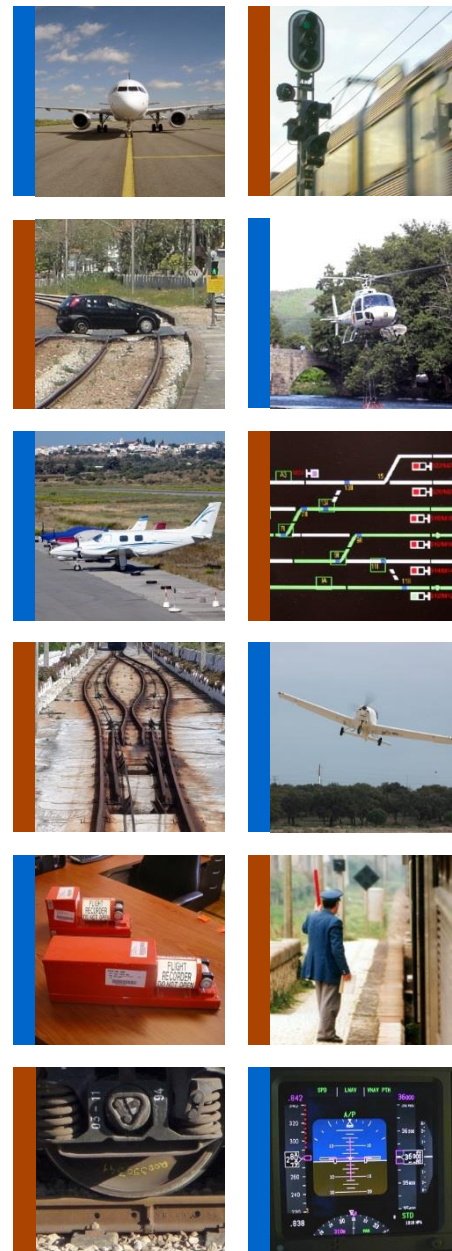




TRANSPORTE FERROVIÁRIO

2020

RAIL TRANSPORTATION

**RELATÓRIO ANUAL DE
ATIVIDADES DE INVESTIGAÇÃO**

**INVESTIGATION ACTIVITIES
ANNUAL REPORT**

(includes summary and information
in English)

Ficha Técnica

Título | Relatório Anual de Atividades de Investigação – Transporte Ferroviário – 2020
Investigation Activities Annual Report – Rail Transportation – 2020

Editor | GPIAAF - Gabinete de Prevenção e de Investigação de Acidentes com Aeronaves e de
Acidentes Ferroviários
Praça Duque de Saldanha, 31, 4.º – 1050-094 Lisboa – PORTUGAL
Telefone: + 352 212 739 245 | Fax: + 351 217 911 959
E-mail: geral@gpiaaf.gov.pt

Desenho e Composição | GPIAAF

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.

© GPIAAF · Lisboa, Portugal · 2021

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 GPIAAF 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.gpiaaf.gov.pt>.

Controlo documental

N.º documento	Data	Alterações	Elaboração	Aprovação
F-RAI-2020.0	30-09-2021	Versão original	UTF	Nelson Oliveira

Índice

<i>English Summary</i>	5
NOTA INTRODUTÓRIA	7
PARTE A - INFORMAÇÕES GERAIS E DE GESTÃO	9
1. O GPIAAF	10
1.1 Enquadramento legal e organizacional	10
1.2 Estrutura orgânica	11
1.3 Atribuições e princípios de atuação	11
1.4 Âmbito de atuação	12
2. RECURSOS	13
2.1 Recursos humanos	13
2.2 Recursos financeiros	13
PARTE B - INVESTIGAÇÕES E RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA	15
1. INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES	16
1.1 Investigações iniciadas em 2020	16
1.2 Relatórios e outros documentos publicados	21
1.3 Investigações em curso	23
1.4 Investigações anteriores a 2011	24
2. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA	26
2.1 Recomendações emitidas em 2020	26
2.2 Monitorização das recomendações emitidas	27



ENGLISH SUMMARY

This document is the Annual Report referred to in Article 24(3) of Directive (EU) 2016/798 of the European Parliament and of the Council, of 11 May 2016, relating to the investigation activities of GPIAAF as the Portuguese Rail Accidents National Investigation Body (NIB) during the year 2020.

In 2020 GPIAAF processed 483 safety occurrences notified by the Railway Undertakings and Infrastructure Managers according to the national law, selecting 61 for a preliminary analysis, accordingly to the NIB internal procedures, a process which includes evidence gathering and a structured assessment to evaluate the safety learning expected and decide whether to open a safety investigation or not.

From this assessment, it was decided to start two safety investigations under article 20.1 (serious accidents) of the Railway Safety Directive and three safety investigations under article 20.2. All others are kept in a database for further reference.

In 2020 were published eleven reports and two information notices/preliminary reports. Work is being done in diminishing the investigation's backlog and average time to publish the reports, however this goal is conditioned by the provided resources and number of accidents that occur.

One safety alerts was raised during an investigation and in the published reports 10 safety recommendations (SRs) were issued.

During 2020, the NSA communicated the closure of 18 SRs, all totally or partly implemented, while 13 where open in various degrees of implementation.

Apart from the present summary, the text of this document is in Portuguese as the resources are not available to provide a full English translation. To facilitate immediate comprehension of the main information, the charts and tables containing the more relevant information are bilingual.

As required by legislation and the European Union Agency for Railways, this document has the following main content:

- General overview of the legal provisions for the NIB and its work [§ A1.1, p. 10];
- Information concerning the relationship between the NIB and other Portuguese bodies, such as the National Safety Authority, Ministry of Transport and Investigation Bodies on other transport modes [§ A1.1, fig. A.1, p. 10];
- Information on the internal structure of the NIB [§ A1.2, fig. A.2, p. 11];
- Information about the NIB, its Role (description of the mandate), Aim and Mission [§ A1.3, § A1.4, § A1.5, pp. 11 & 12];
- Information on the scope of the NIB on the rail system [§ A1.6, pp. 12 & 13];
- Information on number of employees [§ A2.1, tbl. A.1, p. 13];
- Information on budget [§ A2.2, p. 13];
- Information on investigation activities [section B, pp. 16-24];
- Information on occurrences processed in 2020 [tbl. B.1, page 17];
- Information on preliminary analysis of occurrences in 2020 [tbl. B.2, pp. 18-21];
- Information on investigations opened in 2020 [tbl. B.3, p. 21];

- Information on investigations concluded in 2020 [tbl. B.4a & B.4b, p. 21 & 22];
- Information on other investigation related documents published during 2020 [tbl. B.5, p. 22];
- Information on investigations in progress [tbl. B.6, pp. 23 & 24];
- Information on investigations opened prior to 2011, before the period when the NIB was inactive [tbl. B.7, p. 25];
- Information on safety alerts issued [tbl. B.8, p. 26];
- Information on safety recommendations issued and their monitoring [tbls. B.9 and following, pp. 26 to 49].



NOTA INTRODUTÓRIA

O presente documento constitui o relatório anual previsto no n.º 7 do art.º 11.º-A do Decreto-Lei n.º 394/2007, de 31 de dezembro¹, o qual transpõe para o ordenamento jurídico nacional, no que diz respeito à investigação de acidentes, a Diretiva (UE) 2016/798 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativa à segurança ferroviária.

Em conformidade com o referido Decreto-Lei e com os requisitos definidos pela Agência Ferroviária da União Europeia, este relatório inclui informação sobre os seguintes aspetos:

- Disposições legais aplicáveis ao funcionamento e ação do GPIAAF;
- Enquadramento institucional do GPIAAF em relação aos outros organismos nacionais relevantes, nomeadamente Tutela sectorial e Autoridade Nacional de Segurança Ferroviária;
- Informação sobre o organismo, nomeadamente suas atribuições e missão, organograma, número de funcionários e orçamento;
- Informação sobre as investigações abertas e terminadas no ano relatado, assim como listagem das investigações em curso;
- 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 da sua aceitação e implementação ou recusa.

Esta informação está organizada em duas partes distintas, a primeira (A) relativa às informações gerais de gestão e a segunda (B) relativa às investigações e recomendações de segurança. Informação completa e detalhada sobre a gestão do organismo, em conformidade com os requisitos legais do Estado Português, encontra-se no Relatório de Atividades - 2020 disponível na página *web* do GPIAAF.

Não tendo sido possível produzir este relatório totalmente em versão bilingue português/inglês, conforme seria desejado pela Agência Europeia dos Caminhos de Ferro, optou-se por fazer um sumário em inglês com um mapa do documento e por apresentar os quadros com a informação essencial em versão bilingue.

¹ - Conforme alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 101-C/2020, de 7 de dezembro.



PARTE A

INFORMAÇÕES GERAIS E DE GESTÃO

1. O GPIAAF

1.1 Enquadramento legal e organizacional

O Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários – GPIAAF, é um serviço central da administração direta do Estado dotado de autonomia administrativa.

É um organismo multimodal (aviação + ferrovia) de investigação de segurança, criado em 1 de abril de 2017 pelo Decreto-Lei n.º 36/2017, de 28 de março, com a missão de investigar os acidentes e incidentes relacionados com a segurança das aeronaves civis e dos transportes ferroviários, visando a identificação das respetivas causas com o objetivo de contribuir para a prevenção de futuros acidentes e incidentes.

Assume, em matéria de investigação de acidentes e incidentes ferroviários, as obrigações do Estado Português determinadas pela Diretiva (UE) 2016/798, de 11 de maio, relativa à segurança ferroviária.

A durante todo o ano de 2020, o GPIAAF funcionou no âmbito do Ministério do Planeamento e da Habitação, sob a tutela direta do Secretário de Estado das Infraestruturas, sendo o seu enquadramento institucional o seguinte:

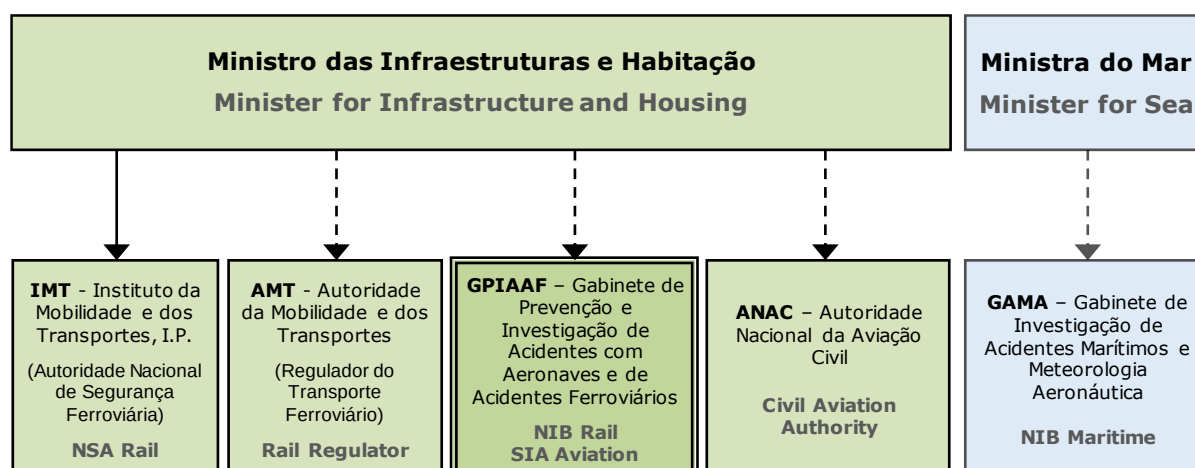


Figura A.1 – Enquadramento institucional do GPIAAF
Figure A.1 – GPIAAF (NIB PT) institutional setting

A tutela governamental sob a qual o GPIAAF se encontra incide apenas no âmbito financeiro e na designação do seu dirigente de topo, não tendo qualquer intervenção no processo de decisão sobre a atividade técnica do Gabinete, o qual funciona de modo independente, na sua organização, estrutura jurídica e processo de decisão, das autoridades responsáveis pela segurança, das entidades reguladoras da aviação civil e do transporte ferroviário, de qualquer gestor de infraestrutura, empresa de aviação civil, empresa ferroviária, e de qualquer outra parte cujos interesses possam colidir com as tarefas que lhe são confiadas.

O enquadramento legal da atividade de investigação de acidentes e incidentes ferroviários realizada pelo GPIAAF encontra-se regulado pelo Decreto-Lei n.º 394/2007, de 31 de dezembro, o qual deu conteúdo à investigação técnica de acidentes e incidentes ferroviários cuja competência é deste Gabinete. Este diploma legal foi profundamente alterado com a publicação no final de 2020 do Decreto-Lei n.º 101-C/2020, transpondo para o ordenamento jurídico nacional, no que diz respeito à

investigação de acidentes, a Diretiva (UE) 2016/798 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativa à segurança ferroviária.

Em 2020 foi celebrado um protocolo entre o GPIAAF e o IMT regulando a cooperação entre os dois organismos.

1.2 Estrutura orgânica

Nos termos dos art.ºs 3.º, 5.º e 6.º do Decreto-Lei n.º 36/2017, de 28 de março, o Gabinete é constituído por um Diretor e por duas equipas multidisciplinares de investigação, cuja dotação é aprovada por despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças, da administração pública e dos transportes. O apoio logístico e administrativo ao funcionamento do GPIAAF é prestado pela Secretaria Geral da Presidência do Conselho de Ministros.

O organograma funcional do GPIAAF é o seguinte:

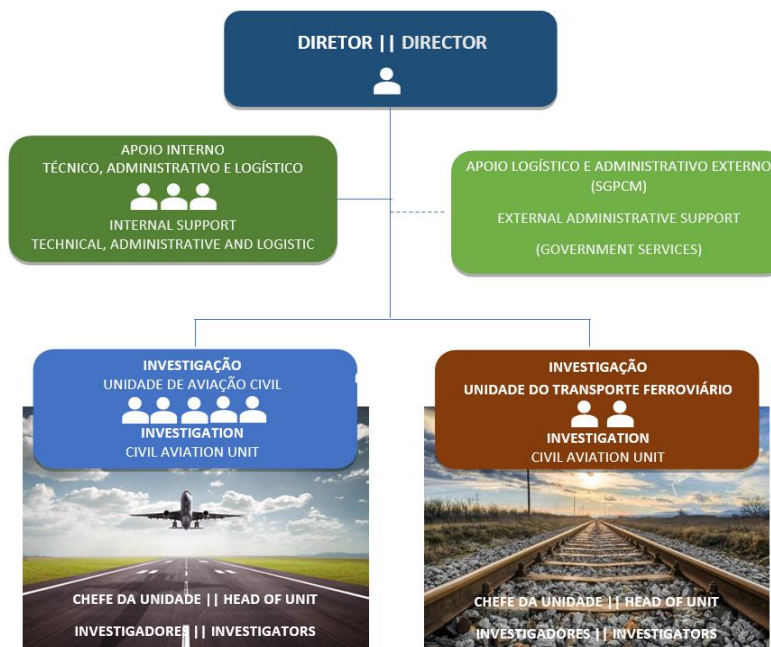


Figura A.2 – Organograma do GPIAAF
Figure A.2 – GPIAAF (NIB PT) organizational structure

Nos termos do n.º 6 do art.º 5.º do Decreto-Lei n.º 36/2017, o diretor do Gabinete assume presentemente a função de chefe da unidade do transporte ferroviário.

1.3 Atribuições e princípios de atuação

As atribuições específicas do GPIAAF no domínio da investigação de segurança no transporte ferroviário são as seguintes:

- Desenvolver as atividades de investigação de acidentes e incidentes ferroviários, de apuramento das causas e formulação de recomendações;
- 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 GPIAAF funciona de modo independente da autoridade responsável pela segurança e de qualquer entidade reguladora dos caminhos-de-ferro, sendo independentes, 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 destinaram nem foram orientadas para o apuramento de culpas ou determinação de responsabilidades**, mas sim para a **melhoria da segurança** do transporte ferroviário.

No entanto, a legislação portuguesa não garante que os relatórios elaborados pelo GPIAAF 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. **Não obstante, os relatórios de investigação declaram expressamente que a sua utilização para outros fins que não aquele para o qual foram elaborados pode conduzir a conclusões erradas.**

1.4 Âmbito de atuação

O Decreto-Lei n.º 394/2007 atribui ao GPIAAF um âmbito de atuação no transporte ferroviário consideravelmente mais alargado do que aquele definido na Diretivas (UE) n.º 2016/798 como obrigatório para os organismos nacionais de investigação nela previstos.

Assim, os sistemas ferroviários abrangidos pelo âmbito de atuação do GPIAAF no ano de 2020 foram os seguintes:

- Rede ferroviária nacional;
- Metropolitano ligeiro da área metropolitana do Porto;
- Metropolitano de Lisboa;
- Metropolitano ligeiro da margem sul do Tejo;
- Metropolitano ligeiro de Mirandela;
- Caminho-de-ferro ligeiro Sintra – Praia das Mações;
- Caminho-de-ferro ligeiro Costa da Caparica – Fonte da Telha;
- Caminho-de-ferro ligeiro da praia do Barril;
- Funicular de Viana do Castelo;
- Ascensor do Bom Jesus do Monte;
- Funicular dos Guindais;
- Ascensor da Nazaré;
- Sistema Automático de Transporte Urbano de Oeiras (sem serviço em 2020).

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

Com a publicação do decreto-lei n.º 101-C/2020 em 7 de dezembro, foi também incluído no âmbito de atuação do Gabinete a rede de elétricos de Lisboa, embora apenas para uma tipologia limitada de ocorrências.

2. RECURSOS

2.1 Recursos humanos

A 1 de janeiro e 31 de dezembro de 2020, os recursos humanos do Gabinete afetos à área de transporte ferroviário, previstos no respetivo Mapa de Pessoal e os reais, eram os seguintes:

Designação Title	01-jan-2020		31-dez-2020	
	Previstos Planned	Reais Real	Previstos Planned	Reais Real
Pessoal Dirigente Managerial Staff Diretor e Chefe de Unidade Director & Head of Unit	1	1	1	1
Estrutura Técnica Technical Staff área ferroviária rail area Investigadores Investigators	3	2	3	2
Estrutura Operacional Clerical Staff Técnica superior Senior officer Assistente técnica Technical assistant	2* 1*	1* 1*	2* 1*	1* 1*
* Partilhadas com a Unidade de Aviação Civil Shared with the Civil Aviation Unit				

Quadro A.1 – Recursos humanos
Table A.1 – Human resources

Assinala-se que em 2020 não foi ainda publicada a portaria conjunta fixando a dotação de investigadores para a área ferroviária, pelo que não foi possível aumentar a dotação para os três investigadores previstos no quadro.

