

AUD.PROVINCIAL SECCION N. 6 (DESPL) A CORUÑA

AUTO: 00246/2017

Domicilio: RÚA VIENA S/N, 4ª PLANTA, SANTIAGO DE COMPOSTELA
Telf: 981- 54.04.70 Fax: 981- 54.04.73
Equipo/usuario: EO
Modelo: 662000
N.I.G.: 15078 43 2 2013 0008146

ROLLO: RT APELACION AUTOS 0000225 /2017

Juzgado procedencia: XDO. DE INSTRUCCIÓN N. 3 de SANTIAGO DE COMPOSTELA
Procedimiento de origen: DILIGENCIAS PREVIAS PROC. ABREVIADO 0004069 /2013
RECURRENTE: ANDRES MARIA C.L., ADIF
Procurador/a: JOSE PAZ MONTERO,
Abogado/a: ABOGADO DEL ESTADO
RECURRIDO/A: MINISTERIO FISCAL, xxx
Procurador/a: MARIA RITA GOIMIL MARTINEZ, SANTIAGO GOMEZ MARTIN , FERNANDO CARLOS LEIS
ESPASANDIN , MARIA TERESA OUTEIRIÑO ACUÑA , JUAN JOSE BELMONTE POSE , ANGELES REGUEIRO
MUÑOZ , MARIA JESUS FERNANDEZ-RIAL LOPEZ , NATIVIDAD ALFONSIN SOMOZA
Abogado/a:

AUTO Nº 246/2017

=====

ILMOS./AS. SRES./SRAS

Presidente/a

D. ANGEL PANTIN REIGADA

Magistrados

D. JOSE GOMEZ REY

D. ALEJANDRO MORAN LLORDEN

=====

En Santiago de Compostela, a veintiocho de junio de dos mil diecisiete.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- En la causa referenciada se dictó por XDO. DE INSTRUCCIÓN N. 3 de SANTIAGO DE COMPOSTELA auto de fecha 10/3/2017.

SEGUNDO.- Contra dicho auto se interpuso por la representación de ANDRES MARIA C.L. y por ADIF recurso de apelación, el cual fue admitido en un solo efecto, remitiéndose en su virtud a este Tribunal testimonio de particulares acompañado de CDs del escaneo de actuaciones con emplazamiento de las partes.

TERCERO.- Recibido testimonio en esta Sección, se sustanció el recurso por todos sus trámites, señalándose para deliberación, votación y fallo el día 24/5/2017.

Siendo Ponente el/la Iltmo./a. Sr./Sra. D/Doña. ANGEL PANTIN REIGADA.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- La resolución recurrida es el auto de 10/3/17 (folio 31456) que acuerda dirigir la investigación contra DON ANDRES MARÍA C., director de seguridad de ADIF, y es apelada por el investigado y por la referida entidad.

El ámbito de conocimiento delimitado por los recursos remitidos es tal imputación y no la denegación de determinadas diligencias de investigación que también se acuerda en el auto referido, si bien el escrito presentado por la procuradora DOÑA MARÍA NATIVIDAD ALFONSÍN (folio 31846) además de oponerse a los recursos citados, pidió la revisión del auto de 10/3/17 en relación a la denegación de diligencias de investigación. Ni el art. 766 LECR admite esta ampliación del objeto del recurso planteado por otra parte, ni en el caso consta que se hayan verificado los traslados complementarios que tal pretensión exigiría, por lo que es cuestión que no procede examinar en esta resolución.

Sin perjuicio de ello, se estima adecuado señalar que la decisión apelada no ha de equivaler a que no sean necesarias más averiguaciones, habiendo señalado atinadamente la acusación pública en su informe que tal decisión es, precisamente, la forma de preservar los derechos del investigado ante la necesidad de seguir aportándose datos relativos a las decisiones adoptadas por el investigado en materia de seguridad de las que podrían derivarse sus responsabilidades penales.

