



MINISTERIO DE
FOMENTO

SUBSECRETARÍA

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

*Investigación del incidente
nº 0009/2009 ocurrido el 14.02.2009*

Informe Final

INFORME FINAL
SOBRE LA INVESTIGACIÓN
DEL INCIDENTE FERROVIARIO Nº 0009/2009
OCURRIDO EL DÍA 14.02.2009
EN LA ESTACIÓN DE LIERES

De acuerdo con el R.D. 810/2007 del 22 de junio, en su Título III; artículo 21.6:
La investigación de los accidentes ferroviarios tendrá como finalidad determinar las causas de los mismos y las circunstancias en que se produjeron, con objeto de prevenirlos en el futuro, y formular las recomendaciones oportunas para reducir los riesgos en el transporte ferroviario. Dicha investigación no se ocupará, en ningún caso, de la determinación de la culpa o responsabilidad y será independiente de cualquier investigación judicial.



MINISTERIO DE FOMENTO

SUBSECRETARÍA

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del incidente nº 0009/2009 ocurrido el 14.02.2009

Informe Final

1.	RESUMEN	3
2.	HECHOS INMEDIATOS DEL SUCESO	3
2.1	SUCESO.....	3
2.2	CIRCUNSTANCIAS DEL SUCESO	6
2.3	VÍCTIMAS MORTALES, LESIONES Y DAÑOS MATERIALES	8
2.4	CIRCUNSTANCIAS EXTERNAS.....	8
3.	RELACIÓN DE LAS INVESTIGACIONES E INDAGACIONES.....	8
3.1	RESUMEN DE LAS DECLARACIONES DE LOS TESTIGOS	8
3.2	SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD	10
3.3	NORMATIVA	10
3.4	FUNCIONAMIENTO DEL MATERIAL RODANTE FERROVIARIO Y DE LAS INSTALACIONES TÉCNICAS	11
3.5	DOCUMENTACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA CIRCULACIÓN	11
3.6	INTERFAZ HOMBRE-MÁQUINA DEL PERSONAL IMPLICADO	15
3.7	SUCESOS DE CARACTERÍSTICAS SIMILARES	16
4.	ANÁLISIS Y CONCLUSIONES	16
4.1	DELIBERACIÓN.....	16
4.2	CONCLUSIONES	17
5.	RECOMENDACIONES	18



MINISTERIO DE FOMENTO

SUBSECRETARÍA

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del incidente nº 0009/2009 ocurrido el 14.02.2009

Informe Final

1. RESUMEN

El día 14 de febrero de 2009, a las 14:10 horas, el tren de cercanías 5714 de Feve, procedente de Infiesto y con destino a Oviedo, a la salida de la estación de Lieres, rebasa la señal de salida que indicaba parada, provocando el talonamiento del desvío 3 y el conato de colisión con el tren de cercanías 5901 (procedente de Oviedo y destino Infiesto) con el que tenía previsto el cruce.

Conclusión: El incidente tuvo su origen en el mal entendimiento entre el maquinista del tren 5714, que rebasa la señal de salida de la estación, y el factor de circulación del CTC que, según la declaración del maquinista, le da la orden de rebase, y así consta en su libro de telefonemas pero no en el libro de telefonemas del CTC, produciéndose de forma complementaria deficiencias en el sistema.

Recomendaciones:

Destinatario	Número	Recomendación
Feve	09/09-1	Comprobación del buen funcionamiento de los sistemas de comunicación entre los maquinistas y el CTC que garantice la perfecta comunicación entre ambos y asegure el perfecto entendimiento entre los interlocutores.
Feve	09/09-2	Realizar una auditoría para evaluar el grado de cumplimiento de los procedimientos establecidos para el registro de las comunicaciones (telefonemas escritos).
Feve	09/09-3	Insistir en el cumplimiento riguroso de las normas en las comunicaciones de explotación, así como en el mantenimiento de la atención debida en la conducción, especialmente cuando se circula en circunstancias de anormalidad.

2. HECHOS INMEDIATOS DEL SUCESO

2.1 SUCESO

Día / Hora: 14.02.09/ 14:10 horas

Lugar: P.K.340, 807, a la salida de la estación de Lieres.

