



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente
nº 0066/2008 ocurrido el 29.11.2008*

Informe Final

INFORME FINAL SOBRE LA INVESTIGACIÓN
DEL ACCIDENTE FERROVIARIO Nº 0066/2008
OCURRIDO EL DÍA 29.11.2008
EN LA ESTACIÓN DE TEMBLEQUE

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

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

Investigación del accidente nº 0066/2008 ocurrido el 29.11.2008

Informe Final

1.	RESUMEN	3
2.	HECHOS INMEDIATOS DEL SUCESO	3
2.1	SUCESO.....	3
2.2	CIRCUNSTANCIAS DEL SUCESO	5
2.3	VÍCTIMAS MORTALES, LESIONES Y DAÑOS MATERIALES	6
2.4	CIRCUNSTANCIAS EXTERNAS.....	7
3.	RELACIÓN DE LAS INVESTIGACIONES E INDAGACIONES.....	7
3.1	RESUMEN DE LAS DECLARACIONES DE LOS TESTIGOS	7
3.2	SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD	9
3.3	NORMATIVA	9
3.4	FUNCIONAMIENTO DEL MATERIAL RODANTE FERROVIARIO Y DE LAS INSTALACIONES TÉCNICAS	10
3.5	INTERFAZ HOMBRE-MÁQUINA DEL PERSONAL IMPLICADO	10
3.6	INSPECCIÓN DEL LUGAR DEL ACCIDENTE	11
3.7	DATOS DE TRÁFICO FERROVIARIO.....	12
4.	ANÁLISIS Y CONCLUSIONES	13
4.1	DELIBERACIÓN.....	13
4.2	CONCLUSIONES	13
5.	RECOMENDACIONES	14



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente
nº 0066/2008 ocurrido el 29.11.2008

Informe Final

1. RESUMEN

El día 29 de noviembre de 2008, a las 3:00 horas, el tren de mercancías 97401, de la empresa ferroviaria Continental Rail, arrolla a un operario, de la empresa Comsa, que formaba parte de los grupos de trabajo de desguarnecido de la vía. El accidente se produce cuando el operario cruzaba la vía I, en el P.K. 101,270, en la estación de Tembleque.

Conclusión: el accidente tuvo su origen en la invasión del gálibo de la vía por parte de la víctima en el momento en que pasaba el tren.

Recomendaciones:

Destinatario	Número	Recomendación
Administradores de infraestructuras de la Red ferroviaria de interés general	66/08-1	A la vista de los accidentes ocurridos en trabajos ferroviarios y dada la incidencia que estos tienen en la seguridad en la circulación, se recomienda a los Administradores de infraestructuras de la Red ferroviaria de interés general el establecimiento de los procedimientos necesarios, o el análisis de los mismos si estos existen, tanto para la elaboración de los estudios y planes de salud y seguridad en obras ferroviarias, como para la autorización de los trabajos y la vigilancia de los mismos durante su ejecución, con la finalidad de que la actividad de las personas participantes en los trabajos se desarrolle minimizando los riesgos para las personas y la circulación ferroviaria.

2. HECHOS INMEDIATOS DEL SUCESO

2.1 SUCESO

Día / Hora: 29.11.08/ 03:00 horas
Lugar: P.K. 101,270 estación de Tembleque
Línea: 300 Madrid Chamartín - Valencia Nord
Tramo: Castillejo Añover - Villacañas (trayecto. Tembleque- El Romeral)
Provincia: Toledo

En la estación de Tembleque se estaban realizando trabajos de desguarnecido en la vía II, al amparo del punto 191 del Acta de trabajos semanal y de la *Consigna Serie B nº11* en la que se



