

REFER

RELATÓRIO FACTUAL DE ACIDENTE ACCIDENT FACTUAL REPORT

ASSUNTO:	SUBJECT:
Colhida de pessoas na Linha do Norte, próximo de Coimbrões, em 26 de setembro de 2006	Collision with persons on Linha do Norte, near Coimbrões, on 26 September 2006

1- SINOPSE 1- SYNOPSIS

PROCESSO GPIAAF GPIAAF PROCESS ID		Classificação Classification	
F_Inv20060926		Acidente Accident (art. 19.2 – Directive 2004/49/EC)	
(ERAIL PT-223)		Tipo de evento Type of event	
		Colhida em plena via Collision with persons on plain track	
OCORRÊNCIA OCCURRENCE			
Data Date 2006-SET-26	Hora Time 19:13	Dependência/localidade mais próxima Location Apeadeiro de Coimbrões Coimbrões halt	Coordenadas Coordinates 41°07'01.5"N 8°38'18.5"W
Descrição sumária: Summary description:		Colhida de duas crianças que se encontravam a brincar junto à via férrea. Collision with two infants that were playing by the railway track.	
INFRAESTRUTURA INFRASTRUCTURE			
Designação Line identification Linha do Norte		km 330,070	Gestor da Infraestrutura Infrastructure Manager REFER – Rede Ferroviária Nacional, E.P.
Tipologia Line type Via dupla Single line	Regime de exploração Operation system Cantonamento automático puro Automatic block system		Vel. Max. Max. Speed 120 km/h
TPS? S Y ☒ N ☐ ATO? S Y ☐ N ☒ Comunicações: Rádio solo-comboio Communications: Ground-train radio			
COMBOIO TRAIN			
Tipo de serviço Service type Regional - Passageiros Passenger		Origem Origin Porto - Campanhã	Destino Destination Coimbra
Empresa Ferroviária Railway Undertaking CP – Comboios de Portugal, E.P.E.		N.º do comboio Train rep. mark 4660	Velocidade no instante Instant speed 108 km/h
Passageiros a bordo? S Y ☒ N ☐ Passengers onboard?		Veículos descarrilaram? S Y ☐ N ☒ Vehicles derailed?	TPS? S Y ☒ N ☐ ATO? S Y ☐ N ☒ Comunicações: Rádio solo-comboio Communications: Ground-train radio
CONSEQUÊNCIAS CONSEQUENCES			
Lesões Injuries	Tripulação Crew	Passageiros Passengers	Trabalhadores Workers
Fatais Fatal	-	-	-
Graves Serious	-	-	-
Ligeiras Minor	-	-	-
Nenhuma None	2	-	-
Danos no material circulante: Damage to rolling stock			
Nada a assinalar. Nothing of note.			
Danos na infraestrutura: Damage to infrastructure:			
Nada a assinalar. Nothing of note.			
Danos ambientais: Damage to environment			
Nada a assinalar. Nothing of note.			
Outros danos materiais: Other material damage:			
Nada a assinalar. Nothing of note.			
Valor dos danos materiais: Cost of damage:			
n/a			

2- NOTA SOBRE A INVESTIGAÇÃO

O processo de investigação foi aberto pelo extinto Instituto Nacional do Transporte Ferroviário (INTF), tendo o acidente sido notificado à Agência Ferroviária Europeia e aberta a correspondente entrada na base de dados ERAIL.

O INTF instruiu um processo de investigação baseado no inquérito realizado pelas empresas envolvidas e noutros elementos adicionais por estas facultados, o qual transitou para o ex-GISAF, entretanto constituído em 2008. Considerando que a investigação não havia sido realizada por uma entidade independente, conforme requerido pela Diretiva Europeia relativa à segurança ferroviária e que aquele Gabinete não dispunha dos meios necessários para a realização de nova investigação, não foi produzido qualquer relatório.

Assim e tendo em conta:

- O facto de a ocorrência não configurar um “acidente grave”, nos termos do n.º 2 do Decreto-Lei n.º 393/2007, de 31 de dezembro, logo não ser de investigação obrigatória,
- Lacunas no processo existente para dar satisfação aos requisitos do Manual de Investigação do GPIAAF e às atuais boas práticas neste domínio, que não se mostra viável colmatar,
- O tempo entretanto decorrido desde a ocorrência,
- As circunstâncias da ocorrência,
- O facto de não existirem ensinamentos de segurança a retirar da realização da investigação,

o GPIAAF decidiu encerrar o processo com a publicação do presente relatório dando conta dos factos apurados disponíveis e das medidas tomadas, para memória futura, não fazendo qualquer análise ou apresentação de conclusões quanto às causas.

