos el montaje y la integración de los componentes de interoperabilidad por los contratistas principales ⁽²⁾), cuando se utilicen) garantice la conformidad del subsistema con el tipo descrito en el certificado de examen de tipo y con los requisitos de la ETI que le son aplicables.

5. La solicitud deberá permitir la comprensión del diseño, la fabricación, la instalación, el mantenimiento y el funcionamiento del subsistema, así como la evaluación de su conformidad con el tipo descrito en el certificado del examen de tipo y con los requisitos de la ETI.

Dicha solicitud comprenderá:

- la documentación técnica relativa al tipo aprobado, incluido el certificado del examen de tipo emitido al término del procedimiento definido en el módulo SB,

y, si no se incluye en dicha documentación,

- una descripción general del subsistema, de su diseño de conjunto y de su construcción;
- el registro de material rodante, incluidas todas las informaciones especificadas en la ETI;
- información sobre el diseño y la fabricación, como planos, esquemas de componentes, subconjuntos, conjuntos, circuitos, etc.;
- la documentación técnica relativa a la fabricación y el montaje del subsistema;
- las especificaciones técnicas que se hayan aplicado, incluidas las especificaciones europeas ⁽³⁾,
- las pruebas que puedan ser necesarias para demostrar la aplicación de las especificaciones mencionadas, sobre todo en caso de no haber aplicado plenamente las especificaciones europeas y las cláusulas pertinentes;
- pruebas de conformidad con otras reglamentaciones derivadas del Tratado (incluidos los certificados) para la fase de producción;
- la lista de los componentes de interoperabilidad que vayan a incorporarse al subsistema;
- copias de las declaraciones «CE» de conformidad o de idoneidad para el uso que deben acompañar a los mencionados componentes de interoperabilidad, y todos los elementos necesarios definidos en el anexo VI de las Directivas;
- la lista de fabricantes que han intervenido en el diseño, la fabricación, el montaje y la instalación del subsistema.

Si la ETI exige que la documentación técnica incluya información complementaria, ésta deberá incluirse.

⁽¹⁾ En este módulo, «entidad contratante» significa «la entidad contratante del subsistema, definida en la Directiva, o su mandatario establecido en la Comunidad».

⁽²⁾ Los «contratistas principales» son las empresas cuyas actividades contribuyen al cumplimiento de los requisitos esenciales de la ETI. Este término se refiere a la empresa que puede ser responsable del proyecto de subsistema completo u otras empresas que sólo intervengan en una parte del proyecto de subsistema (por ejemplo, que se encarguen del montaje o instalación del subsistema).

⁽³⁾ La definición de «especificación europea» se encuentra en las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE. La guía de aplicación de las ETI de alta velocidad explica cómo utilizar las especificaciones europeas.

6. El organismo notificado examinará primero la solicitud en relación con la validez del examen de tipo y el certificado del examen de tipo.

Si el organismo notificado considera que el certificado de examen de tipo ya no es válido o no es adecuado y que hace falta un nuevo examen de tipo, justificará su decisión.

El organismo notificado efectuará los exámenes y ensayos pertinentes a fin de verificar la conformidad del subsistema con el tipo descrito en el certificado de examen de tipo y con los requisitos de la ETI. El organismo notificado examinará y someterá a ensayo cada subsistema fabricado como producto en serie, según lo especificado en el punto 4.

7. Verificación mediante examen y ensayo de cada subsistema (como producto en serie).

- 7.1. El organismo notificado efectuará los ensayos, exámenes y verificaciones necesarios para asegurar la conformidad de los subsistemas, fabricados como productos en serie, con arreglo a la ETI. Los exámenes, ensayos y controles abarcarán las fases previstas en la ETI.

- 7.2. Cada subsistema (como producto fabricado en serie) será examinado, sometido a ensayo y verificado ⁽¹⁾ individualmente con el fin de verificar su conformidad con el tipo descrito en el certificado de examen de tipo y con los requisitos de la ETI que le son aplicables. Cuando un ensayo no esté recogido en la ETI (o en una norma europea citada en la ETI), se aplicarán las especificaciones europeas o ensayos equivalentes.

8. El organismo notificado podrá ponerse de acuerdo con la entidad contratante (y los contratistas principales) para determinar dónde se realizarán los ensayos y convenir que los ensayos finales del subsistema y, si lo prevé la ETI, los ensayos o validaciones en plenas condiciones de funcionamiento sean efectuados por la entidad contratante bajo la vigilancia directa y en presencia del organismo notificado.

El organismo notificado tendrá derecho de acceso, con fines de ensayo y de verificación, a las zonas de construcción, talleres de fabricación, lugares de montaje e instalaciones y, en su caso, a las instalaciones de prefabricación y de ensayo, para el desempeño de su misión de conformidad con la ETI.

9. Si el subsistema cumple los requisitos de la ETI, el organismo notificado expedirá el certificado de conformidad destinado a la entidad contratante, que a su vez expedirá la declaración «CE» de verificación destinada a la autoridad supervisora del Estado miembro donde esté situado o funcione el subsistema.

Estas actividades del organismo notificado se basarán en el examen de tipo y en los ensayos, verificaciones y controles realizados con todos los productos fabricados en serie, tal como se indica en el apartado 7 y se establece en la ETI o en las especificaciones europeas pertinentes.

La declaración «CE» de verificación y los documentos que la acompañen deberán ir fechados y firmados. La declaración deberá estar redactada en la misma lengua que el expediente técnico y comprenderá por lo menos la información indicada en el anexo V de la Directiva.

10. El organismo notificado será responsable de la constitución del expediente técnico que debe acompañar la declaración «CE» de verificación. El expediente técnico incluirá por lo menos la información mencionada en el artículo 18, apartado 3, de las Directivas, y en particular:

- todos los documentos necesarios relativos a las características del subsistema;
- el registro de material rodante, incluidas todas las informaciones especificadas en la ETI;
- la lista de los componentes de interoperabilidad incorporados al subsistema;
- las copias de las declaraciones «CE» de conformidad y, en su caso, de las declaraciones «CE» de idoneidad para el uso que deben poseer dichos componentes en virtud del artículo 13 de la Directiva, acompañadas si procede de los documentos correspondientes (certificados, documentos de aprobación y vigilancia del sistema de gestión de la calidad) expedidos por los organismos notificados;
- todos los elementos relativos al mantenimiento, condiciones y límites de utilización del subsistema;

⁽¹⁾ En particular, en relación con la ETI «Material rodante», el organismo notificado participará en el ensayo final en servicio del material rodante o composición. Esto se indicará en el capítulo correspondiente de la ETI.

- todos los elementos relativos a las instrucciones de mantenimiento, vigilancia continua o periódica, reglaje y conservación;
- el certificado de examen de tipo referente al subsistema y la documentación técnica correspondiente, definida en el módulo SB;
- el certificado de conformidad del organismo notificado mencionado en el apartado 9, acompañado de las notas de cálculo correspondientes y visado por éste, indicando que el proyecto es conforme a la Directiva y a la ETI, y precisando, si procede, las reservas formuladas durante la ejecución de las actividades y que no hayan sido retiradas. El certificado también deberá ir acompañado, si procede, de los informes de inspección y auditoría elaborados en relación con la verificación.

11. Los expedientes que acompañen al certificado de conformidad deberán presentarse a la entidad contratante.

La entidad contratante conservará una copia del expediente técnico durante toda la vida útil del subsistema y durante un periodo adicional de tres años. El expediente será remitido a los demás Estados miembros que así lo soliciten.

F.3.4 Módulo SH2: Sistema de gestión de la calidad total con examen del diseño

1. En este módulo se describe el procedimiento de verificación «CE» mediante el cual un organismo notificado verifica y certifica, por solicitud de una entidad contratante o de su mandatario establecido en la Comunidad, que un subsistema
 - se ajusta a lo dispuesto en la presente ETI y en cualquier otra ETI aplicable, que acreditan el cumplimiento de los requisitos esenciales ⁽¹⁾ de la Directiva 2001/16/CE,
 - cumple las demás disposiciones reglamentarias derivadas del Tratado.

y puede entrar en servicio.

2. El organismo notificado ejecutará el procedimiento, incluido un examen de diseño del subsistema, a condición de que la entidad contratante ⁽²⁾ y los contratistas principales cumplan las obligaciones especificadas en el apartado 3.

Los «contratistas principales» son las empresas cuyas actividades contribuyen al cumplimiento de los requisitos esenciales de la ETI. Se trata, concretamente, de:

- la empresa responsable del proyecto de subsistema en su conjunto (en particular, de la integración del subsistema);
- otras empresas que intervengan únicamente en una parte del proyecto de subsistema (por ejemplo, que se ocupen de su diseño, montaje o instalación).

Este término no hace referencia a los subcontratistas del fabricante que suministren componentes de interoperabilidad o de otro tipo.

3. Para el subsistema que sea objeto del procedimiento de verificación «CE», la entidad contratante, o los contratistas principales, en su caso, utilizarán un sistema aprobado de gestión de la calidad del diseño, la fabricación y la inspección y el ensayo final del producto, tal como se especifica en el apartado 5, y que será objeto de la vigilancia especificada en el apartado 6.

El contratista principal responsable del proyecto del conjunto del subsistema (y en particular, de la integración del subsistema) deberá aplicar, en todos los casos, un sistema aprobado de gestión de la calidad del diseño, la fabricación y la inspección y el ensayo final del producto, sistema que se someterá a la vigilancia prevista en el apartado 6.

Si es la propia entidad contratante la responsable del conjunto del proyecto de subsistema (y en particular, de la integración del subsistema), o si participa directamente en su diseño o producción (incluidas las tareas de montaje e instalación), deberá aplicar un sistema aprobado de gestión de la calidad para tales actividades, que se someterá a la vigilancia prevista en el apartado 6.

Los solicitantes que participen únicamente en el montaje y la instalación sólo podrán utilizar un sistema aprobado de gestión de la calidad que abarque la fabricación y la inspección y el ensayo final del producto.

⁽¹⁾ Los requisitos esenciales se reflejan en los parámetros técnicos, interfaces y requisitos de rendimiento que se establecen en el capítulo 4 de la ETI.

⁽²⁾ En este módulo, «entidad contratante» significa «la entidad contratante del subsistema, definida en la Directiva, o su mandatario establecido en la Comunidad».

4. Procedimiento de verificación «CE»
- 4.1 La entidad contratante deberá presentar a un organismo notificado de su elección una solicitud de verificación «CE» del subsistema (mediante un sistema de gestión de la calidad total con examen del diseño), que incluya la coordinación de la vigilancia de los sistemas de gestión de la calidad conforme a lo dispuesto en los apartados 5.4 y 6.6. La entidad contratante deberá comunicar su elección e informar de la solicitud a los fabricantes implicados.
- 4.2 La solicitud deberá permitir comprender el diseño, la fabricación, el montaje, la instalación, el mantenimiento y el funcionamiento del subsistema y evaluar su conformidad con los requisitos de la ETI.

Dicha solicitud comprenderá:

- el nombre y dirección de la entidad contratante o de su mandatario;
- la documentación técnica, inclusive:
 - una descripción general del subsistema, de su diseño de conjunto y de su construcción;
- las especificaciones técnicas de diseño aplicadas, incluidas las especificaciones europeas ⁽¹⁾;
- cualquier documento necesario para justificar el uso de las especificaciones mencionadas, en particular cuando no se hayan aplicado plenamente estas especificaciones europeas y las cláusulas relevantes;
- el programa de ensayos;
- el registro de material rodante, incluidas todas las informaciones especificadas en la ETI;
- la documentación técnica relativa a la fabricación y el montaje del subsistema;
 - la lista de los componentes de interoperabilidad que vayan a incorporarse al subsistema;
 - copias de las declaraciones «CE» de conformidad o de idoneidad para el uso que deben acompañar a los componentes de interoperabilidad, y todos los elementos necesarios definidos en el anexo VI de las Directivas;
 - pruebas de conformidad con las demás reglamentaciones derivadas del Tratado (incluidos los certificados);
 - la lista de todos los fabricantes que intervengan en el diseño, la fabricación, el montaje y la instalación del subsistema;
 - las condiciones de utilización del subsistema (restricciones de tiempo o distancia de funcionamiento, límites de desgaste, etc.);
 - condiciones de mantenimiento y documentación técnica relativa al mantenimiento del subsistema;
 - todo requisito técnico que deba tenerse en cuenta durante la producción, el mantenimiento o el funcionamiento del subsistema;
- la explicación del modo en que todas las etapas definidas en el apartado 5.2 están cubiertas por los sistemas de gestión de la calidad del contratista principal o de la entidad contratante, en su caso, y la prueba de su efectividad;
- la indicación del organismo u organismos notificados encargados de la aprobación y la vigilancia de estos sistemas de gestión de la calidad.

⁽¹⁾ La definición de «especificación europea» se encuentra en las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE. La guía de aplicación de las ETI de alta velocidad explica cómo utilizar las especificaciones europeas.

4.3 La entidad contratante presentará los resultados de los exámenes, comprobaciones y ensayos ⁽¹⁾, incluidos los ensayos de tipo cuando resulten necesarios, efectuados en su laboratorio o por cuenta suya.

4.4 El organismo notificado examinará la solicitud en relación con el examen de diseño y evaluará los resultados de los ensayos. Si el diseño cumple las disposiciones de la Directiva y de la ETI que le sean aplicables, el organismo notificado deberá remitir un certificado de examen del diseño al solicitante. El certificado contendrá las conclusiones del control del diseño, sus condiciones de validez, las indicaciones necesarias para la identificación del diseño examinado y, en su caso, una descripción del funcionamiento del subsistema.

Si se deniega la expedición del certificado de examen del diseño a la entidad contratante, el organismo notificado detallará los motivos de su negativa.

Deberá existir un procedimiento de recurso.

4.5 Durante la fase de producción, el solicitante comunicará al organismo notificado que conserve la documentación técnica relativa al certificado de examen del diseño todas las modificaciones que puedan afectar a la conformidad con los requisitos de la ETI o a las condiciones de utilización previstas del subsistema. En estos casos, el subsistema deberá recibir una nueva aprobación. En este caso, el organismo notificado efectuará solamente los exámenes y ensayos que sean pertinentes y necesarios en relación con las modificaciones. Esta nueva aprobación se expedirá en forma de un complemento del certificado original de examen del diseño, o bien se expedirá un nuevo certificado previa retirada del antiguo.

5. Sistema de gestión de la calidad

5.1 La entidad contratante, en su caso, y los contratistas principales que se hayan empleado deberán presentar una solicitud de evaluación de sus sistemas de gestión de la calidad a un organismo notificado de su elección.

Dicha solicitud comprenderá:

- toda la información pertinente para el subsistema de que se trate,
- la documentación relativa al sistema de gestión de la calidad;

Quienes intervengan únicamente en una parte del proyecto del subsistema, sólo deberán facilitar información sobre esa parte en concreto.

5.2 Por lo que respecta a la entidad contratante o al contratista principal responsable del conjunto del proyecto de subsistema, el sistema de gestión de la calidad deberá garantizar que el subsistema cumpla todos los requisitos de la ETI.

En el caso de los demás contratistas, el sistema o sistemas de gestión de la calidad deberán garantizar que su contribución al subsistema es conforme a los requisitos de la ETI.

Todos los elementos, exigencias y disposiciones adoptados por los solicitantes deberán reunirse de forma sistemática y ordenada en una documentación compuesta por políticas, procedimientos e instrucciones escritas. Esta documentación relativa al sistema de gestión de la calidad deberá permitir una interpretación uniforme de las políticas y los procedimientos de calidad, como programas, planes, manuales y expedientes de calidad.

El sistema debe contener en particular una descripción suficiente de los aspectos siguientes:

- por lo que respecta a todos los solicitantes:
 - los objetivos de calidad y la estructura de la organización;
 - las correspondientes técnicas, procesos y acciones sistemáticas que se utilizarán para la fabricación, el control de la calidad y la gestión de la calidad;
 - los exámenes, controles y ensayos que se efectuarán antes, durante y después del diseño, la fabricación, el montaje y la instalación, con indicación de su frecuencia de ejecución;
 - expedientes de calidad, como los informes de inspección y datos de los ensayos, los datos de calibrado, los informes sobre la cualificación del personal, etc.;

⁽¹⁾ Los resultados de los ensayos podrán presentarse junto con la solicitud o posteriormente.

- por lo que respecta a los contratistas, en la medida en que afecte a su contribución al diseño del subsistema:
 - las especificaciones técnicas de diseño, incluidas las especificaciones europeas que se aplicarán y, en caso de que no se apliquen íntegramente las especificaciones europeas, los medios que se utilizarán para asegurar que se respeten los requisitos de la ETI aplicables al subsistema;
 - las técnicas, procesos y acciones sistemáticas de control y verificación del diseño que se utilizarán para el diseño del subsistema;
 - los medios para verificar si se ha alcanzado el nivel de calidad requerido del diseño y del subsistema, así como el buen funcionamiento de los sistemas de gestión de la calidad en todas las fases, incluida la producción;
- Y además, por lo que respecta a la entidad contratante o al contratista principal responsable del proyecto de subsistema completo:
 - las responsabilidades y facultades de que dispone la dirección para garantizar la calidad global del subsistema, en particular en lo que se refiere a la gestión de la integración del subsistema.

Los exámenes, ensayos y controles abarcarán todas las etapas siguientes:

- el diseño de conjunto;
- la construcción del subsistema, en particular las actividades de ingeniería civil, el montaje de los componentes y la puesta a punto final;
- los ensayos finales del subsistema;
- y, cuando se especifique en la ETI, la validación en plenas condiciones de funcionamiento.

- 5.3 El organismo notificado elegido por la entidad contratante examinará además si todas las etapas del subsistema mencionadas en el punto 5.2 están suficiente y adecuadamente cubiertas por la aprobación y la vigilancia del sistema o sistemas de gestión de la calidad del solicitante o solicitantes ⁽¹⁾.

Si la conformidad del subsistema con los requisitos de la ETI se basa en más de un sistema de gestión de la calidad, el organismo notificado comprobará, en particular:

- si las relaciones y las interfaces entre los sistemas de gestión de la calidad están claramente documentadas, y si, a nivel de contratista principal, las responsabilidades y facultades de que dispone la dirección para garantizar la conformidad global del subsistema están suficiente y adecuadamente definidas.

- 5.4 El organismo notificado mencionado en el apartado 5.1 evaluará el sistema de gestión de la calidad para determinar si satisface las exigencias del apartado 5.2. Dará por supuesto que se cumplen estas exigencias si el solicitante establece un sistema de calidad de la producción, la inspección y el ensayo del producto final conforme con la norma EN/ISO 9001-2000 que tenga en cuenta la especificidad del subsistema para el cual se ha establecido.

Si un solicitante utiliza un sistema certificado de gestión de la calidad, el organismo notificado lo tendrá en cuenta en su evaluación.

La auditoría deberá ser específica del subsistema de que se trate, teniendo en cuenta la contribución específica del solicitante al subsistema. El equipo de auditores incluirá al menos un miembro experimentado en evaluación de la tecnología del subsistema. El procedimiento de evaluación comprenderá una visita de evaluación a las dependencias del solicitante.

La decisión se notificará al solicitante. La notificación contendrá las conclusiones del examen y la decisión de evaluación motivada.

- 5.5. La entidad contratante, en su caso, y los contratistas principales se comprometerán a cumplir las obligaciones derivadas del sistema de gestión de la calidad, tal como haya sido aprobado, y a mantenerlo de modo que siga siendo adecuado y eficaz.

⁽¹⁾ En particular, en relación con la ETI «Material rodante», el organismo notificado participará en el ensayo final en servicio del material rodante o composición. Esto se indicará en el capítulo correspondiente de la ETI.

Deberán mantener informado al organismo notificado que haya aprobado su sistema de gestión de la calidad con respecto a cualquier cambio significativo que afecte al cumplimiento de los requisitos por el subsistema.

El organismo notificado evaluará los cambios propuestos y decidirá si el sistema de gestión de la calidad así modificado sigue respondiendo a las exigencias del apartado 5.2 o si debe procederse a una nueva evaluación.

Notificará su decisión al solicitante. La notificación contendrá las conclusiones del examen y la decisión de evaluación motivada.

6. Vigilancia del sistema, o los sistemas, de gestión de la calidad bajo la responsabilidad del organismo notificado

6.1 El objetivo de la vigilancia es garantizar que la entidad contratante, en su caso, y los contratistas principales cumplen debidamente las obligaciones derivadas del sistema de gestión de la calidad aprobado.

6.2 La entidad contratante, en su caso, y los contratistas principales deberán enviar (o hacer que se envíen) al organismo notificado mencionado en el apartado 5.1 todos los documentos necesarios a este fin, incluidos los planes de puesta en práctica y los expedientes técnicos relativos al subsistema (en la medida en que sean pertinentes para la contribución específica del solicitante al subsistema), en particular:

— la documentación relativa al sistema de gestión de la calidad, incluidos los medios concretos empleados para asegurarse de que:

— por lo que respecta a la entidad contratante o al contratista principal responsable del proyecto de subsistema completo,

las facultades y responsabilidades globales de que goza la dirección para garantizar la conformidad del subsistema en su conjunto estén suficientes y adecuadamente definidas;

— por lo que respecta a cada solicitante,

el sistema de gestión de la calidad se gestione correctamente para conseguir la integración a nivel del subsistema;

— los expedientes de calidad previstos en la parte del sistema de gestión de la calidad del diseño, como los resultados de análisis, cálculos, ensayos, etc.;

— los expedientes de calidad previstos en la parte del sistema de gestión de la calidad de la fabricación (incluido el montaje y la instalación), como informes de inspección y datos de ensayo, datos de calibración, informes sobre la competencia del personal afectado, etc.

6.3 El organismo notificado efectuará periódicamente auditorías con el fin de asegurarse de que la entidad contratante, en su caso, y los contratistas principales mantengan y apliquen el sistema de gestión de la calidad, y deberá remitirles un informe de auditoría. Si utilizan un sistema certificado de gestión de la calidad, el organismo notificado lo tendrá en cuenta en la vigilancia.

Las auditorías se realizarán al menos una vez al año, y como mínimo una de ellas tendrá lugar durante la ejecución de las actividades (diseño, fabricación, montaje o instalación) relativas al subsistema objeto del procedimiento de verificación «CE» mencionado en el punto 4.

6.4 Además, el organismo u organismos notificados podrán efectuar visitas imprevistas a los emplazamientos mencionados en el punto 5.2 del solicitante o solicitantes. Con ocasión de estas visitas, el organismo notificado podrá efectuar auditorías completas o parciales y podrá efectuar o hacer efectuar ensayos para verificar el buen funcionamiento del sistema de gestión de la calidad donde lo juzgue necesario. Deberá facilitar al solicitante o solicitantes un informe de inspección e informes de ensayo o auditoría, según proceda.

6.5 El organismo notificado elegido por la entidad contratante y responsable de la verificación «CE», si no se encarga de la vigilancia de todos los sistemas de gestión de la calidad que se vean afectados, como se indica en el apartado 5, deberá coordinar las actividades de vigilancia de cualquier otro organismo notificado encargado de esa tarea, a fin de:

— cerciorarse de que se ha realizado una correcta gestión de las interfaces entre los diferentes sistemas de gestión de la calidad relacionados con la integración del subsistema,

- recopilar, en colaboración con la entidad contratante, los elementos necesarios para que la evaluación garantice la coherencia y la supervisión general de los distintos sistemas de gestión de la calidad.

Esta coordinación incluye el derecho, por parte del organismo notificado:

- a que se le envíe toda la documentación (aprobación y vigilancia) expedida por los demás organismos notificados;
 - a asistir a las auditorías de vigilancia previstas en el apartado 5.4;
 - a emprender auditorías complementarias de conformidad con el apartado 5.5, bajo su responsabilidad y junto con los demás organismos notificados.
7. El organismo notificado mencionado en el apartado 5.1 tendrá derecho de acceso, con fines de inspección, auditoría y vigilancia, a las zonas de diseño y construcción, talleres de fabricación, lugares de montaje e instalación, zonas de almacenamiento y, en su caso, a las instalaciones de prefabricación o de ensayo y, de un modo más general, a todos los lugares que estime necesarios para su misión, habida cuenta de la contribución específica del solicitante al proyecto de subsistema.
8. La entidad contratante, en su caso, y los contratistas principales mantendrán a disposición de las autoridades nacionales durante un período de 10 años a partir de la fecha de fabricación del último subsistema:
- la documentación contemplada en el segundo guión del segundo párrafo del apartado 5.1;
 - las adaptaciones contempladas en el párrafo segundo del apartado 5.5;
 - las decisiones e informes emitidos por el organismo notificado contemplados en los apartados 5.4, 5.5 y 6.4.
9. Si el subsistema satisface los requisitos de la ETI, el organismo notificado, sobre la base del examen del diseño y de la aprobación y la vigilancia del sistema de gestión de la calidad, expedirá el certificado de conformidad destinado a la entidad contratante, que a su vez expedirá la declaración «CE» de verificación destinada a la autoridad tutelar del Estado miembro en el que esté situado o funcione el subsistema.

