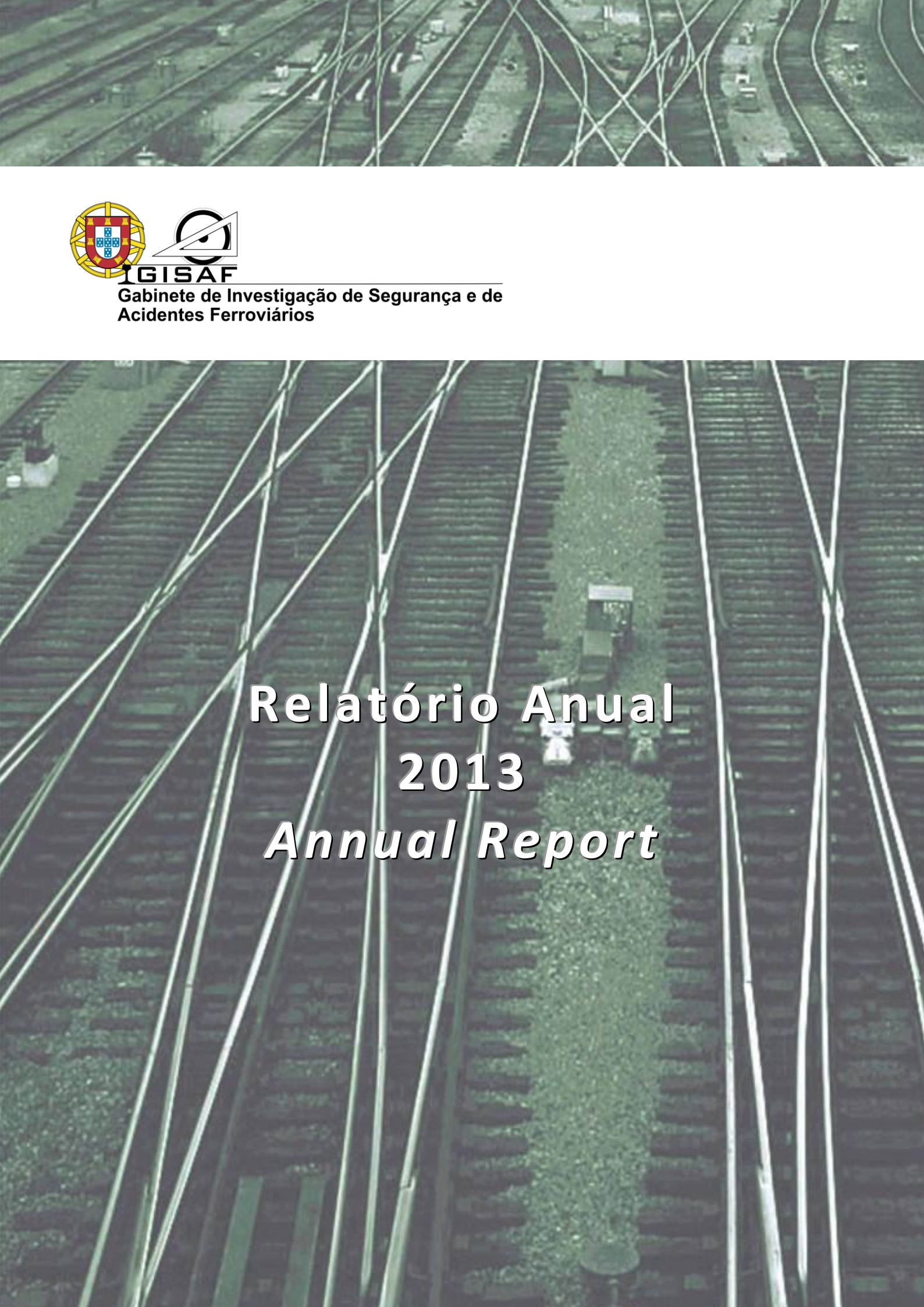




IGISAF

Gabinete de Investigação de Segurança e de
Acidentes Ferroviários

The background of the entire page is an aerial photograph of a railway yard. Numerous tracks are visible, some running straight and others curving or crossing each other. The tracks are made of dark material, possibly gravel or wood, and are separated by lighter-colored gravel. The overall scene is a complex network of lines receding into the distance.

Relatório Anual 2013 *Annual Report*



IGISAF
Gabinete de Investigação de Segurança e de
Acidentes Ferroviários

Ficha técnica

Título:

Relatório Anual – 2013 – *Annual Report*

Autoria:

Gabinete de Investigação de Segurança e de Acidentes Ferroviários

Ortografia:

Por força da Resolução do Conselho de Ministros n.º 8/2011, este documento foi redigido em respeito do Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa de 1990, aprovado pela Resolução da Assembleia da República n.º 26/91 e ratificado pelo Decreto do Presidente da República n.º 43/91, ambos de 23 de Agosto.