Esta metodologia tem o acordo da Agência Ferroviária da União Europeia.

2- NOTE ABOUT THE INVESTIGATION

The investigation process was opened by the former National Railway Transport Institute (INTF) and the accident was notified to the European Railway Agency and the corresponding entry in the ERAIL database was opened.

INTF compiled an investigation file based on the inquiry made by the infrastructure manager and the railway undertaking and on other information supplied by these entities, that was transferred to the NIB (the former GISAF), meanwhile constituted in 2008. Considering that the investigation had not originally been carried out by an independent body, as required by the Railway Safety Directive, and that the Office did not have the means necessary to carry out a new investigation, no report was produced.

Therefore, and having in consideration:

- The fact that the occurrence does not constitute a serious accident, and therefore is not of mandatory investigation under the terms of the Railway Safety Directive nor national legislation,
- The existence of gaps in the investigation process to satisfy the requirements of the GPIAAF Investigation Manual and the current good practices in this field, which cannot be overcome,
- The time elapsed since the occurrence,
- The circumstances of the occurrence,
- The fact that there are no safety lessons to be learned from carrying out the investigation,

GPIAAF has decided to close the process with the publication of this report of the available determined facts and measures taken, for future memory, making no analysis nor presenting conclusions on the causes of the accident.

This methodology was discussed and agreed with the European Union Agency for Railways.

3- FACTOS IMEDIATOS DA OCORRÊNCIA

No dia 26 de setembro de 2006 pelas 19:13, ao Pk 330,070 da Linha do Norte, entre os apeadeiros de Coimbrões e Madalena, uma criança de cinco e outra de quatro anos que se encontravam a brincar junto à via, foram colhidas pelo comboio de passageiros n.º 4660 com destino a Coimbra.

3- IMMEDIATE FACTS OF THE OCCURRENCE

On 26 September 2006, at 19:13, two infants, of four and five years old, were playing near the tracks of Linha do Norte, at Pk 330,070, when they were struck by passenger train No. 4660, bound for Coimbra station

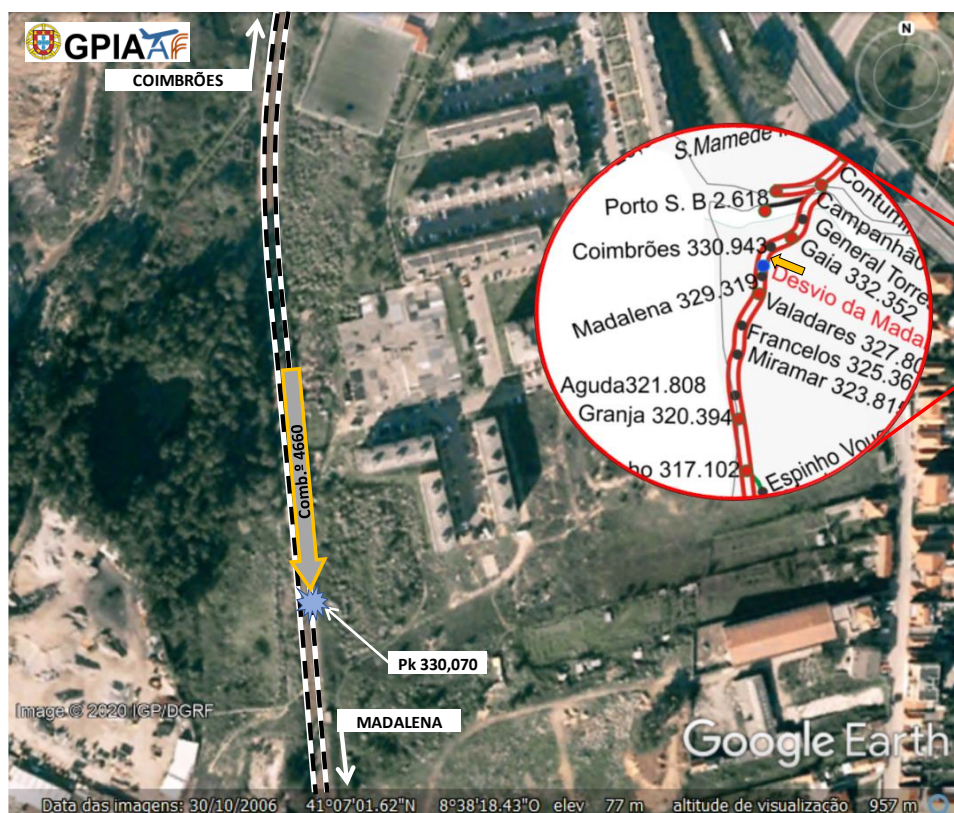


Figura 1
Localização do acidente

Figure 1
Accident location

Segundo evidência testemunhal, as crianças estavam a observar um comboio Alfa Pendular a passar no sentido Sul-Norte, uma delas com as mãos a tapar os ouvidos, não se tendo apercebido do apito insistente do comboio 4660 que se aproximava em sentido contrário na via junto à qual se encontravam.