La declaración «CE» de verificación y los documentos que la acompañen deberán ir fechados y firmados. La declaración deberá estar redactada en la misma lengua que el expediente técnico y comprenderá por lo menos la información indicada en el anexo V de la Directiva.

10. El organismo notificado elegido por la entidad contratante será responsable de la constitución del expediente técnico que deberá acompañar la declaración «CE» de verificación. El expediente técnico incluirá, como mínimo, la información indicada en el apartado 3 del artículo 18 de la Directiva y, en particular, lo siguiente:
- todos los documentos necesarios relativos a las características del subsistema;
 - la lista de los componentes de interoperabilidad incorporados al subsistema;
 - las copias de las declaraciones «CE» de conformidad y, en su caso, de las declaraciones «CE» de idoneidad para el uso que deben poseer dichos componentes en virtud del artículo 13 de la Directiva, acompañadas si procede de los documentos correspondientes (certificados, documentos de aprobación y vigilancia del sistema de gestión de la calidad) expedidos por los organismos notificados;
 - pruebas de conformidad con las demás reglamentaciones derivadas del Tratado (incluidos los certificados);
 - todos los elementos relativos al mantenimiento, condiciones y límites de utilización del subsistema;
 - todos los elementos relativos a las instrucciones de mantenimiento, vigilancia continua o periódica, reglaje y conservación;

- el certificado de conformidad del organismo notificado mencionado en el apartado 9, acompañado de las notas de cálculo o verificación correspondientes y visado por éste, indicando que el proyecto es conforme a la Directiva y a la ETI, y precisando, si procede, las reservas formuladas durante la ejecución de las actividades y que no hayan sido retiradas.

El certificado también deberá ir acompañado, si procede, de los informes de inspección y auditoría expedidos en relación con la verificación, mencionados en los apartados 6.4. y 6.5;

- el registro de material rodante, incluidas todas las informaciones especificadas en la ETI.

11. Cada organismo notificado deberá comunicar a los demás organismos notificados la información pertinente sobre las aprobaciones de sistemas de gestión de la calidad y los certificados «CE» de examen de diseño que haya expedido, retirado o denegado.

Los demás organismos notificados recibirán, previa solicitud, una copia

- de las aprobaciones de los sistemas de gestión de la calidad y de las aprobaciones complementarias expedidas, y
- los certificados «CE» de examen de diseño y los apéndices expedidos.

12. Los expedientes que acompañen al certificado de conformidad deberán presentarse a la entidad contratante.

La entidad contratante conservará una copia del expediente técnico durante toda la vida útil del subsistema y durante un periodo adicional de tres años. El expediente será remitido a los demás Estados miembros que así lo soliciten.

F.4 Evaluación de los medios de mantenimiento: procedimiento de evaluación de la conformidad

Esta cuestión permanece pendiente.

ANEXO G

Efectos de los vientos cruzados**G.1 Observaciones generales**

En este anexo se definen los criterios de evaluación de la estabilidad frente a los vientos cruzados de los trenes clase 1 conforme a la definición de la ETI.

El presente documento no se ocupa expresamente de los trenes pendulares. Sin embargo, los trenes pendulares que circulan en modo no pendular por vías convencionales con deficiencias de peralte pueden tratarse como trenes no pendulares. Los trenes pendulares que circulan con mecanismo pendular por vías convencionales con deficiencias de peralte se caracterizarán con la caja del vehículo en posición pendular.

G.2 Introducción

La idea general de esta metodología es que:

- la estabilidad de un tren frente a vientos cruzados puede evaluarse por medio de *curvas eólicas características*;
- las características de viento cruzado de una línea y su explotación pueden evaluarse contemplando el riesgo de viento cruzado que tendrá un determinado tren de referencia bien definido cuando preste servicio en esa línea.

Si el tren no cumple estos requisitos generales, se permite demostrar su seguridad frente a vientos cruzados en una línea determinada.

G.3 Principios generales

El episodio crítico considerado es el vuelco del tren. Los trenes interoperables incorporarán un nivel básico de seguridad contra este episodio crítico. La aportación del tren al nivel de seguridad se define por una serie de *curvas eólicas características de referencia (CECR)*. El tren podrá considerarse interoperable desde el punto de vista del viento cruzado si sus *curvas eólicas características (CEC)* son por lo menos tan buenas como las CECR.

Un tren determinado se define por su vehículo más crítico. Normalmente, es uno de los dos vehículos delanteros o traseros. Si se considera que otro vehículo del tren es más sensible al viento (por ejemplo, un vehículo muy alto o muy ligero), deberá tenerse en cuenta. La elección del vehículo más sensible deberá justificarse debidamente.

Para un determinado tren que circule a una gama de velocidades, las CEC definen la máxima velocidad natural del viento que el tren puede soportar antes de que se sobrepase un límite característico de descarga de las ruedas. El criterio que define la CEC es el valor medio de descarga de la rueda (ΔQ) del mecanismo de rodadura más crítico. El término «medio» significa que, en el caso de los bogies, la descarga de las ruedas se promedia en los dos ejes montados del bogie.

G.4 Gama de valores de aplicación

Para los trenes de alta velocidad no pendulares y pendulares en modo no pendular que circulan por vías con la deficiencia de peralte establecida en la ETI «Infraestructura de alta velocidad» de 2006, se tiene en cuenta el modo de explotación.

Se presupone que el tren circula en las condiciones de explotación y viento europeas.

G.5 Evaluación de las curvas eólicas características**G.5.1 Determinación de las propiedades aerodinámicas****G.5.1.1 Observaciones generales**

Actualmente sólo los ensayos en el túnel de viento se consideran aptos para determinar las propiedades aerodinámicas del tren con suficiente fiabilidad.

Las propiedades aerodinámicas se determinarán tanto sobre suelo plano como en una configuración de terraplén consistente en un terraplén de referencia de 6 m.

Cuando se estudie un vehículo nuevo, el vehículo de referencia como el ICE3 o el TGV Duplex o los vehículos ETR500 delanteros y el segundo vehículo que corresponda habrán sido sometidos a un ensayo y medición por el mismo procedimiento en el mismo túnel eólico.

La definición del sistema de coordenadas aerodinámicas y de los coeficientes aerodinámicos será coherente con la norma EN 14067-1:2003.

G.5.1.2 Requisitos de ensayo en el túnel de viento

Las dimensiones del túnel de viento serán lo más grandes posible, a fin de evitar interferencia por efectos de límite (por ejemplo, debidos a las paredes, la capa límite del techo y el suelo) y efectos de bloqueo del túnel. En particular, cuando se estudien las fuerzas y momentos aerodinámicos en el terraplén, se tendrán en cuenta los efectos de bloqueo.

G.5.1.2.1 Dimensiones de la sección de pruebas

Con un ángulo de descentramiento de hasta 30°, el bloqueo no será superior al 10 %, aun cuando haya un terraplén.

En túneles de viento que tengan una sección de ensayo cerrada, se aconseja introducir correcciones para las relaciones de bloqueo superiores al 5 %.

En túneles de viento que tengan una sección de ensayo abierta total o parcialmente, la relación de bloqueo será menor del 5 % con un ángulo de descentramiento de 30° y no se aplicarán correcciones.

G.5.1.2.2 Nivel de turbulencia

El nivel de turbulencia atmosférica no se representará en los ensayos en el túnel de viento. Es necesario garantizar un nivel de turbulencia $Tu_x \leq 2,5 \%$, donde $Tu_x = \left(\frac{\overline{u'^2}}{\overline{u}^2} \right)^{0,5}$ y u indica el componente de velocidad en el sentido de la corriente.

G.5.1.2.3 Capa límite

El perfil de velocidad del túnel de viento será un perfil uniforme, es decir, un bloque. La velocidad de la corriente será independiente de la altura sobre el suelo, salvo por una fina capa límite en el suelo del túnel de viento. El espesor de la capa límite ($\delta_{9,5\%}$) será pequeño en relación con la altura del vehículo.

G.5.1.2.4 Número Reynolds

El número de Reynolds basado en la velocidad del túnel de viento, la longitud característica de 3 m (dividida por la escala del modelo), deberá superar el valor crítico por encima del cual las fuerzas y los momentos no varían significativamente al aumentar el número de Reynolds. Esto se demostrará con los resultados del ensayo.

El número Mach no será superior a 0,3. Si el tren real alcanza números Mach superiores a 0,3, el número Mach no será superior al número Mach del tren real.

G.5.1.2.5 Instrumentación

Se determinará la densidad del aire en el túnel de viento, así como su temperatura, presión y humedad.

Para determinar las fuerzas y momentos aerodinámicos se utilizará una balanza dinamométrica de cinco componentes (C_{F_x} no es necesario). La sensibilidad y el montaje de la balanza se corresponderán con la gama de valores de carga medidos.

G.5.1.3 Requisitos del modelo

La precisión dimensional del modelo será superior a 10 mm con respecto a las dimensiones de tamaño natural. Todos los detalles esenciales de importancia aerodinámica, como el parabrisas delantero o la abertura del pantógrafo, serán réplicas a escala.

El pantógrafo propiamente dicho no se incluirá en el modelo.

Se admite simplificar los bogies; sólo se representarán las propiedades geométricas básicas de los bogies a fin de asegurar el correcto flujo máximo y la caída de presión en el régimen de flujo de la panza.

El modelo deberá ser simétrico, aunque el tren real no sea de construcción perfectamente simétrica (por ejemplo, debido a los elementos de la zona bajo chasis). De este modo es posible realizar una comprobación de simetría en el túnel de viento para detectar causas de error en la medición por asimetrías de flujo.

G.5.1.4 Requisitos del programa de ensayos

Se realizarán comprobaciones de simetría y repetibilidad para garantizar la validez de los resultados.

Ángulo de descentramiento

Se tendrá en cuenta un ángulo de descentramiento de entre 0° y 70°, a intervalos de 5°.

Se utilizará una interpolación lineal o de orden superior para todos los ángulos de descentramiento intermedios.

Cajas anteriores y posteriores

Para todos los vehículos analizados, deberá colocarse junto al modelo una caja posterior cuya longitud sea, como mínimo, la mitad de del vehículo. Se representará la sección transversal real al menos para una tercera parte de la longitud del vehículo; el borde posterior de esta caja será aerodinámico.

Si el vehículo analizado no es un vehículo delantero, será necesaria la presencia de al menos un vehículo completo por delante para garantizar que las condiciones de flujo anterior sean realistas. Deberá representarse la distancia real entre vehículos. En todo momento quedará excluido el contacto mecánico entre el modelo ensayado y las cajas pasivas. Se evitará la vibración del modelo y las cajas pasivas contiguas.

Configuraciones del suelo

Hasta que se definan claramente las configuraciones del suelo en una norma europea, se aplicarán las descritas a continuación.

Se realizarán mediciones para dos escenarios:

— Escenario de suelo plano

La configuración de suelo plano no incorporará una representación del lecho de balasto ni de los carriles. La distancia entre el nivel del suelo y la parte inferior de las ruedas es de 235 mm de acuerdo con la escala real.

— Escenario de terraplén normalizado:

— El caso del terraplén contempla un terraplén estándar de 6 m con una inclinación de 2:3 y una base de 32 m de ancho a tamaño natural, figura G.3. Sobre el terraplén habrá dos vías de las dimensiones indicadas en la figura G.2. Alternativamente, podrá utilizarse una configuración con balasto y carriles sobre suelo plano, como se indica en la figura G.2, aplicando una transformación para determinar la fuerza y los momentos correspondientes a la configuración de terraplén de 6 m, con arreglo al apartado G.6. Si la velocidad del tren es inferior a 200 km/h (y el ángulo β superior a 40°), los ensayos se realizarán con las configuraciones de barlovento y sotavento.

— Si la velocidad del tren es de 200 km/h o superior, sólo se utilizarán las configuraciones de barlovento. De este modo, en esta gama de velocidades se admite un terraplén de una sola vía con una base de ancho reducido.

El coeficiente aerodinámico $C_{m,lee}$ para los ángulos de descentramiento obtenidos en el ensayo del vehículo de referencia deberá confirmar la calidad en un 10 % en el caso de suelo plano y en un 20 % en el caso de terraplén.

Figura G.2

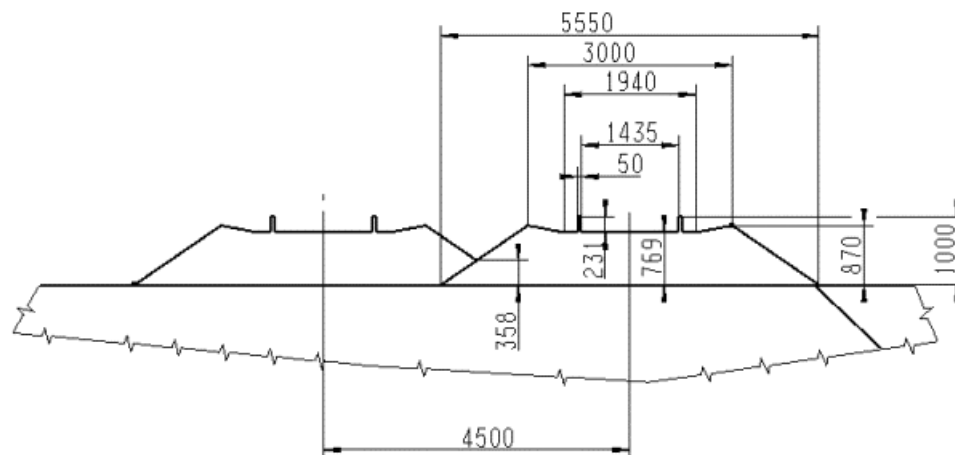
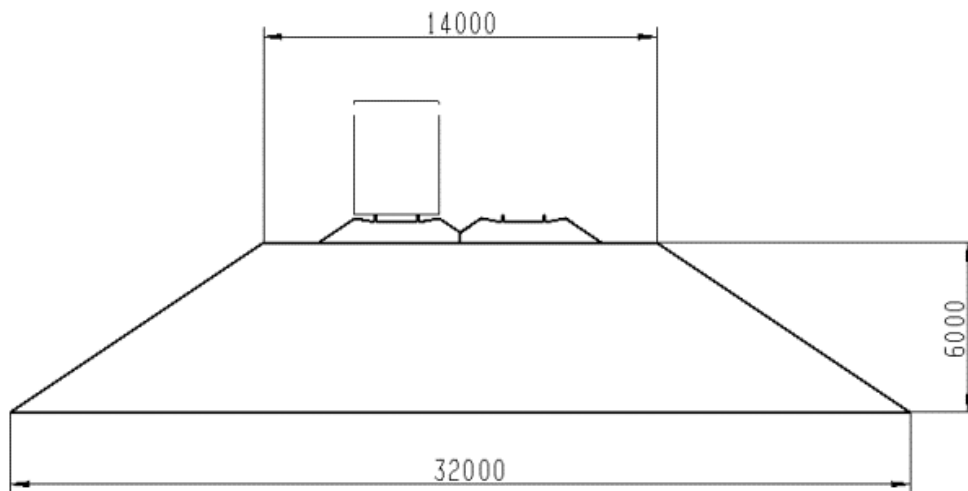
Balasto y carril.

Figura G.3

Terraplén estándar de 6 m.

G.5.2 Descripción del escenario eólico

La racha generada para el método se corresponde con una amplitud fija (correspondiente a un nivel de probabilidad de amplitud del 99 %) y un nivel de probabilidad superior al 50 % para la duración de la racha (modo de distribución). Además, el enfoque escogido presenta las siguientes características:

- El modelo espaciotemporal (biexponencial) de la racha se basa en un modelo de rachas investigado en Deufrako y se corresponde con la mejor aproximación de un proceso aleatorio que se acerca a un máximo local.
- Se presupone que el viento medio es horizontal (sólo se utiliza el componente longitudinal U). Este componente representa la parte destacada de las fluctuaciones del viento y es la proyección del vector eólico instantáneo en la dirección media del viento.

- No se tienen en cuenta las variaciones en la dirección del viento.
- Las variaciones temporales se desprecian en favor de las variaciones espaciales.

Datos de partida de este escenario:

- V_{tr} velocidad del tren,
- U_{max} velocidad máxima del viento,
- γ dirección del viento con respecto a la línea.

Los siguientes parámetros son fijos:

- $z = 4 \text{ m}$ altura de referencia,
- $\tilde{A} = 2,84$ amplitud de la racha normalizada $\tilde{A} = (U_{max} - U)/\sigma_u$ con la velocidad media del viento U ,
- $z_0 = 0,07 \text{ m}$ longitud de irregularidad de los puntos representativos de líneas interoperables,
- $Pr(T) = 0,5$ probabilidad de una racha de duración T para una determinada amplitud A .

G.5.3 Cálculo de las características de turbulencia

G.5.3.1 Intensidad de la turbulencia

En un punto de altura $z = 4 \text{ m}$, la intensidad de la turbulencia I es igual a 0,245. El factor racha se calcula a partir de la intensidad de la turbulencia y de la amplitud de la racha normalizada:

$$G = 1 + \tilde{A} \cdot I = 1,6946.$$

Se elige un valor fijo de la amplitud normalizada, y por lo tanto, del factor racha. En zonas especiales, o para aplicaciones concretas, podrían elegirse diferentes valores de a partir de los análisis de mediciones meteorológicas.

Del factor racha puede deducirse el viento medio U_{mean} de un viento máximo dado U_{max} :

$$= \frac{U_{max}}{G} = \frac{U_{max}}{1,6946}.$$

A continuación, la desviación estándar del componente longitudinal del viento σ_u (siguiendo la velocidad media del viento) se deduce de la velocidad media del viento y de la intensidad de la turbulencia:

$$\sigma_u = I \cdot U_{mean} = I \cdot \frac{U_{max}}{G} = 0,1443 U_{max}.$$

G.5.3.2 Duración de la racha

El cálculo de las constantes temporales de la racha se deriva de las características espectrales (densidad espectral de potencia) de la longitud característica longitudinal L_u^x (es decir, siguiendo la racha, dirección x , componente u).

$$L_u^x = 50 \cdot \frac{z^{0,35}}{z_0^{0,063}}$$

La duración media de la racha, \bar{T} , viene dada por el siguiente cociente integral:

$$\bar{T} = \frac{1}{2} \cdot \frac{\left[\int_{n_1}^{n_2} n^2 \cdot S_u(n) dn \right]}{\left[\int_{n_1}^{n_2} S_u(n) dn \right]}^{-\frac{1}{2}},$$

La duración media de la racha, $\bar{S}_u(n)$ viene dada por la expresión *Von Karman*:

$$\bar{S}_u(n) = \frac{4 \cdot f_u \sigma_u^2}{(1 + 70,7 \cdot f_u^2)^{\frac{5}{6}}} \cdot \frac{1}{n}$$

donde $f_u = \frac{n \cdot L_u^x}{U_{\text{mean}}}$ es la frecuencia normalizada y

n la frecuencia entre los valores mínimo ($n1$) y máximo ($n2$). Estos valores $n1$ y $n2$ son los valores límite para la integración del espectro de frecuencia de la racha. La frecuencia inferior $n1$ se establece en 1/300 Hz y la superior $n2$ en 1 Hz.

La duración de la racha máxima viene entonces dada por:

$$Y = \bar{T} \cdot 0,95 \cdot \bar{A}^q = 4,182 \cdot \bar{T},$$

donde el exponente q viene dado por las mediciones y se establece en 1,42.

G.5.3.3 Obtención de la historia temporal resultante de la racha

Conocidas las constantes temporales, es posible obtener la historia temporal de las variaciones no dimensionales del viento en dirección longitudinal y lateral siguiendo la dirección media del viento. Entonces se pueden expresar las variaciones no dimensionales de velocidad del viento de la componente u en la dirección longitudinal a_x y en la dirección lateral a_y , a una distancia s de la racha máxima, de la forma siguiente:

$$a_x(s) = \frac{1}{2} s \cdot \cos(D) \cdot \frac{1}{T \cdot U_{\text{mean}}}$$

$$a_y(s) = \frac{1}{2} s \cdot \sin(D) \cdot \frac{1}{T \cdot U_{\text{mean}}}$$

donde s es la coordenada que sigue a la vía en $s = V_{\text{tr}} \cdot (t - t_{\text{max}})$; t_{max} es el tiempo de impacto de la racha máxima sobre el tren, y D es el ángulo entre la vía y la dirección del viento.

A partir del coeficiente de degradación de la coherencia y del coeficiente exponencial de la racha en paralelo y en perpendicular a la velocidad media del viento, se puede calcular una función de correlación en un instante t , de la forma siguiente:

$$C(t) = e^{-\sqrt{(C_u^x \cdot u_x^{px})^2 + (C_u^y \cdot u_y^{py})^2}}$$

donde

$C(t)$ es la función de correlación entre la amplitud de la racha en el instante t y la máxima amplitud de la racha;

C_u^x es el coeficiente de degradación de la coherencia en la dirección media del viento (valor paramétrico: 5,0);

C_u^y es el coeficiente de degradación de la coherencia perpendicular a la dirección media del viento (valor paramétrico: 16,0);

p_u^x es el coeficiente exponencial en la dirección media del viento (valor paramétrico: 1,0);

p_u^y es el coeficiente exponencial en perpendicular a la dirección media del viento (valor paramétrico: 1,0);

Todos los valores paramétricos están basados en mediciones.

Entonces puede expresarse la velocidad del viento que choca contra el tren con la siguiente fórmula:

$$v_{\text{wind}}(t) = U_{\text{mean}} + \bar{A} \cdot \sigma_u \cdot C(t).$$

En el escenario eólico, ha de considerarse la siguiente historia temporal (el tiempo de la racha máxima es $t_3 = 14$ s):

De $t = 0$ a $t = t_1 = 0,5$ s: $v_{\text{wind}}(t) = 0$;

De $t = t_1 = 0,5$ s a $t = t_2 = 3$ s: incremento lineal de v_{wind} hasta U_{mean} a $t = t_2 = 3$ s;

De $t = t_2 = 3$ s a $t = t_3 = 10$ s: $v_{\text{wind}}(t) = U_{\text{mean}}$;

De $t = t_3 = 10$ s a $t = t_4 = 14$ s: ,

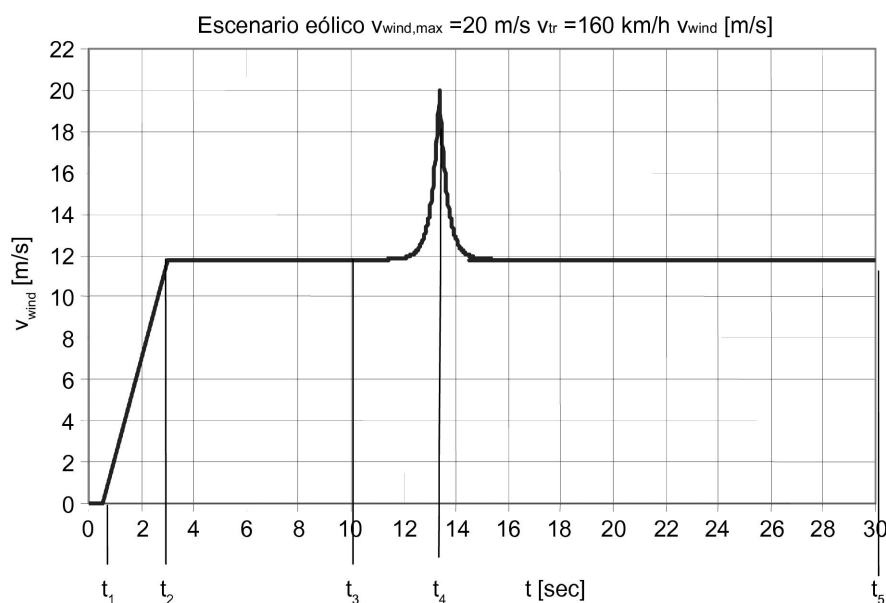
De $t = t_4 = 14$ s a $t = t_5 = 17$ s:

De $t = t_5 = 17$ s a $t = t_6 = 30$ s: $v_{\text{wind}}(t) = U_{\text{mean}}$.

La historia temporal de la velocidad del viento se ilustra en la figura G.1.

Figura G.1

Ilustración de la historia temporal de la velocidad del viento.



Observación: Este escenario de rachas no es apropiado para trenes totalmente articulados. Para estos trenes deberá desarrollarse un escenario de rachas alternativo.

El escenario eólico espacial se filtrará por medio de un filtro de promedio espacial basado en una ventana igual a la longitud del vehículo y un intervalo inferior a 0,5 m.

