INFORME FINAL SOBRE LA INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO Nº 0072/2008 OCURRIDO EL DÍA 13.12.2008 EN PLENA VÍA, P.K. 494,315, ENTRE LAS ESTACIONES DE VITORIA Y ALEGRÍA DE ÁLAVA

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.*

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 6

3.3 NORMATIVA 6

3.4 FUNCIONAMIENTO DEL MATERIAL RODANTE FERROVIARIO Y DE LAS INSTALACIONES TÉCNICAS 7

3.5 INTERFAZ HOMBRE-MÁQUINA DEL PERSONAL IMPLICADO 7

3.6 INSPECCIÓN DEL LUGAR DEL ACCIDENTE 7

3.7 DATOS DE TRÁFICO FERROVIARIO. 8

4. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES 8

4.1 DELIBERACIÓN 8

4.2 CONCLUSIONES 9

5. RECOMENDACIONES 9

1. RESUMEN

El día 13 de diciembre de 2008, a las 09:45 horas, el tren de mercancías 93161, de la empresa ferroviaria Renfe Operadora, arrolla a una persona que caminaba por la caja de la vía, de espaldas al sentido de la marcha del tren. El accidente ocurre en plena vía, en el PK 494,315, entre las estaciones de Vitoria y Alegría de Álava.

Conclusión: El accidente tuvo su origen en la invasión del gálibo por la víctima que caminaba por el margen izquierdo de la vía e intentó cruzarla cuando pasaba el tren 93161.

Recomendaciones:

Destinatario	Número	Recomendación
		No se establecen recomendaciones, dado que es una zona vallada y que, en las inmediaciones, hay una pasarela peatonal y un paso inferior carretero.

2. HECHOS INMEDIATOS DEL SUCESO

2.1 SUCESO

Día / Hora: 13.12.08/ 09:45

Lugar: Plena vía, P.K. 494,315, vía I, entre las estaciones de Vitoria y Alegría de Álava.

