



IGISAF

Gabinete de Investigação de Segurança e de Acidentes Ferroviários

Office for the Investigation of Rail Safety and Accidents - NIB PT



Relatório Anual de Investigação 2014

Investigation Annual Report



GISAF

Gabinete de Investigação de Segurança e de
Acidentes Ferroviários

Office for the Investigation of Rail Safety and Accidents - NIB PT

Ficha Técnica

Título | Relatório Anual de Investigação – 2014 – *Investigation Annual Report*

Editor | GISAF - Gabinete de Investigação de Segurança e de Acidentes Ferroviários

Av. Elias Garcia, 103, 7.º – 1050-098 Lisboa – PORTUGAL

Telefone: + 352 217 911 950 | Fax: + 351 217 911 959

E-mail: geral@gisaf.min-economia.pt

Diretor | Nelson Oliveira

Desenho e Composição | GISAF

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.

© GISAF · Lisboa, Portugal · 2015

Com a exclusão de materiais eventualmente inclusos cujos direitos pertençam a terceiros, é autorizada a reprodução do conteúdo deste documento, exceto para fins comerciais, desde que mencionando o GISAF como autor, o título, o ano de edição e a referência “Lisboa-Portugal”, e desde que a sua utilização seja feita com exatidão e dentro do contexto original.

Esta publicação também está disponível em <http://www.gisaf.min-economia.pt>.

Controlo documental

| N.º documento | Data | Alterações | Elaboração | Aprovação |
|---------------|------------|-----------------|------------|-----------------|
| RAI2014.0 | 23/09/2015 | Versão original | | Nelson Oliveira |
| | | | | |

Índice

| | |
|---|----|
| <i>English Summary</i> | 5 |
| 0. NOTA INTRODUTÓRIA | 7 |
| 1. APRESENTAÇÃO DO GISAF | 8 |
| 1.1 Enquadramento legal e organizacional..... | 8 |
| 1.2 Estrutura orgânica | 9 |
| 1.3 Missão | 10 |
| 1.4 Visão..... | 10 |
| 1.5 Compromisso ético e valores | 10 |
| 1.6 Atribuições e princípios de atuação | 11 |
| 1.7 Âmbito de atuação..... | 12 |
| 2. RECURSOS | 14 |
| 2.1 Princípios aplicáveis à gestão dos recursos humanos, financeiros e patrimoniais | 14 |
| 2.2 Recursos humanos..... | 14 |
| 2.3 Recursos financeiros | 15 |
| 2.4 Recursos patrimoniais..... | 16 |
| 3. ATIVIDADE DESENVOLVIDA | 18 |
| 3.1 Gestão | 18 |
| 3.2 Investigação de acidentes e incidentes | 19 |



IGISAF
Gabinete de Investigação de Segurança e de
Acidentes Ferroviários

Office for the Investigation of Rail Safety and Accidents - NIB PT

Página propositadamente deixada em branco

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 2014.

Due to the reasons described in the 2013 Annual Report, the year 2014 was essentially consumed in arranging for the necessary administrative, material and human resources needed to make the body operational after its dormant period.

Because of this, in 2014 GISAF wasn't able to duly perform its main mission of investigating rail accidents. Nevertheless, and despite the lack of investigators, it was decided to open two investigations, one following a series of three similar freight train derailments on the main Portuguese international link, causing serious damage to the infrastructures, and another regarding the fall of a passenger to the track cess when a commuter train stopped outside the station platform, an accident that was considered serious enough to pass without investigation.

Apart from this summary, the text of this document is in Portuguese as it was not possible, at the moment, to provide a full English translation. However, the charts and tables containing the main information are bilingual.

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

- *General overview of the legal provisions for GISAF and its work [pages 8 and 9];*
- *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 [page 9];*
- *Information on the internal structure of GISAF [page 10];*
- *Information about GISAF, its Role (description of the mandate), Aim and Mission [pages 10 to 12];*
- *Information on the scope of GISAF on the rail system [pages 12 and 13];*
- *Information on number of employees [table 1 - page 15];*
- *Information on budget [page 15 and table 2 - page 16];*
- *Information on general management activities [pages 18 and 19];*
- *Information on investigation activities [page 19];*
- *Investigations opened in 2014 [table 3 – page 20];*
- *Information on investigations concluded in 2014 [page 20];*
- *Investigations in the past 5 years [table 4 – page 20 and 21];*
- *Information on pending investigations [table 5 – page 21 and 22];*
- *Information on safety recommendations and actions taken [tables 6a to 6f – pages 23 to 28].*



IGISAF

**Gabinete de Investigação de Segurança e de
Acidentes Ferroviários**

Office for the Investigation of Rail Safety and Accidents - NIB PT

Página propositadamente deixada em branco

0. NOTA INTRODUTÓRIA

O presente documento diz respeito às atividades de investigação desenvolvidas em 2014 pelo Gabinete de Investigação de Segurança e de Acidentes Ferroviários, abreviadamente designado por GISAF, enquanto organismo nacional com a competência de investigação técnica de acidentes ferroviários nos termos do Decreto-Lei n.º 70/2010, de 21 de março.

Consubstancia o relatório anual previsto no n.º 6 do art.º 11.º do Decreto-Lei n.º 394/2007, de 31 de dezembro ¹, o qual transpõe parcialmente para o ordenamento jurídico nacional a Diretiva 2004/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril de 2004, relativa à segurança dos caminhos de ferro da União Europeia.

Conforme será possível perceber do corpo do presente relatório, e pelas razões abordadas no relatório de investigação respeitante a 2013 e enquadradas e detalhadas no relatório de gestão, o ano de 2014 foi consumido essencialmente na criação das condições administrativas, humanas e logísticas para a operacionalização do GISAF, pelo que no ano relatado não foi possível desenvolver cabalmente as tarefas de investigação que configuram a missão essencial do GISAF; não obstante foram desenvolvidas tarefas relevantes para a normalização da atividade do Gabinete durante 2015, o que se reflete nos capítulos próprios deste documento.

Em conformidade com os diplomas legais acima referidos e obedecendo aos requisitos definidos pela 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 Ferroviária 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 iniciadas e concluídas no ano relatado, assim como listagem das investigações pendentes de anos anteriores;
- Listagem das investigações concluídas nos últimos cinco anos;
- Listagem das recomendações emitidas no ano relatado e informação sobre a sequência dada pelos respetivos destinatários àquelas emitidas e que não estejam ainda encerradas através do seu cumprimento ou recusa.

¹ - Conforme alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 151/2014, de 13 de outubro.



GISAF

Gabinete de Investigação de Segurança e de
Acidentes Ferroviários

Office for the Investigation of Rail Safety and Accidents - NIB PT

1. APRESENTAÇÃO DO GISAF

1.1 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, de 31 de dezembro, 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, e o apoio logístico e administrativo ao seu funcionamento é-lhe prestado pela Secretaria-Geral do referido Ministério.

Ainda no âmbito do enquadramento legal que rege a atividade do GISAF, merecerá a pena destacar que no ano relatado o Decreto-Lei n.º 394/2007, de 31 de dezembro, foi alterado pelo Decreto-Lei n.º 151/2014, de 13 de outubro, alteração essa que introduziu algumas dificuldades, ou mesmo impossibilidades, ao processo de investigação, resultantes, no nosso entender, de deficiente tradução da Diretiva n.º 2004/49/CE.

Na verdade, a redação atual do n.º 1 do art.º 12.º do Decreto-Lei n.º 394/2007, dada pelo Decreto-Lei n.º 151/2014, de 13 de outubro, é a seguinte [sublinhado nosso]:

As recomendações de segurança devem ser dirigidas à autoridade nacional de segurança ferroviária, à Agência Ferroviária Europeia e, se o carácter da recomendação assim o exigir, a outros organismos ou autoridades nacionais de outros Estados membros.