Debe también precisarse que de los aspectos de la investigación que se delimitaron en el auto de 26/5/16 (folio 29271) de esta Sección la resolución recurrida deriva la imputación de deficiencias u omisiones en la evaluación de riesgos, y no en relación con la infracción de hipotéticos criterios técnicos sobre transiciones significativas de velocidad, por lo que este aspecto no debe ser objeto del análisis.

SEGUNDO.- Los recursos realizan, de forma sustancialmente coincidente, un análisis de la normativa aplicable para deducir, en primer término, que a la decisión de modificación de la Línea de Alta Velocidad 082 adoptada en octubre de 2011, con puesta en servicio en diciembre de ese año, que determinó que no estuviera instalado en los últimos kilómetros de la infraestructura en sentido Santiago el sistema ERTMS de protección propio de la alta velocidad, no le eran aplicables los métodos de evaluación de riesgo establecidos en el Reglamento nº 352/2009 relativo a la adopción de un método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo (RMCS en lo sucesivo).

La resolución apelada no realiza un análisis jurídico de esta normativa específica para derivar las conclusiones que extrae, remitiéndose fundamentalmente a la mayor credibilidad

que le ofrecen los peritajes que analizan la cuestión desde una perspectiva jurídica o técnica. Como expresan los recurrentes, estamos en un ámbito de difícil aprehensión -ya lo destacamos en el auto de 26/5/16, fundamento NOVENO E, folio 29.306-, pero estimamos que no hay base para descartar la aplicación de la referida norma, lo cual no es una decisión definitiva sobre la cuestión, sino provisional y ligada al estado del procedimiento, como corresponde a la naturaleza de la presente resolución.

Así, en síntesis, debe apreciarse: 1- No existe claridad sobre que concurra la invocada excepción a la aplicación del RMCS por tener como objeto sistemas y cambios que se encuentren en avanzado estado de desarrollo (artículo 2.4 RMCS), concepto que a su vez se remite a la definición del artículo 2.t de la Directiva 2008/57/CE de interoperabilidad. No consta que, cuando procedía, se haya justificado debidamente por la autoridad competente española el acogimiento a la excepción como este precepto exige y, como destaca la respuesta de 17/11/16 de la Agencia Ferroviaria Europea (folio 31.863) a las cuestiones planteadas por una de las partes en este proceso, no consta la notificación a la Comisión de que el proyecto se encontrara en tal avanzado estado de desarrollo, como sería procedente (art. 9.3 Directiva de interoperabilidad; arts. 5.1.a y 5.2 RD 1434/10 de interoperabilidad) en relación con la inaplicación de las especificaciones técnicas de interoperabilidad de los subsistemas (ETIS en lo sucesivo), cuya aplicación es precisamente indicio contrario a que concurriera la excepción propugnada.

2- Se postula la inaplicabilidad del RMCS al no estar comprendida en su ámbito material la modificación que la nueva línea implicaba, al no constituir un cambio significativo del sistema ferroviario de un Estado miembro (art. 2 RMCS en relación con el 4). Cabe estimar que, como punto de partida, una nueva línea del sistema ferroviario es una modificación significativa que afecta a la seguridad (así se considera en la respuesta de la Agencia Ferroviaria Europea antes citada y en la mayor parte de los informes periciales) y, en el caso, lo es con claridad la modificación que en el subsistema de control, mando y señalización (CMS en lo sucesivo) supuso la aludida eliminación del ERTMS previsto. En este sentido la Guía de la Agencia Ferroviaria Europea para la aplicación RMCS refiere sobre tal cuestión (folio 31942) que el "criterio de consecuencias del fallo podría aplicarse, por ejemplo, para verificar si las medidas de seguridad existentes fuera del sistema objeto de evaluación pudieran mitigar las consecuencias de un fallo relacionado con la seguridad derivados del cambio introducido en el sistema objeto de evaluación. Este criterio, combinado con los demás, podrá permitir en su caso que se emita la opinión de que un cambio relacionado con la seguridad podría gestionarse de manera segura sin utilizar el MCS", pareciendo problemático que, ante un riesgo de hipotéticas proporciones

catastróficas, pueda considerarse gestionada de forma segura la exclusión del nivel de seguridad técnico propio del ERTMS en los últimos kilómetros de la línea por su simple remisión a la actuación del conductor.