MINISTERIO DE FOMENTO

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

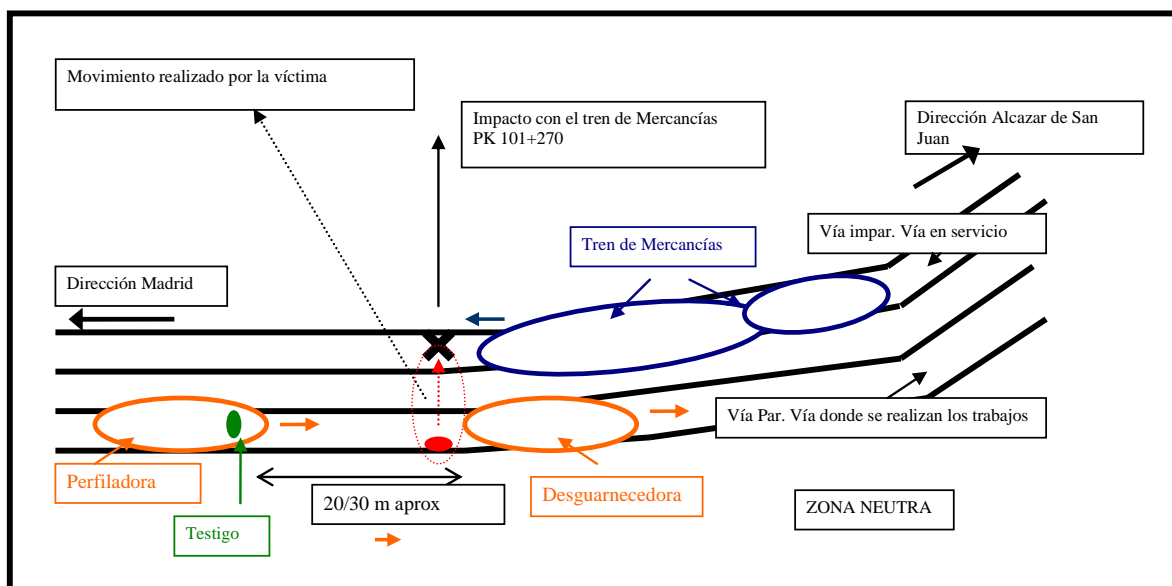
Investigación del accidente
nº 0066/2008 ocurrido el 29.11.2008

Informe Final

establecía, para la realización de dichos trabajos, la suspensión de la circulación por la vía II y una limitación de velocidad de circulación a 60 Km/h para la vía I.

Sobre las 3:00 horas de la madrugada, el maquinista del tren de mercancías 97401, a su paso por la vía I de la estación de Tembleque, advierte que un operario, saliendo de entre la maquinaria que se encontraba en la vía II, cruza por la vía I, no pudiendo evitar el arrollamiento, a pesar de utilizar el silbato del tren y el freno de emergencia.

La víctima muere en el acto como consecuencia del impacto.



Decisión de abrir la investigación

El Coordinador de accidentes ferroviarios del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), el 29 de noviembre, a las 3:50 horas, a través de mensaje de telefonía móvil, comunicó a la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios que se había producido el arrollamiento de un operario de la empresa Comsa, por el tren de mercancías 97401 en la estación de Tembleque.

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:



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente
nº 0066/2008 ocurrido el 29.11.2008*

Informe Final

- El Gerente Territorial de Seguridad en la Circulación Centro 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 Director de Seguridad de la empresa Continental Rail, entregó su informe particular del accidente el 28.01.09.

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 accidente al Técnico Responsable de la misma.

2.2 CIRCUNSTANCIAS DEL SUCESO

Personal ferroviario implicado

Por parte de la empresa Continental Rail

- El Maquinista principal del tren de mercancías 97401

Matrícula: 08886938Z-B

Por parte de Adif

- El encargado de los trabajos

Matrícula: 7790819

- El piloto de seguridad que acompañaba al grupo de desguarnecido

Matrícula: 7790710

- El piloto de seguridad que acompañaba al grupo de electrificación del PK. 103,500

Matrícula: 9648551

- El piloto de seguridad que acompañaba al grupo de electrificación de los PP.KK. 103,500 al 104,500.

Matrícula: 9680778

Personal no ferroviario implicado

- El maquinista de la perfiladora, de la empresa Comsa (testigo del accidente)



Material rodante

- Tren de mercancías 97401, de la empresa ferroviaria Continental Rail, compuesto de 28 vehículos, masa remolcada 553 toneladas y locomotora 333380.

Nº UIC: 957103333804

Descripción de la infraestructura

Trayecto de vía doble electrificada, con bloqueo automático banalizado y control de tráfico centralizado.

