

**RELATÓRIO FACTUAL DE ACIDENTE**  
**ACCIDENT FACTUAL REPORT**

<b>ASSUNTO:</b>	<b>SUBJECT:</b>
Colisão na PN 143,998 (Linha do Oeste), próximo de Martingança, em 12 de maio de 2007	Collision at level crossing 143,998 (Linha do Oeste), near Martingança, on 12 May 2007

**1- SINOPSE**

<b>PROCESSO GPIAAF    GPIAAF PROCESS ID</b>		<b>Classificação    Classification</b>	
<b>F_Inv20070512</b>		Acidente    Accident (art. 19.2 – Directive 2004/49/EC)	
<b>(ERAIL PT-313)</b>		<b>Tipo de evento    Type of event</b>	
		Colisão em passagem de nível    Level crossing collision	
<b>OCORRÊNCIA    OCCURRENCE</b>			
<i>Data    Date</i>	<i>Hora    Time</i>	<i>Dependência/localidade mais próxima    Location</i>	<i>Coordenadas    Coordinates</i>
2007-MAI-12	17:30	Estação de Martingança    Martingança station	39°40'57.1"N 8°57'04.8"W
<i>Descrição sumária:    Summary description:</i>		Colisão de comboio com velocípede em PN passiva.	
		Collision of train with moped at passive level crossing.	
<b>INFRAESTRUTURA    INFRASTRUCTURE</b>			
<i>Designação    Line identification</i>		<i>km</i>	<i>Gestor da Infraestrutura    Infrastructure Manager</i>
Linha do Oeste		143,998	REFER – Rede Ferroviária Nacional, E.P.
<i>Tipologia    Line type</i>	<i>Regime de exploração    Operation system</i>	<i>Vel. Max.    Max. Speed</i>	TPS? S    Y <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> N <input checked="" type="checkbox"/>
Via única    Single line	Cantonamento telefónico Telephone block	100 km/h	ATO? S    Y <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> N <input checked="" type="checkbox"/>
<i>Comunicações: Entre estações    Communications: Station to station</i>			
<b>COMBOIO    TRAIN</b>			
<i>Tipo de serviço    Service type</i>		<i>Origem    Origin</i>	<i>Destino    Destination</i>
Passageiros - Regional		Figueira da Foz	Caldas da Rainha
<i>Empresa Ferroviária    Railway Undertaking</i>		<i>N.º do comboio    Train rep. mark</i>	<i>Velocidade no instante    Instant speed</i>
CP – Comboios de Portugal, E.P.E.		6458	74 km/h
<i>Passageiros a bordo?    Passengers onboard?</i>	<i>Veículos descarrilaram?    Vehicles derailed?</i>	<i>Comunicações: Telefone portátil    Communications: Portable phone</i>	
S    Y <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> N <input type="checkbox"/>	S    Y <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> N <input checked="" type="checkbox"/>		
<b>CONSEQUÊNCIAS    CONSEQUENCES</b>			
<i>Lesões    Injuries</i>	<i>Tripulação    Crew</i>	<i>Passageiros    Passengers</i>	<i>Trabalhadores    Workers</i>
Fatais    Fatal	-	-	-
Graves    Serious	-	-	-
Ligeiras    Minor	-	-	-
Nenhuma    None	2	n/d	-
<i>Danos no material circulante:    Damage to rolling stock</i>	Danos menores. Minor damage.		
<i>Danos na infraestrutura:    Damage to infrastructure:</i>	Nada a assinalar. Nothing of note.		
<i>Danos ambientais:    Damage to environment</i>	Nada a assinalar. Nothing of note.		
<i>Outros danos:    Other damage:</i>	Destruição do velocípede. Destruction of the moped.		
<i>Valor dos danos materiais:    Cost of damage:</i>	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 produziu um relatório que 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 o referido relatório não estava em conformidade com os requisitos legais e boas práticas nesta matéria, não estava o documento em condições de ser homologado, nem aquele Gabinete dispunha dos meios necessários para a realização de nova investigação.

Assim, após análise minuciosa do processo 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 394/2007, 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,
- A alteração das circunstâncias que resultaram na ocorrência,
- O facto de não existirem ensinamentos de segurança a retirar da realização da investigação,
- Que o Decreto-Lei n.º 394/2007 prevê que a forma dos relatórios dependa do tipo ou gravidade do acidente,

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 produced a report 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 said report did not comply with legal requirements and good practices in this matter, it was not in a position to be approved by the former GISAF, nor did that Office have the means necessary to carry out a new investigation.

Therefore, after a thoroughly going through the process 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 and 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 change of the circumstances that resulted in the occurrence,
- The fact that there are no safety lessons to be learned from carrying out the investigation,
- That the legislation admits that reports be in a form appropriate to the type and seriousness of the accident,

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.

