



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

Investigación del accidente
nº 0051/2008 ocurrido el 18.10.2008

Informe Final

INFORME FINAL SOBRE LA
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO
Nº 0051/2008
OCURRIDO EL DÍA 18.10.2008



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente nº 0051/2008 ocurrido el 18.10.2008

Informe Final

1. RESUMEN

El día 18 de octubre de 2008, a las 8:06 horas, el tren de mercancías 58551, de la empresa ferroviaria Renfe Operadora, cruzando el paso a nivel clase C; situado en el P.K. 247,215, en la estación de Figueres, desestabiliza a una persona que había cruzado el paso a nivel con las barreras bajadas. La víctima, que cae tras el paso del tren, no fallece en el acto pero sufre lesiones que le producen la muerte al poco tiempo.

Conclusión: el accidente tuvo su origen en el cruce de la víctima por el paso a nivel cuando éste se encontraba con las barreras bajadas y sus sistemas de aviso luminoso y acústico activados.

Recomendaciones. No se estiman recomendaciones puesto que la supresión de este paso a nivel está prevista dentro del proyecto de la obra *Variante de Figueres. Línea Barcelona-Portbou. Fase I*, encargada por el Ministerio de Fomento a la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre (SEITT), quien ha adjudicado el contrato de ejecución con fecha 07.07.08 (BOE 169, de 14 de julio de 2008).

2. HECHOS INMEDIATOS DEL SUCESO

2.1 SUCESO

Día / Hora: 18.10.08/ 08:06

Lugar: Paso a nivel clase C, en el P.K. 247,215, en la estación de Figueres

Línea: 270 Portbou-Cerbere-Barcelona-Sant Andreu Comtal

Trayecto: Figueres – Portbou

Provincia: Gerona

El tren de mercancías 58551, de Renfe Operadora, compuesto por la locomotora 269509 y doce vagones, con masa remolcada de 353 Tn, a su paso por el paso a nivel de la estación de Figueres, hace caer a una persona que segundos antes había cruzado el paso con las barreras bajadas.

El maquinista, que al percatarse de la presencia de la víctima hace uso del silbato, no puede evitar que ésta, haciendo caso omiso de la advertencia, cruce delante del tren desestabilizándose y cayendo tras su paso. La caída provoca lesiones a la víctima que provocan su fallecimiento minutos más tarde.

2.1.1 Decisión de abrir la investigación

El Coordinador de accidentes ferroviarios del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), el 18 de octubre a las 9:49 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 por el tren de mercancías 58551 en el paso a nivel clase C, de la estación de Figueres.



MINISTERIO DE FOMENTO

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

*Investigación del accidente
nº 0051/2008 ocurrido el 18.10.2008*

Informe Final

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 Gerente Territorial de Seguridad en la Circulación Noreste de Adif, quien, por delegación expresa del Director de Seguridad en la Circulación de Adif, entregó su informe particular del accidente el 29.12.08.
- 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 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

2.2.1 Personal ferroviario implicado.

2.2.1.1 Por parte de Renfe Operadora

- El Maquinista principal del tren de mercancías 58551.
- Matrícula: 8935884

2.2.2 Material rodante

- Tren de mercancías 58551 compuesto por la locomotora 269509, 12 vagones y 353 Tn de masa remolcada.
- Matrícula UIC: 957102695096



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente nº 0051/2008 ocurrido el 18.10.2008

Informe Final

2.2.3 Descripción de la infraestructura

2.2.3.1 Paso a nivel

El paso a nivel clase C, está dotado de semibarreras eléctricas enclavadas y de pasos peatonales (uno a cada lado del paso a nivel) con señalización acústica y luminosa a ambos lados del mismo tanto para vehículos como para peatones. Asimismo, los pasos peatonales están dotados de barreras fijas transversales.

Momento de circulación AxT: 845.961 (según fuentes de la Dirección General de Ferrocarriles, a 27 de agosto de 2008).

2.2.4 Sistemas de comunicación

Radiotelefonía modalidad A

2.2.5 Plan de emergencia externo-interno:

El maquinista comunica el suceso al Puesto de Mando de Barcelona desde donde se informa al CPS, al que se solicita el envío de una ambulancia, jefatura de operaciones de Gerona, Seguridad en la Circulación, Jefatura de Gestión de Tráfico y Operadores afectados.

A las 08:18 horas, llegan los Mossos d 'Esquadra, Policía local y la ambulancia ocupando en sus intervenciones la vía impar.

A las 9:04 horas se informa al CPS de que la víctima ha fallecido.

A las 9:56 horas reanuda la marcha el tren 58551.

A las 10:00 se produce el levantamiento del cadáver.

2.3 VÍCTIMAS MORTALES, LESIONES Y DAÑOS MATERIALES

2.3.1 Víctimas mortales

Un hombre de 81 años.

2.3.2 Daños materiales

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

2.3.3 Minutos perdidos. Interceptación de vía

Se producen retraso en 2 trenes de larga distancia (10'), 4 trenes de media distancia (56') y 3 trenes de mercancías (348').



