



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente nº 0061/2008 ocurrido el 10.11.2008

Informe Final

INFORME FINAL SOBRE LA
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO
Nº 0061/2008
OCURRIDO EL DÍA 10.11.2008



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente
nº 0061/2008 ocurrido el 10.11.2008

Informe Final

1. RESUMEN

El día 10 de noviembre de 2008, a las 9:30 horas, el tren de viajeros de media distancia 12604, de la empresa ferroviaria Renfe Operadora, arrolla a una persona que cruzaba la vía por el paso a nivel de clase C, situado en el P.K. 2,455, entre las estaciones de Monforte de Lemos y Canabal, de la línea 810 Vigo - Monforte de Lemos. Como consecuencia del impacto la víctima fallece en el acto.

Conclusión: el accidente tuvo su origen en el cruce de la víctima por el paso a nivel, cuando éste se encontraba con las barreras bajadas.

Recomendaciones: Aunque la supresión del paso está prevista, en tanto las obras no comiencen, se recomienda a la Dirección General de Ferrocarriles que, por las vías oportunas, comunique a la Diputación de Lugo la responsabilidad de adecuar las señales fijas de carretera a lo establecido en la *Orden de 2 de agosto de 2001, en materia de supresión y protección de pasos a nivel.*

2. HECHOS INMEDIATOS DEL SUCESO

2.1 SUCESO

Día / Hora: 10.11.08/ 09:30
Lugar: Paso a nivel clase C, en el P.K. 2,455
Línea: 810 Vigo - Monforte de Lemos
Trayecto: Monforte de Lemos - Orense
Provincia: Lugo

El tren de viajeros de media distancia 12604 de Renfe Operadora, compuesto por el automotor 440181, tres coches y masa remolcada de 205 Tn, cuando circulaba por el paso a nivel clase C del P.K. 2,455, situado en la población de Monforte de Lemos, arrolla a una persona que cruzaba la vía, de izquierda a derecha en el sentido de la marcha del tren, cuando las semibarreras del paso a nivel se encontraban bajadas.

Aunque el maquinista hace uso del silbato repetidas veces y acciona el freno de emergencia, no puede evitar el arrollamiento de la víctima que resulta cadáver como consecuencia del impacto.

2.1.1 Decisión de abrir la investigación

El Coordinador de accidentes ferroviarios del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), el 10 de noviembre a las 12:54 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 persona, en el paso a nivel clase C, entre las estaciones de Monforte de Lemos y Canabal por un tren de viajeros de media distancia.



MINISTERIO DE FOMENTO

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

*Investigación del accidente
nº 0061/2008 ocurrido el 10.11.2008*

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 Gerente Territorial de Seguridad en la Circulación Noroeste de Adif, quien, por delegación expresa del Director de Seguridad en la Circulación de Adif, entregó su informe particular del accidente el 14.01.09.
- 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 02.12.08.

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 cercanías 12604.
- Matrícula: 9664285

2.2.2 Material rodante

- Tren de media distancia 12604 compuesto por el automotor 440181, 3 coches y 205 Tn de masa remolcada.
- Número UIC: 997194401816



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente nº 0061/2008 ocurrido el 10.11.2008

Informe Final

2.2.3 Descripción de la infraestructura

Trayecto de vía única con bloqueo automático con C.T.C.

2.2.3.1 Paso a nivel

El paso a nivel, de clase C, tiene semibarreras automáticas y dos pasos peatonales situados a cada lado, ambos dotados con señales luminosas y con firme de strail.

Señales fijas:

En la vía: sendas señales de silbar a 500 metros de cada lado del cruce.

En la carretera: únicamente, dos bandas de aproximación en el lado derecho y otra en el lado izquierdo. Carece del resto de la señalización establecida en la *Orden de 2 de agosto de 2001, en materia de supresión y protección de pasos a nivel*. La propiedad del camino que cruza la vía es de la Diputación de Lugo.

Momento de circulación AxT: $1.697 * 24,42 = 41.449$

La supresión de este paso a nivel está prevista dentro de las obras del proyecto constructivo: «Nueva línea de alta velocidad Orense-Monforte-Lugo. Variante de La Puebla de San Julián. Plataforma y vía» aprobado por la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación, Dirección General de Ferrocarriles, el 26 de junio de 2006.

2.2.4 Sistemas de comunicación

Radiotelefonía modalidad A.

2.2.5 Plan de emergencia externo-interno:

El maquinista comunica el suceso al Puesto de Mando de Orense desde donde se informa a Mantenimiento de Infraestructura, Centro Territorial Noroeste de Seguridad (CPS) de A Coruña de Adif, Gerencia Territorial Noroeste de Seguridad en la Circulación de Adif, Gerencia Territorial Noroeste de Seguridad en la Circulación de Renfe, Jefatura Técnica de Operaciones de Galicia, Servicio de Emergencia 061 y operadores afectados.

2.3 VÍCTIMAS MORTALES, LESIONES Y DAÑOS MATERIALES

2.3.1 Víctimas mortales

Un hombre de 83 años.

