



MINISTERIO DE  
FOMENTO

SUBSECRETARÍA

COMISIÓN DE  
INVESTIGACIÓN DE  
ACCIDENTES  
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente  
nº 0055/2009 ocurrido el 08.10.2009*

***Informe final***

INFORME FINAL SOBRE  
EL ACCIDENTE FERROVIARIO Nº 0055/2009  
OCURRIDO EL DÍA 08.10.2009  
EN EL PASO A NIVEL CLASE C ENTRE  
MONFORTE DE LEMOS Y CANABAL (LUGO)

De acuerdo con el R.D. 810/2007, de 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

SUBSECRETARÍA

COMISIÓN DE  
INVESTIGACIÓN DE  
ACCIDENTES  
FERROVIARIOS

Investigación del accidente  
nº 0055/2009 ocurrido el 08.10.2009

**Informe final**

<b>1. RESUMEN .....</b>	<b>3</b>
<b>2. HECHOS INMEDIATOS DEL SUCESO .....</b>	<b>3</b>
2.1. SUCESO.....	3
2.2. CIRCUNSTANCIAS DEL SUCESO .....	6
2.3. VÍCTIMAS MORTALES, LESIONES Y DAÑOS MATERIALES .....	8
2.4. CIRCUNSTANCIAS EXTERNAS.....	8
<b>3. RELACIÓN DE LAS INVESTIGACIONES E INDAGACIONES.....</b>	<b>8</b>
3.1. RESUMEN DE LAS DECLARACIONES DE LOS TESTIGOS .....	8
3.2. SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD .....	9
3.3. NORMATIVA .....	9
3.4. FUNCIONAMIENTO DEL MATERIAL RODANTE FERROVIARIO Y DE LAS INSTALACIONES TÉCNICAS ...	10
3.5. INTERFAZ HOMBRE-MÁQUINA DEL PERSONAL IMPLICADO .....	10
<b>4. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES .....</b>	<b>10</b>
4.1. DESCRIPCIÓN DE LOS ACONTECIMIENTOS .....	10
4.2. DELIBERACIÓN.....	11
4.3. CONCLUSIONES .....	11
<b>5. RECOMENDACIONES .....</b>	<b>12</b>



MINISTERIO DE  
FOMENTO

SUBSECRETARÍA

COMISIÓN DE  
INVESTIGACIÓN DE  
ACCIDENTES  
FERROVIARIOS

Investigación del accidente  
nº 0055/2009 ocurrido el 08.10.2009

**Informe final**

## 1. RESUMEN

El día 8 de octubre de 2009, a las 18:30 horas, el tren de mercancías 50284, de la empresa ferroviaria Renfe Operadora, arrolla a una persona que cruzaba por uno de los dos pasos peatonales de los que consta el paso a nivel tipo C, situado en el P.K. 0+851 de la línea 810 Vigo – Monforte de Lemos, entre las estaciones de Canabal y Monforte de Lemos, cuando las semibarreras estaban bajadas y las señales luminosas y acústicas indicaban la llegada del tren.

**Conclusión:** el accidente tuvo su origen en la actuación de la víctima que cruza por el paso a nivel estando la señalización alertando de la llegada del tren 50284.

### Recomendaciones:

Destinatario	Número	Recomendación
		No se establecen recomendaciones.

## 2. HECHOS INMEDIATOS DEL SUCESO

### 2.1. SUCESO

#### 2.1.1. Datos

Día / Hora: 08.10.09/ 18:30

Lugar: Paso a nivel, clase C, .P.K. 0+851, entre la estaciones de Canabal y Monforte de Lemos.

Línea: 810 Vigo – Monforte de Lemos.

Tramo: Monforte de Lemos - Orense

Municipio: Monforte de Lemos

Provincia: Lugo

#### 2.1.2. Descripción del suceso

El tren de mercancías 50284 de Renfe Operadora, procedente de Vigo-Guixar y destino León Clasificación, a su paso por el paso a nivel tipo C, del P.K. 0+851 de la línea 810 Vigo – Monforte de Lemos, situado en la población de Monforte de Lemos, en la provincia de Lugo, arrolla a una persona que cruza por el paso a nivel peatonal cuando la señalización que protege el paso indicaba no pasar debido a la proximidad del tren. El hombre cruzaba de izquierda a derecha, en sentido de la marcha del tren, por uno de los dos pasos peatonales (el más cercano a la estación) existentes en el paso a nivel.



