



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

*Investigación del incidente
nº 0062/2008 ocurrido el 10.11.2008*

Informe Final

INFORME FINAL SOBRE LA INVESTIGACIÓN
DEL INCIDENTE FERROVIARIO Nº 0062/2008
OCURRIDO EL DÍA 10.11.2008
EN LA ESTACIÓN DE EL ENTREGO

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 incidente nº 0062/2008 ocurrido el 10.11.2008

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	5
2.4	CIRCUNSTANCIAS EXTERNAS.....	6
3.	RELACIÓN DE LAS INVESTIGACIONES E INDAGACIONES.....	6
3.1	RESUMEN DE LAS DECLARACIONES DE LOS TESTIGOS	6
3.2	SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD	7
3.3	NORMATIVA	8
3.4	FUNCIONAMIENTO DEL MATERIAL RODANTE FERROVIARIO Y DE LAS INSTALACIONES TÉCNICAS	8
3.5	INTERFAZ HOMBRE-MÁQUINA DEL PERSONAL IMPLICADO	8
4.	ANÁLISIS Y CONCLUSIONES	9
4.1	DELIBERACIÓN.....	9
4.2	CONCLUSIONES	10
5.	RECOMENDACIONES	10



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del incidente
nº 0062/2008 ocurrido el 10.11.2008

Informe Final

1. RESUMEN

El día 10 de noviembre de 2008, a las 15:05 horas, el tren de viajeros de cercanías 4918, de la empresa ferroviaria Feve, rebasa la señal de parada en la estación de El Entrego, provocando una situación de conato de colisión.

Conclusión: El incidente tuvo su origen cuando el maquinista del tren 4918 rebasa la señal de salida de la estación, que presentaba la indicación de parada (rojo), incumpliendo lo estipulado en el Reglamento de Circulación de Trenes y Reglamento de Señales de Feve.

Recomendaciones:

Destinatario	Número	Recomendación
		Dadas las características del suceso, no se establecen recomendaciones

2. HECHOS INMEDIATOS DEL SUCESO

2.1 SUCESO

Día / Hora: 10.11.08/ 15:05 horas
Lugar: Estación de El Entrego P.K. 40,996
Línea: 61 Gijón-Laviana
Trayecto: Sama - Laviana
Provincia: Asturias

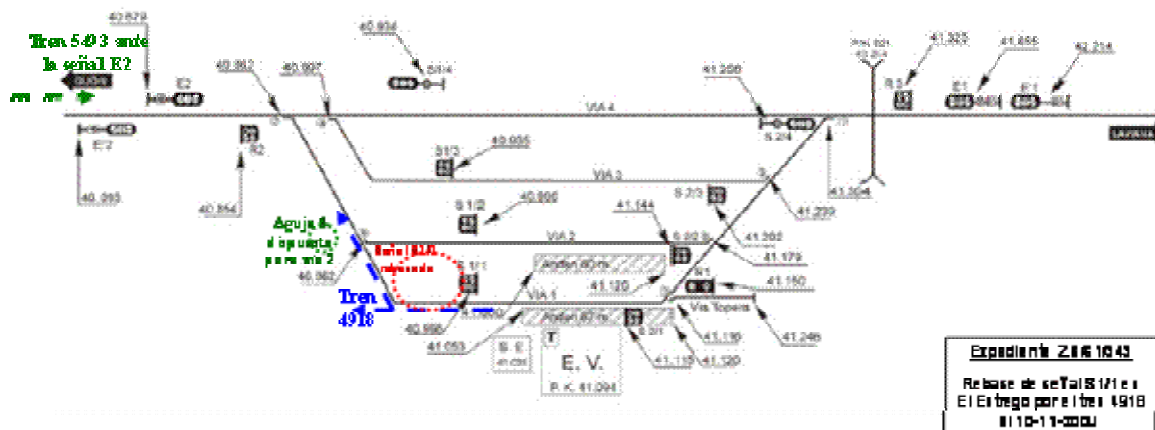
El tren de viajeros de cercanías 4918, compuesto por las unidades de tren eléctricas UTE 3530-6530 de Feve circula diariamente entre las estaciones de Laviana y Gijón. Este tren tiene, en la estación de El Entrego, un cruce regular con el tren 5493, que es también un tren de cercanías y circula diariamente entre las estaciones de Oviedo y Laviana.