2.3.2 Daños materiales

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



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente
nº 0061/2008 ocurrido el 10.11.2008

Informe Final

2.3.3 Minutos perdidos. Interceptación de vía

Un total de cinco trenes sufren retrasos: un tren de larga distancia, 23 minutos; un tren de media distancia, 22 minutos y tres trenes de mercancías, un total de 247 minutos.

Por orden judicial la circulación se interrumpe entre Monforte de Lemos y Canabal hasta las 10:42 horas, momento en que se restablece en condiciones normales.

2.4 CIRCUNSTANCIAS EXTERNAS

En el momento del arrollamiento el tiempo atmosférico era despejado.

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 con el tren, al aproximarme al paso a nivel observo a un varón que se acercaba al mismo con intención de cruzar, de izquierda a derecha sentido de la marcha, por la zona peatonal del paso. Hago uso del silbato del automotor y el señor cruza la vía sin mirar ni hacer caso a las señales acústicas. La persona cruzó la vía y fue golpeada con la parte lateral derecha del automotor"

3.2 SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

3.2.1 Requisitos del personal

El maquinista del tren 12604 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 26/02/08 y su último reconocimiento médico y psicotécnico el 02/04/07.

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



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente nº 0061/2008 ocurrido el 10.11.2008

Informe Final

Orden de 2 de agosto de 2001 por la que se desarrolla el artículo 235 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de supresión y protección de pasos a nivel.

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

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

Según el registro de eventos del paso a nivel, las instalaciones de seguridad funcionaron correctamente.

Del análisis del registrador de seguridad del automotor se desprende que, en el momento de accionar el freno de emergencia, el tren circulaba a una velocidad de 125 km/hora.

Según el libro horario del tren 12604, la velocidad máxima permitida en el trayecto es de 140 km/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 12604.

-en el día del accidente: 58 minutos

-24 horas anteriores: descanso

-48 horas anteriores: descanso

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

3.6 INSPECCIÓN DEL LUGAR DEL ACCIDENTE

El paso a nivel clase C está protegido con semibarreras automáticas y tiene sendos pasos peatonales a cada lado. El pavimento es de tipo strail tanto para los pasos peatonales como para el carretero.



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente nº 0061/2008 ocurrido el 10.11.2008

Informe Final

Está situado en una zona urbana y la carretera que cruza la vía recibe el nombre de "carretera de Monforte a Neiras".

La visibilidad es buena, pues el paso a nivel está situado en una recta de 2.143 metros.

3.7 DATOS DE TRÁFICO FERROVIARIO

Circulaciones reales (media semanal) del tramo Monforte de Lemos - Orense, tramo al que pertenece el paso a nivel donde se produce el accidente son:

La media semanal de circulaciones es de 164, considerada como baja. Estas circulaciones se desglosan en: 35 de larga distancia; 35 de media distancia; 85 de mercancías y 9 de servicio.

4. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

4.1 DELIBERACIÓN

El accidente tuvo lugar en el paso a nivel clase C del P.K. 2,455 de la línea 810 Vigo – Monforte de Lemos.

Según el análisis del registro de eventos del paso a nivel, las instalaciones de seguridad funcionaron correctamente.

Según el registrador de seguridad del automotor 440181, el tren circulaba a una velocidad inferior a la máxima permitida en el tramo.

Según lo declarado por el maquinista, al percatarse de la presencia de una persona que cruzaba la vía por el paso a nivel, hizo uso del silbato repetidas veces y actuó sobre el freno de emergencia, por lo que la actuación del maquinista fue correcta.

Tanto la tasa de alcoholemia como la jornada 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.



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente
nº 0061/2008 ocurrido el 10.11.2008*

Informe Final

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 Renfe Operadora, el técnico responsable de la investigación concluye que:

El accidente tuvo su origen en el cruce de la víctima por el paso a nivel, cuando éste se encontraba con las barreras bajadas.

5. MEDIDAS ADOPTADAS

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

6. RECOMENDACIONES

Aunque la supresión del paso está prevista, en tanto las obras no comiencen, se recomienda a la Dirección General de Ferrocarriles que, por las vías oportunas, comunique a la Diputación de Lugo la responsabilidad de adecuar las señales fijas de carretera a lo establecido en la *Orden de 2 de agosto de 2001, en materia de supresión y protección de pasos a nivel.*

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 0061/2008 ocurrido el 10.11.2008

Informe Final

RESOLUCIÓN SOBRE LA
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO
Nº 0061/2008
OCURRIDO EL DÍA 10.11.2008



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente nº 0061/2008 ocurrido el 10.11.2008

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 0061/2008 del accidente acaecido en el paso a nivel clase C, situado en el P.K. 2,455 de la línea 810 Vigo - Monforte de Lemos, el 10.11.2008; se aprueba como definitivo el informe particular presentado por el técnico investigador con la siguiente **recomendación**:

Aunque la supresión del paso está prevista, en tanto las obras no comiencen, se recomienda a la Dirección General de Ferrocarriles que, por las vías oportunas, comunique a la Diputación de Lugo la responsabilidad de adecuar las señales fijas de carretera a lo establecido en la *Orden de 2 de agosto de 2001, en materia de supresión y protección de pasos a nivel.*

Madrid, 24 de febrero de 2009