



INFORME FINAL SOBRE EL ACCIDENTE FERROVIARIO Nº0048/2008 OCURRIDO EL DÍA 12.10.2008

ACLARACIÓN

De acuerdo al R.D. 810/2007 del 22 de junio, en su Título III, el objeto de este informe es la aclaración del accidente y la prevención de accidentes futuros, nunca el establecer responsables.

ÍNDICE

1. RESUMEN
2. HECHOS INMEDIATOS AL SUCESO
3. RELACIÓN DE LAS INVESTIGACIONES E INDAGACIONES
4. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES
5. MEDIDAS ADOPTADAS
6. RECOMENDACIONES

EL ACCIDENTE

1. RESUMEN

El día 12 de octubre de 2008, a las 13:15 horas, el tren LL-902, de la empresa ferroviaria Feve, realizaba maniobras de formación de trenes de mercancías cuando arrolla a una persona que caminaba por la caja de la vía 3 en la playa de vías de la estación de Pravia, en el P.K. 0,287. El lugar del accidente se sitúa en la línea 11 Ferrol-Gijón, perteneciente a la Red Ferroviaria de Interés General gestionada por Feve.

Conclusión: El accidente tuvo su origen en el tránsito de la víctima, ocupando la vía, sin estar autorizado para ello.

Recomendaciones:

- Estudiar, por parte de la autoridad competente, la pertinencia de vallar perimetralmente la zona.
- Valorar la idoneidad de colocar carteles de advertencia de peligro de cruzar las vías.
- Estudiar, por parte de la autoridad competente, la pertinencia de construir un paso a distinto nivel para cruzar de un lado a otro de la población.

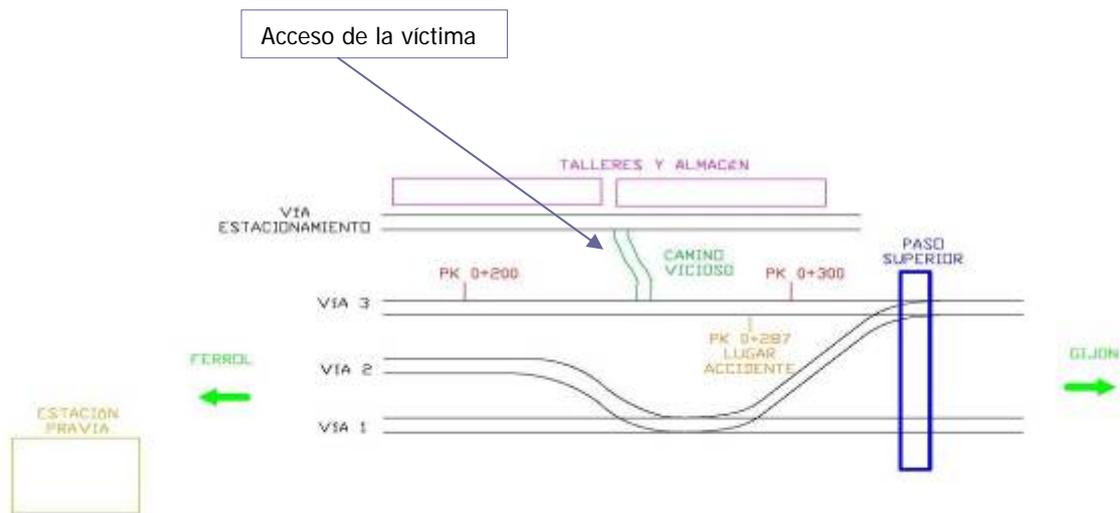
2. HECHOS INMEDIATOS DEL SUCESO

Día / Hora:	12.10.08/ 13:15
Lugar:	P.K. 0,287, playa de vías de la estación de Pravia
Línea:	11 Ferrol-Gijón
Trayecto:	Pravia-Avilés
Provincia:	Asturias

El tren LL-902, perteneciente a la empresa ferroviaria Feve, compuesto por las locomotoras 1907-1915 y 8 plataformas, realizaba maniobras de formación de trenes de mercancías cuando arrolla a una persona que caminaba por la caja de la vía 3 de la playa de vías de la estación de Pravia.

