

## **XDO. DE INSTRUCCIÓN N. 3**

### **SANTIAGO DE COMPOSTELA**

RUA VIENA S/N, 3ª PLANTA.- POLIG. FONTIÑAS.- SANTIAGO DE COMPOSTELA

**Teléfono:** 981.54.04.33 **Fax:** 981.54.04.34

Equipo/usuario: CG

Modelo: 904100

#### **DPA DILIGENCIAS PREVIAS PROC. ABREVIADO 0004069 /2013**

**N.I.G:** 15078 43 2 2013 0008146

Delito/Delito Leve: HOMICIDIO POR IMPRUDENCIA

Denunciante/Querellante:

#### **AUTO**

En Santiago de Compostela, a 19 de octubre de 2017.

#### **HECHOS**

**ÚNICO.-** Las presentes actuaciones se incoaron en virtud de Atestado instruido por la Comisaría de Policía de Santiago con motivo del accidente ferroviario acaecido el pasado 24 de julio de 2013 a las 20:41 horas en el PK 84+413 de la línea 082 Bifurcación Coto da Torre - Bifurcación A Grandeira aguja km 85,0, en las proximidades de la estación de Santiago de Compostela, con el resultado de 80 pasajeros fallecidos y 144 lesionados.

En fecha 10 de marzo de 2017 se dictó Auto acordando dirigir la presente investigación contra Don Andrés C. señalando día y hora para tomarle declaración en calidad de investigado, lo que tuvo lugar el pasado 27 de julio de 2017. Del mismo modo, en fecha 26 de junio, se dictó Auto acordando recabar el auxilio de la Agencia Europea del Ferrocarril con el objeto de esclarecer determinadas cuestiones derivadas de la interpretación y aplicación del Reglamento 352/2009 relativo al método

común de seguridad, especialmente en lo que se refiere a la realización de una evaluación de riesgos previa a la puesta en funcionamiento de una línea de ferrocarril como la que aquí nos ocupa. En relación con dicho informe, en fecha 7 de julio tuvo entrada en este Juzgado escrito de la aseguradora QBE interesando complementar tales cuestiones y, en idéntico sentido, tuvieron entrada en fecha 10 de julio y 17 de julio, sendos escritos presentados por la representación de ADIF y del Sr. C.

En fecha 31 de julio 2017 tuvo entrada escrito presentado por la aseguradora QBE interesando que se requiriese a la aseguradora de ADIF para que, en su condición de responsable civil directo, preste fianza bastante para asegurar las responsabilidades pecuniarias que, frente a su asegurado, pudieran declararse procedentes.

Por último, en fecha 22 de septiembre de 2017 tuvo entrada escrito del Sr. G.A. interesando la práctica de diligencias y, en fecha 25 de septiembre de 2017 se presentaron sendos escritos de RENFE y ADIF dando cumplimiento al requerimiento efectuado por Providencia de fecha 15 de septiembre, quedando acto seguido los autos sobre la mesa para resolver.

