



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE PLANIFICACIÓN E
INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

*Investigación del incidente
nº 0003/2009 ocurrido el 20.01.2009*

Informe Final

INFORME FINAL SOBRE LA INVESTIGACIÓN
DEL INCIDENTE FERROVIARIO Nº 0003/2009
OCURRIDO EL DÍA 20.01.2009
EN LA ESTACIÓN DE LA FLORIDA

De acuerdo con el R.D. 810/2007 del 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

SECRETARÍA DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del incidente nº 0003/2009 ocurrido el 20.01.2009

Informe Final

1.	RESUMEN	3
2.	HECHOS INMEDIATOS DEL SUCESO	3
2.1	SUCESO.....	3
2.2	CIRCUNSTANCIAS DEL SUCESO	5
2.3	VÍCTIMAS MORTALES, LESIONES Y DAÑOS MATERIALES	6
2.4	CIRCUNSTANCIAS EXTERNAS.....	6
3.	RELACIÓN DE LAS INVESTIGACIONES E INDAGACIONES.....	7
3.1	RESUMEN DE LAS DECLARACIONES DE LOS TESTIGOS	7
3.2	SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD	8
3.3	NORMATIVA	8
3.4	FUNCIONAMIENTO DEL MATERIAL RODANTE FERROVIARIO Y DE LAS INSTALACIONES TÉCNICAS	8
3.5	INTERFAZ HOMBRE-MÁQUINA DEL PERSONAL IMPLICADO	9
3.6	SUCESOS DE CARACTERÍSTICAS SIMILARES	9
4.	ANÁLISIS Y CONCLUSIONES	9
4.1	DELIBERACIÓN.....	9
4.2	CONCLUSIONES	10
5.	RECOMENDACIONES	10



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del incidente
nº 0003/2009 ocurrido el 20.01.2009

Informe Final

1. RESUMEN

El día 20 de enero de 2009, a las 12:08 horas, el tren de cercanías 5412 de FEVE procedente del Berrón, destino Gijón, a la salida de la estación de La Florida rebasa la señal de salida que indicaba parada, lo que hace que se active el ASFA, provocando la actuación del freno de emergencia y quedando el tren detenido en la vía única general.

Conclusión: El incidente tuvo su origen cuando el maquinista del tren 5412 rebasa la señal de salida de la estación, que presentaba la indicación de parada (rojo), incumpliendo lo estipulado en el Reglamento de Circulación de Trenes y Reglamento de señales de FEVE.

Recomendaciones:

Destinatario	Número	Recomendación
Feve	03/09-1	Revisar los programas de reciclaje del personal de conducción, de manera que se haga especial énfasis en las actitudes y comportamientos que son fuentes de riesgos.

2. HECHOS INMEDIATOS DEL SUCESO

2.1 SUCESO

Día / Hora: 20.01.09/ 12:08
Lugar: P.K.15, 057, a la salida de la estación de La Florida.
Línea: 61 Gijón - Laviana
Trayecto: El Berrón - Gijón
Provincia: Asturias

El tren de viajeros de cercanías 5412, compuesto por las unidades de tren eléctricas UTE 3639-3640 de FEVE, tenía previsto el cruce con el tren de mercancías TR901 en la estación de La Florida. El maquinista reconoce en el sistema ASFA la señal E1 (entrada) que lucía en amarillo pero no se percata de que la señal S1/3 (de salida) lucía en rojo. Al llegar el tren a la baliza ASFA asociada a la señal S1/3 provoca que se active el freno de emergencia del tren, quedando detenido tras talonar y rebasar con el primer bogie la aguja protegida por la citada señal.

El tren de mercancías TR901 proveniente de Gijón, se detuvo en la señal Avanzada E'2 de la estación, dando lugar a un conato de colisión. Ambos trenes estaban en contacto vía radio con el Control de Tráfico Centralizado (CTC), cuyo operador gestionó las maniobras pertinentes para resolver la situación.

