



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente
nº 0015/2008 ocurrido el 13.05.2008*

Informe Final

INFORME FINAL SOBRE LA
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO
Nº 0015/2008
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 0015/2008 ocurrido el 13.05.2008

Informe Final

1. RESUMEN

El día 13 de mayo de 2008, a las 16:35 horas, en el apeadero de Hernani Centro (Guipúzcoa), situado en el P.K. 615,100 de la línea 100 Madrid-Hendaya, perteneciente a la Red Ferroviaria de Interés General administrada por Adif, el tren de viajeros de larga distancia 401, de la empresa ferroviaria Renfe Operadora, a su paso por la vía I arrolla a una persona que cruzaba por el paso entarimado desde el andén de la vía II a la vía I.

Conclusión: el accidente tuvo su origen en el cruce de la víctima por el paso entarimado sin percatarse de que el tren 401 se aproximaba por la vía I.

Recomendaciones: fomentar campañas de sensibilización ciudadana para el uso responsable de las instalaciones ferroviarias.

2. HECHOS INMEDIATOS DEL SUCESO

2.1 SUCESO

Día / Hora: 13.05.08/ 16:35

Lugar: P.K. 615,049, paso entarimado del apeadero de Hernani Centro

Línea: 100 Madrid-Hendaya

Trayecto: Andoaín - Hernani

Provincia: Guipúzcoa

El tren de viajeros de larga distancia 401 de Renfe Operadora, formado por la locomotora 252071 y 3 coches, con masa remolcada de 150 Tm, a su paso por la vía I del apeadero de Hernani Centro, arrolla a una joven que, en esos momentos, cruzaba por un paso entarimado sin percatarse de la presencia del tren.

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 17:17 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 joven por el tren de larga distancia 401, en el apeadero de Hernani Centro, de la línea 100 Madrid-Hendaya.

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.



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente
nº 0015/2008 ocurrido el 13.05.2008

Informe Final

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 19.06.08.
- 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 12.06.08.

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 Renfe Operadora

- El Maquinista principal del tren 401

Matrícula: 8868911

2.2.2 Material rodante

- Tren de viajeros de larga distancia 401, locomotora 252071

Matrícula UIC: 967192520716

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).

En el punto kilométrico del accidente (P.K. 615,049) el tramo de vía se encuentra en curva a derecha (sentido kilometración).



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente nº 0015/2008 ocurrido el 13.05.2008

Informe Final

A la altura del paso entarimado existen, a ambos lados de las vías, sendos avisos con la leyenda "Cuidado al cruzar. Trenes circulando en ambos sentidos" escrita tanto en euskera como en castellano.

2.2.4 Sistemas de comunicación

Radiotelefonía modalidad A.

2.2.5 Plan de emergencia externo-interno:

El maquinista, tras detener la marcha del tren, informa del suceso al Puesto de Mando de Miranda de Ebro desde donde se avisa a Seguridad Corporativa y Protección Civil de Adif; Gerencia Territorial de Seguridad en la Circulación Norte de Adif; Gerencia Territorial de Seguridad en la Circulación Norte de Renfe Operadora; Operador de Larga Distancia; Jefatura Técnica de Operaciones de Irún y medios sanitarios.

A las 16:40 horas, los servicios sanitarios proceden a atender a la víctima comunicando su fallecimiento a las 18:30 horas, momento en que se levanta el cadáver.

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

2.3.1 Víctimas mortales

Una mujer de 27 años

2.3.2 Daños materiales

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

2.3.3 Minutos perdidos. Interceptación de vía

Ambas vías quedan interceptadas hasta las 17:20 horas (45 minutos), momento en el que por la vía I se autoriza que los trenes circulen con una limitación de 5 km/h.

La circulación normal por ambas vías estuvo interrumpida durante 115 minutos.

El tren implicado en el accidente sufrió un retraso de 85 minutos.

Otros ocho trenes de viajeros sufrieron retrasos por un total de 83 minutos.

Cinco trenes de mercancías sufrieron retrasos por un total de 192 minutos.

La circulación del tren de viajeros 26856 fue suspendida.



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente nº 0015/2008 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.

