

Artículo 3.- Las atribuciones y firma de los actos y documentos indicados en la presente Providencia Administrativa, que fueren objeto de competencias o delegaciones concurrentes con otros funcionarios de la Corporación, podrán ser ejercidas y firmadas indistintamente de manera conjunta o separada

Artículo 4.- La ciudadana delegada deberá rendir cuenta de todos los actos y documentos que firme en ejercicio de esta Delegación a la Junta Directiva, en la forma y oportunidad que ésta le indique.

Artículo 5.- La presente Providencia Administrativa, entrará en vigencia a partir del 01 de enero de 2025 y será publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela.
Comuníquese y Publíquese,


JUAN JOSÉ BLANCO GONZÁLEZ
PRESIDENTE(E)


MATTDIGN MEDINA ZARRAGA
MIEMBRO PRINCIPAL


ADOLFO GODOY PERNIA
MIEMBRO PRINCIPAL


CLEMENTE ANTONIO DÍAZ
MIEMBRO PRINCIPAL



MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA EL TRANSPORTE

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

MINISTRO DEL PODER POPULAR PARA EL TRANSPORTE
DESPACHO DEL MINISTRO
RESOLUCIÓN N° 054 CARACAS, 27 DE DICIEMBRE DE 2024

214°, 165° y 25°

En ejercicio de las atribuciones conferidas por los artículos 65 y 78, numerales 1, 19 y 27 del Decreto N° 1.429 de fecha 17 de noviembre de 2014, con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica de la Administración Pública, publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.147 Extraordinario de la misma fecha, de conformidad con lo previsto en el Decreto N° 2.650 en fecha 4 de enero de 2017, publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 41.067 de la misma fecha, en sus artículos 1 numeral 1 y artículo 2 numeral 1; y de acuerdo con lo previsto en los artículos 1, 8 numerales 3 y 5; 44 numerales 7 y 11 y el artículo 59 del Decreto N° 6.069 de fecha 14 de mayo de 2008, con Rango, Valor y Fuerza de Ley de Transporte Ferroviario Nacional, publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 5.889 Extraordinario de fecha 31 de julio de 2008, este Despacho Ministerial

POR CUANTO

Corresponde al Ministerio del Poder Popular para el Transporte lo relativo al sistema integrado y multimodal de transporte, la infraestructura, equipamiento y funcionalidad del sistema de movimiento, instalaciones y servicios a fines del transporte nacional terrestre, acuático y aéreo, servicios conexos; así como el servicio de transporte en general, así como las condiciones generales de servicio, normativas y la aprobación de las tarifas y fletes sobre las actividades y servicios de transporte.

POR CUANTO

El Ministerio del Poder Popular para el Transporte, es el Órgano Rector del Sistema Ferroviario Nacional, tiene dentro de sus competencias formular los proyectos de lineamientos, políticas y planes nacionales de transporte ferroviario conforme a la planificación centralizada.

POR CUANTO

Es necesario establecer una normativa técnica que regule los procesos de investigación de los accidentes e incidentes que ocurran en la circulación ferroviaria, con el objeto de generar las recomendaciones y acciones para prevenir la repetición de los mismos y garantizar la seguridad ferroviaria.

RESUELVE

Dictar la siguiente:

NORMATIVA TÉCNICA PARA LA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES EN EL SISTEMA FERROVIARIO DE LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

CAPÍTULO I GENERALIDADES

Objeto

Artículo 1. Esta Resolución tiene como objeto establecer la normativa técnica aplicable para la investigación de accidentes e incidentes que ocurran en el Sistema de Transporte Ferroviario Nacional, con el fin de realizar las investigaciones necesarias para determinar las causas y factores que contribuyeron al suceso y ejecutar las acciones pertinentes.

Alcance

Artículo 2. Está dirigida a todas las empresas de explotación ferroviaria pública o privadas; que presten servicio en la Red Ferroviaria, en todo el Territorio Nacional de la República Bolivariana de Venezuela.

Definiciones

Artículo 3. A los fines de la presente Resolución y cuando se trate de la investigación de Accidentes e Incidentes en el Sistema Ferroviario en la República Bolivariana de Venezuela, se definen los siguientes términos:

Actividad ferroviaria: Conjunto de actividades o tareas propias de las empresas que prestan el servicio ferroviario y que comprenden el diseño, la planificación, construcción, mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura ferroviaria; el transporte y la operación ferroviaria; y el mantenimiento, rehabilitación y mejoramiento de vehículos ferroviarios.

Accidente: Suceso repentino, imprevisto, fortuito, no deseado ni intencionado, o una cadena de sucesos de ese tipo que como consecuencia de la circulación de los trenes o maniobras, que causen daños materiales mayores y lesiones graves o mortales al personal en ejercicio de sus funciones, a los usuarios, a la vía férrea y/o al material rodante y las instalaciones.

Se considerará bajo esta clasificación de accidente a cualquier siniestro que genere como resultado al menos una (1) víctima fatal o más, o de una (1) lesión grave o más, además de graves daños materiales determinados de conformidad con la normativa interna de cada operador de transporte ferroviario.

