

## I. DISPOSICIONS GENERALS

### MINISTERI DE FOMENT

**7651** *Reial decret 623/2014, de 18 de juliol, pel qual es regula la investigació dels accidents i incidents ferroviaris i la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris.*

Des de l'any 1991, la necessitat de convertir el ferrocarril en un mode de transport competitiu i d'obrir els mercats ferroviaris nacionals al transport internacional de mercaderies efectuat per les empreses ferroviàries establertes en qualsevol Estat membre de la Unió Europea, va fer necessari aprovar un conjunt de directives adreçades a dinamitzar el sector ferroviari europeu.

A fi de portar a terme la transposició de les directives esmentades a l'ordenament espanyol es va aprovar la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del sector ferroviari, que, addicionalment, va cercar reordenar per complet el sector ferroviari estatal i establir les bases que permetin l'entrada progressiva de nous actors en aquest mercat i, entre altres aspectes, clarificar el règim jurídic aplicable al transport ferroviari amb la finalitat d'aportar seguretat jurídica als usuaris. A aquests efectes, aquesta Llei determina el dret a accedir al servei de transport, en les condicions adequades de qualitat i de seguretat, i subjecta les empreses ferroviàries a l'obtenció del certificat de seguretat corresponent que ha d'atorgar el Ministeri de Foment o l'ens que aquest determini. Particularment, la Llei aprovada preveia la possibilitat de crear, si així ho establiria la normativa comunitària, un òrgan administratiu específic que tingui per finalitat l'atorgament dels certificats esmentats i, si s'escau, un altre que tingui per objecte la investigació d'accidents.

Així, va ser la Directiva 2004/49/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 29 d'abril de 2004, sobre la seguretat dels ferrocarrils comunitaris, i per la qual es modifiquen la Directiva 95/18/CE del Consell, sobre concessió de llicències a les empreses ferroviàries, i la Directiva 2001/14/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 26 de febrer, relativa a l'adjudicació de la capacitat d'infraestructura ferroviària, aplicació de canons per la seva utilització i certificació de seguretat, (Directiva de seguretat ferroviària) la que va definir, entre altres aspectes, uns principis comuns de gestió, regulació i supervisió de la seguretat ferroviària, i va obligar cada Estat membre a l'establiment d'una autoritat responsable en matèria de seguretat en la circulació ferroviària i d'un organisme d'investigació d'accidents i incidents ferroviaris.

El Reglament sobre seguretat en la circulació a la xarxa ferroviària d'interès general, aprovat pel Reial decret 810/2007, de 22 de juny, va incorporar l'esmentada Directiva de seguretat ferroviària al nostre dret intern i va establir, entre altres aspectes, un òrgan específic, denominat Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris, encarregat de la investigació dels accidents ferroviaris greus així com de qualssevol altres accidents i incidents que per la seva especial naturalesa consideri convenient investigar.

Per tal de completar la transposició esmentada i els requisits fixats per la Comissió Europea, recentment s'han aprovat dues modificacions de la Llei 39/2003, de 17 de novembre. La primera, duta a terme pel Reial decret Llei 1/2014, de 24 de gener, de reforma en matèria d'infraestructures i transport, i altres mesures econòmiques, que introdueix una nova disposició transitòria vuitena que estableix que, mentre no es creï l'Agència Estatal de Seguretat Ferroviària (prevista a la disposició addicional tercera de la Llei 28/2006, de 18 de juliol, d'agències estatals per a la reforma dels serveis públics), les funcions d'autoritat responsable de la seguretat ferroviària les duen a terme els òrgans directius competents del Ministeri de Foment. La segona i més rellevant als efectes d'aquest Reial decret l'ha dut a terme la Llei 1/2014, de 28 de febrer, per a la protecció dels treballadors a temps parcial i altres mesures urgents en l'ordre econòmic i social, que

incorpora una nova disposició addicional onzena sobre la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris, la seva composició, funcionament i règim jurídic.

D'altra banda, en el temps transcorregut des de l'aprovació del Reglament sobre seguretat en la circulació a la xarxa ferroviària d'interès general, s'han produït una sèrie de modificacions normatives que afecten tant la composició com el funcionament dels organismes d'investigació corresponents als modes marítim i aeri per tal de millorar el seu funcionament intern i enfortir la independència funcional dels seus membres.

Mitjançant aquesta norma es pretén fer extensibles a l'àmbit ferroviari les millores incorporades en les normes esmentades amb la finalitat d'actualitzar el procediment d'investigació dels accidents i incidents ferroviaris i perfilar, d'una manera més explícita, les funcions corresponents als diferents components de l'òrgan col·legiat que han de realitzar la seva tasca d'investigació tècnica sense cap tipus de trava o ingerència i, si s'escau, en total col·laboració amb l'autoritat judicial.

Aquest Reial decret s'estructura en tres capítols; consta de 15 articles, un annex que recull el contingut essencial de l'informe d'investigació d'accidents i incidents ferroviaris, cinc disposicions addicionals en les quals es regulen la dotació de mitjans materials i humans de la Comissió, les investigacions internes sobre els accidents i els incidents ferroviaris dutes a terme pels administradors de la infraestructura i les empreses ferroviàries, la investigació dels accidents i incidents ferroviaris en les infraestructures dels ports d'interès general i l'adequació de procediments; dues disposicions transitòries, relatives als expedients en tramitació i a la renovació del mandat del president i dels vocals; una disposició derogatòria i cinc disposicions finals relatives a modificacions normatives, al títol competencial, la incorporació del dret de la Unió Europea i l'entrada en vigor de la norma.