### **RAZONAMIENTOS JURÍDICOS**

**PRIMERO.-** En lo que se refiere a las diligencias a practicar, a la vista del resultado de la declaración prestada por el Sr. C. el pasado 27 de julio de 2017, resulta imprescindible recabar el testimonio del Director de Seguridad en la Circulación de RENFE al que el Sr. C. ha situado en idéntico grado de responsabilidad que el suyo propio con lo cual, lo dicho respecto del Sr. C. en el Auto de fecha 10 de marzo de 2017 resultaría en principio igualmente aplicable al Director de Seguridad en la Circulación de RENFE que, a la fecha de los hechos, era Don Antonio L.A., cuya declaración ha de prestarse en calidad de investigado por las razones antes expuestas y, en todo caso, con el fin de garantizar su derecho de defensa. En efecto, según se infiere de la declaración prestada por el Sr. C., la tarea de evaluación de riesgos previa a la puesta en funcionamiento de la línea no era una competencia exclusiva de ADIF sino compartida con la operadora ferroviaria quién, en caso de advertir alguna situación de riesgo, podría incluso cuestionar u oponerse a la emisión del preceptivo certificado de seguridad que habría de emitir la Dirección de Seguridad en la Circulación de ADIF. Con ello, se sitúa al Sr. L. en situación equiparable a la del propio Sr. C. de tal modo que cualquier posible defecto en la evaluación de riesgos que pudiese tener incidencia causal en la generación del siniestro sería corresponsabilidad de ambos. Por otra parte, no podemos obviar que fue el Sr. L. el que, al poco tiempo de inaugurarse la vía, solicitó de la Dirección de Seguridad en la Circulación de ADIF la desconexión del ERTMS, desconexión que fue autorizada el mismo día por el Sr. C. sin que conste que, con carácter previo, se hubiere realizado una previa evaluación del riesgo que podría representar para la seguridad en la circulación tal desconexión que, si bien en principio se preveía temporal, a la postre se mantuvo durante casi un año y estaba vigente a la fecha del accidente. No es éste todavía el momento de valorar qué incidencia causal pudo tener tal decisión respecto del siniestro finalmente producido, pero resulta necesario esclarecer si tal decisión fue precedida o no de una correcta evaluación de los riesgos que tal desconexión podría comportar, particularmente a la hora de conjurar el riesgo de descarrile por exceso de velocidad o descuido del maquinista que, a la postre, fue la causa directa e inmediata del siniestro producido.

**SEGUNDO.-** Del mismo modo, y partiendo una vez más de la declaración prestada por el Sr. C., es necesario tomar declaración a los técnicos de INECO encargados de realizar el informe de evaluación independiente Doña Laura L., Salvador A. y Jorge M.; y tal declaración ha de prestarse inicialmente en calidad de investigados para salvaguardar igualmente su derecho de defensa. Y es que, según se desprende de la declaración prestada por el Sr. C., la función de tales técnicos no se limitaba a una mera función auditora exenta de capacidad decisoria o propositiva sino que eran dichos técnicos los encargados de efectuar la evaluación de riesgos y, en caso de resultar alguno que no fuera despreciable, comunicar a ADIF las medidas necesarias para conjurar el mismo de tal modo que, en el momento de elaborar dicho informe, todos los riesgos se considerasen tolerables, incluidos pues los exportados al maquinista. Para reforzar dicha afirmación el Sr. C. aduce los términos contractuales que rigen entre el ADIF e INECO, según los cuales era competencia de esta última “realizar un análisis del registro de situaciones de peligro resultante así como de las *medidas adoptadas* para la reducción de riesgos o su eliminación, haciéndolos tolerables para la administración”. Así las cosas, si tenemos en cuenta que el informe pericial del Sr. Mariñas concluye que no se hizo correctamente el análisis de riesgos, particularmente en lo que se refiere al peligro de descarrile por fallo humano, y partiendo de la declaración prestada por el Sr. C., es necesario recabar explicaciones a los referidos técnicos sobre este punto, y tales declaraciones han de efectuarse en calidad de investigados para garantizar el legítimo derecho de defensa de los mismos frente a tales imputaciones.

Asimismo, es necesario recabar de RENFE la aportación de la documentación a que alude el escrito de fecha 15 de septiembre de 2017 emitido por la representación procesal del Sr. G.A. y que tuvo entrada en este Juzgado el pasado 22 de septiembre de 2017.

Y, respecto del informe que ha de emitirse por la Agencia Europea del Ferrocarril, ha de reiterarse la remisión por correo certificado de dicha petición a la dirección postal que corresponda a dicha Agencia, si bien, y con el objeto de evitar un nuevo resultado infructuoso, habrá de librarse igualmente Comisión Rogatoria por el cauce procesal ordinario al objeto de dar cumplimiento a dicha diligencia. Por lo demás, en lo que respecta a la petición de complemento efectuada por la representación procesal de QBE, no existe inconveniente en incluir la misma. Respecto de la petición de complemento solicitada por ADIF, únicamente se accede a incluir las tres preguntas a las que alude en el apartado “tercero” de su escrito de fecha 6 de julio de 2017. Y, finalmente, tampoco existe inconveniente en incluir las cuestiones formuladas por la representación del Sr. C. en su escrito de fecha 13 de julio de 2017.