2.2 Recursos financeiros

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

Em 2020, o orçamento inicial do GPIAAF foi de € 1 207 876, sendo que destes apenas estiveram disponíveis para utilização € 1 075 777 (89%) devido às cativações aplicadas pela tutela financeira. Desta dotação disponível foram executados 66% devido aos constrangimentos decorrentes da pandemia causada pelo SARS-CoV 2.

Do valor total executado, 38% dizem respeito às atividades associadas à área ferroviária do GPIAAF.



PARTE B

INVESTIGAÇÕES E RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

1. INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES

1.1 Investigações iniciadas em 2020

O n.º 1 do art.º 4.º do Decreto-Lei n.º 394/2007 determina que são de investigação obrigatória pelo Gabinete os acidentes graves em âmbito ferroviário, caracterizados como:

- qualquer colisão ou descarrilamento de comboios que tenha por consequência, no mínimo, um morto, ou cinco ou mais feridos graves, ou danos superiores a dois milhões de euros no material circulante, na infraestrutura ou no ambiente;
- qualquer outro acidente semelhante com impacte manifesto na regulamentação de segurança ferroviária ou na gestão da segurança.

O documento «*Guidance on the decision to investigate*», produzido pela Agência Ferroviária Europeia², dá orientações para a decisão de investigar quanto ao critério “impacte manifesto na regulamentação de segurança ferroviária ou na gestão da segurança”.

Em 2020 ocorreram **quatro** acidentes que correspondem à definição de “acidente grave”, portanto de investigação obrigatória. Nestas incluiu-se o grave acidente ocorrido em 31 de julho na estação de Soure, a cuja investigação o Gabinete teve de dedicar praticamente todos os seus recursos da área ferroviária, com prejuízo das outras investigações em curso. Neste processo ficou evidenciado o benefício da organização multimodal uma vez que tal tornou possível recorrer pontualmente a meios da unidade da aviação civil para aspetos da investigação não específicos do âmbito ferroviário.

Adicionalmente, nos termos do n.º 2 do art.º 4.º do referido Decreto-Lei, o Gabinete pode por sua iniciativa também decidir investigar outros acidentes e incidentes que, em circunstâncias ligeiramente diferentes, poderiam ter conduzido a acidentes graves, devendo ter em consideração na sua decisão:

- a) A gravidade do acidente ou incidente;
- b) Se a ocorrência faz parte de uma série de acidentes ou incidentes relevantes para o sistema no seu todo;
- c) O impacte do acidente ou incidente na segurança ferroviária ao nível comunitário;
- d) Os pedidos dos gestores das infraestruturas, das empresas ferroviárias, do organismo responsável pela segurança ferroviária ou de outros Estados membros da União Europeia.

Em relação às investigações de outros acidentes e incidentes por critério do GPIAAF, com base nos relatórios diários, ou outros modos de informação equivalentes, comunicados pelas empresas ferroviárias, procedeu-se à seleção e ao registo na base de dados estatísticos do GPIAAF de **483 ocorrências de segurança**, conforme os critérios internos do Gabinete definidos no respetivo Manual de Investigação.

A distribuição das ocorrências registadas pelo GPIAAF, de acordo com a respetiva tipologia e para todos os sistemas ferroviários abrangidos pela atuação do Gabinete, encontra-se na tabela seguinte, organizada por frequência decrescente ^{3,4}.

² - Atualmente Agência Ferroviária da União Europeia.

³ - Inclui os acidentes graves.

⁴ - Salienta-se que a informação na tabela pode não coincidir com a indicada no Relatório Anual de Segurança emitido pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT), uma vez que corresponde a uma seleção das ocorrências de

**Relatório Anual de Atividades de Investigação – Transporte Ferroviário
2020**
Investigation Activities Annual Report – Rail Transportation

Quadro B.1 – Ocorrências processadas pelo GPIAAF em 2020 Table B.1 – Occurrences processed by GPIAAF in 2020	
Natureza do Acidente / Incidente Category of Accident / Incident	Quantidade Quantity
Deformação da via <i>Track buckles and other track misalignment</i>	101
Colisão com objeto - plena via <i>Collision with object – plain line</i>	80
Aderência degradada - ICS 27/13 <i>Degraded adhesion</i>	70
Ultrapassagem indevida de sinal de paragem (“SPAD”) – estação <i>Signal passed at danger - station</i>	21
Colisão com objeto – PN <i>Collision with object – Level crossing</i>	19
Colhida de pessoa não autorizada - plena via <i>Accident to unauthorized person involving rolling stock in motion – plain line</i>	18
Colisão entre metro de superfície e veículo rodoviário em ambiente urbano <i>Collision between surface metro and road vehicle in urban environment</i>	18
Carril partido <i>Broken rails</i>	12
Descarrilamento - estação <i>Derailed – station</i>	11
Colisão com objeto - estação <i>Collision with object – station</i>	11
Colhida de pessoa não autorizada – estação <i>Accident to unauthorized person involving rolling stock in motion – station</i>	10
Colhida de pessoa por metro de superfície em ambiente urbano <i>Collision between surface metro and person in urban environment</i>	7
Descarrilamento - plena via <i>Derailed – plain line</i>	6
Incêndio/explosão - plena via <i>Fire/explosion – plain line</i>	5
Acidente de pessoa autorizada com material circulante em movimento – estação <i>Accident to authorized person involving rolling stock in motion – station</i>	3
Colhida de pessoa – utilizadores de PN <i>Accident to a person involving rolling stock in motion – Level crossing users</i>	2
Ultrapassagem indevida de sinal de paragem (“SPAD”) – Plena Via <i>Signal passed at danger – Plain Line</i>	1
Falhas na sinalização contrárias à segurança <i>Wrong-side signalling failure</i>	1
Incêndio/explosão - Estação <i>Fire/explosion – station</i>	1
Acidente de pessoa autorizada com material circulante em movimento – plena via <i>Accident to authorized person involving rolling stock in motion – plain line</i>	1
Outras situações (inclui suicídios tentados e consumados) <i>Other categories (includes attempted and consummate suicides)</i>	85
TOTAL	483

O GPIAAF procedeu a processo de análise preliminar a **61** delas, selecionadas pelas suas características ou consequências, para determinar se seria expectável que da sua investigação resultassem ensinamentos de segurança relevantes que justificassem a abertura de uma investigação ao abrigo do n.º 2 do referido artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 394/2007, ponderando também a disponibilidade de meios do Gabinete em cada momento.

O processo de análise preliminar implica a recolha de informação básica sobre as ocorrências junto das empresas envolvidas, e, por vezes, também à recolha adicional de evidências, com vista a obter a

acordo com os critérios próprios do GPIAAF para seu uso. Para fins estatísticos relativos à segurança do transporte ferroviário nacional apenas são válidos os dados que constam do Relatório Anual de Segurança Ferroviária do IMT.

informação necessária e suficiente para a decisão, após análise dos factos e seu enquadramento e submetida a uma análise de criticidade.

Dessas análises preliminares realizadas em 2020, o GPIAAF decidiu abrir **cinco** investigações, sendo as restantes arquivadas, ou por não se encontrar matéria relevante para uma investigação de segurança por este Gabinete, ou por decisão de gestão tendo em conta a hierarquização de prioridades e disponibilidade de meios para a realização de uma investigação, atento o seu benefício expectável.

Deve ficar claro que o arquivamento de análises preliminares feitas pelo GPIAAF a ocorrências, em nada desonera os gestores da infraestrutura e/ou os operadores ferroviários de procederem à investigação que é da sua obrigação no âmbito dos respetivos sistemas de gestão da segurança.

Não obstante, importa referir que mesmo os acidentes ou incidentes cujas análises preliminares foram arquivadas, são mantidos sob especial observação tendo em conta ocorrências futuras, podendo resultar na abertura de investigação a qualquer momento se considerado pertinente.

Além disso, o tratamento estatístico regular às ocorrências de segurança permite compilar informação histórica relevante a ter em conta para a decisão de abertura ou não de investigação a uma ocorrência ou com vista a eventual abertura de investigações de série.

Importa ainda referir que, atendendo às limitações de meios do Gabinete e ao número significativo de investigações em curso, levaram a ser-se muito criterioso quanto à decisão de abertura de investigações a ocorrências que não são de investigação obrigatória, em linha com as melhores práticas internacionais.

Nos quadros seguintes são enumeradas as análises preliminares realizadas em 2020 e as investigações abertas nesse ano.

Quadro B.2 – Análises preliminares realizadas em 2020 Table B.2 – Preliminary examinations carried out in 2020			Total: 61
Data Date	Evento Event	Tipo de ocorrência Type of occurrence	Sequência Sequence
2020-01-01	Colhida em Ermesinde (Linha do Minho)	Colhida de pessoa não autorizada – Estação Accident to unauthorized person involving rolling stock in motion – At Station	Arquivamento Dismissed
2020-01-02	Descarrilamento em Campanhã (Metro do Porto)	Descarrilamento composição do Metro do Porto – Estação Light rail train Derailment – At Station	Arquivamento com comentários Dismissed with remarks
2020-01-10	Colhida PN 50,289 (Linha do Minho)	Colhida de pessoa (ATV) – Estação Accident to person involving rolling stock in motion – Station	Arquivamento Dismissed
2020-01-21	Colisão PN tipo C - Marinhas (Linha de Vendas Novas)	Colisão com carro – PN Collision with a car – Level crossing	Arquivamento Dismissed
2020-01-23	Colhida de passageiros de comboio em Coimbra (Linha do Norte)	Colhida de pessoa não autorizada – Estação Accident to unauthorized person involving rolling stock in motion – At Station	INVESTIGAÇÃO INVESTIGATION
2020-01-24	Passageira arrastada por comboio (Metropolitano de Lisboa)	Colhida de pessoa não autorizada – Estação Accident to unauthorized person involving rolling stock in motion – At Station	Arquivamento com comentários Dismissed with remarks
2020-02-01	Descarrilamento comboio n.º 52386 Monte Novo/Palma (Linha do Sul)	Descarrilamento de vagão – Plena via Wagon Derailment – Plain Line	INVESTIGAÇÃO INVESTIGATION
2020-02-01	Comboio 5501 embateu em motorizada (Linha do Leste)	Colisão com motociclo – Plena via Collision with a moto – Plain Line	Arquivamento Dismissed
2020-02-03	Colhida na PN 29,887 pelo comboio 4419 (Linha do Norte)	Colhida de pessoa não autorizada – PN Accident to unauthorized person involving rolling stock in motion – Level crossing	Arquivamento Dismissed
2020-02-04	Colhida ao PK 305,500 pelo comboio 181 (Linha do Algarve)	Colhida de pessoa não autorizada – Plena via Accident to unauthorized person involving rolling stock in motion – Plain Line	Arquivamento Dismissed

Relatório Anual de Atividades de Investigação – Transporte Ferroviário
2020
Investigation Activities Annual Report – Rail Transportation

2020-02-04	Colhida na PN pedonal 321,702 pelo comboio 15710 (Linha do Norte)	Colhida de pessoa – Utilizador de PN Accident to person involving rolling stock in motion – Level crossing user	Arquivamento Dismissed
2020-02-05	Colhida na linha I de Braço de Prata pelo comboio 696 (Linha de Cintura)	Colhida de pessoa não autorizada – Estação Accident to unauthorized person involving rolling stock in motion – At Station	Arquivamento Dismissed
2020-02-07	Colhida pelo comboio 19207 (Linha de Cascais)	Colhida de pessoa não autorizada – Plena via Accident to unauthorized person involving rolling stock in motion – Plain Line	Arquivamento Dismissed
2020-02-14	Falha em PN ao PK 45,915 (Linha de Guimarães)	Outras Situações (Avaria) – PN Others (Bad functioning) – Level crossing	Arquivamento Dismissed
2020-02-20	Colhida pelo comboio 3111 ao PK 39,900 (Linha do Minho)	Colhida de pessoa não autorizada – Plena via Accident to unauthorized person involving rolling stock in motion – Plain Line	Arquivamento Dismissed
2020-02-23	Rutura veio cardan UTD 592 (Linha do Oeste)	Outras Situações (Avaria) – Material circulante Others (Bad functioning) – Rolling Stock	Arquivamento com comentários Dismissed with remarks
2020-02-28	Colhida pelo comboio 4430 ao PK 11,227 (Ramal de Tomar)	Colhida de pessoa não autorizada – Plena via Accident to unauthorized person involving rolling stock in motion – Plain Line	Arquivamento Dismissed
2020-04-02	Descarrilamento comboio de mercadorias em Barcelos (Linha do Minho)	Descarrilamento de vagão – Estação Wagon Derailment – At Station	Arquivamento com comentários Dismissed with remarks
2020-04-16	PN alegadamente aberta à passagem de comboio (Linha do Douro)	Outras Situações (Avaria) – PN Others (Bad functioning) – Level crossing	Arquivamento Dismissed
2020-04-18	Colhida de pessoa pelo comboio 5713 entre Olhão e Fuseta (Linha do Algarve)	Colhida de pessoa não autorizada – Plena via Accident to unauthorized person involving rolling stock in motion – Plain Line	Arquivamento Dismissed
2020-04-22	Colisão com camião na PN 69474 (Linha do Norte)	Colisão com camião – PN Collision with a truck – Level crossing	INVESTIGAÇÃO INVESTIGATION
2020-04-22	Colhida pelo comboio 575 (Linha do Algarve)	Colhida de pessoa não autorizada – Estação Accident to unauthorized person involving rolling stock in motion – At Station	Arquivamento Dismissed
2020-04-23	Colhida pelo comboio 17238 em Alhos Vedros (Linha do Alentejo)	Colhida de pessoa não autorizada – Plena via Accident to unauthorized person involving rolling stock in motion – Plain Line	Arquivamento Dismissed
2020-05-02	Colisão do comboio n.º 5673 com veículo automóvel na PN 126,062 (Linha da Beira Baixa)	Colisão com carro – PN Collision with a car – Level crossing	Arquivamento com comentários Dismissed with remarks
2020-05-16	Colhida ao PK 91,330 (Linha do Douro)	Colhida de pessoa não autorizada – Plena via Accident to unauthorized person involving rolling stock in motion – Plain Line	Arquivamento Dismissed
2020-05-16	Colhida ao PK 52,550 (Linha do Douro)	Colhida de pessoa não autorizada – Plena via Accident to unauthorized person involving rolling stock in motion – Plain Line	Arquivamento Dismissed
2020-05-26	Colisão do comboio n.º 5913 com veículo automóvel na PN 317,025 (Linha do Algarve)	Colisão com carro – PN Collision with a car – Level crossing	Arquivamento com comentários Dismissed with remarks
2020-05-28	Descarrilamentos na Senhora da Hora (Metro do Porto)	Descarrilamento composição do Metro do Porto – Estação Light rail train Derailment – At Station	Transitou para 2021 Continued to 2021
2020-06-02	Colhida (Linha de Cintura)	Colhida de pessoa não autorizada – Plena via Accident to unauthorized person involving rolling stock in motion – Plain Line	Arquivamento Dismissed
2020-06-02	Colhida no Bombarral (Linha do Oeste)	Colhida de pessoa não autorizada – Estação Accident to unauthorized person involving rolling stock in motion – At Station	Arquivamento com comentários Dismissed with remarks
2020-06-07	Colisão em PN Santana-Cartaxo (Linha do Norte)	Colisão com carro – PN Collision with a car – Level crossing	Arquivamento Dismissed
2020-06-08	Descarrilamento do comboio n.º 5623 ao PK 39,300 (Linha da Beira Baixa)	Colisão com pedras – Plena via Collision with rocks – Plain Line	Arquivamento Dismissed
2020-06-08	Fuga de material na estação da Guarda (Linha da Beira Alta)	Colisão devido a fuga de material – Estação Collision due to run away material – Station	transitou para 2021

Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários

Office for the Prevention and Investigation of Accidents in Civil Aviation and Rail

2020-06-13	Colhida na Baixa da Banheira (Linha do Alentejo)	Colhida de pessoa não autorizada – Estação Accident to unauthorized person involving rolling stock in motion – At Station	Arquivamento com comentários Dismissed with remarks
2020-06-29	Colhida na PN pedonal da Granja (Linha do Norte)	Colhida de pessoa – Utilizador de PN Accident to person involving rolling stock in motion – Level crossing user	Arquivamento com comentários Dismissed with remarks
2020-07-15	Colhida ao PK 14,400 - Paço de Arcos (Linha de Cascais)	Colhida de pessoa não autorizada – PN Accident to unauthorized person involving rolling stock in motion – Level crossing	Arquivamento Dismissed
2020-07-15	Colhida ao PK 301,244 - Ovar (Linha do Norte)	Colhida de pessoa não autorizada – PN Accident to unauthorized person involving rolling stock in motion – Level crossing	Arquivamento Dismissed
2020-07-17	Colhida ao PK 75,816 - Santarém (Linha do Norte)	Colhida de pessoa não autorizada – PN Accident to unauthorized person involving rolling stock in motion – Level crossing	Arquivamento Dismissed
2020-07-19	Colhida ao PK 14,300 - Suzão (Linha do Douro)	Colhida de pessoa não autorizada – Estação Accident to unauthorized person involving rolling stock in motion – At Station	Arquivamento Dismissed
2020-07-20	Colisão em Souselas de locomotiva com locotrator (Linha do Norte)	Colisão em manobras – Estação Collision in shunting operation – Station	Arquivamento com comentários Dismissed with remarks
2020-07-23	Colhida de trabalhador ao PK 20,830 - Parede (Linha de Cascais)	Colhida de trabalhador – Estação Accident to a worker person involving rolling stock in motion – At Station	Arquivamento com comentários Dismissed with remarks
2020-07-23	Colhida ao PK 266,008 - Quintans (Linha do Norte)	Colhida de pessoa não autorizada – Estação Accident to unauthorized person involving rolling stock in motion – At Station	Arquivamento Dismissed
2020-07-31	Colisão dos comboios 133 e 95217 em Soure (linha do Norte)	Colisão de comboios – Estação Train collision – At Station	INVESTIGAÇÃO INVESTIGATION
2020-08-01	Colisão na PN 162,517 - Leiria (Linha do Oeste)	Colisão com carro – PN Collision with a car – Level crossing	Arquivamento com comentários Dismissed with remarks
2020-08-03	Colhida em plena via ao PK 30,700 (Linha do Norte)	Colhida de pessoa não autorizada – Plena via Accident to unauthorized person involving rolling stock in motion – Plain Line	Arquivamento Dismissed
2020-08-06	Colhida em plena via no Cacem (Linha de Sintra)	Colhida de pessoa não autorizada – Plena via Accident to unauthorized person involving rolling stock in motion – Plain Line	Arquivamento Dismissed
2020-08-23	Colhida em plena via ao PK 36,600 (Linha do Norte)	Colhida de pessoa não autorizada – Plena via Accident to unauthorized person involving rolling stock in motion – Plain Line	Arquivamento Dismissed
2020-08-26	SPAD em Coina por comboio de mercadorias (Linha do Sul)	Ultrapassagem de sinal fechado – Estação SPAD – At Station	Arquivamento Dismissed
2020-08-31	Colhida em plena via junto da PN 66,166 (Linha do Oeste)	Colhida de pessoa não autorizada – Plena via Accident to unauthorized person involving rolling stock in motion – Plain Line	Arquivamento Dismissed
2020-09-05	Colisão com ciclomotorista na PN 174,019 (Linha do Oeste)	Colisão com ciclomotor – PN Collision with a motorcycle – Level crossing	Arquivamento com comentários Dismissed with remarks
2020-09-13	Colhida ao PK 11,200 (Linha de Sintra)	Colhida de pessoa não autorizada – Plena via Accident to unauthorized person involving rolling stock in motion – Plain Line	Arquivamento Dismissed
2020-09-25	Colisão em PN tipo D (Linha do Minho)	Colisão com carro – PN Collision with a car – Level crossing	Arquivamento com comentários Dismissed with remarks
2020-10-02	Ocorrência com freio do comboio n.º 51182 (Linha do Norte)	Outras Situações (Avaria) – Material circulante Others (Bad functioning) – Rolling Stock	Arquivamento com comentários Dismissed with remarks
2020-10-31	Colisão com veículo automóvel em Vilela-Fornos (Linha do Norte)	Colisão com carro – PN Collision with a car – Level crossing	Arquivamento com comentários Dismissed with remarks
2020-11-18	Colhida de trabalhador da IP em Sete Rios (Linha de Cintura)	Colhida de trabalhador – Estação Accident to a worker person involving rolling stock in motion – At Station	INVESTIGAÇÃO INVESTIGATION