Línea: 21 Oviedo-Santander

Tramo: Oviedo – Llanes

Trayecto: Nava – Pola de Siero

Provincia: Asturias



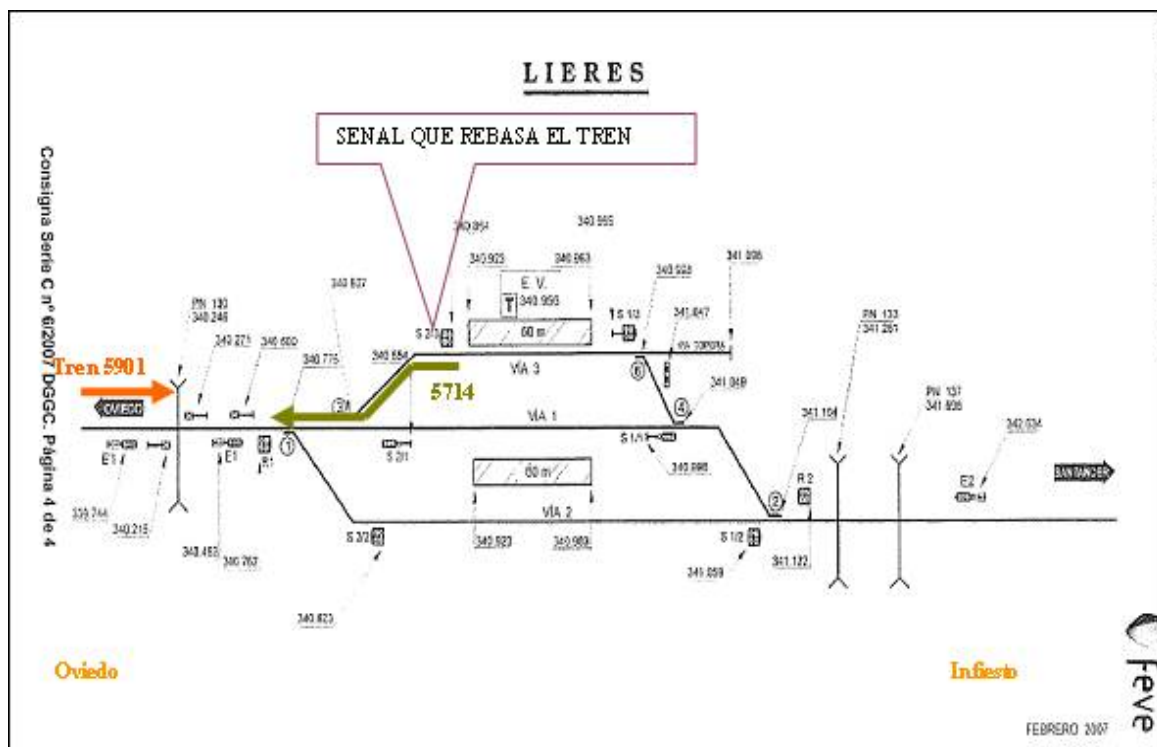
El tren de viajeros de cercanías 5714 de la empresa ferroviaria Feve, tenía previsto el cruce grafiado con el tren de viajeros 5901 en la estación de Pola de Siero. Debido a problemas en su sistema ASFA, y previa autorización del puesto de mando, el tren 5714 es autorizado a circular con el ASFA desconectado. Por este motivo, el tren 5714 circula con retraso y el cruce previsto es modificado por el puesto de mando, estableciendo que se realice en la estación de Lieres.

Según la declaración del maquinista, a la salida de la estación de Lieres encuentra la señal S2/3 de salida en rojo (indicación de parada) lo que hace que se ponga en contacto con el CTC de El Berrón, desde donde, según su declaración, se le autoriza el rebase de dicha señal, autorización que figura en el libro de bloqueo nº 5 del maquinista del tren 5714 pero que no figura en el libro de telefonemas del CTC.

El tren 5714 rebasa la señal S2/3 en rojo provocando el talonamiento de la aguja nº 3 que estaba orientada hacia la vía 1 para la entrada del tren 5901. El rebase de la señal de salida del primer tren, provoca que señal E'1, avanzada de la señal de entrada por el lado Oviedo se cambie también a rojo, con lo que el tren 5901 se detiene ante ella.