También se considerará bajo esta clasificación a cualquier suceso que cause una interrupción total del servicio por seis (6) horas o más o con un efecto evidente de fallas críticas en la aplicación de la normativa de seguridad ferroviaria o en la gestión de la seguridad.

Como accidentes podemos clasificar:

- Colisión(es).
- Descarrilamientos.
- Incendios, inundaciones, explosiones y Derrames.
- Fallas en el suministro eléctrico por factores internos o externos.
- Sucesos naturales que afecten el funcionamiento del sistema ferroviario.
- Talonamiento.
- Descomposición de cargamento.
- Accidente por enganche.
- Cualquier otro suceso que guarde relación con la definición de accidentes y no se encuentre descrito en los supuestos anteriores.

ATC: *Automatic Train Control*, por sus siglas en inglés, (Control Automático del Tren) es una clase general de sistemas de protección de trenes que implica un conjunto de mecanismos de control de velocidad, tráfico y protección tanto en vías, como a bordo del tren en respuesta a entradas externas. Está compuesto por el ATS, ATO y ATP.

ATO: *Automatic Train Operation*, por sus siglas en inglés, (Operación Automática del Tren), es el nombre que recibe en algunos trenes el mecanismo de conducción automática de trenes que permite la operación del tren sin intervención humana. El ATO es un modo de conducción siempre supervisado por otros sistemas.

ATP: *Automatic Train Protection*, por sus siglas en inglés (ATP) (Protección Automática de Trenes), sistema de seguridad ferroviaria que supervisa y controla automáticamente la velocidad y posición del tren para evitar posibles colisiones o descarrilamiento. Cuando el sistema de protección detecta que no se cumplen algunas condiciones de seguridad, genera acciones para detener el tren en vía ("falla sobre seguro").

ATS: *Automatic Train Supervision*, por sus siglas en inglés (Supervisión Automática de Trenes), Control central de los movimientos de cada tren. Un centro de control que supervisa los movimientos y situación de cada tren y ordena las maniobras que deben realizar; en el pasado el control se realizaba mediante mensajes telefónicos, actualmente el control se ejecuta a través de medios informáticos. Es sinónimo de Control de Tráfico Centralizado (CTC).

Autoridad Ferroviaria: Es el ente público designado por el Ejecutivo Nacional mediante el Decreto de Rango, Valor y Fuerza de Ley del Transporte Ferroviario Nacional que realiza la ordenación y supervisión de la seguridad de todos los

elementos del sistema ferroviario nacional: las infraestructuras, el material rodante, el personal ferroviario y la operación ferroviaria (Instituto de Ferrocarriles del Estado).

Autoridad de Investigación de Accidentes: Comisión, Comité, Junta o equipo de trabajo designado por el órgano competente del Estado, como encargada de dirigir la investigación de los Accidentes, Incidentes Graves e Incidentes del Sistema Ferroviario Nacional; generar informes, conclusiones y recomendaciones en el contexto de la presente Resolución.

Baliza: Dispositivo que transmite información codificada a bordo del tren mediante un sistema de radio, permitiendo la localización y velocidad del tren en la vía.

Bogíes: Es un conjunto de partes y piezas mecánicas que contienen los componentes encargados de encarrillar, movilizar (tracción y frenado), servir de suspensión al vagón sobre los rieles y soportar la carrocería del vagón. También puede contener o no los elementos de motorización.

Cambiavía: Mecanismo de vía, de rieles y agujas móviles, destinado para que un tren o material rodante circule en una vía férrea principal, pueda salir de ella y tomar otra vía férrea (desvío).

Causas: Son aquellas acciones, omisiones, acontecimientos, condiciones o una combinación de estos factores que ocasionen la ocurrencia de un accidente, incidente grave o incidente.

CRT/CCO: Centro remoto de regulación de tráfico o Centro de control de operaciones, la unidad administrativa encargada de controlar, regular y organizar el tráfico y la circulación del material rodante en un sistema ferroviario (Control Automático de Trenes CAT).

Circuito de Vía: Sistema automatizado de detección de ubicación de los trenes, de control de los semáforos y de movimientos de los cambiavías. Electrónicamente la vía está segmentada y vinculada con el sistema de señalización para el control de los trenes y su control de seguridad.

Coche: Plataforma o cabina del tren que es arrastrada por la locomotora, en el que viajan la carga o los pasajeros. Tipo de vagón.

Colisión(es): Encuentro violento entre uno o más materiales rodantes entre sí (comerciales o no comerciales) o de un material rodante contra alguno de los elementos (fijo o móvil), ubicados dentro del sistema.

Conducción Automática: Control automático de la tracción o frenado de un vehículo o material rodante, sin intervención del conductor, basados en el sistema de señalización.

Conducción Semi-Automática: Es el control del avance de un vehículo o material rodante con la intervención del sistema automático y la conducción del operador, en función de las señalizaciones emitidas por el sistema de control.

Conducción Manual: Es el control del avance de un vehículo o material rodante con la responsabilidad total de la conducción del operador, generalmente a una velocidad máxima inferior a la conducción automática y semiautomática.

Daño grave al medio ambiente: perjuicio significativo y duradero en el medio ambiente, como contaminación del agua, aire o suelo, pérdida de biodiversidad o alteración irreversible del paisaje.