Ora, a redação da disposição equivalente na Diretiva 2004/49/CE é [sublinhado nosso]:

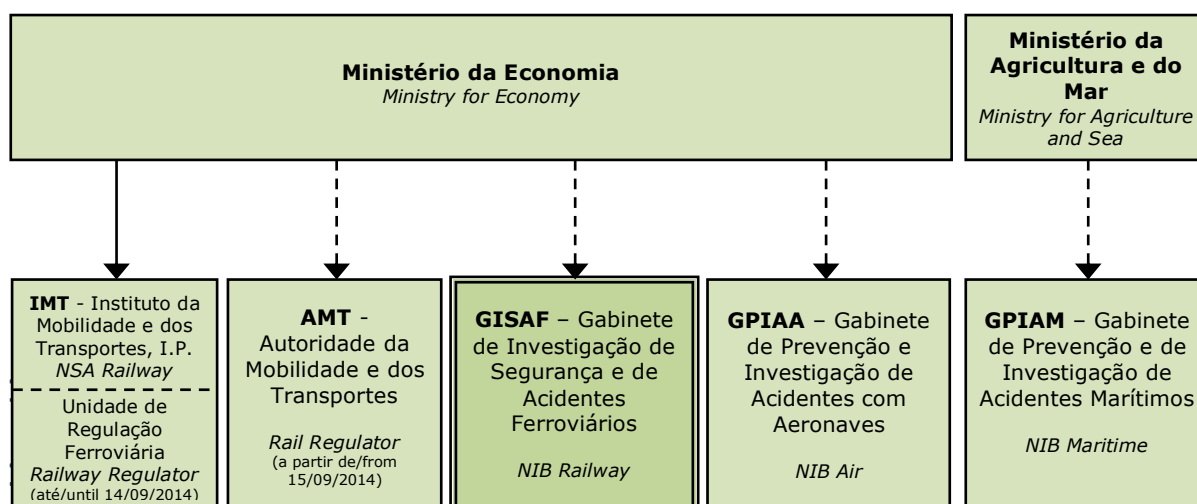
Os destinatários das recomendações são a autoridade responsável pela segurança e, se o carácter da recomendação assim o exigir, outros organismos ou autoridades do Estado-Membro ou outros Estados-Membros.

Assim, enquanto a Diretiva prevê que os organismos de investigação de acidentes ferroviários possam dirigir recomendações a **outros organismos ou autoridades do Estado-Membro** a que pertence, a legislação nacional na sua versão atual não prevê essa possibilidade, limitando em muito a legitimidade (e utilidade) do GISAF emitir certas recomendações (por exemplo, por, aparentemente, não ter legitimidade legal para dirigir recomendações à entidade responsável pelos serviços de emergência ou a organismos nacionais de normalização técnica).

Já por outro lado, a redação do referido artigo do Decreto-Lei n.º 394/2007 prevê que o GISAF possa dirigir recomendações a outros organismos ou autoridades nacionais de outros Estados membros, o que não parece fazer sentido uma vez que, não prevendo a legislação comunitária tal legitimidade, não se vê como pode a Lei portuguesa dar tal prerrogativa em relação a entidades de outro Estado-Membro, cujo efeito seria nulo.

Assim, parece-nos ter havido um lapso de redação no referido ponto 1 do artigo 12.º, cuja necessária retificação o GISAF promoverá junto da Tutela durante 2015.

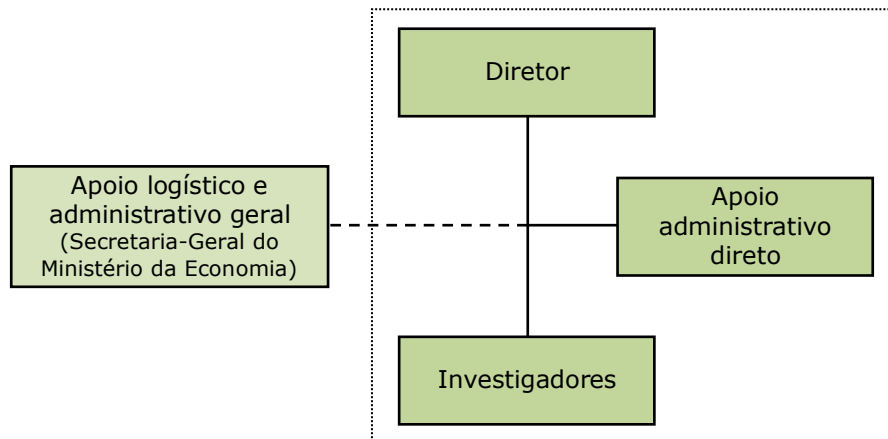
No que diz respeito ao enquadramento institucional do GISAF em relação aos outros organismos nacionais relevantes, a situação no período a que o presente Relatório se refere é explicitada no organograma seguinte:



1.2 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 que se apresenta na página seguinte:



1.3 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.

1.4 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.

1.5 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 IGISAF 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 seguido pelo GISAF encontra-se expresso e detalhado no seu Código de Ética e de Conduta (disponível na página web do GISAF) .

1.6 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**



GISA

Gabinete de Investição de Segurança e de
Acidentes Ferroviários

Office for the Investigation of Rail Safety and Accidents - NIB PT

responsabilidades, mas sim para a **melhoria da segurança** do transporte ferroviário.

No entanto, a legislação portuguesa não garante que os relatórios elaborados pelo GISA 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.

1.7 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 GISA um âmbito de atuação consideravelmente mais alargado do que aquele definido na Diretiva 2004/49/CE como obrigatório para os organismos nacionais de investigação nela previstos.

Assim, os sistemas ferroviários abrangidos pelo âmbito de atuação do GISA no ano de 2014 foram 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 Maçãs**, 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 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 dos Guindais**, explorado por Metro do Porto, S.A.;
- **Ascensor da Nazaré**, explorado pelos Serviços Municipalizados da Câmara Municipal da Nazaré;
- **Sistema Automático de Transporte Urbano de Oeiras**, explorado por SATU – Sistema Automático de Transporte Urbano, E.M..

Tal corresponde a cerca de 2715 km de sistema ferroviário e a mais de 4000 circulações por dia.

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. No ano de 2014 nenhuma destas situações ocorreu.



GISAF

Gabinete de Investigação de Segurança e de
Acidentes Ferroviários

Office for the Investigation of Rail Safety and Accidents - NIB PT

2. RECURSOS

2.1 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 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.

2.2 Recursos humanos

Durante a quase totalidade do ano de 2014, o Gabinete esteve apenas dotado com o seu diretor e uma assistente administrativa assegurando as funções de secretariado.

Em 9 de junho foi publicado o despacho conjunto dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças, da administração pública e dos transportes, previsto no n.º 4 do art.º 5.º do Decreto-Lei n.º 70/2012, aprovando a dotação de investigadores do GISAF, a qual foi fixada em dois investigadores². Tendo em conta as severas restrições orçamentais que o país atravessa, o GISAF havia solicitado uma dotação de três investigadores por se considerar ser este o número mínimo de efetivos que permite assegurar o cumprimento elementar da missão e exercício das atribuições do Gabinete, consideração em que estamos suportados pelo retorno de experiência recolhido junto dos demais organismos homólogos. Para além das limitações operacionais decorrentes, tal facto implicou também que os perfis inicialmente definidos para os Investigadores tivessem de ser reajustados, dificultando o recrutamento.

² - Despacho n.º 7569-B/2014, da Ministra de Estado e das Finanças e do Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações.

Nos termos legais, 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.

