

**Real Decreto 623/2014, de 18 de julio, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes ferroviarios y la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios.**

Desde el año 1991, la necesidad de convertir al ferrocarril en un modo de transporte competitivo y de abrir los mercados ferroviarios nacionales al transporte internacional de mercancías realizado por las empresas ferroviarias establecidas en cualquier Estado miembro de la Unión Europea, hizo preciso aprobar un conjunto de Directivas dirigidas a dinamizar el sector ferroviario europeo.

Con objeto de llevar a cabo la transposición de dichas Directivas al ordenamiento español se aprobó la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, que, adicionalmente, buscó reordenar por completo el sector ferroviario estatal y sentar las bases que permitieran la progresiva entrada de nuevos actores en este mercado y, entre otros aspectos, clarificar el régimen jurídico aplicable al transporte ferroviario con el fin de aportar seguridad jurídica a los usuarios. A estos efectos, dicha ley determina el derecho a acceder al servicio de transporte, en las adecuadas condiciones de calidad y de seguridad, sujetando a las empresas ferroviarias a la obtención del correspondiente certificado de seguridad que se otorgará por el Ministerio de Fomento o por el ente que éste determine. Particularmente, la ley aprobada preveía la posibilidad de crear, si así se estableciere en la normativa comunitaria, un órgano administrativo específico que tenga por finalidad el otorgamiento de los referidos certificados y, en su caso, otro que tenga por objeto la investigación de accidentes.

Así, fue la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios, y por la que se modifican la Directiva 95/18/CE del Consejo, sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias, y la Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero, relativa a la adjudicación de capacidad de la infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de seguridad, (Directiva de seguridad ferroviaria), la que definió, entre otros aspectos, unos principios comunes de gestión, regulación y supervisión de la seguridad ferroviaria, obligando a cada Estado miembro al establecimiento de una autoridad responsable en materia de seguridad en la circulación ferroviaria y de un organismo de investigación de accidentes e incidentes ferroviarios.

El Reglamento sobre seguridad en la circulación en la Red Ferroviaria de Interés General, aprobado por el Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, incorporó la citada Directiva de Seguridad Ferroviaria a nuestro derecho interno estableciendo, entre otros extremos, un órgano específico, denominado Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios, encargado de la investigación de los accidentes ferroviarios

expedientes en tramitación y a la renovación del mandato del Presidente y de los vocales; una disposición derogatoria y cinco disposiciones finales relativas a modificaciones normativas, al título competencial, la incorporación del derecho de la Unión Europea y la entrada en vigor de la norma.

En el capítulo I se incluyen las disposiciones generales sobre el objeto, ámbito de aplicación, definiciones y obligación de investigar los accidentes e incidentes ferroviarios por parte de la mencionada Comisión de Investigación.

En el capítulo II, por su parte, se define la estructura interna de la Comisión, el sistema de designación de sus miembros así como su composición y funcionamiento. Además, se adecua su adscripción orgánica a la estructura del Ministerio de Fomento establecida en el Real Decreto 452/2012, de 5 de marzo.

Con el ánimo de fortalecer aún más la independencia de la Comisión se vincula su composición al prestigio y competencia profesional de sus miembros en el sector ferroviario y se elimina la obligatoriedad de que el Secretario sea designado entre funcionarios de carrera al servicio del Ministerio de Fomento. Además, entre las principales novedades introducidas por este real decreto cabe mencionar la regulación de la figura del Vicepresidente, la inclusión explícita del equipo de investigación dentro de la estructura orgánica de la Comisión, la participación del Congreso de los Diputados, en los términos establecidos en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, en la designación del Presidente y los vocales, la eliminación de la referencia a la edad o a la situación laboral de los vocales de la Comisión, la modificación de la duración del mandato de la misma, que pasa de cuatro a seis años con el fin de reforzar aún más su independencia. De igual modo, se recogen de forma expresa los supuestos de cese en el cargo de los miembros de la Comisión, así como las funciones de su Presidente y su Secretario y se especifica más pormenorizadamente lo relativo tanto al funcionamiento como al procedimiento de emisión de informes y recomendaciones de la Comisión.

