

GISAF

**GABINETE DE INVESTIGAÇÃO DE
SEGURANÇA E DE
ACIDENTES FERROVIÁRIOS**

MOPTC

RELATÓRIO ANUAL 2008

INDICE

A – RESUMO.....	3
B – INTRODUÇÃO	3
C – ORGANIZAÇÃO	4
D – PROCEDIMENTOS DE PROCESSO DE INQUÉRITO.....	5
E – INVESTIGAÇÕES	6
F – CONCLUSÕES	9
ANEXO – Investigações que transitaram para 2008 e 2009	10

A – RESUMO

O presente relatório responde ao exigido no ponto 3 do Artigo 23.º da Directiva 2004/49/CE de 29 de Abril, no qual se refere que a Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes Ferroviários deve apresentar até final de Setembro de cada ano um Relatório referente à actividade no ano anterior (2008) contendo informação respeitante às investigações efectuadas, às recomendações de segurança e às acções desenvolvidas no seguimento destas recomendações.

Assim os principais aspectos constantes neste Relatório são os seguintes:

- Organização do GISAF e seus recursos
- Descrição dos procedimentos utilizados
- Identificação do tipo de investigações realizadas em 2008
- Síntese das investigações concluídas e das que transitaram para o ano seguinte
- Recomendações efectuadas

B – INTRODUÇÃO

Em 31 de Dezembro de 2007 foi publicada a Lei Orgânica (Decreto-Lei n.º 394/2007) que transpõe parcialmente para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2004/49/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de Abril, relativa à segurança dos Caminhos de ferro da Comunidade, e que altera a Directiva n.º 95/18/CE, do Conselho, de 29 de Julho, relativa à repartição de capacidade da infra-estrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infra-estrutura ferroviária e à Certificação de segurança.

Este Decreto - Lei criou o Gabinete de Investigação de Segurança e de Acidentes Ferroviários (GISAF), definindo o seu âmbito, atribuições e competências.

.

C – ORGANIZAÇÃO

Durante o ano de 2008 o GISAF iniciou o modo de funcionamento desenhado pelos diplomas orgânicos Dec-leis 394 e 395 de 2007, embora o seu Director não tenha sido nomeado, o que impediu o desenvolvimento, entre outros, de uma gestão orçamental própria.

O IMTT passou a fornecer os apoios logístico e administrativo previstos na lei.

Os recursos humanos foram em 2008 praticamente os mesmos do ano anterior, sendo que no segundo semestre de 2008, após a saída do seu Coordenador, o quadro de pessoal do GISAF ficou resumido a 2 pessoas, um investigador e um técnico-administrativo.

As Comissões de inquérito eram nomeadas pela Secretaria de Estado dos Transportes a quem cabia igualmente a homologação dos relatórios.

D – PROCEDIMENTOS DO PROCESSO DE INQUÉRITO

Em 2008 a metodologia utilizada para a investigação nos processos de inquérito foi a mesma utilizada no ano anterior, 2007, designadamente:

1. Informação recebida dos operadores ou do gestor da infra-estrutura (escrita, ou verbal) sobre as ocorrências.
2. Decisão sobre os procedimentos a tomar face à gravidade da ocorrência (abertura ou não de Processo de Inquérito).
3. Recolha das primeiras informações sobre as circunstâncias da ocorrência (danos humanos e materiais, segurança da circulação, etc.).
4. Vista ao local da ocorrência acompanhado pelo Gestor da Infra-estrutura – caracterização das circunstâncias da ocorrência, registo fotográfico.
5. Procedimentos de abertura de Processo Técnico de Inquérito – Justificação da abertura do procedimento e proposta de constituição da Comissão de Inquérito, informação ao Gestor de Infra-estrutura, Operadores e Secretaria de Estado dos Transportes da decisão e da constituição da Comissão de Inquérito.
6. Identificação e sistematização da informação técnica a solicitar às empresas sobre o material circulante envolvido e sobre a infra-estrutura.
7. Marcação das audições à tripulação do comboio ou outras testemunhas.
8. Realização das entrevistas.
9. Recepção e verificação dos dados técnicos solicitados.
10. Identificação de eventuais informações complementares a solicitar às empresas.
11. Elaboração da primeira versão do Relatório da ocorrência de acordo com estrutura constante do Anexo V da Directiva 2004/49 de 29 de Abril.
12. Análise e discussão da primeira versão do Relatório.
13. Introdução de alterações e assinatura do Relatório Final.
14. Envio do Relatório Final para as empresas para efeitos de contraditório.
15. Análise e validação das observações feitas pelas empresas ao Relatório Final.
16. Introdução de eventuais alterações ao Relatório Final.
17. Envio do Relatório Final às empresas e à Secretaria de Estado dos Transportes para homologação.
18. Acompanhamento das recomendações.