Dependencias Ferroviarias: Entidad, organismo, instituto o compañía debidamente habilitada y acreditada por la Autoridad Ferroviaria como Explotador Ferroviario en cualquier estado perteneciente a la República Bolivariana de Venezuela.

Descarrilamientos: Cuando cualquiera de los ejes y respectivas ruedas de un vehículo ferroviario o material rodante se desplace fuera del eje de contacto de vía, ya sea porque la pestaña de la rueda sobre el riel o porque las ruedas dejan de tener contacto con las vías férreas y se encuentran desplazadas por fuera o entre los rieles.

Durmientes: Elementos transversales al eje de la vía férrea, de madera o de concreto, sobre los que se apoyan y sujetan los rieles y a través de los cuales se transmite al balasto o losa de la vía férrea las cargas que reciben los rieles de los vehículos ferroviarios y mantienen la distancia entre los rieles.

Encarrilamiento: Acción de recolocar las ruedas de los trenes sobre el curso de la vía férrea.

Estado: Unidad político territorial Federal, que corresponde a una porción del territorio perteneciente a la República Bolivariana de Venezuela.

Estado del suceso: unidad político territorial federal en donde se produce el accidente o incidente ferroviario.

Explotador de Servicio: Persona, organismo o empresa que se dedica o propone dedicarse, a la explotación u operación de un servicio de transporte.

Factores contribuyentes: Acciones, omisiones, acontecimientos, condiciones o una combinación de estos factores, que, si se hubieran eliminado, evitado o estuvieran ausentes, habrían reducido la probabilidad de que el accidente o incidente ocurriera, o habrían mitigado la gravedad de las consecuencias del accidente o incidente.

Factor desencadenante: factores vinculados al desempeño humano o fallas repentinas de equipos e instalaciones que provocan una consecuencia indeseada inmediata.

Factores sistémicos: factores vinculados a la organización, el contexto operativo, los mecanismos de supervisión, y las defensas del sistema, que explican en gran medida la ocurrencia de los factores desencadenantes.

Ferrocarril: Es una unidad vehicular de transporte de personas y/o mercancías que se desplace sobre una vía férrea.

Funicular: Ferrocarril que funciona por medio de cables guiado sobre rieles. Se utiliza en pendientes cortas y muy pronunciadas.

Galibo: Dimensiones máximas de los vehículos ferroviarios para que puedan circular por una red determinada.

Herido leve: Se consideran heridos leves, aquellas personas heridas en un suceso y cuyo estado no precise hospitalización.

Herido grave: se consideran heridos graves, aquellas personas heridas en un siniestro y cuyo estado precise una hospitalización superior a 48 horas, dentro de un período de 7 (siete) días de ocurrido el accidente o a raíz del hecho se manifieste una inutilidad laboral mayor a 30 (treinta) días. Quedan incluidas afecciones como fracturas o esguinces, quemaduras de 2do y 3er grado y daño a órganos internos.

Incidente: Cualquier evento repentino distinto de un accidente, con la característica asociada a una anomalía técnica u operativa, que no arroja daños humanos y que afecta o pudo haber afectado la seguridad operacional en el desarrollo del sistema ferroviario y la continuidad del servicio comercial.

Informe final: Comunicación emanada del órgano encargado de la investigación en el que se recogen de manera clara y objetiva los detalles y resultados de la investigación obtenido, esboza las principales conclusiones y recomendaciones.

Informe preliminar: Comunicación usada para la pronta divulgación de los datos obtenidos durante las etapas iniciales de la investigación, el cual será elaborado dentro de un período máximo de 30 (treinta) días continuos.

Infraestructura Ferroviaria: Son todos los elementos constructivos, ubicados debajo de la sub rasante, que soporta el peso y las cargas de la súper estructura de vía, como son: puentes, plataformas, terraplén, cortes de talud, drenajes (cunetas y alcantarillas).

Instalaciones Ferroviarias: Son equipos ferroviarios, aparatos de vía y sistemas que permiten el servicio ferroviario, además de las edificaciones que los albergan.

Interrupción: Es una suspensión temporal de la ejecución de un proceso, procedimiento o servicio. Se considera interrupción cuando no se aplican otras alternativas para dar continuidad a un proceso, procedimiento o servicio.

Investigación: Proceso que se lleva a cabo con el propósito de prevenir los accidentes e incidentes. Comprende la reunión y el análisis de la información, la obtención de conclusiones, incluida la determinación de las causas y factores contribuyentes cuando proceda la formulación de recomendaciones sobre seguridad operacional.

Investigador Encargado: Persona Profesional, certificada y capacitada que a razón de sus calificaciones será designado como responsable de la organización, realización y control de una investigación, para lo cual mantendrá coordinación permanente con la Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes.

Material Rodante: Conjunto de vehículos ferroviarios con o sin motor capaces de circular sobre una vía férrea.

Mando centralizado de tráfico: Sistema mediante el cual se administra y controla desde un puesto central remoto la circulación ferroviaria.

Ocurrencias Ferroviarias: Cualquier suceso asociado a la explotación del sistema ferroviario. Cualquier situación o condición que la junta investigadora tenga motivos razonables para creer que podría, si no se atiende oportunamente, inducir un accidente o incidente.