G.5.4 Determinación del comportamiento dinámico del vehículo

G.5.4.1 Observaciones generales

Se utilizarán técnicas de simulación de sistemas multicuerpo (*multibody simulations*, MBS) para determinar el comportamiento dinámico del vehículo sometido a un fuerte viento.

Se utilizará un programa MBS validado para uso general, junto con un escenario de rachas. En la modelización se tendrá en cuenta el vehículo más crítico del tren y se considerará que está vacío y en orden de funcionamiento. Se comprobará que una distribución regular de los viajeros no es más crítica que un vehículo vacío (por ejemplo, debido a desplazamientos del centro de gravedad), por ejemplo realizando una verificación simplificada de enfoque totalmente estático.

Si no hay limitaciones de balanceo en el enganche, sólo será necesario incluir el vehículo crítico en el modelo; de lo contrario, se incluirán también los vehículos contiguos.

No se tendrán en cuenta las irregularidades de la vía.

El cálculo se realizará con el gálibo estándar, un perfil de carril UIC60, un perfil de ruedas nuevas e inclinaciones del carril de 1/20 y 1/40. Se utilizará el peor caso a la hora de evaluar los límites.

Se incluirán las fuerzas y momentos aerodinámicos.

El criterio que define la CEC es el valor medio de descarga de la rueda (ΔQ) del mecanismo de rodadura más crítico (bogie o eje simple en caso de mecanismo de rodadura de eje simple). Este valor de descarga no será superior al 90 % de la carga estática por eje (Q_0) del mecanismo de rodadura, expresado en la siguiente fórmula:

$$\frac{\Delta Q}{Q_0} < 0,9.$$

G.5.4.2 Modelización

La modelización del vehículo será adecuada para el estudio de las características de viento cruzado. El modelo dinámico del vehículo será 3D.

El modelo dinámico del vehículo incorporará al menos los siguientes elementos:

- Caja del vehículo, bogies y ejes montados y otras partes pertinentes del vehículo (masas, inercias, geometría y centros de gravedad).
- Suspensiones (rigidez de los muelles en dirección vertical, lateral y longitudinal, alinealidad en la rigidez, características de amortiguación en la dirección vertical y lateral, alinealidad de amortiguación).
- Topes de la caja que entrarían en juego.
- Contacto rueda-carril (perfiles nominales de rueda y carril definidos en la ETI de alta velocidad, fuerzas de contacto calculadas con geometría de contacto alineal y fuerza de corrimiento/relación de corrimiento. Cualquier otro dispositivo especial del sistema de suspensión que pueda afectar al mecanismo de vuelco).

G.5.4.3 Verificación del modelo del vehículo

Se realizará una verificación del modelo MBS, basada en datos de los ensayos a escala real. Es esencial comparar el coeficiente de suspensión y las masas y los centros de gravedad entre la simulación y los ensayos, en ambos casos con el vehículo vacío (sin carga).

La definición del coeficiente de suspensión «s» cumplirá lo estipulado en el apartado 4.2.3.9 de la presente ETI. Si en el ensayo hay más de un valor para s, se obtendrá el promedio. La diferencia entre la simulación y el ensayo no superará el 10 %.

Se demostrará que los topes de la caja se han modelizado correctamente. Los resultados de la simulación relativos al desplazamiento hasta los topes se corresponderán con los datos del diseño.

La masa total del vehículo es la suma de todas las fuerzas verticales Q_0 . La masa media de los dos primeros vehículos de producción no será inferior al 99 % de la masa del vehículo utilizado en la simulación. Además, la carga por eje individual, promediada en los dos primeros vehículos de producción, no será inferior al 99 % de la carga por eje individual utilizada en la simulación.

Cuando se disponga de información, se evaluarán los siguientes resultados del ensayo:

- Registros de valores transitorios de fuerzas Q en cada rueda de los dos ejes montados delanteros para diferentes clases de radio de curva (de acuerdo con el capítulo 5 de la norma EN 14363:2005) cuando se circule por vía con deficiencia de peralte.
- Proceso de datos extendido (evaluación «bidimensional») de los valores del 50 % de las fuerzas Q que se indican en la cláusula 5,5 de la norma EN 14363:2005.

G.6 Fuerzas y momentos aerodinámicos como valores de partida para la simulación multicuerpo

Para cada caso definido en el apartado G.7.4, se computarán diferentes cálculos de las respuestas del vehículo a las rachas definidas por su máxima velocidad U_{\max} , con valores crecientes de U_{\max} , hasta que se cumplan los criterios definidos en el apartado G.7.1. Los trazados correspondientes de los valores U_{\max} que cumplen los criterios máximos de descarga con respecto a la velocidad del vehículo o la velocidad del viento reciben el nombre de curvas eólicas características (CEC). La presentación de las CEC se describe con detalle en el apartado G.7.4.

La simulación de la respuesta del vehículo a una racha se realizará con el escenario de rachas descrito en el apartado G.5.

Tanto en suelo plano como en terraplén, se calcularán las cinco componentes de fuerzas y momentos (F_y , F_z , M_x , M_y y M_z) por medio de las siguientes fórmulas:

$$\left. \begin{aligned} F_i(t) &= \frac{1}{2} \rho S C_{F_i}(\beta(t)) V_r^2(t) \\ M_i(t) &= \frac{1}{2} \rho S l C_{M_i}(\beta(t)) V_r^2(t) \end{aligned} \right\} i \in \{x, y, z\}$$

$$\left. \begin{aligned} V_r(t) &= \sqrt{(V_T + U(t) \cos \gamma)^2 + C(t)^2 (U(t) \sin \gamma)^2} \\ \text{donde } \beta(t) &= \text{Arc tan} \left(\frac{C(t) U(t) \sin \gamma}{V_T + U(t) \cos \gamma} \right) \\ C(t) &= \frac{C_{SV} - 1 + G(t)}{C_{SV} G(t)} \end{aligned} \right\} \text{para la configuración en terraplén}$$

donde

- $U(t)$ es la velocidad del viento en la parte anterior
- $C_{SV} = 1,2416$ para el caso de barlovento
- y
- $C_{SV} = 1,1705$ para el caso de sotavento $C(t) = 1,0$ en suelo plano

$G(t)$ es el factor de racha instantánea que se calcula dividiendo la velocidad instantánea del viento del «sombrero chino» por la velocidad media.

La densidad empleada para el cálculo de las fuerzas y momentos aerodinámicos es de $\rho = 1,225 \text{ kg/m}^3$.

La simulación no tiene en cuenta las irregularidades de la vía.

Se demostrará que el método de integración calcula un intervalo de integración en el pico máximo del viento. El tamaño del intervalo de salida del cálculo será inferior a 1/30 s.

G.7 Cálculo y representación de las curvas eólicas características

G.7.1 Evaluación del criterio

En cada simulación del parámetro, se obtienen datos temporales de variación de las fuerzas Q de cada rueda.

Se necesitan los siguientes cálculos:

- Cálculo de los valores $\Delta Q/Q_0$ por los datos temporales de las fuerzas Q

$$\frac{\Delta Q}{Q_0} = 1 - \frac{Q_{i1} + Q_{j1}}{2 \cdot Q_0}$$

- Filtrado de paso bajo de $\Delta Q/Q_0$ con un filtro Butterworth de 2 Hz de 4° orden, u otro filtro que se demuestre equivalente.
- Identificar el máximo valor $\Delta Q/Q_0$ sobre el mecanismo de rodadura.

Aquí Q_0 son las fuerzas Q del vehículo vacío (sin carga) y sin excitación, Q_{i1} son las fuerzas Q de la rueda sin carga del primer eje montado del bogie y Q_{j1} son las fuerzas Q de la rueda sin carga del segundo eje montado del bogie.

G.7.2 Cálculo de los valores eólicos y valores límite de $\Delta Q/Q_0$

En vía curva, la fuerza centrífuga se añade al viento cruzado que actúa sobre el vehículo.

El cálculo se realizará aplicando una simulación MBS en vía recta, peraltada con arreglo a los valores a_q .

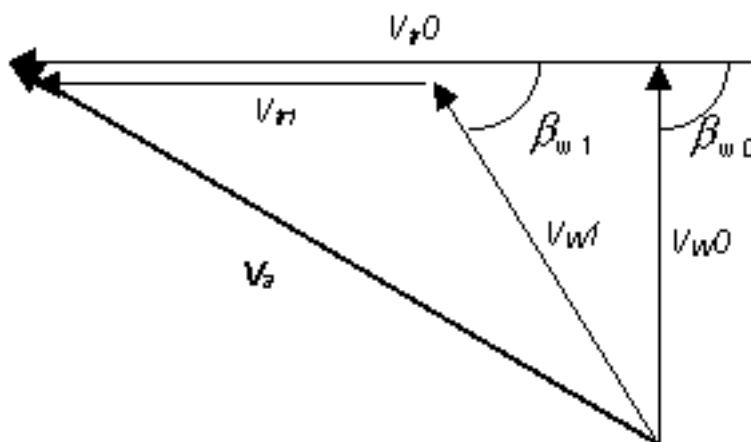
G.7.3 Consideración de diferentes ángulos del viento

Las velocidades del viento características que se han calculado pueden transferirse a otras combinaciones de velocidad del tren y ángulo del viento.

Normalmente, se establece la velocidad característica del viento para un ángulo de éste de 90° con respecto a la vía. Para obtener las CEC correspondientes a otros ángulos, ha de realizarse primero una descomposición/adición geométrica del vector de velocidad (véase la figura G.4).

Figura G.4:

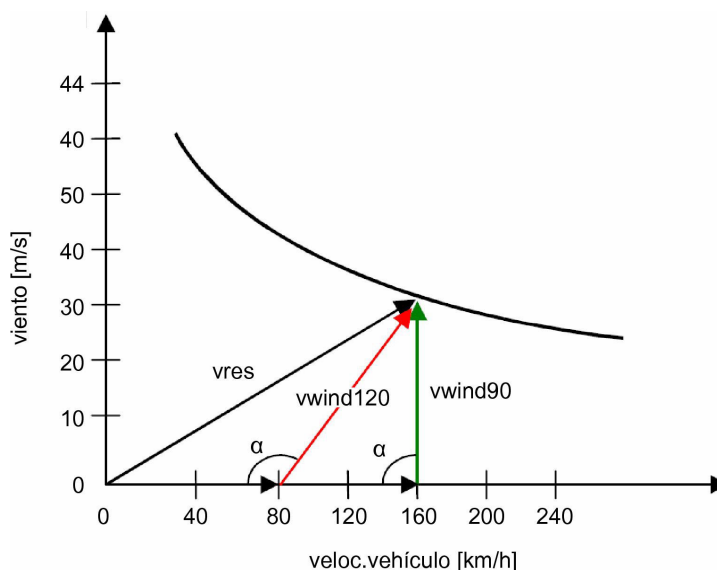
Criterio geométrico en consideración del ángulo de ataque.



Aquí, v_a es el viento que actúa sobre el vehículo. La descomposición de v_a en una componente basada en la velocidad del tren (v_{tr0} y v_{tr1}) y una componente basada en la velocidad del viento (v_{w0} y v_{w1}) puede efectuarse de varias maneras. Para la cadena vectorial v_{w0} y v_{tr0} , el ángulo del viento es β_{w0} , y para la cadena vectorial v_{w1} y v_{tr1} , el ángulo del viento es β_{w1} . Entonces, para la nueva terna (v_{tr} , v_w , β_w), se puede obtener la velocidad característica del viento a partir de la CEC, originariamente basada en otra terna v_{tr} , v_w , β_w . En vía recta, la velocidad del viento para diferentes ángulos de ataque puede representarse directamente en un diagrama. Véase el ejemplo que se ilustra en la figura G.5.

Figura G.5

Criterio geométrico que considera el ángulo de ataque de la CEC en vía recta.



G.7.4 Representación de las características del viento por puntos distintos

Las curvas eólicas características se basan en los puntos que figuran a continuación. Las velocidades características del viento se calculan para estos puntos.

G.7.4.1 Vehículo en vía recta

Con un ángulo del viento con respecto a la vía de $\beta_w = 90^\circ$, habrá de calcularse la velocidad característica del viento con el tren a velocidades de $v_{tr} = 120$ km/h; 160 km/h; 200 km/h; 250 km/h; 300 km/h; $v_{tr,max}$ corresponde tanto a suelo plano como a terraplén.

Además, por lo que respecta a la máxima velocidad de servicio del tren, se calculará la velocidad característica del viento con los ángulos $\beta_w = 80^\circ$; 70° ; 60° ; 50° ; 40° ; 30° ; 20° , tanto en suelo plano como en terraplén. En el terraplén, será necesario un cálculo adicional a $\beta_w = 10^\circ$.

G.7.4.2 Vehículo en curva

En lo que respecta al vehículo en circulación por vía curva, se calcularán los valores $\Delta Q/Q_{0,curve}$ en suelo plano para $a_q = 0,5$ m/s² y 1 m/s² con el tren a velocidades de $v_{tr} = 250$ km/h, $v_{tr} = 300$ km/h y $v_{tr} = v_{tr,max}$, en condiciones desfavorables para a_q .

G.8 Documentación requerida

La determinación y evaluación de las CEC requieren una documentación detallada, que indique y explique los parámetros básicos, las premisas de trabajo y las conclusiones extraídas. Se demostrarán claramente los principales pasos dados para procesar y evaluar las CEC, así como la conformidad con el anexo G.

Como resultado de ello, se aportarán los siguientes documentos:

- informe de los ensayos en el túnel de viento (véase el apartado G.3);
- informe de los ensayos en marcha conforme a la cláusula 5.6 de la norma EN 14363:2004 para la verificación del modelo;
- informe de la modelización del comportamiento dinámico del vehículo con verificación (véase el apartado G.5);
- informe de proceso de las curvas eólicas características (véase los apartados G.6 y G.7);
- informe de síntesis con la evaluación de las curvas eólicas características (véase el apartado G.8).

ANEXO H

Luces delanteras y traseras**H.1 Definiciones**

Faro

Luz blanca en el testero delantero del tren, cuyo objeto es la advertencia visual de los trenes que se aproximen e iluminar las señales de tierra.

Luz de posición

Luz blanca en el testero delantero del tren, cuyo objeto es indicar la presencia del tren.

Luz de cola

Luz roja en el testero trasero del tren, cuyo objeto es indicar la presencia del tren.

Luz combinada

Las luces combinadas (es decir, lámparas que pueden realizar diferentes funciones) sólo se permitirán cuando se cumplan los requisitos funcionales de las luces individuales.

Sistema colorimétrico CIE(1931) (x, y, z)

Sistema para especificar el color mediante la determinación de los valores triestímulo de la distribución espectral de potencia de una luz de color que utiliza la serie de estímulos de color de referencia [X], [Y], [Z] y las tres funciones colorimétricas CIE $x(\lambda)$, $y(\lambda)$, $z(\lambda)$, adoptadas por la CIE en 1931 (véase la Publicación CIE N° 15.2-1986).

H.2 Luces delanteras

a) Faros

Cada faro proporcionará una fuente de luz blanca de 170 mm de diámetro. Es admisible utilizar faros no circulares, en cuyo caso la superficie mínima iluminada será de 22 000 m², con una dimensión mínima de 110 mm.

Requisitos fotométricos

La intensidad luminosa de los faros, medida en el eje longitudinal de la lámpara, será la que se indica en la tabla H1.

La intensidad luminosa requerida se alcanzará con la lámpara instalada en el vehículo.

Tabla H1

Intensidad luminosa de los faros

	Faros con luces cortas	Faros con luces largas
Intensidad luminosa (cd) a lo largo del eje longitudinal	12 000-16 000	> 40 000
Intensidad luminosa (cd) en todos los ángulos de 5° a ambos lados del eje longitudinal en el plano horizontal	> 3 000	> 10 000

La evaluación se define en la letra b) del apartado H.4.

b) Luces de posición

Cada luz de posición proporcionará una fuente de luz blanca de 170 mm de diámetro como mínimo. Es admisible utilizar luces de posición no circulares, en cuyo caso la superficie mínima iluminada será de 22 000 m², con una dimensión mínima de 110 mm.

Requisitos fotométricos

La intensidad luminosa de las luces de posición, medida en el eje longitudinal de la lámpara, será la que se indica en las tablas H2 y H3.

Tabla H2

Intensidad luminosa de las luces de posición inferiores

	Luz de posición inferior atenuada	Luz de posición inferior sin atenuar
Intensidad luminosa (cd) a lo largo del eje longitudinal	Mínimo 100	300-700
Intensidad luminosa (cd) a 45° a ambos lados del eje longitudinal en el plano horizontal	20-40	

Tabla H3

Intensidad luminosa de las luces de posición superiores

	Luz de posición superior atenuada	Luz de posición superior sin atenuar
Intensidad luminosa (cd) a lo largo del eje longitudinal	Mínimo 50	150-350

La evaluación se define en la letra b) del apartado H.4.

c) Requisitos colorimétricos y espectrales

El color de la luz emitida por los faros y las luces de posición cumplirá los requisitos de la norma CIE S004/E-2001, como se indica en la tabla H4:

Tabla H4

Puntos de intersección de la gama de color

Color de la luz	Coordenadas de color CIE(1931) de los puntos de intersección				
	Punto de intersección	I	J	K	L
Blanco clase A	x	0,300	0,440	0,440	0,300
	y	0,342	0,432	0,382	0,276

La evaluación se define en la letra a) del apartado H.4.

Distribución espectral de la radiación de la luz

El reconocimiento del color de las señales depende fundamentalmente de la distribución espectral de la radiación de la luz utilizada. Todos los iluminantes garantizarán que no exista una distorsión significativa del color en el reconocimiento del color de las señales y otros objetos.

A fin de demostrar el cumplimiento de este requisito, se aplicará una ratio k_{colour} entre toda la gama de luz visible y cada gama de color espectral que se haya de considerar.

La ratio k_{colour} se determinará por medio de la ecuación siguiente:

$$k_{\text{colour}} = \frac{\int_{\lambda_{\text{colour}}} S(\lambda) \cdot V(\lambda) \cdot d}{\int_{\lambda_{\text{total}}} S(\lambda) \cdot V(\lambda) \cdot d}$$

$S(\lambda)$ – distribución espectral de la energía (por medición espectral) expresada como radiancia espectral en $\text{W}/\text{m}^2 \text{ sr}$ o en distribución espectral de la irradiancia en W/m^2

$V(\lambda)$ – luminosidad espectral relativa (eficiencia luminosa relativa de una radiación monocromática de longitud de onda λ)

λ_{colour} – longitud de onda de toda la gama de color a considerar (véase la tabla H5)

λ_{total} – longitud de onda de toda la gama de color visible 380-780 nm

Tabla H.5

Ratios de color

	λ_{colour} [nm]	k_{colour}
k_{red}	610-780	$\geq 0,14$
k_{orange}	560-660	$\geq 0,50$
k_{yellow}	505-780	$\geq 0,90$
k_{blue}	380-505	$\leq 0,10$

H.3 Luces traseras

a) Luces de cola

Cada lámpara proporcionará una fuente de luz roja de 170 mm de diámetro como mínimo. Es admisible utilizar luces de cola no circulares, en cuyo caso la superficie mínima iluminada será de 22 000 m^2 , con una dimensión mínima de 110 mm.

b) Requisitos fotométricos

La intensidad luminosa de las luces de cola, medida en el eje longitudinal de la lámpara, será la que se indica en la tabla H6.

Tabla H6

Intensidad luminosa de las luces de cola

	Luz de cola
Intensidad luminosa (cd) a lo largo del eje longitudinal	15-40
Intensidad luminosa (cd) a 7,5° a ambos lados del eje longitudinal en el plano horizontal	Mínimo 10
Intensidad luminosa (cd) a 2,5° a ambos lados del eje longitudinal en el plano vertical	Mínimo 10

La evaluación se define en la letra b) del apartado H.4.

c) Requisitos colorimétricos

El color de la luz emitida por las luces de cola cumplirá los requisitos de la norma CIE S004/E-2001, como se indica en la tabla H7:

Tabla H7

Puntos de intersección de la gama de color (la evaluación se define en la letra a) del apartado H.4).

Color de la luz	Coordenadas de color CIE(1931) de los puntos de intersección				
	Punto de intersección	A	B	C	D
Rojo	x	0,690	0,705	0,705	0,720
	y	0,295	0,295	0,280	0,280

H.4 Ensayo de conformidad de tipo del componente de interoperabilidad

a) Ensayos colorimétricos

Estos ensayos determinarán el color de la luz emitida por la lámpara en toda la gama de ángulos para los que se especifican las intensidades luminosas y se aplicarán en toda la superficie iluminada de la lámpara.

Requisitos de ensayo

Los ensayos colorimétricos se realizarán como mínimo con una lámpara de cada tipo, a la tensión nominal especificada de cada una.

Los ensayos colorimétricos se realizarán en un cuarto oscuro adecuado, con una temperatura ambiente controlada de 20 ± 2 °C.

El ensayo del color de la luz emitida por las lámparas se realizará con un colorímetro de precisión para mediciones absolutas. La Publicación CIE N° 15.2 contiene información y recomendaciones sobre prácticas y fórmulas colorimétricas y sobre el cálculo de los valores triestímulo y las coordenadas de cromaticidad. La norma ISO/CIE 10527 contiene información sobre filtrado parcial para el tamaño de campo requerido de 2°.

El sistema de medición de la colorimetría se verificará antes de cada ensayo con una fuente de luz debidamente calibrada. Esta verificación deberá ser documentada.

La calibración del colorímetro y de la fuente de luz deberá ser trazable conforme a la norma nacional aplicable en el país donde se realice el ensayo de la lámpara.

Los ensayos colorimétricos se realizarán con un goniómetro. La lámpara se fijará sobre el goniómetro y se inclinará horizontal y verticalmente en torno al punto medio de la superficie iluminada de la lámpara.

La distancia de medición entre la lámpara y el colorímetro será suficiente para que la superficie del detector se ilumine de forma completa y uniforme, sin detalles estructurales del haz de luz. Esta distancia de medición deberá ser documentada.

Durante los ensayos, la lámpara deberá recibir un voltaje de pruebas constante, igual a la tensión nominal especificada para la lámpara. A fin de obtener un resultado exacto, se medirá la tensión lo más cerca posible de la lámpara. La tensión y la intensidad de pruebas deberán ser documentadas.

Las fuentes de luz eléctricas deberán someterse a un período de envejecimiento antes de someterse a los ensayos, y a un período de estabilización justo antes del ensayo, tal como se indica en la Tabla H8.

Tabla H8

Períodos de envejecimiento y estabilización para distintos tipos de fuentes de luz

Tipo de fuente de luz	Período de envejecimiento	Período de estabilización
Lámpara incandescente	1 % de la vida útil nominal, pero 1 hora como mínimo	15 minutos
LED	50 horas	1 hora
Lámpara de vapor de metal halógeno	100 horas	30 minutos
Lámpara de alta presión de vapor de mercurio	100 horas	20 minutos
Lámpara de alta presión de vapor de sodio	100 horas	20 minutos

b) Ensayos fotométricos

Estos ensayos determinarán la intensidad luminosa emitida por la lámpara en toda la gama de ángulos para los que se especifican las intensidades luminosas y se aplicarán en toda la superficie iluminada de la lámpara.

Los ensayos fotométricos se realizarán como mínimo con una lámpara de cada tipo, a la tensión nominal especificada de cada una.

Los ensayos fotométricos se realizarán en un cuarto oscuro adecuado, con una temperatura ambiente controlada de 20 ± 2 °C.

La intensidad luminosa se medirá con un fotómetro que tenga una gama de medición de al menos 1 a 100.000 cd.

El error f1 del fotómetro con referencia a la respuesta espectral $V(\lambda)$, de acuerdo con la Publicación CIE N° 69, no será superior al 1,5 %. El fotómetro contará con uno o varios dispositivos que reduzcan los reflejos internos sin necesidad de cubrir parte alguna de la superficie del detector.

El sistema de medición de la fotometría se verificará antes de cada ensayo con una fuente de luz debidamente calibrada. Esta verificación deberá ser documentada.

La calibración del fotómetro y de la fuente de luz deberá ser trazable conforme a la norma nacional aplicable en el país donde se realice el ensayo de la lámpara.

Los ensayos fotométricos se realizarán con un goniómetro debidamente calibrado. La lámpara se fijará sobre el goniómetro y se inclinará horizontal y verticalmente en torno al punto medio de la superficie iluminada de la lámpara.

La distancia de medición entre la lámpara y el fotómetro será suficiente para que la superficie del detector se ilumine de forma completa y uniforme, sin detalles estructurales del haz de luz. Esta distancia de medición deberá ser documentada.

Durante los ensayos, la lámpara deberá recibir una tensión de pruebas constante, igual a la tensión nominal especificada para la lámpara. A fin de obtener un resultado exacto, se medirá la tensión lo más cerca posible de la lámpara. La tensión y la intensidad de pruebas deberán ser documentadas.