Desde el puesto de mando se ordena al tren 5714 que retroceda al a vía 2 de la estación de Lieres y se autoriza la tren 5901 a reanudar la marcha por vía 1 restableciéndose la circulación normal.

Croquis del lugar del incidente



(Fuente Feve)



Vista aérea del lugar de los hechos (Fuente Feve)





MINISTERIO DE
FOMENTO

SUBSECRETARÍA

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

*Investigación del incidente
nº 0009/2009 ocurrido el 14.02.2009*

Informe Final

Decisión de abrir la investigación

Con fecha 24 de febrero de 2009, el Presidente de la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios resuelve abrir la investigación del incidente acontecido el 14 de febrero de 2009, a la salida de la estación de Lieres.

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 e incidentes 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 este incidente ferroviario a:

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

Integrándose el equipo investigador con:

- El Inspector General de Feve, en uso de las funciones que expresamente tiene encomendadas en virtud de su cargo, entregó su informe particular del incidente el 14.05.09.

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 incidente al Técnico Responsable de la misma.

2.2 CIRCUNSTANCIAS DEL SUCESO

Personal ferroviario implicado

Por parte de Feve

- El Maquinista del tren de viajeros de corta distancia 5714

Nº CF: 9676

- El Maquinista del tren de viajeros de corta distancia 5901

Nº CF: 9345

- Factor de circulación del CTC

Nº CF: 9944



Material rodante

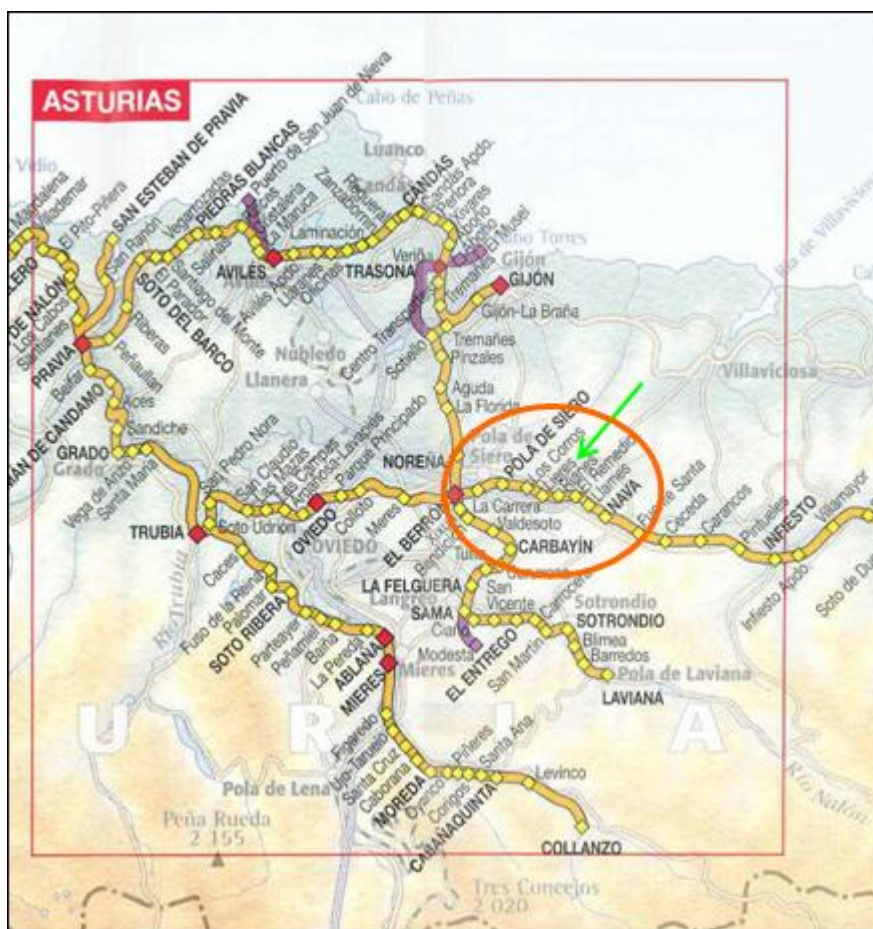
- Tren de cercanías 5714 compuesto por la unidad de tren eléctrico (UTE) serie 3500, coche motor 3536 y remolque 6536.
- Tren de cercanías 5901 compuesto por las unidades de tren diésel-eléctricas (UTDE) serie 2400, 2401 en cabeza y 2451 en cola.