Em sequência, e tendo como constrangimento o vencimento fixado no Decreto-Lei n.º 70/2012 para as funções de investigador do GISAF, inferior ao que auferem no sector empresarial a maioria dos quadros técnicos superiores com o mérito e a experiência requeridos, foi ainda assim possível recrutar dois profissionais de reconhecido mérito e comprovada experiência em matérias atinentes à investigação de acidentes ferroviários, cujas competências se complementam parcialmente. Um deles, cedido por interesse público e mútuo acordo pela CP – Comboios de Portugal, E.P.E., entrou em funções em 1 de dezembro; o segundo, cedido por interesse público e mútuo acordo pela Rede Ferroviária Nacional - REFER, E.P.E., entrou em funções em 1 de janeiro de 2015, portanto já fora do período a que este Relatório diz respeito.

A 31 de dezembro de 2014, os recursos humanos do Gabinete, previstos no respetivo Mapa de Pessoal e reais, eram os seguintes:

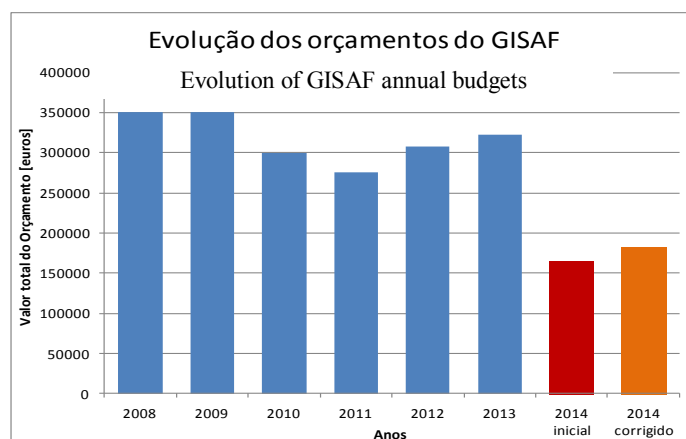
| Designação Title | Previstos Planned | Reais Real |
|--|----------------------|---------------|
| Pessoal Dirigente / Managing Staff | | |
| Diretor / Director | 1 | 1 |
| Estrutura Técnica / Technical Staff | | |
| Investigadores / Investigators | 2 | 1 |
| Estrutura Operacional / Operational Staff | | |
| Assistente Técnica / Technical assistant | 1 | 1 |
| Total | 4 | 3 |

Quadro 1 – Recursos humanos
Table 1 – Human resources

2.3 Recursos financeiros

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

Em 2014 o orçamento atribuído sofreu uma redução apreciável em relação aos anos anteriores, conforme ilustrado no gráfico seguinte.





Tal facto é paradoxal, especialmente quando comparado com os orçamentos dos anos em que o GISAF esteve inativo, na medida em que estava previsto que o ano de 2014 seria o de reativação e operacionalização plena do Gabinete, a que deveria corresponder um maior esforço financeiro. No entanto, a data tardia na publicação da dotação de investigadores do Gabinete assim como delongas diversas ocorridas em processos de aquisição de bens acabaram por fazer com que o, à partida, insuficiente orçamento não causasse, afinal, constrangimentos práticos. Não obstante, tal situação de partida criou sérias dificuldades no planeamento de atividades e prejudicou o processo de reoperacionalização.

O orçamento do GISAF e a execução da despesa em 2014 encontram-se sintetizados no quadro seguinte:

(euros)

| Classificação Económica | | Orçamento Inicial | Orçamento Disponível | Compromissos | Pagamentos | Grau de Execução |
|-------------------------|-----------------------------------|-------------------|----------------------|--------------|------------|------------------|
| 01.00.00 | DESPEAS COM O PESSOAL | 153.940,00 | 157.157,00 | 81.813,06 | 81.813,06 | 52,06% |
| 01.01.00 | REMUNERAÇÕES CERTAS E PERMANENTES | 122.863,00 | 120.863,00 | 64.360,56 | 64.360,56 | 53,25% |
| 01.02.00 | ABONOS VARIÁVEIS OU EVENTUAIS | 1.393,00 | 4.610,00 | 2.141,51 | 2.141,51 | 46,45% |
| 01.03.00 | SEGURANCA SOCIAL | 29.684,00 | 31.684,00 | 15.310,99 | 15.310,99 | 48,32% |
| 02.00.00 | AQUISIÇÃO DE BENS E SERVIÇOS | 3.150,00 | 17.768,00 | 12.500,05 | 7.977,97 | 44,90% |
| 02.01.00 | AQUISIÇÃO DE BENS | 0,00 | 2.047,00 | 1.376,79 | 376,79 | 18,41% |
| 02.02.00 | AQUISIÇÃO DE SERVIÇOS | 3.150,00 | 15.721,00 | 11.123,26 | 7.601,18 | 48,35% |
| 06.00.00 | OUTRAS DESPESAS CORRENTES | 7.876,00 | 133,00 | 52,48 | 52,48 | 39,46% |
| 07.00.00 | AQUISIÇÃO DE BENS DE CAPITAL | 0,00 | 6.778,00 | 6.564,35 | 998,76 | 14,74% |
| TOTAL | | 164.966,00 | 181.836,00 | 100.929,94 | 90.842,27 | 49,96% |

Quadro 2 – Orçamento e despesas de 2014

Table 2 – 2014 budget and expenditure

2.4 Recursos patrimoniais

Os recursos patrimoniais do GISAF no início de 2014 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.

A prioridade foi dotar o GISAF com um veículo automóvel apropriado para o desempenho da sua missão, uma vez que aquele existente, para além de impróprio, estava inoperacional, conforme se encontra expresso no Relatório referente a 2013.

Este processo foi iniciado em dezembro de 2013, no entanto, por vicissitudes logístico-administrativas diversas externas ao GISAF, apenas em novembro de 2014 foi possível obter um veículo, ainda assim em aluguer de curta duração enquanto o veículo resultante de processo aquisitivo centralizado não era entregue.

O obsoleto equipamento informático foi parcialmente renovado, para o que se contou com o apoio do serviço competente da Secretaria-Geral.

No final do ano foi também estabelecida uma rede autónoma de voz e dados, em ligação direta à rede da Secretaria-Geral do Ministério, ficando o Gabinete independente da rede

informática do IMT, IP existente no edifício onde tem as suas instalações, da qual esteve dependente até essa data.

Foi realizada a aquisição de diversos equipamentos de proteção individual para o pessoal do GISAF, adequados às tipologias de intervenção do Gabinete e em conformidade com os requisitos legais.

Foram iniciados os procedimentos prévios necessários à aquisição de equipamentos especializados para os trabalhos de investigação de acidentes e incidentes ferroviários, nomeadamente diversos equipamentos de medição e de registo, não tendo sido possível dar sequência à contratação em 2014 por falta de verba.



GISAF

Gabinete de Investigação de Segurança e de
Acidentes Ferroviários

Office for the Investigation of Rail Safety and Accidents - NIB PT

3. ATIVIDADE DESENVOLVIDA

3.1 Gestão

Conforme se encontra detalhadamente plasmado no relatório referente a 2013, o GISAF esteve sem dirigente e, na prática, inoperacional, desde o início de 2011 até 31 de outubro de 2013, data em que o atual diretor iniciou funções. Insiste-se neste facto uma vez que o longo período de inoperacionalidade que o Gabinete sofreu teve reflexos significativos na atividade de 2014.

Assim, depois de nos dois meses que restavam do ano 2013 se terem desenvolvido as ações urgentes para o restabelecimento das condições mínimas de funcionamento administrativo do Gabinete, como descrito no Relatório respeitante àquele ano, o ano de 2014 foi essencialmente passado na criação das condições para que o GISAF pudesse efetivamente desempenhar a sua missão.

