



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente nº 0014/2008 ocurrido el 13.05.2008

Informe Final

INFORME FINAL SOBRE LA
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO
Nº 0014/2008
OCURRIDO EL DÍA 13.05.2008



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente
nº 0014/2008 ocurrido el 13.05.2008

Informe Final

1. RESUMEN

El día 13 de mayo de 2008, a las 12:07 horas, el tren de cercanías 26828, de la empresa ferroviaria Renfe Operadora, arrolla a una persona en el P.K. 594,380 de la línea 100 Madrid Hendaya situado entre el apeadero de Alegia y la estación de Tolosa (Guipúzcoa), con resultado de muerte.

La persona arrollada era el responsable de Seguridad y Salud de los trabajos que, en el momento del arrollamiento, se estaban realizando en los postes de electrificación, al amparo del acta semanal de trabajos nº 123 de la Gerencia Operativa de Miranda de Ebro.

Conclusión: El accidente tuvo su origen en la invasión, por parte de la persona arrollada, del gálibo de la vía, en el momento que efectuaba su paso el tren de cercanías 26828.

Recomendaciones: No siendo causa del accidente investigado el incumplimiento del RGC, se entiende que, por quien proceda, debería analizarse la adecuación de la normativa aplicable a la seguridad de los trabajos en las proximidades de la vía y el grado de seguimiento de la misma.

2. HECHOS INMEDIATOS DEL SUCESO

2.1 SUCESO

Día / Hora: 13.05.08/ 12:07

Lugar: P.K. 594,380, entre el apeadero de Alegia y la estación de Tolosa

Línea: 100 Madrid-Hendaya

Trayecto: Irún-Brinkola

Provincia: Guipúzcoa

El tren de cercanías 26828 de Renfe Operadora, procedente de Irún y con destino a Brinkola, arrolla a una persona con resultado de muerte, en el P.K. 594,380 de la línea 100 Madrid-Hendaya situado entre el apeadero de Alegia y la estación de Tolosa. La persona arrollada pertenecía a la Empresa Ingeniería y Prevención de Riesgos Laborales SL, contratada por Mantenimiento e Infraestructura (Adif), como consultora en materia de prevención de riesgos laborales, para los trabajos que se realizaban al amparo del acta de trabajos nº 123 de la Gerencia Operativa de Miranda de Ebro.

2.1.1 Decisión de abrir la investigación

El Coordinador de accidentes ferroviarios del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), el 13 de mayo a las 13:27 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 cercanías 26828, en el p.k. 594,380, de la línea 100 Madrid-Hendaya.



MINISTERIO DE FOMENTO

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

*Investigación del accidente
nº 0014/2008 ocurrido el 13.05.2008*

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 Norte de Adif, quien, por delegación expresa del Director de Seguridad en la Circulación de Adif, entregó su informe particular del accidente el 20.06.08.
- 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 15.07.08.

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 implicado.

- El Maquinista principal del tren de cercanías 26828
Matrícula: 8869430
- El Oficial de electrificación de Adif
Matrícula: 8673899
- 2 trabajadores de la empresa SEMI (Contrata de ADIF para los trabajos de electrificación)

2.2.2 Material rodante

- Tren de Cercanías 26828, del área de Actividad de Cercanías
Matrícula UIC: 967194401428



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente nº 0014/2008 ocurrido el 13.05.2008

Informe Final

2.2.3 Descripción de la infraestructura

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

El tramo de vía por este punto kilométrico discurre a la salida de un túnel en curva a la izquierda de radio 475 y 9,4 milésimas de pendiente ascendente en el sentido de la circulación.

Se hace constar, que el lugar del arrollamiento está situado en las cercanías de la Ctra. Nacional I, con gran tráfico de camiones e importante ruido.

2.2.4 Sistemas de comunicación

Radiotelefonía modalidad A.

2.2.5 Plan de emergencia externo-interno:

El maquinista comunica el suceso al Agente de Infraestructura que se encontraba en el paso a Nivel clase A situado en el punto donde quedó parado el tren. Éste comunica el suceso al Puesto de Mando de Miranda de Ebro desde donde se informa a Seguridad Corporativa y Protección Civil de Adif, Gerencia Territorial de Seguridad en la Circulación Norte de Adif y Renfe Operadora, Operador de cercanías, Jefatura Técnica de Operaciones de Irún y medios sanitarios.