En el capítol I s'inclouen les disposicions generals sobre l'objecte, l'àmbit d'aplicació, les definicions i l'obligació d'investigar els accidents i els incidents ferroviaris per part de la Comissió d'Investigació esmentada.

En el capítol II, per la seva banda, es defineix l'estructura interna de la Comissió, el sistema de designació dels seus membres així com la seva composició i funcionament. A més, s'adequa la seva adscripció orgànica a l'estructura del Ministeri de Foment que estableix el Reial decret 452/2012, de 5 de març.

Amb la intenció d'enfortir encara més la independència de la Comissió es vincula la seva composició al prestigi i la competència professional dels seus membres en el sector ferroviari i s'elimina l'obligatorietat que el secretari sigui designat entre funcionaris de carrera al servei del Ministeri de Foment. A més, entre les principals novetats que introdueix aquest Reial decret s'ha de mencionar la regulació de la figura del vicepresident, la inclusió explícita de l'equip d'investigació dins de l'estructura orgànica de la Comissió, la participació del Congrés dels Diputats, en els termes que estableix la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del sector ferroviari, la designació del president i els vocals, l'eliminació de la referència a l'edat o a la situació laboral dels vocals de la Comissió, la modificació de la durada del mandat d'aquesta, que passa de quatre a sis anys amb la finalitat de reforçar encara més la seva independència. De la mateixa manera, es recullen de manera expressa els supòsits de cessament en el càrrec dels membres de la Comissió, així com les funcions del seu president i el seu secretari i s'especifica més detalladament tot allò relatiu tant al funcionament com al procediment d'emissió d'informes i recomanacions de la Comissió.

Finalment, en el capítol III es recull el procediment d'investigació on destaca, en aplicació del que preveu l'article 22.3 de la Directiva de seguretat ferroviària, entre altres modificacions, la concessió d'un termini de quinze dies per fer observacions a la informació relativa als fets esdevinguts i a les investigacions efectuades que conté el projecte d'informe tècnic, amb les degudes cauteles pel que fa a la protecció de dades de caràcter personal i a la salvaguarda dels objectius de la investigació de seguretat.

En virtut d'això, a proposta de la ministra de Foment, amb l'aprovació prèvia del ministre d'Hisenda i Administracions Públiques, d'acord amb el Consell d'Estat i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres en la reunió del dia 18 de juliol de 2014,

DISPOSO:

CAPÍTOL I

## Disposicions generals

### Article 1. *Objecte i finalitat.*

L'objecte d'aquest Reial decret és regular la investigació dels accidents i incidents ferroviaris, millorar la seguretat a la xarxa ferroviària d'interès general i afavorir la prevenció d'accidents ferroviaris futurs mitjançant la realització de les investigacions tècniques i l'anàlisi dels accidents i incidents a fi de determinar-ne les causes i establir les mesures correctives que siguin pertinents.

Així mateix, és objecte d'aquest Reial decret establir la composició i les regles de funcionament de la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris.

### Article 2. *Àmbit d'aplicació.*

Aquest Reial decret s'aplica a la investigació tècnica de tots els accidents ferroviaris greus i dels altres accidents i incidents de la investigació dels quals la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris consideri que es poden obtenir conclusions rellevants per a la millora de la seguretat ferroviària i la prevenció d'accidents.

### Article 3. *Definicions.*

Als efectes d'aquest Reial decret s'entén per:

a) Accident: qualsevol succés sobtat, no desitjat ni intencionat, o una cadena de successos d'aquest tipus, de conseqüències perjudicials. Els accidents es divideixen en les categories següents: col·lisions, descarrilaments, accidents en passos a nivell, danys causats a persones per material rodant en moviment, incendis i altres.

b) Accident greu: qualsevol col·lisió o descarrilament de trens amb el resultat, almenys, d'una víctima mortal o de cinc o més ferits greus o grans danys al material rodant, a la infraestructura o al medi ambient, i qualsevol altre accident similar, amb un efecte evident en la normativa de seguretat ferroviària o en la gestió de seguretat; per grans danys s'entenen danys el cost dels quals pugui avaluar immediatament l'organisme d'investigació en almenys un total de dos milions d'euros.

c) Incident: qualsevol succés, diferent d'un accident o un accident greu, associat a la utilització i el funcionament dels trens o del material rodant i que afecti la seguretat de la circulació.

d) Autoritat responsable de la seguretat: l'organisme nacional encarregat de les funcions relatives a la seguretat en la circulació ferroviària o qualsevol organisme binacional al qual els estats membres hagin encarregat les funcions esmentades per garantir un règim unificat de seguretat en relació amb la infraestructura transfronterera especialitzada.

e) Organismes notificats: els organismes encarregats d'avaluar la conformitat o l'adequació a l'ús dels components d'interoperabilitat o de tramitar el procediment de verificació CE dels subsistemes, segons defineix la normativa vigent.

f) Causes: les accions, les omissions, els successos, les condicions, o la seva combinació, que hagin provocat un accident o incident.

g) Investigació: un procés que inclou la recollida i l'anàlisi d'informació relativa als accidents i incidents ferroviaris, l'elaboració de conclusions, inclosa la determinació de les causes d'aquests i, arribat el cas, l'elaboració de recomanacions en matèria de seguretat en la circulació ferroviària, per tal de prevenir-los en el futur.

h) Investigador responsable: la persona encarregada de l'organització, la direcció i el control de la investigació d'un accident o incident ferroviari.

