



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

Investigación del accidente
nº 0032/2008 ocurrido el 30.07.2008

Informe Final

INFORME FINAL SOBRE LA
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO
Nº 0032/2008
OCURRIDO EL DÍA 30.07.2008



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

Investigación del accidente
nº 0032/2008 ocurrido el 30.07.2008

Informe Final

1. RESUMEN

El día 30 de julio de 2008, a las 18:05 horas, el tren de viajeros de cercanías 23351, de la empresa ferroviaria Renfe Operadora, arrolla a una persona que caminaba junto a otra por la vía en el P.K. 8,870 de la línea 436 Fuengirola-Málaga, perteneciente a la Red Ferroviaria de Interés General administrada por Adif. Como consecuencia del impacto la persona arrollada fallece.

Conclusión: El accidente tuvo su origen en el tránsito de la víctima por un lugar no autorizado para ello en el momento que circulaba el tren de viajeros 23351.

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

2. HECHOS INMEDIATOS DEL SUCESO

2.1 SUCESO

Día / Hora: 30.07.08/ 18:05

Lugar: P.K. 8,870, plena vía, entre los apeaderos de Aeropuerto y San Julián

Línea: 436 Fuengirola-Málaga

Trayecto: Aeropuerto – San Julián

Provincia: Málaga

El tren de viajeros de cercanías 23351 de Renfe Operadora, formado por el automotor 446098; 3 vehículos y masa remolcada de 220 Tm; circulando por el punto kilométrico 8,870 de la línea 436 Fuengirola-Málaga, arrolla a una persona que caminaba junto con otra por la caja de la vía y de espaldas al tren. La víctima, varón de 65 años, fue desplazada fuera del gálibo de la vía, mientras que la mujer que lo acompañaba resultó ilesa.

2.1.1 Decisión de abrir la investigación

El Coordinador de accidentes ferroviarios del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), el 30 de julio a las 19:47 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 por un tren de cercanías, en plena vía, entre los apeaderos de Aeropuerto y San Julián.

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 0032/2008 ocurrido el 30.07.2008

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 Sur 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 22.09.08.

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 23351

Matrícula: 9683509

2.2.2 Material rodante

- Tren de viajeros de cercanías 23351, automotor 446098

Matrícula UIC: 967194460986

2.2.3 Descripción de la infraestructura

Trayecto de vía única con bloqueo automático (B.A.U.) y control de tráfico centralizado (C.T.C).

El lugar del arrollamiento se sitúa en curva y en terraplén. Además, es de difícil acceso y se encuentra vallado por ambos lados.



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente
nº 0032/2008 ocurrido el 30.07.2008

Informe Final

2.2.4 Sistemas de comunicación

Radiotelefonía A.

2.2.5 Plan de emergencia externo-interno:

Una vez detenido el tren, el maquinista comunica el suceso al Puesto de Mando de Málaga desde donde se avisa al Servicio de Emergencia de la Comunidad Andaluza; Gerencias Territoriales de Protección Civil y Seguridad en la Circulación de Adif y Renfe Operadora; Jefatura Técnica de Operaciones y Operador de Media Distancia.

A las 18:44 horas, los servicios médicos de bomberos comunican que la víctima resulta cadáver.

A las 19:05 horas, agentes de la Policía Judicial se personan en el lugar de los hechos.

A las 20:20 horas, los servicios forenses se presentan en el lugar del arrollamiento.

A las 20:38 llegan los servicios funerarios y se procede al levantamiento del cadáver.

A las 21:00 horas se reanuda la circulación en condiciones normales.

2.3 VÍCTIMAS MORTALES, LESIONES Y DAÑOS MATERIALES

2.3.1 Víctimas mortales

Un varón de 65 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

La circulación normal por la línea estuvo suspendida durante 21 minutos, prescribiéndose marcha a la vista entre Aeropuerto y Aguja Km. 11,3 desde las 18:30 hasta las 21:00 horas.

A las 18:26 horas el tren implicado en el accidente reanuda la marcha.

Se produjeron retrasos en ocho trenes de cercanías entre Fuengirola y Málaga.

2.4 CIRCUNSTANCIAS EXTERNAS

En el momento del arrollamiento era de día y las condiciones atmosféricas eran buenas.



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente
nº 0032/2008 ocurrido el 30.07.2008

Informe Final

3. RELACIÓN DE LAS INVESTIGACIONES E INDAGACIONES

3.1 RESUMEN DE LAS DECLARACIONES DE LOS TESTIGOS

3.1.1 Personal ferroviario

Del parte de accidentes o incidencias redactado por el maquinista del tren 23351, el día del accidente, se transcribe lo siguiente:

"Cuando me percató que van dos personas andando por la vía hago uso del silbato y del frenado de urgencia, (...), una se quita y la otra no; siendo (la víctima) arrollada en al P.K. arriba mencionado."

3.2 SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

3.2.1 Requisitos del personal

El maquinista del tren 23351 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 09/04/2008 y su último reconocimiento psicofísico el 29/08/2007.

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

Orden Circular 1/2008 *Pautas para la investigación técnica de los accidentes ferroviarios que competen 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 0032/2008 ocurrido el 30.07.2008

Informe Final

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 del registrador de seguridad del automotor 446098 se desprende que, antes de aplicar el freno de emergencia, el tren circulaba a una velocidad de 78 km/h.

Según el libro horario del tren de viajeros de cercanías 23351, la velocidad máxima permitida en el tramo es de 90 Km/h, 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 23351.

-en el día del accidente: 20 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).

4. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

4.1 DELIBERACIÓN

El lugar del accidente es en plena vía, en el P.K. 8,870 de la línea 436 Fuengirola-Málaga, entre los apeaderos de Aeropuerto y San Julián, en la provincia de Málaga. Es un lugar de difícil acceso, en terraplén y vallado por ambos márgenes.

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

Según el análisis de la memoria estática del registrador de seguridad, momentos antes del arrollamiento, el maquinista actuó sobre el freno de emergencia, por lo que su actuación fue correcta.

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.



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente nº 0032/2008 ocurrido el 30.07.2008

Informe Final

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 los informes particulares de Adif y de Renfe Operadora, el técnico responsable de la investigación concluye que:

- El accidente tuvo su origen en el tránsito de la víctima por un lugar no autorizado para ello en el momento que circulaba el tren de viajeros 23351.

5. MEDIDAS ADOPTADAS

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

6. RECOMENDACIONES

-Dadas las características del accidente, no se establecen recomendaciones.

Madrid, 28 de noviembre de 2008.



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

Investigación del accidente
nº 0032/2008 ocurrido el 30.07.2008

Informe Final

RESOLUCIÓN SOBRE LA
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO
Nº 0032/2008
OCURRIDO EL DÍA 30.07.2008



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente
nº 0032/2008 ocurrido el 30.07.2008*

Informe Final

En el Pleno de la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios, celebrado el día 28 de noviembre de 2008, analizado el expediente nº 0032/2008; del accidente acaecido en el P.K. 8,870 de la línea 436 Fuengirola-Málaga, el 30.07.2008; se aprueba como definitivo el informe particular presentado por el técnico investigador con la siguiente **recomendación**:

- Dadas las características del accidente, no se establecen recomendaciones.

Madrid, 28 de noviembre de 2008