



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente nº 0062/2007 ocurrido el 18.12.2007

Informe definitivo

INFORME DEFINITIVO SOBRE LA
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO
Nº 0062/2007
OCURRIDO EL DÍA 18.12.2007



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente nº 0062/2007 ocurrido el 18.12.2007

Informe definitivo

1. RESUMEN

El día 18 de diciembre de 2007, en la línea 810 Monforte de Lemos-Vigo, a la altura del P.K. 165,160 se produce el arrollamiento de una persona por vagoneta de electrificación de Mantenimiento de Infraestructura de Adif. La víctima resultó herida de gravedad falleciendo posteriormente en el hospital.

Conclusión: el accidente tuvo su origen en el intento de la víctima de cruzar la vía por un lugar no habilitado para ello cuando se acercaba el tren.

Recomendaciones: No se establecen recomendaciones.

2. HECHOS INMEDIATOS DEL SUCESO

2.1 SUCESO

Día / Hora: 18.12.07./ 14:10

Lugar: P.K. 165,160, plena vía, entre las estaciones de Louredo Valos y Redondela

Línea: 810 Monforte de Lemos-Vigo (Red Ferroviaria de Interés General administrada por Adif)

Trayecto: Guillarei-Redondela

Provincia: Pontevedra

La vagoneta de electrificación de Mantenimiento de Infraestructura de Adif; tren GY259, a su paso por el P.K. 165,160, de la línea 810 Monforte de Lemos-Vigo; arrolla a una persona que cruzaba las vías, de izquierda a derecha (sentido de la marcha del tren) por un lugar no autorizado para ello. El maquinista, viendo que una persona cruzaba al paso del tren, hace sonar la bocina repetidamente y acciona el freno sin evitar arrollar a la víctima que quedó herida, tendida fuera del gálibo de la vía, en el lado derecho sentido de la marcha del tren.

La víctima, aún con vida, es atendida primero por el maquinista y el personal de servicio de la vagoneta para posteriormente, a las 14:20 horas, ser evacuada al hospital donde horas más tarde fallece.

Una vez que se evacua a la víctima, la circulación normal queda restablecida (14:25 horas) y la vagoneta implicada en el arrollamiento reanuda su marcha llegando a Redondela a las 14:33 horas. Es en esta estación donde el Agente de la Jefatura Técnica de Operaciones de Galicia realiza la prueba de control de alcoholemia al maquinista.



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente nº 0062/2007 ocurrido el 18.12.2007

Informe definitivo

2.1.1 Decisión de abrir la investigación

El Coordinador de accidentes ferroviarios del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), al día siguiente a las 11:24 horas y a través de mensaje de correo electrónico, informó a la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios de que se había producido el arrollamiento de una persona en la línea 810 Monforte de Lemos-Vigo (Red Ferroviaria de Interés General administrada por Adif).

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 Responsable de Seguridad en la Circulación de Adif, quien, por delegación expresa del Director de Seguridad en la Circulación de Adif, entregó su informe particular del accidente el 05.03.08.

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 ferroviario implicado

2.2.1.1 Por parte de Adif

El maquinista principal del tren GY259

Matrícula: 9641242

2.2.2 Material rodante

El tren implicado en el accidente, GY259 es una vagoneta de electrificación de Mantenimiento de Infraestructura de Adif

Matrícula: 92.71.60.00.913.4



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente nº 0062/2007 ocurrido el 18.12.2007

Informe definitivo

2.2.3 Descripción de la infraestructura:

Bloqueo automático de vía única con control de tráfico centralizado (B.A.U con C.T.C)

En este punto la vía discurre en curva y el tramo ferroviario está delimitado en el lado derecho, sentido de la línea, por una carretera local. En el punto del arrollamiento existe un paso vicioso por donde la víctima accedió a la vía.

2.2.4 Plan de emergencia externo-interno:

El maquinista, una vez detenido el tren, comunica el suceso al Jefe del C.T.C del Puesto de Mando de Ourense desde donde se informa al Centro Permanente de Seguridad de A Coruña, Jefatura Técnica de Operaciones de Galicia, Gerencia de Seguridad en la Circulación de Adif, Urgencias 112 Galicia, Policía, Guardia Civil y Juzgado de Guardia.

Avisado por el Puesto de Mando de León, el delegado de la Gerencia Territorial de Seguridad en la Circulación Noroeste de Adif se persona en el lugar del accidente para la inspección del suceso y la toma de datos.

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

2.3.1 Víctimas mortales

Un varón de 86 años.

2.3.2 Material rodante, infraestructura y medio ambiente

No se produjeron daños ni en el material motor ni en las instalaciones.

2.3.3 Minutos perdidos. Interceptación de vía

El tren implicado en el accidente, GY259, sufrió un retraso de 20 minutos.

