



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente
nº 0038/2008 ocurrido el 01.09.2008*

Informe Final

INFORME FINAL SOBRE LA INVESTIGACIÓN
DEL ACCIDENTE FERROVIARIO Nº 0038/2008
OCURRIDO EL DÍA 01.09.2008
EN LA ESTACIÓN DE DUEÑAS

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 0038/2008 ocurrido el 01.09.2008

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	10
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.....	11
4.	ANÁLISIS Y CONCLUSIONES	12
4.1	DELIBERACIÓN.....	12
4.2	CONCLUSIONES	12
5.	RECOMENDACIONES	13



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente
nº 0038/2008 ocurrido el 01.09.2008

Informe Final

1. RESUMEN

El día 1 de septiembre de 2008, a las 17:12 horas, la locomotora aislada GLE57, de la empresa ferroviaria Renfe Operadora, a su paso por la estación de Dueñas colisiona con una pala retroexcavadora que invadía la caja de la vía y que se encontraba realizando trabajos en las inmediaciones de la vía. Como consecuencia del impacto, el conductor de la retroexcavadora fallece en el acto y la locomotora descarrila.

Conclusión: El accidente tuvo su origen en la invasión del galibo de la vía por parte de la pala excavadora, previa autorización del agente piloto de Adif, sin atenderse éste a las normas establecidas en el R.G.C.

Recomendaciones

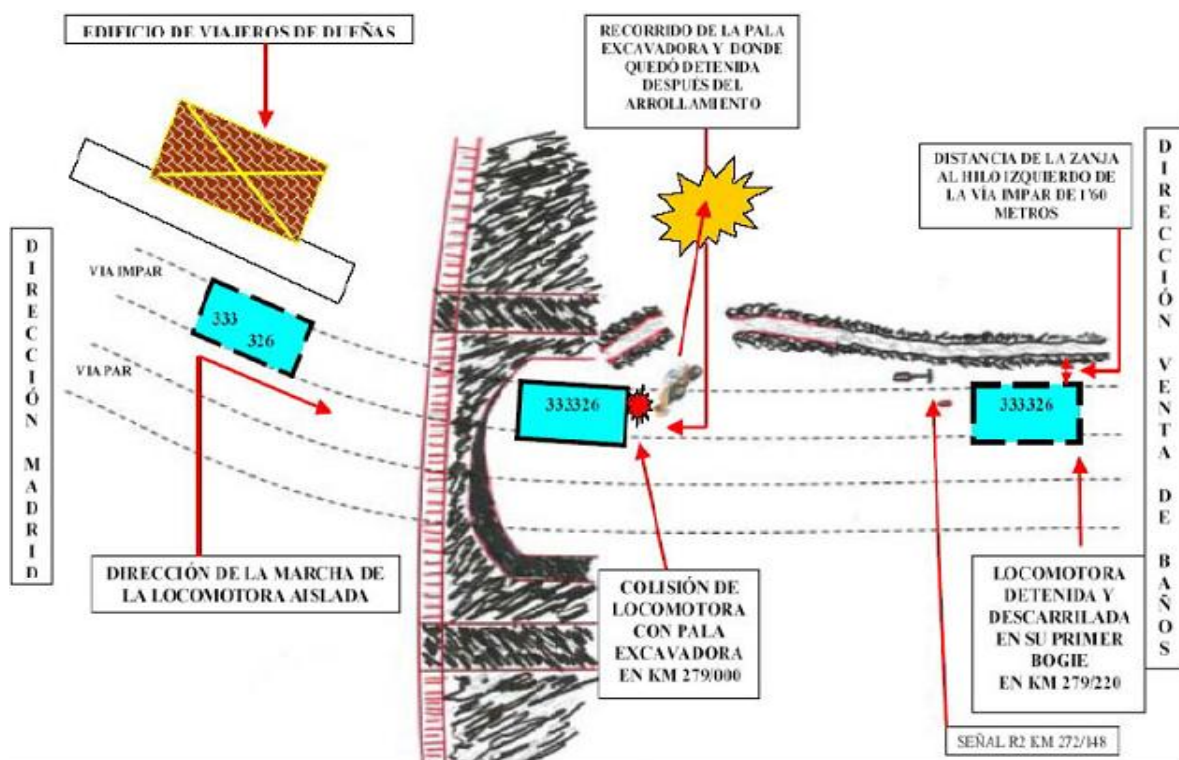
Destinatario	Número	Recomendación
Adif	38/08-1	Adoptará las medidas necesarias para que los pilotos cumplan con lo establecido en el Reglamento General de Circulación.