Data de edição:

18/09/2014

Controlo de versões				
Versão	Data	Alterações	Elaboração	Aprovação
v1	18/09/2014	Versão original	Nelson Oliveira	Nelson Oliveira (Diretor)

Índice

<i>English summary</i>	<i>2</i>
1. NOTA INTRODUTÓRIA.....	3
2. APRESENTAÇÃO DO GISAF	5
2.1 Enquadramento legal e organizacional	5
2.2 Estrutura orgânica.....	6
2.3 Missão	6
2.4 Visão	6
2.5 Compromisso ético e valores.....	6
2.6 Atribuições e princípios de atuação.....	7
2.7 Âmbito de atuação.....	8
3. RECURSOS	11
3.1 Princípios aplicáveis à gestão dos recursos humanos, financeiros e patrimoniais	11
3.2 Recursos humanos	11
3.3 Recursos financeiros	12
3.4 Recursos patrimoniais.....	12
4. ATIVIDADE DESENVOLVIDA	15
4.1 Gestão	15
4.2 Investigação de acidentes e incidentes	16
5. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA.....	19

English summary

This document gives body to the Annual Report referred to in Article 23(3) of Directive 2004/49/EC of the European Parliament and of the Council, of 29 April 2004, relating to the investigation activities of GISAF as the Portuguese Railway Accidents National Investigation Body (NIB) during the year 2013.

The present report is atypical because the Portuguese NIB has been inoperative since January 2011, when the previous Director resigned. Following a public tender, a new Director was appointed by the Portuguese Government on the 31st of October 2013. However, being confronted with an empty Office, during the remaining part of 2013 it was not possible to do much more than identify the most urgent and immediate tasks needed to establish a minimum of everyday administrative functionality, recruit an administrative officer and establish an action plan for making the Office fully operational during the following year.

During 2013, for the above mentioned reasons, GISAF carried out no investigations and no safety recommendations were issued, nor was it possible to make any kind of supervision on actions taken regarding recommendations issued previously.

As required by the European Railway Agency, this document has the following main content:

- General overview of the legal provisions for GISAF and its work;*
- Information concerning the relationship between GISAF and other national bodies, such as the National Safety Authority, Ministry of Transport and Investigation Bodies on other transport modes;*
- Information about GISAF, its Role (description of the mandate), Aim, Mission and scope;*
- Information on the internal structure of GISAF;*
- Information on budget;*
- Information on number of employees;*
- Information on investigations in the past 5 years;*
- Information on pending investigations;*
- Information on current investigations and safety recommendations.*

Apart from this summary, this document is all written in Portuguese.

1. NOTA INTRODUTÓRIA

O presente documento consubstancia o relatório anual previsto no n.º 3 do art.º 23.º da Diretiva 2004/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril de 2004, respeitante às atividades de investigação desenvolvidas em 2013 pelo Gabinete de Investigação de Segurança e de Acidentes Ferroviários, abreviadamente designado por GISAF, enquanto organismo nacional com a competência de investigação de acidentes ferroviários nos termos do art.º 21.º da referida Diretiva e do Decreto-Lei n.º 70/2010, de 21 de março.

O presente relatório é atípico e não apresenta a totalidade do conteúdo previsto para este tipo de documento na medida em que durante praticamente todo o ano de 2013 o GISAF esteve desprovido de quaisquer recursos humanos, para além da situação de quase paralisia que vivia desde 2011.

Na verdade, após a exoneração do anterior Diretor, a seu pedido, em 25 de janeiro de 2011, o GISAF deixou, na prática, de exercer as suas atribuições, uma vez que não dispunha de outros recursos humanos que não uma assistente administrativa, a qual foi assegurando o expediente corrente e o encaminhamento dos assuntos para a Tutela até que, com a aposentação desta funcionária no início de 2013, o GISAF ficou efetivamente deserto.

Apenas em 31 de outubro de 2013 foi designado um Diretor por S.ª Ex.ª o Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações, na sequência de procedimento de recrutamento aberto.

Como é fácil de perceber, confrontando-se com um organismo vazio, desprovido de quaisquer meios operacionais e logísticos e, na prática, inativo há quase três anos, o espaço de dois meses até ao final do ano de 2013 foi, essencialmente, consumido pelo Diretor em inteirar-se minimamente da situação do Gabinete, em delinear a organização administrativa a implementar, em identificar assuntos pendentes de resolução urgente e no recrutamento de uma funcionária para assegurar o expediente e demais gestão administrativa corrente, permitindo assim o restabelecimento de uma operacionalidade mínima.