**Relatório Anual de Atividades de Investigação – Transporte Ferroviário
2020**
Investigation Activities Annual Report – Rail Transportation

2020-11-24	Colhida em plena via em Alhandra (Linha do Norte)	Colhida de pessoa não autorizada – Plena via Accident to unauthorized person involving rolling stock in motion – Plain Line	Arquivamento Dismissed
2020-11-25	Colhida de utilizador da PN pedonal 340,744 (Linha do Algarve)	Colhida de pessoa não autorizada – PN Accident to unauthorized person involving rolling stock in motion – Level crossing	Arquivamento Dismissed
2020-11-26	Descarrilamento em Pegões (Linha do Alentejo)	Descarrilamento de vagão – Estação Wagon Derailment – At Station	Arquivamento Dismissed
2020-12-13	Colhida PN pedonal de Ovar (Linha do Norte)	Colhida de pessoa não autorizada – PN Accident to unauthorized person involving rolling stock in motion – Level crossing	Arquivamento Dismissed
2020-12-15	Descarrilamento comboio n.º 51038 em Oiã (Linha do Norte)	Descarrilamento de vagão – Plena via Wagon Derailment – Plain Line	transitou para 2021
2020-12-16	Colisão na PN de Moledo (Linha do Minho)	Colisão com carro – PN Collision with a car – Level crossing	Arquivamento com comentários Dismissed with remarks

Nota: “Arquivamento com comentários”, significa que, apesar do arquivamento, foram remetidas sugestões de ações de prevenção a alguma das entidades envolvidas, resultantes do trabalho de análise realizado.

Quadro B.3 - Investigações iniciadas em 2020 Table B.3 - Investigations started in 2020			Total: 5
Designação Title	Data da decisão Decision date	Tipo de ocorrência Type of occurrence	Base legal Legal basis
Colhida de passageiro do comboio IC723, próximo de Coimbra-B, em 23-01-2020. Fatal collision of passenger near Coimbra-B station, on 23-01-2020.	30-01-2020	Colhida de pessoas Rolling stock malfunction	D-L 394/2007: Art. 4.º-1 <i>Dir. (UE) 2016/798: Art. 20.º-1</i>
Descarrilamento de vagão do comboio n.º 52386, próximo de Monte Novo-Palma (Linha do Sul), em 01-02-2020. Derailment of wagon on freight train 52386 on Linha do Sul, near Monte Novo-Palma halt, on 01-02-2020.	04-02-2020	Descarrilamento Derailment	D-L 394/2007: Art. 4.º-2 <i>Dir. (UE) 2016/798: Art. 20.º-2 (a)</i>
Colisão de comboio com camião na PN 69,474 da Linha do Norte, em 22-04-2020. Collision with lorry at level crossing 69,474 of Linha de Norte, on 22-04-2020.	28-04-2020	Acidente em PN Collision at LC	D-L 394/2007: Art. 4.º-1 <i>Dir. 2004/49/CE: Art. 19.º-1</i>
Colisão dos comboios 133 e 95217 na estação de Soure (Linha do Norte), em 31-07-2020. Collision of trains 133 and 95217 at Soure station (Linha do Norte), on 31-07-2020.	30-07-2019	Colisão de comboios Trains collision	D-L 394/2007: Art. 4.º-2 <i>Dir. 2004/49/CE: Art. 19.º-2 (a)</i>
Colhida fatal de trabalhador na estação de Sete Rios, em 18-11-2020. Fatal collision with worker at Sete Rios station, on 18-11-2020.	03-12-2020	Colhida de trabalhador Collision with worker	D-L 394/2007: Art. 4.º-1 <i>Dir. (UE) 2016/798: Art. 20.º-1</i>

1.2 Relatórios e outros documentos publicados

Em 2020 foram publicados três relatórios finais, conforme se segue:

Quadro B.4a – Relatórios finais publicados em 2020 Table B.4a – Final reports published during 2020			Total: 3
ERAIL ID	Designação Title	Tipo de ocorrência Type of occurrence	Data de publicação Date of publishing
PT-4949	Descarrilamento de vagão no comboio de mercadorias n.º 64132, entre Francelos e Miramar (linha do Norte), em 02-11-2015 Derailment of a cement wagon on freight train 64132, between Francelos and Miramar halts - Norte line, on 02-11-2015	Descarrilamento Derailment	06-02-2020
PT-5172	Incêndio no comboio n.º 4100, na linha do Douro, em 10-10-2016 Fire on train 4100 - Douro line, on 10-10-2016	Incêndio em material circulante Fire in rolling stock	18-05-2020
PT-6120	Colhida fatal de trabalhador ao PK 11,763 da Linha de Cascais. Fatal collision with worker at PK 11,763 of Linha de Cascais.	Colhida de trabalhador Collision with worker	23-10-2020

Além destes, em 31-12-2020 três outros relatórios de investigação estavam em fase de aprovação interna para efeitos de envio para audição das partes.

Foram também publicados oito relatórios factuais correspondentes ao encerramento de investigações de ocorrências sem complexidade, cujo âmbito se limita à constatação dos factos

apurados e ao registo das ações tomadas pelas partes envolvidas, para memória futura, quando se entenda que não há ensinamentos relevantes para a melhoria da segurança.

Todos os relatórios factuais elaborados correspondem ao encerramento de investigações abertas antes de 2011, em que objetivamente não há utilidade em aprofundar a investigação atendendo às circunstâncias das ocorrências e ao tempo de decorrido.

Quadro B.4b – Relatórios factuais publicados em 2020 Table B.4b – Factual reports published during 2020			Total: 8
ERAIL ID	Designação Title	Tipo de ocorrência Type of occurrence	Data de publicação Date of publishing
PT-223	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	Colhida de pessoas Collision with persons	31-12-2020
PT-228	Colisão na PN 175,976 (Linha do Oeste), próximo de Monte Redondo, em 15 de dezembro de 2006 Collision at level crossing 175,976 (Linha do Oeste), near Monte Redondo, on 15 December 2006	Acidente em PN Collision at LC	31-12-2020
PT-242	Colisão na PN 203,378 (Linha do Norte), em Pereira, no dia 21 de março de 2007 Collision at level crossing 203,378 (Linha do Norte), at Pereira, on 21 March 2007	Acidente em PN Collision at LC	31-12-2020
PT-244	Colisão na PN 37,969 (Linha do Sul), próximo do lugar de Pontes, Setúbal, em 4 de abril de 2007 Collision at level crossing 37,969 (Linha do Sul), near Pontes, Setúbal, on 4 April 2007	Acidente em PN Collision at LC	31-12-2020
PT-313	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	Acidente em PN Collision at LC	31-12-2020
PT-314	Colisão na PN 59,270 (Linha do Douro), próximo de Marco de Canaveses, em 2 de junho de 2007 Collision at level crossing 59,270 (Linha do Douro), near Marco de Canaveses, on 2 June 2007	Acidente em PN Collision at LC	31-12-2020
PT-315	Colisão na PN 370,183 (Linha do Algarve), próximo de Tavira, em 5 de agosto de 2007 Collision at level crossing 370,183 (Linha do Algarve), near Tavira, on 5 August 2007	Acidente em PN Collision at LC	31-12-2020
PT-316	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	Acidente em PN Collision at LC	31-12-2020

A fim de dar conta dos factos imediatos recolhidos após um acidente e/ou do âmbito das investigações a realizar, em 2020 foram igualmente publicados os seguintes documentos:

Quadro B.5 – Outros documentos sobre investigações publicados em 2020 Table B.5 – Other investigation related documents published during 2020			Total: 2
Assunto Subject	Tipo de documento Type of document	Data de publicação Date of publishing	
Colhida de passageiro do comboio IC723, próximo de Coimbra-B, em 23-01-2020. Fatal collision of passenger near Coimbra-B station, on 23-01-2020.	Nota informativa Information Notice	28-03-2020	
Colisão dos comboios 133 e 95217 na estação de Soure (Linha do Norte), em 31-07-2020. Collision of trains 133 and 95217 at Soure station (Linha do Norte), on 31-07-2020.	Nota informativa Information Notice	01-08-2020	

Todos os documentos aqui referidos estão disponíveis no sítio do GPIAAF na internet.

1.3 Investigações em curso

Em 31 de dezembro de 2020, o GPIAAF tinha em curso as investigações que se enumeram no quadro seguinte, com indicação do respetivo estado naquela data.

Quadro B.6 - Investigações em curso no final de 2020 Table B.6 - Investigations in progress at the end of 2020				Total: 23
ERAIL ID	Designação Title	Data de abertura Opening date	Tipo de ocorrência Type of occurrence	Estado Status
PT-3865	Descarrilamento de vagão integrado no comboio n.º 49817, ao PK 158,466 da linha da Beira Alta Derailment of wagon in train 49817, at KM 158,466 of Beira Alta Line	02-07-2014	Descarrilamento Derailment	Redação do relatório Report writing
PT-4838	Descarrilamento de vagões no comboio de mercadorias n.º 51232 cerca do PK 158+400 (apeadeiro do Vesúvio) da linha do Douro, em 21/07/2015 Derailment of flat wagons on freight train 51232, at KM 158+400 - Douro line (Vesúvio halt), on 21-07-2015	03-08-2015	Descarrilamento Derailment	Redação do relatório Report writing
n/a	Descarrilamento de carro elétrico na linha Portela de Sintra – Praia das Maças, em 06-08-2015 Derailment on Sintra tourist tram line, on 06-08-2015	14-09-2015	Descarrilamento Derailment	Relatório em revisão interna Report under internal review
PT-5143	Descarrilamento do comboio IR 805 na linha do Oeste, próximo do Lourical, em 03-07-2016 Derailment of passenger train 805 – Oeste Line (near Lourical station), on 03-07-2016	25-07-2016	Descarrilamento Derailment	Análise e ensaios Analysis and tests
PT-5118	Descarrilamento de três vagões na linha do Oeste, próximo de Regueira de Pontes, em 15-07-2016 Derailment of wagons on freight train – Oeste line (near Regueira de Pontes halt), on 15-07-2016	18-07-2016	Descarrilamento Derailment	Análise e redação do relatório Analysis and report writing
PT-5235	Percurso de veículo rail-route em via aberta à exploração, na linha do Norte, em 06-12-2016 Unauthorized movement of maintenance vehicle from possession into open line - Norte line, on 06-12-2016	12-01-2017	Ultrapassagem indevida de sinal SPAD	Relatório em revisão interna Report under internal review
PT-5474	Descarrilamento em comboio de mercadorias na estação de Vila Franca das Naves, na linha da Beira Alta, em 06-01-2017. Derailment of freight train at Vila Franca das Naves station, on 06-01-2017	11-07-2017	Descarrilamento Derailment	Análise das evidências Evidence analysis
PT-5629	Descarrilamento de vagão do comboio de mercadorias 42800, à saída da estação de Mangualde. Derailment of freight train 42800, leaving Mangualde station.	09-03-2018	Descarrilamento Derailment	Análise das evidências Evidence analysis
PT-5610	Colhida mortal de trabalhador na estação de Leixões. Fatal collision with worker during shunting operations at Leixões station.	23-02-2018	Colhida de trabalhador Collision with worker	Relatório em revisão interna Report under internal review
PT-5631	Estudo de Segurança - Descarrilamentos de comboios e incidentes de segurança devidos a detritos na via provenientes de taludes. Trend Investigation – Derailments and safety incidents resulting from landslides to the track.	21-03-2018	Colisão com objetos em Plena Via Collision with objects on plain line	Recolha de informação Data collection
PT-5662	Descarrilamento de vagões do comboio de mercadorias 64432, próximo da estação de Nelas. Derailment of wagons of freight train 64432 near Nelas station.	27-04-2018	Descarrilamento Derailment	Análise das evidências Evidence analysis
PT-5669	Descarrilamento do oitavo vagão do comboio de mercadorias 42800, entre as estações de Gouveia e Contenças. Derailment of the eighth wagon of the freight train 42800 between Gouveia and Contenças stations.	17-05-2018	Descarrilamento Derailment	Análise das evidências Evidence analysis
n/a	Estudo de Segurança - Colhidas de pessoas na PN 29,887, tipo A, em Vila Franca de Xira. Trend Investigation – Accident to persons at Level Crossing 29,887, in Vila Franca de Xira.	23-05-2018	Colhida em PN Collision with person at Level crossing	Recolha de informação Data collection
PT-5862	Avaria em rodado do CPA 4005. Wheelset malfunction of a CPA (Pendolino) train 4005.	30-11-2018	Quebra de roda ou veio Broken wheel or axle	Recolha de informação e ensaios Data collection and tests
PT-5990	Fuga de veículo rail-route na Linha do Norte, próximo de Albergaria dos Doze. Runaway of RRV on Linha do Norte, near Albergaria dos Doze station.	13-05-2019	Fuga de material Runaway	Recolha de evidências e análise Evidence collection and analysis
PT-6119	Descarrilamento de vagão do comboio n.º 51232 na Linha do Norte, próximo de Cortegaça. Derailment of wagon on freight train 51232 on Linha do Norte, near Cortegaça halt.	30-07-2019	Descarrilamento Derailment	Recolha de evidências e análise Evidence collection and analysis
PT-6121	Imobilização de veículo pesado na PN particular ao PK 110,373 da Linha do Minho, em 17-07-2019. Near-miss with immobilized lorry at 110,373 private level crossing, on Linha do Minho.	12-08-2019	Quase-colisão em PN Near-miss at level crossing	Recolha de informação Data collection

PT-6124	Circulação do comboio n.º 89840 com vagões sem freio à cauda, em 26-07-2019. Operation of freight train 89840 without braked wagons on rear.	05-11-2019	Incidente operacional Operational incident	Relatório em revisão interna Report under internal review
PT-6186	Colisão de passageiro do comboio IC723, próximo de Coimbra-B, em 23-01-2020. Fatal collision of passenger near Coimbra-B station, on 23-01-2020.	30-01-2020	Colisão de pessoas Rolling stock malfunction	Redação do relatório Report writing
PT-6187	Descarrilamento de vagão do comboio n.º 52386, próximo de Monte Novo-Palma (Linha do Sul), em 01-02-2020. Derailment of wagon on freight train 52386 on Linha do Sul, near Monte Novo-Palma halt, on 01-02-2020.	04-02-2020	Descarrilamento Derailment	Recolha de evidências e análise Evidence collection and analysis
n/d	Colisão de comboio com camião na PN 69,474 da Linha do Norte, em 22-04-2020. Collision with lorry at level crossing 69,474 of Linha do Norte, on 22-04-2020.	28-04-2020	Acidente em PN Collision at LC	Recolha de evidências e análise Evidence collection and analysis
PT-6313	Colisão dos comboios 133 e 95217 na estação de Soure (Linha do Norte), em 31-07-2020. Collision of trains 133 and 95217 at Soure station (Linha do Norte), on 31-07-2020.	30-07-2019	Colisão de comboios Trains collision	Recolha de evidências e análise Evidence collection and analysis
PT-6375	Colisão fatal de trabalhador na estação de Sete Rios, em 18-11-2020. Fatal collision with worker at Sete Rios station, on 18-11-2020.	03-12-2020	Colisão de trabalhador Collision with worker	Recolha de informação Data collection

1.4 Investigações anteriores a 2011

À data da reativação do ex-GISAF em 2014, encontravam-se abertas numerosas investigações notificadas à Agência Ferroviária Europeia no período anterior a fevereiro de 2011, as quais foram encontradas em diversos graus de completude.

Apesar da escassez de meios humanos e da decisão gestonária de dar prioridade às investigações abertas a partir de 2014, ainda assim foi possível em 2020 encerrar oito dessas investigações.

Atendendo ao limitado âmbito das circunstâncias das ocorrências e às ações entretanto tomadas pelas empresas envolvidas, o seu encerramento foi feito através da publicação dos correspondentes relatórios factuais, conforme enunciado em 1.2.

As investigações subsistentes irão sendo encerradas à medida que as disponibilidades do Gabinete o permitam, sendo certo que, na maioria dos casos, os eventuais ensinamentos de segurança expectáveis serão muito reduzidos, se não mesmo nulos, além de que na grande maioria destes processos antigos não foi reunida informação relevante na data da sua abertura devido à ausência de meios então existente.

Assim, no final de 2020, existiam pendentes as investigações anteriores a 2011 enumeradas no quadro seguinte.