Paso a nivel: Intersección a un mismo nivel de una calle o carretera con una vía férrea.

Registrador de Evento: Cualquier equipo o dispositivo instalado en el material rodante con función de monitorear y registrar información sobre la velocidad del tren, dirección del movimiento, tiempo, distancia, posición del acelerador, las operaciones y aplicaciones del freno, entre otras.

Restricción de velocidad: Velocidad máxima impuesta por el personal responsable del mantenimiento en un determinado tramo de la vía férrea, que presenta condiciones inseguras para el tránsito de trenes.

Riel: barras metálicas de acero con un perfil determinado para la contención y circulación de los materiales rodantes. El mismo está constituido por: hongo, alma y patín.

Siniestro: Acontecimiento futuro e incierto, repentino, imprevisto, fortuito, no deseado ni intencionado, o una cadena de sucesos de ese tipo, generado como consecuencia de la operación, servicio y/o desarrollo de la actividad ferroviaria que causen daños materiales mayores y lesiones graves o mortales al personal en ejercicio de sus funciones, a los usuarios en la vía férrea y/o al material rodante, es sinónimo de accidente o incidente grave.

Sistema de Transporte Ferroviario: comprende la infraestructura, el material rodante y la prestación del servicio de transporte ferroviario, así como las zonas de interpuestos para la transferencia de pasajeros, mercancías, valores y almacenamiento.

Sección de bloqueo: a) Es el trecho de vía principal entre los límites de dos estaciones de bloqueo contiguas. b) A los efectos de la circulación de los trenes, en aquellas partes de la vía dotadas de señalización automática o semiautomática, se consideran como sección de bloqueo los tramos determinados por las respectivas señales.

Señalización ferroviaria: Conjunto de señales que transmiten órdenes e informaciones desde la vía, las estaciones y los trenes para asegurar la circulación de los trenes.

Transporte ferroviario: es un modo de transporte en vehículos que se trasladan por medio de vías férreas. Existen diversos tipos, entre los cuales podemos encontrar:

Trenes de cremallera: es el tren en el que la adherencia se mejora mediante un sistema de cremallera, donde hay grandes pendientes.

Atmosférico: usa como motor el aire comprimido en el interior de un tubo que hace que éste arrastre el tren.

Neumático: el tren va empujado por la acción del aire comprimido marchando a modo de un émbolo por dentro de un tubo.

Tren: Todo vehículo ferroviario con propulsión propia, con cabina de comando con control manual, semiautomático o automático, enganchado o no a otros vehículos ferroviarios, que se desplaza por la vía férrea.

Triage: Comprende las labores de determinación y priorización de los heridos en función de su gravedad, producto de incidentes o accidentes ferroviarios.

Trolley: Vehículo eléctrico que se utiliza en la industria ferroviaria para transportar personal y equipos en las vías férreas.

Vagón: Vehículo ferroviario destinado al transporte de cargas y pasajeros (Coches); generalmente es remolcado, sin embargo, existen los mismos con tracción propia.

Vía férrea: Denominada también línea férrea, es la parte de la infraestructura ferroviaria que une dos puntos determinados del territorio sobre las cual circulan los materiales rodantes.

Víctima: Es la persona que sufre un daño o perjuicio, que es provocado por una acción u omisión, ya sea por responsabilidad de otra persona, o por fuerza mayor dentro del sistema ferroviario.

Objetivo de la investigación

Artículo 4. El único objetivo de la investigación de accidentes o incidentes será la determinación de las causas o circunstancias asociadas y que condujeron a la ocurrencia del accidente o incidente ferroviario, con el propósito único de la prevención de futuros accidentes e incidentes. Se establece que el propósito de esta actividad no está dirigida a determinar culpa o responsabilidades.

Independencia de las investigaciones

Artículo 5. El Investigador encargado, actuará de manera independiente de la Autoridad Ferroviaria y de otras entidades que pudieran interferir con la realización o la objetividad de la investigación, salvo la colaboración requerida según lo previsto en leyes especiales en materia de responsabilidad penal que pudiera derivarse del accidente o incidente ferroviario.

Protección de las pruebas, custodia y traslado del material rodante

Artículo 6. El Investigador Encargado, en coordinación con otros organismos y entes del Estado, tomará las medidas oportunas para proteger las pruebas y mantener la custodia eficaz del Material Rodante involucrados en el accidente o incidente, además de su contenido, durante el período de tiempo que sea necesario para realizar la investigación. La protección de las pruebas incluirá todas las acciones conducentes a la conservación, por procedimientos fotográficos u otros medios, de los elementos de convicción que puedan ser trasladados, o que puedan borrarse, perderse o destruirse. La custodia eficaz incluirá protección razonable para evitar nuevos daños, el acceso de personas no autorizadas y el que se perpetren hurtos o se causen deterioros.

Cuando se trate de la protección de las pruebas suministradas por el operador ferroviario, se exigirá que la recuperación y la manipulación de las mismas se asignen solamente a los responsables de la investigación.