Finalmente, en el capítulo III se recoge el procedimiento de investigación donde destaca, en aplicación de lo previsto en el artículo 22.3 de la Directiva de Seguridad Ferroviaria, entre otras modificaciones, la concesión de un plazo de quince días para hacer observaciones a la información relativa a los hechos acaecidos y a las investigaciones efectuadas contenida en el proyecto de informe técnico, con las debidas cautelas en lo que respecta a la protección de datos de carácter personal y a la salvaguarda de los objetivos de la investigación de seguridad.

entenderán daños cuyo coste pueda evaluar inmediatamente el organismo de investigación en al menos un total de dos millones de euros.

**c) Incidente:** Cualquier suceso, distinto de un accidente o un accidente grave, asociado a la utilización y funcionamiento de los trenes o del material rodante y que afecte a la seguridad de la circulación.

**d) Autoridad responsable de la seguridad:** El organismo nacional encargado de las funciones relativas a la seguridad en la circulación ferroviaria o cualquier organismo binacional al que los Estados miembros hayan encomendado dichas funciones para garantizar un régimen unificado de seguridad en relación con la infraestructura transfronteriza especializada.

**e) Organismos notificados:** Los organismos encargados de evaluar la conformidad o la adecuación al uso de los componentes de interoperabilidad o de tramitar el procedimiento de verificación CE de los subsistemas, según se define en la normativa vigente.

**f) Causas:** Las acciones, omisiones, sucesos, condiciones, o su combinación, que hayan provocado un accidente o incidente.

**g) Investigación:** Un proceso que incluye la recogida y análisis de información relativa a los accidentes e incidentes ferroviarios, la elaboración de conclusiones, incluida la determinación de las causas de los mismos y, llegado el caso, la elaboración de recomendaciones en materia de seguridad en la circulación ferroviaria, con objeto de prevenirlos en el futuro.

**h) Investigador responsable:** La persona encargada de la organización, dirección y control de la investigación de un accidente o incidente ferroviario.

#### *Artículo 4 Obligación de investigar*

**1.** La Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios llevará a cabo una investigación técnica siempre que se produzca un accidente ferroviario grave sobre la Red Ferroviaria de Interés General.

**2.** La citada Comisión investigará también los demás accidentes y los incidentes ferroviarios cuando estime que de tal investigación podrán obtenerse conclusiones que permitan mejorar la seguridad ferroviaria.

**3.** Las investigaciones de los accidentes e incidentes ferroviarios se llevarán a cabo de acuerdo con lo previsto en este real decreto. La Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios establecerá, en su

mejora de la seguridad ferroviaria. A la hora de decidir la apertura o no de una investigación en este supuesto, dicho organismo valorará, entre otras, las siguientes cuestiones:

- 1.º** La importancia del accidente o incidente.
- 2.º** Si forma parte de una serie de accidentes o incidentes con repercusión en el sistema en su conjunto.
- 3.º** Su repercusión en la seguridad ferroviaria.
- 4.º** La petición de los administradores de la infraestructura, de las empresas ferroviarias o de la autoridad responsable de la seguridad.

#### *Artículo 8 Composición*

- 1.** La Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios actúa en Pleno.
- 2.** El Pleno de la Comisión está integrado por el Presidente, cinco vocales, uno de los cuales actuará como Vicepresidente y un Secretario que participará en las reuniones con voz pero sin voto.
- 3.** A propuesta del Presidente, la Comisión en pleno designará de entre los vocales un Vicepresidente, que sustituirá a aquél en caso de ausencia, vacante o enfermedad. En caso de ausencia del Vicepresidente designado, actuará como tal el vocal de más edad.
- 4.** Bajo la dirección del Presidente y adscritos orgánicamente a la Secretaría de la Comisión actuarán los equipos de investigación, compuestos por los investigadores y el personal administrativo y técnico preciso para el cumplimiento de los fines de aquélla.
- 5.** El Pleno de la Comisión se entenderá válidamente constituido con la asistencia del Presidente o persona que lo sustituya, el Secretario y tres vocales.

#### *Artículo 9 Funciones del Presidente*

Corresponden al Presidente las siguientes funciones:

- a)** Presidir y dirigir las sesiones del Pleno de la Comisión.
- b)** Convocar las reuniones del Pleno de la Comisión y fijar el orden del día.
- c)** Velar para que los acuerdos de la Comisión se lleven a cabo.

- f)** Coordinar las actuaciones administrativas que correspondan a la Secretaría y la dirección de todo el personal.
- g)** Realizar las funciones inherentes a la secretaria de un órgano colegiado.

