

I. DISPOSICIONES XERAIS

MINISTERIO DE FOMENTO

7651 *Real decreto 623/2014, do 18 de xullo, polo que se regulan a investigación dos accidentes e incidentes ferroviarios e a Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios.*

Desde o ano 1991, a necesidade de converter o ferrocarril nun modo de transporte competitivo e de abrir os mercados ferroviarios nacionais ao transporte internacional de mercadorías realizado polas empresas ferroviarias establecidas en calquera Estado membro da Unión Europea fixo preciso aprobar un conxunto de directivas dirixidas a dinamizar o sector ferroviario europeo.

Con obxecto de levar a cabo a transposición das ditas directivas ao ordenamento español aprobouse a Lei 39/2003, do 17 de novembro, do sector ferroviario, que, adicionalmente, buscou reordenar por completo o sector ferroviario estatal e sentar as bases que permitisen a progresiva entrada de novos actores neste mercado e, entre outros aspectos, clarificar o réxime xurídico aplicable ao transporte ferroviario co fin de proporcionar seguridade xurídica aos usuarios. Para estes efectos, a dita lei determina o dereito a acceder ao servizo de transporte nas adecuadas condicións de calidade e de seguridade, suxeitando as empresas ferroviarias á obtención do correspondente certificado de seguridade que outorgará o Ministerio de Fomento ou o ente que este determine. Particularmente, a lei aprobada prevía a posibilidade de crear, se así se establecer na normativa comunitaria, un órgano administrativo específico que teña por finalidade o outorgamento dos referidos certificados e, se for o caso, outro que teña por obxecto a investigación de accidentes.

Así, foi a Directiva 2004/49/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 29 de abril de 2004, sobre a seguridade dos ferrocarrís comunitarios, e pola que se modifican a Directiva 95/18/CE do Consello, sobre concesión de licenzas ás empresas ferroviarias, e a Directiva 2001/14/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 26 de febreiro, relativa á adxudicación de capacidade da infraestrutura ferroviaria, aplicación de canons pola súa utilización e certificación de seguridade (Directiva de seguridade ferroviaria), a que definiu, entre outros aspectos, uns principios comúns de xestión, regulación e supervisión da seguridade ferroviaria, obrigando a cada Estado membro ao establecemento dunha autoridade responsable en materia de seguridade na circulación ferroviaria e dun organismo de investigación de accidentes e incidentes ferroviarios.

O Regulamento sobre seguridade na circulación na rede ferroviaria de interese xeral, aprobado polo Real decreto 810/2007, do 22 de xuño, incorporou a citada directiva de seguridade ferroviaria ao noso dereito interno establecendo, entre outros aspectos, un órgano específico, denominado Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, encargado da investigación dos accidentes ferroviarios graves, así como de calquera outro accidente e incidente que pola súa especial natureza considere conveniente investigar.

Con obxecto de completar a dita transposición e os requisitos fixados pola Comisión Europea, recentemente aprobáronse dúas modificacións da Lei 39/2003, do 17 de novembro. A primeira, levada a cabo polo Real decreto lei 1/2014, do 24 de xaneiro, de reforma en materia de infraestruturas e transporte, e outras medidas económicas, que introduce unha nova disposición transitoria oitava establecendo que, en canto non se cree a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria (prevista na disposición adicional terceira da Lei 28/2006, do 18 de xullo, de axencias estatais para a reforma dos servizos públicos), as funcións de autoridade responsable da seguridade ferroviaria serán realizadas polos órganos directivos competentes do Ministerio de Fomento. A segunda, e máis relevante para os efectos do presente real decreto, foi levada a cabo pola Lei 1/2014,

do 28 de febreiro, para a protección dos traballadores a tempo parcial e outras medidas urxentes na orde económica e social, que incorpora unha nova disposición adicional décimo primeira sobre a Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, a súa composición, funcionamento e réxime xurídico.

Por outra parte, no tempo transcorrido desde a aprobación do citado regulamento sobre seguridade na circulación na rede ferroviaria de interese xeral producíronse unha serie de modificacións normativas que afectan tanto a composición como o funcionamento dos organismos de investigación correspondentes aos modos marítimo e aéreo co obxecto de mellorar o seu funcionamento interno e fortalecer a independencia funcional dos seus membros.

Mediante esta norma preténdese facer extensibles ao ámbito ferroviario as melloras incorporadas nas citadas normas co fin de actualizar o procedemento de investigación dos accidentes e incidentes ferroviarios e perfilar, dun modo máis explícito, as funcións correspondentes aos distintos compoñentes do órgano colexiado que deben realizar o seu labor de investigación técnica sen ningún tipo de pexa ou inxerencia e, se for o caso, en total colaboración coa autoridade xudicial.