Responsabilidad en la protección de las pruebas, Custodia y traslado del material rodante y equipos ferroviarios

Artículo 7. Cuando ocurra un suceso como accidente e incidente en el Sistema Ferroviario, el investigador encargado, en coordinación con otros organismos y entes del Estado según sea el caso, tomará todas las medidas que sean necesarias para movilizar el Material Rodante desde el lugar del siniestro, al lugar destinado para su custodia durante el lapso o acciones de investigación, retornándole al servicio comercial dentro de un plazo razonable o cuando así sea autorizado por las autoridades competentes en investigación penal, (en aquellos casos que hubiera lesionados o fallecidos).

Cesión de la Custodia

Artículo 8. El investigador Encargado, cederá la custodia del Material Rodante, equipos ferroviarios y cualquier otro medio de prueba que se considere evidencia, su contenido o cualquier parte del mismo tan pronto como ya no sea necesario para la investigación, a la persona o personas debidamente designadas y acreditadas por el operador ferroviario, según sea el caso. La Junta Investigadora de Accidentes posee tres (3) modalidades para la cesión de custodia:

- Cesión de Custodia Total del Material Rodante:** Utilizado cuando el Material Rodante, su contenido o cualquier parte del mismo ya no son necesarios para la investigación.
- Cesión de Custodia Temporal para el traslado:** Utilizado para realizar el traslado del Material Rodante, además de los restos del mismo, a fin de continuar con el proceso de investigación.
- Cesión de Custodia total con retención de productos:** Documento que acredita la custodia total del material rodante con retención parcial de alguna parte o restos (Bogíes, Registrador de eventos, entre otros) que se consideren necesarios para la investigación y que serán sometidos a experticias según sea el interés de la Junta Investigadora de Accidentes.

Sin menoscabo de los artículos 5 y 6, la Junta Investigadora de Accidentes en coordinación con otros organismos y entes del Estado, facilitará el acceso al Material Rodante, su contenido, o a cualquier parte de los mismos.

CAPÍTULO II NOTIFICACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES

Obligación de informar

Artículo 9. Cuando ocurra un accidente o incidente en el Sistema de Transporte Ferroviario Nacional, el operador ferroviario notificará el suceso de manera inmediata y por cualquier medio, según corresponda, a la Junta Investigadora de Accidentes, por lo tanto:

- Enviará información detallada del suceso mediante el formato establecido de notificación como documento preliminar a la Junta Investigadora de Accidentes.
- Suministrará a la Junta Investigadora de Accidentes, tan pronto como les sea posible, la información pertinente de que dispongan respecto al Material Rodante que haya sufrido el accidente o incidente.
- Suministrará a la Junta Investigadora de Accidentes, con la menor demora posible y por el medio más adecuado y más rápido de que disponga, información detallada sobre las mercancías peligrosas que se encuentren a bordo del Material Rodante afectado.

CAPÍTULO III INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DEL SISTEMA FERROVIARIO NACIONAL

Responsabilidad por la institución y Realización de la investigación

Artículo 10. El investigador encargado por instrucción de la Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes Ferroviarios, realizará la investigación para determinar las causas y factores que contribuyeron al suceso, para implementar las acciones correctivas que impidan su repetición, sin perjuicio de las responsabilidades civiles, penales y administrativas a que hubiere lugar.

Organización y realización de la investigación

Artículo 11. El investigador encargado gozará de independencia necesaria para el cabal ejercicio de las funciones y estará sometido a la autoridad de la Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes Ferroviarios al realizar la investigación administrativa de su competencia, para lo cual, deberá presentar informes periódicos y rendir cuentas ante su Presidente.

La investigación será independiente de todo procedimiento judicial o administrativo ejercido por las autoridades competentes que determinen la culpa o las responsabilidades que el suceso involucre. La investigación comprenderá lo siguiente:

- La recopilación, el registro y el análisis de toda la información pertinente sobre el accidente o incidente ferroviario.
- La protección de determinados registros de las investigaciones de accidentes e incidentes de conformidad con lo dispuesto en el artículo 18 de esta Resolución.
- Emitirá las recomendaciones sobre seguridad operacional, la determinación de las causas y factores contribuyentes.
- La redacción de los informes: Preliminar, Provisional y Final.
- Formulación de conclusiones y recomendaciones.

La Junta Investigadora de Accidentes cuando sea factible, visitará el lugar del accidente, examinará los restos del material rodante, los equipos e instalaciones ferroviarias y tomará declaraciones a los testigos de acuerdo con lo establecido en el Manual de Procedimientos de Investigación de Accidentes e Incidentes Ferroviarios.

La Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes Ferroviarios en conjunto con el Investigador encargado, determinará el alcance de la investigación administrativa según el propósito definido en el artículo 4 de la presente Resolución para mejorar la seguridad operacional en materia ferroviaria.

La Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes Ferroviarios establecerá las políticas y procedimientos documentados en los que se detallen las funciones de investigación de accidentes que incluirá todo lo relativo a la organización, planificación, investigación e informes.

La Junta Investigadora de Accidentes, se asegurará de que todas las investigaciones realizadas de conformidad con la presente Resolución tengan acceso ilimitado a todo el material probatorio disponible sin demora.

Del Investigador Encargado

Artículo 12. La Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes Ferroviarios, designará al investigador que ha de encargarse de la investigación, la cual se iniciará de manera inmediata y se desarrollará atendiendo a lo previsto en el artículo precedente.