*Artículo 11 Nombramiento y mandato de los miembros de la Comisión*

**1.** El Presidente y los vocales de la Comisión serán nombrados por el Ministro de Fomento en los términos establecidos en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, entre personas de reconocido prestigio y competencia profesional en el ámbito ferroviario.

Tres vocales serán ingenieros por cada una de las siguientes áreas de conocimiento técnico: caminos, canales y puertos, industrial y telecomunicaciones, expertos, respectivamente, en infraestructura ferroviaria, material rodante ferroviario y señalización y comunicaciones ferroviarias. Un vocal será experto en seguridad y circulación ferroviaria y otro en explotación de los servicios ferroviarios.

**2.** A propuesta del Ministro de Fomento, el Pleno de la Comisión designará un Secretario que deberá ser funcionario de carrera perteneciente a un cuerpo del subgrupo A1 al servicio de la Administración General del Estado.

**3.** El mandato del Presidente y los vocales será de seis años sin posibilidad de reelección.

**4.** El Presidente y los vocales de la Comisión cesarán en su cargo de conformidad con lo previsto en el apartado 6 de la disposición adicional undécima de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, prevista en la Ley 1/2014, de 28 de febrero.

*Artículo 12 Funcionamiento de la Comisión*

**1.** El Pleno de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios se reunirá al menos dos veces al año, así como cuando lo convoque el Presidente, a iniciativa propia o a propuesta de, al menos, tres de los vocales.

**2.** Corresponde al Pleno de la Comisión la calificación definitiva de los accidentes e incidentes ferroviarios.

**3.** Al Pleno de la Comisión le corresponde igualmente aprobar los informes y recomendaciones elaborados al finalizar una investigación técnica y ordenar su publicación, en un plazo máximo de doce meses a contar desde la fecha en la que se produjo el accidente o incidente ferroviario, salvo que concurran circunstancias excepcionales que impidan a la Comisión hacerlo en plazo. La concurrencia de tales

## **CAPÍTULO III. Procedimiento**

### *Artículo 14 Procedimiento de investigación*

**1.** Producido un accidente o incidente en la Red Ferroviaria de Interés General, el administrador de la infraestructura, las empresas ferroviarias que se vieran implicadas y, en su caso, la autoridad responsable de la seguridad informarán del mismo a la Comisión, lo antes posible.

**2.** En el plazo máximo de siete días naturales desde la recepción de dicha información y, a la vista de la calificación inicial del suceso formulada por el Secretario, el Presidente de la Comisión determinará, en todo caso, la apertura del procedimiento de investigación correspondiente si el siniestro es calificado como accidente ferroviario grave. Si, por el contrario, el siniestro es calificado como accidente o incidente ferroviario, podrá decidir iniciar la investigación si estima que de la misma se pueden obtener conclusiones importantes en materia de seguridad ferroviaria.

**3.** Abierta la investigación correspondiente, la Comisión constituirá en su seno un equipo de investigación integrado por el investigador responsable y los investigadores que sean asignados a la misma.

El Presidente de la Comisión designará al investigador responsable entre los investigadores de la Comisión y designará, igualmente, al resto de los integrantes del equipo de investigación que llevarán a cabo cuantos actos consideren necesarios para la debida investigación técnica de los hechos ocurridos. El investigador responsable y los investigadores asignados al equipo deberán ser independientes de cualquier parte cuyos intereses pudieran entrar en conflicto con el cometido que les está confiado.

Para el adecuado desarrollo de las investigaciones la Comisión podrá recurrir a peritos internos o externos, dependiendo de la naturaleza del accidente o incidente de que se trate.

Los investigadores observarán el debido respeto y consideración a los interesados y adoptarán las medidas necesarias para la protección de la intimidad de las personas.

**4.** Los funcionarios públicos que ostenten la condición de técnicos investigadores de la Comisión, tanto propios como adscritos, tendrán la consideración de agentes de autoridad cuando actúen en ejercicio de su misión investigadora, de acuerdo con lo previsto en la disposición adicional undécima de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre.

**5.** Durante la investigación de cada accidente ferroviario, el equipo investigador recabará en el lugar del suceso la máxima información y en

entidades a que se refiere el artículo 14.7 tengan acceso a la información relativa a los hechos acaecidos y las investigaciones efectuadas contenida en la propuesta de informe técnico y, en su caso, formulen observaciones al respecto.