3- Se invocan razones de temporalidad sobre la inaplicabilidad de la norma. Partiendo de la apariencia fundada de que estamos ante un cambio significativo de un subsistema estructural, el art. 10.2 RMCS establece su propia aplicabilidad a partir del 19 de julio de 2010, excepcionando así específicamente el criterio general de aplicación a partir del 1 de julio de 2012, respecto de tales cambios cuando lo exija: O bien una ETI; o bien el artículo 15.1 de la Directiva 2008 de interoperabilidad, atinente a la entrada en servicio de tales subsistemas, que a su vez exige la comprobación de la integración segura de dichos subsistemas de conformidad con el artículo 4, apartado 3, de la Directiva 2004/49/CE de seguridad de los ferrocarriles -que a su vez prevé que <<los Estados miembros velarán por que la responsabilidad de la explotación segura del sistema ferroviario y del control de riesgos creados en él corresponda a los administradores de la infraestructura y a las empresas ferroviarias, a quienes se obligará a aplicar las medidas necesarias de control de riesgos (...)>>- y con el art. 6.3 de esta misma Directiva 2004 de seguridad, que a su vez prevé que <<los MCS describirán los procedimientos de evaluación del nivel de seguridad, de la consecución de los objetivos de seguridad y del cumplimiento de otros requisitos de seguridad mediante la elaboración y la definición de: a) evaluación del riesgo y métodos de evaluación (...)>>.

De este enrevesado encadenamiento de remisiones normativas cabe deducir en este trámite procesal provisional que la aplicación anticipada del RMCS se ha de referir al cambio del subsistema estructural, ha de tenerlo pues como objeto, ya que así expresamente se dice en la norma; y, por otra parte, que la referencia expresa de la Directiva 2004 de seguridad a los MCS -que conforme a dicha norma, artículo 6, son los establecidos por organismos europeos, no los de los administradores ferroviarios nacionales, como parece postularse- hace aceptable estimar que se remite a la aplicación del Reglamento 2009 que los regula. Ésta aplicabilidad del RMCS a la modificación del subsistema estructural se sostiene expresamente (folio 31.144) en el informe del perito Sr. CARBALLEIRA.

4- Se postula que esta aplicación del RMCS al cambio significativo en el subsistema CMS se ha de verificar mediante la aplicación de la evaluación de la aceptabilidad del riesgo propia de la ETI de tal subsistema, que es la aprobada por la Decisión de la Comisión de 7 de noviembre de 2006 sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa al subsistema «control-mando y señalización» del sistema ferroviario transeuropeo y que incluye en la lista de normas obligatorias recogidas en su Anexo A, la EN 50126 "Aplicaciones Ferroviarias. Especificación y demostración de

la fiabilidad, la disponibilidad, la mantenibilidad y la seguridad (RAMS)".

El argumento es aparentemente sólido. En el Anexo I del RMCS el art. 2.1.4 establece como principios de aceptación de riesgos conforme a los cuales se evaluará la aceptabilidad del riesgo la aplicación de códigos prácticos (apartado 2.3); la comparación con sistemas similares (apartado 2.4); y una estimación explícita del riesgo (apartado 2.5).

El art. 2.5.1 establece la estimación explícita del riesgo como principio subsidiario: "cuando los peligros no estén cubiertos por uno de los dos principios de aceptación del riesgo que se describen en los apartados 2.3 y 2.4".