**Relatório Anual de Atividades de Investigação – Transporte Ferroviário
2020**
Investigation Activities Annual Report – Rail Transportation

Quadro B.7 - Investigações pendentes, anteriores ao período de inatividade do Gabinete de investigação (2011) Table B.7 - Pending investigations, opened prior to the inactivity period of the NIB (2011)				Total: 13
ERAIL ID	Designação Title	Data da ocorrência Occurrence date	Tipo de ocorrência Type of occurrence	Base legal Legal basis
PT-76	Acidente em PN tipo B, na linha do Oeste próximo de Leiria, com veículo ligeiro Accident at level crossing Type B, on Oeste Line, near Leiria	18-03-2006	Acidente em PN Accident at level crossing	Art. 22.º-6 Dir. 2004/49/CE
PT-77	Barreiras de PN não fecharam após aviso LX automatic gates didn't close after activation	18-05-2006	Outro Other	Art. 22.º-6 Dir. 2004/49/CE
PT-78	Descarrilamento na estação da Pampilhosa, linha do Norte Derailment at Pampilhosa station, Norte Line.	04-07-2006	Descarrilamento Derailment	Art. 22.º-6 Dir. 2004/49/CE
PT-229	Descarrilamento de 10 vagões na estação de Pegões, linha do Alentejo Derailment of 10 wagons at Pegões station (Alentejo Line)	15-07-2006	Descarrilamento Derailment	Art. 19.º-1 Dir. 2004/49/CE
PT-222	Acidente em PN tipo B, ao PK 323,850 Norte, com veículo ligeiro Accident at level crossing Type B, at KM 323,850 (Norte Line)	10-08-2006	Acidente em PN Accident at level crossing	Art. 19.º-1 Dir. 2004/49/CE
PT-240	Quebra de eixo por avaria em caixa de eixo de vagão Broken axle at an axlebox of a wagon bogie	06-09-2006	Quebra de rodas ou eixos Broken wheels or axles	Art. 19.º-2 (a) Dir. 2004/49/CE
PT-225	Acidente em PN tipo C, na linha do Oeste, com veículo ligeiro Accident at level crossing Type C, on Oeste Line	28-10-2006	Acidente em PN Accident at level crossing	Art. 19.º-1 Dir. 2004/49/CE
PT-226	Acidente em PN, na linha da Beira Baixa, com veículo ligeiro Accident at level crossing on Beira Baixa Line	07-11-2006	Acidente em PN Accident at level crossing	Art. 19.º-1 Dir. 2004/49/CE
PT-239	Descarrilamento de vagão na estação de Oliveira do Bairro, linha do Norte Derailment of wagon at Oliveira do Bairro station (Norte Line)	13-11-2006	Descarrilamento Derailment	Art. 19.º-1 Dir. 2004/49/CE
PT-243	Acidente em PN tipo A, na linha do Oeste, com veículo ligeiro Accident at level crossing Type A, on Oeste Line	28-03-2007	Acidente em PN Accident at level crossing	Art. 19.º-1 Dir. 2004/49/CE
PT-317	Descarrilamento de três vagões na estação da Pampilhosa, linha do Norte Derailment of three wagons at Pampilhosa station (Norte Line)	17-08-2007	Descarrilamento Derailment	Art. 19.º-1 Dir. 2004/49/CE
PT-962	Descarrilamento de 9 vagões, em Válega, PK 297,200 Norte Derailment of 9 wagons at KM 297,200 (Norte Line)	16-07-2010	Descarrilamento Derailment	D-L 394/2007: Art. 4.º-1 Dir. 2004/49/CE: Art. 19.º-1
PT-1018	Descarrilamento de 7 vagões, ao PK 78,247 Sul, sobre a ponte de Alcácer do Sal Derailment of 7 wagons at KM 78,247 (Sul Line), over Alcácer do Sal bridge	26-10-2010	Descarrilamento Derailment	D-L 394/2007: Art. 4.º-1 Dir. 2004/49/CE: Art. 19.º-1

2. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

2.1 Recomendações emitidas em 2020

Em 2020 o GPIAAF emitiu 10 recomendações de segurança, as quais se encontram detalhadas no ponto seguinte.

Importa referir que, em cumprimento da legislação aplicável à segurança ferroviária, as empresas envolvidas têm a obrigação de proceder à sua própria investigação das ocorrências e à introdução imediata das medidas corretivas que daí decorram, em conformidade com os respetivos sistemas de gestão da segurança, cuja supervisão da sua contínua aplicação é competência do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P., enquanto Autoridade Nacional de Segurança Ferroviária. Além disso, durante as investigações o GPIAAF manteve interação com as empresas envolvidas, partilhando a informação recolhida durante a investigação.

Não obstante, as melhores práticas internacionais recomendam que quando os organismos nacionais de investigação detetam algum aspeto que possa representar um potencial risco de segurança imediato cujas medidas de controlo existentes não pareçam ser suficientes, deve o mesmo ser dado a conhecer às entidades relevantes logo que possível, para que estas possam tomar as medidas que entendam por adequadas.

Nesta linha e decorrente de investigações em curso, em 2020 o GPIAAF emitiu um alerta de segurança, conforme se indica no quadro seguinte:

Quadro B.8 - Alertas de Segurança emitidos em 2020 Table B.8 - Safety Alerts issued during 2020			Total: 1
Data Date	Destinatários Addressees	Assunto Subject	
04-08-2020	Instituto da Mobilidade e dos Transportes. I.P. National Safety Authority	Proc. Inv. 20200731] – Colisão dos comboios 133 e 95217 na estação de Soure (Linha do Norte), em 31-07-2020. Condições de circulação dos VME em linhas equipadas com CONVEL [Proc. Inv. 20200731] – Collision of trains 133 and 95217 at Soure station (Linha do Norte), on 31-07-2020. Running of OTMs on ATP-equipped lines	

2.2 Monitorização das recomendações emitidas

O GPIAAF efetuou a monitorização de todas as recomendações emitidas até 31-12-2020 e que não haviam já sido encerradas até 31-12-2019.

Sem prejuízo das respostas que foram recebidas logo após a sua emissão, nos termos do n.º 3 do art.º 12.º do Decreto-Lei n.º 394/2007, as entidades destinatárias das recomendações de segurança devem informar o GPIAAF, pelo menos semestralmente, das medidas tomadas ou previstas na sequência da comunicação da recomendação.

Salienta-se que, nos termos legais, **competem às autoridades a quem as recomendações são dirigidas decidir a sequência a dar-lhes em articulação com os respetivos implementadores finais, e se estas são consideradas encerradas ou não**, competindo ao GPIAAF apenas fazer essa monitorização e divulgação.

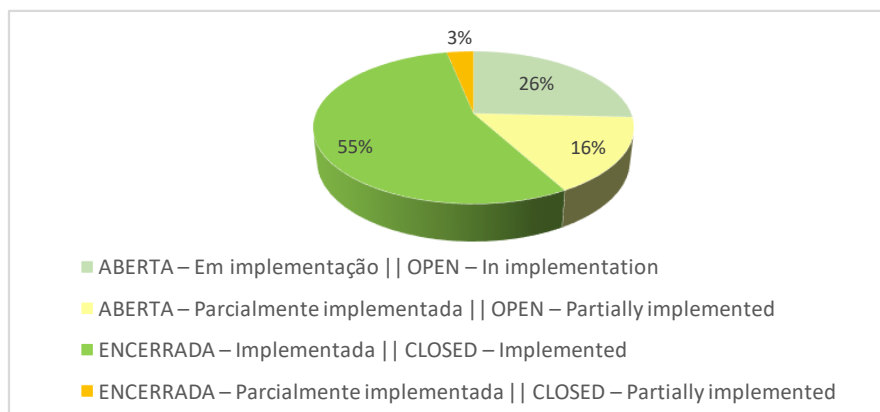
O protocolo celebrado em 2020 entre o IMT e o GPIAAF fixou o estado a considerar para as recomendações, conforme se segue:

<i>Estado</i>	<i>Definição</i>
ABERTA – Em análise	Recomendação recebida pelo IMT, ainda sem decisão sobre a sua sequência
ABERTA – Aceite	Recomendação aceite pelo IMT, mas ainda sem ações definidas ou em curso pelo implementador final
ABERTA – Em implementação	Recomendação com ações em curso para concretização do seu objetivo pelo implementador final
ABERTA – Parcialmente implementada	Recomendação em que o respetivo objetivo já foi parcialmente alcançado por ações tomadas pelo implementador final e ainda existem outras em processo de concretização
ENCERRADA – Implementada	Recomendação em que o IMT considera que o respetivo objetivo já foi totalmente alcançado pelo implementador final ou foi definido planeamento para a conclusão das ações identificadas e em implementação
ENCERRADA – Parcialmente implementada	Recomendação em que o IMT considera que o respetivo objetivo já foi parcialmente alcançado pelo implementador final e não são esperadas outras ações
ENCERRADA – Não aceite	Recomendação não aceite pelo IMT

No quadro seguinte resume-se o estado geral das recomendações durante o ano de 2020.

Quadro B.9 - Estado das Recomendações de Segurança emitidas até 31-12-2020 e não encerradas até 31-12-2019 Table B.9 - Status of Safety Recommendations issued before 31-12-2020 and not closed before 31-12-2019	
ABERTA – Em análise OPEN – Under analysis	0
ABERTA – Aceite OPEN – Accepted	0
ABERTA – Em implementação OPEN – In implementation	8
ABERTA – Parcialmente implementada OPEN – Partially implemented	5
ENCERRADA – Implementada CLOSED – Implemented	17
ENCERRADA – Parcialmente implementada CLOSED – Partly implemented	1
ENCERRADA – Não aceite CLOSED – Not accepted	0

Ilustra-se graficamente a proporção da sequência das recomendações:



No que respeita à antiguidade das recomendações em estado ABERTO, a situação é como se segue:



A informação disponível sobre o estado de cada recomendação de segurança é detalhada e sistematizada nos quadros das páginas seguintes, a qual representa a situação comunicada a este Gabinete até ao encerramento da edição deste relatório.

Relatório Anual de Atividades de Investigação – Transporte Ferroviário
2020
Investigation Activities Annual Report – Rail Transportation

Investigação: Acidente com ciclomotorista na PN 324,964 - linha do Algarve, Estômbar, em 28-01-2015		ERAIL
Investigation: Accident with motorcyclist at LX 324,964 – Algarve Line, Estômbar, on 28-01-2015		PT-4739
N.º ID	Data Date	Destinatário Addressee: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority Implementador final End implementer: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority
2016/10	14-11-2016	Texto Recomenda-se ao IMT que, no prazo de um ano, proceda à elaboração de um normativo ou manual a aplicar na instalação, alteração e melhoria das componentes rodoviárias interessando às PN, o qual integre os conhecimentos relevantes da engenharia rodoviária e dê aos profissionais da área orientação para a aplicação das soluções técnicas comprovadas pelas melhores práticas internacionais na matéria, no que diz respeito, por exemplo, (i) à conceção integrada das PN com as suas vias de aproximação, (ii) à disposição e tipologia dos componentes e (iii) às medidas adequadas à mitigação de cada risco identificado, a ser utilizado como referência pelos gestores das infraestruturas ferroviária e rodoviária. Text IMT is recommended to produce, within one year, a code or guide to be used as reference by rail and road infrastructure managers in designing, changing or improving level crossings and its road approaches, taking into consideration the relevant knowledge of road engineering, in order as to give guidance on using best international practice regarding, as a minimum, (i) an integrated design of the level crossings considering their road approaches, (ii) the layout and type of its components, (iii) the technical solutions adequate to mitigate identified risks.
		Resposta do destinatário: A Unidade Operacional do IMT competente produziu um draft de documento normativo com o objetivo de definir uma sinalização rodoviária, para as PN, o mais normalizada possível, adequada às condições climáticas nacionais e tendencialmente não influenciável pelas diferentes intensidades solares e por condições meteorológicas adversas. O documento foi submetido para consulta das partes interessadas. Aguardam-se esclarecimentos sobre a uniformização da sinalização das PN. O IMT considerará também o resultado desta análise no âmbito da revisão do Regulamento de PN em curso. Prevê-se a consulta do documento juntamente com a proposta de revisão do RPN. Estado: ABERTA – EM IMPLEMENTAÇÃO Addressee's response: The competent NSA Operational Unit produced a draft normative document with the aim of defining road signs for the LXs as standardized as possible, adequate to national environmental conditions and tending not to be influenced by different solar intensities and adverse weather conditions. The document was submitted for consultation with interested parties. Clarifications are awaited on the standardization of the signalling of the LXs. The NSA will also consider the result of this analysis in the scope of the review of the LX Regulation in progress. It is expected that the document will be consulted together with the proposed revision of the LX Regulation. Status: OPEN – IN IMPLEMENTATION
N.º ID	Data Date	Destinatário Addressee: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority Implementador final End implementer: Infraestruturas de Portugal, S.A. Infrastructure Manager
2016/11	14-11-2016 <i>Reiterada em 04-10-2018</i>	Texto Recomenda-se ao IMT que, em prazo por si considerado aceitável, a Infraestruturas de Portugal, S.A. reforce os seus procedimentos de análise de risco nas PN, de forma a existirem procedimentos estruturados e evidenciáveis para análise sistemática dos riscos nas PN e definição das medidas de controlo de cada um dos riscos identificados. Text IMT is recommended that, within a timeframe that it finds acceptable, the Infrastructure Manager Infraestruturas de Portugal, S.A. strengthens their procedures regarding the risk analysis of level crossings, in order as to ensure that there are structured and documented procedures in the safety management system for the systematic analysis of risks at level crossings and the definition of the corresponding control measures.
		Resposta do destinatário: Para além do Manual de caracterização de PN a IP desenvolveu um software específico que efetua o cálculo do risco de cada PN, traduzido no potencial de acidentes e de FWI (Fatalities and Weighted Injuries - FWI = Vítimas mortais + Feridos Graves/10 + Feridos Ligeiros/200). Foram igualmente determinadas medidas gerais para a mitigação dos vários riscos identificados, integrando a prática já desenvolvida noutras redes ferroviárias europeias. Para realização deste cálculo do risco são necessários os dados de caracterização das PN, incluindo as características físicas da PN e da sua utilização, identificação dos respetivos fatores de risco e dados dos seus acessos e envolvente, efetuada no máximo com ciclos de 5 em 5 anos como estipula o respetivo Regulamento de PN. Foi ainda desenvolvida uma matriz de risco para apoio na avaliação dos riscos associados às PN e medidas de mitigação a propor, a qual integrará o Manual referido ou outro documento específico de forma a garantir o seu tratamento sistemático. O valor de risco global obtido para cada PN permite classificá-la segundo o seu nível de risco, sendo para o efeito considerados 5 níveis de risco, determinados segundo intervalos dos dois parâmetros "potencial de acidentes" e "potencial de FWI". Este modelo de risco é atualmente utilizado também para a determinação do risco associado aos atravessamentos de nível em apeadeiros e estações (ATV), bem como para a definição e priorização das respetivas intervenções. A IP desenvolveu também um modelo de gestão do risco na identificação, análise, tratamento, monitorização e comunicação dos riscos (GR.PR.006) - GESTÃO DO RISCO. Estado: ENCERRADA – IMPLEMENTADA Addressee's response: In addition to the LX characterization Manual, the IM has developed a specific software that calculates the risk of each LX, translated into the potential for accidents and FWI (Fatalities and Weighted Injuries - FWI = Mortal Victims + Serious Injuries/10 + Minor Injuries/200). General measures were also determined to mitigate the various risks identified, integrating the practice already developed in other European railway networks. To carry out this risk calculation, the LX characterization data is required, including the physical characteristics of the LX and its use, identification of the respective risk factors and information on its accesses and surroundings, carried out at most with cycles every 5 years as stipulated in the respective LX Regulation. A risk matrix was also developed to support the assessment of risks associated with the LXs and mitigation measures to be proposed, which will be included in the

Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários

Office for the Prevention and Investigation of Accidents in Civil Aviation and Rail

		aforementioned Manual or in another specific document in order to guarantee their systematic treatment. The global risk value obtained for each LX allows it to be classified according to its level of risk, with 5 risk levels being considered for this purpose, determined according to intervals of the two parameters "accident potential" and "FWI potential". This risk model is currently also used to determine the risk associated with level crossings at stops and stations (ATV), as well as for the definition and prioritization of the respective interventions. The IM has also developed a risk management model for the identification, analysis, treatment, monitoring and communication of risks (GR.PR.006) - RISK MANAGEMENT. Status: CLOSED – IMPLEMENTED
N.º ID	Data Date	Destinatário Addressee: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority Implementador final End implementer: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority
2016/15	14-11-2016 <i>Reiterada em 04-10-2018</i>	Texto Recomenda-se ao IMT que reforce a sua ação de supervisão da aplicação contínua do Sistema de Gestão de Segurança por parte das empresas ferroviárias, dando prioridade à auditoria dos processos do SGS da Infraestruturas de Portugal, S.A. que interessam às PN e à monitorização interna da aplicação do Sistema e sua melhoria contínua. Text IMT is recommended to strengthen their supervision of the Infrastructure Manager and Railway Undertakings safety management systems, giving priority to the processes of the IM Infraestruturas de Portugal, S.A. relevant to level crossings and to their internal monitoring and continuous improvement. Resposta do destinatário: O IMT realizou no período de 23 a 25-06-2021 uma auditoria à IP relativamente à aplicação do seu SGS e de áreas específicas que se relacionam com a sua atividade, nomeadamente no que respeita às Passagens de Nível. O IMT registou e proferiu as devidas constatações que farão parte do relatório final. Estado: ENCERRADA – IMPLEMENTADA Addressee's response: In the period from 23 to 25-06-2021, the NSA carried out an audit to the IM regarding the application of its SMS and specific areas that relate to its activity, namely with regard to Level Crossings. The NSA registered and made the necessary findings that will form part of the final report. Status: CLOSED – IMPLEMENTED
N.º ID	Data Date	Destinatário Addressee: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority Implementador final End implementer: CP – Comboios de Portugal, E.P.E. Railway Undertaking
2016/20	14-11-2016	Texto Recomenda-se ao IMT que, em prazo por si considerado aceitável, a CP – Comboios de Portugal, E.P.E. proceda ao estudo do impacto para a segurança dos riscos que o efeito das ocorrências envolvendo colhidas de pessoas pode ter na saúde das tripulações dos seus comboios, quando estas prosseguem com o seu serviço, e, caso necessário, implementa as medidas mitigadoras adequadas. Text IMT is recommended that, within a timeframe that it finds acceptable, the Railway Undertaking CP – Comboios de Portugal, E.P.E. study the impact on safety of the risks that accidents involving persons hit by trains may have on their crews psychological health when they continue on duty, and, if necessary according to the results of the study, implement the adequate mitigating measures. Resposta do destinatário: A CP desde longa data efetua a vigilância periódica de saúde no trabalho promovida pelos serviços de Saúde e Segurança no Trabalho (SST) da CP Comboios de Portugal EPE, através do médico especialista de medicina do trabalho, realiza uma avaliação psicológica sumária dos trabalhadores em toda e qualquer circunstância de avaliação clínica. Mais recentemente, desde o ano 2017, e na sequência da de recomendações de entidades reguladoras do setor ferroviário, para melhor comprovar e avaliar a aptidão física e psíquica do trabalhador para o exercício da atividade, os SST passaram a incluir uma avaliação mais completa, efetuada por um psicólogo clínico especializado na área. Desde o ano de 2017 e até ao ano de 2020, foram avaliados por psicólogo clínico e por médico especialista da medicina do trabalho: 132 Maquinistas e 78 Operadores de Revisão e Venda. Dos trabalhadores acima referidos, salientam que: • Após acidente de colhida, avaliação psicológica e avaliação do médico do trabalho, ficaram inaptos temporariamente 185 trabalhadores. Destes, 9 casos foram com uma incapacidade de mais de 30 dias, 7 casos com incapacidade de mais de 60 dias e 4 casos com incapacidade de mais de 90 dias. • Em média, a incapacidade dos trabalhadores após acidente de colhida foi de 13 dias. • Após acidente de colhida, avaliação psicológica e avaliação do médico do trabalho, 25 trabalhadores (18 maquinistas e 7 ORV's) ficaram imediatamente aptos sem restrição e não tiveram que voltar a fazer nova avaliação psicológica. • Houve ainda 169 trabalhadores, que após intervenção de psicologia clínica, ou de psiquiatria, ficaram aptos sem restrição e não tiveram que voltar a fazer nova avaliação psicológica. • Após acidente de colhida, avaliação psicológica e avaliação do médico do trabalho, 14 trabalhadores ficaram aptos (8 maquinistas e 6 ORV's), mas continuam com vigilância periódica da situação da saúde mental. • Por fim, há 2 trabalhadores que ainda não recuperaram aptidão para a função (2 maquinistas, com colhidas nos meses de abril e agosto de 2018). Este acompanhamento na especialidade de psicologia clínica é concebido para reduzir o risco de reações extremas ao stress e evitar incapacidades funcionais, trazendo inúmeras vantagens no âmbito da promoção da saúde psicológica e da prevenção da doença mental. Situação: ENCERRADA – IMPLEMENTADA Addressee's response: CP has, for a long time, been carrying out periodic surveillance of health at work promoted by the Occupational Safety and Health (OSH) services of CP Comboios de Portugal EPE, through the occupational medicine specialist, performs a summary psychological assessment of workers throughout and any clinical evaluation circumstances. More recently, since 2017, and following the recommendations of regulatory bodies in the railway sector, to better prove and assess the physical and mental fitness of the worker to exercise the activity, the OSH started to include a more complete assessment, carried out by a clinical psychologist specialized in the field. From 2017 to 2020, the following were evaluated by a clinical psychologist and a specialist in occupational medicine:

