



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente
nº 0045/2008 ocurrido el 28.09.2008*

Informe Final

INFORME FINAL SOBRE LA
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO
Nº 0045/2008
OCURRIDO EL DÍA 28.09.2008



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente
nº 0045/2008 ocurrido el 28.09.2008*

Informe Final

1. RESUMEN

El día 28 de septiembre de 2008, a las 13:28 horas, el tren de viajeros de cercanías 23219, de la empresa ferroviaria Renfe Operadora, arrolla a una persona en el P.K. 140,750 de la línea 400 Alcázar de San Juan- Cádiz. Como consecuencia del impacto el hombre fallece en el acto.

Se da la circunstancia de que este accidente es considerado suicidio por Adif.

Conclusión: El accidente tuvo su origen en la ocupación de la víctima en la caja de la vía, lugar no autorizado para ello, al paso del tren de viajeros 23219.

Recomendaciones dadas las características del suceso, no se establecen recomendaciones.

2. HECHOS INMEDIATOS DEL SUCESO

2.1 SUCESO

Día / Hora: 28.09.08/ 13:28

Lugar: P.K. 140,750 entre los apeaderos de San Fernando de Cádiz y Puerto Real.

Trayecto: Bahía Sur – Las Aletas

Línea: 400 Alcázar de San Juan – Cádiz

Provincia: Cádiz

El tren de viajeros 23219 de Renfe Operadora, compuesto por la UT 463215 (3 vehículos con masa remolcada de 154 Tm), procedente del apeadero de San Fernando de Cádiz destino a Puerto Real, arrolla a un hombre que se encontraba en la caja de la vía, distraído, de espaldas al tren, lanzando piedras.

El maquinista hace uso del silbato repetidas veces y acciona el freno de emergencia no pudiendo evitar el arrollamiento de la víctima, quedando su cadáver fuera de la caja de la vía.

2.1.1 Decisión de abrir la investigación

El Coordinador de accidentes ferroviarios del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), el 28 de septiembre a las 14:28 horas, a través de mensaje de correo electrónico, comunicó a la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios que se había producido el arrollamiento de una persona por el tren de viajeros 23219 entre Bahía Sur y Las Aletas. El día 29 de septiembre, y por el mismo medio, el Coordinador de accidentes ferroviarios de Adif comunicó que, tras las primeras investigaciones, este accidente pasaba a ser considerado por su parte como un presunto suicidio.



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente
nº 0045/2008 ocurrido el 28.09.2008

Informe Final

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.

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 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 06.11.08.

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 de viajeros 23219
- Matrícula: 8847329

2.2.2 Otros testigos

- Un viajero del tren quien firma el *Acta de uso del silbato*, dejando constancia de que el maquinista hizo uso del silbato.

2.2.3 Material rodante

- Tren de viajeros 23219 compuesto por la UT 463215 (3 coches y 154Tn de masa remolcada).
- Número UIC: 967194632155



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente nº 0045/2008 ocurrido el 28.09.2008

Informe Final

2.2.4 Descripción de la infraestructura

El accidente ocurre en un tramo de alineación recta, de vía única electrificada con Bloqueo Automático con Control de Tráfico Centralizado (BAU con CTC).

2.2.5 Sistemas de comunicación

Radiotelefonía modalidad A.

2.2.6 Plan de emergencia externo-interno:

El maquinista comunica el suceso al Puesto de Mando de Sevilla desde donde se comunica el suceso a la Gerencia Territorial Sur de Seguridad en la Circulación de Adif, Gerencia Territorial Sur de Seguridad en la Circulación de Renfe Operadora, Jefatura Técnica de Operaciones de Sevilla (Adif), Gerencia de Protección Civil y Seguridad (Adif) y Operador afectado.

A las 13:48 horas se personan efectivos de la Policía Nacional y el Puesto de Mando ordena que el tren 23219 prosiga su marcha, siendo el Interventor en Ruta que viajaba en el tren quien se queda custodiando los restos. Se prescribe al resto de las circulaciones parada en el P.K. 140,800 y marcha a la vista.

A las 15:16 horas llegan los servicios funerarios y a las 16:00 horas se procede al levantamiento del cadáver.

A las 16:10 horas se reanuda la circulación en condiciones normales.

2.3 **VÍCTIMAS MORTALES, LESIONES Y DAÑOS MATERIALES**

2.3.1 Víctimas mortales

Un varón de 38 años.