A su vez el art. 2.3.3, relativo a los códigos prácticos, establece que "cuando la Directiva 2008/57/CE exija el cumplimiento de ETI y en virtud de la ETI pertinente no sea obligatorio el proceso de gestión del riesgo establecido por el presente Reglamento, las ETI podrán considerarse códigos prácticos para controlar los peligros, a condición de que se cumpla el requisito de la letra c) del apartado 2.3.2", es decir, estar públicamente disponibles para todos los agentes que deseen utilizarlos. El art. 2.3.5 a su vez expresa que "si uno o más peligros son controlados por códigos prácticos que cumplen los requisitos del apartado 2.3.2, los riesgos asociados a estos peligros se considerarán aceptables. Ello significa que: a) no será necesario analizar con mayor profundidad estos riesgos; b) el uso de los códigos prácticos se consignará en el registro de peligros como requisito de seguridad para los peligros pertinentes".

Siendo forzoso en el caso el cumplimiento de la ETI del subsistema MCS y no constando con claridad que la misma establezca como obligatorio el método del RMCS, es razonable entender que dicha ETI, y en consecuencia el método EN 50126, pueda ser considerada código práctico a efectos de control de los peligros.

TERCERO.- Procede ahora analizar qué se hizo efectivamente en materia de evaluación de riesgos respecto de esta línea y, concretamente, del subsistema CMS.

La documentación relativa a la evaluación de riesgos aportada por ADIF después del auto de 26/5/16 (folios 30.066 y siguientes) tiene un carácter básicamente complementario de la ya obrante en el expediente, pues se trata, en síntesis, de los documentos emitidos por la UTE o por sus empresas componentes que dieron lugar al Caso de Seguridad de la Aplicación Específica de la Línea de Alta Velocidad Orense-Santiago (LAVOS en lo sucesivo) (folios 8278 y 15769) y al informe de evaluación independiente (ISA) realizado por INECO (folios 8310 y 15785), ya obrantes ambos en las actuaciones. Sin embargo, resulta de interés el Análisis Preliminar de Riesgo de la LAVOS (Folio 30.095) pues en él aplican, de forma expresa, los criterios EN 50126 de clasificación de las amenazas por su severidad y frecuencia, de su evaluación resultante del cruce de tales factores, y de su aceptación,

lo que en síntesis determina que en tal documento se entienda que el peligro de descarrilamiento por exceso de velocidad (SP-6) al paso por una zona de vía con limitaciones permanentes o temporales (ESC-6-2) -es decir, lo que ocurrió en el accidente investigado- se considere de una frecuencia increíble ("extremadamente poco probable. Se puede asumir que la amenaza no ocurrirá", folio 30.009) y, por tanto, de un nivel de riesgo objetivo "despreciable", aceptable sin necesidad de ningún acuerdo con ADIF (como se define al mismo folio), pero ello precisamente porque, como se deriva de la sistemática del estudio y del cuadro del folio 30.117, el suministro de la UTE (el ERTMS) presta la función de seguridad FS8 de "incluir sistemas de protección automáticos para garantizar que sean respetadas" tales limitaciones de velocidad, deduciéndose de la definición de los escenarios de peligro (folio 30.101) que tal frecuencia de ocurrencia es "tras la adopción de todas las posibles medidas mitigadoras por parte de la UTE", es pues el objetivo del suministro, como señala el perito Sr. MARIÑAS. Es decir, se valora la fiabilidad, respecto del peligro de accidente por exceso de velocidad, de un subsistema CMS del que forma parte el ERTMS, que se considera como asumible sin adoptar medida alguna como corresponde a la extrema fiabilidad que ha de reunir tal sistema técnico según el RMCS -Anexo 2.5.6- o la ETI del subsistema (Anexo 4.2.1), y en virtud de este criterio las amenazas identificadas (lista al folio 30.114), que evitarían la producción del escenario de peligro o que si fallan lo provocarían, son de orden exclusivamente técnico, relativas a los fallos de funcionamiento de los componentes de señalización o ERTMS (cuadro al folio 12 del informe) y, por tanto, a las instalaciones proveídas por la contratista. Ello se complementa con que en ese documento se destaca expresamente que en tal "análisis de riesgos se excluyen las amenazas ligadas a aquellos subsistemas que, aunque formando parte también del sistema ferroviario, no son suministrados por esta UTE", como se repite en el Registro de Amenazas de la Aplicación Específica del Sistema LAVOS (folio 30.138), en el cual no se registra como amenaza -ni se valora el riesgo inicial o residual- tal exceso de velocidad y se expresa, como riesgo residual exportado, que <<los trenes que circulen al amparo de la señalización lateral o ASFA deben respetar el cuadro de velocidades máximas de la línea proporcionado por ADIF>>, como "riesgo exportado al maquinista", y que <<el sistema de ayuda a la conducción ASFA no proporciona supervisión a bordo y por tanto el maquinista debe seguir las indicaciones mostradas por la señalización lateral>>, también "riesgo exportado al maquinista". Tal catalogación se repite en todos los demás documentos dimanantes de la UTE, en particular el Caso de Seguridad (folio 8.301), y también en el informe ISA (folios 8.337 y 8.338), si bien en éste se precisa que los riesgos exportados a ADIF son los no cubiertos por el subsistema y deben ser cubiertos con actuaciones reglamentarias o de mantenimiento, que en algunos