Descripción de la infraestructura

La estación de Lieres se encuentra situada en el P.K. 340,959 del tramo Oviedo- Llanes de la línea 21 Oviedo - Santander. Está dotada de enclavamiento electrónico.

Es un trayecto de vía única electrificada con bloqueo automático (BAU) y con control de tráfico centralizado (CTC).

El lugar donde se produce el incidente es un tramo recto y horizontal, con buena visibilidad.



(Fuente Feve)



MINISTERIO DE
FOMENTO

SUBSECRETARÍA

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

Investigación del incidente
nº 0009/2009 ocurrido el 14.02.2009

Informe Final

Sistemas de comunicación

Radiotelefonía analógica.

Plan de emergencia externo-interno

No hubo necesidad de activar ningún plan de emergencia.

2.3 VÍCTIMAS MORTALES, LESIONES Y DAÑOS MATERIALES

No se producen víctimas mortales.

Daños materiales

Se produce el talonamiento del desvío nº 3. La aguja queda reparada a las 17:00 horas del mismo día del incidente.

Minutos perdidos

El tren 5714 es suprimido entre El Berrón y Oviedo.

Resultan afectados dos trenes de cercanías con un retraso total de 20 minutos.

2.4 CIRCUNSTANCIAS EXTERNAS

En el momento del incidente el tiempo era soleado.

3. RELACIÓN DE LAS INVESTIGACIONES E INDAGACIONES

3.1 RESUMEN DE LAS DECLARACIONES DE LOS TESTIGOS

Personal ferroviario

De la toma de declaración realizada al maquinista del tren 5714, que rebasa la señal, se transcribe lo siguiente.

"(...) Con tren 5714, origen Infiesto destino Oviedo, inicio la marcha sin novedad y a la salida de Ceceda dirección Fuensanta, el ASFA me detiene el tren iniciando señal de alarma, rearmo el sistema y continúo la marcha. Próximo al paso del Ventorrillo me vuelve a saltar la alarma del ASFA, rearmo y continúo viaje hasta Nava, donde llego con un retraso de 4 minutos.

(...) A la salida de Llames me vuelve a frenar el tren el ASFA, lo intento rearmar y no lo consigo. Llamo al CTC comunicando la incidencia y me contesta que el jefe de maquinistas se pondrá en contacto conmigo. Dos minutos después me llama el jefe de maquinistas al teléfono de la unidad y tras comentar la incidencia me ordena que desconecte el ASFA y que solicite la autorización a circular



MINISTERIO DE FOMENTO

SUBSECRETARÍA

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del incidente
nº 0009/2009 ocurrido el 14.02.2009

Informe Final

con ASFA desconectado. Pedida la autorización, se me concede con el número de telefonema 90, autorización a circular sin ASFA entre las estaciones de Llames y Oviedo.

(...) Estacionado en la estación de Lieres, observo que la señal de salida está en rojo. En esta estación no tengo cruce grafiado pero sí en la estación de Pola de Siero con tren nº 5901.

Terminada la subida y bajada de viajeros de la estación me pongo en contacto con el CTC manifestándoles que el disco de salida lo tengo en rojo. A los 3 minutos me contestan por la emisora que mediante telefonema 91 se me autoriza el rebase de la señal de salida de Lieres y dando el recibo me dispongo a reanudar la marcha.

Comprobando el itinerario a recorrer (vía, andén principal), inicio la marcha a 25 km/h puesto que a continuación tengo una limitación a 30 km/h en curva. Al salir de la curva la señal del paso a nivel de Lieres estaba roja y paré. Inmediatamente recibí comunicación por la emisora de que me detuviera, ya estaba parado, y mediante telefonema 92 se me comunica la orden y autorización de retroceso a la estación de Lieres entrando a vía segunda. Unos minutos después veo que entra el tren 5901 por vía 3. (...)”

De la toma de declaración realizada al maquinista del tren 5901 que tenía previsto el cruce con el tren 5714.