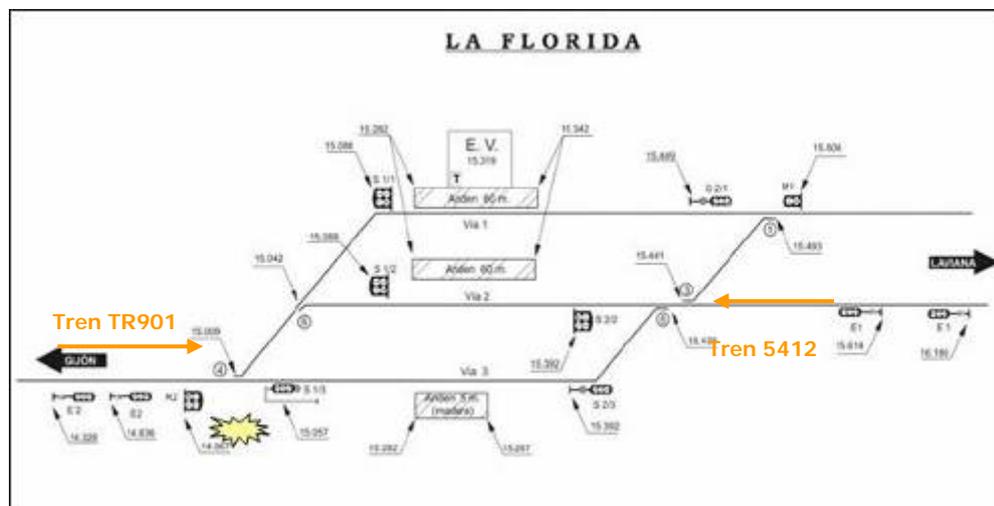


MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del incidente nº 0003/2009 ocurrido el 20.01.2009

Informe Final



Fuente FEVE



Decisión de abrir la investigación

Con fecha 24 de febrero de 2009, el Presidente de la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios resuelve abrir la investigación del incidente acontecido el 20 de enero de 2009, a la salida de la estación de La Florida.



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE PLANIFICACIÓN E
INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

*Investigación del incidente
nº 0003/2009 ocurrido el 20.01.2009*

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 e incidentes ferroviarios a la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios.

De conformidad con el artículo 23.1 del mencionado Reglamento, el 24 de febrero de 2009, el Presidente de la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios designó como técnico responsable de la investigación de este incidente ferroviario a:

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

Integrándose el equipo investigador con:

- El Inspector General de Feve, en uso de las funciones que expresamente tiene encomendadas en virtud de su cargo, entregó su informe particular del incidente el 18.03.09.

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 incidente al Técnico Responsable de la misma.

2.2 CIRCUNSTANCIAS DEL SUCESO

Personal ferroviario implicado:

Por parte de Feve:

- El Maquinista del tren de viajeros 5412

Nº CF: 6157

- El Maquinista del tren de mercancías TR901

Nº CF: 9590

- El Operador del CTC

Nº CF: 9942



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO
DE PLANIFICACIÓN E
INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

*Investigación del incidente
nº 0003/2009 ocurrido el 20.01.2009*

Informe Final

Material rodante:

- Tren de cercanías 5412 compuesto por las unidades de tren eléctrico 3639 (en cabeza) y 3640 (en cola).

Descripción de la infraestructura:

La estación está dotada de enclavamiento eléctrico con señales luminosas de avanzada, entrada, retroceso, maniobra y de salida. Trayecto de vía única electrificada y bloqueo automático con control de tráfico centralizado (BAU con CTC). Es una estación de tránsito entre vía única y doble.

El lugar del incidente es un tramo recto con pendiente de 18 milésimas.

Sistemas de comunicación:

Radiotelefonía analógica.

Plan de emergencia externo-interno:

No hubo necesidad de activar ningún plan de emergencia.

2.3 VÍCTIMAS MORTALES, LESIONES Y DAÑOS MATERIALES

No se producen víctimas mortales.