**Relatório Anual de Atividades de Investigação – Transporte Ferroviário
2020**
Investigation Activities Annual Report – Rail Transportation

		132 train drivers and 78 train managers. Of the workers mentioned above, they point out that: • After a fatal accident, psychological assessment and evaluation by the occupational physician, 185 workers were temporarily unable to work. Of these, 9 cases were with a disability of more than 30 days, 7 cases with a disability of more than 60 days and 4 cases with a disability of more than 90 days. - On average, workers' disability after harvesting accident was 13 days. • After a fatal accident, psychological assessment and assessment by the occupational physician, 25 workers (18 drivers and 7 train managers) were immediately able to do so without restriction and did not have to undergo a new psychological assessment. • There were also 169 workers who, after clinical psychology or psychiatry intervention, were able to do without restriction and did not have to undergo a new psychological assessment. • After a fatal accident, psychological assessment and evaluation by the occupational physician, 14 workers were able to take care of the situation (8 drivers and 6 train managers), but continue with periodic surveillance of the mental health situation. • Finally, there are 2 workers who have not yet recovered fitness for the job (2 drivers, with fatal accidents in April and August 2018). This follow-up in the clinical psychology specialty is aimed to reduce the risk of extreme stress reactions and prevent functional incapacity, bringing numerous advantages in terms of promoting psychological health and preventing mental illness. Status: CLOSED – IMPLEMENTED
2016/21	N.º ID	Destinatário Addressee: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority Implementador final End implementer: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority
	Data Date	Texto Recomenda-se ao IMT que proceda a uma revisão do enquadramento legal das passagens de nível, no sentido de assegurar que estas e as suas aproximações rodoviárias são tratadas de uma forma integrada pelos gestores das infraestruturas ferroviária e rodoviária, no âmbito das respetivas competências e responsabilidades, e que, sem prejuízo da definição de níveis mínimos de equipamentos, fique consagrado que a composição de cada passagem de nível e suas aproximações rodoviárias resulta de uma análise aos riscos específicos identificados em cada uma, harmonizando assim o enquadramento legal das passagens de nível com os requisitos de segurança estabelecidos para o exercício da atividade de gestão das infraestruturas ferroviárias. Text IMT is recommended to make a general review of the legal and regulatory framework concerning level crossings, to ensure that the crossings and their road approaches are considered and managed in an integrated manner by the respective infrastructure managers, and that, without prejudice of the definition of minimum requirements, focus is made that the layout, equipment and signals of each level crossing and road approaches result from a safety risk assessment, thus harmonizing the legal framework regarding level crossings with the safety requirements legally established for the activity of infrastructure manager. Resposta do destinatário: O IMT tem já concluído o levantamento de todas as necessidades de revisão do RPN de forma a avaliar a sua prioridade e desenvolver as propostas de revisão mais adequadas. Prevê-se a conclusão da proposta de revisão no primeiro semestre de 2021, esperando-se concluir até final do ano todo o processo de consulta, aprovação e publicação. Data final prevista: 31-12-2021. Situação: ABERTA – EM IMPLEMENTAÇÃO Addressee's response: The NSA has already completed a survey of all the revision needs of the LX regulation in order to assess its priority and develop the most appropriate revision proposals. The revision proposal is expected to be completed in the first half of 2021, and the entire consultation, approval and publication process is expected to be completed by the end of the year. Planned conclusion date: 31-12-2021. Status: OPEN – IN IMPLEMENTATION

Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários
Office for the Prevention and Investigation of Accidents in Civil Aviation and Rail

Investigação: Passagem de comboios na PN 106,201 da Linha do Oeste com as barreiras abertas, em 17-04-2015 e 27-01-2016		Investigation: Passage of trains at level crossing 106,201 of Oeste Line with raised barriers, on 17 April 2015 and 27 January 2016		ERAIL PT-4771
N.º ID	Data Date	Destinatário Addressee: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority Implementador final End implementer: Infraestruturas de Portugal, S.A. Infrastructure Manager		
2018/02	11-06-2018	Texto Recomenda-se ao IMT que, em prazo por si considerado aceitável, a IP implemente procedimentos ou sistema técnico adequados a garantir que o risco de as PN guardadas não estejam com as barreiras fechadas à passagem dos comboios seja tão reduzido quanto razoavelmente possível, tendo em consideração, entre outros aspetos que sejam relevantes, estudos de fiabilidade e desempenho humano e as características de exploração associadas a cada PN guardada. Text It is recommended to the NSA that, within a timeframe that it considers acceptable, the IM implements appropriate procedures or technical systems to ensure that the risk that the manned LXs are not with closed barriers to the passage of trains is as small as reasonably possible, taking into consideration, among other relevant aspects, human performance and reliability studies, and the operating characteristics associated with each manned LX.		
		Resposta do destinatário: A IP informou que no caso das PN automáticas em situação de avaria, face aos tempos de resposta contratados, apenas uma ínfima parte dessas avarias desencadeiam guarnecimentos e, mesmo esses, são muito pouco frequentes. Acrescenta-se que nestes casos o responsável da circulação determina circulação em marcha à vista na aproximação à PN, sendo esta a medida mitigadora de acidente, até a reposição do funcionamento normal da PN. Relativamente às PNS Guardadas indica: Linha do Douro - 3 PN: km 84,194, 94,312 e 94,625 não existe risco de as mesmas não estejam com as barreiras fechadas à passagem dos comboios; Linha do Norte - 4 PN: km 76,789, 83,230, 93,466 e 301,244. As PN 76,789, 83,230 e 93,466 têm anúncio automático da aproximação de comboio e barreiras de fecho manual. As PN estão dotadas de alarme de RSC que é despoletado caso a comprovação do fecho das barreiras não ocorra no tempo tecnicamente implementado. Com a existência deste sistema mitiga-se o risco de acidente. A PN 301,244 tem um funcionamento igual às anteriores da Linha do Norte, no entanto não dispõe de alarme de RSC, e está nesta data em processo de intervenção para automatização na 2a fase da instalação de sinalização eletrónica entre Ovar e Esmoriz. Durante o período em que a PN se mantém guardada, a respetiva hierarquia continua a manter um acompanhamento especial destes trabalhadores. As 18 PN guardadas na Linha do Vouga não têm enquadramento no mesmo grupo de avaliação de risco das restantes na RFN, pelas baixas velocidades praticadas nesta linha. Complementarmente informou que está em desenvolvimento processo para execução da automatização das PN desta Linha, em alinhamento com o objetivo da IP de em 2030 todas as PN públicas estarem automatizadas. Estado: ENCERRADA – IMPLEMENTADA Addressee's response: The IM informed that in the case of automatic LXs in a breakdown situation, given the contracted response times, only a tiny part of these breakdowns trigger safeguards and, even these, are very infrequent. It should be added that in these cases, the person in charge of circulation determines circulation in plain sight on the approach to the LX, which is the mitigating measure for an accident, until the LX returns to normal operation. Regarding the manned LXs, it indicates: Douro Line - 3 PN: km 84.194, 94.312 and 94.625 there is no risk that they do not have the barriers closed to the passage of trains; Northern Line - 4 PN: km 76.789, 83.230, 93.466 and 301.244. PNs 76.789, 83.230 and 93.466 have automatic announcement of train approach and manual closing barriers. The LXs are equipped with a Radio alarm that is triggered if proof of the closing of the barriers does not occur within the technically implemented time. With the existence of this system, the risk of accident is mitigated. PN 301,244 works the same as the previous ones on the Northern Line, however it does not have a Radio alarm, and is currently undergoing an intervention process for automation in the 2nd phase of the installation of electronic signalling between Ovar and Esmoriz. During the period in which the LX is kept, the respective hierarchy continues to maintain special monitoring of these workers. The 18 LX on the Vouga Line do not fit into the same risk assessment group as the others on the Network, due to the low speeds practiced on this line. In addition, it informed that a process is under development to automate this Line's LX, in line with the IM's objective of all public LXs being automated by 2030. Status: CLOSED – IMPLEMENTED		
N.º ID	Data Date	Destinatário Addressee: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority Implementador final End implementer: Infraestruturas de Portugal, S.A. Infrastructure Manager		
2018/04	11-06-2018	Texto Recomenda-se ao IMT que, em prazo por si considerado aceitável, a IP desenvolva as ações necessárias a fomentar junto dos seus trabalhadores o reporte, voluntário e anónimo, de falhas ou outros aspetos relevantes para a segurança, assegurando que as mesmas são sujeitas a tratamento adequado numa lógica de prevenção e melhoria contínua. Text It is recommended to the NSA that, within a period that it considers acceptable, the IM takes the necessary action to encourage its employees to report, on a voluntary and anonymous basis, any failures or other safety-related aspects, ensuring that the reports are subjected to treatment for prevention and continuous improvement.		

Relatório Anual de Atividades de Investigação – Transporte Ferroviário
2020
Investigation Activities Annual Report – Rail Transportation

		Resposta do destinatário: A IP informou ter disponível no seu Portal Interno uma aplicação desenvolvida com o tema "Comunicação de Irregularidades — Envie o seu alerta". O objetivo desta função é o de disponibilizar aos colaboradores e outros interessados das empresas que integram o Grupo IP um canal direto, idóneo e com a garantia da confidencialidade de todo o processo, para comunicar situações detetadas sobre as quais exista fundada suspeita de constituírem irregularidade nas várias vertentes do negócio da IP. As comunicações efetuadas são dirigidas à Unidade de Auditoria Interna, independente da estrutura operacional da IP, e trata todas as comunicações de forma a cumprir os princípios e obrigações do RGPD, em conformidade com o procedimento interno "GR.PR.008. - Comunicação de Irregularidades ", encaminhando as comunicações recebidas às Unidades Orgânicas para análise e possível enquadramento para resolução. De acordo com o documento (GR.PR.008 - Comunicação de Irregularidades) entende o IMT que o mesmo permite que os trabalhadores possam fazer o reporte voluntário e anónimo se assim o desejarem pelo que entendemos que a informação enviada é suficiente para que se considere a Recomendação Fechada. Contudo, nas futuras ações de inspeção/supervisão no terreno, o IMT irá questionar o pessoal sobre essa facilidade, se sabem onde a encontrar e para que serve. Situação: ENCERRADA – IMPLEMENTADA Addressee's response: The IM reported that it has available on its Internal Portal an application developed with the theme "Communication of Irregularities — Send your alert". The purpose of this function is to provide employees and other interested parties of the companies that make up the group with a direct channel, suitable and with the guarantee of confidentiality of the entire process, to communicate detected situations on which there is a well-founded suspicion of constituting irregularities in the various aspects of the IM business. The communications made are addressed to the Internal Audit Unit, independent of IM's operational structure, and it handles all communications in order to comply with the principles and obligations of the GDPR, in accordance with the internal procedure "GR.PR.008. - Communication of Irregularities", forwarding the communications received to the Organic Units for analysis and possible treatment for resolution. According to the document (GR.PR.008 - Communication of Irregularities) the NSA considers that it allows workers to make voluntary and anonymous reporting if they so wish, so understands that the information sent is sufficient for it to consider the Recommendation Closed. However, in future field inspection/supervision actions, the NSA will ask staff about this facility, if they know where to find it and what it is for. Status: CLOSED – IMPLEMENTED
N.º ID	Data Date	Destinatário Addressee: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority Implementador final End implementer: Infraestruturas de Portugal, S.A. Infrastructure Manager Texto Recomenda-se ao IMT que, em prazo por si considerado aceitável, a IP reveja os seus procedimentos de forma a garantir que a informação relativa às condições de saúde dos trabalhadores, naquilo que seja relevante para a segurança, tenha uma circulação e tratamento adequados por parte dos órgãos operacionais relevantes. Text It is recommended to the NSA that, within a timeframe it considers acceptable, the IM reviews its procedures to ensure that the information on the health conditions of workers relevant for safety, has the necessary and adequate treatment. Resposta do destinatário: A IP desenvolveu o procedimento "GR.IT.076. - Comunicação e tratamento dos resultados dos exames da medicina do trabalho" com o objetivo de definir o circuito do envio das Fichas de Aptidão médica, decorrentes da avaliação da aptidão física e psíquica do trabalhador para o exercício da atividade e tratamento subsequente, aplicável a todas as unidades orgânicas da IP. A Direção de Capital Humano (DCH): - Garante o acesso e promove as diligências necessárias para a realização dos exames da Medicina do Trabalho nos termos definidos na Lei; - Promove os ajustamentos necessários – afetação a outras funções e/ou mudança de categoria (dentro ou fora da UO), quando os resultados dos exames médicos indiquem restrições que a tornem necessária e desde que existam postos de trabalho compatíveis. Por sua vez a Unidade Orgânica (UO): - Garante a adequação da função ao trabalhador e a forma de organização do trabalho em função de eventuais restrições. Estado: ENCERRADA – IMPLEMENTADA Addressee's response: The IM has developed the procedure "GR.IT.076. - Communication and treatment of the results of occupational medicine exams" in order to define the circuit for sending the Medical Aptitude Sheets, resulting from the assessment of the worker's physical and mental fitness for the exercise of the activity and subsequent treatment, applicable to all organic units of IP. The Human Capital Unit: - Ensures access and promotes the necessary steps to carry out the Occupational Medicine exams under the terms defined in the Law; - Promotes the necessary adjustments – assignment to other functions and/or change of category (within or outside the Unit), when the results of medical examinations indicate restrictions that make it necessary and provided that there are compatible jobs. In turn, the Functional Unit: - Ensures the adequacy of the function to the worker and the form of work organization in light of any restrictions. Status: CLOSED – IMPLEMENTED
2018/05	11-06-2018	

Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários
Office for the Prevention and Investigation of Accidents in Civil Aviation and Rail

N.º ID	Data Date	Destinatário Addressee: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority Implementador final End implementer: Infraestruturas de Portugal, S.A. Infrastructure Manager
2018/08	11-06-2018	Texto Recomenda-se ao IMT que, em prazo por si considerado aceitável, a IP implemente procedimentos adequados a garantir que, após uma falha para a segurança que decorra de desempenho humano aquém do definido, o trabalhador em causa apenas possa continuar ou retomar o exercício de funções de segurança após avaliação formal da sua aptidão para o efeito que tenha em consideração, entre outros fatores que sejam considerados relevantes, as suas condições físicas e psicológicas, a sua adequação e proficiência para a função, e o risco imediato para a segurança. Text It is recommended to IMT that, in a timeframe it considers acceptable, the IM puts in place the appropriate procedures to ensure that, after a safety failure that results from a deficiency in human performance, the worker concerned may only continue or resume safety functions after a formal assessment, taking into account, among other factors considered relevant, his physical and psychological conditions, suitability and proficiency for the function, and the immediate risk to safety. Resposta do destinatário: A IP desenvolveu e apresentou ao IMT o Procedimento DCF 11/2019 "Retirada preventiva de funções e retoma do serviço". Trata-se de um procedimento geral, com interação de várias áreas da IP, que descreverá as ações a realizar perante uma falha ou potencial falha na segurança da circulação, quando o colaborador apresenta atestado do médico de família ou quando está ausente por um período de tempo prolongado (superior a 6 meses). Estado: ENCERRADA – IMPLEMENTADA Addressee's response: The IM has developed and presented to the NSA Procedure DCF 11/2019 "Preventive withdrawal of functions and resumption of service". This is a general procedure, with the interaction of various areas of the IM, which will describe the actions to be taken in the face of a failure or potential failure in the safety of circulation, when the employee presents a certificate from the family doctor or when he is absent for a period of prolonged time (over 6 months). Status: CLOSED – IMPLEMENTED

Relatório Anual de Atividades de Investigação – Transporte Ferroviário
2020
Investigation Activities Annual Report – Rail Transportation