2. HECHOS INMEDIATOS DEL SUCESO

2.1 SUCESO

Día / Hora: 01.09.08/ 17:12
Lugar: P.K. 279,000 en la estación de Dueñas
Línea: 100 Hendaya Madrid-Chamartín
Tramo: Corcos Aguilarejo – Venta de Baños
Provincia: Palencia

La locomotora aislada GLE57 (333326) a su paso por la vía I de la estación de Dueñas observa una pala retroexcavadora que se encontraba interceptando el galibo de la vía. El maquinista no puede evitar el arrollamiento de la pala a pesar de accionar el freno de emergencia. Como consecuencia del impacto el conductor de la pala retroexcavadora fallece y la locomotora descarrila interceptando ambas vías.



Fuente: Adif

Decisión de abrir la investigación

El Coordinador de accidentes ferroviarios del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), el 1 de septiembre a las 19:09 horas, a través de mensaje de telefonía móvil, comunicó a la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios que la locomotora 333326 había arrollado a una pala retroexcavadora que realizaba trabajos en la vía con resultado de muerte para el chofer de la pala.

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 0038/2008 ocurrido el 01.09.2008

Informe Final

- 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 09.12.08.
- 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 06.10.08.

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

Personal implicado

Por parte de Renfe Operadora

- El Maquinista principal de la locomotora.

Matricula: 8866238

Por parte de Adif

- El Piloto de seguridad de Adif

Matricula: 8951493

- El Agente de Circulación de Corcos - Aguilarejo de Adif

Matricula: 9673823

Por parte de la empresa System, subcontrata de la empresa Thales, encargada de la ejecución de los trabajos

- El encargado de los trabajos

Material rodante

- Locomotora aislada GLE57 333326-7.

Nº UIC: 957103333267



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente
nº 0038/2008 ocurrido el 01.09.2008

Informe Final

Vehículo implicado

▪ Pala retroexcavadora perteneciente a la empresa System (subcontrata de Thales que realizaba trabajos para Adif).

Matricula: VA 41184/VE

Descripción de la infraestructura

Trayecto de vía doble con bloqueo automático BAD, en un tramo de vía en transición de curva a la izquierda.

El enclavamiento de la estación es eléctrico. La estación está asegurada por señales de entrada y salida, así como señales altas de entrada a contravía. En el momento del accidente la estación estaba en periodo AC, cerrada.

Plan de emergencia externo-interno

El maquinista comunica el suceso al Puesto de Mando de Miranda desde donde se informa a Seguridad Corporativa y protección civil de ADIF, Gerencia Territorial de Seguridad en la Circulación Norte de Renfe Operadora, Operador de Mercancías, Jefatura Técnica de operaciones de Santander.

El plan de emergencia externo se activa a través del 112 a las 17:15 horas, personándose en el lugar de los hechos ambulancia, policía local, bomberos, miembros de la gerencia de emergencias sanitarias de SACYL y helicóptero medicalizado.

A las 17:30 horas, se confirma el fallecimiento del chofer de la pala excavadora.

A las 18:35 horas se produce el levantamiento del cadáver.

2.3 VÍCTIMAS MORTALES, LESIONES Y DAÑOS MATERIALES

Víctimas mortales

El conductor de la pala excavadora, un hombre de 44 años.

Lesiones

El maquinista de la locomotora resultó herido leve.

Daños materiales

Daños en la locomotora, en la vía y en las instalaciones.