El maquinista, que en ese momento conducía la locomotora 1907, no se percató de la presencia de persona alguna en la vía hasta que oyó un golpe seco en la parte inferior de la locomotora 1915. Es entonces cuando ve a la víctima mutilada, sobre uno de los carriles de la vía.

EL ACCIDENTE



▪ Decisión de abrir la investigación

El Inspector General de Feve, el 12 de octubre a las 14:22 horas, a través de mensaje telefónico, comunicó a la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios que se había producido el arrollamiento de una persona por el tren LL-902, mientras hacía maniobras en la playa de vías de la estación de Pravia, de la línea 11 Ferrol- Gijón.

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, asigna a la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios (CIAF) competencias para la investigación técnica de los accidentes ferroviarios.

De conformidad con el artículo 23.1 del mencionado Reglamento, el 11 de diciembre de 2007, la CIAF designó como técnico responsable de la investigación de accidentes ferroviarios a:

- Un técnico integrado en la Secretaría de la CIAF.

Integrándose el equipo investigador con el Inspector General de Feve.

EL ACCIDENTE

CIRCUNSTANCIAS DEL SUCESO

▪ Personal ferroviario implicado

Por parte de Feve

El Maquinista Principal del tren LL-902

Matrícula: 6703

▪ Material rodante

Tren LL-902, compuesto por las locomotoras 1907 - 1915 y 8 plataformas cargadas de contenedores vacíos.

Clase de circulación: maniobras

▪ Descripción de la infraestructura

Tramo de vía recta, en horizontal, situado entre los desvíos A2 y A8.

El tipo de bloqueo es automático (B.A.U.) con control de tráfico centralizado y mando local (C.T.C. y M.L.)

▪ Plan de emergencia externo-interno:

El maquinista comunica el suceso a la estación de Pravia y desde allí al Jefe de Circulación y al Puesto de Mando.

El Plan de Emergencia exterior se activa por medio del 112.

VÍCTIMAS MORTALES, LESIONES Y DAÑOS MATERIALES

▪ Víctimas mortales

Un hombre de 40 años.

En el informe de Feve, se informa de que, según las declaraciones de varios lugareños, la víctima trabajaba en los servicios de limpieza del Ayuntamiento de Pravia, que tiene una nave al otro lado de la playa de vías y realizaba este recorrido varias veces al día.

EL ACCIDENTE

▪ Daños materiales

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

▪ Interceptación de vía

Resultaron afectados dos trenes con supresiones parciales: tren 2813 Pravia y Avilés y tren 2814 Avilés y Pravia.

La vía queda interceptada desde las 13:15, hora del accidente, hasta las 14:30, hora en que la autoridad judicial ordena el levantamiento del cadáver.

CIRCUNSTANCIAS EXTERNAS

En el momento del arrollamiento el tiempo atmosférico era despejado.