A las 12:50 horas los medios sanitarios se personan en el lugar de los hechos, reconociendo a la víctima e informando de su fallecimiento.

A las 14:30 horas se levanta el cadáver siendo trasladado al Instituto Forense Teresa de Calcuta de San Sebastián.

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

2.3.1 Víctimas mortales

Un varón de 29 años.

2.3.2 Daños materiales

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

2.3.3 Minutos perdidos. Interceptación de vía

2 trenes de mercancías: retraso total de 21 minutos.

8 trenes de cercanías: retraso total de 41 minutos.

1 tren de larga distancia: retraso total de 6 minutos.



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente
nº 0014/2008 ocurrido el 13.05.2008

Informe Final

2.4 CIRCUNSTANCIAS EXTERNAS

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

El lugar del arrollamiento está situado en las cercanías de la Ctra. N-I con gran tráfico de camiones e importante ruido.

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 tren 26828 a las 12.08h a la salida del túnel de TOLOSA, KM 594/380 se nota un golpe lateral, se efectúa parada de emergencia, aun suponiendo que era debido a la rotura del espejo izquierdo, comprobando la existencia de un piloto de electrificación. Se procede al restablecimiento de la U/T al no observar anormalidad aparente, me comunica el piloto que ya se encarga él de reconocer el túnel por si hubiera algo. Me comunico con el Puesto de Mando quien me informa del arrollamiento de una persona de seguridad del ADIF, sin que ellos tuvieran noticias de trabajos en la vía dado que los posibles trabajos liberaban gálibo. La velocidad a la que circulaba era de unos 60 Km/h con el foco de gran intensidad encendido"

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

"En el momento del accidente, me encontraba fuera de la vía, en el paso a nivel a unos 200 metros de donde se encontraba trabajando en el poste "z" a donde me había trasladado para retirada de materiales, antes de desplazarme, había comunicado a los trabajadores que no se bajasen del poste, y al coordinador de Seguridad y Salud de la obra: tener mucho cuidado, es una zona de muy mala visibilidad y mucho ruido por tránsito de camiones de la Nacional I que pasa muy próxima"

A las preguntas acerca de si había colocado algún cartelón de "silbar", responde negativamente y a la pregunta de si el Coordinador de Seguridad y Salud había visitado la obra con anterioridad, responde que sí, varias veces. Se le pregunta acerca del tipo de herramienta con la que estaba trabajando, a lo que responde que con un grupo, fuera de la zona de riesgo, que hacía mucho ruido.

3.1.2 Personal trabajador de la empresa de electrificación SEMI

De la toma de declaración al primero de los trabajadores de la empresa SEMI (contrata de Adif para los trabajos de electrificación) se extracta literalmente, lo siguiente

"Me encontraba en cabeza del poste Z, me bajé a apagar el motor, fue la última vez que hablé con él, y me volví a subir; él permaneció en la cabeza de las traviesas (de pie) y le pregunté si había utilizado bien los arneses y me dijo que sí, que bien, y entre el ruido del motor y del taladro no



MINISTERIO DE
FOMENTO

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

*Investigación del accidente
nº 0014/2008 ocurrido el 13.05.2008*

Informe Final

escuché la llegada del tren, sólo escuché un golpe seco, en esos momento volví la cabeza y no lo vi, pensé lo han matado”.

De la toma de declaración al segundo de los trabajadores de la empresa SEMI se extracta literalmente, lo siguiente:

“Me encontraba en el poste Z en la cabeza, subido, y escuché un golpe y a la persona accidentada pasar delante por haber sido desplazada por el efecto del golpe y quedar tumbado en las zarzas, cabeza abajo, sin moverse...”

3.2 SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

3.2.1 Requisitos del personal

El maquinista del tren 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 21/01/2007 y su último reconocimiento médico el 25/10/2005.