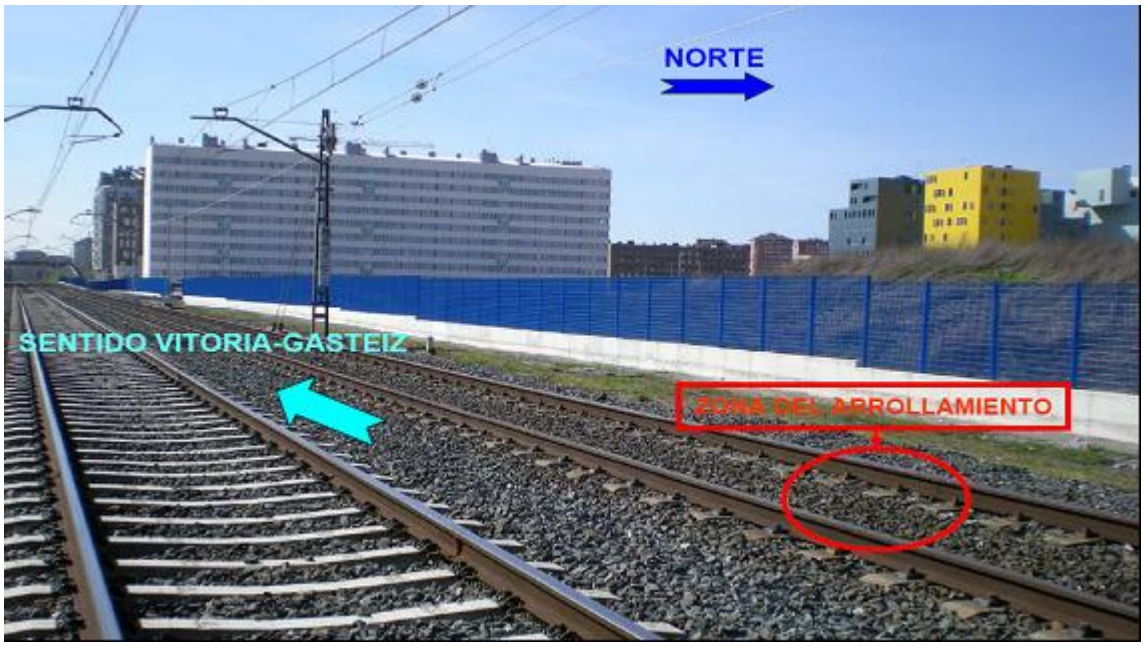
Línea: 100 Hendaya - Madrid

Tramo: Vitoria Gasteiz - Agurain - Salvatie

Provincia: Álava

El tren de mercancías 93161 de Renfe Operadora, procedente de Vitoria en dirección Irún, arrolla a un hombre que, caminando por el margen izquierdo de la vía, de espaldas al sentido de la marcha del tren y portando un paraguas para resguardarse de la lluvia, intenta cruzar de izquierda a derecha en el momento en que pasaba el tren. Aunque el maquinista hace uso del silbato y del freno de emergencia al ver a una persona en un lugar no autorizado para ello, no puede evitar el arrollamiento.

La víctima muere en el acto.



Decisión de abrir la investigación

El Coordinador de accidentes ferroviarios del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), el 13 de diciembre a las 10:54 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 que caminaba por la caja de la vía, entre las estaciones de Vitoria y Alegría de Álava.

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 e incidentes 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 14.01.09.

- 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 09.01.09.

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 Renfe Operadora

- El Maquinista principal del tren de mercancías 93161.

1. Matrícula: 8848541

Material rodante

- Tren de mercancías 93161 (locomotora 269062, 11 vagones y 346 Tn de masa remolcada).

2. Nº UIC: 957102690626.

Descripción de la infraestructura

Trayecto de vía doble con bloqueo automático banalizado con control de tráfico centralizado. La alineación es recta.

Sistemas de comunicación

Radiotelefonía modalidad A.

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 del Adif, Gerencia Territorial de Seguridad en la Circulación Norte del Adif, Gerencia Territorial de Circulación Norte de Renfe Operadora, Operador del Servicio de Mercancías, Jefatura Técnica de Operaciones de Bilbao y medios sanitarios.

2.3 VÍCTIMAS MORTALES, LESIONES Y DAÑOS MATERIALES

Víctimas mortales

Un varón de 58 años.

Daños materiales

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

Minutos perdidos. Interceptación de vía

Resultan afectados dos trenes de larga distancia con un retraso total de 11 minutos y un tren de mercancías con un retraso total de 6 minutos. El tren implicado en el accidente sufre un retraso de 166 minutos.

2.4 CIRCUNSTANCIAS EXTERNAS

En el momento del arrollamiento el tiempo era lluvioso.

3. RELACIÓN DE LAS INVESTIGACIONES E INDAGACIONES

3.1 RESUMEN DE LAS DECLARACIONES DE LOS TESTIGOS

De la toma de declaración realizada al maquinista del tren 93161, se transcribe lo siguiente:

"Circulando con tren 93161 entre las estaciones de Vitoria y Alegría de Álava veo una persona a unos 200m a la orilla de la vía I con un paraguas, entonces hago uso del silbato en varias ocasiones. Desde tan lejos no aprecio a que distancia está de la vía. Cuando me acerco un poco más, veo que está arrimado más de lo normal, vuelvo a tocar el silbato y hago uso del freno de urgencia y en vez de quitarse se mete en medio de la vía arrollándolo en el acto".

3.2 SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

Requisitos del personal

El maquinista del tren 93161 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 14/02/07 y su último reconocimiento médico y psicotécnico el 31/10/05, de acuerdo con la normativa vigente.

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.*

3.4 FUNCIONAMIENTO DEL MATERIAL RODANTE FERROVIARIO Y DE LAS INSTALACIONES TÉCNICAS

Tanto el material rodante como las instalaciones técnicas funcionaron correctamente.

Del análisis del registrador de seguridad de la locomotora se desprende que, en el momento de accionar el freno de emergencia, el tren circulaba a 99 km/hora.

Según el cuadro de velocidades máximas, la velocidad máxima permitida en el trayecto es de 135 km/hora, 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 93161.