O presente real decreto estrutúrase en tres capítulos; consta de 15 artigos; un anexo que recolle o contido esencial do informe de investigación de accidentes e incidentes ferroviarios; cinco disposicións adicionais en que se regulan a dotación de medios materiais e humanos da Comisión, as investigacións internas sobre os accidentes e incidentes ferroviarios levadas a cabo polos administradores da infraestrutura e as empresas ferroviarias, a investigación dos accidentes e incidentes ferroviarios nas infraestruturas dos portos de interese xeral e a adecuación de procedementos; dúas disposicións transitorias, relativas aos expedientes en tramitación e á renovación do mandato do presidente e dos vogais; unha disposición derogatoria, e cinco disposicións derradeiras relativas a modificacións normativas, ao título competencial, á incorporación do dereito da Unión Europea e á entrada en vigor da norma.

No capítulo I inclúense as disposicións xerais sobre o obxecto, ámbito de aplicación, definicións e obrigações de investigar os accidentes e incidentes ferroviarios por parte da mencionada Comisión de Investigación.

No capítulo II, pola súa parte, defínese a estrutura interna da Comisión, o sistema de designación dos seus membros así como a súa composición e funcionamento. Ademais, adécuase a súa adscrición orgánica á estrutura do Ministerio de Fomento establecida no Real decreto 452/2012, do 5 de marzo.

Co ánimo de fortalecer aínda máis a independencia da Comisión vincúlase a súa composición ao prestixio e á competencia profesional dos seus membros no sector ferroviario e elimínase a obrigatoriedade de que o secretario sexa designado entre funcionarios de carreira ao servizo do Ministerio de Fomento. Ademais, entre as principais novidades introducidas por este real decreto cabe mencionar a regulación da figura do vicepresidente; a inclusión explícita do equipo de investigación dentro da estrutura orgánica da Comisión; a participación do Congreso dos Deputados, nos termos establecidos na Lei 39/2003, do 17 de novembro, do sector ferroviario, na designación do presidente e dos vogais; a eliminación da referencia á idade ou á situación laboral dos vogais da Comisión, e a modificación da duración do seu mandato, que pasa de catro a seis anos co fin de reforzar aínda máis a súa independencia. De igual modo, recóllese de forma expresa os supostos de cesamento no cargo dos membros da Comisión, así como as funcións do seu presidente e do seu secretario, e especificácase máis pormenorizadamente o relativo tanto ao funcionamento como ao procedemento de emisión de informes e recomendacións da Comisión.

Finalmente, no capítulo III recóllese o procedemento de investigación onde destaca, en aplicación do previsto no artigo 22.3 da Directiva de seguridade ferroviaria, entre outras modificacións, a concesión dun prazo de quince días para facer observacións á información relativa aos feitos acaecidos e ás investigacións efectuadas contida no proxecto de informe técnico, coas debidas cautelas no que respecta á protección de datos de carácter persoal e á salvagarda dos obxectivos da investigación de seguridade.

Na súa virtude, por proposta da ministra de Fomento, coa aprobación previa do ministro de Facenda e Administracións Públicas, de acordo co Consello de Estado e logo da deliberación do Consello de Ministros na súa reunión do día 18 de xullo de 2014,

DISPOÑO:

CAPÍTULO I

Disposicións xerais

Artigo 1. *Obxecto e finalidade.*

O obxecto do presente real decreto é regular a investigación dos accidentes e incidentes ferroviarios e mellorar a seguridade na rede ferroviaria de interese xeral favorecendo a prevención de futuros accidentes ferroviarios mediante a realización das investigacións técnicas e a análise dos accidentes e incidentes, co fin de determinar as súas causas e establecer as medidas correctivas que resulten pertinentes.

Así mesmo, é obxecto deste real decreto establecer a composición e as regras de funcionamento da Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios.

Artigo 2. *Ámbito de aplicación.*

Este real decreto aplicarase á investigación técnica de todos os accidentes ferroviarios graves e daqueles outros accidentes e incidentes de cuxa investigación considere a Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios que se poden obter conclusións relevantes para a mellora da seguridade ferroviaria e a prevención de accidentes.

Artigo 3. *Definicións.*

Para os efectos do presente real decreto entenderase por:

a) **Accidente:** todo suceso repentino, non desexado nin intencionado, ou unha cadea de sucesos dese tipo, de consecuencias prexudiciais. Os accidentes divídense nas seguintes categorías: colisións, descarrilamentos, accidentes en pasos a nivel, danos causados a persoas por material rodante en movemento, incendios e outros.

b) **Accidente grave:** calquera colisión ou descarrilamento de trens co resultado de, ao menos, unha vítima mortal ou de cinco ou máis feridos graves ou grandes danos ao material rodante, á infraestrutura ou ao ambiente, e calquera outro accidente similar, cun efecto evidente na normativa de seguridade ferroviaria ou na xestión de seguridade; por grandes danos entenderanse danos cuxo custo poida avaliar inmediatamente o organismo de investigación en, ao menos, un total de dous millóns de euros.

c) **Incidente:** calquera suceso, distinto dun accidente ou un accidente grave, asociado á utilización e funcionamento dos trens ou do material rodante e que afecte a seguridade da circulación.

d) **Autoridade responsable da seguridade:** o organismo nacional encargado das funcións relativas á seguridade na circulación ferroviaria ou calquera organismo binacional ao cal os Estados membros encomendasen as ditas funcións para garantir un réxime unificado de seguridade en relación coa infraestrutura transfronteiriza especializada.