“El sábado 14 de febrero, circulando con el tren 5901. Salí de Pola de Siero a la hora sin efectuar el cruce con el tren 5714 por venir este tren 18 minutos de retraso. Salí de Pola de Siero con dirección Lieres; en los Corros, al salir del apeadero, se cerró la señal E'1 de Lieres, dándome tiempo a detener el tren ante la señal. Después me di cuenta de que otro tren estaba enfrente a unos 800 metros aproximadamente y esperé las instrucciones del CTC para reanudar la marcha.”

De la toma de declaración realizada al factor de circulación del CTC.

“El día 14 de febrero sobre las 13:50 horas el tren 5714 llama por teléfono para avisar que la unidad tiene problemas con el ASFA. Seguidamente comunico la incidencia al puesto de mando.

A los pocos minutos el maquinista llama por la emisora a ver si puede circular con el ASFA desconectado. El puesto de mando decide que sí y le autoriza a circular con el ASFA desconectado hasta la estación de Oviedo.

Debido a que el tren acumula unos diez minutos de retraso, el puesto de mando decide que se haga el cambio de cruzamiento a Lieres por lo que anulo la salida de la vía nº 3 de Lieres y autorizo a la estación de Pola de Siero a la salida al ámbito del CTC para el tren nº 5901.

El tren 5714 estaciona en la vía nº 3 de Lieres, a los pocos minutos el maquinista llama por la emisora para avisar de que la señal S2/3 de Lieres está en rojo y le comunico que efectuará el cruce en Lieres con el tren nº 5901.



MINISTERIO DE FOMENTO

SUBSECRETARÍA

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del incidente
nº 0009/2009 ocurrido el 14.02.2009

Informe Final

Pasados unos minutos observo que el tren nº 5714 ha rebasado la señal S2/3 y se encuentra ante la señal E1 y la E'1 y el tren nº 5901 ha rebasado la señal intermedia nº 641 entre Pola de Siero y Lieres. En ese momento se avisa al operador del telemando que corte la tensión en catenaria. A su vez se llama por la emisora para ver la situación de los trenes. Como consecuencia del rebase se produce el talonamiento de la aguja nº 3 de Lieres (la aguja no comprueba a (-)).

El inspector de Movimiento llama por la emisora al maquinista del tren nº 5714 para que retroceda y estacione en la vía nº1. Una vez finalizada la operaciones llama al maquinista del tren nº 5901 para que efectúe la entrada por la vía nº2."

3.2 SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

Requisitos del personal

El maquinista del tren 5714 posee el título de conducción, encontrándose expresamente habilitado para la conducción de vehículos ferroviarios en virtud de la capacitación adquirida de conformidad con el estatuto propio y normativa legal aplicable a Feve.

Realizó su último reciclaje formativo el 11/07/2008 y su último reconocimiento médico y psicotécnico el 02/06/2008, de acuerdo con la normativa vigente.

3.3 NORMATIVA

Legislación nacional y comunitaria pertinente

Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario (*Disposición transitoria quinta*).

Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (*Título VI; capítulos I y II*).

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.

Otras normas

Reglamento de Circulación de Trenes y Reglamento de Señales de Feve.

XVIII Convenio Colectivo de Feve (Artículo 9 y Disposición Final Segunda), de septiembre de 2006 (BOE nº 226, de 21.09.06)

Procedimiento para la investigación técnica de accidentes ferroviarios de la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios.



MINISTERIO DE FOMENTO

SUBSECRETARÍA

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del incidente nº 0009/2009 ocurrido el 14.02.2009

Informe Final

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

3.4 FUNCIONAMIENTO DEL MATERIAL RODANTE FERROVIARIO Y DE LAS INSTALACIONES TÉCNICAS

El ASFA del tren 5714, durante el trayecto previo a su paso por Lieres, no funciona correctamente y el maquinista es autorizado a desconectarlo, por lo que en el momento de ocurrir el incidente el tren 5714 circulaba con el ASFA apagado.

3.5 DOCUMENTACIÓN DEL SISTEMA DE GESTIÓN DE LA CIRCULACIÓN

Se transcriben los **telefonemas** intercambiados entre el maquinista del tren 5714 y el factor de circulación del CTC.