**3.** El Secretario elevará al Pleno la propuesta de informe definitiva una vez valoradas por el investigador responsable las observaciones que se hubieran podido presentar de acuerdo con lo previsto en el apartado anterior.

**4.** El Pleno valorará el proyecto de informe así como las observaciones presentadas y aprobará el informe final, especificando las recomendaciones de seguridad definitivas.

**5.** La Comisión hará público el informe final en el plazo más breve posible y en todo caso en el plazo máximo de doce meses desde la fecha del siniestro.

El informe, incluidas las recomendaciones de seguridad, se comunicará a todas las personas y entidades mencionadas en el artículo 14.7 Asimismo, la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios remitirá un ejemplar del mismo a la Agencia Ferroviaria Europea y, en su caso, a los organismos y partes afectados de otros Estados de la Unión Europea.

**6.** Las recomendaciones de seguridad que elabore la Comisión se dirigirán a los organismos y entidades con cometidos en la elaboración y aplicación de las normas de seguridad ferroviaria, así como a los organismos, entidades y empresas afectadas por la adopción de las acciones correctoras recomendadas.

Las autoridades y organismos destinatarios de dichas recomendaciones informarán, en el primer semestre del año siguiente al accidente, a la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios acerca de las medidas que adopten a raíz de la recomendación.

**7.** La Comisión publicará antes del 30 de septiembre una memoria en la que dará cuenta de las investigaciones realizadas el año anterior, de las recomendaciones de seguridad publicadas, así como la información recibida en torno al estado de implantación de las medidas adoptadas de acuerdo con las recomendaciones emitidas con anterioridad.

El Presidente de la Comisión elevará anualmente la memoria, aprobada por el Pleno, al Ministro de Fomento, para su traslado a las Comisiones competentes del Congreso de los Diputados y del Senado. Igualmente, se remitirá un ejemplar de la misma a la autoridad responsable de seguridad y a la Agencia Ferroviaria Europea.

**2.** Las empresas ferroviarias elaborarán, antes del 31 de marzo de cada año, un informe anual, que remitirán a la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios y a la autoridad responsable de seguridad, sobre los accidentes e incidentes ferroviarios ocurridos en el año anterior, en los que hubieran estado implicadas.

*Disposición adicional cuarta Investigación de accidentes e incidentes ferroviarios en las infraestructuras de los puertos de interés general*

**1.** El presente real decreto es de aplicación a las infraestructuras ferroviarias existentes en los puertos de interés general y que forman parte de la Red Ferroviaria de Interés General. Para la correcta aplicación a dichas infraestructuras, se entenderá que las referencias al administrador de la infraestructura se hacen a las Autoridades Portuarias correspondientes.

**2.** La Autoridad Portuaria llevará a cabo una investigación interna de los accidentes e incidentes ferroviarios que se produzcan en la Red Ferroviaria de Interés General que ellos administren, sin interferir en la llevada a cabo, en su caso, por la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios, a quien deberán remitir el informe de la investigación interna efectuada.

Asimismo las empresas ferroviarias deberán llevar a cabo también una investigación interna de todos los accidentes e incidentes ferroviarios en que se hubiera visto implicado su material rodante o personal dentro de las citadas redes.

*Disposición adicional quinta Adecuación de procedimientos*

La Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios adecuará en un plazo máximo de seis meses desde la entrada en vigor del presente real decreto, el alcance y los procedimientos aprobados para la realización de las investigaciones de accidentes e incidentes ferroviarios a los nuevos requerimientos de este real decreto.

**DISPOSICIONES TRANSITORIAS**

*Disposición transitoria primera Expedientes en tramitación*

Los expedientes sobre accidentes e incidentes ferroviarios iniciados con anterioridad a la entrada en vigor de este real decreto, continuarán su tramitación hasta su finalización, de acuerdo con lo establecido en el Reglamento sobre seguridad en la circulación en la Red Ferroviaria de Interés General, aprobado por el Real Decreto 810/2007, de 22 de junio.



su vez, las entidades ferroviarias fomentarán entre el citado personal, el uso responsable de medicamentos que pudieran alterar, perturbar o modificar sus facultades psicofísicas en el desempeño de sus funciones.»