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente nº 0038/2008 ocurrido el 01.09.2008

Informe Final

Minutos perdidos. Interceptación de vía

Resultan afectados 60 trenes de larga distancia con un retraso de 981 minutos, 68 trenes de media distancia con un retraso de 1351 minutos y 68 trenes de mercancías con un retraso de 5318 minutos.

Se suprimen 2 trenes de larga distancia, 2 trenes de mercancías y 7 de trenes de media distancia.

Intercepciones totales

Se interceptan las vías I y II desde la 17.12 horas del día 1 de septiembre hasta las 00:09 horas del 2 de septiembre, en que queda expedita la vía II con limitación de velocidad a 10 km/h.

Intercepciones parciales

La vía I queda interceptada desde la 00:09 horas del día 2 de septiembre hasta las 00:55 horas del día 5 de septiembre.

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

Maquinista de la locomotora

"Paso la señal de salida S1/1 y me encuentro la vía invadida por una pala excavadora chocando con ella. Pulsé la emergencia ASFA y me pongo en comunicación con el P.M de Miranda comunicando lo sucedido".

¿Te comunicaron por tren-tierra si había personal trabajando? "No".

¿Había cartelones de silbar? "No".

Agente (Piloto) de Adif

1ª declaración

Dice trabajar al amparo del acta semanal de trabajos nº 35 apartado 294 Dueñas-Dueñas.

"Pregunté a Corcos (17,10 h) que quería sacar la máquina y que con 5 minutos me valía. Corcos me contestó que sí, que no tenía ninguna circulación en el cuadro. Volví a preguntarle que se dirigieran al P.M para confirmar si había expedido alguna circulación por la vía impar dirección Baños. Corcos me responde que no refleja nada el cuadro y que podía sacar la máquina".



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente
nº 0038/2008 ocurrido el 01.09.2008

Informe Final

¿Pusisteis los cartelones de silbar? *"No, por la separación de columnas y tener que ponerlos lejos (800 m en curva), lo cual era inútil porque se tendrían que colocar en la vía 3."*

2ª declaración

¿A quien se presentó el día 01/09/08? *"Al P.M. de Madrid a las 10,33h"*

¿Qué le informó al PM de Madrid cuando se presentó? *"Me presenté con mi nombre que era el encargado de trabajos de Dueñas, que quería saber las circulaciones que había entre Corcos y Venta de Baños diciéndome que hablara con Corcos que se encontraba abierta, dándole las gracias y colgué."*

¿Es conecedor de que en el acta semanal de trabajos hay otro punto que también relaciona estos trabajos? *"Sí, lo conozco, pero es para la ejecución de otros trabajos distintos a los que realizamos."*

¿Durante el período de trabajos Dueñas siempre ha tenido responsable de circulación? *"No en todos los periodos de las jornadas había responsables de circulación en jornada completa, excepto el día 01.09.08. Asimismo, cuando el agente de circulación dejaba de prestar servicio se continuaban los trabajos fuera de las márgenes de seguridad."*

Los días que han iniciado los trabajos con personal en Dueñas y ha dejado de prestar servicio el mismo, ¿habían seguido utilizando la máquina excavadora? *"No, cuando dejaba de prestar servicio, la máquina retroexcavadora detenía sus trabajos o se esperaba a otros puntos que no afectaban a la circulación."*

¿Conoce Vd. que la estación de Dueñas, en período de cierre la gestiona el PM de Miranda? *"No exactamente, ya que en una ocasión me remitieron del PM de Madrid al de Miranda y estos me informaron que sólo controlaban la vía par."*

Cuando los trabajos afectaban a seguridad en la circulación ¿qué tipo de autorización solicitaba cuando la estación estaba sin personal? *"Solicitaba intervalo horario al PM de Madrid... cuando era vía impar y al PM de Miranda cuando era vía par"*

Agente de Circulación de Corcos-Aguilarejo

1ª declaración

"Sobre las 17,00 horas recibí una llamada diciéndome un nombre que no identifiqué, que se encontraba cerca de Dueñas, que tenía una excavadora que quería pasar las vías que le informara de los trenes que tenía que sólo necesitaba un par de minutos" ... "Le contesté que no le podía transmitir ninguna información que no intervenía en circulación por estar en mando central, que tenía que llamar al Jefe del CTC de Madrid o Venta de Baños que intervenían en la circulación, o al PM de Miranda".