## Article 4. *Obligació d'investigar.*

1. La Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris ha de dur a terme una investigació tècnica sempre que es produeixi un accident ferroviari greu sobre la xarxa ferroviària d'interès general.

2. Aquesta Comissió també ha d'investigar els altres accidents i incidents ferroviaris quan cregui que d'aquesta investigació se'n poden obtenir conclusions que permetin millorar la seguretat ferroviària.

3. Les investigacions dels accidents i incidents ferroviaris s'han de dur a terme d'acord amb el que preveu aquest Reial decret. La Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris estableix, en la seva normativa interna, l'abast i els procediments que s'han de seguir en el desenvolupament de cada investigació.

4. La investigació ha de tenir com a finalitat determinar les causes de l'accident o incident de què es tracti i l'aclariment de les circumstàncies en les quals aquest es va produir amb la finalitat d'incrementar la seguretat en el transport ferroviari i afavorir la prevenció d'accidents.

5. En cap cas la investigació ha de tenir com a objectiu determinar la culpa o la responsabilitat de l'accident o incident i és independent de qualsevol investigació judicial.

6. La investigació d'accidents ha de ser transparent i s'han d'escoltar les parts afectades.

## CAPÍTOL II

### **La Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris**

## Article 5. *Naturalesa i adscripció.*

La Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris és un òrgan col·legiat especialitzat adscrit a la Subsecretaria de Foment que té competència per a la investigació tècnica dels accidents i incidents ferroviaris.

## Article 6. *Independència funcional i relació amb les entitats públiques i privades.*

La Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris gaudeix de plena independència funcional respecte de l'autoritat responsable de la seguretat i de qualsevol regulador ferroviari. En l'acompliment de les seves funcions, ni el personal ni els membres del Ple poden sol·licitar o acceptar instruccions de cap entitat pública o privada.

## Article 7. *Funcions.*

Corresponen a la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris les funcions següents:

a) Efectuar les investigacions i els informes tècnics de tots els accidents ferroviaris greus, determinar-ne les causes i formular recomanacions, si s'escau, per tal que s'adoptin les mesures necessàries per evitar-los.

b) Efectuar la investigació tècnica dels accidents i incidents ferroviaris que no preveu el paràgraf anterior i elaborar informes tècnics sobre aquests quan prevegi que d'aquesta investigació se'n poden obtenir conclusions per a la millora de la seguretat ferroviària. A l'hora de decidir l'obertura o no d'una investigació en aquest supòsit, l'organisme esmentat ha de valorar, entre d'altres, les qüestions següents:

1r La importància de l'accident o incident.

2n Si forma part d'una sèrie d'accidents o incidents amb repercussió en el sistema en el seu conjunt.

3r La seva repercussió en la seguretat ferroviària.

4t La petició dels administradors de la infraestructura, de les empreses ferroviàries o de l'autoritat responsable de la seguretat.

## Article 8. *Composició.*

1. La Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris actua en Ple.
2. El Ple de la Comissió està integrat pel president, cinc vocals, un dels quals actua com a vicepresident, i un secretari que participa en les reunions amb veu però sense vot.
3. A proposta del president, la Comissió en Ple designa d'entre els vocals un vicepresident, que substitueix aquell en cas d'absència, vacant o malaltia. En cas d'absència del vicepresident designat, actua com a tal el vocal de més edat.
4. Sota la direcció del president i adscrits orgànicament a la Secretaria de la Comissió actuen els equips d'investigació, compostos pels investigadors i el personal administratiu i tècnic necessari per al compliment dels fins d'aquella.
5. El Ple de la Comissió s'entén vàlidament constituït amb l'assistència del president o la persona que el substitueixi, el secretari i tres vocals.

## Article 9. *Funcions del president.*

Corresponen al president les funcions següents:

- a) Presidir i dirigir les sessions del Ple de la Comissió.
- b) Convocar les reunions del Ple de la Comissió i fixar l'ordre del dia.
- c) Vetllar perquè els acords de la Comissió es portin a terme.
- d) Decidir l'obertura, si s'escau, del procediment d'investigació a la vista de la qualificació inicial del sinistre.
- e) Designar l'investigador responsable de cada investigació i la resta dels investigadors que formin part de l'equip d'investigació.
- f) Designar, si s'escau, els assessors tècnics especialistes que siguin necessaris per al desenvolupament correcte de les investigacions.
- g) Vetllar per l'acompliment correcte de les investigacions i ordenar, si s'escau, la realització de treballs d'investigació addicionals a fi de determinar amb més precisió les causes dels accidents i incidents ferroviaris.
- h) Elevar la memòria anual aprovada pel Ple al ministre de Foment per a la seva remissió al Congrés dels Diputats i al Senat.
- i) Representar la Comissió davant qualsevol organisme nacional o internacional. No obstant això, pot delegar en el secretari l'assistència a les reunions dels organismes esmentats.