El incidente se produce cuando el maquinista del tren 4918, tras realizar la parada previa, reinicia la marcha sin atender a la indicación de la señal S1/1 que indicaba parada (rojo), ya que debía efectuar el cruce regular establecido con el tren 5493.

El incidente no llegó a producir una situación de riesgo grave para la seguridad de la circulación debido al correcto funcionamiento de las instalaciones que detectaron la situación anómala que se estaba produciendo e impidieron un conato de colisión.



EL ENTREGO



Fuente: Feve

Decisión de abrir la investigación

El pleno de la CIAF de fecha 28/11/2008 acordó investigar el rebaso de señal acaecido el 10 de noviembre de 2008, y en el que un tren de viajeros de Feve rebasó una señal de parada en la estación de El Entrego, provocando un conato de colisión.

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 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 15.12.08.

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



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

*Investigación del incidente
nº 0062/2008 ocurrido el 10.11.2008*

Informe Final

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

- Maquinista principal del tren de viajeros 4918

Matrícula: 7884

- Maquinista principal del tren de viajeros 5493

Matrícula: 5493

- Factor de circulación de servicio en el CTC

Nº CF: 9928

Material rodante

- Tren de viajeros 4918. UTE de la serie 3500. Compuesto por el coche motor 3530 y remolque con cabina 6530.

- Tren de viajeros 5493. UTE de la serie 3500. Compuesto por el coche motor 3531 y remolque con cabina 6524.

Descripción de la infraestructura

Bloqueo Automático de vía Única y Control de Tráfico Centralizado (BAU con CTC).

Plan de emergencia externo-interno:

No hubo necesidad de activar ningún plan de emergencia.

2.3 VÍCTIMAS MORTALES, LESIONES Y DAÑOS MATERIALES

Daños materiales

La aguja nº 6 resulta averiada (espaldín parcialmente roto).

Minutos perdidos

Se producen retrasos en 9 trenes de viajeros acumulando un retraso total de 119 minutos.



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del incidente
nº 0062/2008 ocurrido el 10.11.2008

Informe Final

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

Personal ferroviario

De la toma de declaración realizada al maquinista del tren 4918 que rebasa la señal, se transcribe lo siguiente:

“Llego a El Entrego con la UTE-3535, haciendo el tren denominado 4918, con cruce regular en esta con el 5493. Encuentro a la entrada las señales E’1, E1 y la de retroceso en verde-amarillo, amarillo y amarillo. Estaciono en el andén teniendo a la vista la S1/1 en rojo y consciencia del cruce con el 5493. Observo la subida y bajada de los viajeros, recojo también al ACT (...) intercambio con él un saludo y poco más, compruebo que la operación de subida y bajada de los viajeros está concluida, cierro puertas e incomprensiblemente inicio la marcha. A escasos metros de la S1/1 vuelvo a la realidad, ya es tarde, la velocidad es moderada, intento frenar con el palillo, pensé que era lo más prudente para no arenar la aguja, rebase de la baliza ASFA, disparo de la emergencia. Quedo detenido encima de la aguja nº 6, no sé si taloné o no, requiero los servicios del ACT para que proteja el tren por el lado de Gijón, lo que hace con toda celeridad. Tengo la emisora, contacto con (...), maquinista del 5493, el CTC también me escucha, pongo a ambos al corriente de la situación a grandes rasgos, quedo más tranquilo al comprobar que está detenido en la E2. Establezco comunicación telefónica, por medio del móvil de FEVE, con el agente que en ese momento está en el CTC, bajo a la vía y compruebo la situación. La aguja se puede talonar (pasó el primer carro y está correcta, comprueba), me llama el inspector, le comento la situación, para mí la mejor opción es sacar el tren al espacio que hay entre la aguja nº 6 y la aguja nº 2 y retroceder y estacionar en vía 2. Realiza la operación sin contratiempos, el 5493 entra por la vía 3 y yo salgo por la S1/2 esta vez ya en verde. Quedo a la espera de la que se determine, lamentando profundamente este incidente y alegrándome porque afortunadamente no hubo heridos.”