e) **Organismos notificados:** os organismos encargados de avaliar a conformidade ou a adecuación ao uso dos compoñentes de interoperabilidade ou de tramitar o procedemento de verificación CE dos subsistemas, segundo se define na normativa vixente.

f) **Causas:** as accións, omisións, sucesos, condicións ou a súa combinación, que provocasen un accidente ou incidente.

g) **Investigación:** un proceso que inclúe a recollida e análise de información relativa aos accidentes e incidentes ferroviarios, a elaboración de conclusións, incluída a

determinación das súas causas e, chegado o caso, a elaboración de recomendacións en materia de seguridade na circulación ferroviaria, con obxecto de previlos no futuro.

h) Investigador responsable: a persoa encargada da organización, dirección e control da investigación dun accidente ou incidente ferroviario.

Artigo 4. *Obrigación de investigar.*

1. A Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios levará a cabo unha investigación técnica sempre que se produza un accidente ferroviario grave sobre a rede ferroviaria de interese xeral.

2. A citada Comisión investigará tamén os demais accidentes e os incidentes ferroviarios cando considere que de tal investigación se poderán obter conclusións que permitan mellorar a seguridade ferroviaria.

3. As investigacións dos accidentes e incidentes ferroviarios levaranse a cabo de acordo co previsto neste real decreto. A Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios establecerá, na súa normativa interna, o alcance e os procedementos que se deberán seguir no desenvolvemento de cada investigación.

4. A investigación terá como finalidade a determinación das causas do accidente ou incidente de que se trate e o esclarecemento das circunstancias en que este se produciu co fin de incrementar a seguridade no transporte ferroviario e favorecer a prevención de accidentes.

5. En ningún caso a investigación terá como obxectivo a determinación da culpa ou a responsabilidade do accidente ou incidente e será independente de calquera investigación xudicial.

6. A investigación de accidentes debe ser transparente e nela oíranse as partes afectadas.

CAPÍTULO II

A Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios

Artigo 5. *Natureza e adscrición.*

A Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios é un órgano colexiado especializado adscrito á Subsecretaría de Fomento que ten competencia para a investigación técnica dos accidentes e incidentes ferroviarios.

Artigo 6. *Independencia funcional e relación coas entidades públicas e privadas.*

A Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios goza de plena independencia funcional respecto da autoridade responsable da seguridade e de calquera regulador ferroviario. No desempeño das súas funcións nin o persoal nin os membros do Pleno poderán solicitar ou aceptar instrucións de ningunha entidade pública ou privada.

Artigo 7. *Funcións.*

Corresponden á Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios as seguintes funcións:

a) Realizar as investigacións e informes técnicos de todos os accidentes ferroviarios graves, determinar as súas causas e formular recomendacións, se for o caso, co obxecto de que se adopten as medidas necesarias para evitalos.

b) Realizar a investigación técnica dos accidentes e incidentes ferroviarios non previstos no parágrafo anterior e elaborar informes técnicos sobre eles cando prevexa que da citada investigación se poderán obter conclusións para a mellora da seguridade

ferroviaria. Á hora de decidir a apertura ou non dunha investigación neste suposto, o dito organismo valorará, entre outras, as seguintes cuestións:

- 1.º A importancia do accidente ou incidente.
- 2.º Se forma parte dunha serie de accidentes ou incidentes con repercusión no sistema no seu conxunto.
- 3.º A súa repercusión na seguridade ferroviaria.
- 4.º A petición dos administradores da infraestrutura, das empresas ferroviarias ou da autoridade responsable da seguridade.

Artigo 8. *Composición.*

1. A Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios actúa en pleno.
2. O Pleno da Comisión está integrado polo presidente, cinco vogais, un dos cales actuará como vicepresidente, e un secretario, que participará nas reunións con voz pero sen voto.
3. Por proposta do presidente, a Comisión en pleno designará de entre os vogais un vicepresidente, que substituirá aquel en caso de ausencia, vacante ou enfermidade. En caso de ausencia do vicepresidente designado, actuará como tal o vogal de máis idade.
4. Baixo a dirección do presidente e adscritos organicamente á Secretaría da Comisión actuarán os equipos de investigación, compostos polos investigadores e o persoal administrativo e técnico preciso para o cumprimento dos fins daquela.
5. O Pleno da Comisión entenderase validamente constituído coa asistencia do presidente ou persoa que o substitúa, o secretario e tres vogais.

Artigo 9. *Funcións do presidente.*

Corresponden ao presidente as seguintes funcións:

- a) Presidir e dirixir as sesións do Pleno da Comisión.
- b) Convocar as reunións do Pleno da Comisión e fixar a orde do día.
- c) Velar para que os acordos da Comisión se leven a cabo.
- d) Decidir a apertura, se for o caso, do procedemento de investigación á vista da cualificación inicial do sinistro.
- e) Designar o investigador responsable de cada investigación e o resto dos investigadores que formen parte do equipo de investigación.
- f) Designar, se for o caso, os asesores técnicos especialistas que resulten necesarios para o correcto desenvolvemento das investigacións.
- g) Velar polo correcto desenvolvemento das investigacións ordenando, se for o caso, a realización de traballos de investigación adicionais co fin de determinar con máis precisión as causas dos accidentes e incidentes ferroviarios.
- h) Elevar a memoria anual aprobada polo Pleno ao ministro de Fomento para a súa remisión ao Congreso dos Deputados e ao Senado.
- i) Representar a Comisión ante calquera organismo nacional ou internacional. Non obstante, poderá delegar no secretario a asistencia ás reunións dos citados organismos.