casos ya están considerados por la reglamentación general (RGC, PTO) o documentos particulares (consignas, órdenes) (folio 8.336).

CUARTO.- Son reiterativos todos los informes periciales y se hace evidente por la lectura de la documentación antes referida (producida por la UTE e ISA), que cuando en ésta se alude a los riesgos derivados de la conducción con ASFA -era el caso- y señalización lateral, no regida por ERTMS en definitiva, se está exponiendo el riesgo que, en abstracto, corresponde a tal conducción sin el sistema de protección de Clase A de la alta velocidad y no al riesgo que pueda existir específicamente en esa línea y, menos aún, al que realmente interesa, al riesgo que existía en la curva del accidente en la que, en síntesis, se producía una reducción significativa de velocidad (de los 200 km/h que permitía el sistema ASFA a 80 km/h), no había balizas que pudieran controlar el exceso de velocidad -por razón de la vía en la que se circulaba y por el criterio de ADIF de no dotar de baliza a las limitaciones permanentes de velocidad- y no existía señalización lateral en la vía que avisara específicamente al conductor de la necesidad de reducción de velocidad antes de llegar al punto en que debía respetarse, al señalizarse como cambio de velocidad máxima en el libro horario.

Por eso, como repiten los recursos, no se ajusta el auto apelado a los datos aportados por la investigación cuando cita en el folio 31.460 en tal sentido las conclusiones (folio 31226) del informe complementario del perito MARIÑAS, que habla del peligro de descarrilamiento como riesgo identificado en el Análisis Preliminar de Riesgos elaborado por la UTE -tal como se expuso-, pero sin que el perito entienda que estos documentos de evaluación de riesgo lo refieran concretamente a la curva del accidente o a algún punto o elemento específico del trazado de la línea. Por ello las alusiones del auto recurrido que parecen dar por cierto que el riesgo de descarrilamiento en esa curva concreta fue detectado y comunicado a ADIF (folio 31461) y que por ello atribuye al recurrente, como responsable de la Dirección de Seguridad en la Circulación de ADIF, el "conocimiento de la situación de riesgo existente en la curva" (folio 31462) y el no mitigarlo, carecen de base fáctica suficiente, pudiendo añadirse que, de constar tal expresa comunicación del riesgo concreto de la curva y el conocimiento que se deduce, la base para la imputación sería nítida y se debería haber producido con mucha mayor antelación.