Daños materiales

Se produce el talonamiento de la aguja 4.

Minutos perdidos

Seis trenes con retrasos entre 5 y 20 minutos.

2.4 CIRCUNSTANCIAS EXTERNAS

En el momento del incidente el tiempo era lluvioso y con nieve.



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO
DE PLANIFICACIÓN E
INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

Investigación del incidente
nº 0003/2009 ocurrido el 20.01.2009

Informe Final

3. RELACIÓN DE LAS INVESTIGACIONES E INDAGACIONES

3.1 RESUMEN DE LAS DECLARACIONES DE LOS TESTIGOS

Personal ferroviario.

De la toma de declaración realizada al maquinista del tren 5412 que rebasa la señal, se transcribe lo siguiente.

"El pasado día 20 de enero a las 12:08 horas aproximadamente, circulando con tren nº 5412 rebasé la señal S1/3 de Florida, actuando el sistema ASFA, no pudiendo evitar la ocupación del piquete y el talonamiento con el bogie delantero de la aguja de salida.

Puesto en comunicación con el CTC, ante la imposibilidad de retroceder y previa consulta, se optó por avanzar hasta liberar el circuito de vía quedando detenido entre las señales R2 y E2. Mediante telefonema se autorizó el rebase de la señal R2, para previa comprobación de la posición de la aguja talonada, estacionar en vía 2. Para esta operación fui ayudado por el Sr. L. (viajaba en el tren), que a pie de vía me fue indicando el avance vigilando en todo momento la correcta posición de los espadines de la aguja.

Realizando el estacionamiento en vía 2 y tras regularizar el CTC la circulación, éste me presentó la orden de salida en la señal S1/2, reanudando la marcha a las 12.28 horas aproximadamente, llegando a Gijón a las 12.40 horas".

De la toma de declaración al operador del CTC, se transcribe lo siguiente:

"Los trenes 5412 y TR901 iban a efectuar cruce en La Florida, para lo cual el tren 5412 tenía hecho itinerario de entrada a vía 3ª de dicha estación, pero rebasa la señal de salida S1/3 en indicación de parada, llegando a talonar la aguja nº 4".

De la toma de declaración realizada al maquinista del tren de mercancías TR901 que esperaba en la señal E´2, se transcribe lo siguiente:

"Realizando el día 20/01/09 el turno 61, sobre las 12:00 horas del mediodía, circulando con el tren TR-901 entre las estaciones de Pinzales y Florida, recibo una llamada del señor inspector L. ordenándome que detenga la marcha ante la señal de avanzada de Florida, informándome que había habido un rebase en dicha estación y que no reanudara la marcha hasta nuevo aviso, cosa que se produjo aproximadamente a las 12:15 horas del mediodía informándome de que hiciera el paso por las agujas a paso de hombre de dicha estación con atención especial a la primera aguja".



MINISTERIO DE FOMENTO

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

Investigación del incidente nº 0003/2009 ocurrido el 20.01.2009

Informe Final

3.2 SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD

Requisitos del personal

El maquinista del tren 5412 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 28/01/2008 y su último reconocimiento médico y psicotécnico el 23/11/2008, de acuerdo con la normativa vigente.

3.3 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 I/1*).

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.

XVIII Convenio Colectivo de Feve (Artículo 9 y Disposición Final Segunda), de septiembre de 2006 (BOE nº 226, de 21.09.06)

Procedimiento para la investigación técnica de accidentes ferroviarios de la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios.

Orden Circular 2/2008 *Comunicación de los incidentes ferroviarios y los suicidios*.

3.4 FUNCIONAMIENTO DEL MATERIAL RODANTE FERROVIARIO Y DE LAS INSTALACIONES TÉCNICAS

Los equipos de seguridad (freno, ASFA, etc.) del tren funcionaron correctamente.

De la secuencia de la moviola del CTC se deduce que las instalaciones técnicas funcionaron correctamente.