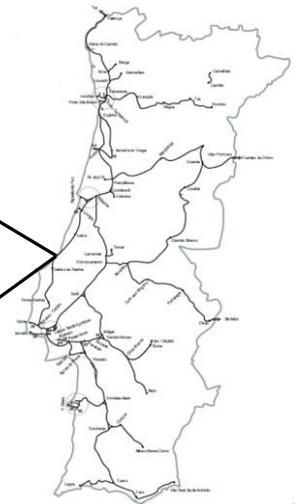
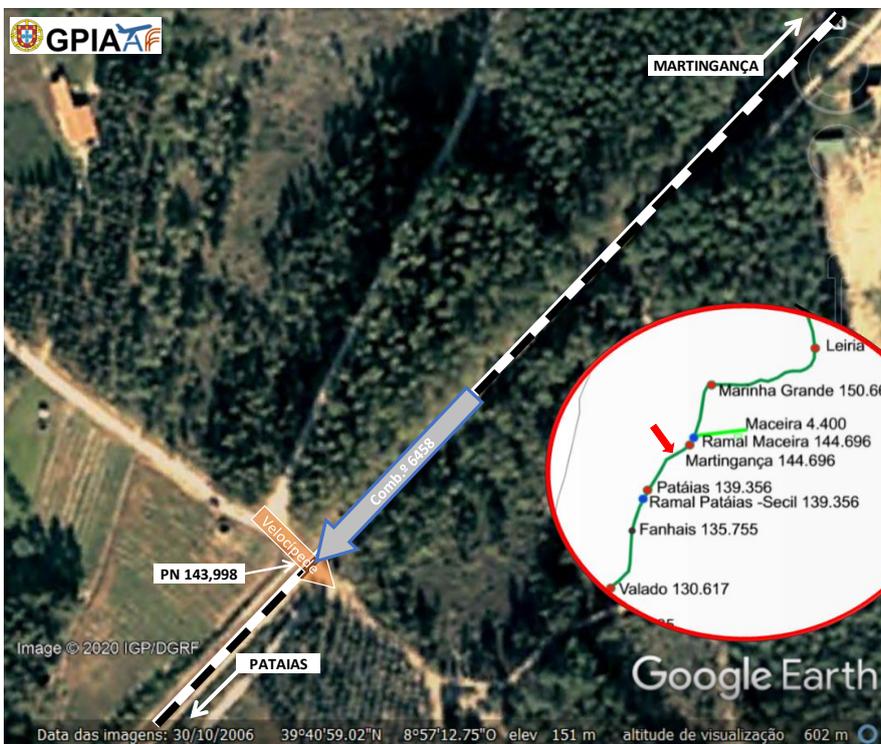
This methodology was discussed and agreed with the European Union Agency for Railways.

### 3- FACTOS IMEDIATOS DA OCORRÊNCIA

No dia 12 de maio de 2007 pelas 17:30, na passagem de nível localizada ao Pk 143,998 da Linha do Oeste, entre as estações de Martingança e Pataias, o comboio de passageiros n.º 6458 com destino a Caldas da Rainha, colidiu com um velocípede que entrou na referida PN da direita para a esquerda no sentido de circulação do comboio, quando este se aproximava.

### 3- IMMEDIATE FACTS OF THE OCCURRENCE

On June 12, 2007, at 17:30, passenger train No. 6458, bound for Caldas da Rainha station, collided at level crossing (LC) 143,998 of Linha do Oeste with a moped that presented itself from right to left regarding the direction of train running, at the instant when it was about to pass.



**Figura 1**  
Localização do acidente

**Figure 1**  
Accident location

Nesse dia o comboio n.º 6458 era constituído pela Unidade Dupla Diesel (UDD) n.º 469 e tripulado por um maquinista e por um operador de revisão e venda (ORV), este último desempenhando também as funções de chefe de comboio.

On that day, train No. 6458 was comprised of 2-car DMU No. 469 and staffed by a driver and a ticket inspector (ORV), the latter also acting as train manager.

Após o acidente o ORV contactou com o 112. Foram chamados os Bombeiros Voluntários de Pataias e a Guarda Nacional Republicana de Valado de Frades, tendo estas tomado conta da ocorrência.

After the accident, the ORV contacted the national emergency number. The rescue service of Pataias and the constabulary of Valado de Frades were called in, taking care of the occurrence.

A circulação de comboios ficou interrompida, no local, até às 18:18 desse dia.

Train running was interrupted until 18:18 that day.



#### 4- A INFRAESTRUTURA

A passagem de nível onde ocorreu o acidente estava localizada em zona rural no lugar de Paio de Cima, freguesia de Pataias, concelho de Alcobaça.

De acordo com a informação constante na ficha de caracterização do gestor da infraestrutura, datada de agosto de 2005, o Momento de Circulação estimado era de 256, pelo que a PN estava classificada como “tipo D” em aplicação do Regulamento de Passagens de Nível (RPN).

