



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente nº 0024/2008 ocurrido el 22.06.2008

Informe Final

INFORME FINAL SOBRE LA
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO
Nº 0024/2008
OCURRIDO EL DÍA 22.06.2008



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente
nº 0024/2008 ocurrido el 22.06.2008

Informe Final

1. RESUMEN

El día 22 de junio de 2008, a las 05:25 horas, el tren de viajeros de Larga Distancia 11930 arrolla a una persona que se encontraba en la vía en el P.K. 149,950 de la línea 200 Madrid-Barcelona resultando cadáver. Se da la circunstancia de que el punto donde se produce el arrollamiento coincide con un conocido centro de ocio.

Conclusión: El accidente tuvo su origen en la ocupación por la víctima del gálibo de la vía al paso del tren 11930.

Recomendaciones: dadas las características del accidente, no se establecen recomendaciones.

2. HECHOS INMEDIATOS DEL SUCESO

2.1 SUCESO

Día / Hora: 22.06.08/ 05:25 horas
Lugar: P.K. 149,950
Línea: 200 Madrid-Barcelona
Trayecto: Tamarite Altorricón - Almacelles
Provincia: Huesca

El tren de viajeros de Larga Distancia 11930 de Renfe Operadora, formado por la locomotora 252041 (10 vehículos Y masa remolcada de 490 Tm), a su paso por el P.K. 149,950 de la línea 200 Madrid-Barcelona arrolla a una persona que se encontraba en la vía, sin percatarse de la presencia del tren. Como consecuencia del arrollamiento, la persona resultó cadáver.

2.1.1 Decisión de abrir la investigación

El Coordinador de accidentes ferroviarios del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), el 22 de junio a las 10:37 horas, a través de mensaje de telefonía móvil, comunicó a la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios que se había producido el arrollamiento de una joven por el tren de larga distancia 11930, en el P.K. 149,950 de la línea 200 Madrid-Barcelona.

El Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General, aprobado por el Real Decreto 810/2007, de 22 de junio (B.O.E. nº 162 de 07.07.07), en su artículo 21, asigna la competencia para la investigación de accidentes ferroviarios a la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios.



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente
nº 0024/2008 ocurrido el 22.06.2008

Informe Final

De conformidad con el artículo 23.1 del mencionado Reglamento, el 11 de diciembre de 2007, la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios designó como técnico responsable de la investigación de accidentes ferroviarios a:

- Un técnico integrado en la Secretaría de la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios.

Integrándose el equipo investigador con:

- El Gerente Territorial de Seguridad en la Circulación Noreste de Adif, quien, por delegación expresa del Director de Seguridad en la Circulación de Adif, entregó su informe particular del accidente el 08.10.08.
- El Responsable de Seguridad de Renfe Operadora, quien, por delegación expresa del Director de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora, entregó su informe particular del accidente el 29.08.08.

INECO S.A., empresa pública, en el marco del Acuerdo para la Encomienda de Gestión para el apoyo a la investigación de accidentes ferroviarios, suscrito con la Dirección General de Ferrocarriles en marzo de 2008, ha realizado trabajos de apoyo en la investigación de este accidente al Técnico Responsable de la misma.

2.2 CIRCUNSTANCIAS DEL SUCESO

2.2.1 Personal ferroviario implicado.

2.2.1.1 Por parte de Renfe Operadora

- El Maquinista principal del tren 11930
- Matrícula: 9711854

2.2.2 Material rodante

- Tren de viajeros de larga distancia 11930

Composición: locomotora 252041, 10 vehículos, 490 Tm

Número UIC 957102520419

2.2.3 Descripción de la infraestructura

Trayecto: Bloqueo automático en vía única con CTC. Perfil horizontal y alineación recta.

Paralela a la vía, discurre durante varios kilómetros la carretera nacional N-240 que une las localidades de Huesca y Lérida. Y entre ambas infraestructuras, en el P.K. de la vía del accidente se encuentra situado un centro de ocio denominado *Imperial Drink* y su aparcamiento.



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente nº 0024/2008 ocurrido el 22.06.2008

Informe Final

Dicho centro de ocio tiene unas instalaciones de 15.000 m² con aforo de más de 3.000 personas y un aparcamiento de 60.000 m².

Su recinto se encuentra separado del límite de la explanación ferroviaria por un camino asfaltado de unos 5m de anchura, siendo la distancia aproximada entre la pared y el carril más próximo de 8 metros. La zona de aparcamiento llega hasta el límite de la explanación de la vía férrea, sin que exista ninguna separación entre ambos.

2.2.4 Sistemas de comunicación

Radiotelefonía modalidad A.

2.2.5 Plan de emergencia externo-interno:

Conocido el accidente por el Puesto de Mando, éste informa a Seguridad Corporativa, Seguridad en la Circulación, Jefatura de Operaciones de Tarragona-Lleida, Gestión de Tráfico, Logística de Infraestructura y Operador afectado.

2.3 VÍCTIMAS MORTALES, LESIONES Y DAÑOS MATERIALES

2.3.1 Víctimas mortales

Una mujer de 16 años de edad

2.3.2 Daños materiales

No se produjeron daños ni en el material rodante, ni en la infraestructura ni al medio ambiente.

2.3.3 Minutos perdidos. Interceptación de vía

La circulación estuvo interrumpida desde las 5:25 h hasta las 7:38 h (2 horas 13 minutos).