Sistemas de comunicación

- Entre el maquinista del tren de mercancías y el puesto de mando: radiotelefonía modalidad A.
- Entre el puesto de mando y el encargado de trabajos: teléfono móvil corporativo.
- Entre el encargado de trabajos y la maquinaria de obra: radiotelefonía modalidad C.
- Entre el encargado de trabajos y pilotos de seguridad: radiotéfonos portátiles.

Plan de emergencia externo-interno:

El maquinista comunica el suceso al Puesto de Mando de Madrid – Chamartín desde donde se avisa a los servicios de emergencia, seguridad corporativa y servicios internos de Adif y Continental Rail.

A las 6.05 horas la autoridad judicial ordena el levantamiento del cadáver.

2.3 VÍCTIMAS MORTALES, LESIONES Y DAÑOS MATERIALES

Víctimas mortales

Un varón de 58, trabajador de la empresa Comsa, que formaba parte del grupo de trabajo.

Daños materiales

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

Minutos perdidos

Resultan afectados un tren de larga distancia con un retraso de 82 minutos y 7 trenes de mercancías con un retraso total de 1.036 minutos.



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente
nº 0066/2008 ocurrido el 29.11.2008

Informe Final

Intercepción de vía

La vía I permanece interceptada durante 3 horas y 20 minutos y la vía II, donde se estaban realizando los trabajos, desde las 23:28 horas del día 28 de noviembre hasta las 6:35 horas del día 29 de noviembre.

2.4 CIRCUNSTANCIAS EXTERNAS

En el momento del arrollamiento era de noche y el tiempo atmosférico era lluvioso.

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 97401 se transcribe lo siguiente:

"Pasamos por la estación de El Romeral a las 2,50 horas aproximadamente con la indicación de la señal de salida en anuncio de parada y también recuerdo que la señal avanzada de Tembleque se encontraba en la indicación de anuncio de parada, asimismo iba dispuesto a cumplimentar la precaución de 60 km/h que figura en la Consigna Serie B nº 11, además de ir en condiciones de detenerme ante la señal de entrada de Tembleque. Al aproximarme a la señal de entrada, ésta pasó a la indicación de vía libre. También me apercibí que en la vía contigua se encontraba maquinaria de vía por lo que simultáneamente hice uso del silbato de la locomotora y, en ese mismo momento, una persona que estaba entre la maquinaria de vía salió repentinamente invadiendo la vía por la que circulaba, no pudiendo evitar el arrollamiento."

De la toma de declaración realizada al encargado de los trabajos, se transcribe lo siguiente:

"¿Cómo estaban organizados los trabajos?"

Había 4 grupos de trabajo con maquinaria. Los más avanzados hacia El Romeral realizaban trabajos de línea electrificada para renovar catenaria. Los otros dos de desguarnecido de vía entre los ppkk. 101,200 y 101,350 aproximadamente. En los equipos de desguarnecido se asigna un piloto y yo; existiendo dos pilotos más para los otros equipos.

¿En el momento del arrollamiento cuál era la situación de los equipos?"

De los equipos del desguarnecido se encontraba dirección El Romeral, en primer lugar la desguarnecedora, situada aproximadamente en el pk 101,300, a continuación la perfiladora, bateadora y estabilizadora.

¿Dónde se encontraba el operario arrollado?"

Ha debido cruzar la vía pasado poco el puente, entre alguna de las máquinas.

¿Qué trabajos realizaba el operario?"



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente
nº 0066/2008 ocurrido el 29.11.2008

Informe Final

Este hombre pertenece a COMSA, es encargado de obra y desconozco qué hacía en esos momentos. La única información que disponía es que este hombre tenía trabajos de día para el lunes, extensión del material que expulsa la bateadora.

¿Vio usted a la persona en el momento del arrollamiento?

No, cuando oigo por el walkie voces "ha pillado el tren a un hombre" es cuando voy al punto. (...)

¿Qué medios de protección a la vía había adoptado?

En primer lugar, la vía II se había establecido la interrupción de la circulación formalizando el proceso. Para la vía I se establece limitación de velocidad a 60 km/h y cartelón de silbar."