Em conformidade com a Diretiva 2004/49/CE e com as orientações da Agência Ferroviária Europeia, este relatório inclui informação sobre os seguintes aspetos:

- Disposições legais aplicáveis ao funcionamento e ação do GISAF;
- Enquadramento institucional do GISAF em relação aos outros organismos nacionais relevantes, nomeadamente Tutela sectorial, Autoridade Nacional de Segurança e organismos de investigação de acidentes noutros modos de transporte;
- Informação sobre o organismo, nomeadamente suas atribuições e missão, organograma, número de funcionários e orçamento;

- Informação sobre as investigações realizadas nos últimos cinco anos, investigações concluídas e recomendações emitidas no ano relatado, investigações em curso e acompanhamento das recomendações emitidas no passado.

2. APRESENTAÇÃO DO GISAF

2.1 Enquadramento legal e organizacional

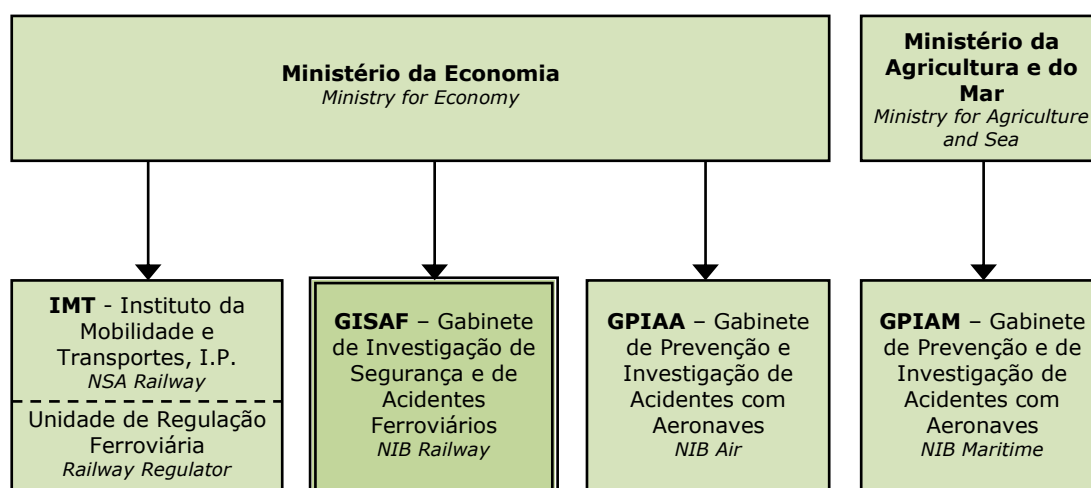
O Gabinete de Investigação de Segurança e de Acidentes Ferroviários – GISAF foi criado pelo Decreto-Lei n.º 210/2006, de 27 de Outubro. No entanto a sua orgânica original apenas foi definida pelo Decreto-Lei n.º 395/2007, de 31 de dezembro, ao mesmo tempo que o Decreto-Lei n.º 394/2007 deu conteúdo à investigação técnica de acidentes e incidentes ferroviários cuja competência é deste Gabinete, transpondo para a ordem jurídica interna a secção correspondente da Diretiva n.º 2004/49/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril de 2004, relativa à segurança dos caminhos-de-ferro comunitários.

Presentemente, a orgânica do GISAF encontra-se definida pelo Decreto-Lei n.º 70/2012, de 21 de março, o qual revogou o Decreto-Lei n.º 395/2007 no âmbito do Plano de Redução e Melhoria da Administração Central (PREMAC).

O GISAF funciona no âmbito do Ministério da Economia. É dotado de autonomia administrativa mas não tem autonomia financeira.

O apoio logístico e administrativo ao seu funcionamento é-lhe prestado pela Secretaria-Geral do referido Ministério.

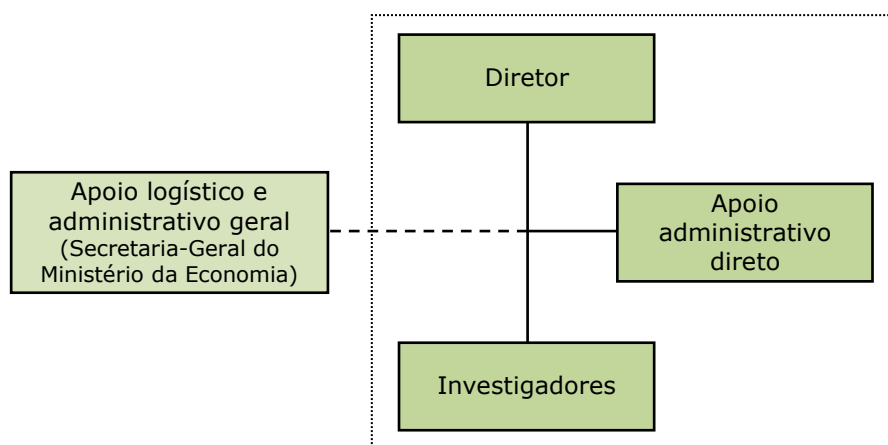
No que diz respeito ao enquadramento institucional do GISAF em relação aos outros organismos nacionais relevantes, a situação à data a que o presente Relatório se refere é explicitada no organograma seguinte:



2.2 Estrutura orgânica

Nos termos dos artigos 3.º a 6.º do Decreto-Lei n.º 70/2012, de 21 de março, o Gabinete de Investigação de Segurança e de Acidentes Ferroviários é constituído por um Diretor e um corpo de investigadores.

O organograma funcional do GISAF é o seguinte:



2.3 Missão

O Gabinete de Investigação de Segurança e de Acidentes Ferroviários é o organismo do Estado Português que tem por missão (i) investigar os acidentes, incidentes e outras ocorrências relacionadas com a segurança dos transportes ferroviários, visando a identificação das respetivas causas, (ii) elaborar e divulgar os correspondentes relatórios, (iii) promover estudos, (iv) propor medidas de prevenção que visem reduzir a sinistralidade ferroviária e (v) assegurar a participação em comissões ou atividades, nacionais ou estrangeiras.

2.4 Visão

Exercer as melhores práticas de investigação de acidentes e incidentes ferroviários, a fim de, em cooperação com as demais entidades relevantes, contribuir para a melhoria contínua da segurança do transporte ferroviário.

2.5 Compromisso ético e valores

Os valores formam um tipo de “moldura imaterial” que envolve todas as interações das pessoas dentro da organização e na sua relação com o exterior.

Considera-se geralmente a existência de dois grupos de valores nas organizações:

- Os **Valores Estratégicos** (expressos externamente) – estão relacionados com o ambiente externo das organizações e a relação destas com os seus clientes e *stakeholders*.
- Os **Valores de Processo** (expressos internamente) – estão relacionados com as organizações e os seus colaboradores / membros.

Com o enquadramento desta conceção, o GISAF assume como:

- **Valores Estratégicos:** Transparência – Cooperação – Independência – Credibilidade – Excelência.
- **Valores de Processo:** Comunicação – Motivação – Envolvimento – Integridade – Responsabilização.

Para além disso, a atuação do GISAF é também enquadrada pela Carta Ética da Administração Pública Portuguesa.

Assim, a atuação do Gabinete e dos seus colaboradores assume, essencialmente, os seguintes princípios e valores:

- Integridade, procurando as melhores soluções para o interesse público que se pretende atingir;
- Comportamento profissional;
- Consideração ética nas ações;
- Responsabilidade social;
- Não exercício de atividades externas que possam interferir com o desempenho das suas funções no GISAF ou criar situações de conflitos de interesses;
- Promoção, em tempo útil, do debate necessário à tomada de decisões;
- Respeito absoluto pelo quadro legal, regulamentar e normativo vigente e cumprimento das orientações internas;
- Manutenção da mais estrita isenção e objetividade;
- Transparência na tomada de decisões e na difusão da informação;
- Publicitação das deliberações internas e das decisões dos órgãos de gestão;
- Igualdade no tratamento e não discriminação;
- Declaração de qualquer presente ou benefício.

O compromisso ético e de valores seguindo pelo GISAF encontra-se expresso e detalhado no seu Código de Ética e de Conduta.

2.6 Atribuições e princípios de atuação

As atribuições do GISAF decorrem da missão que lhe é confiada e encontram-se expressas no art.º 2.º da sua orgânica:

- a) Desenvolver as atividades de investigação técnica de acidentes e incidentes ferroviários, de apuramento das causas e formulação de recomendações;

- b) Analisar as ocorrências registadas no relatório diário de circulação da entidade gestora das infraestruturas ferroviárias e propor o seu tratamento de acordo com a gravidade das mesmas;
- c) Acompanhar o cumprimento e aplicação prática das recomendações dirigidas às entidades reguladas.

No exercício das suas atribuições, o GISAF funciona de modo independente da autoridade responsável pela segurança e de qualquer entidade reguladora dos caminhos-de-ferro, sendo independente, na sua organização, estrutura jurídica e processo de decisão, de qualquer gestor de infraestrutura, empresa ferroviária, organismo de tarifação, entidade responsável pela repartição da capacidade e organismo notificado e de qualquer parte cujos interesses possam colidir com as tarefas que lhe são confiadas.