3. RELACIÓN DE LAS INVESTIGACIONES E INDAGACIONES

RESUMEN DE LAS DECLARACIONES DE LOS TESTIGOS

▪ Personal ferroviario

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

“El tren LL902, con salida de la estación de El Berrón a las 11:30 horas, llegando al destino en la estación de Pravia a las 13:10 horas. Dicho tren, estaba compuesto por las locomotoras 1907 y 1915 con 8 vagones 2SS, cargados con contenedores de aluminio vacíos. Una vez cortadas las locomotoras, se procede a salir, por el lado de Cudillero, hasta liberar la señal de rebase. A continuación, voy por la vía 3 hasta rebasar la señal R4, pero a unos 50 metros antes de llegar a ella, noté un golpe seco por la parte inferior del bastidor de la locomotora 1907, desde la que yo iba conduciendo y cuando la locomotora rebasó ese punto, me percaté de la existencia de un cuerpo humano cortado a la mitad y sobre uno de los carriles de la vía. A continuación moví las locomotoras unos 15 metros para liberar el circuito de la R4 y di aviso a la estación de Pravia de lo sucedido. Eran aproximadamente las 13:15 horas. Al pasar por la vía 3, e ir retrocediendo, en los momentos en que iban desplegados los espejos izquierdo y derecho (los dos al mismo tiempo no pueden ir abiertos), en ningún momento me percaté de la existencia de alguna persona en la vía.”

EL ACCIDENTE

SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

▪ Requisitos del personal

El maquinista del tren LL-902 al que pertenecía la locomotora implicada en el suceso, posee el título de conducción, encontrándose expresamente habilitado para la conducción de vehículos ferroviarios en virtud de la capacitación adquirida de conformidad con el estatuto propio y normativa legal aplicable a Feve.

Realizó su último reciclaje formativo el 24/01/2008 y su último reconocimiento médico y psicotécnico el 21/01/2008.

NORMATIVA

▪ Legislación nacional y comunitaria pertinente

Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario (Disposición transitoria quinta).

Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (Título VI; capítulos I y II).

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 de Circulación de Trenes y Reglamento de Señales de Feve.

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.

▪ Normas del operador ferroviario

Circular nº7/2002, de Dirección General, Norma Básica de Seguridad del Material, de 10 de mayo de 2002.

EL ACCIDENTE

FUNCIONAMIENTO DEL MATERIAL RODANTE FERROVIARIO E INSTALACIONES TÉCNICAS

Tanto el material rodante como las instalaciones técnicas funcionaron correctamente.

Del análisis del registro de eventos de la locomotora 1907 se desprende que, en el momento del accidente, la velocidad era de 17,1 Km/h.

La velocidad máxima permitida para las condiciones específicas de circulación, en este caso de maniobras, es de 10 km/h. (El error máximo en la medición de velocidades, admitido por la Norma Básica de Seguridad del Material, es de 5 km/h.)

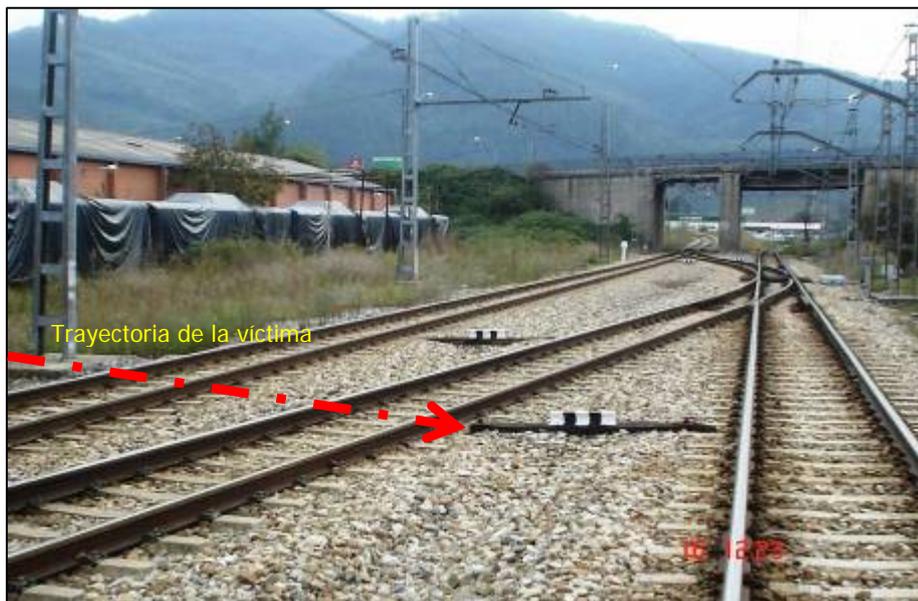
INTERFAZ HOMBRE-MÁQUINA DEL PERSONAL IMPLICADO

Jornada laboral del maquinista:

- en el día del accidente: 6 horas y 35 minutos
- 24 horas anteriores: 6 horas 53 minutos
- 48 horas anteriores: 6 horas 35 minutos

Al maquinista del tren LL-902 no se le practicó prueba de alcoholemia, dado que no era requisito obligatorio dentro de los protocolos de actuación y no se consideró oportuno realizarla.