La Junta Investigadora de Accidentes será el órgano responsable de presentar informes y respuestas a los organismos de investigación. Cuando se requiera la opinión del investigador encargado, ésta se limitará a aspectos de índole fáctico o técnico derivados de la investigación.

Responsabilidades del investigador ferroviario

Artículo 13. Todo investigador ferroviario a cargo, tendrá las siguientes responsabilidades:

- Mantener el carácter confidencial de la información obtenida.
- Ejecutar sus actividades con la debida diligencia, discreción y criterio técnico, en procura del propósito establecido en el artículo 4 de la presente Resolución y en sujeción a las instrucciones emitidas por la Junta Investigadora de Accidentes.
- Informar oportuna y periódicamente a la Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes Ferroviarios sobre los avances obtenidos en la investigación.

Funciones del investigador

Artículo 14. Los funcionarios que forman parte de La Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes Ferroviarios, gozarán de independencia para realizar la investigación y de autoridad absoluta para llevarla a cabo. Durante el ejercicio de su actividad, la investigación normalmente comprenderá lo siguiente:

- Acceder al lugar del accidente o incidente, al material rodante implicado y a las instalaciones relacionadas de infraestructura y de control del tráfico y señalización.
- Efectuar una recopilación/recolección de las pruebas y decidir sobre la disposición de los restos, de forma controlada y custodiada, de instalaciones de infraestructura o piezas, a los efectos de realizar las experticias requeridas.
- Acceder a los equipos registradores de eventos, Diario Técnico de Operaciones, grabación a bordo y a su contenido, así como al registro de grabaciones de las comunicaciones en el Centro de Control de Tráfico (CCT), estaciones de transporte de viajeros y terminales de transporte de mercancías en su caso, y al registro del funcionamiento del sistema de señalización, control del tráfico, subestaciones eléctricas (IHM) y sala de circuito cerrado (CCTV).
- Solicitar a los organismos correspondientes los resultados del examen pericial médico-forense de los cuerpos de las víctimas, cuando pudiera ser relevante para la investigación ferroviaria.
- Acceder a los resultados de los exámenes y análisis médicos del personal a bordo del material rodante y de cualquier otro personal ferroviario implicado en el accidente o incidente, cuando pudiera ser relevante para la investigación ferroviaria.
- Realizar entrevistas al personal ferroviario implicado y a otros testigos.
- Acceder a cualquier información o documentación pertinente o relacionada con cualquiera de las áreas involucradas en el suceso.
- La recopilación, el registro y el análisis de toda la información pertinente sobre el accidente o incidente.
- Elaborar los informes correspondientes (Informes Preliminar, Provisional y Final).

Datos Registrados, Accidentes e Incidentes

Artículo 15. Los registradores de evento y diario técnico de operaciones se utilizarán de manera efectiva en la investigación de un accidente o incidente ferroviario. El investigador encargado, tomará las disposiciones necesarias para la lectura de los registradores de evento y del diario técnico de operaciones sin demora.

Autopsias

Artículo 16. La Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes Ferroviarios, en conjunto con el Investigador Encargado, realizará la investigación de un accidente en el que se registraron fallecimientos, en coordinación con los órganos y entes competentes del Estado, de manera que se efectúen las autopsias de los pasajeros y el personal operativo a bordo del material rodante o los fallecidos en el siniestro que sea de interés para la investigación de conformidad con la Ley. Se solicitará de conformidad con el principio de cooperación entre órganos y entes de la Administración Pública, que los resultados (informes) de dichas autopsias sean entregados a la Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes Ferroviarios, para conformar el expediente de investigación.

Exámenes médicos

Artículo 17. Cuando corresponda, la Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes Ferroviarios, en coordinación con el sistema Ferroviario, deberá solicitar la realización de la evaluación psicofísica y toxicológica, de ser necesario, del personal operativo y del personal ferroviario involucrado en un accidente o incidente.

Coordinación con Autoridades Judiciales

Artículo 18. La Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes Ferroviarios, establecerá y aplicará los mecanismos de coordinación entre el investigador encargado y las autoridades judiciales. Se prestará particular atención a las pruebas que requieran registro y análisis inmediatos para el desarrollo de la investigación tales como: el examen e identificación de las víctimas y la lectura de los datos contenidos en los registradores de evento y del diario técnico de operaciones.

La cooperación entre la Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes Ferroviarios y las autoridades judiciales, tendrá como propósito impedir obstaculizaciones a las investigaciones, tomando como premisa, el cabal desenvolvimiento de los procedimientos aplicables, tanto los previstos en la presente Resolución, como los procedimientos judiciales o administrativos que realizan otros expertos apropiados, según lo previsto en leyes especiales, con el fin de lograr el cumplimiento del propósito asignado a cada uno.

La coordinación también incluye la realización de actividades y los procedimientos en el lugar del accidente y para la compilación de información fáctica, teniéndose debidamente en cuenta las disposiciones relativas a la protección de registros de las investigaciones.

La cooperación podrá lograrse mediante el establecimiento de acuerdos, y abarcarían los siguientes temas:

- Acceso al lugar del accidente.
- Preservación y acceso a las pruebas.
- Intercambio de información.
- Uso apropiado de la información sobre seguridad operacional.
- Resolución de conflictos.