La circulación normal quedó restablecida a las 14:25.

A las 14:33, el tren GY259 llega a Redondela.

2.4 **CIRCUNSTANCIAS EXTERNAS**

Las condiciones atmosféricas en el momento del accidente eran buenas.



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente nº 0062/2007 ocurrido el 18.12.2007

Informe definitivo

3. RELACIÓN DE LAS INVESTIGACIONES E INDAGACIONES

3.1 RESUMEN DE LAS DECLARACIONES DE LOS TESTIGOS

3.1.1 Personal ferroviario

En la toma de declaración realizada el 18 de diciembre, el maquinista dijo:

“El día 18 de diciembre de 2007, circulaba de Louredo-Valos con sentido Redondela y procedente de la estación de Guillarei en condiciones normales a la circulación, encontrándome la señal avanzada en anuncio de precaución, y al paso por una curva me encuentro con una persona cruzando la vía, sin la existencia de paso a nivel, automática y simultáneamente hago sonar la bocina sin que la persona se percatase y acciono el freno al máximo sin poder evitar el arrollamiento lateral de dicha persona (...).”

3.2 SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

3.2.1 Requisitos del personal

Antigüedad en el cargo del maquinista: 01/04/1985

Realizó su último reciclaje formativo el 02/01/2007 y su último reconocimiento el 07/11/2006.

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.

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 3/2004 *Pautas para la investigación técnica de los accidentes ferroviarios que competen a la Dirección General de Ferrocarriles.*



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente
nº 0062/2007 ocurrido el 18.12.2007

Informe definitivo

3.4 FUNCIONAMIENTO DEL MATERIAL RODANTE FERROVIARIO Y DE LAS INSTALACIONES TÉCNICAS

Tanto el material rodante como las instalaciones técnicas funcionaron correctamente.

Según lo declarado por el maquinista, ya que este tipo de vehículo no dispone de registrador de velocidad, se desprende que: la velocidad del tren en el momento de accionar el freno de emergencia era de aproximadamente 60 Km. /h.

Según el cuadro de Velocidades Máximas, en el trayecto de Louredo Valos a Redondela, la velocidad máxima permitida es de 85 Km. /h por lo que el tren circulaba por debajo de la velocidad máxima autorizada.

3.5 INTERFAZ HOMBRE-MÁQUINA DEL PERSONAL IMPLICADO

Jornada de conducción del maquinista el día del accidente: 2 horas y 15 minutos

Prueba de alcoholemia realizada el día del accidente a las 15:20 horas: resultado negativo. (0,00 mg/1000 ml).

4. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

4.1 DELIBERACIÓN

El lugar donde se produjo el arrollamiento se sitúa en plena vía, entre las estaciones de Louredo Valos y Redondela, en el punto kilométrico 165,160 de la línea Monforte de Lemos-Vigo. Es un tramo de vía con bloqueo automático de vía única y control de tráfico centralizado.

La visibilidad por el lado derecho, por donde cruzó la víctima, es de aproximadamente 100 metros y discontinua unos 400 metros debido a la existencia de unos arbustos en la zona. Además, el día del accidente, la visibilidad atmosférica era buena.

Según la declaración del maquinista el tren GY259 circulaba a velocidad inferior a la máxima permitida.

De la prueba de alcoholemia se constata que el maquinista se encontraba apto para el desarrollo de sus funciones y su actuación en el momento del accidente 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): *Tasas de alcoholemia de aplicación en el transporte ferroviario y Tiempos máximos de conducción en el transporte ferroviario.*



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente nº 0062/2007 ocurrido el 18.12.2007

Informe definitivo

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 el intento de la víctima de cruzar la vía por un lugar no habilitado para ello cuando se acercaba el tren.

5. MEDIDAS ADOPTADAS

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

6. RECOMENDACIONES

No se establecen recomendaciones.

Madrid, 23 de mayo de 2008.



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente nº 0062/2007 ocurrido el 18.12.2007

Informe definitivo

RESOLUCIÓN SOBRE LA
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO
Nº 0062/2007
OCURRIDO EL DÍA 18.12.2007



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente nº 0062/2007 ocurrido el 18.12.2007

Informe definitivo

En el Pleno de la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios, celebrado el día 23 de mayo de 2008, analizado el expediente del accidente 62/2007, acaecido en plena vía, entre las estaciones de Louredo Valos y Redondela el 18/12/2007, se aprueba como definitivo el informe particular presentado por el técnico investigador, entendiéndose que la recomendación deberá ser un inventario sistemático de situaciones de estas características en la Red Ferroviaria de Interés General y la subsiguiente planificación de actuaciones a nivel global.

Madrid, 23 de mayo de 2008