## Article 10. *Funcions del secretari.*

Corresponen al secretari les funcions següents:

- a) La qualificació inicial d'un sinistre com a accident greu, accident o incident ferroviari.
- b) Vetllar perquè la investigació es dugui a terme seguint les directrius del president.
- c) Sol·licitar de les administracions i entitats públiques i privades tota la informació i els estudis específics que siguin necessaris per al desenvolupament de les investigacions, sense perjudici de les facultats atribuïdes als tècnics investigadors de la Comissió en els apartats g) i h) de l'apartat 8 de la disposició addicional onzena de la Llei 39/2003, de 17 de novembre.
- d) Elevar al Ple de la Comissió els informes tècnics provisionals de les investigacions efectuades.
- e) Remetre els informes i les recomanacions aprovats pel Ple, en els casos en què aquest així ho disposi, a diferents organismes i institucions nacionals i internacionals.
- f) Coordinar les actuacions administratives que corresponguin a la Secretaria i la direcció de tot el personal.

- g) Complir les funcions inherents a la secretaria d'un òrgan col·legiat.

## Article 11. *Nomenament i mandat dels membres de la Comissió.*

1. El president i els vocals de la Comissió els nomena el ministre de Foment en els termes que estableix la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del sector ferroviari, entre persones de reconegut prestigi i competència professional en l'àmbit ferroviari.

Tres vocals han de ser enginyers per cadascuna de les àrees de coneixement tècnic següents: camins, canals i ports, industrial i telecomunicacions, experts, respectivament, en infraestructura ferroviària, material rodant ferroviari i senyalització i comunicacions ferroviàries. Un vocal ha de ser expert en seguretat i circulació ferroviària i un altre en explotació dels serveis ferroviaris.

2. A proposta del ministre de Foment, el Ple de la Comissió designa un secretari que ha de ser funcionari de carrera pertanyent a un cos del subgrup A1 al servei de l'Administració General de l'Estat.

3. El mandat del president i els vocals és de sis anys sense possibilitat de reelecció.

4. El president i els vocals de la Comissió cessen en el seu càrrec de conformitat amb el que preveu l'apartat 6 de la disposició addicional onzena de la Llei 39/2003, de 17 de novembre, que preveu la Llei 1/2014, de 28 de febrer.

## Article 12. *Funcionament de la Comissió.*

1. El Ple de la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris es reuneix almenys dues vegades l'any, així com quan el convoqui el president, a iniciativa pròpia o a proposta, almenys, de tres dels vocals.

2. Correspon al Ple de la Comissió la qualificació definitiva dels accidents i incidents ferroviaris.

3. Al Ple de la Comissió li correspon igualment aprovar els informes i les recomanacions elaborats en finalitzar una investigació tècnica i ordenar-ne la publicació, en un termini màxim de dotze mesos a comptar de la data en què es va produir l'accident o incident ferroviari, llevat que concorrin circumstàncies excepcionals que impedeixin a la Comissió fer-ho dins de termini. La concurrència d'aquestes circumstàncies s'ha d'adduïr, de manera motivada, en cas que la Comissió emeti aquests informes i recomanacions de manera extemporània.

4. Les decisions del Ple de la Comissió s'adopten per majoria simple. En cas d'empat decideix el vot de qualitat del president o persona que el substitueixi.

5. La Comissió es regeix pel que disposen aquest Reial decret i el capítol II del títol II de la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú.

## Article 13. *Cooperació.*

1. Totes les entitats vinculades a l'activitat ferroviària han de prestar a la Comissió la col·laboració que se'ls requereixi per a la investigació tècnica dels accidents o incidents ferroviaris i la formulació de les recomanacions de seguretat. Sobre això, han de subministrar a l'equip investigador, dins el termini establert i en la forma pertinent, totes les dades i la col·laboració del personal tècnic que se'ls requereixi.

2. La Comissió pot mantenir les relacions que cregui necessàries amb qualsevol autoritat o els seus agents, així com intercanviar informacions i rebre les col·laboracions d'organismes i entitats públiques o privades.

3. Quan es produeixi un accident o incident ferroviari en una instal·lació fronterera d'un altre Estat membre de la Unió Europea o a prop d'aquesta o no sigui possible determinar en quin Estat membre s'ha produït, els organismes corresponents han d'acordar quin d'aquests s'ha d'encarregar de la investigació o bé dur-la a terme en col·laboració. En el primer cas, l'altre organisme pot participar en la investigació i tots dos n'han de compartir plenament els resultats.

4. Quan en un accident o incident ferroviari estigui implicada una empresa ferroviària establerta en un altre Estat membre de la Unió Europea, s'ha de convidar a participar en la investigació l'organisme d'investigació d'accidents ferroviaris de l'Estat esmentat.

5. En la investigació d'accidents, la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris pot sol·licitar la col·laboració d'una autoritat d'un altre Estat de la Unió Europea i col·laborar en una investigació fora del territori espanyol amb els organismes d'investigació d'altres Estats de la Unió Europea sempre que se li sol·liciti.