##### Lado rodoviário

O caminho vicinal que atravessava a via-férrea fazia com esta um ângulo de cruzamento de 90°. O acesso do lado poente (EN356) era em rampa e do lado nascente (zona de eucaliptais) era também em rampa, ambos com 5% de inclinação, com uma faixa de rodagem com 3,00 m de largura, sendo os pavimentos dos dois lados da via férrea em terra batida em razoável estado de conservação.

O pavimento da PN era constituído por travessas de madeira em razoável estado de conservação, com largura de 3,50 m, não permitindo o cruzamento de veículos rodoviários.

Em conformidade com a classificação que detinha, a PN estava equipada com sinais de STOP e cruces de Santo André dos dois lados da linha férrea, impondo paragem aos veículos rodoviários e verificação das condições de segurança para o atravessamento.

Segundo o RPN, a distância de visibilidade (DV) mínima é de 350 metros. De acordo com a ficha de caracterização da PN, do gestor da infraestrutura, todas as distâncias de visibilidade reais eram superiores ao mínimo requerido.

Em nenhum dos lados existia sinalização rodoviária de aviso de aproximação a passagem de nível.

Colateralmente à PN existiam duas passagens de nível, uma a montante, tipo D, situada ao Pk 140,092 e outra a jusante, tipo C, sita ao Pk 146,226, distantes, respetivamente de 3906 e 2228 m da PN em causa. Existia também uma passagem

#### 4- THE INFRASTRUCTURE

The level crossing where the accident occurred was located in a rural area in the place of Paio de Cima, parish of Pataias, municipality of Alcobaça.

According to the information contained in the characterization sheet of the infrastructure manager, dated August 2005, the estimated Circulation Moment was 256, so the LC was classified as “type D” in application of the Level Crossing Regulation (RPN).

##### Road side

The path that crossed the LC had a crossing angle of 90° with it; accesses to the railway from both sides were on a short ramp with 5% gradient, with a 3,50 m wide carriageway. On both sides of the track the road had dirt pavement in a fair condition.

The LC's pavement consisted of wooden sleepers in reasonable condition, with a width of 3,50 m, which only allowed the crossing of a road vehicle at once.

According to its classification, the LC was equipped with STOP signs and St. Andrew's cross on both sides of the track, imposing that road vehicles stopped and checked if it was safe to cross.

The regulation stipulates 350 m as minimum free visibility distance. Again according to the LC characterization sheet, all real visibility distances were above the minimum.

On neither side were there road signs warning of approaching the level crossing.

Collateral to the LC there were two other level crossings, one upstream, of “type D”, located at Pk 140,092 and another downstream, of “type C”, located at Pk 146,226, distant 3906 and 2228 m, respectively, from the LC in question. There was also

desnivelada a jusante, distante de 452 m e um caminho alternativo a jusante em terra batida e betuminoso, distante 450 m da PN.

#### Lado ferroviário

Não se encontrava instalada na via-férrea a placa indicadora de aviso sonoro “S” à aproximação da PN nos dois sentidos de circulação ferroviária.

an overpass distant 452 m and an alternative path 450 m downstream

#### Rail side

In both directions of train running, the trackside horn sign “S” was not installed.

### 5- FUNCIONAMENTO DOS EQUIPAMENTOS

#### Material circulante

O relatório da unidade de registo da UDD 469 evidencia que o veículo ferroviário se comportou conforme esperado.

A cerca de 64 m antes da PN foi atuada a buzina, e, ao atingir a PN a uma velocidade de 74 km/h e surgir o velocípede, foi aplicado o freio até ao aperto máximo. A UDD imobilizou-se a cerca de 345 m após a PN.

A velocidade de aproximação e atravessamento da PN foi inferior às máximas permitidas, tanto pelo tipo de marcha fixado para o comboio (T-120), como pela infraestrutura (100 km/h).

### 5- FUNCTIONING OF THE EQUIPMENT

#### Rolling stock

DMU's 469 event recorder report shows that the railway vehicle behaved as expected.

At about 64 m before the LC the horn was sounded and, at the LC while at a speed of 74 km/h and moped entering, the brake was applied to full. The DMU halted about 345 m after the LC.

The speed of approach and crossing of the LC was below the maximum allowed, both for the type of train (T-120) and for the infrastructure (100 km/h).

### 6- OCORRÊNCIAS ANTERIORES

De acordo com informação do gestor da infraestrutura não se registou nos cinco anos anteriores ao acidente, nenhum outro na PN 143,998 (Oeste).

### 6- PREVIOUS OCCURRENCES

According to information from the infrastructure manager, there was no similar accident at LC 143,998 (Oeste) in the five years prior to this.

### 7- AÇÕES RELEVANTES TOMADAS

A passagem de nível onde ocorreu o acidente foi eliminada antes de 2012.

### 7- RELEVANT ACTIONS TAKEN

The level crossing where the accident occurred was eliminated before 2012.

*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.**