De la toma de declaración realizada al piloto de seguridad que acompañaba al grupo de desguarnecido, se extrae lo siguiente:

Manifiesta que el trabajo que tenía asignado era de piloto junto a las máquinas desguarnecedoras, acompañando las tolvas de descarga de balasto. Escuchó un par de veces, al menos por el radioteléfono, avisar a los compañeros más avanzados que venía "tren de Alcázar". A continuación él lo repitió por el walkie. El tren hizo uso del silbato de la locomotora y circulaba a la velocidad normal por ese punto, es decir, despacio. Escuchó por radioteléfono que se había arrollado a una persona. Sabía que la víctima era un encargado de COMSA desconociendo lo que hacía.

De la toma de declaración realizada al piloto de seguridad que acompañaba al primer grupo de electrificación (P.K. 103,500), se extrae lo siguiente:

Manifiesta que actuaba como piloto de seguridad en el grupo de electrificación destacado en el km. 103,500, siendo ellos de los primeros en ver llegar las circulaciones avisando por el radioteléfono la presencia del tren, recibiendo el "enterado". Al igual que su anterior compañero conocía a la víctima de vista y sabía que era uno de los encargados. Escuchó por el radioteléfono lo ocurrido.

De la toma de declaración realizada al piloto de seguridad que acompañaba al segundo grupo de electrificación (P.K. 103,500 al 104,500), se extrae lo siguiente:

Manifiesta ejercer sus funciones en el equipo de electrificación con la empresa Elecnor entre los PP.KK. anteriormente citados. Son el grupo más avanzado hacia El Romeral y fueron los primeros en ver la luz del tren aproximarse, por lo que avisó de la presencia de tren por radioteléfono. Tan sólo conocía a la víctima de vista. Tiene noticias de lo ocurrido al recibir la llamada por el teléfono corporativo del Jefe del CTC preguntándole "qué sabía de un arrollamiento" a lo que contesta no saber nada. Posteriormente escucha por el walkie lo sucedido.

De la toma de declaración del maquinista de la perfiladora, única persona que presencia el accidente, se transcribe lo siguiente:

"Yo estaba en la máquina perfiladora y el accidentado andaba cerca de las máquinas en la vía que se realizaban los trabajos.



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente
nº 0066/2008 ocurrido el 29.11.2008

Informe Final

¿Recibió alguna orden o información antes de ocurrir el accidente? ¿cuál y de quién?

Sí, el piloto encargado de los trabajos avisó por radioteléfono de la proximidad de un tren procedente de Alcázar dirección Madrid.

Describa secuencialmente lo sucedido.

La persona accidentada apareció detrás de la desguarnecedora y al ir a cruzar o asomarse lo arrolló el tren.

La persona accidentada ¿portaba prendas reflectantes, radioteléfono, móvil, linterna?

Sí, llevaba la dotación completa (prendas reflectantes, radioteléfono, móvil, linterna)

3.2 SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

Requisitos del personal

- El maquinista del tren 97401 posee el título de conducción y está habilitado conforme a la Orden Ministerial de Habilitación de Personal, 2520 del 27 de julio de 2006.

El maquinista realizó su último reciclaje formativo en abril de 2007 y su último reconocimiento médico y psicotécnico en marzo de 2007.

- El encargado de trabajos posee la habilitación de encargado de trabajos con validez hasta el 09/11/09. Realizó su último reciclaje formativo el 09/11/06.
- El piloto de seguridad que acompañaba al grupo de desguarnecido posee la habilitación de encargado de trabajos con validez hasta el 17/01/09. Realizó su último reciclaje formativo el 24/11/08.
- El piloto de seguridad que acompañaba al grupo de electrificación del PK. 103,500 posee la habilitación de encargado de trabajos con validez hasta el 15/11/09. Realizó su último reciclaje formativo el 01/01/07.
- El piloto de seguridad que acompañaba al grupo de electrificación de los PP.KK. 103,500 al 104,500 posee la habilitación de encargado de trabajos con validez hasta el 06/11/09. Realizó su último reciclaje formativo el 01/01/07.

3.3 NORMATIVA

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 0066/2008 ocurrido el 29.11.2008*

Informe Final

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.

Norma Renfe Vía 7-0-1.0 - Trabajos ferroviarios más frecuentes.

Instrucciones locales

Consigna serie A Nº 2853 (versión 1), de 12 de noviembre, de la Dirección de Programación de Instalaciones (Adif).