Merecem destaque as principais ações:

- Criação dos documentos obrigatórios de gestão do Gabinete enquanto serviço da Administração Pública;
- Implementação do Sistema Integrado de Gestão e Avaliação de Desempenho na Administração Pública (SIADAP);
- Realização de inventário de bens e existências do GISAF;
- Criação de sistema informatizado de registo e arquivo de documentação interna e externa;
- Diligências junto da Tutela no sentido da publicação do Despacho Conjunto a que se refere o n.º 4 do art.º 5.º do Decreto-Lei n.º 70/2012, fixando a dotação de Investigadores do GISAF;
- Desencadeamento, junto da Secretaria-Geral do Ministério da Economia, de diversos procedimentos de aquisição, nomeadamente:
 - Meios informáticos,
 - Comunicações de voz e dados, fixas e móveis,
 - Ferramentas e materiais para apoio aos trabalhos de investigação,
 - Equipamentos de proteção individual;
- Acompanhamento insistente do processo com vista à dotação com veículo adequado, o qual já havia sido iniciado no final de 2013;
- Desencadeamento, junto da Tutela, do processo com vista a fixar e dar força legal aos cartões de identificação dos agentes do GISAF em funções de investigação, conforme previsto no Decreto-Lei n.º 394/2007, de 31 de dezembro;
- Construção da página eletrónica com vista à divulgação pública do GISAF e da sua atividade, em cumprimento dos requisitos de transparência e informação exigidos ao Gabinete, procedendo-se à elaboração dos respetivos conteúdos e sua colocação

online no último dia de 2014, uma vez que o primeiro dia 2015 marcaria a efetiva operacionalização do Gabinete.

3.2 Investigação de acidentes e incidentes

a) Definição de métodos e procedimentos

Com vista à definição de metodologias e procedimentos de investigação em conformidade com as melhores práticas internacionais e recomendações da Agência Ferroviária Europeia, assim como para melhor dimensionar as condições logísticas e meios auxiliares com que o Gabinete deverá estar apetrechado para o correto trabalho dos investigadores, foi considerada essencial a recolha da experiência e melhores práticas dos organismos da rede europeia.

Para tal, com a colaboração da Agência Ferroviária Europeia e no âmbito da rede de organismos nacionais de investigação (*NIB Network*), foi possível visitar dois organismos de investigação em funcionamento pleno e com experiência muito relevante (Reino Unido e Irlanda), ação que se revelou de extrema utilidade. Esta ação foi também concertada com o organismo Croata, o qual se encontrava em fase inicial semelhante à do GISAF. É de salientar a extrema disponibilidade demonstrada pelos dirigentes e pessoal de ambos os organismos visitados, do que se dá aqui pública nota e agradecimento.

Por outro lado, também o homólogo espanhol, imediatamente e por iniciativa própria, se disponibilizou para o apoio necessário, facultando diversa documentação de trabalho, que se revelou bastante útil.

Para comparação e aferição de melhores práticas, o GISAF recolheu também informação documental relevante sobre o “estado da arte” da investigação de acidentes ferroviários nos Estados Unidos, no Canadá e no Brasil.

Todas as informações e documentação recolhidas ao longo deste período foram objeto de profundo estudo e análise, devidamente ponderados à realidade organizacional e técnica nacional. Daqui resultou uma melhor definição e dimensionamento das necessidades de apetrechamento em meios técnicos e logísticos, assim como, principalmente, a elaboração dos procedimentos de trabalho, formulários e documentos acessórios que constituem o Manual de Investigação do GISAF.

Estes procedimentos, para além de servirem de guia, suporte e facilitador para o trabalho futuro dos Investigadores, têm também como finalidade garantir que as investigações são conduzidas em conformidade com os requisitos da legislação e com as melhores práticas na matéria.

No sentido de facilitar uma futura certificação de qualidade do GISAF segundo a NP EN ISO 9001, num horizonte de médio prazo, este trabalho foi desenvolvido desde logo numa lógica de processos estando o sistema documental associado montado em conformidade.



b) Investigações iniciadas em 2014

Pelas razões já referidas, em 2014 o GISAF não teve condições de desempenhar adequadamente a sua missão principal – a investigação de acidentes e incidentes – tendo-se neste particular essencialmente procedido ao registo e tratamento estatístico das ocorrências notificadas pelas empresas ferroviárias.

Não obstante, uma sequência de três descarrilamentos de comboios de mercadorias na linha da Beira Alta registada entre Maio e Julho, resultando em danos materiais avultados, motivou a que, mesmo nas deficientes condições em que o Gabinete se encontrava, fosse aberta investigação ao terceiro daqueles descarrilamentos, recorrendo-se à faculdade conferida pelo art.º 8.º do Decreto-Lei n.º 70/2012, de 21 de março, de requerer peritos técnicos a empresa do sector empresarial do Estado, não colocando em causa a independência da investigação atendendo às circunstâncias do descarrilamento.

No final do ano, e já em antecipação da entrada em funções de um dos Investigadores, foi também aberta investigação a acidente com passageiro em comboio no apeadeiro do Algueirão-Mem Martins (linha de Sintra).

| Quadro 3 - Investigações iniciadas em 2014 <i>Table 3 - Investigations started in 2014</i> | | | | Total: 2 |
|--|---|---|--|---|
| ERAIL ID | Designação Title | Data da ocorrência Occurrence date | Tipo de ocorrência Type of occurrence | Base legal Legal basis |
| PT-3865 | Descarrilamento de vagão integrado no comboio n.º 49817, ao PK 158,466 da linha da Beira Alta <i>Derailment of wagon in train 49817, at KM 158,466 of Beira Alta Line</i> | 02-07-2014 | Descarrilamento <i>Derailment</i> | Art. 4.º-2 (b) D-L 394/2007 Art. 19.º-2 (b) <i>Dir. 2004/49/CE</i> |
| PT-4418 | Acidente com passageiro ao desembarcar do comboio n.º 18807 no apeadeiro de Algueirão-Mem Martins (Linha de Sintra) <i>Accident to passenger while stepping out of train 18807 at Algueirão-Mem Martins halt (Sintra Line)</i> | 10-11-2014 | Acidente de pessoa <i>Accident to persons</i> | Art. 4.º-2 (a) D-L 394/2007 Art. 19.º-2 (a) <i>Dir. 2004/49/CE</i> |

c) Investigações concluídas

Durante o ano de 2014 não foram concluídas quaisquer investigações.

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

| Quadro 4 - Investigações concluídas entre 2010 e 2014 <i>Table 4 - Investigations closed in the period 2010 to 2014</i> | | | | | Total: 8 |
|---|---|---|---|---|---|
| ERAIL ID | Designação Title | Data da ocorrência Occurrence date | Tipo de ocorrência Type of occurrence | Base legal Legal basis | N.º de recomend. Nr. of recommend. |
| PT-441 | Acidente em PN tipo A, ao PK 175,976 Oeste, com ambulância <i>Accident with ambulance at level crossing Type A - KM 175,976 (Oeste Line)</i> | 11-03-2008 | Acidente em PN <i>Accident at level crossing</i> | Art. 4.º-2 (a) D-L 394/2007 Art. 19.º-2 (a) <i>Dir. 2004/49/CE</i> | 0 |
| PT-454 | Acidente em PN tipo D, ao PK 52,560 Douro, com veículo ligeiro <i>Accident at level crossing Type D - KM 52,560 (Douro Line)</i> | 13-04-2008 | Acidente em PN <i>Accident at level crossing</i> | Art. 4.º-1 D-L 394/2007 Art. 19.º-1 <i>Dir. 2004/49/CE</i> | 0 |