## CAPÍTOL III

### Procediment

#### Article 14. *Procediment d'investigació.*

1. Produït un accident o incident a la xarxa ferroviària d'interès general, l'administrador de la infraestructura, les empreses ferroviàries que s'hi vegin implicades i, si s'escau, l'autoritat responsable de la seguretat n'han d'informar la Comissió, com més aviat millor.

2. En el termini màxim de set dies naturals des de la recepció de la informació esmentada i, a la vista de la qualificació inicial del succés formulada pel secretari, el president de la Comissió ha de determinar, en tot cas, l'obertura del procediment d'investigació corresponent si el sinistre és qualificat d'accident ferroviari greu. Si, per contra, el sinistre és qualificat d'accident o incident ferroviari, pot decidir iniciar la investigació si creu que d'aquesta investigació es poden obtenir conclusions importants en matèria de seguretat ferroviària.

3. Oberta la investigació corresponent, la Comissió ha de constituir en el seu si un equip d'investigació integrat per l'investigador responsable i els investigadors que s'assignin a aquesta.

El president de la Comissió ha de designar l'investigador responsable entre els investigadors de la Comissió i ha de designar, igualment, la resta dels integrants de l'equip d'investigació que porten a terme tots els actes que considerin necessaris per a la deguda investigació tècnica dels fets ocorreguts. L'investigador responsable i els investigadors assignats a l'equip han de ser independents de qualsevol part dels interessos de la qual puguin entrar en conflicte amb la comesa que els sigui confiada.

Per a l'acompliment adequat de les investigacions la Comissió pot recórrer a pèrits interns o externs, depenent de la naturalesa de l'accident o incident de què es tracti.

Els investigadors han d'observar el degut respecte i consideració als interessats i han d'adoptar les mesures necessàries per a la protecció de la intimitat de les persones.

4. Els funcionaris públics que tinguin la condició de tècnics investigadors de la Comissió, tant propis com adscrits, tenen la consideració d'agents d'autoritat quan actuïn en exercici de la seva missió investigadora, d'acord amb el que preveu la disposició addicional onzena de la Llei 39/2003, de 17 de novembre.

5. Durant la investigació de cada accident ferroviari, l'equip investigador ha d'obtenir en el lloc del succés la màxima informació i en el termini més breu possible, per permetre que l'administrador de la infraestructura restableixi com més aviat millor la circulació ferroviària sobre la línia ferroviària o el tram afectat d'aquesta.

6. En el termini màxim de set dies naturals des de l'obertura de la investigació, la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris ha d'informar l'Agència Ferroviària Europea sobre aquesta. Aquesta informació ha d'indicar la data, l'hora i el lloc dels fets, així com el seu tipus i conseqüències pel que fa, si s'escau, a víctimes mortals, lesions corporals i danys materials.

7. La Comissió ha d'informar de la investigació i dels seus avenços a l'administrador de la infraestructura i a les empreses ferroviàries afectades, a l'autoritat responsable de la seguretat, a les víctimes i als seus familiars, als propietaris de béns danyats, fabricants, serveis de socors implicats, representants del personal i dels usuaris, sempre que sigui compatible amb la investigació de seguretat i se'ls ha de donar, en aquest mateix cas,

l'oportunitat d'exposar les seves opinions i punts de vista sobre la informació subministrada.

8. En cas que s'estiguin portant a terme diligències judicials en relació amb l'accident o incident, les previsions de l'apartat anterior queden supeditades al que estableix la legislació processal que sigui aplicable.

#### Article 15. *Resultat de la investigació.*

1. L'investigador responsable ha d'elaborar una proposta d'informe tècnic de cada accident o incident ferroviari que s'ha d'adequar a la seva importància i gravetat i ha d'incloure, quan sigui procedent, recomanacions de seguretat.

L'informe tècnic, que s'ha d'ajustar al màxim possible a l'estructura d'informació que fixa l'annex d'aquest Reial decret, ha de comprendre una relació detallada de les dades obtingudes i la determinació de les causes de l'accident o incident ferroviari de manera clara i concisa. Així mateix, s'han d'incloure les anomalies, deficiències, irregularitats i circumstàncies que directament o indirectament hagin pogut influir en l'accident o incident.

L'elaboració de l'informe tècnic no ha de prejudicar en cap cas la decisió que pugui recaure en via judicial, no ha de perseguir l'avaluació de responsabilitats, ni la determinació de culpabilitats.

2. D'acord amb el que preveu l'article 4.6, el secretari ha de comunicar, sempre que això no perjudiqui els objectius de la investigació de seguretat i es respecti plenament la normativa aplicable en matèria de protecció de dades de caràcter personal, l'obertura d'un termini de quinze dies hàbils perquè les persones i entitats a què fa referència l'article 14.7 tinguin accés a la informació relativa als fets esdevinguts i les investigacions efectuades que conté la proposta d'informe tècnic i, si s'escau, formulin observacions sobre això.

3. El secretari ha d'eleva al Ple la proposta d'informe definitiva una vegada valorades per l'investigador responsable les observacions que s'hagin pogut presentar d'acord amb el que preveu l'apartat anterior.