According to testimonial evidence, the children were watching a northbound train passing, one of them with his hands covering the ears, not noticing the insistent whistle of train 4660 that was approaching in the opposite direction on the track next to which they were.

O comboio n.º 4669 era constituído pela Unidade Tripla Eléctrica (UTE) n.º 2257 e tripulado por um maquinista e por um operador de revisão e venda (ORV), este último desempenhando também as funções de chefe de comboio.

Train No. 4664 was comprised of 3-car EMU No. 2257 and staffed by a driver and a ticket inspector (ORV), the latter also acting as train manager.

Após o acidente a tripulação contactou com o 112 e tomou as demais ações da sua competência. Estiveram presentes os Bombeiros Sapadores de Gaia, os Bombeiros Voluntários de Coimbrões e a Guarda Nacional Republicana de Canidelo, tendo esta tomado conta da ocorrência.

A circulação de comboios ficou interrompida, no local, até às 19:52, e depois entre 20:14 e as 21:40 devido a ocupação por populares.

No momento do acidente, as condições atmosféricas não prejudicavam a visibilidade.

After the accident, the ORV contacted the national emergency number and took other necessary actions. The emergency services and the local constabulary were called in, taking care of the occurrence.

Train running was interrupted, in the location, until 19:52, and later between 20:14 and 21:40 due to occupation by locals.

At the time of the accident, the weather did not affect visibility.

4- A INFRAESTRUTURA

O local onde ocorreu o acidente corresponde a plena via e não tem qualquer passagem de nível.

Do lado nascente da via-férrea existe uma urbanização. Desse lado e adjacente à via, à data do acidente existia um muro antigo, com diversas aberturas por onde era frequente o acesso indevido à via férrea por pessoas não autorizadas, invadindo assim o domínio público ferroviário.

4- THE INFRASTRUCTURE

The place where the accident occurred corresponds to the plain track and has no level crossings.

On the east side of the track there are housing blocks. On that side and adjacent to the track, at the date of the accident, there was an old wall with several openings through which there was frequent access of unauthorized persons to the track, thus invading the railway right-of-way.

5- FUNCIONAMENTO DOS EQUIPAMENTOS

Material circulante

O relatório da unidade de registo da UTE 2257 evidencia que o veículo ferroviário se comportou conforme esperado.

A buzina foi atuada durante nove segundos, sendo nesse período aplicado o freio até ao aperto máximo quando se deslocava a 108 km/h. A UTE percorreu cerca de 400 m até se imobilizar.

A velocidade de aproximação ao local do acidente foi inferior à máxima permitida pelo comboio e pela infraestrutura (120 km/h).

5- FUNCTIONING OF THE EQUIPMENT

Rolling stock

EMU's 2257 event recorder log shows that the vehicle behaved as expected.

The horn was sounded for nine seconds, period in which the brake was applied to maximum, when travelling at a speed of 108 km/h. The EMU travelled for about 400 m before stopping.

The speed of approach to the accident location was below the maximum allowed, both for the type of train and for the infrastructure (120 km/h).

6- Ocorrências Anteriores

Não existe informação disponível. No entanto, estava documentado que naquele local era frequente a circulação de pessoas junto à via férrea e o seu atravessamento.

6- PREVIOUS OCCURRENCES

No information available. However, it was documented that in the location it was frequent the presence of trespassers walking along the tracks and crossing them.

7- Ações Relevantes Tomadas

O muro adjacente à via férrea do lado nascente foi reparado e foi instalada vedação do lado poente, de forma a dissuadir o acesso e atravessamento da via.

7- RELEVANT ACTIONS TAKEN

The wall adjacent to the railway on the east side was repaired and a fence on the west side was installed, in order to deter access and crossing of the road.

Lisboa, dezembro de 2020

Lisbon, December 2020

Em conformidade com o Decreto-lei n.º 394/2007, a investigação de segurança e os relatórios correspondentes não têm por objetivo o apuramento de culpas ou a determinação de responsabilidades.

Este relatório factual foi preparado, somente, para efeitos de prevenção de acidentes. O seu uso para outro fim pode conduzir a conclusões erradas.

In accordance with Directive (EU) 2016/798 of the European Parliament and of the Council, and national legislation, it is not the purpose of any safety investigation and associated reports to apportion blame or liability.

The only aim of this report is to disseminate lessons which may help to prevent future accidents. Its use for other purposes may lead to incorrect conclusions.