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente
nº 0038/2008 ocurrido el 01.09.2008

Informe Final

2ª declaración

¿Estuvo en mando central o local en el transcurso de la jornada? *"Al comienzo de la jornada en mando central y a partir de las 8.00 h, en mando local".*

¿Hasta qué hora estuvo en mando local? *"Hasta las 12,00h aproximadamente".*

Estando en mando local, ¿recibió alguna llamada de algún encargado de trabajos? *"Sí, de un Sr que se llamaba (...) notificándose como piloto de seguridad... para que le informara acerca de las circulaciones impares que había..... le facilité en ese momento las circulaciones que había".*

¿Sobre qué hora recibió la llamada? *"Entre las 9.30 y 9.45h aproximadamente (...) En el transcurso de la mañana realizó otra llamada diciendo que si necesitaba otra información me volvería a llamar."*

¿Le informó que estaba trabajando al amparo de algún punto del acta semanal de trabajos? *"No."*

¿Se facilitan las actas de trabajo semanal que afectan a la estación de Dueñas? *"Sí, se facilita el acta semanal que afecta a Corcos, pero solamente en la parte de la GO de Madrid y hasta Corcos, no desde Corcos dirección Venta de Baños."*

"Por la tarde sobre las 17,00h me volvió a llamar, identificándose como (...) solicitando información sobre circulaciones impares, contestándole que ya no estaba en mando local y que tenía que llamar al CTC de Venta de Baños o al PM de Miranda".

Encargado de trabajos de la empresa System

¿Dónde se encontraba en el momento del accidente? *"Me encontraba junto a la vía 2 frente a la excavadora que se desplazaba por el margen de la vía impar. El piloto de Adif se encontraba a mi lado."*

¿Recuerda alguna parte de la conversación que mantuvo por teléfono? *"Creo recordar que las últimas palabras que le escuché fueron que cuando la máquina estuviera fuera "te llamo".*

3.2 SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

Requisitos del personal

El maquinista de la locomotora 333326 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 27/03/07 y su último reconocimiento médico y psicotécnico el 20/04/05.



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente
nº 0038/2008 ocurrido el 01.09.2008

Informe Final

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

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.*

Normativa local

Se estaban realizando los trabajos al amparo del punto 294 del Acta Semanal de Trabajos de la Gerencia Operativa de Miranda de Ebro.

3.4 FUNCIONAMIENTO DEL MATERIAL RODANTE FERROVIARIO Y DE LAS INSTALACIONES TÉCNICAS

Tanto los equipos de seguridad del tren (freno, ASFA, sistema de vigilancia) como las instalaciones técnicas funcionaron correctamente.

Del análisis de la memoria estática de la locomotora se desprende que en el momento de accionar el freno de emergencia el tren circulaba a una velocidad de 115,7 km/hora, inferior a la máxima permitida. (120 Km/h)

Del análisis del registro de la locomotora se deduce que las señales de avanzada, entrada y de salida se encontraban en indicación de vía libre.

3.5 INTERFAZ HOMBRE-MÁQUINA DEL PERSONAL IMPLICADO

Jornada efectiva de conducción del maquinista de la locomotora 333326

-en el día del accidente: 1 hora y 47 minutos.

-24 horas anteriores: 3 horas y 50 minutos.



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente
nº 0038/2008 ocurrido el 01.09.2008

Informe Final

-48 horas anteriores: 4 horas y 7 minutos.

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

Jornada de trabajo del piloto de Adif

-en el día del accidente: 7 horas y 27 minutos.

-24 horas anteriores: descanso/vacaciones.

-48 horas anteriores: descanso/vacaciones.