Las fuentes de luz eléctricas deberán someterse a un período de envejecimiento antes de someterse a los ensayos, y a un período de estabilización justo antes del ensayo, tal como se indica en la Tabla H8.

Cuando los ensayos fotométricos se realicen únicamente sobre la unidad luminosa, se llevará a cabo un ensayo de tipo con la luz instalada para analizar las variaciones de la alimentación eléctrica, las lentes y las cubiertas protectoras.

ANEXO I

Información que debe aparecer en el «registro de material rodante»**I.1 Información de carácter general**

El registro de material rodante incluirá los siguientes apartados:

- A. Definición del objeto
- B. Nombre de las partes implicadas
- C. Proceso de evaluación de la conformidad e idoneidad para el uso
- D. Características del material rodante
- E. Datos de mantenimiento críticos para la seguridad

I.2 Apartado A: Definición del objeto del registro de material rodante

Este apartado del registro contiene la identificación y el uso previsto del material rodante al que se refiere el registro. En este apartado se incluirá la siguiente información:

Identificación de tipo (característica única por la cual pueden reconocerse los vehículos contemplados en este registro).

Designación de tipo (nombre del material rodante, opcional).

Identificación del vehículo (código alfanumérico de identificación).

Clase (1 o 2).

Tipo (rama, EMU, DMU, automotor, locomotora eléctrica o diésel, o vagón, para locomotora eléctrica $P > 4\,500$ kW o $P < 4\,500$ kW).

Formaciones definidas; en el caso de vehículos individuales, también se indicarán las formaciones definidas en las que tenga certificación para circular.

Ámbito de aplicación (para ramas: posibilidad de enganchar ramas; para vehículos: normas aplicables a la composición de trenes interoperables que utilicen este vehículo).

I.3 Apartado B: Nombre de las partes implicadas

En este apartado del registro se identifica a las partes que participan o han participado en el diseño, fabricación y explotación del subsistema de material rodante y de los conjuntos de a bordo de otros subsistemas. Se establecerá la identidad de cada una de las partes siguientes:

Cuando más de una parte haya tenido la responsabilidad de una función, se indicará en el registro cada una de las partes y la distribución de responsabilidades entre ellas.

Responsable del material rodante (persona que, por ser su propietaria o por tener derecho a ello, explota económicamente un vehículo de manera permanente como medio de transporte (COTIF, anexo D «CUV», artículo 2).

Propietario

Empresa ferroviaria responsable de la gestión técnica del material rodante.

Empresa ferroviaria responsable de la explotación de su material rodante.

Contratista principal o fabricante o su mandatario autorizado (partes cuyas actividades contribuyen al cumplimiento de los requisitos esenciales de la ETI). Concretamente:

- la empresa responsable del proyecto de subsistema en su conjunto (en particular, de la integración del subsistema);
- otras empresas que intervengan únicamente en una parte del proyecto de subsistema (por ejemplo, que se ocupen de su montaje o instalación).

I.4 **Apartado C: Evaluación de la conformidad**

Este apartado del registro contiene la documentación de la evaluación de la conformidad.

Certificado de conformidad (organismo notificado, fecha e identificación)

Autorización de puesta en servicio (autoridad nacional, fecha e identificación)

ETI (versión o versiones de la ETI que se han aplicado)

Los elementos que se verificarán por **experimentación en servicio** y los medios que se han adoptado para ello.

I.5 **Apartado D: Características del material rodante**

Este apartado del registro contiene tres subapartados:

- Subapartado D.1: subsistema «Material Rodante».
- Subapartado D.2: conjunto de a bordo del subsistema «Control y mando y señalización».
- Subapartado D.3: conjunto de a bordo del subsistema «Energía».

I.5.1 Subapartado D.1 relativo al subsistema «Material Rodante»

Este subapartado del registro de material rodante incluirá:

- Resultados de la evaluación de la conformidad de todas las características recogidas en la tabla E.1 del anexo E, cuando exista una excepción aceptada o cuando existan opciones de valores. Esta información se presentará con el formato de la tabla I.1.
- Resultados de la evaluación de la conformidad de todas las características al respecto de las cuales se hayan incluido casos específicos en la presente ETI (todas las características del apartado 7.3). Esta información se presentará con el formato de la tabla I.1.
- Resultado de la evaluación de la conformidad de los requisitos del anexo L (Normas nacionales) de la ETI «Material rodante de alta velocidad», si procede. Esta información se presentará con el formato de la tabla I.1.
- Características del material rodante de acuerdo con la tabla I.1.
- Referencias a los documentos mencionados en la ETI «Material rodante de alta velocidad», apartados 4.2.1.1 a) y 4.2.7.9.1 Modos degradados y 4.2.7.5 Procedimientos de elevación y rescate.
- Referencias a los certificados de los componentes de interoperabilidad que hayan de utilizarse en el subsistema de material rodante.

I.5.2 Subapartado D.2 relativo al subsistema «Control y Mando y Señalización»

En este subapartado del registro de material rodante se incluirá la información exigida por otras ETI en relación con el subsistema de control y mando y señalización a bordo del material rodante. Esta información se presentará con el formato de la tabla I.1.

I.5.3 Subapartado D.3 relativo al subsistema «Energía»

En este subapartado del registro de material rodante se incluirá la información exigida por otras ETI en relación con el subsistema «Energía» a bordo del material rodante. Esta información se presentará con el formato de la tabla I.1.

I.6 Apartado E: Datos de mantenimiento

Entidad responsable del material rodante y de la gestión del expediente técnico.

Referencia a la documentación de mantenimiento que se define en el apartado 4.2.10.2.2 de la presente ETI.

Datos críticos para la seguridad relativos al mantenimiento (véase el apartado 4.2.10.2.2).

Tabla I.1

Datos consignados en el subapartado D.1 del registro de material rodante

Apartado	Característica del material rodante	Tipo, valor u opción
4.2.1.1.b	Máxima velocidad de servicio de los trenes	Velocidad máxima
4.2.2.2	Enganches	Tipo de enganche
4.2.2.4.1	Estribo de viajeros (pendiente de los requisitos de la ETI «Personas de movilidad reducida»)	Altura de los andenes con los que sea compatible el material rodante
4.2.3.1	Gálibo cinemático	Gálibo cinemático del vehículo utilizado
4.2.3.2	Carga estática por eje	Valor
4.2.3.3.2	Control de estado de los cojinetes de los ejes	Resguardado (s/n) Clase 2: equipado con conjunto a bordo (s/n)
4.2.3.4.3 a)	Carga dinámica vertical de las ruedas	Valor
4.2.3.4.5	Diseño para la estabilidad del vehículo	Velocidad Gama de conicidad o presencia de ruedas de giro independiente
4.2.3.5	Longitud máxima de los trenes	Valor
4.2.3.6	Pendientes y rampas máximas	Valor
4.2.4.7	Prestaciones del freno en rampas o pendientes acusadas	
4.2.3.7	Radio mínimo de curva	Valor
4.2.4.1	Características mínimas de frenado	Curva de frenado y medios de frenado para cumplir las prestaciones
4.2.6.1	Condiciones ambientales	Zona climática
4.2.6.2.2	Cargas aerodinámicas sobre los viajeros en el andén	Altura del andén utilizado en la evaluación
4.2.7.2	Seguridad contra incendios	Categoría A o B de seguridad contra incendios
4.2.8.3.1.1	Suministro de energía	Valores de tensión y frecuencia
4.2.8.3.2	Máxima potencia y máxima corriente que es admisible absorber de la catenaria	Valores

ANEXO J

Propiedades del parabrisas

J.1 Propiedades ópticas

La distorsión de la visión producida por el parabrisas, orientado e instalado en la cabina de conducción, será mínima en toda la superficie de visión.

J.1.1 Distorsión óptica

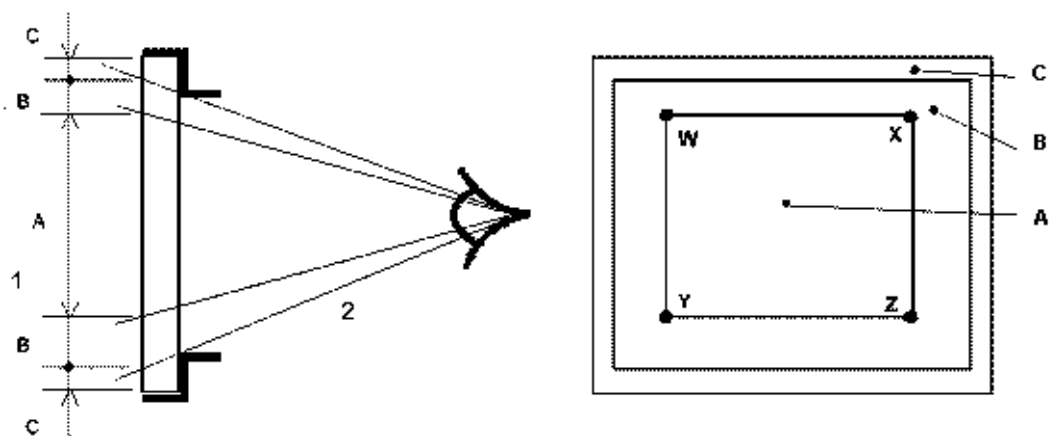
La simple distorsión de la visión, medida con el método establecido en la norma ECE R 43 A3/9.2 o en el apartado 5.3 de la norma ISO 3538:1997, no superará los siguientes valores:

- a) máx. 2,5 minutos de arco en el área de visión primaria;
- b) máx. 6,5 minutos de arco en el área de visión secundaria;

No habrá discontinuidades notables de las líneas proyectadas en las áreas de visión primaria y secundaria.

Figura J.1

Áreas del parabrisas



Clave

1	Exterior	Área A	Área de visión primaria
2	Interior	Área B	Área de visión secundaria
		Área C	Área periférica

Los cuatro puntos W, X, Y, Z son resultado del cruce entre el exterior del parabrisas y las líneas virtuales entre los ojos del conductor y las señales de alto o bajo.

Estos puntos se conectarán entre sí por una línea, como se muestra en el diagrama anterior.

J.1.2 Imágenes secundarias

El parabrisas instalado en la cabina no utilizará separaciones de imágenes secundarias que puedan ser causa de confusión o distracción para el conductor.

El ángulo admisible entre las imágenes primaria y secundaria con el parabrisas instalado no será superior a:

- 15 minutos de arco en el área de visión primaria
- 25 minutos de arco en el área de visión secundaria

J.1.3 Neblina

El valor máximo de neblina no será superior al 2 %, medido según la norma ECE R 43 A3/4.

J.1.4 Transmitancia

Las áreas de visión primaria y secundaria del parabrisas instalado tendrán una transmisión visual superior al 65 %, medida conforme a la norma ECE R 43 A3/9.1 o al apartado 5.1 de la norma ISO 3538:1997.

J.1.5 Cromaticidad

Los requisitos relativos a la cromaticidad se mantienen como cuestión pendiente.

J.2 Requisitos estructurales

J 2.1 Impactos

La resistencia de los parabrisas a los proyectiles se evaluará de la manera siguiente:

Se lanzará un proyectil cilindro al parabrisas. El proyectil tendrá la construcción que se indica en la figura J.2. Si el impacto del proyectil provoca daños permanentes, el parabrisas deberá ser sustituido.

Para el ensayo, se fijará el parabrisas a un marco construido de forma idéntica al marco montado en el vehículo.

La temperatura del parabrisas durante los ensayos será de entre + 15 °C y + 35 °C. Se presupone que el proyectil impactará en ángulo recto con respecto al parabrisas o bien que el parabrisas de ensayo podrá montarse en el mismo ángulo con respecto a la vía que si estuviera montado en el vehículo.

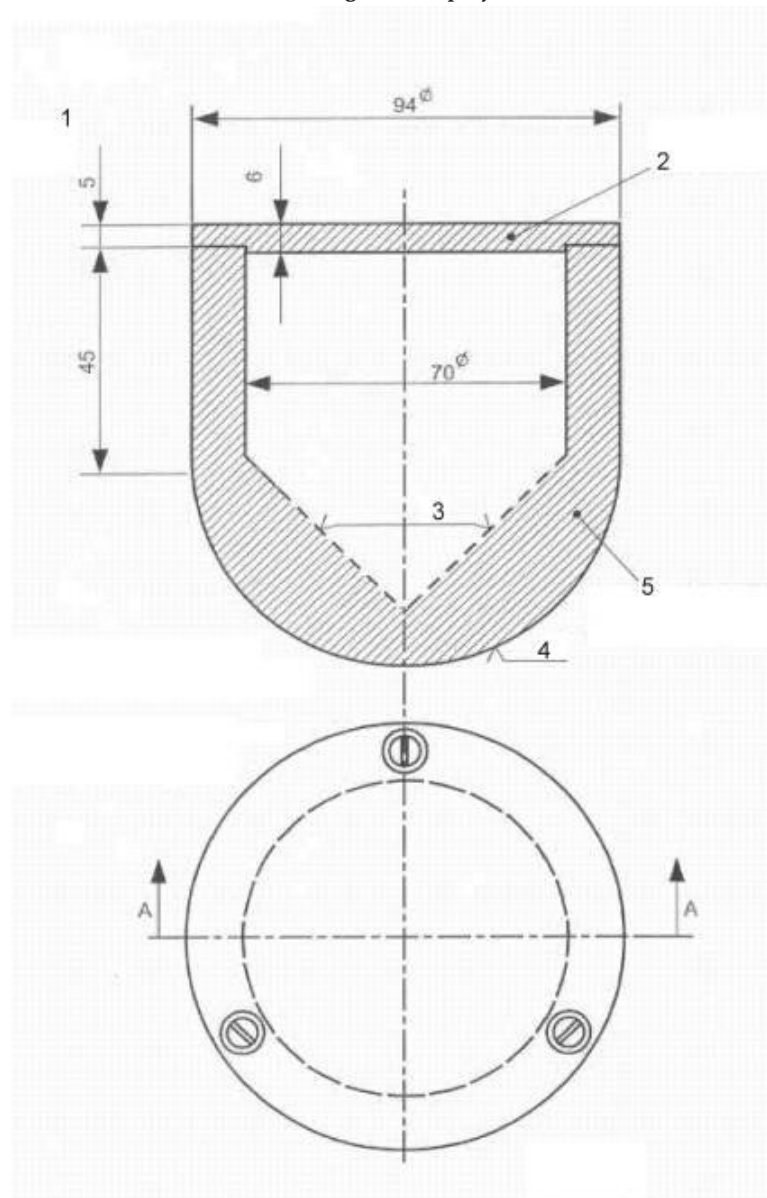
La velocidad de impacto del proyectil se determinará de la forma siguiente:

$$\begin{aligned}V_p &= V_{\max} + 160 \text{ km/h} \\V_p &= \text{Velocidad del proyectil en km/h en el momento del impacto.} \\V_{\max} &= \text{Velocidad máxima del tren en km/h.}\end{aligned}$$

El resultado del ensayo se considerará satisfactorio si:

- el proyectil no atraviesa el parabrisas;
- el parabrisas permanece fijado al marco.

Figura J.2
Diagrama del proyectil



Clave

- | | | | |
|---|--|---|---|
| 1 | Sección A-A. | 4 | Superficie mecanizada de la punta hemisférica (1 mm). |
| 2 | Extremidad del proyectil de acero. | 5 | Proyectil de aleación de aluminio. |
| 3 | Se puede quitar material para ajustar. | | El proyectil tendrá 1 000 g de masa. |

J.2.2 Astillamiento

Se protegerá al conductor contra el astillamiento de la luna.

El ensayo de astillamiento se verificará durante los ensayos de impacto de los proyectiles que se especifican en el apartado 4.2.2.7 c) de la presente ETI. Detrás de la muestra objeto del ensayo, se colocará una chapa de aluminio de 0,15 mm de espesor máximo y de 500 x 500 mm, en vertical, a una distancia de 500 mm y en la dirección de desplazamiento del proyectil. El ensayo de astillamiento se considerará satisfactorio si la chapa de aluminio no resulta perforada.

K.2.2 Condiciones generales

K.2.2.1 Velocidades

Las velocidades admisibles en las operaciones de recuperación de trenes son:

	Velocidad mínima	Velocidad recomendada
Tracción	30 km/h	100 km/h
Empuje	30 km/h	

K.2.2.2 Frenos

El tren que haya de recuperarse se conectará al tubo de freno del vehículo de recuperación y se frenará desde ahí.

K.2.2.3 Conexión neumática general

Todos los trenes deberán poder moverse con seguridad y frenarse cuando se conecte la tubería de freno principal únicamente. Será admisible conectar el tubo del depósito de aire principal únicamente cuando el procedimiento específico definido por el operador del vehículo recuperado lo permita. Cuando el tubo del depósito de aire principal no pueda conectarse, se facilitarán normas de explotación que sigan garantizando la seguridad de los viajeros.

K.2.2.4 Proceso de enganche

El vehículo de recuperación se detendrá por completo delante del vehículo recuperado. El vehículo de recuperación se desplazará entonces a la velocidad máxima de 2 km/h para conectar los dos enganches.

K.2.2.5 Condiciones de desenganche

Es admisible realizar el desenganche manual o automáticamente.

K.2.3 Remolcado de un tren provisto de un acoplador automático por medio de un enganche de remolque

K.2.3.1 Condiciones generales

Cuando un tren provisto de acoplador automático sea arrastrado por un vehículo automotor equipado con órganos de choque y tracción y con un enganche de remolque, este último deberá poder soportar, como mínimo, las siguientes fuerzas estáticas sin deformación permanente:

- fuerza de tracción en el enganche: 300 kN
- fuerza de compresión en el enganche: 250 kN

K.2.3.2 Condiciones de acoplamiento

Conexión mecánica

El enganche de remolque estará diseñado para ser instalado por dos personas en un máximo de 15 minutos, y su peso máximo no será superior a 45 kg.

La conexión mecánica entre el enganche del tren y el enganche de remolque instalado en el vehículo de recuperación se establecerá de forma automática.

El enganche de remolque instalado en un vehículo con órganos de choque y tracción deberá poder conectarse al acoplador automático del otro vehículo, a fin de que el tren pueda circular por curvas horizontales de $R \geq 150$ m o por curvas verticales de $R \geq 600$ m en acuerdo convexo o $R \geq 900$ m en acuerdo cóncavo (véase el apartado 4.2.25.3 de la ETI «Infraestructuras de alta velocidad» de 2006).

Para preparar el arrastre, se acoplará el enganche de remolque al gancho de tracción del vehículo de recuperación, fijándolo al gancho de tracción propiamente dicho.

El enganche de remolque se fijará de manera que no se pueda soltar por ningún movimiento relativo que se produzca, pero sin embargo no reduzca la libertad de movimiento del gancho de tracción.

El enganche de remolque dispondrá de todas las piezas necesarias para la instalación sin necesidad de herramientas adicionales.

Una vez instalado el enganche de remolque en el gancho de tracción del vehículo,

- el enganche de remolque podrá centrarse en el gancho de tracción con la mano,
- no se dificultará el juego horizontal normal del gancho de tracción,
- no se dificultará el juego vertical normal del gancho de tracción,
- la fijación vertical del enganche de remolque será fácil de manejar,
- se desconectará el mecanismo pendular, si lo hay.

A fin de no superar la resistencia mecánica del enganche de remolque, la diferencia entre las alturas centrales del enganche de remolque y del acoplador del tren recuperado no será superior a 75 mm.

Conexión neumática

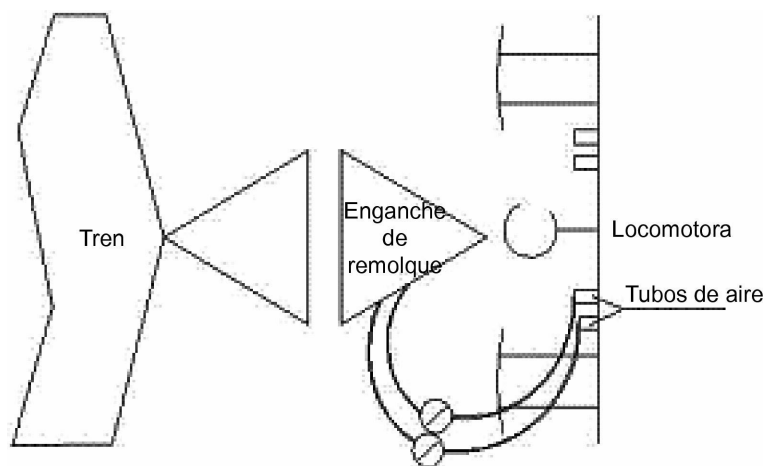
Los tubos de aire (tubería de freno principal y tubería de aire principal) se conectarán de la forma siguiente:

Los latiguillos del vehículo de recuperación se unirán a los conectores de aire correspondientes del enganche por medio de los semiacoplamientos (véase la figura K2).

Los tubos de aire deben tener libertad de movimiento en torno a su eje longitudinal.

Figura K2

Conexión del tubo de aire entre el enganche y el automotor de recuperación



⊗ Semiacoplamiento UIC

Es admisible equipar los trenes clase 1 y clase 2, cuando estén provistos de acopladores automáticos, con conectores adicionales para conectar directamente los tubos de aire al vehículo de recuperación.

K.2.4 Remolcado de un tren provisto de un gancho de tracción por medio de un enganche de remolque

K.2.4.1 Condiciones generales

Serán de aplicación todos los requisitos establecidos en el apartado K.2.3, teniendo en cuenta las siguientes modificaciones derivadas de la instalación del enganche de remolque.

K.2.4.2 Condiciones de acoplamiento

Conexión mecánica

La conexión mecánica entre el enganche de remolque del vehículo rescatado y el acoplador automático instalado en el vehículo de recuperación se establecerá de forma automática.

Conexiones neumáticas

Los tubos de aire (tubería de freno principal y tubería de aire principal) se conectarán por medio de los conductos de aire correspondientes. No es esencial conectar las líneas de desenganche por medios neumáticos.

ANEXO L

Aspectos no especificados en la ETI «Material rodante de alta velocidad» y para los que es precisa notificación de las normas nacionales**Generalidades**

Requisitos adicionales para material rodante de más de 351 km/h de velocidad máxima (apartado 1.1)

Piezas mecánicas

Bogies: diseño, fabricación y aprobación — Clase de acero utilizado — Resistencia — Amortiguación de vibraciones, resonancia crítica a la torsión (unidad de tracción)

Comportamiento del bogie en curva

Ejes montados: diseño, fabricación y aprobación — Defectos del contacto de rodadura admitidos a servicio

Equipos montados en las cajas de los vehículos, en los chasis de los bogies y en las cajas de grasas y sus requisitos de montaje

Resistencia a la fatiga

Procesos de certificación para ensayos no destructivos

Adaptación para las maniobras por gravedad: enganches, paso sobre rampas de maniobra, resistencia a los choques de maniobras

Identificación de los vehículos ferroviarios (apartado 4.2.7.15)

Estribos para viajeros (apartado 4.2.2.4.1)

Sistema de detección de cajas calientes: niveles de alarma (apartado 4.2.3.3.2)

Seguridad y salud y requisitos ergonómicos del asiento del conductor (4.2.2.6)

Requisitos de cromaticidad del parabrisas

Comportamiento dinámico

Limitación del esfuerzo de guiado cuasiestático Y_{qst}

Frenos

Frenos neumáticos: características (incluyendo la inmovilización automática en caso de rotura de enganche)

Otros tipos de freno

Uso de zapatas de freno de material compuesto

Reducción del coeficiente de fricción entre la pastilla y el disco de freno debido a la humedad (anexo P)

Tracción/energía

Protección eléctrica del tren: localización del disyuntor, daños después del disyuntor del tren

Mando de los pantógrafos, mecanismo de reserva para elevar el pantógrafo si no hay aire en el depósito principal

Protección de la catenaria frente a los gases de escape calientes

Sistemas diésel y otros sistemas de tracción térmica

Calidad del combustible para sistemas diésel y otros sistemas de tracción térmica

Equipos de repostaje (apartado 4.2.9.8)

Control y mando e interfaces con señalización

Interferencias con el sistema de señalización y la red de telecomunicaciones (apartado 4.2.6.6.1)

Equipos de uso exclusivo del conductor

Seguridad

Niveles de integridad de seguridad (NIS) para funciones relacionadas con la seguridad

Seguridad y salud de las personas (¿ya regulado por la Dir. europea 58/2001?)

(A) Instrucciones de comportamiento seguro dirigidas los viajeros. Indicaciones sobre los procedimientos de evacuación y la utilización de salidas de emergencia en los idiomas adecuados

Preparación y almacenamiento de alimentos (*)

Compatibilidad electromagnética con marcapasos (*)

Resistencia interna a colisiones

Seguridad contra incendios

Medidas de prevención de incendios (apartado 4.2.7.2.2)

Medio ambiente

Gases de escape procedentes de los motores térmicos

Uso de materiales y productos prohibidos o limitados (amianto, PCB, CFC, etc.)