MINISTERIO DE FOMENTO

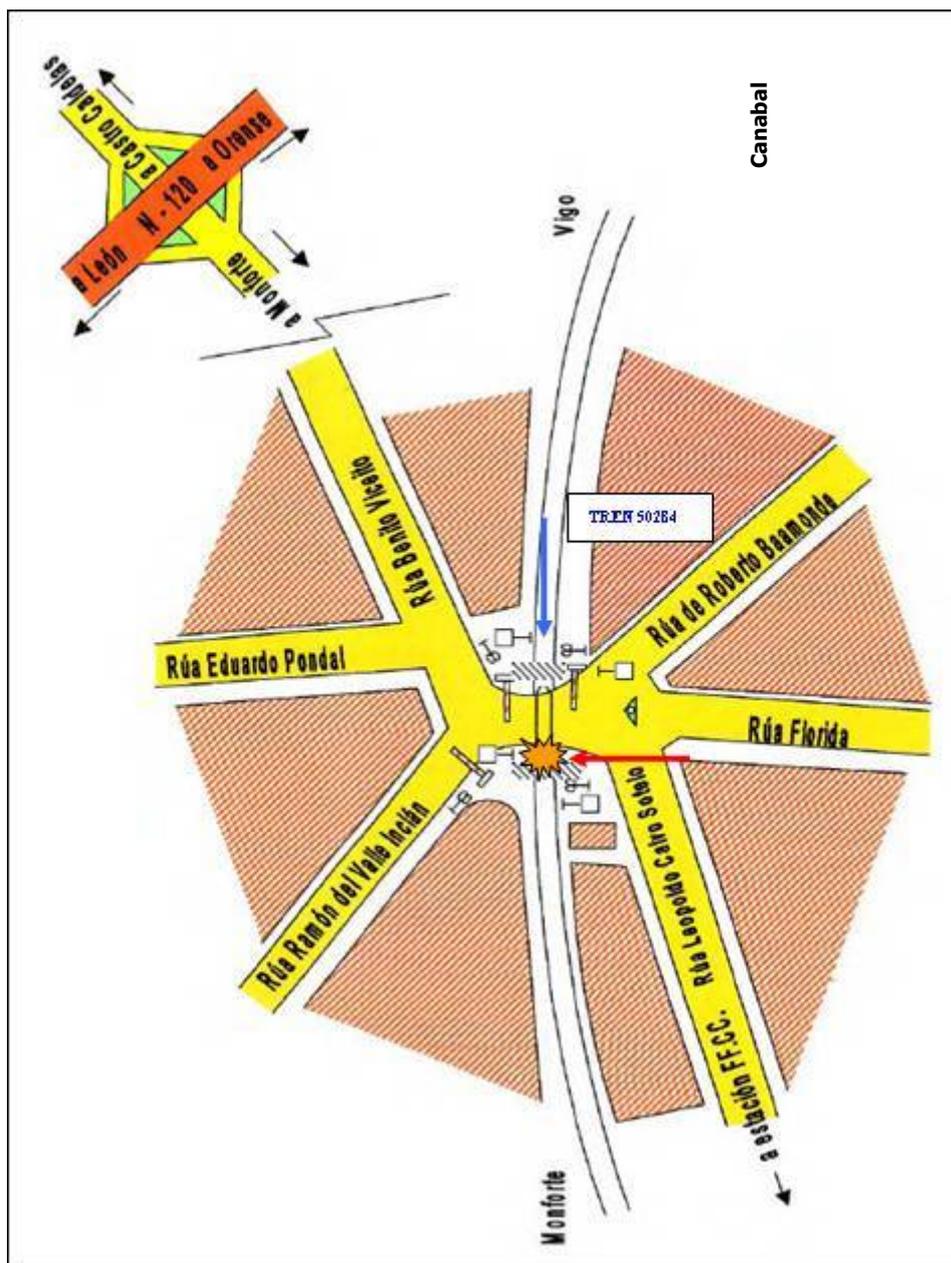
SUBSECRETARÍA

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente nº 0055/2009 ocurrido el 08.10.2009

**Informe final**

Croquis del lugar del accidente





### 2.1.3. Decisión de abrir la investigación

El jefe de investigación de accidentes ferroviarios del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), el 8 de octubre de 2009, a las 19:35 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 en el paso a nivel clase C.