INSPECCIÓN DEL LUGAR DEL ACCIDENTE



De la inspección del lugar del accidente, realizada por el agente territorial adscrito a la CIAF el 16 de octubre, se desprende lo siguiente:

EL ACCIDENTE

- Que en el entorno del punto del arrollamiento, se observan signos de uso habitual de dos sendas peatonales, que acceden a la vía 3, siendo utilizadas como paso vicioso.
- Que durante la visita se observa que varias personas cruzan las vías por las inmediaciones del lugar del accidente, utilizando este paso vicioso.
- Que no existe alternativa segura para cruzar las vías, pues el paso superior que hay en las inmediaciones no tiene accesos fáciles desde ambas márgenes del ferrocarril, por lo que los lugareños que quisieran acceder al mismo tienen que ir campo traviesa durante un trayecto de, al menos, un kilómetro.



Paso vicioso por donde la gente cruza las vías

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

4. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

DELIBERACIÓN

El accidente tuvo lugar, en la vía 3 de la playa de vías de la estación de Pravia, en el P.K. 0,287, de la línea 11 Ferrol - Gijón, trayecto Pravia – Avilés.

Según lo declarado por el maquinista, no se percató de la presencia de la víctima en el lugar del accidente.

Según el registrador de seguridad de la locomotora, el tren circulaba a una velocidad ligeramente superior a la permitida para el tipo de circulación que realizaba (maniobras). No obstante, este hecho no influyó en el desarrollo de los acontecimientos.

La jornada de trabajo del maquinista cumple lo establecido en la normativa laboral de FEVE en cuanto al tiempo máximo de conducción.

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 se menciona en el informe de Feve, la víctima realizaba este recorrido habitualmente.

CONCLUSIONES

Por tanto, vista la descripción de los hechos y teniendo en cuenta las consideraciones anteriores, así como el informe particular de Feve, el técnico responsable de la investigación concluye que:

El accidente tuvo su origen en el tránsito de la víctima, ocupando la vía, sin estar autorizado para ello.

5. MEDIDAS ADOPTADAS

Hasta la fecha de realización de este informe, no se ha adoptado ninguna medida específica de protección.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

6. RECOMENDACIONES

- Estudiar, por parte de la autoridad competente, la pertinencia de vallar perimetralmente la zona.
- Valorar la idoneidad de colocar carteles de advertencia de peligro de cruzar las vías.
- Estudiar, por parte de la autoridad competente, la pertinencia de construir un paso a distinto nivel para cruzar de un lado a otro de la población.

Madrid, 24 febrero de 2009.

RESOLUCIÓN DE LA CIAF

En el Pleno de la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios, celebrado el día 24 de febrero de 2009, analizado el expediente nº 0048/2008 del accidente acaecido en la estación de Pravia, en el P.K. 0,287 de la línea 11 Ferrol-Gijón, el 12.10.2008, se aprueba como definitivo el informe particular presentado por el técnico investigador con las siguientes recomendaciones:

- Estudiar, por parte de la autoridad competente, la pertinencia de vallar perimetralmente la zona.
- Valorar la idoneidad de colocar carteles de advertencia de peligro de cruzar las vías.
- Estudiar, por parte de la autoridad competente, la pertinencia de construir un paso a distinto nivel para cruzar de un lado a otro de la población.

Madrid, 24 de febrero de 2009