4. El Ple ha de valorar el projecte d'informe així com les observacions presentades i ha d'aprovar l'informe final, especificant les recomanacions de seguretat definitives.

5. La Comissió ha de fer públic l'informe final en el termini més breu possible i en tot cas en el termini màxim de dotze mesos des de la data del sinistre.

L'informe, incloses les recomanacions de seguretat, s'ha de comunicar a totes les persones i entitats que esmenta l'article 14.7. Així mateix, la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris n'ha de remetre un exemplar a l'Agència Ferroviària Europea i, si s'escau, als organismes i parts afectades d'altres estats de la Unió Europea.

6. Les recomanacions de seguretat que elabori la Comissió s'han d'adreçar als organismes i les entitats amb comeses en l'elaboració i aplicació de les normes de seguretat ferroviària, així com als organismes, les entitats i les empreses afectades per l'adopció de les accions correctores recomanades.

Les autoritats i els organismes destinataris d'aquestes recomanacions han d'informar, en el primer semestre de l'any següent a l'accident, la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris sobre les mesures que adoptin arran de la recomanació.

7. La Comissió ha de publicar abans del 30 de setembre una memòria en la qual ha de donar compte de les investigacions efectuades l'any anterior, de les recomanacions de seguretat publicades, així com de la informació rebuda al voltant de l'estat d'implantació de les mesures adoptades d'acord amb les recomanacions emeses amb anterioritat.

El president de la Comissió ha d'eleva anualment la memòria, aprovada pel Ple, al ministre de Foment, per al seu trasllat a les comissions competents del Congrés dels Diputats i del Senat. Igualment, se n'ha de remetre un exemplar a l'autoritat responsable de seguretat i a l'Agència Ferroviària Europea.

8. L'autoritat responsable de la seguretat i altres autoritats o organismes als quals s'hagin formulat recomanacions han d'informar almenys un cop l'any l'organisme d'investigació de les mesures que projectin adoptar arran de la recomanació.



Disposició addicional primera. *Mitjans humans i materials de la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris.*

El Ministeri de Foment ha de dotar la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris dels mitjans humans i materials necessaris per portar a terme la seva missió i ha de posar els mitjans necessaris per a la remuneració dels assessors tècnics i el pagament dels estudis tècnics quan sigui necessari. Les mesures incloses en aquesta norma no poden suposar cap increment de despesa pública, de dotacions, de retribucions ni d'altres despeses de personal.

Disposició addicional segona. *Investigació d'accidents i incidents ferroviaris pels administradors de la infraestructura.*

1. Els administradors de la infraestructura han de portar a terme, d'acord amb el que s'estableix en el seu sistema de gestió de la seguretat, una investigació interna dels accidents i incidents ferroviaris que es produeixi a la xarxa ferroviària d'interès general que ells administren, sense interferir en la que porti a terme, si s'escau, la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris, a la qual han de remetre l'informe de la investigació interna efectuada.

2. Els administradors de la infraestructura han d'elaborar, abans del 31 de març de cada any, un informe anual, que han de remetre a la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris i a l'autoritat responsable de seguretat, sobre tots els accidents i incidents ferroviaris esdevinguts l'any anterior a la xarxa ferroviària d'interès general que ells administren.

Disposició addicional tercera. *Investigació d'accidents i incidents ferroviaris per les empreses ferroviàries.*

1. Les empreses ferroviàries han d'establir, dins del seu sistema de gestió de la seguretat, les pautes i els procediments a seguir en la investigació d'accidents i incidents en els quals estiguin implicades. En tot cas, en el supòsit que es vegin implicades en un accident o incident ferroviari que es produeixi a la xarxa ferroviària d'interès general, han de portar a terme una investigació interna d'aquest, sense interferir en la portada a terme, si s'escau, per la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris, a la qual han de remetre l'informe de la investigació interna efectuada.

2. Les empreses ferroviàries han d'elaborar, abans del 31 de març de cada any, un informe anual, que han de remetre a la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris i a l'autoritat responsable de seguretat, sobre els accidents i incidents ferroviaris ocorreguts l'any anterior, en els quals hagin estat implicades.

Disposició addicional quarta. *Investigació d'accidents i incidents ferroviaris en les infraestructures dels ports d'interès general.*

1. Aquest Reial decret és aplicable a les infraestructures ferroviàries existents en els ports d'interès general i que formen part de la xarxa ferroviària d'interès general. Per a l'aplicació correcta a aquestes infraestructures, s'entén que les referències a l'administrador de la infraestructura es fan a les autoritats portuàries corresponents.

2. L'autoritat portuària ha de portar a terme una investigació interna dels accidents i incidents ferroviaris que es produeixi a la xarxa ferroviària d'interès general que ells administren, sense interferir en la portada a terme, si s'escau, per la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris, a la qual han de remetre l'informe de la investigació interna efectuada.

Així mateix les empreses ferroviàries han de portar a terme també una investigació interna de tots els accidents i incidents ferroviaris en els quals s'hagi vist implicat el seu material rodant o personal dins de les xarxes esmentades.