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente
nº 0051/2008 ocurrido el 18.10.2008

Informe Final

Se establece vía única temporal por la vía par entre Figueres y Portbou desde las 8:06 hasta las 9:56 horas y marcha a la vista por la vía par al paso por el punto del incidente.

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

3.1.1 Personal ferroviario

De la toma de declaración realizada al maquinista, el día del accidente, se transcribe lo siguiente:

"Al aproximarme al P.N. 247,215 de Figueres, que estaba protegido, se encontraba una persona cruzando las vías y después de hacer uso insistentemente del silbato la persona ha hecho caso omiso de las señales y ha seguido cruzando. No he notado ningún golpe y por el retrovisor he visto que se desequilibraba y caía, procediendo a detenerme inmediatamente. La persona cruzaba desde lado montaña a mar."

3.2 SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

3.2.1 Requisitos del personal

El maquinista del tren 58551 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 20/11/07 y su último reconocimiento médico y psicotécnico el 30/03/05.

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.

Orden de 2 de agosto de 2001 por la que se desarrolla el artículo 235 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de supresión y protección de pasos a nivel.



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente nº 0051/2008 ocurrido el 18.10.2008

Informe Final

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 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**

Las instalaciones de seguridad del paso a nivel, según consta en el acta de verificación de funcionamiento levantada el mismo día del accidente, 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 70 km/hora.

Según el libro horario del tren 58551, la velocidad máxima permitida en el trayecto es de 100 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 58551.

- en el día del accidente: 2 horas y 11 minutos.
- 24 horas anteriores: 3 horas y 8 minutos.
- 48 horas anteriores: 1 hora

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 **SUCESOS DE CARACTERÍSTICAS SIMILARES**

El 3 de junio de este mismo año se ha producido un suceso similar, en este mismo paso a nivel, en el que resultó muerto un hombre de 90 años.

3.7 **DATOS DE TRÁFICO FERROVIARIO.**

Circulaciones reales (media semanal) del tramo Figueres – Port Bou, tramo al que pertenece el P.K. donde se produce el accidente:



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del accidente nº 0051/2008 ocurrido el 18.10.2008

Informe Final

La media semanal de circulaciones es de 362, considerada como media. Estas circulaciones se desglosan en: 60 de larga distancia; 156 de media distancia; 145 de mercancías y 1 de servicio.

4. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

4.1 DELIBERACIÓN

El accidente tuvo lugar en el paso a nivel clase C, situado en la estación de Figueres, en el P.K.247, 215 de la línea 270 Portbou-Cerbere-Barcelona-Sant Andreu Comtal.

Según el acta de verificación de funcionamiento de las instalaciones de seguridad del paso a nivel, éste funcionaba correctamente.

Según la memoria estática de la locomotora 269509, 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 de una persona que cruzaba las vías, hizo uso del silbato repetidas veces, por lo que la actuación del maquinista fue correcta.

Tanto la tasa de alcoholemia como la jornada 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.*

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:

Tanto el funcionamiento de la infraestructura como la actuación del maquinista, se ajustan a la normativa y no influyeron en el desarrollo de los hechos.

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 el cruce de la víctima por el paso a nivel cuando éste se encontraba con las barreras bajadas y sus sistemas de aviso luminoso y acústico activados.

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 0051/2008 ocurrido el 18.10.2008

Informe Final

6. RECOMENDACIONES

No se estiman recomendaciones puesto que la supresión de este paso a nivel está prevista dentro del proyecto de la obra *Variante de Figueres. Línea Barcelona-Portbou. Fase I*, encargada por el Ministerio de Fomento a la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre (SEITT), quien ha adjudicado el contrato de ejecución con fecha 07.07.08 (BOE 169, de 14 de julio de 2008).

Madrid, 24 de febrero de 2009.



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente
nº 0051/2008 ocurrido el 18.10.2008*

Informe Final

RESOLUCIÓN SOBRE LA
INVESTIGACIÓN DEL ACCIDENTE FERROVIARIO
Nº 0051/2008
OCURRIDO EL DÍA 18.10.2008



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente nº 0051/2008 ocurrido el 18.10.2008

Informe Final

En el Pleno de la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios, celebrado el día 24 de febrero de 2009, analizado el expediente nº 0051/2008 del accidente acaecido en el paso a nivel clase C, situado en el P.K. 247,215 de la estación de Figueres, de la línea 270 Portbou-Cerbere-Barcelona-Sant Andreu Comtal, el 18.10.2008; se aprueba como definitivo el informe particular presentado por el técnico investigador con la siguiente recomendación:

No se estiman recomendaciones puesto que la supresión de este paso a nivel está prevista dentro del proyecto de la obra *Variante de Figueres. Línea Barcelona-Portbou. Fase I*, encargada por el Ministerio de Fomento a la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre (SEITT), quien ha adjudicado el contrato de ejecución con fecha 07.07.08 (BOE 169, de 14 de julio de 2008).

Madrid, 24 de febrero de 2009