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

Resultan afectados:

Un tren de larga distancia, con un retraso de 6 minutos;

Dos trenes de media distancia, con un retraso total de 12 minutos;

Cuatro trenes de cercanías (incluido el tren implicado en el accidente), sumando un retraso total de 73 minutos.



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

Investigación del accidente
nº 0045/2008 ocurrido el 28.09.2008

Informe Final

3. RELACIÓN DE LAS INVESTIGACIONES E INDAGACIONES

3.1 RESUMEN DE LAS DECLARACIONES DE LOS TESTIGOS

3.1.1 Personal ferroviario

De la toma de declaración realizada al maquinista, el día del accidente, se transcribe lo siguiente:

“Circulando por el trayecto mencionado, observé que una persona invadía la caja de la vía, por lo que hice uso del silbato y posteriormente de freno, reduciendo la velocidad del tren, pero a medida que se acercaba el tren, esta persona se agachaba para coger piedras de la vía y las lanzaba a un lugar que no puedo determinar, por lo que hice uso del freno de urgencia al parecerme que dicha persona no era consciente de la presencia del tren, al seguir distraído con el lanzamiento de piedras, que en todo momento hacía de espaldas a la dirección en que llegaba el tren. Cuando el tren estuvo a escasos metros de esta persona y en todo momento haciendo sonar el silbato, se giró, resultando arrollado sin remedio (...)”

3.2 SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

3.2.1 Requisitos del personal

El maquinista del tren 23219 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 30/10/2007 y su último reconocimiento médico y psicotécnico el 27/09/2005.

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.

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.



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente
nº 0045/2008 ocurrido el 28.09.2008

Informe Final

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

Orden Circular 2/2008 *Comunicación de los incidentes ferroviarios y los suicidios.*

3.3.3 Instrucciones locales

Consigna Serie B nº 9, de la Gerencia Operativa de Sevilla.

3.4 FUNCIONAMIENTO DEL MATERIAL RODANTE FERROVIARIO Y DE LAS INSTALACIONES TÉCNICAS

Tanto el material rodante como las instalaciones técnicas funcionaron correctamente.

Del análisis de la memoria estática de la U/T se desprende que, en el momento de accionar el freno de emergencia, el tren circulaba a una velocidad de 111 Km/hora.

Según el libro horario del tren 23219, la velocidad máxima permitida en el trayecto es de 140km/hora, por lo que el tren circulaba por debajo de la velocidad máxima autorizada.

3.5 INTERFAZ HOMBRE-MÁQUINA DEL PERSONAL IMPLICADO

Jornada efectiva de conducción del maquinista del tren 23219.

-en el día del accidente: 4 horas y 7 minutos

-24 horas anteriores: 5 horas y 30 minutos

-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

El accidente tuvo lugar en el P.K. 140,750, entre los apeaderos de San Fernando de Cádiz y Puerto Real, en la línea 400 Alcázar de San Juan – Cádiz.

Según la memoria estática de la U/T 463215, el tren circulaba a una velocidad inferior a la máxima permitida en el tramo.

Según lo declarado por el maquinista y lo reflejado en el *Acta de uso del silbato*, al percatarse de la presencia de la víctima, hizo uso del silbato repetidas veces y actuó sobre el freno de emergencia, por lo que la actuación del maquinista fue correcta.



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente nº 0045/2008 ocurrido el 28.09.2008

Informe Final

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): *Tasa 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:

Tanto el funcionamiento de la infraestructura como la actuación del maquinista se ajustan a la normativa y no influyeron en el desarrollo de los hechos.

4.2 CONCLUSIONES

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

- El accidente tuvo su origen en la ocupación de la víctima en la caja de la vía, lugar no autorizado para ello, al paso del tren de viajeros 23219.

5. MEDIDAS ADOPTADAS

Dadas las características del suceso no se han adoptado medidas específicas de protección.

6. RECOMENDACIONES

Dadas las características del suceso, no se establecen recomendaciones.

Madrid, 18 de diciembre de 2008.



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente
nº 0045/2008 ocurrido el 28.09.2008*

Informe Final

RESOLUCIÓN SOBRE LA
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO
Nº 0045/2008
OCURRIDO EL DÍA 28.09.2008



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente nº 0045/2008 ocurrido el 28.09.2008

Informe Final

En el Pleno de la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios, celebrado el día 18 de diciembre de 2008, analizado el expediente nº 0045/2008; del accidente acaecido en el P.K. 140,750, entre los apeaderos de San Fernando de Cádiz y Puerto Real de la línea 400 Alcázar de San Juan – Cádiz, el 28.09.2008, 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, 18 de diciembre de 2008