| | | | | | |
|------------------------|--|------------|--|--|---|
| PT-455 | Colisão entre veículo de metro ligeiro e um automóvel ligeiro, na Av. Pedro Hispano, Porto <i>Collision of LRV with car at Pedro Hispano av., Porto</i> | 04-05-2008 | Colisão com obstáculo <i>Collision with obstacle</i> | Art. 4.º-2 (a) D-L 394/2007 Art. 22.º-6 Dir. 2004/49/CE | 0 |
| PT-613 | Descarrilamento do LRV 9503, que efectuava o comboio 6200, ao Pk 2,171 da Linha do Tua. <i>Derailment of LRV 9503, while running as passenger train 6200, at KM 2,171 of Tua Line.</i> | 06-06-2008 | Descarrilamento <i>Derailment</i> | Art. 4.º-2 (a) D-L 394/2007 Art. 19.º-2 (a) Dir. 2004/49/CE | 2 |
| PT-614 | Descarrilamento do comboio 6202, ao PK 20,400 da Linha do Tua. <i>Derailment of passenger train 6202 at KM 20,400 of Tua Line.</i> | 22-08-2008 | Descarrilamento <i>Derailment</i> | Art. 4.º-1 D-L 394/2007 Art. 19.º-1 Dir. 2004/49/CE | 4 |
| PT-618 | Acidente em PN tipo D, ao PK 69,446 Oeste, com motociclo de quatro rodas <i>Accident at level crossing Type D - KM 69,446 (Oeste Line)</i> | 12-06-2008 | Acidente em PN <i>Accident at level crossing</i> | Art. 4.º-2 (a) D-L 394/2007 Art. 19.º-2 (a) Dir. 2004/49/CE | 0 |
| PT-746 | Atropelamento de dois peões por veículo de metro ligeiro. <i>Accident to two pedestrians caused by LRV.</i> | 08-07-2009 | Acidente de pessoas causado por MC em movimento <i>Accident to persons from rolling stock in motion</i> | Art. 4.º-2 (a) D-L 394/2007 Art. 22.º-6 Dir. 2004/49/CE | 7 |
| PT-757 | Acidente rodo-ferroviário na Passagem de nível de 5.ª categoria ao PK 68,018 da linha do Douro, concelho de Baião - lugar da ponte das Quebradas. <i>Level crossing accident at KM 68,018 of Douro Line, close to the village of Baião.</i> | 01-09-2009 | Acidente em PN <i>Accident at level crossing</i> | Art. 4.º-2 (a) D-L 394/2007 Art. 19.º-2 (a) Dir. 2004/49/CE | 3 |

d) Investigações pendentes

Encontram-se pendentes as investigações identificadas no quadro seguinte, iniciadas e notificadas à ERA no período anterior a fevereiro de 2011:

| Quadro 5 - Investigações pendentes Table 5 - Pending investigations | | | | Total: 24 | |
|--|---|--|--|------------------------------------|--|
| ERAIL ID | Designação <i>Title</i> | Data da ocorrência <i>Occurrence date</i> | Tipo de ocorrência <i>Type of occurrence</i> | Base legal <i>Legal basis</i> | |
| PT-76 | Acidente em PN tipo B, na linha do Oeste próximo de Leiria, com veículo ligeiro <i>Accident at level crossing Type B, on Oeste Line, near Leiria</i> | 18-03-2006 | Acidente em PN <i>Accident at level crossing</i> | Art. 22.º-6 Dir. 2004/49/CE | |
| PT-77 | Barreiras de PN não fecharam após aviso <i>LC automatic gates didn't close after activation</i> | 18-05-2006 | Outro <i>Other</i> | Art. 22.º-6 Dir. 2004/49/CE | |
| PT-78 | Descarrilamento na estação da Pampilhosa, linha do Norte <i>Derailment at Pampilhosa station, Norte Line.</i> | 04-07-2006 | Descarrilamento <i>Derailment</i> | Art. 22.º-6 Dir. 2004/49/CE | |
| PT-75 | Atropelamento de trabalhador do gestor da infraestrutura <i>Accident with IM worker</i> | 11-07-2006 | Acidente de pessoas causado por MC em movimento <i>Accident to persons from rolling stock in motion</i> | Art. 22.º-6 Dir. 2004/49/CE | |
| PT-229 | Descarrilamento de 10 vagões na estação de Pegões, linha do Alentejo <i>Derailment of 10 wagons at Pegões station (Alentejo Line)</i> | 15-07-2006 | Descarrilamento <i>Derailment</i> | Art. 19.º-1 Dir. 2004/49/CE | |
| PT-222 | Acidente em PN tipo B, ao PK 323,850 Norte, com veículo ligeiro <i>Accident at level crossing Type B, at KM 323,850 (Norte Line)</i> | 10-08-2006 | Acidente em PN <i>Accident at level crossing</i> | Art. 19.º-1 Dir. 2004/49/CE | |
| PT-240 | Quebra de eixo por avaria em caixa de eixo de vagão <i>Broken axle at an axlebox of a wagon bogie</i> | 06-09-2006 | Quebra de rodas ou eixos <i>Broken wheels or axles</i> | Art. 19.º-2 (a) Dir. 2004/49/CE | |
| PT-223 | Atropelamento de duas pessoas, em plena via entre Gaia e Valadares (Linha do Norte) <i>Run over of two persons by a train, while running on plain line between Gaia and Valadares (Norte Line)</i> | 26-09-2006 | Acidente de pessoas causado por MC em movimento <i>Accident to persons from rolling stock in motion</i> | Art. 19.º-1 Dir. 2004/49/CE | |
| PT-225 | Acidente em PN tipo C, na linha do Oeste, com veículo ligeiro <i>Accident at level crossing Type C, on Oeste Line</i> | 28-10-2006 | Acidente em PN <i>Accident at level crossing</i> | Art. 19.º-1 Dir. 2004/49/CE | |
| PT-226 | Acidente em PN, na linha da Beira Baixa, com veículo ligeiro <i>Accident at level crossing on Beira Baixa Line</i> | 07-11-2006 | Acidente em PN <i>Accident at level crossing</i> | Art. 19.º-1 Dir. 2004/49/CE | |