Explotación

Recuperación de vehículos

Comportamiento aerodinámico

Efectos de los vientos cruzados en trenes pendulares clase 1 y trenes clase 2 (apartado 4.2.6.3)

Efectos aerodinámicos sobre el balasto (apartado 4.2.3.11)

Evaluación

Evaluación de los medios de mantenimiento: procedimiento de evaluación de la conformidad (apartado F.4 del anexo F)

(*) Cuestiones sanitarias que no son específicas del ferrocarril, pero que requieren especificación.

ANEXO M

Límites en servicio de las dimensiones geométricas de las ruedas y los ejes montados

Tabla M.1

Dimensiones para vías de 1 435 mm de ancho

Designación	Diámetro de la rueda D (mm)	Valor mínimo (mm)	Valor máximo (mm)
Requisitos vinculados al subsistema			
Distancia entre las caras que están en contacto con las pestañas (S_R)	≥ 840	1 410	1 426
$S_R = A_R + S_d(\text{rueda izquierda}) + S_d(\text{rueda derecha})$	< 840 y ≥ 330	1 415	1 426
Distancia entre las caras internas (A_R)	≥ 840	1 357	1 363
	< 840 y ≥ 330	1 359	1 363
Requisitos vinculados a la rueda como componente de interoperabilidad			
Anchura de la llanta ($B_R + \text{Burr}$)	≥ 330	133	145
Grosor de la pestaña (S_d)	≥ 840	22	33
	< 840 y ≥ 330	27,5	33
Altura de la pestaña (S_h)	≥ 760	27,5	36
	< 760 y ≥ 630	30	36
	< 630 y ≥ 330	32	36
Cara de la pestaña (q_R)	≥ 330	6,5	
Defectos de la banda de rodadura, p.ej., <i>aplanaduras, desgaste, grietas, ranuras, cavidades, etc.</i>	Se aplican las normas nacionales hasta la publicación de la correspondiente norma europea.		

La dimensión A_R se mide en la superficie superior del carril. Las dimensiones A_R y S_R se cumplirán con peso en vacío y con carga y con ejes montados sueltos. Para vehículos específicos, el proveedor del vehículo puede especificar tolerancias menores dentro de los límites arriba indicados.

Figure M.1

Symbols

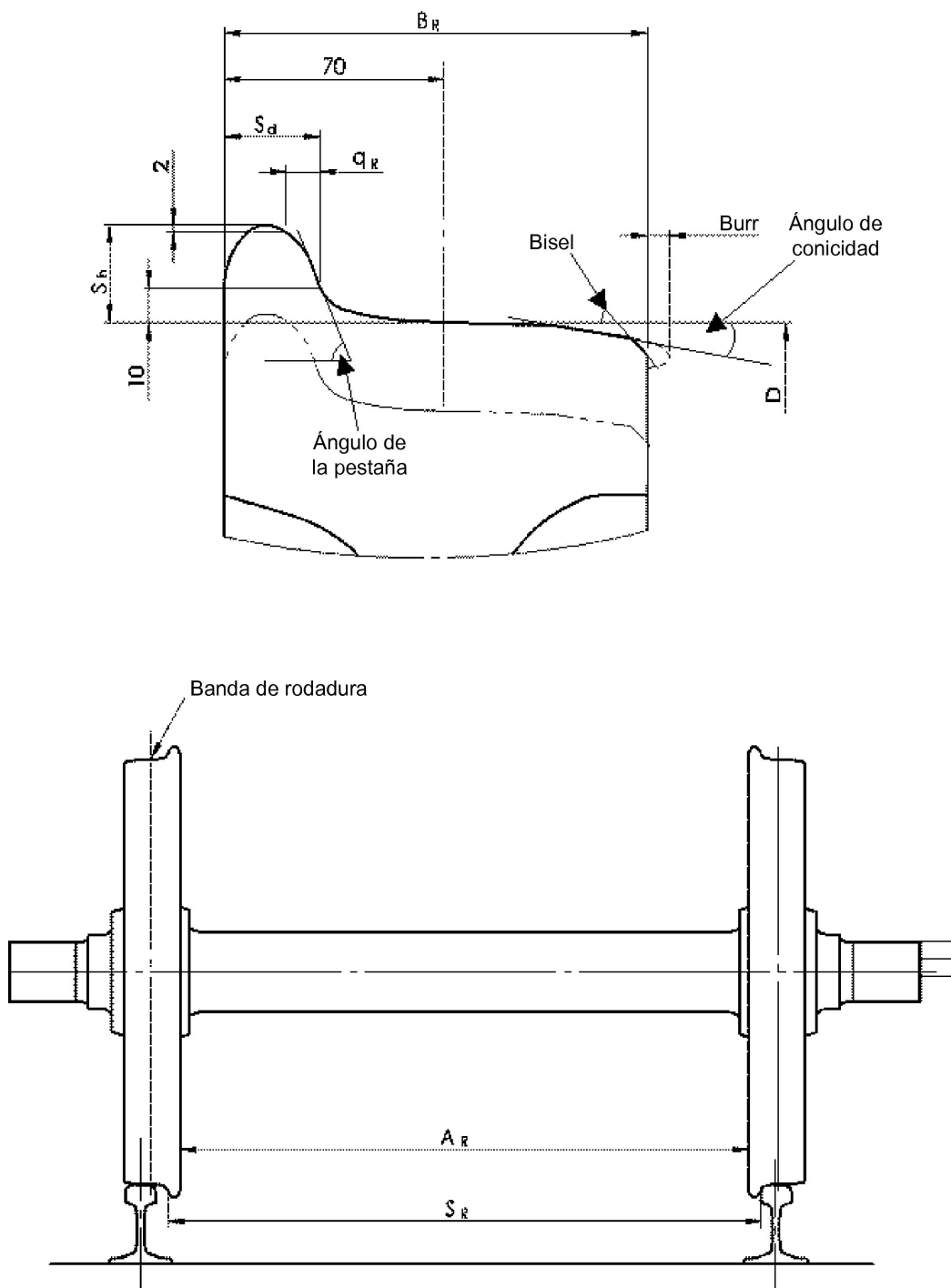


Tabla M.2

Dimensiones para vías de 1 520 y 1 524 mm de ancho

Designación	Diámetro de rueda (mm)	Ancho de vía (mm)	Valor mínimo (mm)	Valor máximo (mm)
Requisitos vinculados al subsistema				
Distancia entre las superficies externas de la pestaña de la rueda	≥ 840	1 520	1 487	1 509
		1 524	1 487	1 514
Distancia entre las superficies internas de la pestaña de la rueda	≥ 840	1 520	1 437	1 443
		1 524	1 442	1 448
Requisitos vinculados a la rueda como componente de interoperabilidad				
Anchura de la llanta (B_R)	≥ 840	1 520	130	145 ⁽¹⁾
		1 524	134	145 ⁽¹⁾
Grosor de la pestaña (S_d)	≥ 840		20	33
				36 ⁽²⁾
Altura de la pestaña (S_h)	≥ 840		28	36
Cara de la pestaña (Q_R)	≥ 840		6,5	

Las dimensiones anteriores se indican en función de la altura del nivel superior del carril y se aplican al material rodante cargado o vacío.

⁽¹⁾ Valor Burr incluido

⁽²⁾ Sólo se admite cuando A_R es 1 442.

ANEXO M I

No se utiliza

ANEXO M II

No se utiliza

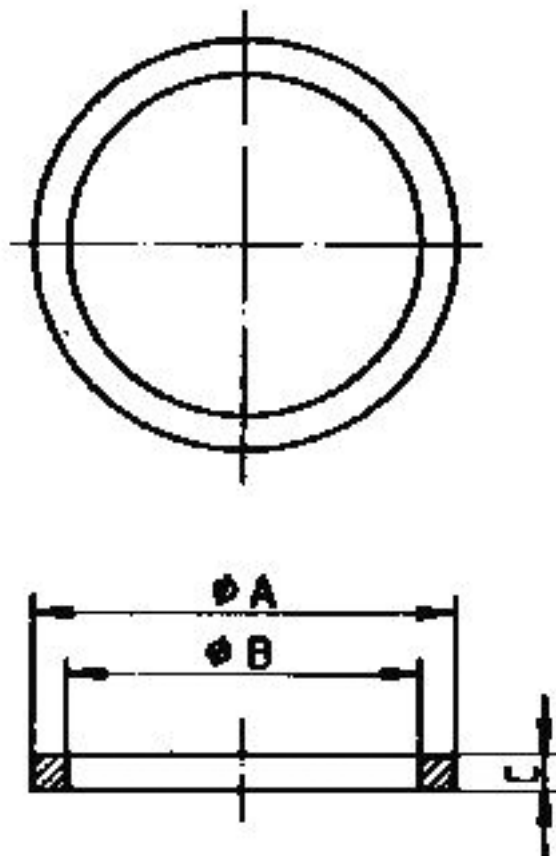
ANEXO M III

No se utiliza

ANEXO M IV

Juntas para los rácores del sistema de descarga de retretes

Fig. M IV.1



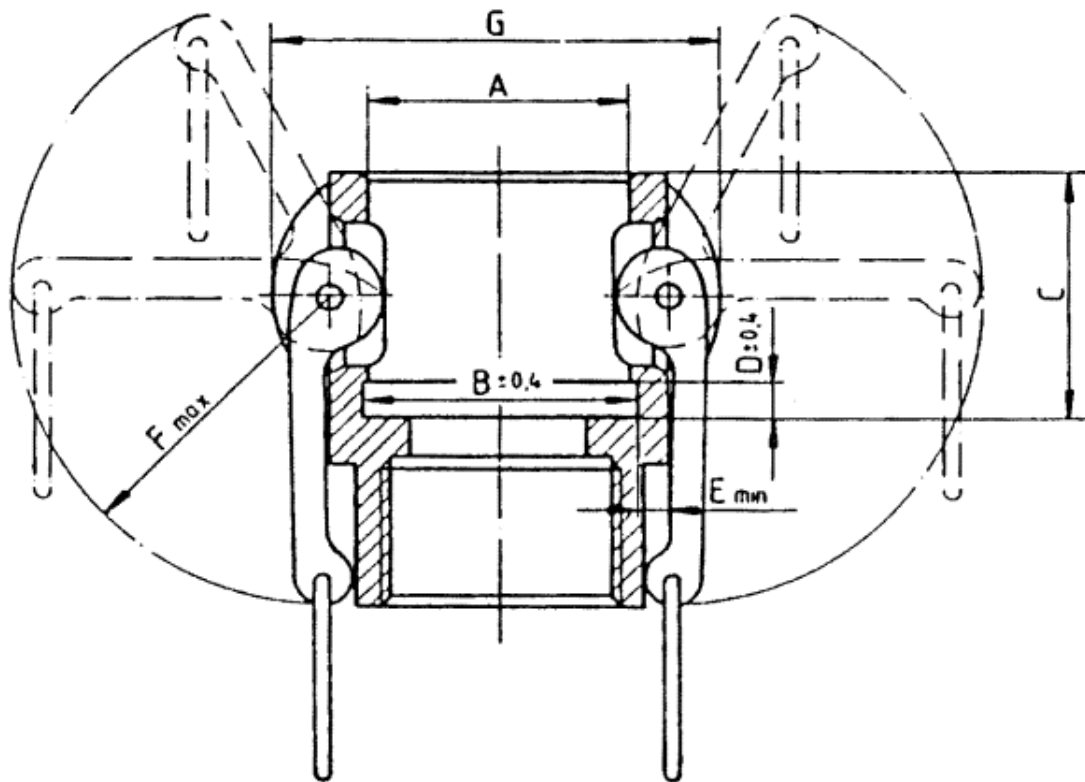
	A [mm]	B [mm]	C[mm]
Juntas de 3"	94,45	76,20	6,35
Juntas de 1"	39,69	26,98	6,35

Tolerancias generales $\pm 0,1$

Material: Elastómero resistente a las heces, por ejemplo FPM (caucho de fluorocarbono)

Fig. M IV.2

Rácor de evacuación de 3" y rácor de descarga de 1" (piezas externas)



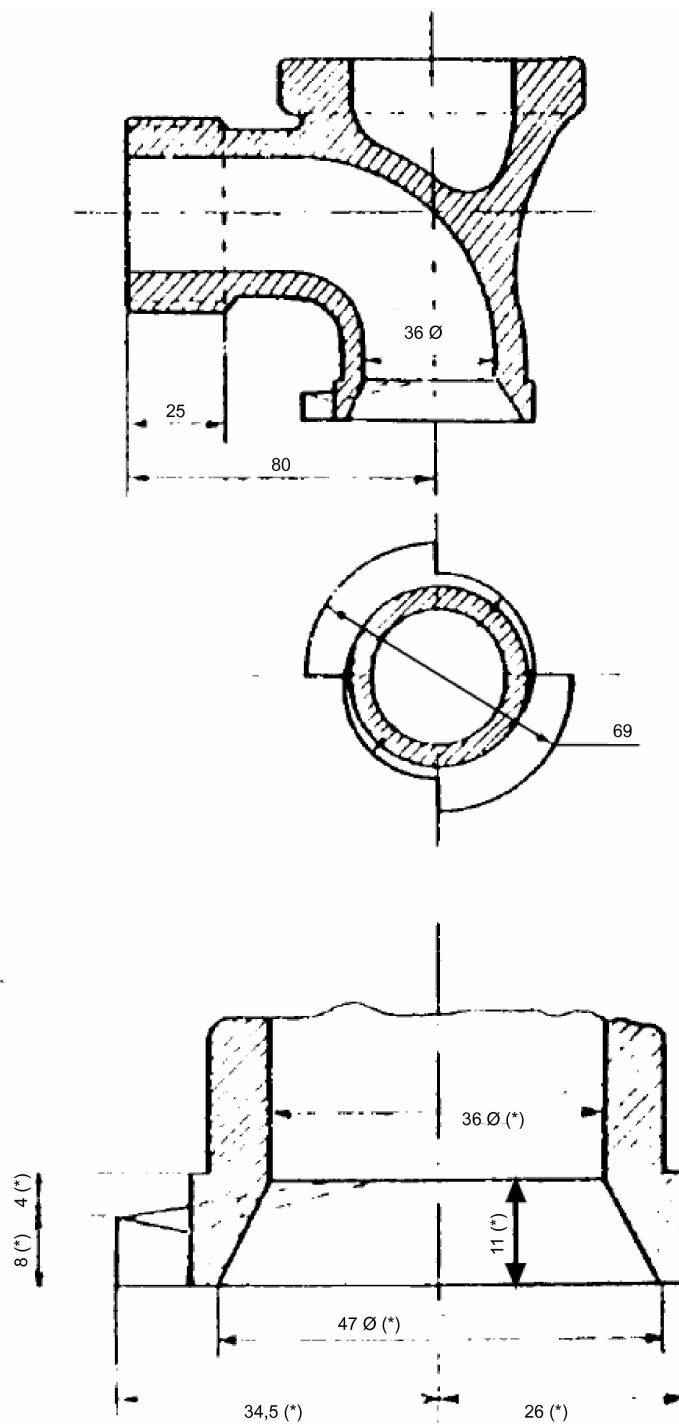
	A	B	C	D	E	F	G
Enganche 3"	92,20	104	55	7,14	4	82,55	133,3
Enganche 1"	37,24	40,50	37,50	7,14	2,4	44,45	65

Tolerancias generales $\pm 0,1$ Material: **acero inoxidable**

ANEXO M V

Rácores de admisión para los depósitos de agua

Fig. M V.1



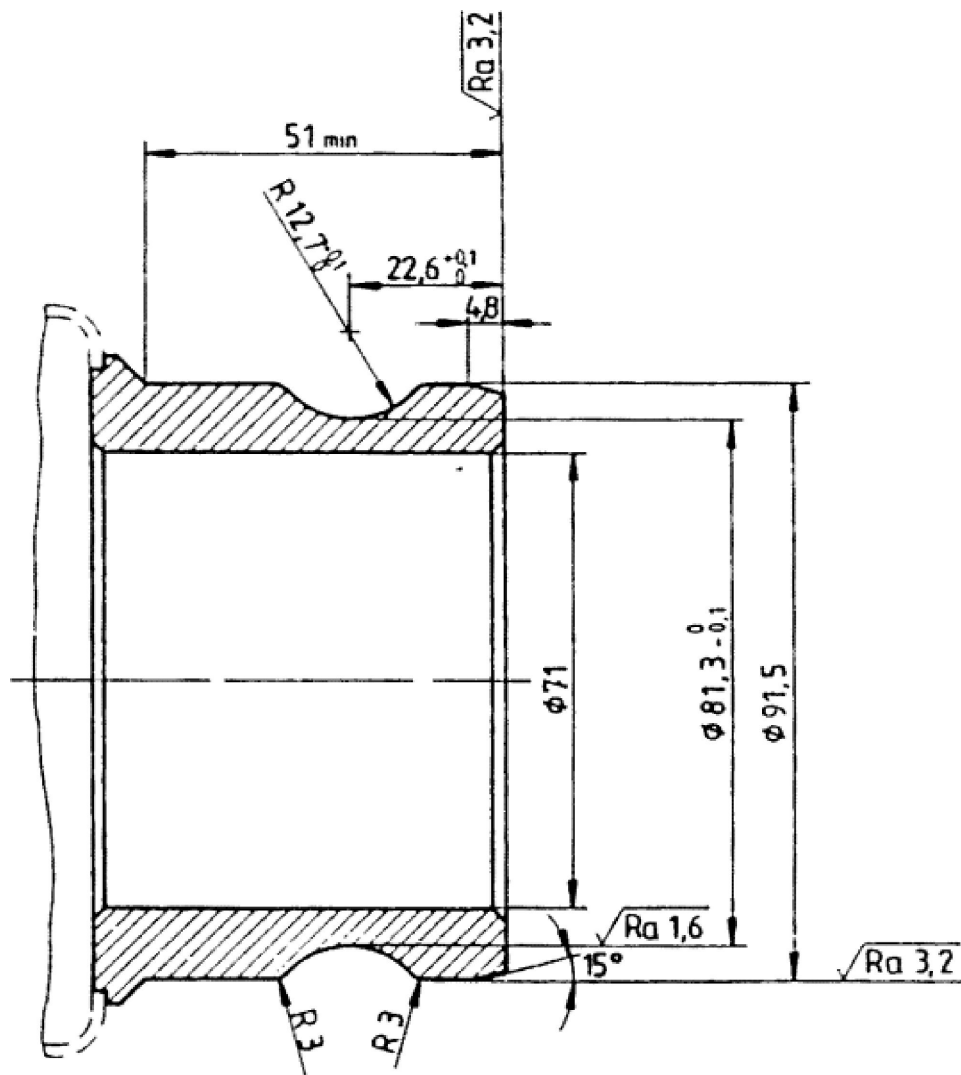
(*) valor obligatorio

ANEXO M VI

Rácores para el sistema de descarga de retretes en material rodante

Fig. M VI.1

Tobera de evacuación de 3" (pieza interna)



Tolerancias generales $\pm 0,1$
Material: acero inoxidable

ANEXO N:

Condiciones de medición del ruido**N.1 Desviaciones de la norma EN ISO 3095:2005****N.1.1 Ruido estacionario**

Las mediciones del ruido estacionario se realizarán de conformidad con la norma EN ISO 3095:2005, con las siguientes desviaciones (véase la tabla N1).

Por funcionamiento normal se entiende el que se produce a una temperatura de 20 °C. El fabricante facilitará los parámetros de diseño para forzar el funcionamiento a fin de simular condiciones de 20 °C.

Tabla N1

Ruido estacionario, desviaciones de la norma EN ISO 3095:2005

Cláusula (EN ISO 3095:2005)	Asunto	Desviación (marcada en negrita y cursiva)
6.2.3	Posiciones de los micrófonos, mediciones en vehículos estacionarios	Las mediciones se realizarán de acuerdo con la norma EN ISO 3095:2005, anexo A, figura A.1, con al menos seis micrófonos colocados a cada lado del tren. Si no están separados por distancias iguales, será necesario incluir una ponderación por superficie en la media de energía, de acuerdo con la siguiente fórmula: $L_{pAeq,stationary} = 101g \sum_{i=1}^N \left(\frac{S_i}{S_{total}} 10^{L_{pAeq,i}/10} \right)$ donde S_i = área de la superficie de medición i , $L_{pAeq,i}$ = nivel medido en el punto i , N = número total de puntos de medición, S_{total} = área de la superficie de medición total.
6.3.1	Condiciones del vehículo	Antes de realizar las mediciones se eliminará toda suciedad en rejillas, filtros y ventiladores.
7.5.1	Generalidades	El tiempo de medición será de 60 s.
7.5.2	Vagones de mercancías y viajeros y automotores eléctricos	Todos los equipos que puedan funcionar con el vehículo estacionario, incluido el equipo de tracción principal si procede, pero no el compresor neumático de freno, estarán en funcionamiento. Los equipos auxiliares funcionarán a carga normal.
7.5.3.1	Automotores con motores de combustión interna	Motor al ralentí sin carga, ventilador a velocidad normal, equipos auxiliares con carga normal, compresor neumático de freno sin funcionar.
7.5.3.2	Automotores con motores de combustión interna	Esta cláusula no es aplicable a las locomotoras diesel y DMU.
7.5.1	Mediciones en vehículos estacionarios, generalidades	El nivel acústico del ruido estacionario es la media energética de todos los valores de medición registrados en los puntos de medición con arreglo a la norma EN ISO 3095:2005, anexo A, figura A.1.

N.1.2 Ruido de arranque

Las mediciones del ruido de arranque se realizarán de conformidad con la norma EN ISO 3095:2005, con las siguientes desviaciones (véase la tabla N2).

Por funcionamiento normal se entiende el que se produce a una temperatura de 20 °C. El fabricante facilitará los parámetros de diseño para forzar el funcionamiento a fin de simular condiciones de 20 °C.

Tabla N2

Ruido de arranque, desviaciones de la norma EN ISO 3095:2005

Cláusula (EN ISO 3095:2005)	Asunto	Desviación (marcada en negrita y cursiva)
6.1.2	Condiciones meteorológicas	Las mediciones sobre vehículos en aceleración se realizarán únicamente con el carril en seco.
6.3.1	Condiciones del vehículo	Antes de realizar las mediciones se eliminará toda la suciedad de rejillas, filtros y ventiladores.
6.3.3	Puertas, ventanas y equipos auxiliares	En los trenes en aceleración, los ensayos se realizarán con todos los equipos auxiliares funcionando bajo carga normal. No se tendrán en cuenta las emisiones acústicas de los compresores neumáticos de freno.
7.3.1	Generalidades	Los ensayos deberán realizarse con el máximo esfuerzo de tracción, sin patinaje de las ruedas y sin macrodeslizamiento. Si el tren sometido a la prueba no comprende una formación fija, deberá definirse la carga. Será la típica del servicio normal.
7.3.2	Trenes con automotor individual	En los trenes en aceleración, los ensayos se realizarán con todos los equipos auxiliares funcionando bajo carga normal. No se tendrán en cuenta las emisiones acústicas de los compresores neumáticos de freno.

N.1.3 Ruido de paso

Cláusula (EN ISO 3095:2005)	Asunto	Desviación (marcada en negrita y cursiva)
6.2	Posición del micrófono	No habrá ninguna vía entre la vía de circulación y el micrófono
6.3.1	Condiciones del vehículo	Antes de realizar las mediciones se eliminará toda suciedad en rejillas, filtros y ventiladores.
7.2.3	Procedimiento	Se utilizará un tacómetro que mida la velocidad de paso con suficiente precisión, de modo que si la velocidad del tren no se ajusta a la velocidad de ensayo establecida con un margen de tolerancia del $\pm 3\%$, se determine correctamente que está fuera de dicho margen y se rechace. Se aplicará el esfuerzo mínimo de tracción para mantener una velocidad constante durante al menos 60 s antes y durante la medición del ruido de paso.

N.1.4 Vía de referencia para el ruido de paso

Las especificaciones de la vía de referencia se estudiaron exclusivamente para permitir la evaluación del material rodante con respecto a los valores límite del ruido de paso. En esta sección no se especifican el diseño, el mantenimiento ni las condiciones de funcionamiento de las vías «normales», las cuales no son vías «de referencia».

La vía de referencia se aprobará con arreglo a la norma EN ISO 3095:2005, con las siguientes desviaciones.

