

RELATÓRIO FACTUAL DE ACIDENTE ACCIDENT FACTUAL REPORT

ASSUNTO:	SUBJECT:
Colisão na PN 347,716 (Linha do Algarve), próximo de Olhão, em 18 de agosto de 2007	Collision at level crossing 347,716 (Linha do Algarve), near Olhão, on 18 August 2007

1- SINOPSE 1- SYNOPSIS

PROCESSO GPIAAF GPIAAF PROCESS ID		Classificação Classification	
F_Inv20070818		Acidente Accident (art. 19.2 – Directive 2004/49/EC)	
(ERAIL PT-316)		Tipo de evento Type of event	
		Colisão em passagem de nível Level crossing collision	
OCORRÊNCIA OCCURRENCE			
Data Date 2007-AGO-18	Hora Time 14:13	Dependência/localidade mais próxima Location Estação de Olhão Olhão station	Coordenadas Coordinates 37°01'35.6"N 7°51'49.2"W
Descrição sumária: Colisão de comboio com viatura ligeira em PN passiva. Summary description: Collision of train with car at passive level crossing.			
INFRAESTRUTURA INFRASTRUCTURE			
Designação Line identification Linha do Algarve		km 347,716	Gestor da Infraestrutura Infrastructure Manager REFER – Rede Ferroviária Nacional, E.P.
Tipologia Line type Via única Single line	Regime de exploração Operation system Cantonamento telefónico Telephone block	Vel. Max. <i>Max. Speed</i> 120 km/h	TPS? S Y ☒ N ☐ ATO? S Y ☐ N ☒ Comunicações: Entre estações <i>Communications:</i> Station to station
COMBOIO TRAIN			
Tipo de serviço Service type Regional - Passageiros Passenger		Origem Origin Vila Real de Santo António	Destino Destination Faro
Empresa Ferroviária Railway Undertaking CP – Comboios de Portugal, E.P.E.		N.º do comboio <i>Train rep. mark</i> 5718	Velocidade no instante <i>Instant speed</i> 90 km/h
Passageiros a bordo? <i>Passengers onboard?</i> S Y ☒ N ☐	Veículos descarrilaram? <i>Vehicles derailed?</i> S Y ☐ N ☒	Comunicações: Telefone portátil <i>Communications:</i> Portable telephone	
CONSEQUÊNCIAS CONSEQUENCES			
Lesões Injuries	Tripulação <i>Crew</i>	Passageiros <i>Passengers</i>	Trabalhadores <i>Workers</i>
Fatais Fatal	-	-	-
Graves Serious	-	-	-
Ligeiras Minor	-	-	-
Nenhuma None	2	n/a	-
Danos no material circulante: Danos ligeiros na zona frontal. <i>Damage to rolling stock</i> Minor damage on the headstock.			
Danos na infraestrutura: Nada a assinalar. <i>Damage to infrastructure:</i> Nothing of note.			
Danos ambientais: Nada a assinalar. <i>Damage to environment</i> Nothing of note.			
Outros danos materiais: Danos do veículo automóvel. <i>Other damage materials:</i> Damage to the road vehicle.			
Valor dos danos materiais: n/a <i>Cost of damage:</i>			

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 procedeu à investigação, tendo produzido 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, o referido relatório não estava em condições de ser homologado pelo diretor do ex-GISAF, nem aquele Gabinete dispunha dos meios necessários para a realização de nova investigação.

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,
- A alteração das circunstâncias que resultaram na 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 carried out the investigation, having 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 director of the former GISAF, nor did that Office have the means necessary to carry out a new investigation.

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 change in the circumstances that resulted in 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 18 de agosto de 2007 pelas 14:13, na passagem de nível localizada ao Pk 347,716 da Linha do Algarve, entre a estação de Olhão e o apeadeiro de Bom João, o comboio de passageiros n.º 5718 com destino a Faro, colidiu com um veículo automóvel ligeiro de passageiros que entrou na referida PN da direita para a esquerda em relação ao sentido de circulação do comboio.

3- IMMEDIATE FACTS OF THE OCCURRENCE

On 18 August 2007, at 14:13, passenger train No. 5718, bound for Faro station, collided at level crossing (LC) 347,716 of Linha do Algarve with an automobile that presented itself from right to left regarding the direction of train travel in the instants before it passed.



Figura 1
Localização do acidente

Segundo evidência testemunhal, quando o comboio se aproximava da PN, o veículo automóvel aproximou-se a baixa velocidade e, sem alterar a velocidade ou parar ao sinal de STOP, prosseguiu a marcha e entrou na PN, pouco antes do comboio a atingir.

A colisão deu-se na zona lateral esquerda do automóvel, tendo este sido projetado para o lado esquerdo em relação à marcha do comboio.

Nesse dia o comboio n.º 5718 era constituído pela Unidade Tripla Diesel (UTD) n.º 611 e tripulado por um maquinista e por um operador de revisão e venda (ORV), este último desempenhando também as funções de chefe de comboio.