De la toma de declaración realizada al maquinista del tren 5493, que esperaba la entrada, se transcribe lo siguiente:

“Con relación a su petición de información sobre lo ocurrido, en la estación de El Entrego el día 10 de noviembre de 2008, expongo: Que circulando con el tren 5493, y llegando al disco de entrada de la estación de El Entrego (E2), sobre las 15:06 horas, observo que la señal está en rojo. Al ver que no abre, procedo mediante la emisora del tren, a llamar al CTC. El CTC contesta, que hay ocupación, y en ese momento, el maquinista del tren 4918, con el cual teníamos cruce establecido, nos comunica por emisora, que no podemos entrar, porque él está ocupando el piquete. Una vez enterados, tanto el CTC como yo mismo de la situación, me limito a esperar



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del incidente
nº 0062/2008 ocurrido el 10.11.2008

Informe Final

órdenes del CTC para restablecer la marcha. Pasados unos 25 minutos, el disco se puso en ámbar, y el CTC me comunica que puedo entrar, en El Entrego, por vía 3ª. Y luego desde esta, continuar trayecto hacia Laviana. Llegando a la misma sobre las 15:38 horas.”

De la toma de declaración del factor de circulación de servicio en el CTC, se transcribe lo siguiente:

“(…) son alrededor de las 15:05 horas cuando una vez estacionado el tren 4918 en la vía 1 de El Entrego efectúo entrada desde la señal E2 a vía 2ª para que estacione el tren 5493 abriendo las señales E2 y R2. Cuando el maquinista del tren 5493 llama por la emisora diciendo que está parado ante la señal E2 de El Entrego. En el monitor se ve el tren 4918 estacionado en vía 1, el itinerario de entrada lado Sama hecho con las agujas dispuestas y enclavadas hacia vía 2 pero las señales en rojo. Entonces informo al maquinista del tren 5493 que hay ocupación en el circuito de las agujas y por eso no abren las señales. Le doy el rebase al 5493 de las señales E2 y R2 y que entre con precaución al no saber a qué se debe la ocupación. Inmediatamente llama por la emisora el tren 4918 al 5493 avisándole que no rebase las señales. Al escuchar por la emisora al 4918 repito la orden al 5493 de que no rebase las señales el cual contesta que ha recibido la anulación y que no va a rebasar. A continuación llama por teléfono el maquinista del tren 4918 y me informa de que ha rebasado la señal S1/1 de El Entrego y que ha talonado la aguja quedando un vagón en la vía 1 y otro en la vía 2”.

3.2 SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

Requisitos del personal

▪ El maquinista del tren 4918 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 11/03/2008 y su último reconocimiento médico y psicotécnico el 03/04/2008.

▪ El maquinista del tren 5493 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 08/02/2008 y su último reconocimiento médico y psicotécnico el 29/01/2008.



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del incidente
nº 0062/2008 ocurrido el 10.11.2008

Informe Final

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.

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

3.4 FUNCIONAMIENTO DEL MATERIAL RODANTE FERROVIARIO Y DE LAS INSTALACIONES TÉCNICAS

Tanto el sistema de bloqueo automático con CTC del trayecto como los enclavamientos de la estación estaban operativos y no presentaron ninguna anomalía previa al incidente.

Del análisis del registrador de seguridad de la UTE 3530 (tren 4918) se desprende que el sistema ASFA estaba operativo y funcionaba correctamente al paso por las balizas de señales.