	Libro bloqueo nº 5 del maquinista del tren 5714	Libro de telefonemas del CTC de El Berrón
Telefonema nº 90	Recibido el 14/02/09, a las 13:58 horas (hoja nº 0185602). Dependencia: CTC	Expedido el 14/02/09 (folio nº 1951866).
Transcripción	<i>"Autorizado a circular sin ASFA entre Llames y Oviedo"</i>	<i>"Tomo servicio con conocimiento de la información dejada"</i>
Telefonema nº 91	Recibido el 14/02/09, a las 14:08 horas (hoja nº 0185603). Dependencia: CTC	Expedido el 14/02/09 (folio nº 1951867). De CTC a maquinista 5714:
Transcripción	<i>"Autorizado a rebasar en rojo la señal de salida S2/3 de Lieres"</i>	<i>"Autorizado a circular con el ASFA desconectado hasta Oviedo".</i>
Telefonema nº 92	Recibido el 14/02/09, a las 14:18 horas (hoja nº 0185604). Dependencia: CTC	Expedido el 14/02/09, a las 00:05 horas (folio nº 1951867). De CTC a Telemando.
Transcripción	<i>"Autorizado a retroceder a la estación de Lieres"</i>	<i>"Finalizado el movimiento de la UTE, entre Trubia-Infiesto y Berrón-Laviana"</i>



MINISTERIO DE FOMENTO

SUBSECRETARÍA

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del incidente
nº 0009/2009 ocurrido el 14.02.2009

Informe Final

Se transcriben las **conversaciones** intercambiadas entre el maquinista del tren 5714 y el factor de circulación del CTC.

AUTORIZACIÓN AL TREN Nº 5714 A CIRCULAR SIN ASFA

Emisor	Receptor	Conversación
CTC	Tren n º 5714	Maquinista del tren 5714. Cambio
Tren n º 5714	CTC	Te recibe. Cambio
CTC	Tren n º 5714	A ver. Con el número 90, te autorizo a circular con el ASFA desconectado desdeeeee...., bueno desde el punto kilométrico donde te encuentres hasta Oviedo. Cambio y corto
Tren n º 5714	CTCme autoriza a circular con..... a circular sin ASFA.....

COMUNICACIÓN DEL CTC CON EL TREN Nº 5714 DE SU CRUCE EN LIERES

Emisor	Receptor	Conversación
Tren n º 5714	CTC	5714, tengo la señal de salida de Lieres en rojo.
CTC	Tren n º 5714	Si. Vas a efectuar ahí cruce con el cinco mil quinientooooos.... ¿qué?.....(Sin sonido durante 9 segundos; después se escucha algo ininteligible, seguido de ruidos e interferencias)



MINISTERIO DE
FOMENTO

SUBSECRETARÍA

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

Investigación del incidente
nº 0009/2009 ocurrido el 14.02.2009

Informe Final

DETENCIÓN DE LOS TRENES Nº 5714 Y 5901 Y AUTORIZACIÓN DE RETROCESO AL TREN Nº 5714

Emisor	Receptor	Conversación
CTC	Tren n º 5714	CTC al maquinista del tren 5714. Cambio
Tren n º 5714	CTC	A la escucha.
Tren n º 5714	CTC	A la escucha. Cambio
CTC	Tren n º 5714	A ver, llamando a tren 5714. Cambio
Tren n º 5714	CTC	Cambio
CTC	Tren n º 5714	¡Detén la marcha que va a haber un cruce!
CTC	Tren n º 5901	5901, ¿me escuchas? Cambio
CTC	Tren n º 5901	Llamando a tren 5901. Cambio
Tren n º 5901	CTC	Tren 5901 a la escucha. Cambio
CTC	Tren n º 5901	¿Estás parado ya? Cambio
Tren n º 5901	CTC	¿Me puedes repetir, que no te oí? Cambio
CTC	Tren n º 5901	Que si estás parado.
Tren n º 5901	CTC	5901 a CTC. Tengo la E.1 de Lieres en rojo. Cambio.
CTC	Tren n º 5901	Vale, quédate ahí detenido
CTC	Tren n º 5714	Llamando a tren 5714. Cambio



MINISTERIO DE FOMENTO

SUBSECRETARÍA

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del incidente
nº 0009/2009 ocurrido el 14.02.2009