Figure 1
Accident location

According to testimonial evidence, when the train was approaching the LC, the car approached at low speed and, without changing its speed nor halting at the STOP sign, continued its movement and entered the crossing shortly before the train struck it.

The collision occurred in the left side of the car, which was projected out of the track to the left side of the train.

On that day, train No. 5718 was comprised of 3-car DMU No. 611 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 os Bombeiros Voluntários de Olhão e a Guarda Nacional Republicana de Moncarapacho, tendo esta tomado conta da ocorrência.

A circulação de comboios ficou interrompida, no local, até às 17:35 desse dia.

No momento do acidente, as condições atmosféricas eram de céu limpo e sol.

After the accident, the ORV contacted the national emergency number. The rescue service from Olhão and the constabulary of Moncarapacho were called in, taking care of the occurrence.

Train running was interrupted at the location until 17:35 that day.

At the time of the accident, the weather was clear and sunny.

4- A INFRAESTRUTURA

A passagem de nível onde ocorreu o acidente está localizada no lugar de Torrejão, freguesia de Pechão, concelho de Olhão.

De acordo com a informação constante na ficha de caracterização do gestor da infraestrutura, datada de junho de 2005, o momento de circulação estimado era de 308, estando a PN classificada como “tipo D” nos termos do Regulamento de Passagens de Nível (RPN).

Lado rodoviário

O caminho vicinal que atravessa a via-férrea faz com esta um ângulo de cruzamento de 130°. Os acessos de ambos os lados fazem uma curta rampa com cerca de 6 a 7% de inclinação. A faixa de rodagem do caminho varia entre 3,90 m no acesso do lado norte e 3,50 m no acesso do lado sul, sendo os pavimentos em terra batida em estado de conservação razoável e bom, respetivamente.

O pavimento da PN era constituído por travessas de madeira em bom estado de conservação, com largura de 5,50 m.

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 antes de iniciar o atravessamento.

Segundo o RPN, a distância de visibilidade (DV) mínima é de 420 metros. De acordo com a ficha de

4- THE INFRASTRUCTURE

The level crossing where the accident occurred is located in the place of Torrejão, parish of Pechão, municipality of Olhão.

According to the information contained in the characterization sheet of the infrastructure manager, dated June 2005, the estimated circulation moment was 308, LC being classified as “type D”, in accordance to the Level Crossing Regulation (RPN).

Road side

The pathway that crossed the LC had a crossing angle of 130° with it; accesses to the railway from both sides were on a short ramp with 6 - 7% gradient. The carriageway was 3,90 m wide on the northern approach and 3,50 m wide on the southern approach. The pavement was of gravel on both sides of the track, in a fair condition on the North side and good in the opposite.

The LC's pavement consisted of wooden sleepers in good condition, with a width of 5,50 m.

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 before if it was safe to cross.

The regulation stipulates 420 m as minimum free visibility distance. Again according to the LC

caracterização da PN, atualizada pelo gestor da infraestrutura quanto a este aspeto em junho de 2007, 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 existia a montante uma PN do tipo B, distante de 914 m, e a jusante outra do tipo D, distante de 277 m.

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.

characterization sheet (updated in this respect on July 2007), 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 was one upstream, of “type B”, distant 914 m, and another downstream, of “type D”, distant 277 m.

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 UTD 611 evidencia que o veículo ferroviário se comportou conforme esperado.

A buzina foi atuada durante quatro segundos a cerca de 100 m da PN. Entretanto, a uma velocidade de 90 km/h, foi aplicado o freio até ao aperto máximo. Após a colisão o comboio percorreu cerca de 350 m até se imobilizar.

A velocidade de aproximação e atravessamento da PN foi inferior à máxima permitida pelo tipo do comboio (T-110) e pela infraestrutura (120 km/h).

5- FUNCTIONING OF THE EQUIPMENT

Rolling stock

DMU's 611 event recorder log shows that the railway vehicles behaved as expected.

The horn was sounded four 4 seconds 100 m before the LC. Immediately after, at a speed of 90 km/h, the brakes were applied to maximum. The train stopped 350 m further away.

The speed of approach and crossing the LC was below the maximum allowed, both for the type of train (T-110) and for the infrastructure (120 km/h).

6- OCORRÊNCIAS ANTERIORES

De acordo com informação do gestor da infraestrutura não se registou nos cinco anos anteriores ao acidente, nenhum acidente de carácter semelhante na PN.

6- PREVIOUS OCCURRENCES

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

7- AÇÕES RELEVANTES TOMADAS

Considerando as circunstâncias do acidente, dele não decorreu qualquer ação direta. A passagem de nível mantém-se em operação, sendo atualmente classificada como tipo C e dispendo de aviso

7- RELEVANT ACTIONS TAKEN

Considering the circumstances of the event, no direct action resulted from it. The level crossing is kept active, presently classified as “type C”, and

automático luminoso e auditivo da aproximação dos comboios e meias-barreiras.

equipped with automatic light and audible warning of approaching trains and half barriers.

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.