Así, deberá recabarse de dicha Agencia informe que dé respuesta a las siguientes cuestiones:

1º.- Qué ha de entenderse, según la normativa comunitaria aplicable, y en estrictos términos de seguridad ferroviaria, por “EVALUACIÓN INTEGRAL DE RIESGO”.

2º.- Respecto de la Línea LAV 082 que aquí nos ocupa, informe la Agencia Europea si era normativa y/o técnicamente necesaria una evaluación integral de riesgo que tuviera en cuenta la situación de peligro concretamente existente en la curva en que se produjo el accidente objeto de investigación, y ello tanto con carácter previo a la puesta en servicio de dicha línea (9/12/2011) como con posterioridad en caso de sobrevenir durante su explotación algún “cambio significativo”.

3º.- En relación con la anterior cuestión, se hace preciso recabar informe de la ERA sobre qué ha de entenderse, en términos de seguridad ferroviaria y evaluación de riesgo, por “cambio significativo”, y si merece tal consideración la construcción de una nueva línea de alta velocidad o la modificación de un proyecto inicial en cuya virtud se sustituye un sistema de supervisión continua de la conducción (ERTMS) por un sistema de apoyo o respaldo a la conducción (ASFA DIGITAL) o, en su caso, la desconexión del ERTMS.

4º.- En caso de ser normativa y/o técnicamente necesaria la evaluación integral de riesgos, informe sucintamente sobre cómo se determina el nivel de riesgo y su aceptabilidad técnica.

5º.- Si, en función de la información obrante en la ERA sobre el accidente ferroviario objeto de investigación (según la página web de la institución, en particular la base de datos ERAIL, de acceso libre, el accidente que constituye el objeto de esta instrucción se halla registrado con la referencia ES-2566), considera dicha Agencia que la exportación de riesgos al maquinista o RENFE (operador ferroviario) en lo que se refiere concretamente al riesgo de accidente por descarrile en curva en caso de exceso de velocidad, ha sido o no realizada correctamente en este caso.

6º.- Si, a la hora de realizar la evaluación integral de riesgos, ha de tenerse o no en cuenta el llamado "factor humano", y si dicho análisis compete en exclusiva al administrador de infraestructuras ferroviarias (ADIF) o también al operador ferroviario (RENFE). Asimismo, indique la ERA si la exportación de un riesgo al maquinista requiere de la evaluación, control y aceptación por parte de la empresa ferroviaria y, en caso afirmativo, indique cómo debe llevarse a cabo esa evaluación, control y aceptación.

7º.- Si, en caso de haber existido dicha evaluación integral de riesgos efectuada por el administrador de infraestructuras ferroviarias (ADIF), la misma habría de ser notificada también al operador ferroviario (RENFE) y aceptada por éste con carácter previo a la puesta en servicio de la línea o con posterioridad, en caso de sobrevenir cualquier "cambio significativo" en la línea.

8º.- Si existe o no un consenso técnico entre los expertos sobre la necesidad de protección de las transiciones significativas de velocidad mediante sistemas de control continuo o puntual.

9º.- Si en el año 2011 la evaluación integral o integrada de riesgos era una pauta generalizada de actuación en el sector ferroviario de los Estados europeos.

10º.- Qué incertidumbres y dificultades planteaba en el año 2011 la implementación del RCMS en los Estados de la Unión Europea, a la vista de los Annual Safety Reports remitidos a la Agencia por los diferentes Estados. De acuerdo con esos mismos ASR, cuántas experiencias significativas de aplicación del RCMS le consta que existieran en Europa en el año 2011.

11º.- Si las pautas que se aplicaron en la LAV082 sobre señalización, sobre ubicación de transiciones entre ASFA y ERTMS (Reglas de Ingeniería de ADIF) y sobre control de la velocidad por parte del conductor se ajustaban a reglas de actuación generalizadas o frecuentes en el ámbito europeo en el año 2011.