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

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*

Medidas de seguridad en la circulación para los trabajos en vía de Adif



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente
nº 0014/2008 ocurrido el 13.05.2008

Informe Final

Consigna general tipo C nº 3, *Norma de Seguridad para trabajos en la línea de contacto o en las de señalización, comunicaciones y telemando, cuando estén sustentadas en los postes de catenaria* (Dirección de Personal Jefatura de Seguridad Laboral de Renfe)

Consigna general tipo C nº 16, *Normas generales para trabajos en la línea electrificada y accionamientos de los seccionadores* (Dirección de Inspección y Seguridad de Renfe)

3.3.3. - Condiciones especiales de circulación

No existían condiciones especiales de circulación en el lugar y momento del arrollamiento.

Como se indica en apartados anteriores, los trabajos en los postes de electrificación se estaban ejecutando al amparo del punto 123 del acta semanal de trabajos, habiendo informado al Jefe del CTC previamente.

Por Seguridad en la Circulación no se consideró necesario el implantar medidas especiales de protección (aplicación de las medidas de trabajos en vía) pues, si bien los trabajos se estaban efectuando dentro de la zona de seguridad (3 metros desde el extremo del carril), no estaba previsto afectar a la seguridad de las circulaciones.

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 tren se desprende que, en el momento del accidente, el tren circulaba a una velocidad de 64 km/hora.

Según el libro horario del tren, la velocidad máxima permitida al paso por el lugar del arrollamiento es de 90 km/h, por lo que el tren circulaba a una velocidad inferior a la máxima permitida.

3.5 INTERFAZ HOMBRE-MÁQUINA DEL PERSONAL IMPLICADO

Jornada efectiva de conducción del maquinista del tren.

- en el día del accidente: 5 horas (jornada de trabajo: 5 horas y 21 minutos)
- 24 horas anteriores: 4 horas y 45 minutos (jornada de trabajo: 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 0014/2008 ocurrido el 13.05.2008

Informe Final

4. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

4.1 DELIBERACIÓN

El accidente tuvo lugar en el P.K. 594,380 de la línea 100 Madrid-Hendaya, situado entre el apeadero de Alegia y la estación de Tolosa. Está situado a la salida de un túnel, en curva y próximo a la Ctra. NI, con tráfico pesado y ruido importante.

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

La jornada de trabajo del maquinista cumple lo establecido en las Disposición adicional duodécima del Reglamento del Sector Ferroviario (RD 2387/2004, de 30 de diciembre): *Tiempos máximos de conducción en el transporte ferroviario.*

Si bien no se considera relevante en lo que a la causalidad del accidente se refiere, de acuerdo a lo declarado por Adif y Renfe Operadora al respecto, se autorizó la reanudación de la marcha del tren sin haber sido realizada la prueba de alcoholemia, por carecer de medios para ello en ese momento.

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

El lugar del accidente es una zona de poca visibilidad y bastante ruido por la cercanía con la Ctra. NI. Además, de acuerdo a la declaración de los testigos, los trabajos que se estaban realizando pudieron reducir aún más la percepción auditiva de la persona arrollada.

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 la invasión, por parte de la persona arrollada, del gálibo de la vía, en el momento que efectuaba su paso el tren de cercanías 26828.

5. MEDIDAS ADOPTADAS

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

6. RECOMENDACIONES

No siendo causa del accidente investigado el incumplimiento del RGC, se entiende que, por quien proceda, debería analizarse la adecuación de la normativa aplicable a la seguridad de los trabajos en las proximidades de la vía y el grado de seguimiento de la misma.

Madrid, 28 de octubre de 2008.



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

Investigación del accidente
nº 0014/2008 ocurrido el 13.05.2008

Informe Final

RESOLUCIÓN SOBRE LA
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO
Nº 0014/2008
OCURRIDO EL DÍA 13.05.2008



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente nº 0014/2008 ocurrido el 13.05.2008

Informe Final

En el Pleno de la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios, celebrado el día 28 de octubre de 2008, analizado el expediente nº 0014/2008; del accidente acaecido entre el apeadero de Alegia y la estación de Tolosa, de la línea 100 Madrid-Hendaya, el 13.05.2008; se aprueba como definitivo el informe particular presentado por el técnico investigador con la siguiente **recomendación**:

- No siendo causa del accidente investigado el incumplimiento del RGC, se entiende que, por quien proceda, debería analizarse la adecuación de la normativa aplicable a la seguridad de los trabajos en las proximidades de la vía y el grado de seguimiento de la misma.

Madrid, 28 de octubre de 2008