Artigo 10. *Funcións do secretario.*

Corresponden ao secretario as seguintes funcións:

- a) A cualificación inicial dun sinistro como accidente grave, accidente ou incidente ferroviario.
- b) Velar por que a investigación se desenvolva seguindo as directrices do presidente.
- c) Solicitar das administracións e entidades públicas e privadas canta información e estudos específicos se precisen para o desenvolvemento das investigacións, sen prexuízo das facultades atribuídas aos técnicos investigadores da Comisión nas letras g) e h) do número 8 da disposición adicional décimo primeira da Lei 39/2003, do 17 de novembro.

- d) Elevar ao Pleno da Comisión os informes técnicos provisionais das investigacións efectuadas.
- e) Remitir os informes e recomendacións aprobados polo Pleno, nos casos en que este así o dispoña, a distintos organismos e institucións nacionais e internacionais.
- f) Coordinar as actuacións administrativas que correspondan á Secretaría e á dirección de todo o persoal.
- g) Realizar as funcións inherentes á secretaría dun órgano colexiado.

Artigo 11. *Nomeamento e mandato dos membros da Comisión.*

1. O presidente e os vogais da Comisión serán nomeados polo ministro de Fomento nos termos establecidos na Lei 39/2003, do 17 de novembro, do sector ferroviario, entre persoas de recoñecido prestixio e competencia profesional no ámbito ferroviario.

Tres vogais serán enxeñeiros por cada unha das seguintes áreas de coñecemento técnico: camiños, canles e portos, industrial e telecomunicacións, expertos, respectivamente, en infraestrutura ferroviaria, material rodante ferroviario e sinalización e comunicacións ferroviarias. Un vogal será experto en seguridade e circulación ferroviaria e outro en explotación dos servizos ferroviarios.

2. Por proposta do ministro de Fomento, o Pleno da Comisión designará un secretario, que deberá ser funcionario de carreira pertencente a un corpo do subgrupo A1 ao servizo da Administración xeral do Estado.

3. O mandato do presidente e os vogais será de seis anos sen posibilidade de reelección.

4. O presidente e os vogais da Comisión cesarán no seu cargo de conformidade co previsto no número 6 da disposición adicional décimo primeira da Lei 39/2003, do 17 de novembro, prevista na Lei 1/2014, do 28 de febreiro.

Artigo 12. *Funcionamento da Comisión.*

1. O Pleno da Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios reunirse ao menos dúas veces ao ano, así como cando o convoque o presidente, por iniciativa propia ou por proposta de, ao menos, tres dos vogais.

2. Corresponde ao Pleno da Comisión a cualificación definitiva dos accidentes e incidentes ferroviarios.

3. Ao Pleno da Comisión correspóndelle, igualmente, aprobar os informes e recomendacións elaborados ao finalizar unha investigación técnica e ordenar a súa publicación, nun prazo máximo de doce meses contados desde a data en que se produciu o accidente ou incidente ferroviario, salvo que concorran circunstancias excepcionais que impidan á Comisión facelo en prazo. A concorrencia de tales circunstancias deberase aducir, de forma motivada, en caso de que a Comisión emita tales informes e recomendacións de forma extemporánea.

4. As decisións do Pleno da Comisión adoptaranse por maioría simple. En caso de empate, decidirá o voto de calidade do presidente ou persoa que o substitúa.

5. A Comisión rexerese polo disposto neste real decreto e no capítulo II do título II da Lei 30/1992, do 26 de novembro, de réxime xurídico das administracións públicas e do procedemento administrativo común.

Artigo 13. *Cooperación.*

1. Todas as entidades vinculadas á actividade ferroviaria deberán prestar á Comisión a colaboración que lles sexa requirida para a investigación técnica dos accidentes ou incidentes ferroviarios e a formulación das recomendacións de seguridade. A este respecto, subministrarán ao equipo investigador, en tempo e forma, todos os datos e a colaboración do persoal técnico que lles sexan requiridos.

2. A Comisión poderá manter as relacións que considere necesarias con calquera autoridade ou os seus axentes, así como intercambiar informacións e recibir as colaboracións de organismos e entidades públicas ou privadas.

3. Cando se produza un accidente ou incidente ferroviario nunha ou cerca dunha instalación fronteiriza doutro Estado membro da Unión Europea ou non sexa posible determinar en que Estado membro se produciu, os organismos correspondentes acordarán cal deles se encargará da investigación ou ben levala a cabo en colaboración. No primeiro caso, o outro organismo poderá participar na investigación e ambos compartirán plenamente os seus resultados.