Disposició addicional cinquena. *Adequació de procediments.*

La Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris ha d'adequar en un termini màxim de sis mesos des de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret, l'abast i els procediments aprovats per a la realització de les investigacions d'accidents i incidents ferroviaris als nous requeriments d'aquest Reial decret.

Disposició transitòria primera. *Expedients en tramitació.*

Els expedients sobre accidents i incidents ferroviaris iniciats amb anterioritat a l'entrada en vigor d'aquest Reial decret, continuen la seva tramitació fins a la seva finalització, d'acord amb el que estableix el Reglament sobre seguretat en la circulació a la xarxa ferroviària d'interès general, aprovat pel Reial decret 810/2007, de 22 de juny.

Disposició transitòria segona. *Renovació de la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris.*

El president i els actuals vocals de la Comissió continuen en el seu càrrec fins que expiri el terme del seu mandat actual o fins que es produeixi alguna de les circumstàncies que assenyalen l'apartat 6 de la disposició addicional onzena de la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del sector ferroviari.

Disposició derogatòria única. *Derogació normativa.*

Queden derogats els apartats 6 i 7 de la disposició addicional tercera del Reial decret 810/2007, de 22 de juny, pel qual s'aprova el Reglament sobre seguretat en la circulació a la xarxa ferroviària d'interès general, i el títol III i l'annex V del Reglament esmentat.

Disposició final primera. *Modificació del Reial decret 2387/2004, de 30 de desembre, pel qual s'aprova el Reglament del sector ferroviari.*

La disposició addicional onzena del Reial decret 2387/2004, de 30 de desembre, pel qual s'aprova el Reglament del sector ferroviari, queda redactada de la manera següent:

«Disposició addicional onzena. *Consum de substàncies que pertorbin o disminueixin les facultats psicofísiques del personal de conducció o circulació.*

1. Als efectes del que disposa l'article 92.3 de la Llei 39/2003, de 17 de novembre, s'estableixen com a taxes d'alcoholèmia màximes permeses per conduir màquines de transport ferroviari les següents:

Taxa d'alcohol en sang: 0,10 grams per litre.

Taxa d'alcohol en aire espirat: 0,05 mil·ligrams per litre.

2. Les taxes esmentades a l'apartat anterior també són aplicables al personal de circulació ferroviària que presti serveis en llocs de comandament, control de trànsit centralitzat, subestacions, estacions, terminals i qualssevol altres dependències i locals en què es duguin a terme treballs relacionats amb aquella.

3. En els programes formatius destinats a l'obtenció i el manteniment dels títols habilitadors del personal de conducció o circulació, s'hi han d'incloure continguts sobre el coneixement d'aquests aspectes: alcohol, drogues i substàncies psicoactives i medicaments. Al seu torn, les entitats ferroviàries han de fomentar entre el personal esmentat l'ús responsable de medicaments que puguin alterar, pertorbar o modificar les seves facultats psicofísiques en l'exercici de les seves funcions.»

Disposició final segona. *Modificació del Reglament sobre seguretat en la circulació a la xarxa ferroviària d'interès general, aprovat pel Reial decret 810/2007, de 22 de juny.*

El Reglament sobre seguretat en la circulació a la xarxa ferroviària d'interès general, aprovat pel Reial decret 810/2007, de 22 de juny, queda modificat de la manera següent:

U. L'article 1 queda redactat de la manera següent:

«Article 1. *Objecte i àmbit d'aplicació.*

1. Aquest Reglament té per objecte el desplegament de la Llei 39/2003, de 17 de novembre, del sector ferroviari, pel que fa a la seguretat en la circulació sobre la xarxa ferroviària d'interès general.

2. Als efectes de seguretat ferroviària, el que disposa aquest Reglament és aplicable a tots els actors del sistema ferroviari, i en particular, a les empreses ferroviàries, tal com es defineixen a la Llei 39/2003, de 17 de novembre, i a qualsevol empresa pública o privada l'activitat de la qual consisteixi a prestar serveis de transport de mercaderies o viatgers per ferrocarril, i ha de ser aquesta empresa, en tot cas, la que aporti la tracció. S'inclouen també les empreses que aportin únicament la tracció.»

Dos. L'apartat 2 de l'article 4 queda redactat de la manera següent:

«2. L'exercici de les competències esmentades en aquest article no es pot delegar ni atribuir a cap administrador de la infraestructura, empresa ferroviària o entitat adjudicadora. No obstant això, l'autoritat responsable de seguretat, en l'exercici de les seves funcions, pot sol·licitar a l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries, a les empreses ferroviàries o a altres entitats qualificades, l'assistència tècnica i operativa necessària per realitzar-les.»

Tres. Les referències efectuades al llarg del Reglament a l'administrador de les infraestructures ferroviàries s'entenen efectuades d'ara endavant a l'administrador de la infraestructura.

Disposició final tercera. *Títol competencial.*

Aquest Reial decret es dicta a l'empara del que disposa l'article 149.1.21a de la Constitució, que atribueix a l'Estat la competència exclusiva en matèria de ferrocarrils i transports terrestres que transcorrin per més d'una comunitat autònoma.

Disposició final quarta. *Incorporació del dret de la Unió Europea.*

Mitjançant aquest Reial decret es completa la incorporació al dret espanyol de la Directiva 2004/49/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 29 d'abril de 2004, sobre la seguretat dels ferrocarrils comunitaris i per la qual es modifiquen la Directiva 95/18/CE del Consell sobre concessió de llicències a les empreses ferroviàries i la Directiva 2001/14/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 26 de febrer, relativa a l'adjudicació de la capacitat d'infraestructura ferroviària, aplicació de cànons per la seva utilització i certificació de la seguretat.

Disposició final cinquena. *Entrada en vigor.*

Aquest Reial decret entra en vigor l'endemà de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Madrid, 18 de juliol de 2014.

FELIPE R.

La ministra de Foment,  
ANA MARÍA PASTOR JULIÁN

## ANNEX

### Contingut essencial de l'informe d'investigació sobre accidents i incidents ferroviaris elaborat per la Comissió d'Investigació d'Accidents Ferroviaris

#### 1. Resum

El resum conté un breu descripció del succés, quan i on va tenir lloc i les seves conseqüències. Indica les causes directes així com els factors coadjuvants i les causes subjacents descobertes per la investigació. S'han d'esmentar les recomanacions principals i s'ha de proporcionar informació sobre els destinataris d'aquestes recomanacions.

#### 2. Fets immediats del succés

1. Succés:
  - a) Data, hora i localització exactes del succés.
  - b) Descripció dels fets i del lloc de l'accident, així com les comeses dels serveis de rescat i de socors.
  - c) La decisió d'obrir una investigació i la composició de l'equip d'investigació.
2. Circumstàncies del succés:
  - a) Personal ferroviari implicat i, si s'escau, tercers i testimonis.
  - b) Els trens i la seva composició, inclòs el número de matrícula del material rodant implicat.
  - c) La descripció de la infraestructura i del sistema de senyalització (tipus de via, agulles, enclavament, senyals i protecció del tren).
  - d) Sistemes de comunicació.
  - e) Obres al lloc o les seves proximitats.
  - f) Activació del pla de contingències i de la seva cadena d'esdeveniments.
  - g) Activació del pla d'emergència dels serveis públics de salvament, la policia i els serveis mèdics i la seva cadena d'esdeveniments.
3. Víctimes mortals, lesions i danys materials:
  - a) Viatgers, personal i tercers.
  - b) Càrrega, equipatge i altres béns.
  - c) Material rodant, infraestructura i medi ambient.
4. Circumstàncies externes: condicions meteorològiques i referències geogràfiques.

#### 3. Relació de les investigacions i indagacions

1. Resum de les declaracions dels testimonis (sotmès a la protecció de la identitat de les persones):
  - a) Personal ferroviari i viatgers.
  - b) Altres testimonis.
2. Sistema de gestió de la seguretat:
  - a) Organització marc i com es donen i executen les ordres.
  - b) Requisits del personal i com es compleixen.
  - c) Rutines dels controls i auditories interns i els seus resultats.
  - d) Interfície entre les diferents parts en la infraestructura ferroviària.
3. Normativa:

- a) Legislació i reglamentació nacional i comunitària pertinent.
  - b) Altres normes aplicables, com ara normes d'explotació, instruccions locals, requisits del personal i preceptes de manteniment.
4. Funcionament del material rodant ferroviari i de les instal·lacions tècniques:
    - a) Sistema de control de comandament i senyalització, incloses les gravacions dels registradors automàtics de dades.
    - b) Infraestructura.
    - c) Equip de comunicacions.
    - d) Material rodant, incloses les gravacions dels registradors automàtics de dades.
  5. Documentació del sistema de gestió de la circulació:
    - a) Mesures preses pel personal de circulació.
    - b) Intercanvi de missatges verbals en relació amb el succés, inclosa la documentació procedent de gravacions.
    - c) Mesures adreçades a protegir i salvaguardar el lloc dels fets.
  6. Interfície home-màquina-organització:
    - a) Temps de treball del personal implicat.
    - b) Circumstàncies mèdiques i personals amb influència en el succés, inclosa l'existència de tensió física psicològica.
    - c) Disseny de l'equip amb efectes en la interfície antropomecànica.
  7. Altres successos anteriors de caràcter similar.

#### *4. Anàlisi i conclusions*

1. Descripció definitiva de la cadena d'esdeveniments: establiment de les conclusions sobre el succés d'acord amb el que disposa el Reial decret al qual correspon aquest annex.
2. Deliberació: anàlisi dels fets per tal d'extreure conclusions sobre les causes del succés i l'eficàcia dels serveis de salvament.
3. Conclusions:
  - a) Causes directes i immediates del succés, inclosos els factors coadjuvants relacionats amb les accions de les persones implicades o les condicions del material rodant o de les instal·lacions tècniques.
  - b) Causes subjacents relacionades amb les qualificacions del personal ferroviari i el manteniment del material rodant o de la infraestructura ferroviària.
  - c) Causes relacionades amb les condicions del marc normatiu i l'aplicació del sistema de gestió de la seguretat.
4. Observacions addicionals: deficiències i defectes establerts durant la investigació que no tinguin relació amb les conclusions sobre les causes.
5. Mesures adoptades: relació de les mesures adoptades com a conseqüència de l'accident o incident ferroviari.
6. Recomanacions.