- La irregularidad del carril será inferior al espectro límite definido en la figura N1. Esta curva de valores límite sustituye a la especificación de la norma EN ISO 3095:2005, apartado 6.4.2 (figura 4), Anexo C «Procedimiento para determinar el espectro límite de irregularidad del carril». El Anexo D «Especificaciones de medición de la irregularidad del carril» sólo será aplicable en sus apartados D.1.2 (método de adquisición directa) y D.2.1 (procesado de datos de irregularidad: medición directa), con las siguientes desviaciones, y D4 (presentación de datos):

Cláusula (EN ISO 3095:2005)	Asunto	Desviación (marcada en negrita y cursiva)
D.1.2.2	Medición directa de las irregularidades	<p>El ancho de banda de longitudes de onda será como mínimo de [0,003; 0,10] metros.</p> <p>El número de trazas que se utilice para caracterizar la irregularidad se elegirá en función de la superficie de rodadura real. El número de trazas será coherente con:</p> <ul style="list-style-type: none"> — la posición de contacto real, y — el ancho real de la superficie de rodadura («banda de rodadura»), de modo que sólo se tengan en cuenta las trazas que estén dentro del ancho real de la superficie de rodadura para calcular el valor medio de la irregularidad total. <p>Sin una justificación técnica de estos dos parámetros, será aplicable la cláusula D.1.2.2 de la norma EN ISO 3095:2005.</p>
D.2.1	Medición directa	Los espectros de irregularidades de longitud de onda de un tercio de banda de octava serán procesados a partir de la media cuadrática de cada espectro de las secciones elementales de la vía de referencia.

- Estos métodos, utilizados en el proyecto NOEMIE, han demostrado que dan lugar a resultados coherentes en las vías que cumplen los límites propuestos de irregularidades del carril. Sin embargo, puede utilizarse cualquier otro método de medición directa disponible y probado que sea capaz de proporcionar resultados comparables.

- El comportamiento dinámico de la vía de referencia (vía de pruebas) se describirá por medio de las «tasas de atenuación de la vía (TDR)», que cuantifican la atenuación de la vibración del carril en función de la distancia a lo largo de la vía. El método de medición utilizado en el proyecto NOEMIE se describe en el apartado N.2. Este método ha demostrado que permite discriminar correctamente las características dinámicas de la vía. También es admisible utilizar un método equivalente de medición de la caracterización de la vía, si está disponible y ha demostrado su eficacia. En tal caso, deberá demostrarse que las tasas de atenuación vertical y lateral de la vía de pruebas son equivalentes a las del tipo de vía mencionado en la presente ETI, medidas de conformidad con la hoja de especificaciones del apartado N.2. Las tasas de atenuación de la vía de referencia serán superiores a los límites inferiores indicados en la figura N2.

- La vía de referencia tendrá una superestructura coherente a lo largo de una longitud mínima de 100 m. Las tasas medidas de atenuación de la vía deberán corresponder a 40 m a cada lado de la posición del micrófono. Se verificarán las irregularidades con arreglo a la norma EN ISO 3095:2005.

Figura N1

Espectro límite de irregularidades del carril de la vía de referencia

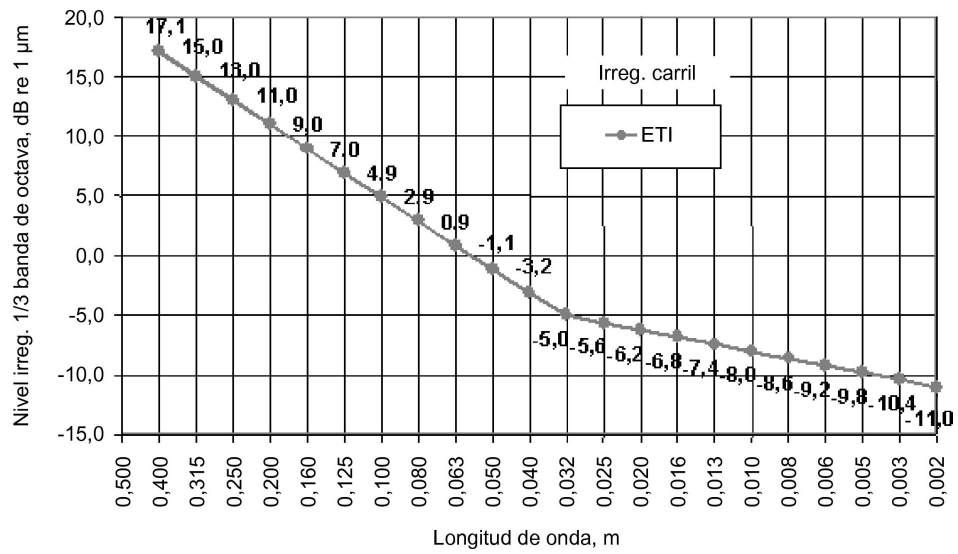
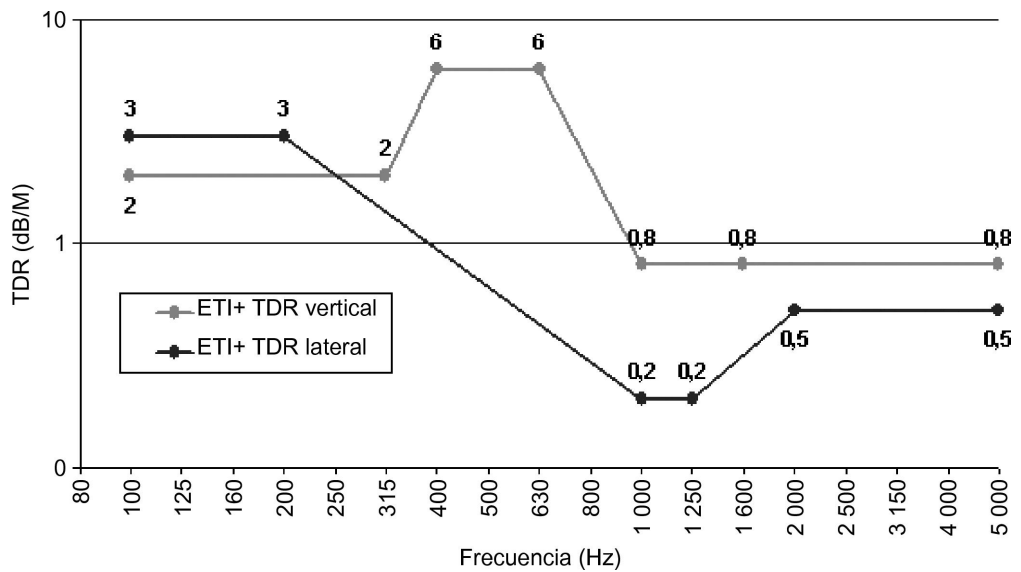


Figura N2

Tasa de atenuación vertical y lateral, espectro límite inferior de la vía de referencia



N.2 Caracterización del comportamiento dinámico de las vías de referencia

N.2.1 Procedimiento de medición

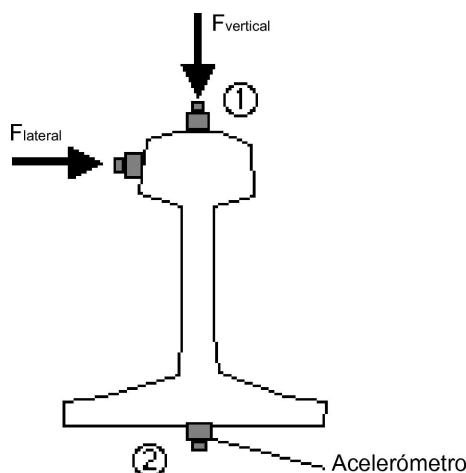
El procedimiento siguiente se aplicará sucesivamente en sentido lateral y vertical en cada vía que haya que caracterizar.

Se fijarán dos acelerómetros (encolados o clavados) al carril, en el tramo central entre dos traviesas (véase la figura N3):

- uno en sentido perpendicular al eje longitudinal del carril, colocado en la cabeza del carril (preferiblemente) o debajo del patín del carril;
- y otro en sentido transversal, colocado en la cara exterior de la cabeza del carril.

Figura N3

Localización del sensor en la sección transversal del carril



Se aplica un impulso de fuerza medido sobre la cabeza del carril, en cada sentido, con un mazo instrumentado provisto de una punta de dureza adecuada para permitir una buena medición de la fuerza y la respuesta en la gama de frecuencias [50; 6 000 Hz]. (Hace falta una punta de acero templado para el nivel superior de la gama de frecuencias y éste normalmente, aunque no siempre, basta para aplicar la fuerza suficiente para el nivel inferior. Puede ser necesaria una medición adicional con una punta más blanda.)

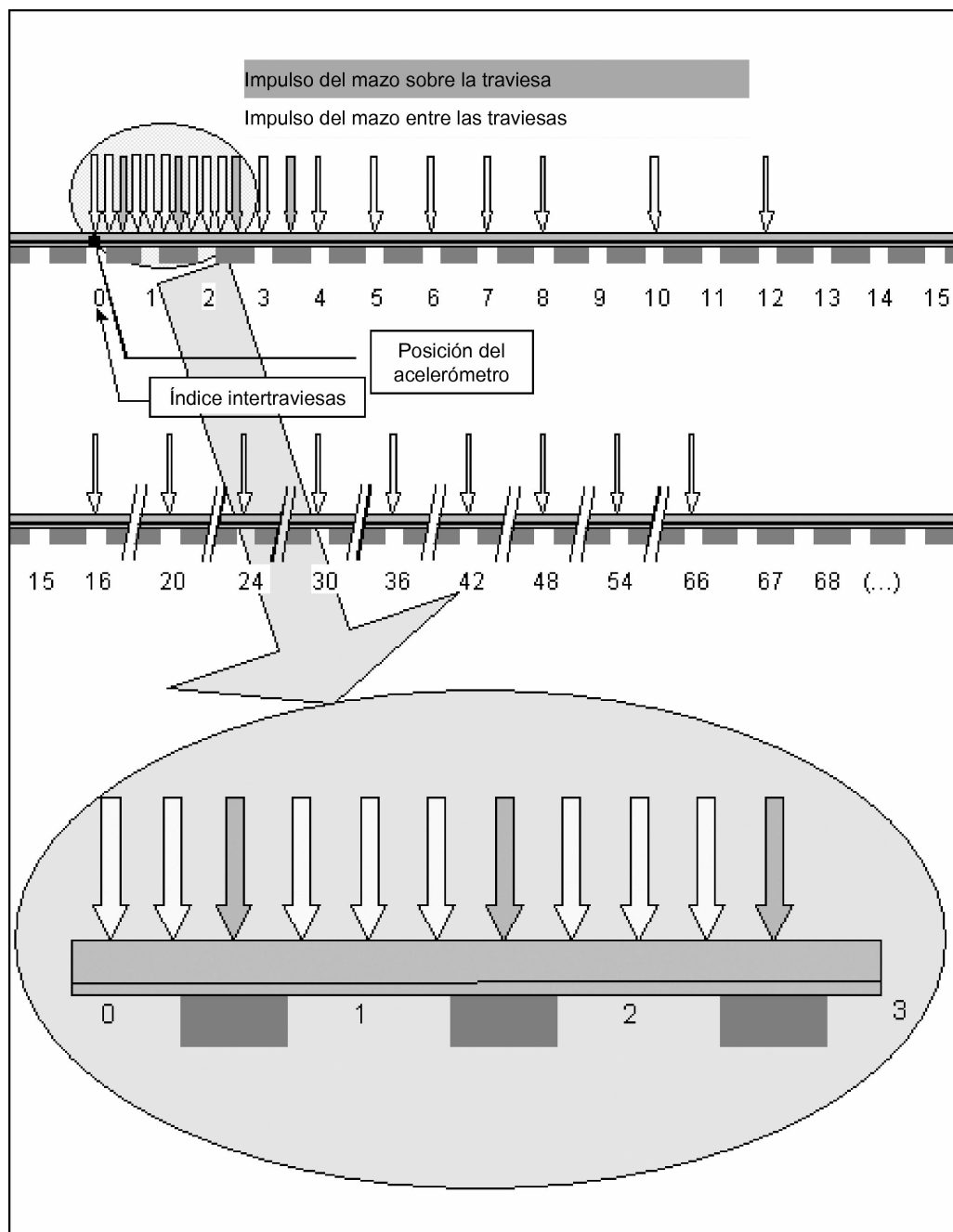
La acelerancia (de transferencia) (función de respuesta de frecuencia de aceleración/fuerza) o movilidad (velocidad/fuerza) se miden en sentido vertical y latero-transversal para la fuerza aplicada en la misma dirección correspondiente en una serie de puntos situados a diversas distancias a lo largo del carril (definidas más adelante). No es necesario medir los términos cruzados (fuerza vertical a respuesta lateral o viceversa). Si se dispone de integración analógica para la medición con acelerómetro, se ha demostrado que se obtienen mediciones de mayor calidad si se registra la función de respuesta de frecuencia (FRF) de la movilidad en lugar de la acelerancia. De este modo se obtienen datos de mayor calidad a baja frecuencia, donde la respuesta medida es muy pequeña en comparación con la alta frecuencia, ya que reduce la gama dinámica de los datos antes del registro o digitalización. Se obtendrá la FRF media a partir de 4 impulsos válidos como mínimo. La calidad de cada FRF medida (reproducibilidad, linealidad, etc.) debe controlarse utilizando la función de coherencia. Esta también deberá registrarse.

Las FRF de transferencia deberán realizarse a la posición de montaje del acelerómetro desde cada una de las posiciones indicadas en la figura N4. Las posiciones de medición pueden dividirse en grupos, como la posición de medición «puntual», el grupo «campo próximo» y el grupo «campo lejano», de la forma siguiente:

- El índice de posición 0 está asociado con el punto medio del eje longitudinal del primer cajón. Cuando se aplica el impulso en este punto (en la práctica, lo más cerca posible de este punto), se mide la FRF puntual.
- Las mediciones de *campo próximo* se realizan aplicando el impulso, partiendo de la FRF puntual, a intervalos de cuarto de traviesa hasta el final del cajón 2; desde ahí, a un intervalo de media traviesa hasta el punto medio del cajón 4; y después en cada posición de media traviesa hasta el cajón 8.
- En la medición de *campo lejano* se utilizan posiciones de impulso desde una distancia del cajón 8 con respecto a la posición del acelerómetro hacia afuera en las posiciones intertraviesas, con los índices 10, 12, 16, 20, 24, 30, 36, 42, 48, 54, 66, etc., como se indica en la figura N4. Sólo es necesario realizar mediciones hasta el punto en el que la respuesta en todas las frecuencias de la gama se hace insignificante (con respecto al ruido de la medición). La función de coherencia sirve de orientación en este sentido. Lo ideal es que el nivel de respuesta en cada tercio de banda de octava sea al menos 10 dB inferior al nivel de la misma banda en la posición 0.

Figura N4

Tasas de atenuación de vía, localización de los puntos de excitación



La experiencia demuestra que la variabilidad de los resultados es tal que conviene repetir toda la medición de atenuación con el acelerómetro en otra posición de la vía. Basta con que las dos posiciones del acelerómetro estén separadas por una distancia de 10 metros.

Dado que las tasas de atenuación dependen de la rigidez de la almohadilla del carril y que los materiales con los que se fabrican estas almohadillas suelen ser muy termosensibles, durante la medición deberá registrarse la temperatura de la almohadilla.

N.2.2 Sistema de medición

Cada sensor y sistema de adquisición debe tener un certificado de calibración conforme a la norma prEN ISO 17025:2000 ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ EN ISO CEI 17025: Requisitos generales para la competencia de los laboratorios de ensayos y calibración, 2000.

Todo el sistema de medición deberá ser calibrado antes y después de cada serie de mediciones (y sobre todo si se modifica el sistema de medición, el de adquisición o la localización de las mediciones).

N.2.3 Procesamiento de datos

La potencia acústica total irradiada por un carril inducido a vibrar es el producto de la tasa de irradiación (eficiencia de radiación) del carril y la amplitud de la velocidad al cuadrado sumada sobre el área de radiación. Si se supone que las ondas verticales y laterales se atenúan exponencialmente desde el punto de excitación (contacto con la rueda) en función de la distancia a lo largo del carril, entonces $A(z) \approx A(0)e^{-\beta z}$, donde β es la constante de atenuación de la amplitud de la respuesta, A , con la distancia z a lo largo del carril desde el punto de excitación. β puede convertirse a una tasa de atenuación expresada en dB por metro, Δ , como:

$$\Delta = 20 \log_{10}(e^{\beta}) = 8,686\beta \text{ dB/m.}$$

Si A se refiere a la respuesta de velocidad, entonces la potencia acústica emitida por la vía es proporcional a:

$$\int_0^{\infty} |A(z)|^2 dz$$

Existe una relación sencilla entre esta cantidad y la tasa de atenuación, ya sea para ondas verticales o laterales, a saber:

$$\int_0^{\infty} |A(z)|^2 dz = |A(0)|^2 \int_0^{\infty} e^{-2\beta z} dz = |A(0)|^2 \frac{1}{2\beta} \quad (\text{N2.1})$$

Esto demuestra la relación entre la tasa de atenuación y el comportamiento de radiación acústica de la estructura de la vía. Debe expresarse como valor en dB/m por cada tercio de banda de octava.

En principio, la tasa de atenuación puede evaluarse como la pendiente de un gráfico de amplitud de respuesta en dB en función de la distancia z . Sin embargo, en la práctica es mejor evaluar la tasa de atenuación en función de una estimación directa de la respuesta sumada:

$$\int_0^{\infty} \frac{|A(z)|^2}{|A(0)|^2} dz = \frac{1}{2\beta} \approx \sum_{z=0}^{z_{\max}} \frac{|A(z)|^2}{|A(0)|^2} \Delta z \quad (\text{N2.2})$$

donde z_{\max} es la distancia de medición máxima y la suma se realiza para las localizaciones de medición de respuesta, siendo Δz el intervalo entre los puntos de media distancia y las localizaciones de medición en cada lado. La influencia del intervalo tomado para la medición en z_{\max} debe ser pequeña, pero aquí se requiere que sea simétrico con respecto a z_{\max} .

De este modo, para la respuesta promediada en cada tercio de banda de octava se evalúa la tasa de atenuación de la forma siguiente:

$$\Delta(\text{in dB/m}) \approx \frac{4.343}{\sum_{z=0}^{z_{\max}} \frac{|A(z)|^2}{|A(0)|^2} \Delta z} \quad (\text{N2.3})$$

Con esto queda claro que no es fundamental que A represente la respuesta en términos de acelerancia o de movilidad, ya que éstos sólo difieren en el factor $2\pi f$, donde f es la frecuencia. El promedio del espectro de tercios de banda de octava puede calcularse antes de evaluar la tasa de atenuación de las FRF o después sobre la función $\Delta(f)$. Obsérvese la importancia de medir $A(0)$ con precisión, ya que aparece como un factor constante de la suma. De hecho, ésta es la FRF que resulta más fácil de medir con precisión. La experiencia demuestra que no se introduce un error significativo por el hecho de no tener en cuenta las ondas de campo próximo en este sencillo análisis.

Este método de evaluación es muy fiable para tasas de atenuación elevadas, pero puede estar sujeto a error si el valor práctico de z_{\max} trunca la respuesta en algún tercio de banda de octava antes de que se haya producido una atenuación suficiente para que la suma de z_{\max} represente una buena aproximación a la integral infinita. Por lo tanto, una tasa de atenuación mínima que se puede evaluar para un determinado valor de z_{\max} es:

$$\Delta_{\min} = \frac{4.343}{z_{\max}} \quad (\text{N2.4})$$

La tasa de atenuación evaluada debe compararse con este valor y, si es similar al mismo, la estimación de la tasa de atenuación debe considerarse insegura. Con un valor de z_{\max} en torno a 40 m debe ser posible evaluar una tasa de atenuación de vía acorde con el mínimo especificado en la figura N2. Sin embargo, algunas vías no conformes presentan tasas de atenuación notablemente inferiores en algunas bandas y, para evitar la escalada de esfuerzo en la medición, puede ser necesario recurrir a una pendiente lineal para algunas bandas. En el caso de que las tasas de atenuación sean bajas, los datos de respuesta tenderán a no sufrir algunos de los problemas antes indicados. Deberán ser comprobados trazándolos juntos con la FRF medida con respecto a la distancia, por cada tercio de banda de octava.

N.2.4 Informe de ensayo

La TDR espacial (en sentido vertical y transversal) del tercio de octava de banda debe representarse en un gráfico de acuerdo con la presentación especificada en las normas EN ISO 3740:2000 ⁽¹⁾ y CEI 60263:1982 ⁽²⁾ con una escala de 3/4 entre los ejes horizontal y vertical, respectivamente para 1 octava de banda y una tasa de atenuación de 5 dB/m.

⁽¹⁾ EN ISO 3740: 2000: Acústica — Determinación de niveles de potencia acústica de las fuentes de ruido — Directrices para la aplicación de normas básicas.

⁽²⁾ CEI 60263: Escalas y dimensiones para trazar características de frecuencias y diagramas polares.

ANEXO O

Puesta a masa de las piezas metálicas de los vehículos**O.1. Principios de puesta a masa**

Todas las piezas metálicas del vehículo:

- que puedan ser tocadas por personas, o quizá animales, y que puedan convertirse en fuente de tensiones de contacto excesivas debido a un fallo en la instalación eléctrica del vehículo o a la separación de partes de la catenaria; o
- que puedan causar accidentes debido al cebado de los aparatos de vía sometidos a corrientes elevadas en presencia de materiales peligrosos,

se conectarán al mismo potencial que el carril mediante conexiones con los valores de resistencia especificados a continuación.

O.2. Puesta a masa de la armadura del vehículo

La resistencia eléctrica entre las partes metálicas del material rodante y el carril no será superior a 0,05 ohmios. Estos valores se medirán con una corriente constante de 50 A bajo una tensión máxima de 50 V.

Cuando el empleo de materiales que sean deficientes conductores de electricidad (por ejemplo, en los cojinetes de los pivotes o en las cajas de grasas) no permita obtener los valores antes especificados, los vehículos deberán disponer, cuando proceda, de las siguientes conexiones protectoras de puesta a masa:

La caja que se conectará al bastidor al menos en dos puntos distintos.

El bastidor que tendrá al menos una conexión con cada bogie.

Cada bogie se pondrá a masa de manera fiable a través de al menos un eje montado; por ejemplo, a través de la carcasa de una caja de grasa o por medio de una escobilla de puesta a tierra.

Si no hay bogies, el bastidor se pondrá a masa de manera fiable como mínimo por medio de una conexión individual para cada uno de los dos ejes montados.

Las conexiones a masa, que pueden ir desnudas o aisladas, serán de un material flexible que no se corroa fácilmente y que tenga una sección transversal mínima de 35 mm². Si se utilizan materiales distintos del cobre, su comportamiento en caso de cortocircuito será como mínimo igual al del cobre de 35 mm² y la resistencia eléctrica antes indicada no se sobrepasará en ninguna circunstancia de explotación. Estas conexiones se montarán de tal manera que queden protegidas frente a daños mecánicos.

O.3. Puesta a masa de las piezas del vehículo

Todos los elementos conductivos que haya en el interior del vehículo, donde puedan quedar accesibles e ir conectadas a las piezas metálicas del tejado, deberán conectarse a la caja del vehículo de forma segura.

O.4. Puesta a masa de las instalaciones eléctricas

Todas las instalaciones eléctricas que estén conectadas al circuito de alimentación principal y que tengan piezas metálicas que puedan tocarse y que no cambien de estado por aplicación de corriente deberán tener dichas piezas metálicas conectadas a la caja del vehículo de forma segura.

Todas las piezas metálicas de un vehículo (salvo las mencionadas en el punto anterior) que puedan tocarse y que, sin haberse conectado a la corriente, puedan ponerse bajo tensión accidentalmente, deberán ponerse a masa de manera segura si la tensión nominal del elemento afectado es superior a:

- 50 V en corriente continua,
- 24 V en corriente alterna,
- 24 V entre fases de corriente trifásica si el neutro no está puesto a masa y
- 42 V entre fases de corriente trifásica si el neutro está puesto a masa.

La sección transversal de la conexión de puesta a masa depende de la corriente conducida; su dimensión debe garantizar la seguridad de funcionamiento de los disyuntores que se disparen.

O.5. Antenas

Las antenas instaladas en el exterior de los vehículos deberán cumplir las siguientes condiciones:

- las piezas conductivas de la antena deberán estar perfectamente protegidas de las tensiones de la catenaria mediante un dispositivo de protección fabricado con material aislante a prueba de impactos;
- el sistema de antenas ha de estar provisto de una conexión a masa en un solo punto (antena con masa estática);
- o
- cuando no sea posible cumplir las condiciones anteriores, la antena instalada en el exterior del vehículo deberá aislarse por medio de condensadores de alta tensión conectados a otros dispositivos de protección contra sobretensiones, con conexión al interior del vehículo.