4. Cando nun accidente ou incidente ferroviario estea implicada unha empresa ferroviaria establecida noutro Estado membro da Unión Europea, invitarase a participar na investigación o organismo de investigación de accidentes ferroviarios do dito Estado.

5. Na investigación de accidentes, a Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios poderá solicitar a colaboración dunha autoridade doutro Estado da Unión Europea e colaborar nunha investigación fóra do territorio español cos organismos de investigación doutros Estados da Unión Europea sempre que lle sexa solicitado.

CAPÍTULO III

Procedemento

Artigo 14. *Procedemento de investigación.*

1. Unha vez producido un accidente ou incidente na rede ferroviaria de interese xeral, o administrador da infraestrutura, as empresas ferroviarias que se visen implicadas e, se for o caso, a autoridade responsable da seguridade informarán sobre el á Comisión, o antes posible.

2. No prazo máximo de sete días naturais desde a recepción da dita información e á vista da cualificación inicial do suceso formulada polo secretario, o presidente da Comisión determinará, en todo caso, a apertura do procedemento de investigación correspondente se o sinistro é cualificado como accidente ferroviario grave. Se, polo contrario, o sinistro é cualificado como accidente ou incidente ferroviario, poderá decidir iniciar a investigación se considera que desta se poden obter conclusións importantes en materia de seguridade ferroviaria.

3. Unha vez aberta a investigación correspondente, a Comisión constituirá no seu seo un equipo de investigación integrado polo investigador responsable e os investigadores que sexan asignados a ela.

O presidente da Comisión designará o investigador responsable entre os investigadores da Comisión e designará, igualmente, o resto dos integrantes do equipo de investigación que levarán a cabo cantos actos consideren necesarios para a debida investigación técnica dos feitos ocorridos. O investigador responsable e os investigadores asignados ao equipo deberán ser independentes de calquera parte cuxos intereses puidesen entrar en conflito coa función que lles é confiada.

Para o adecuado desenvolvemento das investigacións a Comisión poderá recorrer a peritos internos ou externos, dependendo da natureza do accidente ou incidente de que se trate.

Os investigadores observarán o debido respecto e consideración aos interesados e adoptarán as medidas necesarias para a protección da intimidade das persoas.

4. Os funcionarios públicos que teñan a condición de técnicos investigadores da Comisión, tanto propios como adscritos, terán a consideración de axentes de autoridade cando actúen en exercicio da súa misión investigadora, de acordo co previsto na disposición adicional décimo primeira da Lei 39/2003, do 17 de novembro.

5. Durante a investigación de cada accidente ferroviario o equipo investigador recollerá no lugar do suceso a máxima información e no prazo máis breve posible para permitir que o administrador da infraestrutura restableza canto antes a circulación ferroviaria sobre a liña ferroviaria ou o seu tramo afectado.

6. No prazo máximo de sete días naturais desde a apertura da investigación, a Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios informará a Axencia Ferroviaria Europea sobre ela. Esta información indicará a data, a hora e o lugar do suceso, así como o seu tipo e consecuencias no relativo, se for o caso, a vítimas mortais, lesións corporais e danos materiais.

7. A Comisión informará sobre a investigación e os seus avances o administrador da infraestrutura e as empresas ferroviarias afectadas, a autoridade responsable da seguridade, as vítimas e os seus familiares, os propietarios de bens danados, fabricantes, servizos de socorro implicados, representantes do persoal e dos usuarios, sempre que sexa compatible coa investigación de seguridade, e brindaráselles, neste mesmo suposto, a oportunidade de expor as súas opinións e puntos de vista sobre a información subministrada.

8. En caso de que se estivesen levando a cabo dilixencias xudiciais en relación co accidente ou incidente, as previsións do punto anterior quedarán supeditadas ao establecido na lexislación procesual que resulte aplicable.

Artigo 15. *Resultado da investigación.*

1. O investigador responsable elaborará unha proposta de informe técnico de cada accidente ou incidente ferroviario que se adecuará á súa importancia e gravidade e incluírá, cando proceda, recomendacións de seguridade.

O informe técnico, que se axustará o máximo posible á estrutura de información fixada no anexo deste real decreto, comprenderá unha relación detallada dos datos obtidos e a determinación das causas do accidente ou incidente ferroviario de maneira clara e concisa. Así mesmo, relacionarase as anomalías, deficiencias, irregularidades e circunstancias que directa ou indirectamente puideron influír no accidente ou incidente.

A elaboración do informe técnico non prexulgará, en ningún caso, a decisión que poida recaer en vía xudicial, non perseguirá a avaliación de responsabilidades nin a determinación de culpabilidades.

2. De acordo co previsto no artigo 4.6, o secretario comunicará, sempre que isto non prexudique os obxectivos da investigación de seguridade e se respecte plenamente a normativa aplicable en materia de protección de datos de carácter persoal, a apertura dun prazo de quince días hábiles para que as persoas e entidades a que se refire o artigo 14.7 teñan acceso á información relativa aos feitos acaecidos e ás investigacións efectuadas contida na proposta de informe técnico e, se for o caso, formulen observacións ao respecto.

3. O secretario elevará ao Pleno a proposta de informe definitiva unha vez valoradas polo investigador responsable as observacións que se puidesen ter presentado de acordo co previsto no punto anterior.