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO
DE PLANIFICACIÓN E
INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

Investigación del incidente
nº 0003/2009 ocurrido el 20.01.2009

Informe Final

3.5 INTERFAZ HOMBRE-MÁQUINA DEL PERSONAL IMPLICADO

▪ Jornada laboral del maquinista del tren 5412.

-en el día del incidente: 5 horas y 2 minutos

-24 horas anteriores: 8 horas y 28 minutos

-48 horas anteriores: 6 horas y 57 minutos

Al maquinista, el día del incidente, 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 día 10 de noviembre de 2008 se produce otro rebase de señal (provocando un conato de colisión) a la salida de la estación de El Entrego situada en esta misma línea.

4. ANÁLISIS Y CONCLUSIONES

4.1 DELIBERACIÓN

Los hechos tuvieron lugar a la salida de la estación de La Florida, en el PK 15,057, en el trayecto entre El Berrón y Gijón.

Según el registrador de seguridad del tren 5412, y lo declarado por el maquinista, éste realiza correctamente la entrada a la estación y a la salida de la misma, hace caso omiso de la señal S1/3 que lucía en rojo indicando parada. Al llegar el tren a la baliza ASFA, asociada a dicha señal S1/3, el sistema de frenado automático provoca que actúe el freno de emergencia de la unidad; haciendo que el tren se detuviera tras talonar y rebasar con el primer bogie la aguja protegida por la citada señal.

Los equipos de seguridad del tren (freno, ASFA, etc.) funcionaron correctamente.

El sistema de bloqueo automático con CTC del trayecto estaba operativo y respondió correctamente a las órdenes del telemando.

La jornada laboral del maquinista cumple lo establecido en el XVIII Convenio Colectivo de Feve (Artículo 9), donde se establece que la jornada diaria de trabajo no excederá de 9 horas y será superior a 6 horas.



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES FERROVIARIOS

Investigación del incidente nº 0003/2009 ocurrido el 20.01.2009

Informe Final

4.2 CONCLUSIONES

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

El incidente tuvo su origen cuando el maquinista del tren 5412 rebasa la señal de salida de la estación, que presentaba la indicación de parada (rojo), incumpliendo lo estipulado en el Reglamento de Circulación de Trenes y Reglamento de señales de Feve.

5. RECOMENDACIONES

Destinatario	Número	Recomendación
Feve	03/09-1	Revisar los programas de reciclaje del personal de conducción, de manera que se haga especial énfasis en las actitudes y comportamientos que son fuentes de riesgos.

Madrid, 19 de mayo de 2009



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO
DE PLANIFICACIÓN E
INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

Investigación del incidente
nº 0003/2009 ocurrido el 20.01.2009

Informe Final

RESOLUCIÓN SOBRE LA INVESTIGACIÓN
DEL INCIDENTE FERROVIARIO Nº 0003/2009
OCURRIDO EL DÍA 20.01.2009
EN LA ESTACIÓN DE LA FLORIDA



MINISTERIO DE
FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO
DE PLANIFICACIÓN E
INFRAESTRUCTURAS

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

COMISIÓN DE
INVESTIGACIÓN DE
ACCIDENTES
FERROVIARIOS

*Investigación del incidente
nº 0003/2009 ocurrido el 20.01.2009*

Informe Final

En el Pleno de la Comisión de Investigación de accidentes ferroviarios, celebrado el día 19 de mayo de 2009, analizado el expediente nº 0003/2009 del incidente acaecido el 20.01.2009, en la estación de La Florida, de la línea 61 Gijón - Laviana, se aprueba como definitivo el informe particular presentado por el técnico investigador, con la siguiente **recomendación**:

Destinatario	Número	Recomendación
Feve	03/09-1	Revisar los programas de reciclaje del personal de conducción, de manera que se haga especial énfasis en las actitudes y comportamientos que son fuentes de riesgos.

Madrid, 19 de mayo de 2009