ANEXO P

Método de cálculo de las deceleraciones en modo degradado y en condiciones climáticas desfavorables**P.1 Introducción**

En este anexo se describe el procedimiento que habrá de seguirse para determinar la deceleración a_i (m/s^2) para la gama de velocidades $[v_{i-1}, v_i]$ en las condiciones degradadas del caso B de la tabla 6 del apartado 4.2.4.1 de la presente ETI y las máximas distancias de parada correspondientes de la tabla 7 del apartado 4.2.4.7 de la presente ETI.

Se permite determinar la deceleración a_i mediante cálculo. En este anexo se describe el método por el que se valida cada elemento de la degradación por medio de ensayos experimentales específicos.

También se permite determinar la deceleración a_i directamente mediante ensayos en las condiciones especificadas para el caso B. Deberá verificarse el tiempo equivalente de aplicación.

Si se admite el uso de componentes de freno alternativos en un sistema de freno específico, se tendrá en cuenta el peor comportamiento de frenado con respecto a la generación de las fuerzas de frenado y su pérdida por causa de la humedad.

P.2 Definición de los ensayos

El método de cálculo para evaluar las deceleraciones especificadas en la tabla 6 del apartado 4.2.4.1 se basa en 4 series de ensayos:

- Serie 1: Ensayos dinámicos del tren sobre carril seco, pero con los aislamientos de los equipos de freno tal como se definen para el caso B.
- Serie 2: Ensayos dinámicos del tren sobre carril seco, con todos los frenos de adherencia activos y todos los frenos sin adherencia inactivos.
- Serie 3: Ensayos dinámicos del tren en condiciones de adherencia degradada, con todos los frenos de adherencia activos y todos los frenos sin adherencia inactivos.
- Serie 4: Ensayos de materiales de fricción en condiciones de humedad en el banco de ensayo.

P.2.1 Ensayos dinámicos**P.2.1.1 Condiciones del ensayo**

- a) Se realizarán los ensayos de frenado de emergencia de la serie 1 para validar las fuerzas de frenado especificadas en el apartado P.3.1 en las condiciones definidas para el caso B en el apartado 4.2.4.1 de la presente ETI, con respecto a la geometría de la vía, la carga, las unidades independientes del freno dinámico o del sistema de freno que disipan la energía cinética mediante el calentamiento de los carriles, y válvulas distribuidoras.
- b) Se realizarán los ensayos de la serie 2 sobre carril seco y en las mismas condiciones de carga que la serie 1.
- c) Se realizarán los ensayos de la serie 3 en las mismas condiciones de carga que la serie 1 y en las condiciones de adherencia degradada definidas a continuación.

Se pulverizará una solución acuosa de detergente concentrado al 1 % sobre los carriles.

Esta solución se pulverizará delante de cada rueda del primer eje a una presión de 0,1 bar a 0,2 bar, a través de una tobera de 8 mm de diámetro, a lo largo del eje longitudinal del carril, a unos centímetros de distancia del carril y de la rueda.

Se doblará la cantidad de líquido para los ensayos realizados a más de 160 km/h, mediante el empleo de una segunda tobera.

Los ensayos se realizarán en condiciones meteorológicas medias, a temperaturas ambiente moderadas (de entre 5 °C y 25 °C) y no se realizarán en la nieve. Se registrará la temperatura sobre la superficie del carril después de cada ensayo, que deberá ser de entre 5 °C y 35 °C.

Nota: El detergente es una solución que contiene ácidos grasos y elementos tensoactivos, cuya concentración total se sitúa entre el 10 % y el 15 %, sin carga mineral y biodegradable.

- d) En los ensayos de la serie 1, serie 2 y serie 3, se realizarán cinco ensayos de frenado partiendo de las velocidades iniciales indicadas en la tabla P.1. Se determinará la distancia media de frenado S_v^k [m] a partir de los cinco grupos de distancias para cada una de las tres series.

P.2.1.2 Resultados de los ensayos dinámicos

Tabla P.1

Lista de ensayos dinámicos

	Velocidad inicial de frenado (km/h)			
	Velocidad máxima	300	230	170
Ensayos de la serie 1	S_{v0}^1	S_{300}^1	S_{230}^1	S_{170}^1
Ensayos de la serie 2	S_{v0}^2	S_{300}^2	S_{230}^2	S_{170}^2
Ensayos de la serie 3	S_{v0}^3	S_{300}^3	S_{230}^3	S_{170}^3

P.2.1.1 Ensayos dinámicos con frenos de adherencia

Cada uno de los ensayos de las series 2 y 3 se repetirá cinco veces partiendo de cada una de las velocidades iniciales indicadas en la tabla P.2. La velocidad y la distancia se registrarán a intervalos no superiores a un segundo. Se registrarán las distancias de deceleración Δs [m] para cada intervalo de velocidades $[v_{i-1}, v_i]$ y se obtendrá el promedio de los cinco ensayos.

Tabla P.2

Lista de valores medios Δs , medidos durante los ensayos de frenado

Intervalo de velocidades [v_{i-1}, v_i]	Serie 2 En seco				Serie 3 Adherencia degradada			
	Velocidad inicial de frenado (km/h)				Velocidad inicial de frenado (km/h)			
	Velocidad máxima	300	230	170	Velocidad máxima	300	230	170
$V_{\max}-300$	$\Delta s_1^2 (1)$	—	—	—	$\Delta s_1^3 (1)$	—	—	—
300-230	$\Delta s_2^2 (1)$	$\Delta s_2^2 (2)$	—	—	$\Delta s_2^3 (1)$	$\Delta s_2^3 (2)$	—	—
230-170	$\Delta s_3^2 (1)$	$\Delta s_3^2 (2)$	$\Delta s_3^2 (3)$	—	$\Delta s_3^3 (1)$	$\Delta s_3^3 (2)$	$\Delta s_3^3 (3)$	—
170-0	$\Delta s_4^2 (1)$	$\Delta s_4^2 (2)$	$\Delta s_4^2 (3)$	$\Delta s_4^2 (4)$	$\Delta s_4^3 (1)$	$\Delta s_4^3 (2)$	$\Delta s_4^3 (3)$	$\Delta s_4^3 (4)$

Nota: Se reducirá el primer intervalo Δs al principio del proceso de frenado ($\Delta s_1^2 (1)$, $\Delta s_2^2 (2)$, $\Delta s_3^2 (3)$, ... $\Delta s_1^3 (1)$, $\Delta s_2^3 (2)$, ...) restando la distancia recorrida durante el tiempo equivalente de aplicación (t_0).

P.2.2 Ensayos para determinar los efectos de la fricción reducida en el banco de ensayo

Los ensayos de la serie 4 se realizarán en el banco de ensayo para evaluar la pérdida de eficiencia de los frenos de fricción en condiciones de humedad.

Si un tren está equipado con varios tipos de frenos de fricción, se repetirán los ensayos en el banco por cada tipo (pastillas, zapatas, etc ...).

Los ensayos se realizarán siguiendo el proceso descrito en la norma prEN 15328:2005, anexos A y B (programas de ensayo 1 y 5 según proceda, aplicaciones de freno 1 a 50). Se determinarán los coeficientes medios de fricción en seco $\mu_{\text{mean_dry}}$ y en condiciones de humedad $\mu_{\text{mean_humid}}$, para las fuerzas de aplicación pertinentes más próximas a las que producen las fuerzas de frenado $F11_i$ de la serie de ensayo 1 en la gama de velocidades $[v_{i-1}, v_i]$ (véase el apartado P.3.1).

P.3 Cálculos de deceleración

P.3.1 Determinación de las fuerzas de frenado F

Las fuerzas de frenado generadas por el sistema de freno se calculan a partir de los resultados de los ensayos de la serie 1. Se utilizarán para verificar las fuerzas medias de frenado $F11_i$, $F12_i$, $F2_i$ y w_i de cada tipo de frenos en las diferentes gamas de velocidades $[v_{i-1}, v_i]$.

Con:

$F11_i$ = fuerzas de frenado [kN] basadas en la fricción, que actúan a través del contacto rueda/carril.

$F12_i$ = otras fuerzas de frenado [kN] que actúan a través del contacto rueda/carril.

$F2_i$ = fuerzas de frenado [kN] que son independientes del contacto rueda/carril.

w_i = resistencia al movimiento de avance [kN] en la gama de velocidades $[v_{i-1}, v_i]$.

P.3.2 Evaluación del coeficiente de reducción de k_w debido a la degradación de la adherencia

La pérdida de fuerza de frenado debida a la reducción de adherencia se calculará a partir de los valores de la tabla P.2 para cada intervalo de velocidades $[v_{i-1}, v_i]$ por medio de la siguiente fórmula:

$$k_{w_i} = \text{Minimum} \left(\frac{\Delta s_i^2(k)}{\Delta s_i^3(k)} \right),$$

para $k = 1, \dots, 4$

P.3.3 Evaluación del coeficiente de reducción de k_h debido a la degradación de la fricción

Se evaluará la pérdida de humedad en el coeficiente k_{h_i} para cada gama de velocidades $[v_{i-1}, v_i]$ a partir de los coeficientes de fricción medidos durante los ensayos en banco de la serie 4, según el apartado P.2.2. Este coeficiente k_{h_i} se calculará para cada material de fricción y para cada gama de velocidades $[v_{i-1}, v_i]$ de la forma siguiente:

Intervalo de velocidades $[v_{i-1}, v_i]$	Pastilla tipo n° 1	Pastilla tipo n° 2 si procede	K_{h_i} para las pastillas, si procede
$V_{\text{max}}-300$	$k_{h_1_Pad1} = \frac{\mu_{\text{mean_humid}}}{\mu_{\text{mean_dry}}}$ μ_{mean} se mantiene como cuestión pendiente	$k_{h_1_Pad2}$	$k_{h_1} =$ $\text{Min}(k_{h_1_Pad1}; k_{h_1_Pad2}; \dots)$
300-230	$k_{h_2_Pad1} = \frac{\mu_{\text{mean_humid}}}{\mu_{\text{mean_dry}}}$ μ_{mean} se mantiene como cuestión pendiente	$k_{h_2_Pad2}$	$k_{h_2} =$ $\text{Min}(k_{h_2_Pad1}; k_{h_2_Pad2}; \dots)$
230-170	$k_{h_3_Pad1} = \frac{\mu_{\text{mean_humid}}}{\mu_{\text{mean_dry}}}$ μ_{mean} se mantiene como cuestión pendiente	$k_{h_3_Pad2}$	$k_{h_3} =$ $\text{Min}(k_{h_3_Pad1}; k_{h_3_Pad2}; \dots)$
170-0	$k_{h_4_Pad1} = \frac{\mu_{\text{mean_humid}}}{\mu_{\text{mean_dry}}}$ μ_{mean} es el promedio de los ensayos realizados a 160 km/h con las fuerzas de aplicación más próximas a las que producen las fuerzas de frenado de la gama de velocidades	$k_{h_4_Pad2}$	$k_{h_4} =$ $\text{Min}(k_{h_4_Pad1}; k_{h_4_Pad2}; \dots)$

Este proceso también se aplicará a las zapatas de frenado a fin de obtener el coeficiente de pérdida de humedad para los bloques de freno, si los hay en el tren.

En relación con los trenes clase 1, donde la velocidad máxima v_{\max} es inferior o igual a 300 km/h, los dos primeros intervalos de velocidad de la tabla se mantienen como cuestiones pendientes.

En relación con los trenes clase 2, donde la velocidad máxima v_{\max} es superior o igual a 230 km/h, los dos primeros intervalos de velocidad se omiten.

En relación con los trenes clase 2, donde la velocidad máxima v_{\max} es inferior a 230 km/h, los dos primeros intervalos de velocidad se omiten y el intervalo de velocidades [230-170] se sustituye por la gama [v_{\max} -170].

P.3.4 Cálculos de deceleración

Los valores de a_i (m/s^2) se calcularán con la siguiente fórmula en la gama de velocidades [v_{i-1} , v_i].

$$a_i = \frac{\sum (k_{v_i} \times F_{11i} + k_{w_i} \times F_{12i} + F_{2i}) + w_i}{m_e}$$

donde:

- m_e = masa equivalentes de los vehículos (incluida la inercia de la masa giratoria) [t] resultante de la carga normal del tren definida en el apartado 4.2.4.1 de la presente ETI.
- F_{11i} , F_{12i} , F_{2i} , w_i = fuerzas de frenado definidas en el apartado P.3.1.
- k_{w_i} = coeficiente definido en el apartado P.3.2.
- k_{h_i} = coeficiente definido en el apartado P.3.3.
- k_{v_i} = coeficiente de reducción de la fuerza de frenado en F_{11i} teniendo en cuenta los efectos de la humedad y la pérdida de adherencia, es decir, utilizando los valores mínimos de k_{h_i} y k_{w_i} .

ANEXO Q

Letreros indicativos de la vitrina que contiene el equipo de rearme de la alarma de emergencia

Figura Q1

La operación de rearme se efectúa por medio de la llave Bern

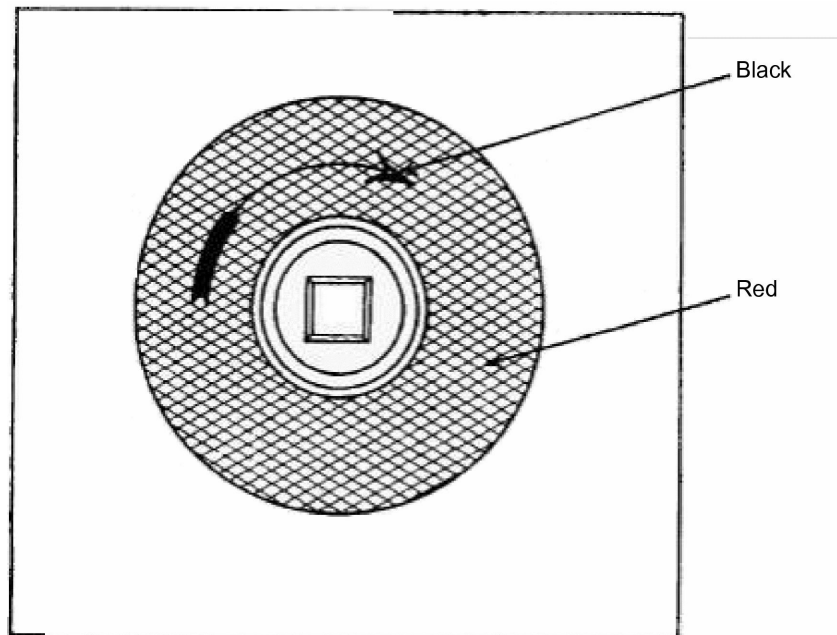
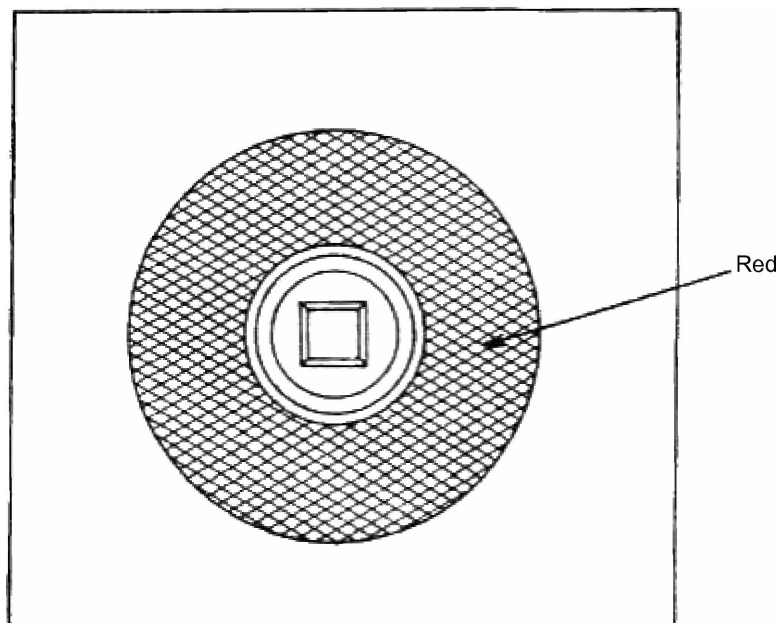


Figura Q2

Para efectuar el rearme es necesario abrir la vitrina



ANEXO R

Caso específico: gálibo para Finlandia**FINLANDIA, GÁLIBO ESTÁTICO FIN1****R.1. Disposiciones generales**

- 1.1. El gálibo del vehículo determina el espacio dentro del cual debe estar el vehículo cuando está en la posición media sobre una vía recta. En el apéndice A se indica el contorno de referencia (FIN1).
- 1.2. Para definir la posición más baja de las distintas partes del vehículo (parte inferior, piezas cercanas a las pestañas) en relación con la vía, deben considerarse los siguientes desplazamientos:
 - Máximo desgaste.
 - Flexibilidad de las suspensiones hasta los topes. En terrenos que se indicarán, deberá tenerse en cuenta la flexibilidad de los muelles, de acuerdo con la clasificación de la Ficha UIC 505-1.
 - Flexión estática del chasis.
 - Tolerancias de montaje y de construcción.
- 1.3. Para la definición del punto más alto de las distintas partes del vehículo, éste se supone vacío, sin desgaste y con tolerancias de montaje y construcción.

R.2. Parte baja del vehículo

La altura mínima admisible para las partes inferiores deberá aumentarse de acuerdo con el apéndice B1 para vehículos que puedan pasar por lomos de asno de instalaciones de clasificación y frenos de vía.

Los vehículos que no tengan permitido el paso por lomos de asno de instalaciones de clasificación y frenos de vía podrán tener una altura mínima aumentada conforme al apéndice B2.

R.3. Partes del vehículo próximas a las pestañas de las ruedas

- 3.1. La distancia vertical mínima admisible para las piezas del vehículo situadas cerca de las pestañas de las ruedas, salvo las propias ruedas, es de 55 mm desde la superficie de rodadura. En las curvas, esas piezas deberán permanecer dentro de la zona ocupada por las ruedas.

La distancia de 55 mm no se aplica a las piezas flexibles del sistema de enarenado o a las escobillas flexibles.

- 3.2. Como excepción del apartado 3.1, la distancia vertical mínima admisible para las piezas situadas más allá de los ejes extremos es de 125 mm, en vehículos retardados por un calce de frenado móvil, colocado manualmente en el carril.
- 3.3. La distancia mínima de los componentes de freno que deben entrar en contacto con el carril podrá ser menor de 55 mm desde el carril cuando los componentes sean estacionarios. Deberán estar situados dentro de la zona entre ejes e incluso en curvas deberán permanecer dentro de la zona ocupada por las ruedas. Los componentes no deberán afectar a la operación en dispositivos de maniobra.

R.4. Ancho del vehículo

- 4.1. Las dimensiones de semiancho transversal admisible en vía recta y en curva deben reducirse con arreglo al apéndice R.C.

R.5. Estribo inferior y puertas de acceso que se abren hacia afuera para vagones de viajeros y unidades acopladas

- 5.1. El gálibo del estribo inferior de los vagones de viajeros y unidades acopladas se indica en el apéndice R. D1.
- 5.2. El gálibo de las puertas de acceso abiertas hacia afuera en los vagones de viajeros y unidades acopladas se indica en el apéndice R. D2.

R.6. Pantógrafos y piezas del techo bajo tensión y sin aislamiento

- 6.1. El pantógrafo bajado en la posición media sobre una vía recta no deberá sobresalir del gálibo del vehículo.
- 6.2. El pantógrafo elevado en la posición media sobre una vía recta no deberá sobresalir del gálibo del vehículo indicado en el apéndice R.E.

Los desplazamientos transversales de un pantógrafo debido a oscilaciones y a la inclinación y tolerancias de la vía deberán tenerse en cuenta por separado en el momento de instalar la línea eléctrica.

- 6.3. Si el pantógrafo no está sobre el centro del bogie, también deberá tenerse en cuenta el desplazamiento lateral causado por las curvas.
- 6.4. Las piezas sin aislamiento (25 kV) sobre el techo no deberán penetrar en la zona indicada en el apéndice R.E.

R.7. Normas e instrucciones posteriores

- 7.1. Además de los apartados R.1 a R.6, los vehículos diseñados para el tráfico occidental también cumplen las prescripciones de las Fichas UIC 505-1 o 506.

La parte inferior de los vehículos que puedan embarcar en transbordadores deberán después cumplir lo estipulado en la Ficha UIC 507 (vagones de mercancías) o 569 (vagones de viajeros y furgones).

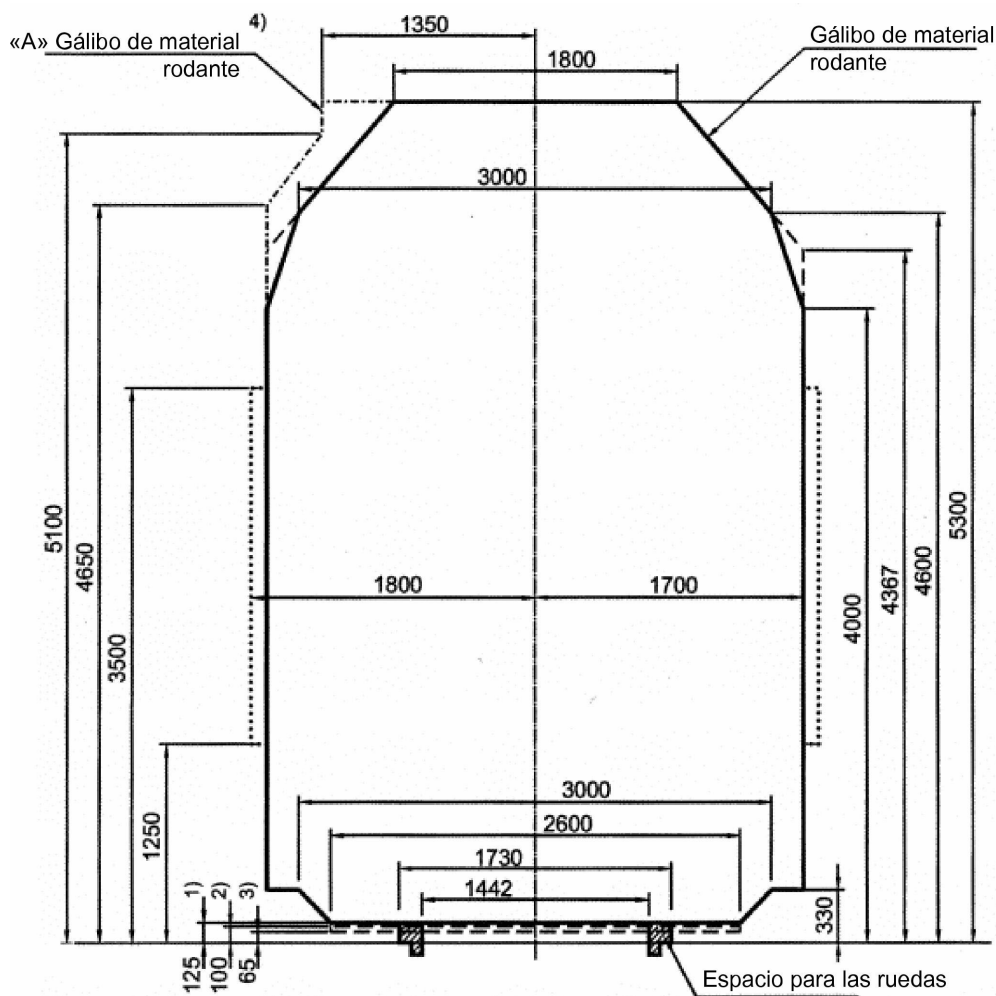
- 7.2. Además de los apartados R.1 a R.6, los vehículos diseñados para el tráfico con Rusia también cumplen las prescripciones de la norma GOST 9238-83. En cualquier caso, deberá cumplirse con el gálibo habitual.
 - 7.3. El gálibo de los trenes compuestos por vehículos con sistemas de caja pendular se rige por una normativa específica.
 - 7.4. Los gálibos se rigen por una normativa específica.
-

Apéndice R.A

Gálbo de material rodante

Figura R.1

Ensanchamiento del gálbo de material rodante (FIN1)



Nota: En relación con los espejos retrovisores, véase el apéndice R.D2, punto 1, para su adopción se aplicará una normativa específica.

- 1) Parte inferior de los vehículos que pueden pasar por lomos de asno de instalaciones de clasificación y frenos de vía.
- 2) Parte inferior de los vehículos que no pueden pasar por lomos de asno de instalaciones de clasificación y frenos de vía, salvo los bogies de los vehículos motores, véase la nota 3).
- 3) Parte inferior de los bogies de vehículos motores que no pueden pasar por lomos de asno de instalaciones de clasificación y frenos de vía.
- 4) Gálbo de los vehículos que pueden circular por las líneas indicadas en Jtt (especificaciones técnicas relacionadas con la normativa de seguridad de los ferrocarriles finlandeses), donde el gálbo de los obstáculos se ha ampliado en consecuencia.