12º.- Si es cierto que los Estados miembros de la UE realizaban evaluaciones de seguridad ferroviaria con anterioridad a la promulgación del Reglamento 352/2009 y, en caso afirmativo, indique a qué criterios o siguiendo qué pautas realizaban dichos Estados esas evaluaciones.

13º.- Si ha sido uniforme la aplicación de un sistema de gestión de la seguridad tal como estaba previsto en la Directiva de Seguridad Ferroviaria (Directiva 2004/49 del Parlamento y del Consejo) o, por el contrario, ha habido dificultades por los Estados miembros para la comprensión y aplicación de dichos sistemas. Indique en su caso cuál era la pauta generalizada de actuación en el sector ferroviario entre los Estados europeos en el año 2011.

14º.- Informe si la normativa europea permite evaluar la aceptabilidad del riesgo conforme a la aplicación de códigos prácticos o sistemas de referencia además de mediante métodos de estimación explícita. En caso afirmativo, informe a quién correspondería elegir uno u otro principio de aceptación del riesgo.

15º- Informe si la normativa europea exige la aplicación de criterios adicionales (por ejemplo, un criterio explícito cuantitativo) a los riesgos que son controlados mediante códigos prácticos o sistemas de referencia.

**TERCERO.-** Por último, respecto de la petición formulada por la aseguradora QBE interesando que se requiriese a la aseguradora de ADIF para que, en su condición de responsable civil directo, preste fianza bastante para asegurar las responsabilidades pecuniarias que, frente a su asegurado, pudieran declararse procedentes, no se estima procedente de momento tal exigencia debiendo estarse a la espera del dictado del Auto de apertura de juicio oral de conformidad con lo dispuesto en el art. 783.2 de la LECRIM, sin perjuicio de lo cual, y al objeto de evitar cualquier posible indefensión, se estima necesario comunicar a la mentada aseguradora (ALLIANZ GLOBAL CORPORATE) la existencia del presente procedimiento para que pueda tomar conocimiento de las actuaciones y personarse en el mismo en calidad de responsable civil directo.

En atención a lo expuesto;

### **DISPONGO**

1º.- Que se proceda a tomar declaración en calidad de investigados en la presente causa al Director de Seguridad en la Circulación de RENFE que, a la fecha de los hechos, era Don Antonio L.A.; así como a los técnicos de INECO encargados de realizar el informe de evaluación independiente Doña Laura L., Salvador A. y Jorge M.

Se señala a tal efecto el próximo día 7 de noviembre de 2017 a las 9:30 horas en el caso del Sr. L.A., y a las 12:00 horas en el caso de la Sra. Laura L.

Y el próximo 8 de noviembre de 2017 a las 9:30 horas en el caso del Sr. Salvador A., y a las 12:00 horas en el caso del Sr. Jorge M.

2º.- Recábase de RENFE la aportación de la documentación a que alude el escrito de fecha 15 de septiembre de 2017 emitido por la representación procesal del Sr. G.A. y que tuvo entrada en este Juzgado el pasado 22 de septiembre de 2017.

3º.- Recábase de la Agencia Europea del Ferrocarril informe en los términos expuestos en el FJ SEGUNDO de la presente resolución. A tal fin, líbrese oficio dirigido a su Presidente en la dirección postal correspondiente y, al mismo tiempo, líbrese la Comisión Rogatoria para dar cumplimiento efectivo a dicha diligencia.

4º.- Póngase en conocimiento de la entidad aseguradora ALLIANZ GLOBAL CORPORATE la existencia del presente procedimiento para que pueda tomar conocimiento de las actuaciones y personarse en el mismo en calidad de responsable civil directo.

Notifíquese la presente resolución al Ministerio Fiscal y a las demás partes, haciéndoles saber que contra la misma podrán interponer, ante este Juzgado, recurso de reforma en el plazo de tres días, y/o recurso de apelación en el plazo de cinco días, en los términos establecidos en el artículo 766 de la LECRIM.

Y, así por este auto, lo acuerdo, mando y firmo

**LETRADO DE LA ADM. DE JUSTICIA.-** Diligencia: la resolución ha sido dictada en el día de la fecha, por el Magistrado que la suscribe, de lo cual doy fe.