Protección de los Registros de las

Investigaciones de Accidentes e Incidentes Ferroviarios

Artículo 19. La Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes Ferroviarios, no dará a conocer los registros obtenidos de los registradores de evento y del diario técnico de operaciones, para fines distintos de la investigación de accidentes o incidentes, a menos que por acto emitido por el Ministerio de Adscripción y con fines netamente formativos para esa investigación o futuras investigaciones del Sistema Ferroviario Nacional, se determine la procedencia de la divulgación o uso de fragmentos de dichos registros. Los registros a saber son:

- Las grabaciones de las conversaciones en el puesto del operador/conductor del material rodante y las grabaciones de las imágenes de a bordo, y toda transcripción de las mismas.
- Los registros bajo la custodia o el control de la Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes Ferroviarios que incluyen:

- 1) Todas las declaraciones tomadas a las personas por las autoridades encargadas de la investigación en el curso de la misma.
- 2) Todas las comunicaciones entre personas que hayan participado en la operación del material rodante.
- 3) La información de carácter médico o personal sobre personas implicadas en el accidente o incidente.
- 4) Las grabaciones de las conversaciones en las dependencias del CTC/CCO y las transcripciones de las mismas.
- 5) Los análisis efectuados y las opiniones expresadas acerca de la información contenida en los registradores de evento y del diario técnico de operaciones.
- 6) Cualquier otro registro obtenido o generado por la Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes Ferroviarios como parte de la investigación de un accidente o incidente ferroviario.

Los fragmentos de los registros se incluirán en el informe final o en sus apéndices, únicamente cuando se consideren útiles, provechosos y pertinentes para el análisis del accidente o incidente ferroviario.

La República Bolivariana de Venezuela se asegurará que las solicitudes de registros que estén bajo la custodia o control de la Junta Investigadora de Accidentes e Incidentes Ferroviarios se dirijan a la fuente original de la información, si está disponible.

De la divulgación de los registros

Artículo 20. La Junta Investigadora de Accidentes:

- No revelará al público los nombres de las personas relacionadas con el accidente o incidente.
- En coordinación con otros organismos del Estado, se adoptarán medidas preventivas, para asegurarse que no sea divulgado al público, el contenido de sonido de las grabaciones de voz e imágenes en el puesto del operador/conductor y las grabaciones de sonido y de imágenes de a bordo.
- En el marco de la Seguridad Operacional, aplicará otras disposiciones sobre el uso y protección de la información sobre seguridad operacional y las fuentes conexas, conforme al marco legal vigente que desarrollará las políticas, coordinaciones y los procedimientos aplicables para la protección de los registros de las investigaciones de accidentes e incidentes ferroviarios.

Parágrafo único: El manejo de la información será de uso confidencial según corresponda y determine la Junta Investigadora de Accidentes e incidentes ferroviarios, la misma se considera susceptible al público en general, motivo por el cual no se divulgará información que pueda perjudicar, herir la sensibilidad o que pueda generar consecuencias psicológicas adversas para el público.

**CAPÍTULO IV
INFORME FINAL Y NOTIFICACIÓN DE DATOS SOBRE
ACCIDENTES/INCIDENTES FERROVIARIOS.**

Responsabilidad en la divulgación de la información

Artículo 21. La Junta Investigadora de Accidentes e incidentes ferroviarios, no podrá publicar, ni permitirá acceso a proyecto de informe alguno ni parte del mismo, ni documento alguno obtenido durante la investigación de un accidente o incidente.

Difusión del informe final

Artículo 22. Cuando la Junta Investigadora de Accidentes e incidentes ferroviarios realice la investigación de un accidente o incidente:

- Pondrá a disposición del público el informe final lo antes posible y, si se puede, en un plazo mínimo de 12 meses. El informe final podrá publicarse en Internet y no necesariamente en forma impresa.
- Si el informe final no puede ponerse a disposición del público en el plazo establecido, la Junta Investigadora de Accidentes e incidentes ferroviarios publicará un informe provisional en el aniversario del suceso, indicando los pormenores del progreso de la investigación y cualquier cuestión de seguridad operacional que se haya suscitado se dispondrán los mecanismos para su resguardo de acuerdo con lo previsto en la Ley de Infogobierno y la Ley de Mensajes de Datos y Firmas Electrónicas.

**Responsabilidad en relación a las
Recomendaciones en materia de seguridad operacional**

Artículo 23. La Junta Investigadora de Accidentes e incidentes ferroviarios, en función de garantizar la seguridad operacional, recomendará a las autoridades competentes, todas las medidas preventivas urgentes que considere necesarias para aumentar la seguridad operacional del Sistema Ferroviario Nacional.

**Registro y envío de Informe final sobre
Accidentes/incidentes del Sistema Ferroviario Nacional**

Artículo 24. Cuando la Junta Investigadora de Accidentes lleve a cabo la investigación:

Registrará y enviará el informe final del accidente/incidente a la dependencia ferroviaria donde ocurrió el suceso y al Ente Rector del Sistema Ferroviario Nacional.