Apéndice R.B1

Aumento de la altura mínima de la parte inferior de los vehículos que pueden pasar por lomos de asno de instalaciones de clasificación y frenos de vía

La altura de la parte inferior de los vehículos debe aumentarse en la cantidad de E_{as} y E_{au} , de forma que:

- si el vehículo circula por la parte superior de un lomo de asno, ninguna de las piezas entre los pivotes de los bogies o entre los ejes extremos pueda penetrar en el plano de rodadura de un lomo de asno cuyo radio de curvatura vertical sea de 250 m;
- si el vehículo circula por la concavidad del lomo de asno, ninguna de las piezas situadas más allá de los pivotes de los bogies o de los ejes extremos pueda penetrar en el gálibo de los frenos de vía de una concavidad cuyo radio de curvatura vertical sea de 300 m;

Las fórmulas ⁽¹⁾ para calcular el incremento de altura son (valores en metros):

a una distancia de hasta 1,445 m desde el eje longitudinal de la vía:

$$E_{as} = \frac{an - n^2}{500} - h$$

a una distancia mayor de 1,445 m desde el eje longitudinal de la vía:

$$E_{au} = \frac{an + n^2}{600}$$

$$E_{au} = \frac{an + n^2}{600} - (h - 0,275)$$

Notación:

- E_{as} = aumento de altura de la parte inferior del vehículo en las secciones transversales situadas entre los pivotes de los bogies o entre los ejes extremos. El parámetro E_{as} no deberá tenerse en cuenta a menos que su valor sea positivo.
- E_{au} = aumento de altura de la parte inferior del vehículo en las secciones transversales situadas más allá de los pivotes de los bogies o de los ejes extremos. El parámetro E_{au} no deberá tenerse en cuenta a menos que su valor sea positivo.
- a = distancia entre los pivotes de los bogies o entre los ejes extremos.
- n = distancia desde la sección transversal considerada hasta el pivote de bogie más próximo (o eje extremo más próximo).
- h = altura de la parte inferior de los vehículos sobre el plano de rodadura (véase el apéndice R.A).

⁽¹⁾ Las fórmulas se basan en la posición de un freno de vía y otros dispositivos de maniobra de las instalaciones de clasificación por gravedad, tal como se indica en el apéndice B3.

Apéndice R.B2

Aumento de la altura mínima de la parte inferior de los vehículos que no pueden pasar por lomos de asno de instalaciones de clasificación y frenos de vía

La altura de la parte inferior de los vehículos debe aumentarse en la cantidad de E'_{as} y E'_{au} de forma que:

- si el vehículo circula por un acuerdo de rasantes cóncavo, ninguna de las piezas entre los pivotes de los bogies o entre los ejes extremos pueda penetrar en el plano de rodadura de un acuerdo de rasantes cuyo radio de curvatura vertical sea de 500 m;
- si el vehículo circula por un acuerdo de rasantes cóncavo, ninguna de las piezas situadas más allá de los pivotes de los bogies o de los ejes extremos pueda penetrar en el plano de rodadura de un acuerdo de rasantes cuyo radio de curvatura vertical sea de 500 m;

Las fórmulas ⁽¹⁾ para calcular el incremento de altura son (valores en metros):

$$E'_{as} = \frac{an - n^2}{1\ 000} - h$$

$$E'_{au} = \frac{an + n^2}{1\ 000} - h$$

Notación:

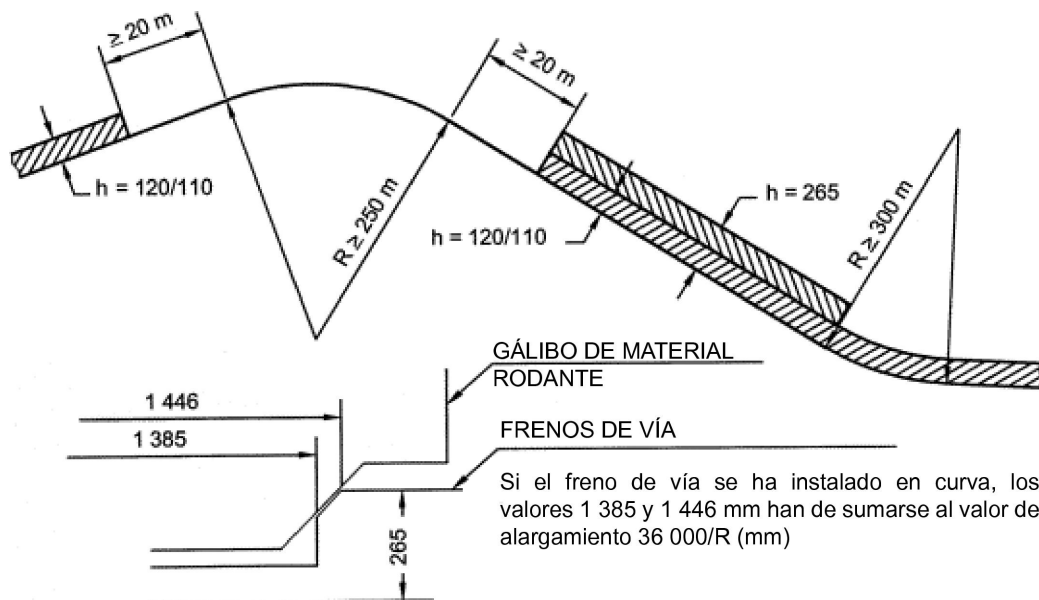
- E'_{as} = aumento de altura de la parte inferior del vehículo en las secciones transversales situadas entre pivotes de los bogies o entre los ejes extremos. El parámetro E'_{as} no deberá tenerse en cuenta a menos que su valor sea positivo.
- E'_{au} = aumento de altura de la parte inferior del vehículo en las secciones transversales situadas más allá de los pivotes de los bogies o de los ejes extremos. El parámetro E'_{au} no deberá tenerse en cuenta a menos que su valor sea positivo.
- a = distancia entre los pivotes de los bogies o entre los ejes extremos.
- n = distancia desde la sección transversal considerada hasta el pivote de bogie más próximo (o eje extremo más próximo).
- h = altura de la parte inferior de los vehículos sobre el plano de rodadura (véase el apéndice R.A).

⁽¹⁾ Las fórmulas se basan en el gálibo de material rodante para vías de las instalaciones de clasificación por gravedad, tal como se indica en el apéndice B3.

Apéndice R.B3

Localización de los frenos de vía y otros dispositivos de maniobra de lomos de asno de instalaciones de clasificación

Figura R.2

**Vías de apartado:**

En las vías de apartado de las instalaciones de clasificación por gravedad el valor $R_{\min} = 500$ m, y la altura del gálibo de obstáculos sobre el plano de rodadura es de $h = 0$ mm a todo lo ancho del gálibo del vehículo (= 1 700 mm desde el eje longitudinal de la vía). El área longitudinal donde $h = 0$ se extiende desde el punto de 20 m anterior al área convexa de la parte superior del lomo de asno hasta el punto de 20 m posterior al área cóncava en la parte inferior del lomo de asno. El gálibo de obstáculos para la instalación de clasificación es válido fuera de esta zona (RAMO 2.9 y RAMO 2 anexo 2, en relación con el gálibo de las instalaciones de clasificación, y también RAMO 2 anexo 5 en relación con los aparatos de vía).

Apéndice R.C

Reducción del semiancho de acuerdo con el gálibo del vehículo FIN1 (fórmulas de reducción)

1. Normas generales

Las dimensiones transversales de los vehículos calculadas de acuerdo con el gálibo del vehículo (apéndice R.A) deberán reducirse en las cantidades E_s o E_{u^*} , de modo que, cuando el vehículo esté en su posición menos favorable (sin inclinación sobre su suspensión) y en una vía de radio $R = 150$ m, con un ancho de vía de 1,544 m, ninguna parte del vehículo sobresaldrá del semiancho del gálibo del vehículo FIN1 por más de $(36/R+k)$ a partir del eje longitudinal de la vía.

El eje longitudinal del gálibo del vehículo coincide con el eje longitudinal de la vía, estando este último inclinado si la vía es peraltada.

Las reducciones se calculan de acuerdo con las fórmulas que figuran en el apartado 2.

2. Fórmulas de reducción (en metros)

2.1 Secciones entre los pivotes de los bogies o entre los ejes extremos

$$E_s = \frac{an - n^2}{2R} + \frac{p^2}{8R} + \frac{l-d}{2} + q + w_{iR} - \left(\frac{36}{R} + k \right)$$

$$E_{s\infty} = \frac{l-d}{2} + q + w_{\infty} - k$$

2.2 Secciones situadas más allá de los pivotes de los bogies o de los ejes extremos (vehículos con voladizo)

$$E_u = \frac{an + n^2}{2R} - \frac{p^2}{8R} + \left(\frac{l-d}{2} + q \right) \frac{2n+a}{a} + w_{iR} \frac{n}{a} + w_{aR} \frac{n+a}{a} - \left(\frac{36}{R} + k \right)$$

$$E_{u\infty} = \left(\frac{l-d}{2} + q + w_{\infty} \right) \frac{2n+a}{a} - k$$

Notaciones:

- E_s , $E_{s\infty}$ = reducción del semiancho del gálibo para secciones transversales entre los pivotes de los bogies o entre los ejes extremos. Los parámetros E_s y $E_{s\infty}$ no deberán tenerse en cuenta a menos que sus valores sean positivos.
- E_u , $E_{u\infty}$ = reducción del semiancho del gálibo para secciones transversales situadas más allá de los pivotes de los bogies o de los ejes extremos. Los parámetros E_u y $E_{u\infty}$ no deberán tenerse en cuenta a menos que sus valores sean positivos.
- a = distancia entre los pivotes de los bogies o entre los ejes extremos ⁽¹⁾;
- n = distancia entre la sección transversal considerada y el pivote de bogie más próximo, o el eje extremo más próximo o el pivote ficticio si el vehículo no tiene pivote fijo;
- P = distancia entre ejes de los bogies;
- q = es la suma de la holgura entre la caja de engrase y el propio eje y de la holgura posible entre la caja de engrase y el chasis del bogie medida desde la posición media con componentes desgastados al máximo;
- w_{iR} = posible desplazamiento transversal del pivote de bogie y la cuna en relación con el chasis del bogie, o bien, para vehículos sin pivote de bogie, posible desplazamiento del chasis del bogie en relación con el chasis del vehículo medido desde la posición media hacia el lado interno de la curva (varía según el radio de la curva);
- w_{aR} = como w_{iR} , pero hacia el exterior de la curva;
- w_{∞} = como w_{iR} , pero en una vía recta, desde la posición y media y hacia ambos lados;

⁽¹⁾ Si el vehículo no tiene un pivote de bogie real, los valores de a y n deberán determinarse en virtud de un pivote ficticio situado en la intersección de los ejes longitudinales del bogie y del chasis, situándose el vehículo en la posición media ($0,026+q+w = 0$) de una vía curva de 150 m de radio. Si la distancia entre el pivote calculado de esta manera y el punto central del bogie se indica con la notación y , el término p^2 deberá sustituirse por $p^2 - y^2$ en las fórmulas de reducción.

- l = máximo ancho de vía en rectas y en curvas = 1,544 m;
- d = distancia entre pestañas de ruedas con desgaste máximo, medida 10 mm hacia fuera del círculo de rodadura = 1,492 m;
- R = radio de la curva;
Si w es constante o varía linealmente de acuerdo con $1/R$, el radio a considerar es de 150 m.
En casos excepcionales, deberá utilizarse el valor real de $R \geq 150$ m, que ofrece la máxima reducción.
- K = protuberancia del gálibo admisible (que ha de aumentarse por la ampliación de $36/R$ del gálibo del obstáculo) sin la inclinación debida a la flexibilidad de la suspensión;
0 para $h < 330$ mm en vehículos que puedan circular por frenos de vía (ver apéndice R.B1),
0,060 m para $h < 600$ mm,
0,075 m para $h \geq 600$ mm,
- h = altura sobre el plano de rodadura en la localización considerada, estando el vehículo en su posición más baja.

3. Valores de reducción

Deberá disminuirse el semiancho de las secciones transversales del vehículo:

3.1 En secciones entre pivotes de bogie

Por el mayor de los valores E_s y E_{s00} .

3.2 En secciones situadas más allá de los pivotes de bogie

Por el mayor de los valores E_u y E_{u00} .

Apéndice R.D1

Gálibo del estribo inferior del vehículo

- 1 Esta norma se refiere al estribo utilizado para plataformas altas (550/1800) o bajas (265/1600).

Para evitar una separación inútilmente ancha entre el estribo y el borde de la plataforma y teniendo en cuenta el estribo inferior del vehículo y las plataformas altas (550/1800), el valor 1.700-E puede superarse en virtud del apéndice R. C, si se trata de un estribo fijo. En tal caso, deberán aplicarse los cálculos expresados a continuación, que permiten verificar que, aunque sobresalga, el estribo no alcance la plataforma. El coche deberá examinarse en su posición más baja en relación con el plano de rodadura.

- 2 Distancia entre el eje longitudinal de la vía y la plataforma: $L = 1,800 + \frac{36}{R} - t$

- 3 Espacio necesario para el estribo:

- 3.1 Estribo situado entre pivotes de bogie: $A_s = B + \frac{an-n^2}{2R} + \frac{p^2}{8R} + \frac{l-d}{2} + q + w_{iR}$

- 3.2 Estribo situado más allá de los pivotes de bogie:

$$A_u = B + \frac{an + n^2}{2R} - \frac{p^2}{8R} + \left(\frac{l-d}{2} + q \right) \frac{2n+a}{a} + w_{iR} \frac{n}{a} + w_{aR} \frac{n+a}{a}$$

- 4 Notaciones (valores en metros):

A_s, A_u	=	distancia entre el eje longitudinal de la vía y el borde exterior de un estribo;
B	=	distancia entre el eje longitudinal del vehículo y el borde exterior del estribo;
a	=	distancia entre los pivotes de los bogies o entre los ejes extremos.
n	=	distancia de la sección transversal del estribo más alejada del pivote del bogie;
p	=	distancia entre ejes del bogie;
q	=	posible desplazamiento transversal debido a la holgura entre el eje y la caja de engrase más la holgura entre la caja de engrase y el chasis del bogie, midiendo desde la posición media con componentes desgastados al máximo;
w_{iR}	=	posible desplazamiento transversal del pivote de bogie y de la cuna, midiendo desde la posición media hacia la cara interna de la curva;
w_{aR}	=	como w_{iR} , pero hacia el exterior de la curva;
$w_{iR/aR}$	=	valor máximo en la vía curva considerada (para estribos fijos); =0,005 m (para estribos controlados que se despliegan automáticamente a $v \leq 5$ km/h);
l	=	máximo ancho de vía en rectas y en curvas = 1,544 m;
d	=	distancia entre pestañas de ruedas con desgaste máximo, medida 10 mm hacia fuera del círculo de rodadura = 1,492 m;
R	=	radio de la curva = 500 m ... ∞;
t	=	tolerancia admisible (0,020 m) para el desplazamiento del carril hacia la plataforma entre dos acciones de mantenimiento.

- 5 Normas relativas a la distancia transversal entre el estribo y la plataforma:

- 5.1 La distancia $AV = L - A_{s/lu}$ debe ser como mínimo de 0,020 m.

- 5.2 En una vía recta, con un coche en su posición media y una plataforma en su localización nominal, se considera que una distancia de 150 mm entre el vehículo y la plataforma es suficientemente pequeña. En cualquier caso, deberá intentarse establecer el menor valor posible para esta distancia. De lo contrario, se realizará la comprobación en una recta y en una curva, donde $A_{s/lu}$ sea el valor máximo.

6 Comprobación del gálibo

La comprobación del gálibo para los estribos inferiores deberá realizarse en una vía recta y en una curva de 500 m, si el valor w es constante o varía de forma lineal de acuerdo con $1/R$. De lo contrario, deberá realizarse la comprobación en una recta y en una curva donde $A_{s/ta}$ sea el valor máximo.

7 Presentación de los resultados

Las fórmulas utilizadas y los valores insertados y obtenidos deberán presentarse de manera fácilmente comprensible.

Apéndice R.D2

Gálibo de puertas que se abren hacia afuera y de estribos abiertos para vagones de viajeros y unidades acopladas

- 1 Para evitar una separación inútilmente amplia entre el estribo y el borde de la plataforma, podrá superarse el valor 1.700-E (véase la Ficha UIC 560, apdo. 1.1.4.2) de conformidad con el apéndice R. C, en el diseño de una puerta de apertura hacia afuera con un estribo en posición abierta o cerrada, o cuando la puerta y el estribo se muevan entre posiciones de apertura y cierre. En este caso, deberán realizarse las comprobaciones que se detallan a continuación, entre otras cosas para demostrar que, a pesar del desplazamiento adicional, ni la puerta ni el estribo interfieren con los equipos fijos (RAMO 2.9, anexo 2). En los cálculos, el coche deberá examinarse en su posición más baja en relación con el plano de rodadura.

En lo que sigue, se entiende que el término «puerta» incluye también el estribo.

NOTA: También puede aplicarse el apéndice R. D2 para comprobar el espejo retrovisor exterior de una locomotora y de un vehículo motor, estando el retrovisor abierto. Durante el tráfico de línea normal, el espejo permanece cerrado en un hueco situado dentro del gálibo de la caja.

- 2 $L = AT + \frac{36}{R}$ —La distancia entre el eje longitudinal de la vía y el equipo fijo es la siguiente:

AT = 1,800 m si $h < 600$ mm,

AT = 1,920 m si $600 < h \leq 1\,300$ mm,

AT = 2,000 m si $h > 1\,300$ mm,

- 3 Espacio necesario para la puerta:

- 3.1 Puerta situada entre pivotes de bogie:

$$O_s = B + \frac{an - n^2}{2R} + \frac{p^2}{8R} + \frac{l-d}{2} + q + w_{iR}$$

- 3.2 Puerta situada más allá de los pivotes de bogie:

$$O_u = B + \frac{an + n^2}{2R} - \frac{p^2}{8R} + \left(\frac{l-d}{2} + q \right) \frac{2n+a}{a} + w_{iR} \frac{n}{a} + w_{aR} \frac{n+a}{a}$$

Notación (valores en metros):

AT = distancia nominal entre el eje longitudinal de la vía y los equipos fijos (en una vía recta);

h = altura sobre el plano de rodadura en la localización considerada, estando el vehículo en su posición más baja;

O_s, O_u = distancia admisible entre el eje longitudinal de la vía y el borde de la puerta, cuando ésta se encuentra en su posición más sobresaliente;

B = distancia admisible entre el eje longitudinal del vehículo y el borde de la puerta, cuando ésta se encuentra en su posición más sobresaliente;

a = distancia entre los pivotes de los bogies o entre los ejes extremos.

n = distancia de la sección transversal de la puerta más alejada del pivote del bogie;

p = distancia entre ejes de los bogies;

q = posible desplazamiento transversal debido a la holgura entre el eje y la caja de engrase más la holgura entre la caja de engrase y el chasis del bogie, midiendo desde la posición media con componentes desgastados al máximo;

w_{iR} = posible desplazamiento transversal del pivote de bogie y de la cuna, midiendo desde la posición media hacia la cara interna de la curva;

w_{aR} = como w_{iR} , pero hacia el exterior de la curva;

$w_{iR/aR}$ = 0,020 m, valor máximo para velocidades inferiores a 30 km/h (UIC 560);

l = máximo ancho de vía en rectas y en la curva considerada = 1,544 m;

d = distancia entre pestañas de ruedas con desgaste máximo, medida 10 mm hacia fuera del círculo de rodadura = 1,492 m;

- R = radio de la curva:
para $h < 600$ mm, $R = 500$ m,
para $h \geq 600$ mm, $R = 150$ m.
- t = tolerancia admisible (0,020 m) para el desplazamiento del carril hacia el equipo fijo entre dos acciones de mantenimiento.

4 Normas relativas a la distancia transversal entre la puerta y el equipo fijo:

La distancia $OV = L - O_{s/lu}$ debe ser como mínimo de 0,020 m.

5 Comprobación del gálibo

Deberá comprobarse el gálibo de las puertas en una vía recta y en una curva de 500/150 m, si el valor w varía de forma lineal en virtud de $1/R$. De lo contrario, deberá realizarse la comprobación en una recta y en una curva donde $O_{s/lu}$ sea el valor máximo.

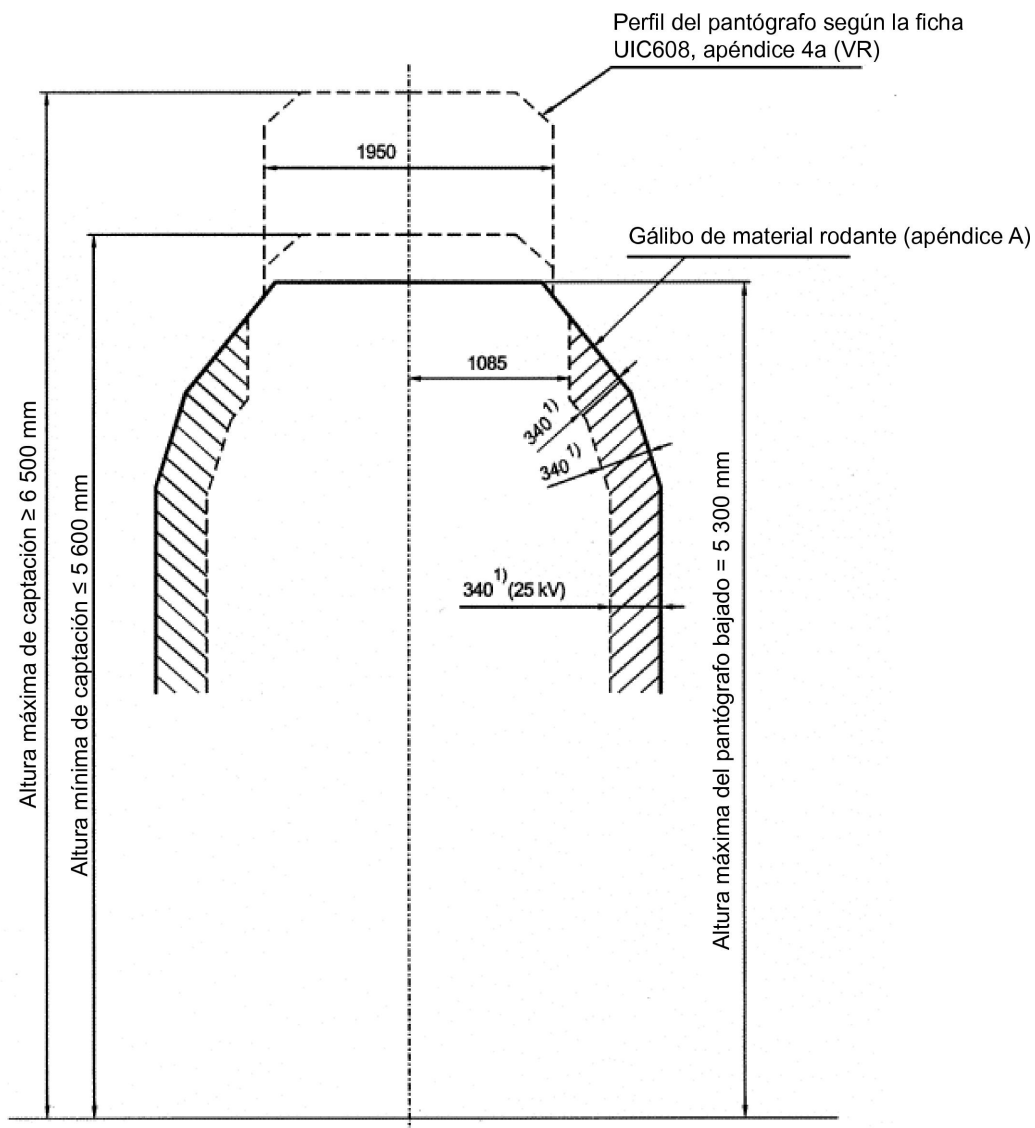
6 Presentación de los resultados

Las fórmulas utilizadas, así como los valores insertados y obtenidos deberán presentarse de manera fácilmente comprensible.

Apéndice R. E

Pantógrafo y piezas bajo tensión sin aislamiento

Figura R.3



No podrá colocarse en la zona rayada (25 kV) ninguna pieza bajo tensión que esté sin aislamiento.

- 1) Deberá añadirse el valor E_s o E_u en la dirección transversal de acuerdo con el apéndice R.C.

CORRECCIÓN DE ERRORES**Corrección de errores de la Orientación del Banco Central Europeo, de 1 de agosto de 2007, sobre las estadísticas monetarias y de instituciones y mercados financieros (refundición)***(BCE/2007/9)**(Diario Oficial de la Unión Europea L 341 de 27 de diciembre de 2007)*

En la página 178, en el anexo III, en la parte 14, el cuadro 1 se sustituye por el cuadro siguiente:

