

Comunicado de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios (CIAF)

Tras la publicación del informe de la Agencia Ferroviaria Europea (ERA) sobre la actuación de la CIAF en la investigación del accidente de Santiago de Compostela, ésta última quiere aclarar los siguientes puntos:

A).- CON RESPECTO A LA INDEPENDENCIA DE LA CIAF.

1.- El nombramiento del presidente y los cinco vocales del pleno de la CIAF se realizó cumpliendo con el artículo 22 del Real Decreto 810/2007, en el que se establece que serán nombrados por el Ministro de Fomento entre personas de reconocido prestigio y acreditada cualificación profesional y con experiencia en su respectivo ámbito ferroviario. Todos ellos han acreditado por escrito ante la Agencia Ferroviaria Europea su completa independencia en el desarrollo de sus funciones.

2.- El informe de la CIAF sobre el accidente de Santiago de Compostela fue remitido a la ERA en julio de 2014, no habiendo objeción alguna al mismo por parte de esta agencia hasta que se ha tenido conocimiento del actual documento. El informe bianual de la ERA correspondiente a ese mismo año 2014, que examinó por primera vez la investigación realizada por la CIAF con relación al accidente de Santiago, no mostró ninguna objeción al mismo, aunque sí a alguno de los que se realizaron en otros países durante ese periodo.

Asimismo, en junio de 2015 la CIAF se sometió a una evaluación voluntaria por parte de la Agencia Ferroviaria Europea. Cuatro expertos de la Unidad de Seguridad de la ERA evaluaron el funcionamiento de la CIAF y los informes de sus principales investigaciones, incluyendo la que se realizó sobre el accidente de Santiago de Compostela. La evaluación describe a la CIAF en su informe definitivo como "una unidad de investigación independiente del Ministerio de Fomento establecida desde diciembre de 2007" y respecto a las investigaciones de la CIAF que "muestran un alto nivel de calidad en cuanto a los aspectos tanto técnicos como operativos".

3.- El procedimiento de infracción que la Comisión Europea abrió a España en relación con la independencia de la CIAF, del que forma parte el informe de la ERA, fue cerrado en sentido favorable al Reino de España.

4.-Al igual que en las restantes investigaciones llevadas a cabo por la CIAF, la participación de los responsables de seguridad de Adif y Renfe se ciñó en el accidente de Santiago al envío de sus correspondientes informes y a la remisión de la información complementaria que les fue solicitada por el técnico investigador de la CIAF, no participando en ninguna otra fase de la investigación. Por lo que respecta al personal de la empresa pública Ineco, que prestaba mediante acuerdo de encomienda apoyo a la CIAF en tareas administrativas, se limitaba a la colaboración de dos personas que nunca han

participado en la toma de decisiones, diagnóstico, discusión en el pleno y elaboración de conclusiones y recomendaciones finales.

5.- Como ejemplo de la independencia de esta comisión, en la investigación del accidente de Santiago llevada a cabo en el ejercicio de sus competencias, la CIAF emitió una semana después de ocurrido el suceso, y como avance de los resultados de la investigación, dos recomendaciones relativas a la mejora de la seguridad de la infraestructura. Este aspecto es valorado positivamente en el informe de la ERA. Las recomendaciones se plasmaron en actuaciones de Adif.

B.- CON RESPECTO AL INFORME DE LA CIAF DEL ACCIDENTE DE SANTIAGO.

6.- La CIAF ha mostrado a la ERA su disconformidad con el contenido de su informe y ha remitido contestación a todas y cada una de las apreciaciones que se realizan en el documento. Tanto el informe sobre el accidente de Santiago de Compostela como las conclusiones de la respuesta enviada a la ERA están disponibles en la web de la CIAF (http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/ORGANOS_COLEGIADOS/CIAF/).

7.- La Directiva Europea de Seguridad 2004/49 expresa taxativamente en su artículo 19 que el objetivo de la investigación de cualquier accidente será la posible mejora de la seguridad ferroviaria y la prevención de accidentes (19.1), lo que se lleva a cabo mediante la adopción de recomendaciones de seguridad. También indica que el alcance y el procedimiento de las investigaciones los determinará el organismo de investigación (19.3).

Por otro lado la citada directiva también establece que **la investigación no se ocupará en ningún caso de la determinación de la culpa o responsabilidad** (Art 19.4) y será **independiente de cualquier investigación judicial** (art. 20.3). No obstante, del informe de la CIAF tiene conocimiento el juez que instruye el caso.

8.- La pretendida falta de profundidad del informe respecto a elementos o circunstancias coadyuvantes y profundas en el accidente no se considera justificada, pues la investigación de la CIAF cubrió todos esos aspectos, trasladándose al informe aquellos que se consideraron relevantes para los objetivos de la investigación.

La prueba de la profundidad de la investigación es que las recomendaciones emitidas se refieren a cambios de normativa, mejora de los procedimientos y operativa en los Sistemas de Gestión de la Seguridad y realización de análisis de riesgos. Todo ello asegura que se cumplieron los objetivos que la directiva de seguridad y la normativa española asignan a la CIAF, que no es otra que la de emitir recomendaciones para evitar que se produzcan en el futuro accidentes por causas similares.

9.- El informe de la ERA respecto al informe de la CIAF del accidente de Santiago de Compostela, redactado casi 24 meses después de que la ERA dispusiera de éste, no cuestiona las recomendaciones formuladas, sino que por el contrario valora su oportunidad y exactitud.

10.- El papel que la actual legislación europea otorga a la ERA, como Autoridad Europea de Seguridad, excluye cualquier competencia para impartir instrucciones a los cuerpos nacionales de investigación de accidentes ferroviarios.

11.- El Pleno de la CIAF garantiza que todos sus trabajos se seguirán efectuando con la independencia, profesionalidad y profundidad con que lo han hecho hasta ahora, mejorando su contenido y análisis en todo lo posible, cumpliendo con ello con las responsabilidades para las que fue creada.

Madrid 7 de julio de 2016