Nos termos da legislação comunitária e nacional, as investigações realizadas pelo Gabinete **não se destinam nem são orientadas para o apuramento de culpas ou determinação de responsabilidades**, mas sim para a **melhoria da segurança** do transporte ferroviário.

No entanto, a legislação portuguesa não garante que os relatórios elaborados pelo GISAF não sejam utilizados por terceiros para fins de apuramento de culpas e responsabilidades, também não estando salvaguardada a proteção da identidade das testemunhas em caso de qualquer tipo de investigação judicial.

2.7 Âmbito de atuação

O Decreto-Lei n.º 394/2007, conforme alterado pelo Decreto-Lei n.º 114/2009, de 18 de maio, atribui ao GISAF um âmbito de atuação consideravelmente mais alargado do que aquele definido na Diretiva 2004/49/CE como obrigatório para os organismos de investigação.

Assim, os sistemas ferroviários presentemente abrangidos pelo âmbito de atuação do GISAF, são os seguintes:

- **Rede ferroviária nacional**, gerida pela REFER, Rede Ferroviária Nacional, E.P.E., e operadores ferroviários licenciados para nela operar:
 - CP – Comboios de Portugal, E.P.E.,
 - CP Carga – Logística e Transporte Ferroviário de Mercadorias S.A.,
 - Fertagus, S.A.,
 - TAKARGO, Transporte de Mercadorias, S.A.;
- **Metropolitano de Lisboa**, explorado por Metropolitano de Lisboa, E.P.E.;
- **Metropolitano ligeiro da Área Metropolitana do Porto**, explorado por Metro do Porto, S.A.;
- **Metropolitano ligeiro da margem sul do Tejo**, explorado por MTS - Metro, Transportes do Sul, S.A.;
- **Metropolitano ligeiro de Mirandela**, explorado por Metro Ligeiro de Mirandela, S.A.;

- **Caminho-de-ferro ligeiro Sintra – Praia das Mações**, explorado pela Câmara Municipal de Sintra;
- **Caminho-de-ferro ligeiro Costa da Caparica – Fonte da Telha**, explorado por Transpraia – Transportes Recreativos da Praia do Sol, Lda.;
- **Caminho-de-ferro ligeiro da praia do Barril**, explorado por Gaprei - Gestão Aldeamento Pedras D'El Rei, S.A.;
- **Funicular dos Guindais**, explorado por Metro do Porto, S.A.;
- **Ascensor da Nazaré**, explorado pelos Serviços Municipalizados da Câmara Municipal da Nazaré;
- **Funicular de Viana do Castelo**, explorado pela empresa Liftech - Tecnologia para Elevadores, Lda.;
- **Ascensor do Bom Jesus do Monte**, explorado pela Confraria do Bom Jesus do Monte;
- **Funicular da Calçada de Viriato**, explorado pela Câmara Municipal de Viseu;
- **Ascensores da Bica, da Glória e do Lavra**, explorados pela Companhia Carris de Ferro de Lisboa S.A..
- **Sistema Automático de Transporte Urbano de Oeiras**, explorado por SATU – Sistema Automático de Transporte Urbano, E.M..

Para além destes sistemas ferroviários nacionais, o GISAF poderá ser chamado a intervir em investigações realizadas noutros Estados membros, quando os acidentes ou incidentes envolvam empresas ferroviárias estabelecidas ou licenciadas em Portugal, ou noutras situações em que seja solicitado.

Pode também desempenhar a sua atividade de investigação de acidentes, como prestador de serviços, noutros sistemas ferroviários que o solicitem.



IGISAF

Gabinete de Investigação de Segurança e de
Acidentes Ferroviários

3. RECURSOS

3.1 Princípios aplicáveis à gestão dos recursos humanos, financeiros e patrimoniais

O projeto anual do Orçamento do GISAF contém a afetação dos recursos humanos, financeiros e patrimoniais. Os recursos humanos estão inscritos no mapa de pessoal que, desde o ano de 2009, acompanha obrigatoriamente a proposta de orçamento apresentada à Tutela e enviada para o Ministério das Finanças, vigorando neste Gabinete, como princípio geral de boa governança na Administração Pública, o princípio da otimização e da racionalização dos recursos, numa gestão orientada para resultados.