Más bien lo ocurrido es lo contrario a lo que parece entenderse: Al seguirse determinadas pautas sobre el modo de evaluación de riesgos, no se prestó atención a la concreta peligrosidad que implicaba la curva; peligrosidad ésta que, a su vez, derivaba del seguimiento de prácticas o pautas sobre señalización, sobre la ubicación de transiciones entre ASFA y ERTMS y sobre la responsabilidad exclusiva del conductor en el control de la velocidad que determinaban objetivamente en

ese punto de línea -se convino por CASTILLO y HEIJEN y CATMUR
que

la peligrosidad se focalizaba casi exclusivamente en la curva-un relevante riesgo de accidente -ya sea el desmesurado que resulta de los informes y aclaraciones de HEIJNEN y CATMUR, o el menor, pero también excesivo para el esperable en una línea nueva de Alta Velocidad, como repetidamente se ha manifestado por los técnicos-; riesgo éste que se habría detectado de haberse llevado una evaluación integral cuantitativa del riesgo (uno de los métodos previstos en el RMCS y que sería el óptimo o deseable, desde una perspectiva teórica, para obtener una plena seguridad), en lo que tales técnicos coincidieron.

QUINTO.- Pese a deber matizarse pues este fundamento de la resolución recurrida, se considera que existe base para la imputación.

Resulta problemática y no plenamente dilucidada la necesidad o imperatividad jurídica, con arreglo a la normativa jurídica expuesta y al contenido de las normas EN 50126 y RMCS, de una evaluación integral del riesgo que conjugue, respecto de esa curva y de cualquier otro punto del trazado, la interacción del conjunto de subsistemas y las circunstancias concretas de trazado, circulación y señalización concretamente concurrentes, no advirtiéndose con claridad, con los datos aportados (entre ellos, la documentación relativa a las dificultades para la implementación del RMCS) y en la aproximación que ahora procede, que tal pauta de evaluación integral o integrada de los riesgos sea la adoptada de forma generalizada en el sector ferroviario, sin perjuicio de lo que sea considerada conveniente o deseable en el plano teórico. El hecho de que la posibilidad de aplicación temporal de la norma RMCS antes analizada se centre, como cabe entender provisionalmente de la normativa expuesta, en el subsistema CMS, no apunta en tal dirección.

Sin embargo cabe derivar de los datos expresados que ADIF aceptó una evaluación de riesgos que se limitaba, como expresamente se exponía en los documentos, a los aspectos puramente técnicos del subsistema CMS, a las instalaciones, equipos y componentes suministrados, y que implicaba que no se evaluaba el riesgo de accidente por exceso de velocidad resultante de la exclusión del sistema de protección del tren a partir del km. 80,169 hasta el fin de la línea, que sí se preveía -y se aceptaba por considerarse despreciable precisamente por la instalación de ERTMS en la infraestructura- en el Análisis Preliminar. Es decir, que respecto de este peligro, de consecuencias potencialmente catastróficas como expresamente se contempla en el Análisis, y que incluye, al menos implícitamente, el factor humano como elemento identificador del peligro -como exige el RCMS-, no se desarrolló en los documentos principales del Dossier de Seguridad ni en el informe ISA, siendo ello admitido por ADIF, una estimación y aceptación de riesgo que tuviera en cuenta la ausencia, por decisión de ADIF, en ese tramo del sistema de protección que había llevado a descartar el

peligro de descarrilamiento en la aproximación preliminar referida, sino que simplemente el riesgo se remitió a ADIF y se aceptó por éste, sin evaluación de la situación de riesgo en la circulación bajo señalización lateral y ASFA que en esos kilómetros el subsistema CMS determinaba, debiendo tenerse en cuenta, desde una perspectiva normativa, que aparece como discutible que, como se postula por los recurrentes, la aplicación de las disposiciones técnicas de la ETI a este subsistema basten para cumplir los requisitos derivados del RMCS al constituir un código técnico, pues esta exclusión de la evaluación del riesgo derivado de la ausencia del ERTMS hace dudoso el entendimiento de que la aplicación de la ETI del subsistema CMS supusiera que tal peligro estuviera "controlado" por esa ETI, como exige el 2.3.5 Anexo RMCS, cuando esta situación de peligro deriva precisamente de la ausencia de instalación en la infraestructura del sistema de protección que en esa misma ETI se prevé como propio y principal en las líneas de Alta Velocidad y que el ASFA, como sistema de Clase B, no mitigaba.