4. O Pleno valorará o proxecto de informe así como as observacións presentadas e aprobará o informe final, especificando as recomendacións de seguridade definitivas.

5. A Comisión fará público o informe final no prazo máis breve posible e, en todo caso, no prazo máximo de doce meses desde a data do sinistro.

O informe, incluídas as recomendacións de seguridade, comunicarase a todas as persoas e entidades mencionadas no artigo 14.7. Así mesmo, a Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios remitirá un exemplar á Axencia Ferroviaria Europea e, se for o caso, aos organismos e partes afectados doutros Estados da Unión Europea.

6. As recomendacións de seguridade que elabore a Comisión dirixiranse aos organismos e entidades con funcións na elaboración e aplicación das normas de seguridade ferroviaria, así como aos organismos, entidades e empresas afectadas pola adopción das accións correctoras recomendadas.

As autoridades e organismos destinatarios das ditas recomendacións informarán, no primeiro semestre do ano seguinte ao accidente, a Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios acerca das medidas que adopten a raíz da recomendación.

7. A Comisión publicará antes do 30 de setembro unha memoria na cal dará conta das investigacións realizadas o ano anterior, das recomendacións de seguridade

publicadas, así como da información recibida sobre o estado de implantación das medidas adoptadas de acordo coas recomendacións emitidas con anterioridade.

O presidente da Comisión elevará anualmente a memoria, aprobada polo Pleno, ao ministro de Fomento, para o seu traslado ás comisións competentes do Congreso dos Deputados e do Senado. Igualmente, remitirase un exemplar desta á autoridade responsable de seguridade e á Axencia Ferroviaria Europea.

8. A autoridade responsable da seguridade e outras autoridades ou organismos aos cales se formulasen recomendacións informarán ao menos unha vez ao ano o organismo de investigación sobre as medidas que proxecten adoptar a raíz da recomendación.

Disposición adicional primeira. *Medios humanos e materiais da Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios.*

O Ministerio de Fomento dotará a Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios dos medios humanos e materiais necesarios para levar a cabo a súa misión e libráralos os medios necesarios para a remuneración dos asesores técnicos e o pagamento dos estudos técnicos cando sexa necesario. As medidas incluídas nesta norma non poderán supor incremento de gasto público, de dotacións, de retribucións nin doutros gastos de persoal.

Disposición adicional segunda. *Investigación de accidentes e incidentes ferroviarios polos administradores da infraestrutura.*

1. Os administradores da infraestrutura levarán a cabo, de acordo co establecido no seu sistema de xestión da seguridade, unha investigación interna dos accidentes e incidentes ferroviarios que se produzan na rede ferroviaria de interese xeral que eles administren, sen interferir na levada a cabo, se for o caso, pola Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, a quen deberán remitir o informe da investigación interna efectuada.

2. Os administradores da infraestrutura elaborarán, antes do 31 de marzo de cada ano, un informe anual que remitirán á Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios e á autoridade responsable de seguridade sobre todos os accidentes e incidentes ferroviarios acaecidos no ano anterior na rede ferroviaria de interese xeral que eles administren.

Disposición adicional terceira. *Investigación de accidentes e incidentes ferroviarios polas empresas ferroviarias.*

1. As empresas ferroviarias establecerán, dentro do seu sistema de xestión da seguridade, as pautas e os procedementos que se van seguir na investigación de accidentes e incidentes nos cales se encontren implicadas. En todo caso, no suposto de se ver implicadas nun accidente ou incidente ferroviario que se produza na rede ferroviaria de interese xeral, levarán a cabo unha investigación interna del, sen interferiren na levada a cabo, se for o caso, pola Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, á cal deberán remitir o informe da investigación interna efectuada.

2. As empresas ferroviarias elaborarán, antes do 31 de marzo de cada ano, un informe anual que remitirán á Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios e á autoridade responsable de seguridade sobre os accidentes e incidentes ferroviarios ocorridos no ano anterior nos cales estivesen implicadas.

Disposición adicional cuarta. *Investigación de accidentes e incidentes ferroviarios nas infraestruturas dos portos de interese xeral.*

1. O presente real decreto é de aplicación ás infraestruturas ferroviarias existentes nos portos de interese xeral e que forman parte da rede ferroviaria de interese xeral. Para a correcta aplicación ás ditas infraestruturas, entenderase que as referencias ao administrador da infraestrutura se fan ás autoridades portuarias correspondentes.

2. A autoridade portuaria levará a cabo unha investigación interna dos accidentes e incidentes ferroviarios que se produzan na rede ferroviaria de interese xeral que eles administren, sen interferir na levada a cabo, se for o caso, pola Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, á cal deberán remitir o informe da investigación interna efectuada.

Así mesmo, as empresas ferroviarias deberán levar a cabo tamén unha investigación interna de todos os accidentes e incidentes ferroviarios en que se vise implicado o seu material rodante ou persoal dentro das citadas redes.