3. RELACIÓN DE LAS INVESTIGACIONES E INDAGACIONES

3.1 RESUMEN DE LAS DECLARACIONES DE LOS TESTIGOS

3.1.1 Personal ferroviario

Del parte de accidentes redactado por el maquinista del tren 401 el mismo día del accidente, se transcribe lo siguiente:

“Al acercarme al apeadero, como observo que está detenido un tren de cercanías, hago sonar el silbato varias veces. Al iniciar la marcha el tren y dejar libre el paso entre andenes veo a los viajeros que se habían apeado esperando a que yo pasara, cuando, de repente y sin mirar, una joven con los auriculares colocados en los oídos cruza por el paso cogiéndola de lleno la máquina, aunque no pude evitarlo frené y a la vez utilicé la seta de urgencia. Cuando se detuvo el tren, lo comuniqué al Puesto de Mando y al acercarme al lugar del suceso, el cuerpo estaba tapado con una sábana y la Policía Autónoma recogiendo información.”

3.2 SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

3.2.1 Requisitos del personal

El maquinista del tren 401 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 20/02/2007 y su último reconocimiento psicofísico el 11/11/2005.

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

Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente nº 0015/2008 ocurrido el 13.05.2008

Informe Final

3.3.2 Otras normas

Reglamento General de Circulación

Consigna Serie A del Bloqueo BAB con CTC del trayecto Vitoria-San Sebastián

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 registrador de seguridad de la locomotora 252071 se desprende que, en el momento del arrollamiento, el tren circulaba a una velocidad de 108 km/h.

En el apeadero de Hernani Centro, según el libro horario del tren de larga distancia 401, la velocidad máxima permitida es de 105 Km/h, por lo que el tren circulaba ligeramente por encima de la velocidad máxima autorizada.

3.5 **INTERFAZ HOMBRE-MÁQUINA DEL PERSONAL IMPLICADO**

Jornada efectiva de conducción del maquinista del tren 401.

-en el día del accidente: 2 horas y 5 minutos (jornada de trabajo: 5 horas y 5 minutos)

-24 horas anteriores: descanso

-48 horas anteriores: descanso

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 **OTROS SUCESOS**

18/03/2007 Arrollamiento de varón en plena vía, en el P.K. 615,644, entre las estaciones de Hernani y Andoain. (Expediente 21/07)



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente nº 0015/2008 ocurrido el 13.05.2008

Informe Final

4. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

4.1 DELIBERACIÓN

El lugar donde se produjo el arrollamiento se sitúa en el paso entarimado del apeadero de Hernani Centro.

Según lo declarado por el maquinista, momentos antes del arrollamiento, hizo uso del silbato y posteriormente, ante la imposibilidad de evitar el arrollamiento, accionó la seta de urgencia, sistema que actúa sobre el freno. Por ello, 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): *Tasas de alcoholemia de aplicación en el transporte ferroviario y Tiempos máximos de conducción en el transporte ferroviario.*

Tanto el material rodante como los sistemas de control de la infraestructura 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 el registrador de seguridad de la locomotora, el tren circulaba a una velocidad tres kilómetros por encima de la máxima permitida. Esta ligera diferencia únicamente aumenta el tiempo de frenado en milésimas de segundo, situación que no influyó en el desencadenamiento de los hechos.

Según lo declarado por el maquinista, la joven, pasajera de otro tren del que se acababa de apearse, cruzó sin mirar y con unos auriculares puestos, una circunstancia que se puede valorar como coadyuvante del accidente.

Como se recoge en el punto 2.2.3. de este informe, a ambos lados del paso entarimado existen sendos carteles de aviso recomendando precaución al cruzar.

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 cruce de la víctima por el paso entarimado sin darse cuenta de que el tren 401 se aproximaba por la vía I.

5. MEDIDAS ADOPTADAS

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



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente
nº 0015/2008 ocurrido el 13.05.2008*

Informe Final

6. RECOMENDACIONES

-Fomentar campañas de sensibilización ciudadana para el uso responsable de las instalaciones ferroviarias.

Madrid, 30 de septiembre de 2008.



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente
nº 0015/2008 ocurrido el 13.05.2008*

Informe Final

RESOLUCIÓN SOBRE LA
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO
Nº 0015/2008
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 0015/2008 ocurrido el 13.05.2008*

Informe Final

En el Pleno de la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios, celebrado el día 30 de septiembre de 2008, analizado el expediente nº 0015/2008; del accidente acaecido en el paso entarimado del apeadero de Hernani Centro, 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**:

- Fomentar campañas de sensibilización ciudadana para el uso responsable de las instalaciones ferroviarias.

Madrid, 30 de septiembre de 2008