E – INVESTIGAÇÕES

Em 2008 foram abertos e concluídos os seguintes processos de inquérito:

Dia	Tipo de Acidente	Local	Descrição	Consequências	Recomendações
11/Mar/2008, pelas 10h00	Acidente em PN tipo A	Linha do Oeste – Monte Real, PN ao PK 175,976	Uma ambulância entrou na PN fechada e foi colhida por um comboio de passageiros que a arrastou cerca de 450m	4 Mortes, todos os ocupantes da ambulância	Recomendado à REFER incluir esta PN no seu programa de supressão de PN's



13/Abr/2008, pelas 18h11	Acidente em PN tipo D	Linha do Douro – Lourical ao PK 52,560	Um comboio de passageiros colheu um automóvel que se encontrava parado sobre a PN	1 Morto, condutora do veículo	Nenhuma recomendação
--------------------------	-----------------------	--	---	-------------------------------	----------------------



4/Mai/ 2008, pelas 18h31	Acidente em cruzamento urbano, com Metro Ligeiro	Cidade do Porto, Rotunda dos Golfinhos	O Metro ao circular na Rotunda dos Golfinhos, foi embatido por um automóvel que não respeitou o sinal de paragem, descarrilou e foi colidir frontalmente com muro em frente	18 Feridos ligeiros, incluindo a condutora do Metro	Nenhuma recomendação
-----------------------------------	--	--	--	--	-------------------------



6/Jun/ 2008, pelas 11h40	Descarrilamento do LRV – Light rail vehicle,	Linha do Tua, Estação do Tua, ao PK 2,171	Ao passar numa junta de carril alta, o LRV descarrilou e tombou ficando sobre a banqueta e encostado ao talude da encosta	1 Ferido ligeiro, de entre os 6 passageiros do comboio	Recomendado à Refer e CP que encetem um estudo conjunto de exigência dos parâmetros de qualidade da via
-----------------------------------	--	---	--	--	---



12/Jun/2008, pelas 20h15	Acidente em PN tipo D, com quadriciclo	Linha do Oeste – Torres Vedras, PK 69,446	Comboio de passageiros colheu um quadriciclo que entrou na PN e se imobilizou na frente do comboio	1 Morto e 1 Ferido grave, ambos de nacionalidade romena e ocupantes do quadriciclo	Nenhuma recomendação
--------------------------	--	---	--	--	----------------------



22/Ago/2008	Descarrilamento de LRV, com 50 passageiros a bordo	Linha do Tua – Brunhede, ao PK 20,400	O LRV descarrilou quando circulava a cerca de 38 Km/h e tombou por uma ribanceira com cerca de 10m de desnível	1 Morto, 4 Feridos graves e 39 Feridos ligeiros	Foram produzidas 7 recomendações à REFER, 5 recomendações à CP e 2 recomendações em conjunto a ambas as empresas
-------------	--	---------------------------------------	--	---	--



Nenhuma investigação iniciada em 2008 transitou para 2009

GRAVIDADE FERROVIÁRIA

Relativamente à classificação dos acidentes consoante a sua gravidade, em termos ferroviários, tal como definida no artigo 3º da Directiva 49/2004 e na sua transposição para o acervo legislativo nacional, o artigo 2º do Decreto-lei 395/2007, os acidentes foram classificados como segue:

Dia	Tipo de Acidente	Local	Consequências	Gravidade ferroviária	Justificação
11/Mar/2008, pelas 10h00	Acidente em PN tipo A	Linha do Oeste – Monte Real, PN ao PK 175,976	4 Mortes, todos os ocupantes da ambulância	Acidente	Foi apurado ter havido desrespeito pelas regras de condução rodoviária e o atravessamento da PN com sinal fechado. Foi proposto o encerramento desta PN.
13/Abr/2008, pelas 18h11	Acidente em PN tipo D	Linha do Douro – Lourical ao PK 52,560	1 Morto, condutora do veículo	Acidente	Não requer alteração da regulamentação ferroviária ou da gestão da segurança
4/Mai/2008, pelas 18h31	Acidente em cruzamento urbano, com Metro Ligeiro	Cidade do Porto, Rotunda dos Golfinhos	18 Feridos ligeiros, incluindo a condutora do Metro	Acidente	Não requer alteração da regulamentação ferroviária ou da gestão da segurança
6/Jun/2008, pelas 11h40	Descarrilamento do LRV – Light rail vehicle,	Linha do Tua, Estação do Tua, ao PK 2,171	1 Ferido ligeiro, de entre os 6 passageiros do comboio	Acidente	Faz parte de série de acidentes na L. do Tua
12/Jun/2008, pelas 20h15	Acidente em PN tipo D, com quadriciclo	Linha do Oeste – Torres Vedras, PK 69,446	1 Morto e 1 Ferido grave, ambos de nacionalidade romana e ocupantes do quadriciclo	Acidente	Não requer alteração da regulamentação ferroviária ou da gestão da segurança
22/Ago/2008	Descarrilamento de LRV, com 50 passageiros a bordo	Linha do Tua – Brunhede, ao PK 20,400	1 Morto, 4 Feridos graves e 39 Feridos ligeiros	Acidente grave	Faz parte de série de acidentes na L. do Tua e requer revisão combinada da infra-estrutura e veículos

Constata-se que dos 6 acidentes objecto de inquérito em 2008, apenas um pode ser considerado acidente ferroviário grave, à luz da definição de “acidente ferroviário grave” constante da alínea l) do artigo 3º da Directiva 49/2004 e da alínea c) do artigo 2º do Decreto-lei 395/2007, isto é:

“**Acidente grave no âmbito ferroviário** – qualquer colisão ou descarrilamento de comboios que tenha por consequências, no mínimo, um morto, ou cinco ou mais feridos graves, ou danos significativos no material circulante, na infra-estrutura ou no ambiente e qualquer outro acidente semelhante com impacte manifesto na regulamentação de segurança ferroviária ou na gestão de segurança”

Da análise desta definição resulta que não basta haver consequências (vítimas ou prejuízo material ou ambiental) para que um acidente seja considerado grave do ponto de vista ferroviário. É condição necessária mas não é suficiente.

Adicionalmente, tem de ser uma colisão ou um descarrilamento ou ter um impacte significativo na regulamentação de segurança ou na gestão da segurança.

Por isso, importa deixar claro que um acidente com vítimas, que é sempre considerado grave do ponto de vista social, pode não ter a mesma classificação de gravidade em termos estritamente ferroviários, quando não é nem uma colisão de comboios nem um descarrilamento ou não tem impacte manifesto na regulamentação da segurança ou na gestão da segurança. É o caso de alguns acidentes em PN's, e da maioria das colhidas em plena via, por exemplo, e que por isso não são objecto de investigação automática.

F – CONCLUSÕES

Como principais conclusões a reter das actividades desenvolvidas em 2008, salienta-se que se optou por dar prioridade à conclusão dos processos abertos no ano decorrente, deixando-se os processos em atraso, vindos de anos anteriores, para serem objecto de solução em altura mais apropriada, em função dos recursos existentes.

Em síntese a situação pode resumir-se do seguinte modo:

Todos os 6 processos de inquérito abertos em 2008 foram concluídos nesse ano.