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 31 de marzo de 2009, el presidente de la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios designó como técnico responsable de la investigación a:

- Un técnico investigador integrado en la Secretaría de la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios.

Integrándose el equipo investigador con:

- El gerente de seguridad en la circulación noroeste, por delegación del director de seguridad en la circulación de Adif. Entregó su informe particular el 31.12.09.



MINISTERIO DE  
FOMENTO

SUBSECRETARÍA

COMISIÓN DE  
INVESTIGACIÓN DE  
ACCIDENTES  
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente  
nº 0055/2009 ocurrido el 08.10.2009*

**Informe final**

- El jefe de gabinete de investigación técnica de accidentes de Renfe Operadora, por delegación del director de seguridad en la circulación de Renfe Operadora. Entregó su informe particular el 10.12.09.

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**

Por parte de Renfe Operadora

El maquinista principal del tren de mercancías 50284, con matrícula: 8849671.

### **2.2.2. Material rodante**

Tren de mercancías 50284 (locomotora 3333093, 14 vagones y 333 Tn de masa remolcada).

Tipo 100 (velocidad máxima 100Km/h).

Nº UIC: 957103333093

### **2.2.3. Descripción de la infraestructura**

El paso a nivel donde se produce el accidente está situado en el P.K. 0+851 de la línea 810 Vigo – Monforte de Lemos, en la intersección con la "carretera de A Gudiña a Lalín" en la población de Monforte de Lemos, en la provincia de Lugo. Corresponde a un trayecto de vía única con bloqueo automático y control de tráfico centralizado ubicado en la estación de Orense. El trayecto es en curva (radio 1800 m) a la izquierda en sentido de la marcha del tren. La velocidad máxima para trenes tipo N es de 150 Km/h.

#### **2.2.3.1. Datos de tráfico ferroviario**

Según el sistema de información CIRTRA 2008 (Circulaciones por Tramos), Tomo II, de Adif-Circulación, la media semanal de circulaciones del tramo Orense – Monforte de Lemos, tramo al que pertenece el paso a nivel donde sucede el accidente, es de 163, considerada como baja.

Estas circulaciones se desglosan en: 37 de larga distancia; 34 de media distancia; 82 de mercancías y 10 de servicio.



MINISTERIO DE FOMENTO

SUBSECRETARÍA

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del accidente nº 0055/2009 ocurrido el 08.10.2009

**Informe final**

### 2.2.3.2. Paso a nivel

El paso a nivel es de clase C, automático, y está concatenado con otros dos pasos a nivel, en los P.K. 1+898 y P.K. 2+455, dotados de semibarreras y señalización luminosa y acústica. El paso a nivel tiene sendos pasos peatonales, la víctima cruzaba por el más próximo a la estación de Monforte de Lemos. Tiene señalización luminosa que advierte de no cruzar cuando están bajadas las semibarreras del paso carretero. El pavimento es de goma vulcanizada tipo "strail". La visibilidad es limitada.

Tipo de protección: clase C.

Momento de circulación A<sub>x</sub>T: 170.563 (A=7.258 y T=23,50)



### 2.2.4. Sistemas de comunicación

Radiotelefonía A.

### 2.2.5. Plan de emergencia externo-interno

El maquinista comunica al puesto de mando de Orense desde donde se cursa aviso al servicio de emergencias 061, al Centro Permanente de Seguridad (CPS) de La Coruña de Adif, Seguridad en la Circulación de Adif y Renfe, a Red Convencional, a Jefatura de Operaciones de Galicia y al operador afectado.