Informe Final

CTC	Tren n º 5714	¿Me escuchas, (apellido maquinista)? Cambio
Tren n º 5714	CTC	Te escucho. Cambio
CTC	Tren n º 5714	A ver. Vamos a retroceder a la estación de Lieres el 5714. Con el nº 92, autorizado a retroceder a la estación de Lieres.
Tren n º 5714	CTC	Escuchado, retrocedo hasta donde tú me digas. Cambio

RETROCESO DEL TREN Nº 5714 Y REANUDACIÓN DE LA MARCHA DEL TREN Nº 5901

Emisor	Receptor	Conversación
CTC	Tren n º 5714	Tren 5714. Cambio
Tren n º 5714	CTC	Te recibe. Cambio
CTC	Tren n º 5714	Oye, (apellido maquinista). Cuando entres ahí en la estación de Lieres, fijate a ver como está...., como están las agujas de entrada.
CTC	Tren n º 5901	Llamando a tren 5901. Cambio
CTC	Tren n º 5901	Tren 5901. ¿Me escuchas? Cambio
Tren n º 5901	CTC	5901 a la escucha. Cambio
CTC	Tren n º 5901	Ya se debió abrir la señal, pero espera. No reanudes la marcha hasta que te avise. Cambio

Se escucha una comunicación con la estación de Avilés. (... a la estación de Avilés. Cambio)



MINISTERIO DE FOMENTO

SUBSECRETARÍA

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del incidente
nº 0009/2009 ocurrido el 14.02.2009

Informe Final

CTC	Tren n º 5714	A ver. ¿Cómo estaban las agujas? ¿Estaban bien, (apellido maquinista)?
Tren n º 5714	CTC	Creo que están perfectamente.
CTC	Tren n º 5714	Vale.
CTC	Tren n º 5901	Llamando al tren 5901. Cambio
Tren n º 5901	CTC	5901 a la escucha. Cambio
CTC	Tren n º 5901	Vale. Puedes reanudar la marcha. Vas a estacionar en vía 3ª de Lieres.
Tren n º 5901	CTC	Recibido. Cambio y fuera

COMUNICACIÓN AL TREN Nº 5714 DEL TRANSBORDO EN EL BERRÓN

Emisor	Receptor	Conversación
CTC	Tren n º 5714	CTC a maquinista del tren 5714. Cambio
Tren n º 5714	CTC	Te recibe. Cambio
CTC	Tren n º 5714	A ver. Vas a trasbordar en El Berrón. Cambio y corto.
Tren n º 5714	CTC	Recibido. Traslado en El Berrón. Cambio y corto.

3.6 INTERFAZ HOMBRE-MÁQUINA DEL PERSONAL IMPLICADO

- Jornada laboral del maquinista del tren 5714.

-el día 14: 2h y 44 minutos



-el día 13: 5 horas y 13 minutos

-el día 12: 0 horas y 0 minutos. (Reserva)

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

3.7 SUCESOS DE CARACTERÍSTICAS SIMILARES

- El día 10 de noviembre de 2008 se produce otro rebase de señal por un tren de Feve (provocando un conato de colisión), a la salida de la estación de El Entrego situada en la línea 61 Gijón - Laviana. (Investigado por la CIAF con nº de expediente: 62/08)
- El día 20 de enero de 2009 un tren de cercanías de Feve, procedente de El Berrón y destino Gijón, de la línea 61 Gijón - Laviana, rebasa la señal de salida de la estación de La Florida que indicaba parada. (Investigado por la CIAF con nº de expediente: 03/09)

4. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

4.1 DELIBERACIÓN

Los hechos tuvieron lugar a la salida de la estación de Lieres, en el PK 340,807, en el trayecto entre Nava y Pola de Siero.

Según lo declarado por el maquinista del tren 5714, éste realiza correctamente la entrada a la estación de Lieres y a la salida de la misma, cuando ve la señal S2/3 que lucía en rojo indicando parada, se pone en contacto con el CTC desde donde, según su declaración, le autorizan a rebasarla.

El sistema ASFA del tren 5714 estaba desconectado por avería.

La jornada laboral del maquinista cumple con lo establecido en el XVIII Convenio Colectivo de Feve (Artículo 9), donde se establece que la jornada diaria de trabajo no excederá de 9 horas y será superior a 6 horas.