Disposición adicional quinta. *Adecuación de procedementos.*

A Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios adecuará, nun prazo máximo de seis meses desde a entrada en vigor do presente real decreto, o alcance e os procedementos aprobados para a realización das investigacións de accidentes e incidentes ferroviarios aos novos requirimentos deste real decreto.

Disposición transitoria primeira. *Expedientes en tramitación.*

Os expedientes sobre accidentes e incidentes ferroviarios iniciados con anterioridade á entrada en vigor deste real decreto continuarán a súa tramitación até a súa finalización, de acordo co establecido no Regulamento sobre seguridade na circulación na rede ferroviaria de interese xeral, aprobado polo Real decreto 810/2007, do 22 de xuño.

Disposición transitoria segunda. *Renovación da Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios.*

O presidente e os actuais vogais da Comisión continuarán no seu cargo até que expire o termo do seu actual mandato ou até que se produza algunha das circunstancias sinaladas no número 6 da disposición adicional décimo primeira da Lei 39/2003, do 17 de novembro, do sector ferroviario.

Disposición derogatoria única. *Derrogación normativa.*

Quedan derogados os números 6 e 7 da disposición adicional terceira do Real decreto 810/2007, do 22 de xuño, polo que se aproba o Regulamento sobre seguridade na circulación na rede ferroviaria de interese xeral, e o título III e o anexo V do dito regulamento.

Disposición derradeira primeira. *Modificación do Real decreto 2387/2004, do 30 de decembro, polo que se aproba o Regulamento do sector ferroviario.*

A disposición adicional décimo primeira do Real decreto 2387/2004, do 30 de decembro, polo que se aproba o Regulamento do sector ferroviario, queda redactada como segue:

«Disposición adicional décimo primeira. *Consumo de substancias que perturben ou diminúan as facultades psicofísicas do persoal de conducción ou circulación.*

1. Para efectos do disposto no artigo 92.3 da Lei 39/2003, do 17 de novembro, establécense como taxas de alcoholemia máximas permitidas para a conducción de máquinas de transporte ferroviario as seguintes:

Taxa de alcohol en sangue: 0,10 gramos por litro.

Taxa de alcohol en aire expirado: 0,05 miligramos por litro.

2. As taxas referidas no número anterior serán, así mesmo, de aplicación ao persoal de circulación ferroviaria que preste servizos en postos de mando, control

de tráfico centralizado, subestacións, estacións, terminais e calquera outra dependencia e local en que se desenvolvan traballos relacionados con aquela.

3. Nos programas formativos destinados á obtención e ao mantemento dos títulos habilitantes do persoal de condución ou circulación inclúiranse contidos acerca do coñecemento destes aspectos: alcohol, drogas e substancias psicoactivas e medicamentos. Pola súa vez, as entidades ferroviarias fomentarán entre o citado persoal o uso responsable de medicamentos que puidesen alterar, perturbar ou modificar as súas facultades psicofísicas no desempeño das súas funcións.»

Disposición derradeira segunda. *Modificación do Regulamento sobre seguridade na circulación na rede ferroviaria de interese xeral, aprobado polo Real decreto 810/2007, do 22 de xuño.*

O Regulamento sobre seguridade na circulación na rede ferroviaria de interese xeral, aprobado polo Real decreto 810/2007, do 22 de xuño, queda modificado como segue:

Un. O artigo 1 queda redactado como segue:

«Artigo 1. *Obxecto e ámbito de aplicación.*

1. Este regulamento ten por obxecto o desenvolvemento da Lei 39/2003, do 17 de novembro, do sector ferroviario, en todo o referente á seguridade na circulación sobre a rede ferroviaria de interese xeral.

2. Para efectos de seguridade ferroviaria, o disposto neste regulamento será de aplicación a todos os actores do sistema ferroviario e, en particular, ás empresas ferroviarias, tal e como se definen na Lei 39/2003, do 17 de novembro, e a calquera empresa pública ou privada cuxa actividade consista en prestar servizos de transporte de mercadorías ou viaxeiros por ferrocarril; a dita empresa deberá ser, en todo caso, quen achegue a tracción. Inclúense tamén as empresas que acheguen unicamente a tracción.»

Dous. O número 2 do artigo 4 queda redactado como segue:

«2. O exercicio das competencias relacionadas neste artigo non se poderá delegar nin atribuír a ningún administrador da infraestrutura, empresa ferroviaria ou entidade adxudicadora. Non obstante, a autoridade responsable da seguridade, no exercicio das súas funcións, poderá solicitar ao Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, ás empresas ferroviarias ou a outras entidades cualificadas a asistencia técnica e operativa necesaria para a súa realización.»

Tres. As referencias realizadas ao longo do Regulamento ao Administrador de Infraestructuras Ferroviarias entenderanse efectuadas no sucesivo ao administrador da infraestrutura.

Disposición derradeira terceira. *Título competencial.*

Este real decreto dítase ao abeiro do disposto no artigo 149.1.21.^a da Constitución, que atribúe ao Estado a competencia exclusiva en materia de ferrocarrís e transportes terrestres que transcorran por máis dunha comunidade autónoma.