2.4 CIRCUNSTANCIAS EXTERNAS

Es probable que la iluminación de la discoteca y del aparcamiento, unido al ruido de los coches y la música, impidieran que la víctima se percatara del acercamiento del tren.

3. RELACIÓN DE LAS INVESTIGACIONES E INDAGACIONES

3.1 RESUMEN DE LAS DECLARACIONES DE LOS TESTIGOS

3.1.1 Personal ferroviario

De la ficha de toma de declaración al maquinista, se transcribe lo siguiente:



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente
nº 0024/2008 ocurrido el 22.06.2008

Informe Final

“Circulando con marcha normal entre las estaciones de Tamarite y Almacellas, con vía libre en todo momento y una vez rebasada la estación de Tamarite, se nota un fuerte golpe en el lado derecho de la locomotora efectuando parada inmediata.”

3.2 SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

3.2.1 Requisitos del personal

El maquinista del tren 11930 posee el título de conducción y está habilitado conforme a la Orden Ministerial de Habilitación de Personal, 2520 del 27 de julio de 2006.

Realizó su último reciclaje formativo el 01/08/2006 y su último reconocimiento psicofísico el 09/02/2006.

3.3 NORMATIVA

3.3.1 Legislación nacional y comunitaria pertinente

Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, por el que se aprueba el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General

Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario

3.3.2 Otras normas

Reglamento General de Circulación

Consigna Serie B Nº 6 de la Gerencia Operativa de Barcelona

Orden Ministerial de Habilitación de Personal, 2520 de 27 de julio de 2006

Orden Ministerial de Homologación de Material Rodante, 233 de 31 de enero de 2006

Orden Circular 1/2008 *Pautas para la investigación técnica de los accidentes ferroviarios que competen a la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios.*

3.4 FUNCIONAMIENTO DEL MATERIAL RODANTE FERROVIARIO Y DE LAS INSTALACIONES TÉCNICAS

Tanto el material rodante como las instalaciones técnicas funcionaron correctamente.

Del registrador de seguridad de la locomotora 252041 se desprende que, en el momento del arrollamiento, el tren circulaba a una velocidad de 153 km/h.



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente
nº 0024/2008 ocurrido el 22.06.2008

Informe Final

Según el cuadro de Velocidades Máximas de la línea 200 Madrid-Barcelona (para trenes tipo A como el tren 11930), la velocidad máxima permitida es de 155 Km/h, por lo que el tren circulaba por debajo de la velocidad máxima autorizada.

Por otra parte, en la Consigna serie B nº 6 de la Gerencia Operativa de Barcelona, no se recoge ninguna limitación de velocidad temporal en el lugar del accidente.

3.5 INTERFAZ HOMBRE-MÁQUINA DEL PERSONAL IMPLICADO

Jornada efectiva de conducción del maquinista del tren.

- en el día del accidente: 1 hora y 39 minutos.
- 24 horas anteriores: descanso (vacaciones)
- 48 horas anteriores: descanso (vacaciones)

Al maquinista, el día del accidente, se le realiza la prueba de alcoholemia en aire expirado dando resultado negativo (0,00 mg/1000 ml).

4. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

4.1 DELIBERACIÓN

Tanto la tasa de alcoholemia como las jornadas de trabajo del maquinista cumplen lo establecido en las Disposiciones adicionales undécima y duodécima del Reglamento del Sector Ferroviario (RD 2387/2004, de 30 de diciembre): *Tasas de alcoholemia de aplicación en el transporte ferroviario y Tiempos máximos de conducción en el transporte ferroviario.*

Tanto el material rodante como los sistemas de control de la infraestructura funcionaban correctamente en el momento del accidente y de acuerdo a la normativa de seguridad.

A efectos de la causalidad del accidente se ha podido comprobar que:

Como se recoge en el punto 2.4 de este informe, es probable que tanto la iluminación de la discoteca y del aparcamiento, como el ruido de los coches y de la música impidieran que la víctima se percatara del acercamiento del tren.

4.2 CONCLUSIONES

Por tanto, vista la descripción de los hechos y teniendo en cuenta las consideraciones anteriores, así como los informes particulares de Adif y de Renfe Operadora, el técnico responsable de la investigación concluye que:



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente nº 0024/2008 ocurrido el 22.06.2008

Informe Final

- El accidente tuvo su origen en la ocupación por la víctima del gálibo de la vía al paso del tren 11930.

5. MEDIDAS ADOPTADAS

Remitido el informe provisional al administrador de la infraestructura, éste ha informado de que se ha vallado la zona por el lado del complejo de ocio.

6. RECOMENDACIONES

Dadas las características del accidente, no se establecen recomendaciones.

Madrid, 24 de febrero de 2009.



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

Investigación del accidente
nº 0024/2008 ocurrido el 22.06.2008

Informe Final

RESOLUCIÓN SOBRE LA
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO
Nº 0024/2008
OCURRIDO EL DÍA 22.06.2008



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente nº 0024/2008 ocurrido el 22.06.2008

Informe Final

En el Pleno de la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios, celebrado el día 24 de febrero de 2009, analizado el expediente nº 0024/2008 del accidente acaecido en el P.K. 149,950 de la línea 200 Madrid-Barcelona, el 22.06.2008, se aprueba como definitivo el informe particular presentado por el técnico investigador con la siguiente **recomendación**:

Dadas las características del suceso, no se establecen recomendaciones.

Madrid, 24 de febrero de 2009