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

Respecto a la autorización para rebasar la señal, las declaraciones del maquinista del tren 5714 y las del factor de circulación del CTC son contradictorias. El primero afirma que con el telefonema nº 91 (registrado en el boletín de telefonemas nº 5 del tren 5714) se le autoriza, desde el CTC, a rebasar la señal de salida S2/3; mientras que el segundo, sobre la misma conversación, únicamente afirma haber comunicado al maquinista del tren 5714 el cruce con el tren 5901, comunicación que no queda registrada en el libro de telefonemas del CTC.

No se puede constatar la autorización mediante telefonema por parte del CTC al maquinista del tren 5714 para rebasar en rojo la señal S2/3 de Lieres. El maquinista declara haberlo recibido cuando



MINISTERIO DE FOMENTO

SUBSECRETARÍA

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del incidente nº 0009/2009 ocurrido el 14.02.2009

Informe Final

estaba estacionado en Lieres y así consta en su libro de telefonemas, pero no en el del CTC. Tras el análisis de las grabaciones de audio, se constata que a la afirmación del maquinista de que tenía la señal S2/3 en rojo, se le contesta que tenía cruzamiento con otro tren, si bien la respuesta se oye atenuada hasta perderse la voz, quedando interrumpida la conversación. No queda grabada ninguna conversación posterior entre el CTC y el tren 5714 hasta después de producirse el rebase de la señal.

Asimismo, de la lectura del libro de telefonemas del CTC, del libro de bloqueo nº 5 del maquinista del tren 5714, de las grabaciones de audio y de la investigación en sí, se detectan una serie de anomalías y errores que cabe destacar:

Relativo al CTC de El Berrón:

- Se apunta en el libro de telefonemas con nº 90 una "toma de servicio".

- Se apunta como telefonema nº 91 la autorización por parte del CTC al maquinista del tren 5714 a circular sin ASFA. No obstante, lo que realmente el CTC comunica al maquinista del tren 5714 es que se apunta con el nº 90 (según se desprende de la grabación de audio). El maquinista del tren 5714 lo apunta lógicamente en su libro de bloqueo con el nº 90, pues es lo que ha oído.

-No se apunta en el libro de telefonemas del CTC la orden de retroceso a Lieres (una vez rebasada la señal), pues el telefonema nº 92 que figura en el libro de telefonemas del CTC ya trata de otro asunto. Sin embargo el CTC le comunica oralmente (según consta en la grabación de audio) al maquinista del tren 5714 que con telefonema nº 92 le da dicha orden de retroceder hasta Lieres.

Relativo al tren 5714:

-El maquinista apunta en el libro de bloqueo nº 5 que con nº 91 de telefonema se le autoriza a rebasar la señal. No consta en el libro de telefonemas del CTC (con el nº 91 de éste aparece la autorización a circular sin ASFA), ni en la grabación de audio tampoco aparece dicha orden, si bien debido a las deficiencias en la grabación no puede aseverarse que no se diera esta orden.

- El maquinista del tren 5714 inicia la marcha sin percatarse que el desvío no está dispuesto hacia él, talonando el mismo.

4.2 CONCLUSIONES

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

El incidente tuvo su origen en el mal entendimiento entre el maquinista del tren 5714, que rebasa la señal de salida de la estación, y el factor de circulación del CTC que, según la declaración del maquinista, le da la orden de rebase, y así consta en su libro de telefonemas pero no en el libro de telefonemas del CTC, produciéndose de forma complementaria deficiencias en el sistema.



MINISTERIO DE
FOMENTO

SUBSECRETARÍA

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

*Investigación del incidente
nº 0009/2009 ocurrido el 14.02.2009*

Informe Final

5. RECOMENDACIONES

Destinatario	Número	Recomendación
Feve	09/09-1	Comprobación del buen funcionamiento de los sistemas de comunicación entre los maquinistas y el CTC que garantice la perfecta comunicación entre ambos y asegure el perfecto entendimiento entre los interlocutores.
Feve	09/09-2	Realizar una auditoría para evaluar el grado de cumplimiento de los procedimientos establecidos para el registro de las comunicaciones (telefonemas escritos).
Feve	09/09-3	Insistir en el cumplimiento riguroso de las normas en las comunicaciones de explotación, así como en el mantenimiento de la atención debida en la conducción, especialmente cuando se circula en circunstancias de anormalidad.

Madrid, 29 de septiembre de 2009