Nos termos do art.º 6.º do Decreto-Lei n.º 70/2012, de 21 de março, a administração de recursos do GISAF é efetuada pela Secretaria-Geral do Ministério da Economia, no âmbito dos Serviços Partilhados, de acordo com as suas atribuições definidas pelo Decreto-Lei n.º 124/2012, de 20 de junho, designadamente:

- a) Execução e controlo orçamental;
- b) Gestão de pessoal: recrutamento, processamento de vencimentos e gestão da assiduidade;
- c) Aquisição de bens e serviços: pela UMC - Unidade Ministerial de Compras da Secretaria-Geral do ME, com especial relevo para as aquisições no âmbito dos Acordos Quadro da Agência Nacional de Compras Públicas, E.P.E.;
- d) Gestão Patrimonial: veículos, instalações e tecnologias da informação e da comunicação.

3.2 Recursos humanos

Com a aposentação, no início de 2013, da assistente administrativa que assegurava o apoio administrativo e secretariado, o GISAF ficou efetivamente deserto de recursos humanos até que o lugar de Diretor foi preenchido em 31 de outubro de 2013 através do despacho n.º 14332/2013 de S.ª Ex.ª o Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações, após procedimento concursal conduzido pela CRESAP - Comissão de Recrutamento e Seleção para a Administração Pública.

Em sequência, foi possível recrutar, em regime de mobilidade, uma assistente técnica para assegurar as funções de Secretariado, a qual iniciou funções no Gabinete em 1 de dezembro de 2013.

Nos termos do n.º 4 do art.º 5.º do Decreto-Lei n.º 70/2012, a dotação do corpo de investigadores é aprovada por Despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças, da administração pública e dos transportes, o qual, à data a que o presente Relatório diz respeito, ainda não havia sido publicado pelo que o GISAF não podia recrutar os investigadores, recursos fundamentais para que o Gabinete possa desempenhar a sua missão.

Os investigadores são providos por despacho do Diretor, em regime de comissão de serviço por período de três anos, renovável por iguais períodos, de entre profissionais de reconhecido mérito e comprovada experiência nas matérias atinentes à investigação de acidentes ferroviários.

A 31 de dezembro de 2013, os recursos humanos do Gabinete, previstos no respetivo Mapa de Pessoal e reais, eram os seguintes:

designação	previstos	reais
Pessoal Dirigente		
Diretor	1	1
Estrutura Técnica		
Investigadores	0	0
Técnicos Superiores	3	0
Estrutura Operacional		
Assistente Técnica	1	1
Total	5	2

3.3 Recursos financeiros

O orçamento do GISAF provém do Orçamento Geral do Estado e integra as vertentes de funcionamento e de investimento.

O orçamento inicial do GISAF, o orçamento efetivamente disponível e a respetiva execução orçamental da despesa, relativos a 2013, encontram-se sintetizados no quadro seguinte:

(euros)

Classificação Económica		Orçamento Inicial	Orçamento Disponível	Pagamentos	Grau de Execução
01.00.00	DESPEAS COM O PESSOAL	218.579	111.299	9.926	8,92%
02.00.00	AQUISIÇÃO DE BENS E SERVIÇOS	81.140	43.466	1.552	3,57%
06.00.00	OUTRAS DESPEAS CORRENTES	8.264	200	0	0,00%
07.00.00	AQUISIÇÃO DE BENS DE CAPITAL	14.586	14.586	0	0,00%
TOTAL		322.569	169.551	11.478	6,77%

Naturalmente que, pelas razões já sobejamente apontadas, a execução orçamental de 2013 foi extremamente reduzida, cifrando-se em 6,77%.

3.4 Recursos patrimoniais

Os recursos patrimoniais do GISAF no final de 2013 eram, genericamente, suficientes para o seu funcionamento administrativo corrente, com exceção dos equipamentos informáticos que se encontravam obsoletos na sua esmagadora maioria.

Já no que diz respeito ao funcionamento operacional do Gabinete, os recursos patrimoniais para o efeito eram praticamente inexistentes ou impróprios.

Perante o facto de haver significativa disponibilidade financeira no orçamento de 2013, tentou-se ainda proceder à aquisição de diverso equipamento necessário à atividade do GISAF, no entanto, não foi possível concretizar tal desiderato perante os calendários inerentes aos procedimentos administrativos para essas aquisições.

Como equipamento de apoio à investigação existia apenas uma máquina fotográfica digital e uma máquina de filmar, esta última obsoleta. Não existia qualquer equipamento de medição ou diagnóstico.

Não existiam, igualmente, quaisquer equipamentos individuais de proteção, indispensáveis e obrigatórios para entrada nos locais das ocorrências.