Consigna serie A Nº 2261 (versión 3), de 19 de noviembre, de la Dirección de Programación de Instalaciones (Adif).

Consigna B Nº 11, de la Gerencia Operativa de Madrid (Adif).

Acta de trabajos semanal (se realizaban los trabajos al amparo del punto 191).

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 333380 se desprende que, en el momento de accionar el freno de emergencia, el tren circulaba a una velocidad de 61.6 km/hora.

En el momento de producirse el accidente, para la protección de los trabajos, la velocidad de circulación por la vía I estaba limitada a 60 km/h, establecido en el Anejo 2 de la *Consigna B Nº 11* de la Gerencia Operativa de Madrid.

3.5 INTERFAZ HOMBRE-MÁQUINA DEL PERSONAL IMPLICADO

- Jornada laboral del maquinista del tren 97401.

-en el día del accidente: 6 horas y 10 minutos

-24 horas anteriores: 8 horas y 30 minutos

-48 horas anteriores: descanso



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente nº 0066/2008 ocurrido el 29.11.2008

Informe Final

- Jornada laboral del encargado de trabajos
 - en el día del accidente: 3 horas y 10 minutos
 - 24 horas anteriores: 7 horas
 - 48 horas anteriores: 7 horas
- Jornada laboral del piloto de seguridad que acompañaba al grupo de desguarnecido
 - en el día del accidente: 3 horas y 10 minutos
 - 24 horas anteriores: 7 horas
 - 48 horas anteriores: 7 horas
- Jornada laboral del piloto de seguridad que acompañaba al grupo de electrificación del PK. 103,500
 - en el día del accidente: 7 horas y 40 minutos
 - 24 horas anteriores: 12 horas
 - 48 horas anteriores: 12 horas
- Jornada laboral del piloto de seguridad que acompañaba al grupo de electrificación de los PP.KK. 103,500 al 104,500
 - en el día del accidente: 3 horas y 40 minutos
 - 24 horas anteriores: 8 horas
 - 48 horas anteriores: 8 horas

Al maquinista y al resto de trabajadores presentes en el momento del accidente se les realiza la prueba de alcoholemia en aire expirado dando resultado negativo (0,00 mg/1000 ml).

3.6 INSPECCIÓN DEL LUGAR DEL ACCIDENTE

El lugar donde sucede el accidente se encuentra ubicado en una zona rural, en la estación del Tembleque, en el PK 101,270.

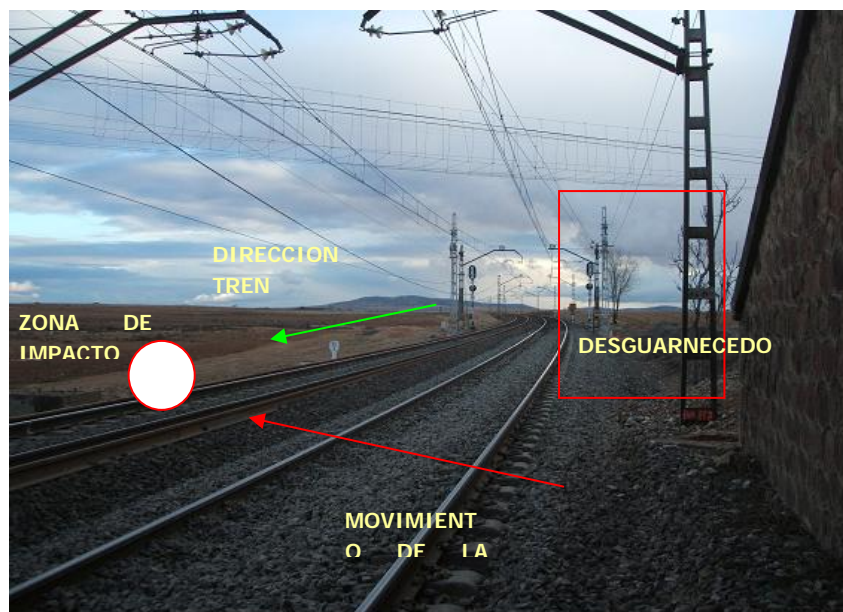


MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente nº 0066/2008 ocurrido el 29.11.2008

Informe Final



Señalizada la limitación de velocidad y cartel de silbar

3.7 DATOS DE TRÁFICO FERROVIARIO.

Circulaciones reales (media semanal) del tramo Castillejo Añover - Villacañas, tramo al que pertenece la estación de Tembleque:

La media semanal de circulaciones es de 698, considerada como media. Estas circulaciones se desglosan en: 322 de larga distancia; 110 de media distancia; 1 de cercanías; 253 de mercancías y 12 de servicio.