MINISTERIO DE  
FOMENTO

SUBSECRETARÍA

COMISIÓN DE  
INVESTIGACIÓN DE  
ACCIDENTES  
FERROVIARIOS

Investigación del accidente  
nº 0055/2009 ocurrido el 08.10.2009

**Informe final**

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

#### **2.3.1. Víctimas mortales**

Un hombre de 83 años.

#### **2.3.2. Daños materiales**

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

#### **2.3.3. Minutos perdidos. Interceptación de la vía**

La vía queda interceptada desde las 18:30 horas hasta las 18.45 horas.

El tren 50284 implicado directamente en el accidente sufre un retraso de 10 minutos.

### **2.4. CIRCUNSTANCIAS EXTERNAS**

En el momento del arrollamiento el tiempo era despejado.

## **3. RELACIÓN DE LAS INVESTIGACIONES E INDAGACIONES**

### **3.1. RESUMEN DE LAS DECLARACIONES DE LOS TESTIGOS**

Del parte de accidentes o incidencias realizado por el maquinista, el día 9 de octubre, se transcribe lo siguiente:

*"Al pasar por el citado P.N. se oye un fuerte golpe en la máquina a la altura del estribo (posiblemente). Efectuando parada inmediata al bajar de la locomotora se observa el arrollamiento en el citado P.N. de una persona que estaba a unos tres metros de la caja de la vía y a unos siete u ocho metros de donde fue visto por última vez en el paso de peatones del citado paso. Se informa de lo sucedido al P.M. Personas presentes en el lugar llamaron a la policía local y el 061. A la llegada de éstos, se reanuda la marcha 18444 previa petición a la policía local. El P.N. estuvo interceptado unos 15 minutos aproximadamente.*

*La persona arrollada no me dio la impresión de querer ponerse al tren.*

*El golpe fue en el lado izquierdo en el sentido de la marcha, lugar por donde cruza la persona arrollada."*



MINISTERIO DE  
FOMENTO

SUBSECRETARÍA

COMISIÓN DE  
INVESTIGACIÓN DE  
ACCIDENTES  
FERROVIARIOS

Investigación del accidente  
nº 0055/2009 ocurrido el 08.10.2009

**Informe final**

De la ficha de toma de declaración realizada al maquinista, el día 14 de octubre, se transcribe lo siguiente:

**Describe secuencialmente lo sucedido.**

*"Circulando con tren me encuentro con la señal de paso a nivel en indicación de paso a nivel protegido, la señal de avanzada estaba en anuncio de precaución, en los dos pasos anteriores hago uso del silbato, y al aproximarme al paso a nivel observo a un varón que se acercaba al mismo con intención de cruzar, de izquierda a derecha sentido la marcha, por la zona peatonal del paso.*

*Hago uso del silbato de la locomotora y el señor al intentar cruzar la vía sin mirar y ni hacer caso a las señales acústicas, fue golpeado con la parte lateral izquierda del estribo de la locomotora".*

**3.2. SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD**

**3.2.1. Requisitos del personal**

El maquinista del tren posee el título B de conducción y está habilitado conforme a la Orden FOM/2520/2006, de 27 de julio.

Realizó su último reciclaje formativo el 24/04/07 y su último reconocimiento médico y psicotécnico el 16/11/05, conforme a la normativa vigente.

**3.3. NORMATIVA**

**3.3.1. Legislación nacional**

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 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.

Orden FOM/2520/2006, de 27 de julio, por la que se determinan las condiciones para la obtención de títulos y habilitaciones que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad, así como el régimen de los centros de formación de dicho personal y de los de valoración de su aptitud psicofísica.

Orden FOM/233/2006, de 31 de enero, por la que se regulan las condiciones para la homologación del material rodante ferroviario y de los centros de mantenimiento y se fijan las cuantías de la tasa por certificación de dicho material.



MINISTERIO DE  
FOMENTO

SUBSECRETARÍA

COMISIÓN DE  
INVESTIGACIÓN DE  
ACCIDENTES  
FERROVIARIOS

Investigación del accidente  
nº 0055/2009 ocurrido el 08.10.2009

**Informe final**

### **3.3.2. Otras normas**

Reglamento General de Circulación.