| | | | | |
|-------------------------|--|------------|--|---|
| PT-239 | Descarrilamento de vagão na estação de Oliveira do Bairro, linha do Norte <i>Derailement of wagon at Oliveira do Bairro station (Norte Line)</i> | 13-11-2006 | Descarrilamento <i>Derailement</i> | Art. 19.º-1 <i>Dir. 2004/49/CE</i> |
| PT-228 | Acidente em PN, na linha do Oeste, com veículo ligeiro <i>Accident at level crossing on Oeste Line</i> | 15-12-2006 | Acidente em PN <i>Accident at level crossing</i> | Art. 19.º-1 <i>Dir. 2004/49/CE</i> |
| PT-242 | Acidente em PN, na linha do Norte, com veículo pesado imobilizado <i>Accident at level crossing on Norte Line</i> | 21-03-2007 | Acidente em PN <i>Accident at level crossing</i> | Art. 19.º-2 (a) <i>Dir. 2004/49/CE</i> |
| PT-243 | Acidente em PN tipo A, na linha do Oeste, com veículo ligeiro <i>Accident at level crossing Type A, on Oeste Line</i> | 28-03-2007 | Acidente em PN <i>Accident at level crossing</i> | Art. 19.º-1 <i>Dir. 2004/49/CE</i> |
| PT-244 | Acidente em PN de 5.ª categoria, na linha do Sul, com veículo ligeiro <i>Accident at unprotected level crossing on Sul Line</i> | 04-04-2007 | Acidente em PN <i>Accident at level crossing</i> | Art. 19.º-1 <i>Dir. 2004/49/CE</i> |
| PT-313 | Acidente em PN tipo D, ao PK 143,998 Oeste, com motociclo <i>Accident at level crossing Type D, at KM 143,998 (Oeste Line)</i> | 12-05-2007 | Acidente em PN <i>Accident at level crossing</i> | Art. 19.º-1 <i>Dir. 2004/49/CE</i> |
| PT-314 | Acidente em PN tipo A, ao PK 59,270 Douro, com veículo ligeiro <i>Accident at level crossing Type A, at KM 59,270 (Douro Line)</i> | 02-06-2007 | Acidente em PN <i>Accident at level crossing</i> | Art. 19.º-1 <i>Dir. 2004/49/CE</i> |
| PT-318 | Atropelamento de trabalhador do gestor da infraestrutura durante interdição de via <i>Accident with IM worker during track possession</i> | 13-06-2007 | Acidente de pessoas causado por MC em movimento <i>Accident to persons from rolling stock in motion</i> | Art. 19.º-1 <i>Dir. 2004/49/CE</i> |
| PT-319 | Atropelamento de trabalhador do gestor da infraestrutura durante interdição de via <i>Accident with IM worker during track possession</i> | 01-08-2007 | Acidente de pessoas causado por MC em movimento <i>Accident to persons from rolling stock in motion</i> | Art. 19.º-1 <i>Dir. 2004/49/CE</i> |
| PT-315 | Acidente em PN tipo B, ao PK 370,183 Algarve, com veículo ligeiro <i>Accident at level crossing Type B, at KM 370,183 (Algarve Line)</i> | 05-08-2007 | Acidente em PN <i>Accident at level crossing</i> | Art. 19.º-1 <i>Dir. 2004/49/CE</i> |
| PT-317 | Descarrilamento de três vagões na estação da Pampilhosa, linha do Norte <i>Derailement of three wagons at Pampilhosa station (Norte Line)</i> | 17-08-2007 | Descarrilamento <i>Derailement</i> | Art. 19.º-1 <i>Dir. 2004/49/CE</i> |
| PT-316 | Acidente em PN tipo D, ao PK 347,716 Algarve, com veículo ligeiro <i>Accident at level crossing Type D, at KM 347,716 (Algarve Line)</i> | 18-08-2007 | Acidente em PN <i>Accident at level crossing</i> | Art. 19.º-1 <i>Dir. 2004/49/CE</i> |
| PT-962 | Descarrilamento de 9 vagões, em Válega, PK 297,200 Norte <i>Derailement of 9 wagons at KM 297,200 (Norte Line)</i> | 16-07-2010 | Descarrilamento <i>Derailement</i> | Art. 4.º-1 D-L 394/2007 Art. 19.º-1 <i>Dir. 2004/49/CE</i> |
| PT-1018 | Descarrilamento de 7 vagões, ao PK 78,247 Sul, sobre a ponte de Alcácer do Sal <i>Derailement of 7 wagons at KM 78,247 (Sul Line), over Alcácer do Sal bridge</i> | 26-10-2010 | Descarrilamento <i>Derailement</i> | Art. 4.º-1 D-L 394/2007 Art. 19.º-1 <i>Dir. 2004/49/CE</i> |

Estas investigações foram deixadas em variados graus de completude. Em 2014, deu-se início ao processo da sua regularização, começando por analisar a viabilidade técnica da respetiva continuidade e conclusão, tarefa que não foi possível concluir naquele ano. No entanto, desde já se pode afirmar que a resolução deste assunto, a esta distância temporal e face aos demais condicionalismos, não se afigura simples; além disso, em alguns dos casos em apreço a pertinência da sua continuidade é escassa ou mesmo nula face aos ensinamentos de segurança que delas poderão ser retirados e sua consequência prática para o sistema ferroviário, particularmente quando ponderado ao desvio que exigirá dos escassos recursos humanos do GISAF de tarefas muito mais prementes e úteis.

e) Recomendações de segurança emitidas em 2014

Pelas razões já descritas, em 2014 não foram emitidas quaisquer recomendações de segurança.

f) Monitorização das recomendações de segurança

As recomendações de segurança emitidas pelo GISAF até esta data, assim como a sequência que lhes foi dada, de acordo com o que foi possível determinar durante 2014, encontram-se sistematizadas nos quadros das páginas seguintes.

| Quadro 6a / Table 6a | | | | | |
|--------------------------------------|--|---|------------|--|---|
| Investigação <i>Investigation</i> | | Recomendações de Segurança <i>Safety Recommendations</i> | | | |
| ERAIL ID | Designação e Data <i>Title & Date</i> | N.º ID | Data Date | Texto Text | Ações tomadas <i>Actions taken</i> |
| PT-224 | Fuga de um corte de dois vagões, a partir da estação do Tramagal, durante manobras. <i>Runaway of two wagons from Tramagal station, while shunting.</i> 25-10-2006 | 1 | 22-01-2010 | A empresa de manutenção EMEF, ao fazer os testes dos sistemas de freio, deverá executá-los simulando a carga e registar devidamente os resultados. <i>It was recommended to the Maintenance Company EMEF-MRM of Entroncamento, when doing the braking tests, these are carried out with simulated load and to record the result thereof in the appropriate fields. (texto em inglês existente na ERAIL / text in ERAIL)</i> | Estado pendente de determinação. <i>Status pending assessment.</i> |

| Quadro 6b / Table 6b | | | | | |
|--------------------------------------|--|---|------------|--|---|
| Investigação <i>Investigation</i> | | Recomendações de Segurança <i>Safety Recommendations</i> | | | |
| ERAIL ID | Designação e Data <i>Title & Date</i> | N.º ID | Data Date | Texto Text | Ações tomadas <i>Actions taken</i> |
| PT-241 | Acidente com o comboio n.º 5679 na PN de 5.ª categoria, sita ao PK 149,695 da Linha da Beira Baixa. <i>Level crossing accident involving train 5679, at KM 149,695 of Beira Baixa line.</i> 01-02-2007 | 1 | 14-01-2010 | Deverá a CP reforçar as ações de formação ao seu pessoal, particularmente para os agentes de condução de comboios (maquinistas), no sentido de observarem rigorosamente a regulamentação aplicável à circulação de comboios, no que respeita às velocidades impostas pela infraestrutura. <i>To the operator CP, to reinforce the training to the train drivers to comply with the established regulatory speeds. (texto em inglês existente na ERAIL / text in ERAIL)</i> | Estado pendente de determinação. <i>Status pending assessment.</i> |
| | | 2 | 14-01-2010 | Deverá a REFER cumprir a distância de visibilidade regulamentar da Passagem de Nível sita ao PK 149,695, no sentido ascendente e descendente esquerdo, e sentido descendente direito de circulação. <i>To the infrastructure manager REFER, to grant regulatory visibility distances of level crossings. (texto em inglês existente na ERAIL / text in ERAIL)</i> | FECHADA PN suprimida CLOSED LC removed |
| | | 3 | 14-01-2010 | Deverá a REFER, atendendo ao momento de circulação (MC) do ano de 2005 desta PN, ser de acordo com a sua Ficha de Caracterização estimado em 7020, efetuar a sua reclassificação conforme o estipulado no n.º 2 do art.º 9.º do Capítulo II, do Regulamento de Passagens de Nível (RPN), aprovado pelo Dec-Lei n.º 588/99 de 23 dezembro. <i>To the infrastructure manager REFER, to reclassify this LC to an upper level on safety due to its high circulation traffic. (texto em inglês existente na ERAIL / text in ERAIL)</i> | FECHADA PN suprimida CLOSED LC removed |
| | | 4 | 14-01-2010 | Deverá a REFER, atendendo à existência de uma passagem superior ao PK 150,002, proceder a estudos com vista a possibilidade de encerramento da passagem de nível ao PK 149,695. <i>Or, to eliminate this LC. (texto em inglês existente na ERAIL / text in ERAIL)</i> | FECHADA PN suprimida CLOSED LC removed |



| | | | | | |
|--|--|---|------------|--|---|
| | | 5 | 14-01-2010 | <p>Deverá a REFER proceder à colocação dos sinais indicadores de aviso sonoro à distância regulamentar da PN, um em cada sentido, de acordo com o ponto 32 do Capítulo 4 do Regulamento Geral de Segurança II - Sinais.</p> <p><i>To the infrastructure manager REFER, to put the railway signals for the train driver to activate the horn at regulatory distances.</i></p> <p>(texto em inglês existente na ERAIL / text in ERAIL)</p> | <p>FECHADA PN suprimida CLOSED LC removed</p> |
|--|--|---|------------|--|---|