Em 2007 tinham sido abertos 12 processos de inquérito, tendo sido concluído apenas um. Assim transitaram 11 processos para o ano seguinte.

Estes 11 processos abertos em 2007 e não concluídos, bem como os 16 processos abertos em 2006 e também 6 processos abertos em 2005, num total de 33 processos, transitaram para 2008 e, posteriormente, para 2009.

Os 16 processos de 2006 mais os 11 processos de 2007, num total de 27 processos, foram notificados à ERA, aguardando esta o envio dos relatórios concluídos, o que ainda não foi efectuado. Estes relatórios estão em falta naquela instituição e terão prioridade relativamente ao seu encerramento em futuro próximo.

É relevante esclarecer que a grande maioria dos 33 processos ainda não concluídos não são classificados como “acidentes ferroviários graves” – artigo 19.1 da Directiva 49/2004, logo não eram de investigação obrigatória.

Os recursos humanos especializados existentes no GISAF são claramente insuficientes para recuperar o atraso verificado e apenas o recurso a ajuda externa, subentenda-se das empresas do sector ferroviário, poderá permitir essa recuperação.

As alterações institucionais decorrentes da transposição da Directiva 2004/49/CE de 29 de Abril, com a criação do Gabinete de Investigação de Segurança e de Acidentes Ferroviários (GISAF) irão certamente contribuir para que seja possível ultrapassar os principais problemas, ainda que se saiba antecipadamente ser difícil o recrutamento de pessoal técnico especializado, que apenas existe nas poucas empresas ferroviárias do sector, onde auferem salários mais elevados.

Tal dificuldade irá certamente ter repercussão no cumprimento dos prazos de conclusão dos processos de inquérito.

No que se refere a contactos com a Agência Ferroviária Europeia (ERA), foi assegurada a participação nas reuniões sobre Investigação de Acidentes realizadas em Lille durante 2008 e que contribuíram para a troca de experiências e enriquecimento técnico.

ANEXO – Investigações de anos anteriores, ainda não concluídas e que transitaram para 2008 e posteriormente para 2009

DATA e HORA	DESIGNAÇÃO	NOTIFICADOS Á ERA
16.08.2005 19h45	Fuga de Material e descarrilamento na Linha da Beira Baixa com material estacionado na L. III	Não
11.08.2005 15h00	Acidente com o mini-comboio da empresa “Transpraia Lda”	Não
10.11.2005 10h27	Incidente com as locomotivas n.ºs 2506 e 2551 na estação da Pampilhosa – Linha do Norte	Não
07.11.2005 21h09	Linha do Minho – Ocorrência com pessoal da Estação de Caminha	Não
22.11.2005 16h52	Descarrilamento do comboio n.º 75436 na estação de Vila Franca das Naves – Linha da Beira Alta	Não
03.06.2005 06h45	Acidente na PN Tipo B ao PK 24,988 da Linha do Oeste com o comboio n.º 68361	Não
TOTAL DE 2005: 6 processos não concluídos		
18/03/2006 17h20	Acidente na PN automática tipo B, ao PK 164,079 da L do Oeste, com o comboio de passageiros UDD	Sim
18.05.2006 16h12	Incidente com o comboio n.º 3205 na PN tipo B, ao PK 100,762 da Linha do Minho	Sim
04.07.2006 21h50	Descarrilamento do comboio de mercadorias n.º 50331 na estação Pampilhosa da Linha do Norte	Sim
06.07.2006 11h25	Acidente com o comboio n.º 128 da Linha do Norte na Passadeira Peões de Miramar	Sim
11.07.2006 10h17	Acidente com comboio n.º 5705 na Linha do Algarve ao PK 387,300	Sim
15.07.2006 18h27	Descarrilamento do comboio de mercadorias n.º 66590 na estação Pegões da Linha do Alentejo	Sim