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente
nº 0066/2008 ocurrido el 29.11.2008

Informe Final

4. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

4.1 DELIBERACIÓN

El accidente tuvo lugar en la estación de Tembleque, en el P.K. 101,270 de la línea 300 Madrid Chamartín - Valencia Nord.

Según el registrador de eventos de la locomotora, el tren circulaba a la velocidad establecida en la Consigna B nº 11.

Según lo declarado por el maquinista, al percatarse de la presencia del operario cruzando intempestivamente la vía, 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 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.*

Según la declaración del maquinista de la perfiladora, único testigo del suceso, la víctima estaba provista del equipo de seguridad apropiado.

Según la declaración del encargado de trabajos, desconocía el trabajo que desempeñaba en esos momentos la víctima.

Según las declaraciones del personal de Adif, la llegada del tren 97401 fue avisada por radioteléfono y entendida por todos.

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:

Los trabajos que se estaban realizando son muy ruidosos lo que pudo ocasionar que la víctima no escuchara el aviso que hizo el encargado de los trabajos de la inminente llegada del tren. Además, en este tipo de trabajos nocturnos, se despliegan gran cantidad de focos para facilitar el trabajo, lo que pudo posibilitar que el operario no viera la luz de la locomotora.

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 Continental Rail, 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 0066/2008 ocurrido el 29.11.2008

Informe Final

El accidente tuvo su origen en la invasión por parte de la víctima del galibo de la vía en el momento en que pasaba el tren.

5. RECOMENDACIONES

Destinatario	Número	Recomendación
Administradores de infraestructuras de la Red ferroviaria de interés general	66/08-1	A la vista de los accidentes ocurridos en trabajos ferroviarios y dada la incidencia que estos tienen en la seguridad en la circulación, se recomienda a los Administradores de infraestructuras de la Red ferroviaria de interés general el establecimiento de los procedimientos necesarios, o el análisis de los mismos si estos existen, tanto para la elaboración de los estudios y planes de salud y seguridad en obras ferroviarias, como para la autorización de los trabajos y la vigilancia de los mismos durante su ejecución, con la finalidad de que la actividad de las personas participantes en los trabajos se desarrolle minimizando los riesgos para las personas y la circulación ferroviaria.

Madrid, 31 de marzo de 2009



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente
nº 0066/2008 ocurrido el 29.11.2008*

Informe Final

RESOLUCIÓN SOBRE LA INVESTIGACIÓN
DEL ACCIDENTE FERROVIARIO Nº 0066/2008
OCURRIDO EL DÍA 29.11.2008
EN LA ESTACIÓN DE TEMBLEQUE



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente nº 0066/2008 ocurrido el 29.11.2008

Informe Final

En el Pleno de la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios, celebrado el día 31 de marzo de 2009, analizado el expediente nº 0066/2008 del accidente acaecido el 29.11.2008 en la estación de Tembleque, de la línea 300 Madrid Chamartín - Valencia Nord, se aprueba como definitivo el informe particular presentado por el técnico investigador con la siguiente **recomendación**:

Destinatario	Número	Recomendación
Administradores de infraestructuras de la Red ferroviaria de interés general	66/08-1	A la vista de los accidentes ocurridos en trabajos ferroviarios y dada la incidencia que estos tienen en la seguridad en la circulación, se recomienda a los Administradores de infraestructuras de la Red ferroviaria de interés general el establecimiento de los procedimientos necesarios, o el análisis de los mismos si estos existen, tanto para la elaboración de los estudios y planes de salud y seguridad en obras ferroviarias, como para la autorización de los trabajos y la vigilancia de los mismos durante su ejecución, con la finalidad de que la actividad de las personas participantes en los trabajos se desarrolle minimizando los riesgos para las personas y la circulación ferroviaria.

Madrid, 31 de marzo de 2009