Existen pues indicios de una actuación deficiente, por incompleta y parcial, en la evaluación de riesgos precisamente en cuanto al peligro que cristalizó en el accidente efectivamente ocurrido y, que por ello puede unirse causalmente al resultado lesivo, lo que justifica la imputación realizada, que cumple la función de legitimar pasivamente al responsable indiciario de tal actuación a efectos procesales y de ejercicio del derecho de defensa, necesaria para las eventuales indagaciones que sobre tal cuestión proceda realizar y sin perjuicio de lo que pueda resultar de ulteriores actuaciones.

SEXTO.- Se pretende en el recurso del investigado atribuir la responsabilidad que pudiera dimanar de las deficiencias de la evaluación de riesgos a la UTE contratista o a INECO por la elaboración de los documentos de seguridad del subsistema CMS, o al organismo del Ministerio de Fomento que acordó la puesta en servicio de la línea.

No se debe respaldar esta línea de defensa como causa para excluir la indiciaria apreciabilidad de posibles responsabilidades penales que es objeto del recurso, pues la emisión del certificado de seguridad por la Dirección de la Seguridad en la Circulación de ADIF (folio 15608) garantiza el cumplimiento de la normativa de seguridad, en la que se incluye la relativa a la evaluación de riesgos referente al subsistema CMS que es elemento esencial en el que se funda la autorización ministerial de puesta en servicio (folio 15602), no siendo normativamente tal Dirección de Seguridad un organismo que se limite a recopilar burocráticamente la documentación de UTE e ISA, pues se trata del ejercicio de su competencia directa sobre tal materia de seguridad -derivada del 4.3 Directiva 2004 de Seguridad; reconocida en el art. 1.1.5 Anexo RMCS- en la que no sólo ejerce la facultad superior de revisión sino que además determina los

procedimientos que han de seguirse, como se muestra en los procedimientos de certificación CMS aportados en las actuaciones (documento DGSORRHH-DSC-PE-08-CCC, obrante en versión posterior al folio 3415 y siguientes) aprobados por la Dirección de la Seguridad en la Circulación de ADIF, compartiéndose, en la perspectiva indiciaria que ahora procede, el planteamiento de la resolución recurrida sobre esta provisional atribución de responsabilidad, coherente con lo que hemos señalado en anteriores ocasiones (auto 363/14 de 3/10/14, fundamento octavo, último inciso).

SEPTIMO.- No estimándose que el recurso sea abiertamente infundado o temerario se declaran de oficio las costas de la apelación.

Por todo lo expuesto, vistos los preceptos legales citados, sus concordantes y demás de general y pertinente aplicación,

LA SALA ACUERDA que desestimando los recursos de apelación interpuestos por las representaciones de DON ANDRES MARÍA C. y de ADIF frente al auto de 10/3/17 dictado por el Juzgado de Instrucción nº 3 de Santiago en las diligencias previas de dicho Juzgado de número 4069/13, se confirma el mismo, declarándose de oficio las costas de la apelación.

Notifíquese esta resolución, en legal forma, a las partes haciéndoles saber, conforme preceptúa el artículo 248-4º de la Ley Orgánica del Poder Judicial, que la misma es firme, y que contra ella no cabe recurso alguno.

Remítase testimonio de la presente resolución al Juzgado de origen.

Así por esta resolución de la que se pondrá certificación literal en el Rollo de su razón, incluyéndose el original en el Libro correspondiente, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.