10.08.2006 20.35h	Acidente com o comboio n.º 524 da Linha do Norte	Sim
06.09.2006 04h35	Incidente com o comboio de carvão 66951 da Tejo Energia, com destruição da caixa de rolamento de um eixo do 7º vagão, ao PK 87,428 da L. do Norte	Sim
26.09.2006 19h13	Acidente com o comboio n.º 4660 ao PK 329,600 na Linha do Norte entre Gaia e Valadares	Sim
25.10.2006 05h35	Incidente com comboio de mercadorias n.º 77351 ao PK 129,500 da Linha da Beira Baixa na Estação Tramagal	Sim
28.10.2006 14h30	Acidente com o comboio n.º 6457 PN Tipo C, ao PK 170,418 da Linha do Oeste	Sim
07-11-2006 05h26	Acidente com o comboio n.º 25625 PN tipo B, ao PK 62,542, da Linha da Beira Baixa	Sim
13.11.2006 21h55	Descarrilamento comboio n.º 51330 na Est. Oliveira do Bairro, na Linha do Norte	Sim
27.11.2006 19h05	Acidente comboio n.º 60984 na PN 5.ª categoria. Ao PK 37,969 da Linha do Sul	Sim
15.12.2006 12h02	Acidente comboio n.º 6454 na PN tipo B, ao PK 175,976 da Linha do Oeste	Sim
20.12.2006 04h35	Descarrilamento do 13º vagão cisterna com cimento, na L.do Norte, por fractura de roda, circulando a 90Km/h entre o PK 235,140 e o PK 238,412	Sim
TOTAL DE 2006: 16 processos não concluídos, todos notificados à ERA		
01.02.2007 14h08	Acidente na PN de 5ª categoria, ao PK 149,695 da L.da Beira Baixa, no Fundão	Sim
21.03.2007 18h41	Acidente com o comboio n.º 133 na PN tipo A, ao PK 203,378 da Linha do Norte	Sim
28.03.2007 16h50	Acidente com o comboio n.º 803 na PN tipo B ao PK 122,032 da Linha do Oeste	Sim

04.04.2007 17h43	Acidente com o comboio n.º 96509 PN 5.ª Cat., PK 37,969 da Linha do Sul	Sim
12.05.2007 17h30	Acidente com o comboio n.º 6458 na PN tipo D, sita ao PK143,998 da Linha do Oeste	Sim
02.06.2007 15h31	Acidente com o comboio n.º 4109 na PN tipo A, sita ao PK 59,270 da Linha do Douro	Sim
13.06.2007 01h40	Acidente com o comboio n.º 77631 na via d, ao PK218,190 da Linha do Norte	Sim
01.08.2007 15h48	Acidente com o comboio n.º 5679 na Linha da Beira Baixa, ao PK 140,650	Sim
05.08.2007 12h16	Acidente com o comboio n.º 5714 na PN tipo B, sita ao PK 370,183 da Linha do Algarve	Sim
17.08.2007 02h57	Descarrilamento do comboio n.º 69611 ao PK 231,300 da Linha do Norte	Sim
18.08.2007 14h13	Acidente com o comboio n.º 5718 na PN tipo D, sita ao PK 347,716 da Linha do Algarve	Sim
TOTAL DE 2007: 11 processos não concluídos todos notificados à ERA		

Os relatórios acima indicados não foram concluídos no decorrer de 2008, e transitaram no final do período para 2009.

Os 6 relatórios referentes a 2005 e ainda não concluídos representam apenas uma questão interna, pois não foram notificados à ERA, e poderão ser solucionados com a colaboração das empresas envolvidas.

Porém, mais delicada é a situação dos 27 relatórios referentes a 2006 e 2007, que foram notificados à ERA, e que se encontram, portanto, em falta naquela instituição comunitária, devendo ser tratados com prioridade.

ANÁLISE ESTATÍSTICA:

2008			
Tipo de Acidente	Número de acidentes ou incidentes investigados	Mortos	Feridos graves
Colisão (de comboios ou com obstáculo, excepto PN's)	0	0	0
Descarrilamento	2	1	4
Acidente em PN	4	6	23
Acidente com pessoas e comboios em movimento	0	0	0
Fogo em comboios	0	0	0
Outros	0	0	0
Total	6	7	27

PN= Passagem de Nível (level crossing)