*Procedimiento para la investigación técnica de accidentes de personas producidos por material rodante en movimiento* de la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios (mayo de 2009).

## **3.4. FUNCIONAMIENTO DEL MATERIAL RODANTE FERROVIARIO Y DE LAS INSTALACIONES TÉCNICAS**

### **3.4.1. Material rodante**

Los equipos de seguridad del tren 50284 funcionaron correctamente. Del registrador de seguridad del tren se comprueba que, en el momento en que el maquinista hace uso del freno de emergencia, circulaba a 40 Km/h.

### **3.4.2. Instalaciones técnicas**

Las instalaciones del paso a nivel funcionaron correctamente en el momento del accidente, según se desprende del registro de eventos del paso a nivel.

El tiempo de cierre del paso a nivel fue de 3 minutos y 27 segundos.

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

Jornadas laboral y de conducción del maquinista del tren 50284:

- el día 8: 4 horas y 15 minutos (3 horas y 45 minutos de conducción).
- el día 7: 2 horas y 55 minutos (0 horas).
- el día 6: 4 horas y 30 minutos (3 horas y 15 minutos de conducción).

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

## **4. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES**

### **4.1. DESCRIPCIÓN DE LOS ACONTECIMIENTOS**

Los hechos tuvieron lugar el día 8 de octubre de 2009, a las 18:30 horas, en el paso a nivel clase C del P.K. 0+851 de la línea Vigo-Monforte de Lemos (Lugo).

El tren de mercancías 50284, que realizaba el recorrido entre Vigo y León Clasificación, se aproxima al paso a nivel clase C del P.K. 0+851, paso que está concatenado con otros dos pasos anteriores, según el sentido de circulación del tren, en los puntos kilométricos 1+895 y 2+455.



MINISTERIO DE  
FOMENTO

SUBSECRETARÍA

COMISIÓN DE  
INVESTIGACIÓN DE  
ACCIDENTES  
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente  
nº 0055/2009 ocurrido el 08.10.2009*

***Informe final***

A las 18:26:29 horas, el tren 50284 pasa sobre la baliza direccional que da inicio al proceso de asegurar los pasos a nivel concatenados. A las 18:26:43 horas, los pasos se encuentran asegurados.

A las 18:30:04 horas, el tren ocupa el circuito de vía isla del paso a nivel lado Canabal. En ese momento, la víctima cruza imprudentemente por uno de los dos pasos peatonales de los que dispone el paso a nivel, en concreto el del lado de la estación de Monforte de Lemos.

El maquinista hace uso del silbato y del freno de urgencia cuando circulaba a 40 Km/h, arrollando a la víctima sobre las 18:30:10 horas.

El tren se detiene en el P.K. 0+771, a unos 80 metros del paso a nivel.

#### **4.2. DELIBERACIÓN**

El personal de conducción cumple la normativa vigente en cuanto al título, habilitaciones, reciclaje y reconocimiento médico y psicotécnico.

Según el registrador de seguridad del tren, el maquinista hizo uso del silbato y del freno de urgencia del tren, por lo que la actuación del maquinista fue correcta.

La velocidad del tren era inferior a la máxima permitida.

Los equipos de seguridad del tren y las instalaciones del paso a nivel funcionaban correctamente en el momento del accidente y de acuerdo a la normativa vigente.

La víctima irrumpe en el paso a nivel cuando éste tenía las semibarreras bajadas y activadas las señales luminosas y acústicas que alertaban de la inminente llegada del tren.

#### **4.3. 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 actuación de la víctima que cruza por el paso a nivel estando la señalización alertando de la llegada del tren 50284.



MINISTERIO DE  
FOMENTO

SUBSECRETARÍA

COMISIÓN DE  
INVESTIGACIÓN DE  
ACCIDENTES  
FERROVIARIOS

*Investigación del accidente  
nº 0055/2009 ocurrido el 08.10.2009*

***Informe final***

**5. RECOMENDACIONES**

Destinatario	Número	Recomendación
		No se establecen recomendaciones.

Madrid, 23 de febrero de 2010