Bases de datos y medidas preventivas

Artículo 25. La Junta Investigadora de Accidentes, en el deber de aportar mejoras a la Seguridad Operacional en el Sistema Ferroviario Nacional:

- Establecerá y mantendrá una base de datos de accidentes e incidentes para facilitar el análisis eficaz de la información sobre deficiencias de seguridad operacional reales o posibles y para determinar las medidas preventivas necesarias.
- Brindará a los diferentes explotadores del Sistema Ferroviario Nacional, previa autorización, el acceso a la base de datos de accidentes e incidentes, en apoyo de sus responsabilidades funcionales en materia de seguridad operacional.
- Además de las recomendaciones sobre seguridad operacional generadas (o resultantes) de las investigaciones de accidentes e incidentes, las recomendaciones sobre seguridad operacional podrán provenir de diversas fuentes, incluso los estudios sobre seguridad operacional que realice como parte de las funciones que tienen asignadas.

Instrumento Estadístico

Artículo 26. La Junta Investigadora de Accidentes recopilará datos vinculados con sucesos a fin de registrarlos y ampliar la base de datos interna, lo que permitirá analizarlos y convertirlos en información.

La información será utilizada para la elaboración de estudios estadísticos que permitan identificar tendencias o deficiencias de seguridad operacional, sin la necesidad de esperar a la ocurrencia de otro suceso para proponer mejoras.

Es por ello, que la Junta procurará integrar a la base de datos todos los sucesos e indicadores relevantes para la seguridad operacional a la base de datos de la Junta Investigadora de Accidentes e incidentes ferroviarios, con el propósito de no sólo llevar el registro de lo sucedido, sino de poder investigar y determinar deficiencias del sistema de transporte a través del estudio conjunto de los sucesos, basados en estudios estadísticos y recolección de datos lo que permita trazar tendencias, detectar recurrencias y establecer criterios de aceptabilidad de riesgos potenciales.

Adopción de Normas y Procedimientos

Artículo 27. La Junta Investigadora de Accidentes adoptará las normas y recomendaciones en materia de seguridad operacional que considere oportunas, para adecuar la normativa nacional sobre la investigación de accidentes e

incidentes ferroviarios respectiva, mantendrá su actualización, así como también, notificará oportunamente las diferencias al ente rector con el fin de unificar la legislación del Sistema Ferroviario Nacional en esta materia para contribuir al incremento permanente, constante y continuo de la seguridad operacional.

De igual manera, la Junta Investigadora de Accidentes podrá proponer la emisión de nuevas normas técnicas derivadas de cualquier documento de carácter orientador o facilitador de la actividad ferroviaria proveniente de organismos ferroviarios internacionales en materia de seguridad operacional, en función de la factibilidad, condiciones particulares coincidentes con la realidad física y técnica venezolana.

Disposición Final

Artículo 28. Esta Resolución entrará en vigencia a partir de su publicación en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela.

Comuníquese y publíquese.



**RAMÓN CELESTINO VELÁSQUEZ ARAGUAYÁN
MINISTRO DEL PODER POPULAR PARA EL TRANSPORTE**

Designado mediante Decreto N° 4.689 de fecha 16 de mayo de 2022
Publicado en la Gaceta Oficial N° 6.701 Extraordinario de la misma fecha.
ratificado mediante Decreto N° 4.981 de fecha 27 de agosto de 2024,
publicado en la Gaceta Oficial N° 6.830 Extraordinario de la misma fecha

**MINISTERIO DEL PODER POPULAR
PARA HÁBITAT Y VIVIENDA**

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
MINISTERIO DEL PODER POPULAR
PARA HÁBITAT Y VIVIENDA

DESPACHO DEL MINISTRO
CONSULTORÍA JURÍDICA
RESOLUCIÓN N° 066
CARACAS, 26 DE DICIEMBRE DE 2024
214°, 165 y 25°

El Ministro del Poder Popular para Hábitat y Vivienda, designado mediante Decreto N° 4.981 de fecha 27 de agosto de 2024, publicado en Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela Extraordinario N° 6.830 de la misma fecha, en ejercicio de las atribuciones conferidas en el artículo 78 numerales 3, 13 y 19 del Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica de la Administración Pública, de concordancia con lo dispuesto en los artículos 47 y 51 del Reglamento N° 1 de la Ley Orgánica de la Administración Financiera del Sector Público, sobre el Sistema Presupuestario, dictado mediante Decreto N° 3.776 de fecha 18 de julio de 2005, publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 5.781, Extraordinario de fecha 12 de agosto de 2005, este Despacho Ministerial:

RESUELVE

Artículo 1. Aprobar la Estructura para la Ejecución Financiera del Presupuesto de Gastos del Ministerio del Poder Popular para Hábitat y Vivienda, que regirá durante al Ejercicio Fiscal 2025, la cual estará constituida por la Unidad Administradora Central y las Unidades Ejecutoras Locales, cuya denominación se señala a continuación:

UNIDAD ADMINISTRADORA CENTRAL

CÓDIGO	DENOMINACIÓN
00001	OFICINA DE GESTIÓN ADMINISTRATIVA

Funcionario responsable de la Unidad Administradora Central, ciudadana **YAJUMARI JOSEFINA. GONZÁLEZ RODRÍGUEZ**, titular de la Cédula de Identidad N° V-8.274.868, Directora General de la Oficina de Gestión Administrativa en calidad de Encargada de este Ministerio.