Quadro 6c / Table 6c

| Investigação <i>Investigation</i> | | Recomendações de Segurança <i>Safety Recommendations</i> | | | |
|--------------------------------------|--|---|--------------|--|---|
| ERAIL ID | Designação e Data <i>Title & Date</i> | N.º ID | Data Date | Texto Text | Ações tomadas <i>Actions taken</i> |
| PT-613 | <p>Descarrilamento do LRV 9503, que efectuava o comboio 6200, ao Pk 2,171 da Linha do Tua.</p> <p><i>Derailment of LRV 9503, while running as passenger train 6200, at KM 2,171 of Tua Line.</i></p> <p>06-06-2008</p> | 1 | 03-12-2008 | <p>De modo a evitar novos acidentes, deve ser imediatamente retificado o traçado, com reposição dos valores normalizados, em todos os parâmetros de via, no troço em causa.</p> <p><i>In order to prevent further accidents, must be immediately corrected the track, with restoring of the standardized values in all the track parameters in the Section concerned.</i></p> <p>(texto em inglês existente na ERAIL / text in ERAIL)</p> | <p>FECHADA Troço Tua-Cachão encerrado CLOSED Line closed</p> |
| | | 2 | 03-12-2008 | <p>Considerando: As circunstâncias em que se produziu o acidente, as atuais condições de exploração, a tipologia do Material Circulante em serviço; Propõe-se que a REFER e a CP encetem, desde já, o estudo conjunto, dos parâmetros de exigência de qualidade a que a via deve responder, para que tais acontecimentos indesejáveis não se voltem a verificar, dando dele conhecimento à autoridade de segurança ferroviária nacional, o Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres.</p> <p><i>Whereas the circumstantial references in which the accident occurred; It is proposed as a recommendation that the IM-REFER engage together with the RU-CP, to initiate the joint study of the quality track parameters to which the track shall obey, so that these unwanted events do not repeat again, and giving knowledge of this study to the safety authority for railways, the Institute for Mobility and Inland Transport.</i> (texto em inglês existente na ERAIL / text in ERAIL)</p> | <p>FECHADA Foi elaborada a IT.VIA.021 "Parâmetros de projeto para linha de bitola 1000 mm", publicada em 02/03/2009. CLOSED <i>Design and maintenance standard for metre gauge track developed and in force since 02/03/2009.</i></p> |

| Quadro 6d / Table 6d | | | | | |
|--------------------------------------|--|---|--------------|---|---|
| Investigação <i>Investigation</i> | | Recomendações de Segurança <i>Safety Recommendations</i> | | | |
| ERAIL ID | Designação e Data <i>Title & Date</i> | N.º ID | Data Date | Texto <i>Text</i> | Ações tomadas <i>Actions taken</i> |
| PT-614 | Descarrilamento do comboio 6202, ao PK 20,400 da Linha do Tua. <i>Derailement of passenger train 6202 at KM 20,400 of Tua Line.</i> 22-08-2008 | 1 | 04-12-2008 | De modo a evitar novos acidentes, devem ser de imediato corrigidas as irregularidades, com reposição dos valores normalizados de todos os parâmetros de via, no troço em causa. <i>In order to prevent further accidents, it must be immediately corrected the deficiencies, with restoring of standard values of all parameters of track, on the section in question.</i> (texto em inglês existente na ERAIL / <i>text in ERAIL</i>) | FECHADA Troço Tua-Cachão encerrado CLOSED <i>Line closed</i> |
| | | 2 | 04-12-2008 | Tal como atrás se disse este descarrilamento não pode ser dissociado do verificado em 06.06.2008, na mesma linha. Em ambos, os parâmetros de via apresentam valores inadmissíveis, que estão e estiveram na origem dos acidentes, pelo que, antes de ser reaberta a via à exploração, deve ser feito o levantamento das condições geométricas de via, em toda a linha, e proceder à sua rectificação onde for caso disso. <i>As has been said that derailment ago cannot be separated from that occurred on 06.06.2008, on the same line. In both cases, the parameters of track shown unacceptable values, and that is the root cause of accidents, and so, before being reopened the track to exploitation, the verification of the conditions of geometric parameters must be done, along all the line, and to proceed for their rectification where appropriate.</i> (texto em inglês existente na ERAIL / <i>text in ERAIL</i>) | FECHADA Troço Tua-Cachão encerrado CLOSED <i>Line closed</i> |
| | | 3 | 04-12-2008 | Deve, ainda, ser produzida uma norma para a via métrica, equivalente à IT.VIA.018, que constituirá o referencial para este tipo de via. <i>It should also be produced a standard for the metric tracks, equivalent to the existing IT.VIA.018, which will used as the benchmark for this type of track.</i> (texto em inglês existente na ERAIL / <i>text in ERAIL</i>) | FECHADA Foi elaborada a IT.VIA.021 "Parâmetros de projeto para linha de bitola 1000 mm", publicada em 02/03/2009. CLOSED <i>Design and maintenance standard for metre gauge track developed and in force since 02/03/2009.</i> |
| | | 4 | 04-12-2008 | Devem os órgãos das empresas em presença, com responsabilidade direta na interação Material Circulante – Via, estabelecer mecanismos de troca de conhecimentos, repartindo-os e divulgando-os às organizações, designadamente aos agentes no terreno, de forma a habilitá-los ao exercício da sua profissão. <i>Should the organs of the companies involved, with direct responsibility in the interaction Rolling Stock - track, establish mechanisms for exchange of knowledge and share them and disseminating them to organizations, including the officials on the ground in order to enable them to carry on their profession adequately.</i> (texto em inglês existente na ERAIL / <i>text in ERAIL</i>) | FECHADA Criado Grupo de Trabalho Roda-Carril pela CP e REFER CLOSED <i>Wheel-Rail joint Working Group created by CP (RU) and REFER (IM)</i> |



| Quadro 6e / Table 6e | | | | | |
|--------------------------------------|---|---|--------------|---|---|
| Investigação <i>Investigation</i> | | Recomendações de Segurança <i>Safety Recommendations</i> | | | |
| ERAIL ID | Designação e Data <i>Title & Date</i> | N.º ID | Data Date | Texto <i>Text</i> | Ações tomadas <i>Actions taken</i> |
| PT-724 | Descarrilamento do comboio de passageiros N.º 6205, ao PK 6,900 da linha do Tua. <i>Derailment of passenger train 6205, at KM 6,900 of Tua Line.</i> 02-06-2009 | 1 | 02-06-2009 | A Comissão de Técnica de Inquérito recomenda à REFER que, antes da reabertura deste troço da linha, adote medidas de observação especiais e atue em conformidade, nas trincheiras e aterros nas zonas que considere mais críticas, recorrendo se for o caso a pareceres de carácter técnico especializado no domínio das análises geotécnicas desses locais. <i>The Technical Committee of Inquiry recommend that before the reopening of this section of line, take special measures to observe and act accordingly, in trenches and landfills in areas it considers most critical, using where appropriate the views of technical in the field of geotechnical analysis of these sites. (texto em inglês existente na ERAIL / text in ERAIL)</i> | FECHADA Troço Tua-Cachão encerrado CLOSED <i>Line closed</i> |
| | | 2 | 02-06-2009 | Avaliadas as circunstâncias em que correu o descarrilamento, recomenda-se à REFER, que proceda a estudos tendentes à instalação de sistemas de detecção de aluimentos de terras e pedras que possam por em perigo a circulação de comboios e que proceda à vigilância sistemática dos locais onde é maior a instabilidade das terras. <i>Evaluated the circumstances under which ran the derailment, it is recommended to REFER, to undertake studies for the installation of detection systems landslides, rocks that could jeopardize the movement of trains and to undertake the systematic monitoring of where is greater the instability of the land. (texto em inglês existente na ERAIL / text in ERAIL)</i> | FECHADA Troço Tua-Cachão encerrado CLOSED <i>Line closed</i> |
| | | 3 | 02-06-2009 | A Comissão Técnica recomenda que a REFER submeta a sua metodologia de vigilância e manutenção da margem esquerda do Tua, na parte relevante para o caminho de ferro, à análise de uma entidade independente e experiente com vista à obtenção de um parecer relativo à adequabilidade de tal metodologia à estrutura dos terrenos na linha do Tua. <i>The Technical Committee recommends of Inquiry that REFER submit its methodology for monitoring and maintenance of the left bank of Tua, in relevant part to the rail, the analysis of an independent and experienced in order to obtain an opinion on the appropriateness of such approach to the structure of land in line with Tua. (texto em inglês existente na ERAIL / text in ERAIL)</i> | FECHADA Troço Tua-Cachão encerrado CLOSED <i>Line closed</i> |