Merece referência especial o veículo atribuído ao GISAF, que se trata de um automóvel de luxo marca VOLVO, modelo T S80, fabricado no ano 2000 e com motor a gasolina de 1984 cm³. Pelas suas características é absolutamente imprestável para as funções a que se destina no Gabinete, as quais exigirão, frequentes vezes, a circulação em todo-o-terreno e sob quaisquer condições atmosféricas. Por este motivo, e em conjugação com os factos de (i) não ter seguro válido, (ii) não ter inspeção periódica válida, e (iii) necessitar de reparação para ser colocado em funcionamento, levou a que se tenha considerado ser um dispêndio de verba inútil qualquer intervenção naquele veículo, sendo proposto para integrar o contingente obrigatório para abate necessário à atribuição de uma viatura nova.



IGISAF

Gabinete de Investigação de Segurança e de
Acidentes Ferroviários

4. ATIVIDADE DESENVOLVIDA

4.1 Gestão

Pelas razões já sobejamente descritas nos pontos antecedentes do presente relatório, à data da tomada de posse do atual Diretor, quase tudo havia para fazer no sentido da reativação do Gabinete.

Assim, nos dois meses restantes até ao final de 2013, foram desenvolvidas as seguintes ações mais significativas:

- Processo de recrutamento de uma assistente técnica para assegurar o apoio administrativo geral ao Gabinete, processo este que se concluiu no primeiro dia de dezembro com a entrada em funções da referida funcionária;
- Implementação de um sistema de gestão informatizada do arquivo clássico e digital do expediente;
- Reorganização do arquivo documental e dos processos de investigação existentes;
- Criação de caixas de correio eletrónicas do GISAF, incluindo uma dedicada para a comunicação de ocorrências;
- Diligências preparatórias para a criação da página eletrónica do GISAF na *internet*;
- Início do processo para substituição da viatura existente por outra que tenha as características necessárias e suficientes ao desempenho das atribuições acometidas ao GISAF;
- Estabelecimento de contactos com as empresas ferroviárias no âmbito de atuação do GISAF, informando da reativação gradual do Gabinete e pedindo a designação de pontos de contacto preferenciais;
- Restabelecimento dos contactos com a Agência Ferroviária Europeia;
- Levantamento dos processos de investigação pendentes, incluindo aqueles notificados à Agência Ferroviária Europeia e que não foram fechados mediante o envio do respetivo Relatório.

Feitas estas ações urgentes para o restabelecimento das condições mínimas de funcionamento do Gabinete e definição do estado da situação, foi delineado um plano de ação no sentido de dotar o Gabinete das necessárias condições de operacionalidade e pleno funcionamento, para levar a cabo durante o ano de 2014. As suas linhas gerais podem ser traçadas como se segue, por ordem não sequencial:

- Criação dos documentos obrigatórios de gestão do Gabinete enquanto serviço da Administração Pública;
- Implementação do Sistema Integrado de Avaliação de Desempenho da Administração Pública;
- Obtenção do apoio da ERA para enquadramento da operacionalização técnica do GISAF, nomeadamente no âmbito da rede internacional de organismos de investigação (NIB Network);
- Criação dos manuais de procedimentos de gestão e de investigação;

- Reapetrechamento de meios informáticos e de comunicações móveis;
- Apetrechamento com equipamento necessário ao desenvolvimento da atividade de investigação de acidentes;
- Dotação com veículo adequado;
- Recrutamento de investigadores após a publicação do Despacho Conjunto a que se refere o n.º 4 do art.º 5.º do Decreto-Lei n.º 70/2012;
- Definição de Plano de Formação, de acordo com os perfis dos investigadores recrutados;
- Colocação *on-line* da página eletrónica do GISAF na *internet*;
- Início da regularização de processos de investigação pendentes junto da ERA.

4.2 Investigação de acidentes e incidentes

Pelas razões descritas anteriormente, o GISAF não realizou em 2013 quaisquer ações de investigação de acidentes ou incidentes.

No entanto, na sequência do restabelecimento de contactos com as empresas ferroviárias que estão sob o seu âmbito de atuação, o GISAF passou a receber informação diária sobre as ocorrências com impacto na segurança na rede gerida pela REFER, assim como as notificações de acidentes feitas pelas empresas, nos casos previstos na legislação. Esta informação começou a ser tratada estatisticamente a fim de se construir uma base de dados do ponto de vista do histórico que interessa à investigação, permitindo determinar tendências que ajudem a dimensionar e orientar as operações futuras do GISAF.