Se le realiza la prueba de alcoholemia en aire expirado dando resultado negativo (0,00 mg/1000 ml).

Jornada de trabajo del agente de circulación de Adif

-en el día del accidente: 9 horas y 12 minutos.

3.6 INSPECCIÓN DEL LUGAR DEL ACCIDENTE

El lugar del arrollamiento se encuentra en un tramo de visibilidad reducida por la existencia de un puente elevado para el tráfico carretero, cuyo hastial limita el campo de visión.

De la inspección del lugar del accidente, se observa que se habían realizado trabajos de apertura de zanjas dentro de la "zona de seguridad".

Se constata además que no se habían colocado los cartelones de "silbar obreros" a 600 metros, previstos en el proyecto de construcción.

3.7 DATOS DE TRÁFICO FERROVIARIO

Circulaciones reales (media semanal) del tramo Corcos Aguilarejo – Venta de Baños, tramo al que pertenece la estación de Dueñas:

La media semanal de circulaciones es de 706, considerada como media. Estas circulaciones se desglosan en: 159 de larga distancia; 248 de media distancia; 1 de cercanías; 286 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 0038/2008 ocurrido el 01.09.2008

Informe Final

4. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

4.1 DELIBERACIÓN

El agente piloto de Adif encargado de los trabajos no conocía con claridad que la Estación de Dueñas, en período de cierre, es gestionada por el PM de Miranda. Tenía conocimiento de que las circulaciones por vía par las gestionaba el PM de Madrid y las circulaciones por vía impar, el PM de Miranda, si bien se relacionaba habitualmente con el PM de Madrid.

El PM de Miranda, no tenía conocimiento de que se estuviesen realizando trabajos en la estación de Dueñas.

Los trabajos se estaban realizando al amparo del punto 294 del acta semanal de trabajos. En dicho punto no se hace referencia a la necesidad de piloto de trabajos o encargado de seguridad ni observaciones a posibles afecciones a la circulación. Tiene además, asignada las siglas "EC" (Trabajos en estaciones sin afectar a la zona de agujas y compatibles con la circulación por las vías contiguas aplicando el Art. 343 del RGC).

No se habían situado los cartelones de silbar a 600 m. previstos en el proyecto de construcción.

El agente piloto de Adif en la zona de trabajos no procede a establecer la interrupción de la circulación para la invasión del gálibo de la vía ni cursa los telefonemas previstos al efecto en el RGC

No se han podido contrastar (al no existir registros) las conversaciones mantenidas entre el agente piloto de Adif en la zona de trabajos y el agente de circulación de Corcos Aguilarejo en lo referente a la solicitud de información sobre circulaciones.

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 la invasión del galibo de la vía por parte de la pala excavadora, previa autorización del agente piloto de Adif, sin atenderse éste a las normas establecidas en el R.G.C.



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente nº 0038/2008 ocurrido el 01.09.2008

Informe Final

5. RECOMENDACIONES

Destinatario	Número	Recomendación
Adif	38/08-1	Adoptará las medidas necesarias para que los pilotos cumplan con lo establecido en el Reglamento General de Circulación.

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 0038/2008 ocurrido el 01.09.2008

Informe Final

RESOLUCIÓN SOBRE LA INVESTIGACIÓN
DEL ACCIDENTE FERROVIARIO Nº 0038/2008
OCURRIDO EL DÍA 01.09.2008
EN LA ESTACIÓN DE DUEÑAS



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente nº 0038/2008 ocurrido el 01.09.2008

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 0038/2008 del accidente acaecido el 01.09.2008 en la estación de Dueñas, P.K. 279,000, de la línea 100 Hendaya Madrid-Chamartin, se aprueba como definitivo el informe particular presentado por el técnico investigador con la siguiente **recomendación**:

Destinatario	Número	Recomendación
Adif	38/08-1	Adoptará las medidas necesarias para que los pilotos cumplan con lo establecido en el Reglamento General de Circulación.

Madrid, 31 de marzo de 2009