-en el día del accidente: 44 minutos (jornada laboral: 59 minutos)

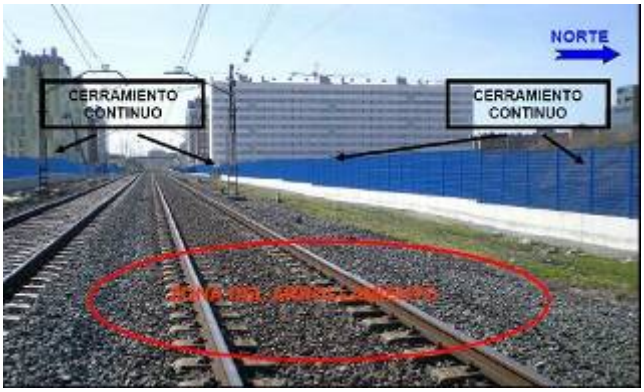
-24 horas anteriores: 3 horas y 20 minutos (jornada laboral: 6 horas y 30 minutos)

-48 horas anteriores: 4 horas y 50 minutos (jornada laboral: 4 horas y 55 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).

3.6 INSPECCIÓN DEL LUGAR DEL ACCIDENTE

El lugar donde sucede el accidente se encuentra ubicado en una zona urbana, entre las estaciones de Vitoria y Alegría de Álava, término municipal de Vitoria. Es un tramo recto de vía doble y buena visibilidad. El entorno donde sucede el accidente está vallado y hay obras en las inmediaciones para completar el vallado. El lugar por donde presuntamente accedió la víctima a la vía es una puerta que se está montando para el personal de mantenimiento de la vía.



Existe un paso inferior carretero y una pasarela peatonal para cruzar la vía.

3.7 DATOS DE TRÁFICO FERROVIARIO.

Según el sistema de información CIRTRA 2007 (Circulaciones por Tramos), Tomo II, de Adif-Circulación, la media semanal de circulaciones del tramo Vitoria Gasteiz - Agurain Salvatie, tramo al que pertenece el punto kilométrico donde sucede el accidente, es de 308, considerada como media.

Estas circulaciones se desglosan en: 109 de larga distancia; 82 de media distancia; 1 de cercanías; 110 de mercancías y 7 de servicio.

4. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

4.1 DELIBERACIÓN

El accidente tuvo lugar en el P.K. 494,315, entre las estaciones de Vitoria y Alegría de Álava de la línea 100 Madrid - Hendaya.

Del análisis del registrador de seguridad de la locomotora se desprende que el tren circulaba a una velocidad inferior a la máxima permitida en el tramo.

Según lo declarado por el maquinista, al percatarse de la presencia del hombre en la caja de 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*.

Los equipos de seguridad del tren funcionaban correctamente en el momento del accidente y de acuerdo a la normativa de seguridad.

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

Según lo declarado por el maquinista, el hombre caminaba por el lateral de la vía I de espaldas al sentido de la marcha del tren y, cuando se aproximaba el tren, trató de cruzar la vía.

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 gálibo por la víctima que caminaba por el margen izquierdo de la vía e intentó cruzarla cuando pasaba el tren 93161.

5. RECOMENDACIONES

Destinatario	Número	Recomendación
		No se establecen recomendaciones, dado que es una zona vallada y que, en las inmediaciones, hay una pasarela peatonal y un paso inferior carretero.

Madrid, 21 de abril de 2009.

RESOLUCIÓN SOBRE LA INVESTIGACIÓN
DEL ACCIDENTE FERROVIARIO Nº 0072/2008
OCURRIDO EL DÍA 13.12.2008
EN PLENA VÍA, P.K. 494,315,
ENTRE LAS ESTACIONES DE VITORIA Y ALEGRÍA DE ÁLAVA

En el Pleno de la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios, celebrado el día 21 de abril de 2009, analizado el expediente nº 0072/2008 del accidente acaecido el 13.12.2008 en plena vía, P.K. 494,315, entre las estaciones de Vitoria y Alegría de Álava, de la línea 100 Madrid - Hendaya, se aprueba como definitivo el informe particular presentado por el técnico investigador con la siguiente **recomendación**:

Destinatario	Número	Recomendación
		No se establecen recomendaciones, dado que es una zona vallada y que, en las inmediaciones, hay una pasarela peatonal y un paso inferior carretero.

Madrid, 21 de abril de 2009