Consultando a base de dados ERAIL, identifica-se que nos últimos cinco anos foram concluídas as seguintes investigações:

Ocorrência	Título	Data da ocorrência	Tipo de ocorrência
PT-441	Acidente em PN tipo A, ao PK 175,976 Oeste, com ambulância	11-03-2008	Acidente em PN
PT-454	Acidente em PN tipo D, ao PK 52,560 Douro, com veículo ligeiro	13-04-2008	Acidente em PN
PT-455	Colisão entre veículo de metro ligeiro e um automóvel ligeiro, na Av. Pedro Hispano, Porto	04-05-2008	Colisão com obstáculo
PT-613	Descarrilamento de automotora ao PK 2,171 Tua	06-06-2008	Descarrilamento
PT-614	Descarrilamento de automotora ao PK 20,400 Tua	22-08-2008	Descarrilamento
PT-618	Acidente em PN tipo D, ao PK 69,446 Oeste, com motociclo de quatro rodas	12-06-2008	Acidente em PN
PT-746	Atropelamento de peões por veículo de metro ligeiro em Corroios	08-07-2009	Acidente de pessoas causado por MC em movimento
PT-757	Acidente em PN de 5.ª categoria, ao PK 68,018 Douro, com veículo ligeiro	01-09-2009	Acidente em PN

Também consultando a base de dados ERAIL, foram identificadas as seguintes investigações notificadas mas que se encontram pendentes de relatório final, cuja sequência e viabilidade de conclusão se desconhece neste momento devido ao longo período de inatividade do Gabinete:

Ocorrência	Título	Data da ocorrência	Tipo de ocorrência
PT-75	Atropelamento de trabalhador do gestor da infraestrutura	11-07-2006	Acidente de pessoas causado por MC em movimento
PT-76	Acidente em PN tipo B, na linha do Oeste próximo de Leiria, com veículo ligeiro	18-03-2006	Acidente em PN
PT-77	Barreiras de PN não fecharam após aviso	18-05-2006	Outro
PT-78	Descarrilamento na estação da Pampilhosa, linha do Norte	04-07-2006	Descarrilamento
PT-222	Acidente em PN tipo B, ao PK 323,850 Norte, com veículo ligeiro	10-08-2006	Acidente em PN
PT-223	Atropelamento de duas pessoas, em plena via entre Gaia e Valadares	26-09-2006	Acidente de pessoas causado por MC em movimento
PT-225	Acidente em PN tipo C, na linha do Oeste, com veículo ligeiro	28-10-2006	Acidente em PN
PT-226	Acidente em PN, na linha da Beira Baixa, com veículo ligeiro	07-11-2006	Acidente em PN
PT-228	Acidente em PN, na linha do Oeste, com veículo ligeiro	15-12-2006	Acidente em PN
PT-229	Descarrilamento de 10 vagões na estação de Pegões, linha do Alentejo	15-07-2006	Descarrilamento
PT-239	Descarrilamento de vagão na estação de Oliveira do Bairro, linha do Norte	13-11-2006	Descarrilamento
PT-240	Quebra de eixo por avaria em caixa de eixo de vagão	06-09-2006	Quebra de rodas ou eixos
PT-242	Acidente em PN, na linha do Norte, com veículo pesado imobilizado	21-03-2007	Acidente em PN
PT-243	Acidente em PN tipo A, na linha do Oeste, com veículo ligeiro	28-03-2007	Acidente em PN
PT-244	Acidente em PN de 5.ª categoria, na linha do Sul, com veículo ligeiro	04-04-2007	Acidente em PN
PT-313	Acidente em PN tipo D, ao PK 143,998 Oeste, com motociclo	12-05-2007	Acidente em PN
PT-314	Acidente em PN tipo A, ao PK 59,270 Douro, com veículo ligeiro	02-06-2007	Acidente em PN
PT-315	Acidente em PN tipo B, ao PK 370,183 Algarve, com veículo ligeiro	05-08-2007	Acidente em PN
PT-316	Acidente em PN tipo D, ao PK 347,716 Algarve, com veículo ligeiro	18-08-2007	Acidente em PN
PT-317	Descarrilamento de três vagões na estação da Pampilhosa, linha do Norte	17-08-2007	Descarrilamento
PT-318	Atropelamento de trabalhador do gestor da infraestrutura durante interdição de via.	13-06-2007	Acidente de pessoas causado por MC em movimento
PT-319	Atropelamento de trabalhador do gestor da infraestrutura durante interdição de via.	01-08-2007	Acidente de pessoas causado por MC em movimento
PT-962	Descarrilamento de 9 vagões, em Válega, PK 297,200 Norte	16-07-2010	Descarrilamento
PT-1018	Descarrilamento de 7 vagões, ao PK 78,247 Sul, sobre a ponte de Alcácer do Sal	26-10-2010	Descarrilamento



IGISAF

Gabinete de Investigação de Segurança e de
Acidentes Ferroviários

5. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Pelas razões já referidas, o GISAF não emitiu em 2013 quaisquer recomendações de segurança.

Pelo mesmo motivo não foi possível fazer a monitorização da sequência dada às recomendações emitidas anteriormente pelo GISAF.