| Quadro 6e / Table 6e | | | | | |
|--------------------------------------|--|---|---------------------|--|---|
| Investigação <i>Investigation</i> | | Recomendações de Segurança <i>Safety Recommendations</i> | | | |
| ERAIL ID | Designação e Data <i>Title & Date</i> | N.º <i>ID</i> | Data <i>Date</i> | Texto <i>Text</i> | Ações tomadas <i>Actions taken</i> |
| PT-746 | Atropelamento de dois peões por veículo de metro ligeiro. <i>Accident to two pedestrians caused by LRV.</i> 08-07-2009 | 1 | 28-05-2010 | A existência de paragem diferenciada entre o transporte rodoviário e o ferroviário, aliada à falta de estruturas mínimas para a localização da paragem rodoviária, bem como ao facto do veículo ferroviário transitar a uma velocidade considerável, torna o local de elevado risco, para a ocorrência de acidentes entre as duas vertentes: transportes e peões. <i>The existence of stops differentiated between road and rail, together with the lack of standards for the location of bus stops, and the fact that rail vehicle run at a considerable speed, increases the risk for the occurrence of accidents between transports and pedestrians.</i> (texto em inglês existente na ERAIL / <i>text in ERAIL</i>) | FECHADA Não é uma recomendação CLOSED <i>It's not a recommendation</i> |
| | | 2 | 28-05-2010 | Pelo que se afigura imperioso a tomada de de medidas de natureza estrutural que venham a minimizar o conflito latente entre os meios de transportes implementados e os peões. <i>It is therefore imperative to take structural measures that will reduce the potential conflict between the transport modes and pedestrians.</i> (texto em inglês existente na ERAIL / <i>text in ERAIL</i>) | Estado pendente de determinação <i>Status pending assessment</i> |
| | | 3 | 28-05-2010 | Tendo em conta o tipo de infra-estruturas em apreço, preconiza-se uma intervenção, que crie condições de segurança para a existência da paragem rodoviária no sentido Laranjeiro - Corroios. <i>Taking into account the type of infrastructure at hand, and the fact of the need for the bus stop, the intervention should be advocated in terms of creating safe conditions for the existence of the bus stop towards Laranjeiro - Corroios.</i> (texto em inglês existente na ERAIL / <i>text in ERAIL</i>) | Estado pendente de determinação <i>Status pending assessment</i> |
| | | 4 | 28-05-2010 | Estas medidas deverão ser complementadas com a introdução de sinalética, tendo em vista a obtenção, por parte do peão, de uma maior concentração no processo de atravessamento das vias ferroviárias e rodoviárias. <i>These measures should be complemented with the introduction of signage in order to obtain, from the pedestrians, a higher concentration in the process of crossing the rail towards the road and vice-versa.</i> (texto em inglês existente na ERAIL / <i>text in ERAIL</i>) | Estado pendente de determinação <i>Status pending assessment</i> |
| | | 5 | 28-05-2010 | Também e tendo em conta a existência no tecido urbano, de canais ferroviários, vias rodoviárias e peões, constata-se que existe uma lacuna na regulamentação da sinalização informativa, vertical e horizontal, sobre esta nova realidade. <i>Also taking into account the existence in the urban organisation of metro traffic, road traffic and pedestrians, it appears that there is a gap in the regulation of signalling information, vertical and horizontal, combining this new reality.</i> (texto em inglês existente na ERAIL / <i>text in ERAIL</i>) | FECHADA Não é uma recomendação CLOSED <i>It's not a recommendation</i> |



| | | | | | |
|--|--|---|------------|---|--|
| | | 6 | 28-05-2010 | Aproveita-se a oportunidade para referir que se entende que seria de todo conveniente a realização de um estudo sobre a problemática da existência de segurança nas paragens de autocarros, nas zonas de tipologia idêntica à do acidente em apreço. <i>It is also of the utmost convenience to take advantage of this opportunity to mention that it should be performed a study on the issue of safety of bus and metro stops in similar areas of that of the accident under consideration.</i> (texto em inglês existente na ERAIL / text in ERAIL) | Estado pendente de determinação Status pending assessment |
| | | 7 | 28-05-2010 | Recomenda-se que se mantenha sobre controlo a altura dos arbustos que se encontram do lado poente da estrutura ferroviária, para evitar eventuais limitações de visibilidade, quer para peões, quer para os condutores dos veículos. <i>It is recommended to keep under control the height of the bushes that are planted on the west side of the railway infrastructure, at the accident site, to avoid possible limitations on visibility, either for train drivers or for pedestrians.</i> (texto em inglês existente na ERAIL / text in ERAIL) | Estado pendente de determinação Status pending assessment |

Quadro 6f / Table 6f

| Investigação Investigation | | Recomendações de Segurança Safety Recommendations | | | |
|-------------------------------|--|--|------------|---|---|
| ERAIL ID | Designação e Data Title & Date | N.º ID | Data Date | Texto Text | Ações tomadas Actions taken |
| PT-757 | Acidente rodo-ferroviário na Passagem de nível de 5.ª categoria ao PK 68,018 da linha do Douro, concelho de Baião - lugar da ponte das Quebradas. <i>Level crossing accident at KM 68,018 of Douro Line, close to the village of Baião.</i> 01-09-2009 | 1 | 29-04-2010 | Prosseguir com a proposta supressão desta Passagem de Nível e construção de um via rodoviária alternativa sob a ponte das Quebradas, planeada iniciar-se em 2010. <i>To continue with the proposed cancellation of this level crossing and construction of a road access under the Bridge Quebradas planned to start in 2010.</i> (texto em inglês existente na ERAIL / text in ERAIL) | FECHADA PN suprimida CLOSED LC removed |
| | | 2 | 29-04-2010 | Implementação de uma redução de velocidade para 50 km/h, atendendo ao risco de descarrilamento sobre a ponte após uma colisão similar. <i>Reduce the maximum train speed to 50 Km/h, given the risk of derailment over the bridge, after a similar collision.</i> (texto em inglês existente na ERAIL / text in ERAIL) | FECHADA PN suprimida CLOSED LC removed |
| | | 3 | 29-04-2010 | Reforço das ações de manutenção das condições de visibilidade para os utilizadores rodoviários, em todas as direções. <i>Strengthening of maintaining visibility for road users in all directions.</i> (texto em inglês existente na ERAIL / text in ERAIL) | FECHADA PN suprimida CLOSED LC removed |

Lisboa, 23/09/2015