Disposición derradeira cuarta. *Incorporación do dereito da Unión Europea.*

Mediante este real decreto complétase a incorporación ao dereito español da Directiva 2004/49/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 29 de abril de 2004, sobre a seguridade dos ferrocarrís comunitarios e pola que se modifican a Directiva 95/18/CE do Consello sobre concesión de licenzas ás empresas ferroviarias e a Directiva 2001/14/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 26 de febreiro, relativa

á adxudicación da capacidade de infraestrutura ferroviaria, aplicación de canons pola súa utilización e certificación da seguridade.

Disposición derradeira quinta. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor o día seguinte ao da súa publicación no «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid o 18 de xullo de 2014.

FELIPE R.

A ministra de Fomento,
ANA MARÍA PASTOR JULIÁN

ANEXO

Contido esencial do informe de investigación sobre accidentes e incidentes ferroviarios elaborado pola Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios

1. Resumo

O resumo conterá unha breve descrición do suceso, cando e onde tivo lugar e as súas consecuencias. Indicará as causas directas así como os factores coadxuvantes e as causas subxacentes indagadas pola investigación. Citaranse as recomendacións principais e proporcionarase información sobre os destinatarios das ditas recomendacións.

2. Feitos inmediatos do suceso

1. Suceso:
 - a) Data, hora e localización exactas do suceso.
 - b) Descrición dos feitos e do lugar do accidente, así como das funcións dos servizos de rescate e de socorro.
 - c) A decisión de abrir unha investigación e a composición do equipo de investigación.
2. Circunstancias do suceso:
 - a) Persoal ferroviario implicado e, se for o caso, terceiros e testemuñas.
 - b) Os trens e a súa composición, incluído o número de matrícula do material rodante implicado.
 - c) A descrición da infraestrutura e do sistema de sinalización (tipos de vía, agullas, encravamento, sinais e protección do tren).
 - d) Sistemas de comunicación.
 - e) Obras no lugar ou nas súas proximidades.
 - f) Activación do plan de continxencias e da súa cadea de acontecementos.
 - g) Activación do plan de emerxencia dos servizos públicos de salvamento, da policía e dos servizos médicos e a súa cadea de acontecementos.
3. Vítimas mortais, lesións e danos materiais:
 - a) Viaxeiros, persoal e terceiros.
 - b) Carga, equipaxe e outros bens.
 - c) Material rodante, infraestrutura e ambiente.
4. Circunstancias externas: condicións meteorolóxicas e referencias xeográficas.

3. *Relación das investigacións e indagacións*

1. Resumo das declaracións das testemuñas (suxeito á protección da identidade das persoas):
 - a) Persoal ferroviario e viaxeiros.
 - b) Outras testemuñas.
2. Sistema de xestión da seguridade:
 - a) Organización marco e como se dan e executan as ordes.
 - b) Requisitos do persoal e como se cumpren.
 - c) Rutinas dos controis e auditorías internos e os seus resultados.
 - d) Interface entre as diferentes partes na infraestrutura ferroviaria.
3. Normativa:
 - a) Lexislación e regulamentación nacional e comunitaria pertinente.
 - b) Outras normas aplicables, tales como normas de explotación, instrucións locais, requisitos do persoal e preceptos de mantemento.
4. Funcionamento do material rodante ferroviario e das instalacións técnicas:
 - a) Sistema de control de mando e sinalización, incluídas as gravacións dos rexistradores automáticos de datos.
 - b) Infraestrutura.
 - c) Equipamento de comunicacións.
 - d) Material rodante, incluídas as gravacións dos rexistradores automáticos de datos.
5. Documentación do sistema de xestión da circulación:
 - a) Medidas tomadas polo persoal de circulación.
 - b) Intercambio de mensaxes verbais en relación co suceso, incluída a documentación procedente de gravacións.
 - c) Medidas destinadas a protexer e salvagardar o lugar do suceso.
6. Interface home-máquina-organización:
 - a) Tempo de traballo do persoal implicado.
 - b) Circunstancias médicas e persoais con influencia no suceso, incluída a existencia de tensión física psicolóxica.
 - c) Deseño do equipamento con efectos na interface antropomecánica.
7. Outros sucesos anteriores de carácter similar.

4. *Análise e conclusións*

1. Descrición definitiva da cadea de acontecementos: establecemento das conclusións sobre o suceso conforme o disposto no real decreto a que corresponde este anexo.
2. Deliberación: análise dos feitos con obxecto de extraer conclusións sobre as causas do suceso e a eficacia dos servizos de salvamento.
3. Conclusións:
 - a) Causas directas e inmediatas do suceso, incluídos os factores coadjuvantes relacionados coas accións das persoas implicadas ou as condicións do material rodante ou das instalacións técnicas.
 - b) Causas subxacentes relacionadas coas cualificacións do persoal ferroviario e o mantemento do material rodante ou da infraestrutura ferroviaria.

c) Causas relacionadas coas condicións do marco normativo e a aplicación do sistema de xestión da seguridade.

4. Observacións adicionais: deficiencias e defectos establecidos durante a investigación que non garden relación coas conclusións sobre as causas.

5. Medidas adoptadas: relación das medidas adoptadas como consecuencia do accidente ou incidente ferroviario.

6. Recomendacións.