Del análisis del registrador de seguridad de la UTE 6524 se desprende que el tren 5493 se detuvo ante la señal de entrada E2.

3.5 INTERFAZ HOMBRE-MÁQUINA DEL PERSONAL IMPLICADO

▪ Jornada laboral del maquinista del tren 4918

-en el día del incidente: 34 minutos (1 tren)

-24 horas anteriores: Descanso

-48 horas anteriores: 6 horas y 17 minutos (4 trenes)

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



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del incidente
nº 0062/2008 ocurrido el 10.11.2008

Informe Final

- Jornada laboral del maquinista del tren 5493.
 - en el día del incidente: 3 horas (2 trenes)
 - 24 horas anteriores: Descanso
 - 48 horas anteriores: Descanso
- Jornada laboral del factor de circulación en el CTC
 - en el día del incidente: 3 horas y 35 minutos.
 - 24 horas anteriores: 6 horas y 30 minutos.
 - 48 horas anteriores: 6 horas y 30 minutos.

4. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

4.1 DELIBERACIÓN

El incidente tuvo lugar en la estación de El Entrego, en el P.K. 41,094 de la línea 61 Gijón-Laviana, trayecto Sama -Laviana.

Según el registrador de seguridad y lo declarado por el maquinista del tren 4918, tras realizar la parada prevista en la estación de El Entrego, reinicia la marcha sin atender a la indicación de la señal S1/1, que indicaba parada, por lo que la actuación del maquinista no se ajustó a lo establecido en el Reglamento de Circulación de Trenes y Reglamento de Señales de Feve (artículos 2/04/00 *Parada*; 2/09/00 *Autorización para entrar o salir de las estaciones*; 2/10/00 *Medidas a tomar en relación con el itinerario a recorrer en la estación* y 2/14/00 *Salida de trenes*).

Según el registrador de seguridad y lo declarado por el maquinista del tren 5493, ante la señal de entrada E2, que indicaba parada, el tren queda estacionado hasta que desde el CTC se le da la orden de rebasar la señal, una vez que ésta presenta la indicación reglamentaria, por lo que la actuación del maquinista fue correcta, ajustándose a la normativa.

Según el registro del CTC y la declaración del factor de circulación su actuación fue correcta, ajustándose a la normativa.

Tanto la tasa de alcoholemia como la jornada de trabajo de los maquinistas 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*.

Del análisis de los registradores de seguridad de las UTEs y del CTC, se desprende que tanto el material rodante como los sistemas de control de la infraestructura funcionaron correctamente en el momento del incidente 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 incidente nº 0062/2008 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 el informe particular de Feve, el técnico responsable de la investigación concluye que:

El incidente tuvo su origen cuando el maquinista del tren 4918 rebasa la señal de salida de la estación, que presentaba la indicación de parada (rojo), incumpliendo lo estipulado en el Reglamento de Circulación de Trenes y Reglamento de Señales de Feve.

5. RECOMENDACIONES

Destinatario	Número	Recomendación
		Dadas las características del suceso, no se establecen recomendaciones

Madrid, 31 marzo de 2009



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

Investigación del incidente
nº 0062/2008 ocurrido el 10.11.2008

Informe Final

RESOLUCIÓN SOBRE LA INVESTIGACIÓN
DEL INCIDENTE FERROVIARIO Nº 0062/2008
OCURRIDO EL DÍA 10.11.2008
EN LA ESTACIÓN DE EL ENTREGO



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del incidente nº 0062/2008 ocurrido el 10.11.2008

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 0062/2008 del incidente acaecido el 10.11.2008 en la estación de El Entrego, de la línea 61 Gijón-Laviana, se aprueba como definitivo el informe particular presentado por el técnico investigador con la siguiente **recomendación**:

Destinatario	Número	Recomendación
		Dadas las características del suceso, no se establecen recomendaciones

Madrid, 31 de marzo de 2009