*Disposición final segunda Modificación del Reglamento sobre seguridad en la circulación en la Red Ferroviaria de Interés General, aprobado por el Real Decreto 810/2007, de 22 de junio*

El Reglamento sobre seguridad en la circulación en la Red Ferroviaria de Interés General, aprobado por el Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, queda modificado como sigue:

**Uno.** El artículo 1 queda redactado como sigue:

*«Artículo 1 Objeto y ámbito de aplicación*

**1.** Este Reglamento tiene por objeto el desarrollo de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, en todo lo referente a la seguridad en la circulación sobre la Red Ferroviaria de Interés General.

**2.** A efectos de seguridad ferroviaria, lo dispuesto en este Reglamento será de aplicación a todos los actores del sistema ferroviario, y en particular, a las empresas ferroviarias, tal y como se definen en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, y a cualquier empresa pública o privada cuya actividad consista en prestar servicios de transporte de mercancías o viajeros por ferrocarril, debiendo ser dicha empresa, en todo caso, quien aporte la tracción. Se incluyen también las empresas que aporten únicamente la tracción».

**Dos.** El apartado 2 del artículo 4 queda redactado como sigue:

**«2.** El ejercicio de las competencias relacionadas en este artículo no podrá delegarse ni atribuirse a ningún administrador de la infraestructura, empresa ferroviaria o entidad adjudicadora. No obstante, la autoridad responsable de seguridad, en el ejercicio de sus funciones, podrá solicitar al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, a las empresas ferroviarias o a otras entidades cualificadas, la asistencia técnica y operativa necesaria para la realización de las mismas.»

**Tres.** Las referencias realizadas a lo largo del Reglamento al Administrador de las Infraestructuras Ferroviarias se entenderán efectuadas en lo sucesivo al administrador de la infraestructura.

**2. Circunstancias del suceso:**

- a)** Personal ferroviario implicado y, en su caso, terceros y testigos.
- b)** Los trenes y su composición, incluido el número de matrícula del material rodante implicado.
- c)** La descripción de la infraestructura y del sistema de señalización (tipos de vía, agujas, enclavamiento, señales y protección del tren).
- d)** Sistemas de comunicación.
- e)** Obras en el lugar o sus cercanías.
- f)** Activación del plan de contingencias y de su cadena de acontecimientos.
- g)** Activación del plan de emergencia de los servicios públicos de salvamento, la policía y los servicios médicos y su cadena de acontecimientos.

**3. Víctimas mortales, lesiones y daños materiales:**

- a)** Viajeros, personal y terceros.
- b)** Carga, equipaje y otros bienes.
- c)** Material rodante, infraestructura y medio ambiente.

**4. Circunstancias externas: Condiciones meteorológicas y referencias geográficas.**

**3. *Relación de las investigaciones e indagaciones***

**1. Resumen de las declaraciones de los testigos (sujeto a la protección de la identidad de las personas):**

- a)** Personal ferroviario y viajeros.
- b)** Otros testigos.

**2. Sistema de gestión de la seguridad:**

- a)** Organización marco y cómo se dan y ejecutan las órdenes.
- b)** Requisitos del personal y cómo se cumplen.
- c)** Rutinas de los controles y auditorías internos y sus resultados.

**1.** Descripción definitiva de la cadena de acontecimientos: Establecimiento de las conclusiones sobre el suceso con arreglo a lo dispuesto en el real decreto al que corresponde este anexo.

**2.** Deliberación: Análisis de los hechos con objeto de extraer conclusiones sobre las causas del suceso y la eficacia de los servicios de salvamento.

**3.** Conclusiones:

**a)** Causas directas e inmediatas del suceso, incluidos los factores coadyuvantes relacionados con las acciones de las personas implicadas o las condiciones del material rodante o de las instalaciones técnicas.

**b)** Causas subyacentes relacionadas con las cualificaciones del personal ferroviario y el mantenimiento del material rodante o de la infraestructura ferroviaria.

**c)** Causas relacionadas con las condiciones del marco normativo y la aplicación del sistema de gestión de la seguridad.

**4.** Observaciones adicionales: Deficiencias y defectos establecidos durante la investigación que no guarden relación con las conclusiones sobre las causas.

**5.** Medidas adoptadas: Relación de las medidas adoptadas como consecuencia del accidente o incidente ferroviario.

**6.** Recomendaciones.