Investigação: Ultrapassagem indevida de sinal na estação de Roma-Areeiro, por veículo de serviço, em 20-01-2016		ERAIL
Investigation: Signal passed at danger by a service vehicle, at Roma-Areeiro station, on 20 January 2016		PT-4991
N.º ID	Data Date	Destinatário Addressee: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority Implementador final End implementer: Infraestruturas de Portugal, S.A. Infrastructure Manager
2018/12	25-07-2018	Texto Recomenda-se ao IMT que, em prazo por si considerado aceitável, a IP estabeleça procedimentos quantificados para que os agentes autorizados a assegurar a condução e acompanhamento dos VME adquiram e mantêm as aptidões, competências e proficiência necessárias e adequadas àquelas funções, sendo bem definido o seu conteúdo funcional e requisitos nestes domínios, no âmbito do sistema de gestão de competências, por forma a rever o plano de formação e estabelecer um plano de manutenção de competências baseado nos requisitos geralmente considerados na indústria de transporte ferroviário, tendo especialmente em consideração as especificidades afetando os fatores humanos inerentes ao facto da sua função principal não ser a de maquinista e de agente de apoio. Text It is recommended to the NSA that, within a timeframe that it considers acceptable, the IM establishes quantified procedures regarding the management of competencies of its agents authorized as drivers and second-men of railway vehicles, clearly defining its job description and requirements for this function, in order as to review their training plan and to establish a competence maintenance plan based on the practices normally used in the railway industry, taking particularly into account the human factors relevant to the fact that their principal functions are not driving and second-man.
		Resposta do destinatário: De acordo com a IP o processo de revisão do Sistema Gestão de Segurança respeitante ao pessoal com funções críticas para a segurança onde se enquadram os Agentes de Condução e os Agentes de Acompanhamento encontra-se em desenvolvimento. A estruturação do procedimento de suporte bem como a necessária articulação com várias áreas da IP levou a que o mesmo ainda não fosse concluído. Foi definido internamente o limite de julho do presente ano (2021) para que seja apresentada uma versão do referido procedimento para avaliação. Data final prevista: n/d. Estado: ABERTA – EM IMPLEMENTAÇÃO Addressee's response: According to the IM, the process for reviewing the Safety Management System regarding personnel with critical functions for security, including drivers and second-men, is under development. The structuring of the support procedure, as well as the necessary articulation with various areas of IP, meant that it was not yet concluded. The July limit of the current year (2021) was defined internally for a version of the aforementioned procedure to be presented for evaluation. Planned conclusion date: n/a. Status: OPEN – IN IMPLEMENTATION
N.º ID	Data Date	Destinatário Addressee: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority Implementador final End implementer: Infraestruturas de Portugal, S.A. Infrastructure Manager
2018/15	25-07-2018	Texto Recomenda-se ao IMT que, em prazo por si considerado aceitável, a IP garanta que os meios de contacto entre os CCO e os VME, em linhas abertas à exploração, tenham funcionalidades, fiabilidade e disponibilidade equivalentes àqueles requeridos para os comboios das ETF. Text It is recommended that, within a timeframe that the NSA considers acceptable, the IM guarantees that the contact means between the Operational Control Centres and the on-track machines running on lines open to traffic, have equivalent functionalities, reliability and availability to those required for RU trains.
		Resposta do destinatário: A IP enviou ao IMT calendário das ações em desenvolvimento final para preparação da entrada em operação do sistema de comunicações nos VME. Nº - Descrição - Calendário 1 - Instalação dos equipamentos nos VME e consolas nos CCO - Concluído 2 - Ficha de Caracterização da Alteração - Concluído 3 - Manual de Operação dos equipamentos - Concluído 4 - Projeto de Anexo à IET 57 Até 29-01-2021 5 - Atualização da regulamentação (DCV e outros) Até 29-01-2021 6 - Formação (Elaboração de conteúdos, identificação dos formandos e planeamento das ações) até 22-01-2021 7 - Administração da formação de 26-01 a 04-02-2021 8 - Avaliação de risco de 18-01 a 12-02-2021 9 - Demonstração sistema ao IMT num VME De 08-02 a 12-02-2021 10 - Formalização da alteração ao IMT Até 26-02-2021 Como identificado no ponto 9, a IP planeou efetuar uma demonstração da operacionalidade do sistema ao IMT, ação, que face ao contexto pandémico em vigor, será objeto de reavaliação. Como ainda não foram concluídas todas as ações indicadas e calendarizadas, o IMT solicitou por ofício em julho de 2021 o ponto de situação quanto à concretização das medidas a implementar e calendarizadas. Estado: ABERTA – PARCIALMENTE IMPLEMENTADA Addressee's response: The NSA received from the IM a calendar of actions under final development to prepare the entry into operation of the communications system in the VMEs. No. - Description - Calendar 1 - Installation of equipment in VME and consoles in CCO - Completed 2 - Change Characterization Sheet - Completed 3 - Equipment Operation Manual - Completed 4 - Draft Annex to IET 57 Until 29-01-2021 5 - Regulation update (DCV and others) Until 29-01-2021

Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários
Office for the Prevention and Investigation of Accidents in Civil Aviation and Rail

		6 - Training (Development of content, identification of trainees and planning of actions) until 22-01-2021 7 - Administration of training from 26-01 to 04-02-2021 8 - Risk assessment from 18-01 to 12-02-2021 9 - Demonstration of the system to IMT in a VME from 08-02 to 12-02-2021 10 - Formalization of the amendment to the IMT Until 26-02-2021 As identified in point 9, IP planned to carry out a demonstration of the system's operability to the NSA, an action which, given the current pandemic context, will be subject to reassessment. As all the actions indicated and scheduled have not yet been completed, the NSA requested by letter in July 2021 the status of the implementation of the measures to be implemented and scheduled. Status: OPEN – PARTLY IMPLEMENTED
N.º ID	Data Date	Destinatário Addressee: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority Implementador final End implementer: Infraestruturas de Portugal, S.A. Infrastructure Manager Texto Recomenda-se ao IMT que, em prazo por si considerado aceitável, a IP garanta que todas as circulações em via aberta à exploração se efetuam em condições de segurança equivalentes no que diz respeito ao risco de SPAD, efetuando uma reanálise do risco correspondente à inexistência do sistema CONVEL naqueles veículos tendo em consideração o histórico de SPAD com VME, e reforçando as medidas de controlo do risco existentes para que este seja equivalente ao admitido para os comboios das ETF. Text It is recommended that, within a timeframe that the NSA considers acceptable, the IM guarantees that all trains on lines open to traffic have a similar risk of SPAD, reassessing the risk of lack of ATP in on-track machines, taking into consideration the SPAD history of those vehicles, and reinforcing the existing risk control measures so that it will be equivalent to RU trains. Resposta do destinatário: Em resposta ao pedido de reforço imediato das medidas de mitigação do risco, até que a implementação dos referidos sistemas seja concluído, a IP desenvolveu uma avaliação interna, cujo resultado foi traduzido num relatório de segurança, com o objetivo de identificar as causas e fatores causais que contribuíram para o acidente ocorrido no passado dia 31/07/2020 e incidentes anteriores com vista à tomada de decisão para a sua eliminação ou, no caso de não ser possível esse alcance ideal, contribuir para o aumento de "barreiras" que mitiguem a repetição de eventos semelhantes no futuro. Da análise resultou a identificação de 14 medidas, novas ou já em curso à data do acidente, com o envolvimento da organização e monitorização regular do estado de implementação das mesmas. Paralelamente decorreu o processo de reforço das regras previstas na ICS 203, tendo sido publicado o 3º Aditamento à ICS 203/14 e o procedimento da IP PGC 06/20. Face aos novos procedimentos regulamentares considera-se a Recomendação Encerrada - Implementada. A IP desenvolveu e enviou ao IMT um documento: CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS MOTORIZADOS ESPECIAIS DA IP - Sistema de Comunicações para Veículos Motorizados Especiais (SCVME) - Requisitos Funcionais. Este documento ainda não se encontra em vigor, mas servirá de referência na gestão e utilização deste sistema de comunicação aquando da sua instalação e entrada ao serviço. O IMT solicitou no início de julho de 2021 por ofício o ponto de situação quanto à aquisição e instalação do equipamento proposto pela IP, contudo as medidas regulamentares implementadas permitem considerar a recomendação encerrada – implementada. Estado: ENCERRADA – IMPLEMENTADA Addressee's response: In response to the request for immediate reinforcement of risk mitigation measures, until the implementation of these systems is completed, IP developed an internal assessment, the result of which was translated into a safety report, with the objective of identifying the causes and causal factors that contributed to the accident that occurred on 07/31/2020 and previous incidents with a view to taking a decision for its elimination or, in the event that this ideal scope is not possible, contribute to the increase of "barriers" that mitigate the repetition of similar events in the future. The analysis resulted in the identification of 14 measures, new or already in progress at the time of the accident, with the involvement of the organization and regular monitoring of their implementation status. At the same time, the process of strengthening the rules provided for in national rule ICS 203/14 took place, with the 3rd Amendment to ICS 203/14 and the procedure of IP PGC 06/20 having been published. In view of the new regulatory procedures, the Recommendation Closed - Implemented is considered. IP developed and sent to IMT a document: CIRCULATION OF IP SPECIAL MOTOR VEHICLES - Communication System for Special Motor Vehicles (SCVME) - Functional Requirements. This document is not yet in force, but it will serve as a reference in the management and use of this communication system upon its installation and entry into service. At the beginning of July 2021, the IMT requested by Official Letter the status of the acquisition and installation of the equipment proposed by IP, however the implemented regulatory measures allow considering the recommendation as closed-implemented. Status: CLOSED – IMPLEMENTED
2018/16	25-07-2018	

**Relatório Anual de Atividades de Investigação – Transporte Ferroviário
2020**

Investigation Activities Annual Report – Rail Transportation

Investigação: Colisão de comboio de passageiros com veículo pesado na PN 69,474 da Linha do Norte, em 08-11-2016		ERAIL
Investigation: Collision of passenger train with lorry at Level Crossing 69,474 (Norte Line), on 08 November 2016		PT-5209
N.º ID	Data Date	Destinatário Addressee: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority Implementador final Final implementer: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority Texto Recomenda-se ao IMT que proceda a uma revisão do enquadramento legal das passagens de nível, no sentido de clarificar a definição de níveis mínimos das medidas de controlo de riscos nas PN, harmonizando também este quadro regulamentar com os atuais requisitos de segurança estabelecidos para o exercício da atividade de gestão das infraestruturas ferroviárias baseados na análise, controlo e monitorização dos riscos específicos para a atividade. Text IMT is recommended to review the legal framework for level crossings in order to clarify the definition of minimum levels of risk control measures in LXs, and to align this regulatory framework with the current safety management requirements established for the railway infrastructure management activity based on the analysis, control and monitoring of risks. Resposta do destinatário: O IMT tem já concluído o levantamento de todas as necessidades de revisão do RPN de forma a avaliar a sua prioridade e desenvolver as propostas de revisão mais adequadas. Prevê-se a conclusão da proposta de revisão no primeiro semestre de 2021, esperando-se concluir até final do ano todo o processo de consulta, aprovação e publicação. Estado: ABERTA – EM IMPLEMENTAÇÃO Addressee's response: The NSA has already completed a survey of all the revision needs of the LX Regulation in order to assess its priority and develop the most appropriate revision proposals. The revision proposal is expected to be completed in the first half of 2021, and the entire consultation, approval and publication process is expected to be completed by the end of the year. Status: OPEN – IN IMPLEMENTATION
N.º ID	Data Date	Destinatário Addressee: Autoridade Nacional de Proteção Civil National Civil Protection Authority Implementador final End implementer: Infraestruturas de Portugal, S.A. Infrastructure Manager Texto Recomenda-se à ANPC e à Infraestruturas de Portugal, S.A. que, no mais curto espaço de tempo possível, reforcem entre os seus agentes passíveis de liderar as respetivas partes numa emergência ferroviária a clarificação quanto à aplicação dos procedimentos existentes relativamente às competências de atuação de cada parte no terreno, salientando a necessidade de ser tida em consideração a minimização da perturbação do tráfego ferroviário, tendo em conta os riscos passíveis de afetar os passageiros que se encontram a bordo dos comboios retidos. Text It is recommended to ANPC and the rail IM that, as soon as possible, they reinforce among their agents who may lead their respective parties in a railway emergency, to clarify the application of existing procedures regarding the competences of each part on the ground, emphasizing the need to take into account the minimization of disturbance of rail traffic, taking into account the risks that may affect passengers on board the held trains. Resposta dos destinatários: IP: O assunto tem vindo a ser tratado no âmbito das reuniões regularmente realizadas entre as duas entidades. ANPC: Sem resposta. Data final prevista: Não disponível. ABERTA – PARCIALMENTE IMPLEMENTADA Addressees' responses: IM: The issue is being discussed within the framework of the regular meetings between both parties. ANPC: No answer received. Planned conclusion date: Not available. Status: OPEN – PARTLY IMPLEMENTED
N.º ID	Data Date	Destinatário Addressee: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority Implementador final End implementer: Infraestruturas de Portugal, S.A. Infrastructure Manager Texto Recomenda-se ao IMT que, em prazo considerado aceitável por aquela autoridade de segurança, a Infraestruturas de Portugal, S.A. efetue as medidas necessárias de modo a garantir que as comunicações operacionais de e para os CCO, independentemente do equipamento utilizado, são gravadas e arquivadas, para que possam posteriormente ser objeto de análise regular, quer no âmbito dos processos de monitorização e investigação de ocorrências previstos no Sistema de Gestão de Segurança, quer no caso de investigação de acidentes ou incidentes efetuada por entidades externas autorizadas. Text The NSA is recommended that, within a timeframe that the NSA considers acceptable, the IM takes the necessary measures to ensure that operational communications to and from the CCOs, regardless of the equipment used, are recorded and archived, so that they can subsequently be subjected to regular analysis, either in the context of the monitoring and investigation of occurrences provided for in the Safety Management System of the company, or in the case of investigation of accidents or incidents carried out by authorized external entities.

	Resposta do destinatário: A IP indicou que foi concluída, em setembro de 2020, a instalação da solução técnica que permite a gravação de e para os CCO de todas as comunicações de voz cujos intervenientes se encontram identificados na IET 6. O IMT atendendo à informação disponibilizada solicitou à IP por ofício em julho de 2021 esclarecimento se todas as chamadas independentemente dos seus intervenientes de e para os CCO ficam gravadas. Estado: ABERTA – EM IMPLEMENTAÇÃO Addressee's response: The IM indicated that, in September 2020, the installation of the technical solution that allows recording to and from the CCOs of all voice communications whose stakeholders are identified in IET 6 was completed. The NSA, taking into account the information made available, requested IP by letter in July 2021 to clarify whether all calls regardless of their parties to and from the CCOs are recorded. Status: OPEN – IN IMPLEMENTATION
--	---

**Relatório Anual de Atividades de Investigação – Transporte Ferroviário
2020**

Investigation Activities Annual Report – Rail Transportation

Investigação: Descarrilamento de comboio de mercadorias na Linha do Norte, próximo de Adémia, em 01-04-2017		ERAIL
Investigation: Derailment of freight train, Norte Line near Adémia halt, on 01 April 2017		PT-5321
N.º ID	Data Date	Destinatário Addressee: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority Implementador final End implementer: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority Texto Recomenda-se ao IMT que proceda ao acompanhamento e verificação da concretização e implementação, no espaço de tempo que aquela autoridade considere adequado, das ações encetadas pela Infraestruturas de Portugal, S.A. registadas no capítulo 5 do presente relatório. Text The NSA is recommended to monitor and verify the implementation, within a period of time deemed appropriate by that authority, of the actions taken by Infraestruturas de Portugal, S.A. registered in chapter 5 of the investigation report. Resposta do destinatário: Em 16-02-2021, solicitou-se ponto de situação face aos pontos ainda não finalizados: 3 e 5. Ponto 3: Na sequência da atualização aos conteúdos dos programas de formação, no âmbito das ações de formação dos Supervisores e Encarregados de Infraestruturas, estes já se encontram implementados. Na sequência da análise realizada ao resultado do diagnóstico, em dez/2020 foram realizadas ações de reciclagem ao público-alvo, tendo estes formandos obtido classificação positiva. Ponto 5: A monitorização que está a ser realizada ao registo da correção dos parâmetros geométricos de via (IG Via) permite concluir a evolução positiva, de acordo com os resultados obtidos nos últimos 3 anos: Valores Indicador IG Via: 2ºS 2018 - 65%; 2ºS 2019 - 91%; 2ºS 2020 - 97%. Junho de 2021 - Segundo informação da IP o GR.PR.VIA.007 - Tratamento e correção dos defeitos geométricos de via, será publicado em meados de julho, mas já está a ser utilizado como referência e já se realizaram ações de formação sobre o mesmo. Atendendo ao atual estado de implementação das medidas a adotar indicadas no capítulo 5 do relatório, apenas se encontra por finalizar a publicação do documento GR.PR.VIA.007 considerando-se assim a recomendação Encerrada - Parcialmente Implementada. O IMT solicitou por ofício em julho de 2021 informação quanto à data prevista da publicação. Estado: ENCERRADA – PARCIALMENTE IMPLEMENTADA Addressee's response: On 16-02-2021, a status report was requested regarding the points not yet finalized: 3 and 5. Point 3: Following the updating of the contents of the training programs, within the scope of training actions for Supervisors and Supervisors of Infrastructures, these are already implemented. Following the analysis carried out on the result of the diagnosis, in Dec/2020 recycling actions were carried out for the target audience, with these trainees having obtained a positive rating. Point 5: The monitoring that is being carried out to record the correction of the geometric parameters of the track (GI Via) allows us to conclude the positive evolution, according to the results obtained in the last 3 years: IG Via Indicator Values: 2H 2018 - 65%; 2ºS 2019 - 91%; 2ºS 2020 - 97%. June 2021 - According to information from the IM, the GR.PR.VIA.007 - Treatment and correction of geometric track defects, will be published in mid-July, but it is already being used as a reference and training actions on the same. Given the current status of implementation of the measures to be adopted indicated in chapter 5 of the report, the publication of document GR.PR.VIA.007 has just yet to be finalized, thus considering the recommendation Closed - Partially Implemented. The IMT requested by letter in July 2021 information as to the expected date of publication. Status: CLOSED – PARTLY IMPLEMENTED
2019/01	17-01-2019	
N.º ID	Data Date	Destinatário Addressee: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority Implementador final End implementer: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority Texto Recomenda-se ao IMT que, no âmbito das ações de supervisão do Sistema de Gestão da Segurança do GI que lhe competem, e tendo em consideração as conclusões da presente investigação, verifique a robustez dos processos relativos a: — controlo dos trabalhos de manutenção executados pelos prestadores de serviços, — auditorias internas para efeito de monitorização e melhoria contínua de processos, — análise de risco dos processos associados à manutenção. Text It is recommended that the NSA, within the framework of the supervision actions on the IM's SMS, and taking into account the conclusions of the present investigation, verify the robustness of the processes related to: - control of maintenance work carried out by service providers, - Internal audits for monitoring and continuous improvement of processes, - Risk analysis of maintenance processes. Resposta do destinatário: O IMT realizou no período de 23 a 25-06-2021 uma auditoria à IP relativamente à aplicação do seu SGS e em áreas específicas que se relacionam com a sua atividade como é o caso da Manutenção e cujo interesse tinha sido indicado pelo GPIAAF na presente recomendação. O IMT registou e proferiu as devidas constatações que farão parte do relatório final. Estado: ENCERRADA – IMPLEMENTADA Addressee's response: In the period from 23 to 25-06-2021, the NSA carried out an audit to the IM regarding the application of its SMS and in specific areas that relate to its activity, such as Maintenance and whose interest had been indicated by the NIB in the present recommendation. The NSA registered and made the necessary findings that will form part of the final report.
2019/02	17-01-2019	

Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários
Office for the Prevention and Investigation of Accidents in Civil Aviation and Rail

Status: CLOSED – IMPLEMENTED		
N.º ID	Data Date	Destinatário Addressee: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority Implementador final End implementer: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority Texto Recomenda-se ao IMT que, no menor prazo que seja exequível, desenvolva as ações necessárias, em conformidade com o expresso no ponto 9.7 do guia de aplicação do art.º 14.º-A da Diretiva 2004/49/CE e do Regulamento (UE) 445/2011, publicado pela Agência Ferroviária Europeia (ERA-GUI-100 v2.0), com vista a garantir que o regime de inspeções a cargo da ETF e de manutenção a cargo da ERM, aplicável aos vagões Uacs 83 71 930 5 XXX-X utilizados em Portugal, são devidamente compatibilizados e atualizados, tendo em consideração as anomalias detetadas na presente investigação. Text The NSA is recommended to take the necessary action, within the shortest possible time, in accordance with point 9.7 of the implementing guide to Article 14.a of Directive 2004/49 / EC and Regulation (EU) No 445/2011, published by the European Railway Agency (ERA-GUI-100 v2.0), to ensure that the RU inspection regime and the maintenance performed by the ECM on Uacs 83 71 930 5 XXX-X wagons used in Portugal, are duly compatibilized and updated, taking into account the anomalies detected in the present investigation. Resposta do destinatário: O IMT propôs por email a realização de uma reunião com a Medway e a Transfesa a realizar no dia 22-06-2021 no sentido de se encontrar uma solução mais eficaz e na possibilidade de as intervenções periódicas de nível 2 poderem ser realizadas pela Medway ao abrigo do GCU, com o acordo da Transfesa, enquanto ERM. Na reunião, o Responsável de Segurança da Transfesa manifestou o acordo por esta opção ficando a Medway por realizar a manutenção de Tipo 2 aos vagões afetos ao serviço nacional a cada 10 mil quilómetros ou 120 dias procedendo a alguma manutenção corretiva se necessário ao abrigo do GCU, sendo que a Transfesa incluiria no seu plano de manutenção a cada 2 anos este tipo de intervenção a todos os vagões. De acordo com informação da Medway este processo poderá iniciar-se num prazo não superior a 4 meses. Foi sugerido que no final de 2021 se faria uma reunião à semelhança da realizada como o objetivo de verificar da conformidade acordada. Estado: ENCERRADA – IMPLEMENTADA Addressee's response: The NSA proposed by email a meeting with Medway and Transfesa to be held on 22-06-2021 in order to find a more effective solution and the possibility that periodic level 2 interventions can be carried out by Medway to under the GCU, with the agreement of Transfesa, as ECM. At the meeting, the Security Officer at Transfesa agreed with this option, with Medway carrying out Type 2 maintenance to the wagons allocated to the national service every 10,000 kilometers or 120 days, carrying out some corrective maintenance if necessary under the GCU, and Transfesa would include in its maintenance plan every 2 years this type of intervention for all wagons. According to information from Medway, this process may start within a period not exceeding 4 months. It was suggested that at the end of 2021 a meeting would be held similar to the one held with the aim of verifying the agreed compliance. Status: CLOSED – IMPLEMENTED
2019/04	17-01-2019	
N.º ID	Data Date	Destinatário Addressee: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority Implementador final End implementer: Infraestruturas de Portugal, S.A. Infrastructure Manager Texto Recomenda-se ao IMT que, no prazo que aquela autoridade de segurança considere aceitável, a Infraestruturas de Portugal, S.A. reveja os procedimentos do seu SGS no sentido de garantir que nas intervenções realizadas em ambiente ferroviário são sempre aplicadas as medidas de segurança para proteção dos trabalhadores, apropriadas às zonas de risco ocupadas por estes, estabelecendo para o efeito os mecanismos de controlo e verificação adequados e realizados por pessoal especializado na matéria, independentemente da antecedência de planeamento das intervenções. Text It is recommended to the NSA that, within a timeframe considers acceptable by that authority, the IM reviews the procedures of its SMS in order to ensure that, in the case of interventions carried out in a railway environment, safety measures for the protection of workers, appropriate to the risk areas occupied by them, are established for this purpose, with the appropriate control and verification mechanisms carried out by specialized personnel, irrespective of the timing of the planning of the interventions. Resposta do destinatário: Informa a IP que apesar de não identificar a necessidade de incluir novos procedimentos para assegurar que as equipas implementam corretamente as medidas de segurança, está em avaliação a possibilidade de acrescentar novas ferramentas tecnológicas que facilitem a programação e implementação das medidas e permitam à IP um controlo diferente do que atualmente é possível através das inspeções e auditorias. Nesta data, a IP ainda não tem condições para concretizar quais serão as referidas ferramentas, mas, considera que até ao final do 2021 é possível efetuar uma apresentação ao IMT com as conclusões da avaliação e a identificação do impacto que as mesmas terão nos procedimentos hoje em vigor. O IMT irá no final de 2021 saber do ponto de situação quanto à concretização deste mecanismo de controlo. Estado: ABERTA – EM IMPLEMENTAÇÃO Addressee's response: The IM informs that despite not identifying the need to include new procedures to ensure that the teams correctly implement the safety measures, it is being evaluated the possibility of adding new technological tools that facilitate the programming and implementation of the measures and allow IP a different control than is currently possible through inspections and audits. As of this date, the IM is not yet in a position to specify what these tools will be, but considers that by the end of 2021 it is possible to make a presentation to the NSA with the conclusions of the assessment and the identification of the impact they will have on the procedures today into force. At the end of 2021, the NSA will know the status of the implementation of this control mechanism. Status: OPEN – IN IMPLEMENTATION
2019/06	17-01-2019	

Relatório Anual de Atividades de Investigação – Transporte Ferroviário
2020
Investigation Activities Annual Report – Rail Transportation

Investigação: Colhida de trabalhador por material circulante na estação de Lisboa Santa Apolónia, em 05-06-2018		ERAIL
Investigation: Fatal collision with worker at Lisboa Santa Apolónia station, on 05 June 2018		PT-5681
N.º ID	Data Date	Destinatário Addressee: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority Implementador final End implementer: Comboios de Portugal, E.P.E. Railway Undertaking Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority Texto Recomenda-se ao IMT que, em prazo considerado aceitável por aquela autoridade, a CP desenvolva as ações adequadas para fazer cumprir a obrigatoriedade de uso de vestuário de alta visibilidade apropriado, por todos os seus agentes e pelos trabalhadores das empresas prestadoras de serviços por si contratadas, que tenham de circular em espaço onde exista o risco de colhida por material circulante em movimento, devendo aquela autoridade também avaliar se existe necessidade de igual ação nas outras ETF e no GI. Text The NSA is recommended that, within a timeframe deemed acceptable by that authority, the RU CP takes appropriate action to enforce the obligation to wear appropriate high visibility clothing by all its agents and by employees of its contractors who have to be at a location where there is a risk for being hit by rolling stock in motion; the NSA should also assess whether there is a need for equal action in other RUs and IMs. Resposta do destinatário: Informa a CP ter já tomado medidas relativas à formação dos Vigilantes, obrigatoriedade de uso de colete de alta visibilidade e uso de rádios que possibilitem a comunicação entre Vigilantes que se encontrem nos diferentes locais do Parque de Material e o conhecimento prévio das movimentações do material circulante. Elaborou plano das rondas a realizar em conformidade com a avaliação dos riscos identificados no Relatório realizado e que juntaram em anexo. O IMT encontra-se a avaliar a possibilidade de poder também solicitar a outras EF e ao GI do cumprimento desta Recomendação. Estado: ABERTA – PARCIALMENTE IMPLEMENTADA Addressee's response: It informs CP that it has already taken measures relating to the training of Guards, the mandatory use of high visibility vests and the use of radios that enable communication between Guards located in the different locations of the Material Park and prior knowledge of the movements of rolling stock. It drew up a plan for the rounds to be carried out in accordance with the assessment of the risks identified in the Report carried out and which they attached as an annex. The IMT is currently evaluating the possibility of being able to also request other RUs and the IM to comply with this Recommendation. Status: OPEN – PARTLY IMPLEMENTED
2019/12	03-04-2019	

Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários
Office for the Prevention and Investigation of Accidents in Civil Aviation and Rail

Investigação: Descarrilamento do comboio n.º 868 à entrada da estação da Livração, na Linha do Douro, em 15-01-2017		ERAIL PT-5286
Investigation: Derailment of passenger train No. 868 while entering Livração station, Linha do Douro, on 15 January 2017		
N.º ID	Data Date	Destinatário Addressee: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority Implementador final End implementer: Infraestruturas de Portugal, S.A. Infrastructure Manager Texto Recomenda-se ao IMT que, em prazo considerado aceitável por aquela autoridade, a IP reforça junto dos responsáveis pela circulação nas estações com AMV manobrados manualmente, o fundamento e a importância do cumprimento da obrigação regulamentar de confirmar o bom estabelecimento dos itinerários. Text The NSA (IMT) is recommended that, within a timeframe considered acceptable by that authority, the IM (IP) reinforces within those responsible for operation in stations with manually operated switches, the rationale and importance of complying with the regulatory obligation to confirm the proper establishment of the routes. Resposta do destinatário: A IP indica que antes de 2017 foram realizadas e registadas ações de formação profissional aos colaboradores envolvidos nesta ocorrência, sendo posteriormente ao acidente concretizadas ações de sensibilização no local. Indica ainda que as matérias relacionadas com a manobra de agulhas manuais estão incluídas nos normais programas de formação embora se tenha feito um reforço informativo através de uma comunicação direcionada a todos os colaboradores nas estações com AMV operados. Para além disso a IP emitiu um alerta direcionado a todas as estações suportado na seguinte informação: A realização de Itinerários requer o cumprimento de várias regras, designadamente: - Colocação das AGULHAS e dos CALÇOS na posição correta relativamente ao itinerário que se pretende realizar; - Verificação e confirmação da posição das AGULHAS e dos CALÇOS através de observação atenta "agulha bem batida"; - Verificação do bom estado de funcionamento das AGULHAS e dos CALÇOS, incluindo a integridades dos diversos componentes (se não existe nenhum elemento solto ou fraturado); - Garantia previa do desimpedimento da via e dos respetivos limites de resguardo! Reforçam a informação apelando ao empenho e rigor na realização dos procedimentos de circulação e manobras. "Mais atenção e maior rigor, garantirão qualidade e segurança no serviço que prestamos" concluem. O IMT embora considere a recomendação Encerrada - Implementada irá em breve solicitar à IP a informação de como é que é garantida a supervisão desta atividade no terreno. Estado: ENCERRADA – IMPLEMENTADA Addressee's response: The IM informs that before 2017, professional training actions were carried out and recorded for the employees involved in this occurrence, with awareness raising actions being carried out after the accident. It also indicates that the matters related to the manoeuvre of hand-operated switches are included in the normal training programs although an informative reinforcement was made through a communication directed to all employees at stations with hand-operated AMV. In addition, the IM issued an alert addressed to all stations supported by the following information: The realization of itineraries requires compliance with several rules, namely: - Placement of the switches and retention blocks in the correct position in relation to the itinerary to be followed; - Verification and confirmation of the position of the switches and retention blocks through careful observation "points well closed"; - Verification of the good working condition of the switches and retention blocks, including the integrity of the various components (if there is no loose or fractured element); - Prior guarantee of clearing the road and the respective guard limits! They reinforce information by appealing to commitment and thoroughness in carrying out traffic and manoeuvre procedures. "More attention and greater thoroughness will guarantee quality and safety in the service we provide" they conclude. Although the NSA considers the recommendation Closed - Implemented, it will soon ask the IM for information on how the supervision of this activity in the field is guaranteed. Status: CLOSED – IMPLEMENTED
2019/15	10-05-2019	

Relatório Anual de Atividades de Investigação – Transporte Ferroviário
2020
Investigation Activities Annual Report – Rail Transportation

Investigação: Descarrilamento de vagão no comboio de mercadorias n.º 64132, entre Francelos e Miramar, em 02-11-2015		ERAIL PT-5321
Investigation: Derailment of wagon on freight train 64132, between Francelos and Miramar halts (Norte Line), on 02 November 2015		
N.º ID	Data Date	Destinatário Addressee: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority Implementador final End implementer: GMF - Gestão de Maquinaria Ferroviária, S.L. (ERM) ECM
		Texto Recomenda-se ao IMT que, em prazo considerado aceitável por aquela autoridade de segurança, a GMF, enquanto entidade responsável pela manutenção, em articulação com o detentor dos veículos, desenvolva as ações necessárias a reduzir ao mínimo possível o risco de os vagões Uacs da série 83 94 930 5 001 a 070 circularem fora das suas condições de autorização no que respeita à distribuição de massa. Text The NSA is recommended to ensure that GMF (ERM), within a period of time deemed appropriate by that authority, in articulation with the wagons' keeper, takes the necessary actions so as to reduce as low as possible the risk of wagons type Uacs series 83 94 930 5 001 a 070 are used outside their authorization parameters in what concerns mass distribution. Resposta do destinatário: A GMF enviou por email em 24 -03-2021 ao IMT a Comunicação com a referência GMF/003/2021 dando conta que dos 70 vagões cisterna já forma intervencionados 47. No mês de março de 2021 foram intervencionados 4 vagões. Para os restantes 19, tem previsto efectuar a intervenção em 3 vagões por mês. Sendo assim prevêem finalizar esta operação até outubro do presente ano (2021). A GMF contudo enviou por email ao IMT no dia 03-08-2021 informação no sentido de assegurar que o processo, foi concluído a toda a frota de vagões da CIMPOR. Como prova, juntaram em anexo a seguinte documentação: 1) Carta informativa - "GMF C DT0012021-IMT_Descarrilamento Miramar_CIMPOR"; 2) Relatório técnico - "GMF RT-DT 012 21_IMT GPIAAF". Indicaram que em breve enviarão a mesma por carta registada. Posteriormente enviaram por email e a pedido do IMT a seguinte informação: Efetuado o registo efetuado à tara dos Vagões CIMPOR Uacs – 83 94 930 5001-8 ao 5070-3, após a realização da intervenção, como solicitado verificando-se que todos eles cumprem com o requisito do valor de tara para este tipo de vagão. Juntaram ainda o seguinte documento: Controlo Modificações Falanges Vagões Cimpdor. Estado: ENCERRADA – IMPLEMENTADA Addressee's response: The NSA received from the ERM an email on 24/03/2021 noting that 47 of the 70 tank wagons had already been repaired. In March 2021, 4 wagons were repaired. For the remaining 19, it is planned to carry out the intervention in 3 wagons per month. Therefore, they plan to complete this operation by October of this year (2021). However, on 03-08-2021 the ERM informed that the process was completed for the entire fleet of CIMPOR (Keeper) wagons. As evidence, they attached the following documentation: 1) Information letter - "GMF C DT0012021-IMT_Descarrilamento Miramar_CIMPOR"; 2) Technical report - "GMF RT-DT 012 21_IMT GPIAAF". Subsequently, they sent the following information by email and at the request of the NSA: After the registration was carried out at the tare weight of the CIMPOR Uacs Wagons – 83 94 930 5001-8 to 5070-3, after carrying out the intervention, as requested, verifying that all of them comply with the tare value requirement for this type of wagon. They also attached the following document: Control Modifications Phalanges Wagons Cimpdor. Status: CLOSED – IMPLEMENTED
2020/01	06-02-2020	
N.º ID	Data Date	Destinatário Addressee: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority Implementador final End implementer: Infraestruturas de Portugal, S.A. Infrastructure Manager
2020/02	06-02-2020	Texto Recomenda-se ao IMT que, em prazo considerado aceitável por aquela autoridade de segurança, a empresa Infraestruturas de Portugal, S.A., estabelece um plano de ação calendarizado com vista a definir o modo mais adequado à análise e controlo do risco de “cyclic top” e da conjugação de outros defeitos isolados na infraestrutura ferroviária nacional, nomeadamente, entre outras ações, através da recolha de informação, experiências e práticas sobre a matéria junto de outros congéneres europeus e da continuidade da participação no grupo de trabalho internacional relativo ao normativo respeitante à qualidade dos parâmetros geométricos da via, com foco no que respeita à concretização de “sequências de defeitos isolados” e sua conjugação, tendo como objetivo introduzir nos seus procedimentos das medidas de mitigação do risco que se revelem necessárias face aos resultados da respetiva análise. Text It is recommended that the NSA, within a period considered acceptable by that safety authority, ensures that the Infrastructure Manager establishes a timed action plan for defining the most appropriate way to analyse and control the risk of cyclic top and the combination of other isolated defects in the national railway infrastructure, namely, among other actions, through the collection of information, experiences and practices on the matter from other European IMs and the continuity of participation in the international working group on standards concerning the quality of the track geometric parameters, with a focus on the specification of "isolated defect sequences" and their combination, aiming to introduce into its procedures the risk mitigation measures that prove necessary in light of the results of the respective analysis.

Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários
Office for the Prevention and Investigation of Accidents in Civil Aviation and Rail

		Resposta do destinatário: A IP apresenta um macroplaneamento com vista a avaliar a implementação de procedimento de inspeção que permita incluir a monitorização do "cyclic top" e da conjugação de outros defeitos isolados. Durante o primeiro semestre de 2021 é sua intenção elaborar um benchmarking, junto de outros gestores de infraestruturas representados no WG28 do CEN, no sentido de perceber em que medida estas matérias estão a ser endereçadas e quais os pressupostos da sua implementação; Tendo por base os resultados do benchmarking, até ao final do ano de 2021, pretende -se elaborar um estudo de viabilidade de implementação na IP de procedimentos que permitam a avaliação do "cyclic top" e da conjugação de outros defeitos isolados. O IMT embora considere a recomendação encerrada - implementada irá no final do ano (2021) junto da IP saber do resultado do estudo quanto à implementação do "cyclic top". Estado: ENCERRADA – IMPLEMENTADA Addressee's response: The IM presented a macro-planning with a view to evaluating the implementation of an inspection procedure that allows to include the monitoring of the "cyclic top" and the combination of other isolated defects. During the first half of 2021, its intention is to prepare a benchmarking, together with other infrastructure managers represented in the CEN WG28, in order to understand to what extent these matters are being addressed and what are the presuppositions for their implementation; Based on the benchmarking results, by the end of 2021, the intention is to prepare a feasibility study for implementing procedures in the IP that allow the evaluation of the "cyclic top" and the combination of other isolated defects. Although the NSA considers the recommendation closed - implemented, at the end of the year (2021) it will request information from the IM about the result of the study regarding the implementation of the "cyclic top". Status: CLOSED – IMPLEMENTED
N.º ID	Data Date	Destinatário Addressee: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority Implementador final End implementer: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority Texto Recomenda-se ao IMT que, no prazo máximo de um ano e com a colaboração dos operadores ferroviários e do gestor da infraestrutura, reveja a IET 57 a fim de nela constarem de forma inequívoca e com interpretação fácil pelos utilizadores, os tipos e sintomas de anomalias associadas à circulação dos comboios que devem dar lugar à ativação imediata de sinal de alarme. Text It is recommended that the NSA, within a maximum period of one year and with the collaboration of the railway operators and the infrastructure manager, reviews national rule IET 57 in order to clarify, with easy interpretation by users, the types and symptoms of anomalies associated with the movement of trains that must give rise to the immediate activation of an alarm signal. Resposta do destinatário: O IMT está já a trabalhar no documento de revisão da IET 57, que será posteriormente proposto para comentário às EF e IP com vista à sua integração num futuro Regulamento Geral de Segurança. A proposta de novo RGS V foi concluída, e submetida à ERA para validação e posterior aprovação da Comissão Europeia. Estado: ABERTA – PARCIALMENTE IMPLEMENTADA Addressee's response: The NSA is already working on the IET 57 revision document, which will later be proposed for comment to the EF and IP with a view to its integration in a future General Security Regulation. The proposal for the new RGS V was completed, and submitted to ERA for validation and subsequent approval by the European Commission. OPEN – PARTLY IMPLEMENTED
N.º ID	Data Date	Destinatário Addressee: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority Implementador final End implementer: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority Texto Recomenda-se ao IMT que, no menor prazo possível, as empresas de transporte ferroviário que incorporem nos seus comboios vagões Uacs da série 83 94 930 5 001 a 070, ou outros em que esta medida seja relevante, estabeleçam, em articulação com os respetivos carregadores, procedimentos que garantam que nos boletins de composição e frenagem é sempre considerado o peso bruto real dos veículos. Text It is recommended to the NSA to ensure that, as soon as possible, the railway companies incorporating in their trains Uacs type wagons of series 83 94 930 5 001 to 070, or others where this measure is deemed relevant, establish, in articulation with the respective loaders, procedures that guarantee that the train composition and braking bulletins always consider the actual gross weight of the vehicles.

**Relatório Anual de Atividades de Investigação – Transporte Ferroviário
2020**
Investigation Activities Annual Report – Rail Transportation

		Resposta do destinatário: Indica a Takargo que embora à data não incorpore nos seus comboios veículos Uacs 83949305 001 a 070, ou outros em que esta medida seja relevante, foi incluído este procedimento no SGS da Takargo (pontos 4.2.3 e 4.7.1 do procedimento P16- Desenvolvimento de soluções e Controlo de alterações) A Medway indica que os procedimentos já se encontram implementados sendo prática corrente conforme se encontram descritos: • OS 03/20 - Indicação do Peso Real dos vagões no BCF • NOP 15-Frenagem de Comboios – 2.º Adit • NOP 15-Frenagem de Comboios (emissão 14062020). Estado: ENCERRADA – IMPLEMENTADA Addressee's response: Takargo informed that although to date it does not incorporate vehicles Uacs 83949305 001 to 070 in its trains, or others where this measure is relevant, this procedure was included in Takargo's SMS (points 4.2.3 and 4.7.1 of procedure P16- Development of solutions and Control of changes). Medway informs that the procedures are already implemented, being current practice as they are described: • OS 03/20 - Indication of the Actual Weight of the wagons in the BCF • NOP 15-Train Braking – 2nd Adden. • NOP 15-Train Braking (issue 14062020). Status: CLOSED – IMPLEMENTED
N.º ID	Data Date	Destinatário Addressee: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority Implementador final End implementer: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority Texto Recomenda-se ao IMT que, em prazo considerado aceitável por aquela autoridade de segurança, as empresas de transporte ferroviário revejam os seus procedimentos por forma a garantir que no boletim de composição e frenagem dos comboios fica sempre registada a ordem real dos veículos. Text It is recommended to the NSA that, within a period considered acceptable by that safety authority, the railway companies review their procedures in order to ensure that the actual order of the vehicles is always recorded in the trains' composition and braking bulletin. Resposta do destinatário: A CP indicou ter atualizado a IOP 16 que enviou ao IMT de forma a não deixar dúvidas no registo da composição dos comboios no Boletim de Composição e frenagem da ordem real dos comboios. A Takargo tem incluído no procedimento P12- Circulação de comboios a validação por parte da tripulação do correto preenchimento do BCF, onde se inclui a ordem real dos vagões. (ponto 4.9.1 do procedimento P12- Circulação de comboios) A Medway incluiu nos pontos 9 e 10 a especificação objetiva da obrigatoriedade de registo dos veículos, no Boletim de Composição e Frenagem (BCF) e Folha de Material, pela sua ordem real na composição. O procedimento ordenar a composição, encontra-se descrito na NOP 05 – Utilização do Sistema MEDLINK Computador de Bordo. Estado: ENCERRADA – IMPLEMENTADA Addressee's response: CP informed that it had updated IOP 16 which it attached in order to leave no doubt in the register of train composition in the Composition Bulletin and braking of the actual train order. Takargo has included in procedure P12 - Circulation of trains the validation by the crew of the correct filling out of the train bulletin, which includes the real order of the wagons. (point 4.9.1 of procedure P12 - Circulation of trains) Medway included in points 9 and 10 the objective specification of the obligation to register vehicles, in the train Bulletin (BCF) and Rolling Stock Sheet, by their actual order in the composition. The procedure to order the composition is described in NOP 05 – Use of the MEDLINK System On-Board Computer. Status: CLOSED – IMPLEMENTED
2020/05	06-02-2020	

Investigação: Incêndio no comboio n.º 4100, na Linha do Douro, em 10-10-2016		ERAIL PT-5321
Investigation: Fire event on passenger train 4100, Linha do Douro, 10-10-2016		
N.º ID	Data Date	Destinatário Addressee: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority Implementador final End implementer: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority Texto Recomenda-se ao IMT que, num prazo tão pequeno quanto possível e não superior a seis meses, tome as ações adequadas a garantir que os procedimentos da ERM Renfe Mantenimiento relativos à inspeção do sistema de alimentação de combustível a alta pressão dos motores diesel das séries UTD 592.0 e 592.2, são revistos de forma a que garantam uma efetiva e atempada deteção das anomalias que possam comprometer a estanqueidade desse sistema, e que o pessoal que procede a essa inspeção está devidamente formado quanto aos modos de falha identificados no passado, com vista a melhor direcionar quanto aos defeitos a pesquisar. <i>NOTA: A presente recomendação foi dirigida ao IMT na medida em que, enquanto a Diretiva (EU) 2016/798 não fosse transposta em todos os Estados-Membros da UE, o GPIAAF não tinha competência legal para dirigir recomendações a autoridades de outros Estados-Membros. Desta forma, considerou-se ser esta a forma mais eficaz de garantir que a presente recomendação seja considerada, no âmbito dos acordos de cooperação existentes entre autoridades nacionais de segurança ferroviária.</i> Text It is recommended that the NSA, in as short a period as possible and not exceeding six months, takes the appropriate actions to ensure that ERM Renfe Mantenimiento's procedures regarding the inspection of the high pressure fuel supply system of the diesel engines of the series UTD 592.0 and 592.2, are revised in order to guarantee an effective and timely detection of anomalies that may compromise the integrity of this system, and that the personnel who carry out this inspection is properly trained in the failure modes identified in the past, with a view to better target the defects to be inspected. <i>NOTE: This recommendation was addressed to NSA PT insofar as, while Directive (EU) 2016/798 was not transposed in all EU Member States, the GPIAAF did not have the legal competence to address recommendations to authorities of other Member States. Members. Therefore, this was considered to be the most effective way to ensure that this recommendation is dealt with, within the framework of existing cooperation agreements between national railway safety authorities.</i> Resposta do destinatário: A AESF informou o IMT a 29-01-2021 que recebeu da Renfe Mantenimiento em setembro de 2020 documento com a informação relativa às ações tomadas. A AESF solicitou à Renfe Mantenimiento em complemento à informação recebida um conjunto de questões que melhor possam evidenciar as ações tomadas e posteriormente enviar ao IMT. O IMT aguarda pelo envio da informação da AESF. A AESF está por isso encarregue de controlar a implementação da recomendação por parte Renfe. Considera o IMT assim que a Recomendação fica encerrada embora continue a acompanhar este assunto nas reuniões bilaterais com a AESF. Estado: ENCERRADA – IMPLEMENTADA Addressee's response: The AESF (NSA ES) informed the IMT on 29-01-2021 that it received a document from Renfe Mantenimiento in September 2020 with information on the actions taken. In addition to the information received, AESF asked Renfe Mantenimiento (ERM) to provide a set of questions that can better highlight the actions taken and then send it to the IMT. IMT is waiting for the AESF information to be sent. AESF is therefore in charge of monitoring the implementation of the recommendation by Renfe. The NSA considers the Recommendation closed, although it will continue to monitor this topic in bilateral meetings with the AESF. Status: CLOSED – IMPLEMENTED
2020/06	18-05-2020	

**Relatório Anual de Atividades de Investigação – Transporte Ferroviário
2020**

Investigation Activities Annual Report – Rail Transportation

N.º ID	Data Date	Destinatário Addressee: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority Implementador final End implementer: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority
2020/07	18-05-2020	Texto Recomenda-se ao IMT que, em prazo considerado aceitável por aquela autoridade de segurança, a empresa Comboios de Portugal, E.P.E. reveja o seu sistema de gestão da segurança no que respeita ao reforço dos procedimentos relativos à análise das ocorrências de segurança na operação de material circulante, com vista a garantir que haja um critério objetivo para identificar, de forma documentada, a recorrência de eventos que constituam um padrão comum e consistam em riscos para a sua atividade, utilizadores e trabalhadores, e que são adotadas as medidas de prevenção necessárias a reduzir esse risco a um nível tão baixo quanto razoável. Text It is recommended that the NSA, within a period considered acceptable by that security authority, ensures that the RU Comboios de Portugal, E.P.E. reviews its safety management system with regard to strengthening the procedures for the analysis of safety occurrences in the operation of rolling stock, with a view to ensuring that there is an objective criterion to identify, in a documented manner, the recurrence of events that constitute a pattern of risks to its activity, users and workers, and that the necessary preventive measures are taken to reduce this risk as low as reasonable. Resposta do destinatário: A CP informou estar em curso uma revisão do SGS, e nesse contexto serão incluídos procedimentos relacionados com a avaliação de riscos para a adoção das medidas que se revelem necessárias para o controlo e mitigação dos mesmos. Informou ainda que já efetua uma análise sistematizada às ocorrências, identificando o seu impacto na segurança e classificando-as, em termos de segurança e de risco. Este processo é suportado por uma aplicação que foi desenvolvida para este efeito (SIRISE). A análise sistemática das ocorrências é um dos focos da área da Segurança na CP, pretendendo-se, em linha com as orientações e normas europeias, que o Risco da Operação se situe sempre dentro de limites que possam ser considerados aceitáveis. Estado: ENCERRADA – IMPLEMENTADA Addressee's response: CP informed that a revision of the SMS is in progress, and in this context, procedures related to risk assessment will be included for the adoption of measures that are deemed necessary for their control and mitigation. It also informed that already carries out a systematic analysis of the occurrences, identifying their impact on safety and classifying them in terms of safety and risk. This process is supported by an application that was developed for this purpose (SIRISE). The systematic analysis of occurrences is one of the focuses of the Safety area at CP, with the intention, in line with European guidelines and standards, that the Operational Risk is always within limits that may be considered acceptable. Status: CLOSED – IMPLEMENTED

Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários
Office for the Prevention and Investigation of Accidents in Civil Aviation and Rail

Investigação: Colhida de trabalhador ao PK 12,095 da Linha de Cascais, em 16-07-2019		ERAIL PT-5321
Investigation: Fatal collision with worker at PK 12,095 of Linha de Cascais, on 16 July 2019		
N.º ID	Data Date	Destinatário Addressee: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority Implementador final End implementer: Infraestruturas de Portugal, S.A. Infrastructure Manager Texto Recomenda-se ao IMT que, em prazo considerado aceitável por aquela autoridade, a IP analise a viabilidade de reforçar os procedimentos de controlo dos seus prestadores de serviços quanto às medidas de segurança definidas para a execução dos trabalhos, no sentido de, entre outros aspetos que identifique como adequados em relação aos já existentes: • o início dos trabalhos ser condicionado a uma verificação explícita e documentada, no local, que as medidas de segurança planeadas são as adequadas ao modo como os trabalhos vão ser executados, • existirem condições para a implementação da medida de segurança; • a realização de um “briefing” de segurança dos trabalhadores pela sua chefia, abrangendo nomeadamente o modo de execução dos trabalhos face às medidas de segurança a implementar. Text It is recommended that the NSA, within a period considered acceptable by that authority, ensures that the IM analyses the feasibility of strengthening the control procedures of its service providers regarding the safety measures defined for the execution of the work, including, among other aspects that it may identify as adequate in relation to the already existing: • the start of work be conditional on an explicit and documented verification, on site, that the planned safety measures are adequate for the way the work is to be carried out, • conditions exist for the implementation of the safety measure; • the carrying out of a safety briefing for workers by their supervisor, covering in particular the way in which the work is carried out in view of the safety measures to be implemented. Resposta do destinatário: "A IP determinou a realização de reunião prévia, promovida pelo Responsável pelos Trabalhos, com todos os trabalhadores, para que estes sejam informados dos aspetos relevantes para a sua própria segurança, segurança das circulações e condições da infraestrutura, onde são abordados os pontos constantes da ficha "Reunião prévia ao início dos trabalhos". A medida implementada aplica-se às equipas internas e externas, mas por estar em fase de avaliação, circunscreve-se apenas ao âmbito das atividades de manutenção da infraestrutura. Após avaliação, a mesma será incorporada nas regras vigentes e integrará os conteúdos formativos das ações para a qualificação dos trabalhadores para o exercício de funções previstas na IET 77. O IMT solicitou por ofício em julho de 2021 a ficha para verificar se esta cobre o âmbito da recomendação e certificar-se da data quanto à sua integração em todos os trabalhos e realizar nomeadamente pelos prestadores de serviço. ABERTA – EM IMPLEMENTAÇÃO Addressee's response: "The IM has determined the holding of a prior meeting, promoted by the Work Responsible, with all workers, so that they are informed of relevant aspects for their own safety, safety of circulation and infrastructure conditions, covering the topics contained in the form "Briefing prior to the start of work". The implemented measure applies to internal and external teams, but as it is in the assessment phase, it is limited only to the scope of infrastructure maintenance activities. After evaluation, it will be incorporated into the current rules and will integrate the training contents of actions for the qualification of workers for the exercise of functions provided for in IET 77. The NSA requested by letter in July 2021 the form to verify if it covers the scope of the recommendation and to make sure of the date regarding its integration in all the work carried out, namely by the service providers. Status: OPEN – IN IMPLEMENTATION
N.º ID	Data Date	Destinatário Addressee: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority Implementador final End implementer: Infraestruturas de Portugal, S.A. Infrastructure Manager Texto Recomenda-se ao IMT que, em prazo considerado aceitável por aquela autoridade, a IP reavalie os requisitos de formação relativa à segurança do trabalho em ambiente ferroviário a que os trabalhadores dos seus prestadores de serviços devem estar sujeitos, nomeadamente definindo, entre outros, a adequação da modalidade de formação aos conteúdos, os tempos mínimos de formação e a forma de garantir a efetiva apreensão dos conhecimentos. Text It is recommended to that the NSA, within a period considered acceptable by that authority, ensures that the IM re-evaluates the training requirements related to the safety of work in the railway environment to which the workers of its service providers must be subject, namely by defining, among others, the adequacy of the training format to the content, the minimum training times and the way to ensure the effective acquisition of knowledge. Resposta do destinatário: Em 2015, data anterior ao acidente, a IP publicou o Procedimento relativo à Qualificação de trabalhadores com funções relevantes para a segurança (GR.PR.005) que estabelece as regras gerais do processo de qualificação relativo a competências e conhecimentos, em alinhamento com o Sistema de Gestão de Competências do Grupo IP, que integra o Sistema de Gestão de Segurança. O processo de qualificação aplica-se a trabalhadores IP ou externos, e quando aplicado a públicos externos assenta no pressuposto geral de que compete aos empregadores assegurar as condições necessárias para que os seus trabalhadores possam atuar na infraestrutura ferroviária. Essas condições incluem a formação, por meios internos ou recorrendo a entidades formadoras externas certificadas. A IP verifica, através de exame avaliativo, se essas condições estão reunidas. No âmbito do referido Procedimento de Qualificação, as funções relevantes para a segurança abrangidas pelos procedimentos de qualificação são as seguintes: - Funções dos intervenientes definidos na Instrução de Exploração Técnica n.º 77 (IET77; - ordenador de Vigilância; Vigilante e Responsável pelo Aviso à Frente de Trabalhos; - Funções dos intervenientes definidos no Procedimento de Segurança para Trabalhos nas Instalações Fixas para Tração Elétrica e sua Proximidade (PR.GER.001); - Funções dos intervenientes definidos no Regulamento Geral de Segurança XII (RGS XII) – Vias Interditas;
2020/08	23-10-2020	
2020/09	23-10-2020	

Relatório Anual de Atividades de Investigação – Transporte Ferroviário
2020
Investigation Activities Annual Report – Rail Transportation

		Em complemento ao Procedimento foram elaboradas e publicadas (ou em fase de publicação) Instruções relativas aos requisitos específicos da Qualificação de Trabalhadores para as funções previstas em: - IET77 (GR.IT.003, publicado em dezembro de 2020); - Instalações Fixas para Tração Elétrica e na Sua Proximidade (IFTE) - (GR.IT.004., em fase de publicação); - RGS XII (GR.IT.005, em fase de publicação); Com a conclusão organizacional do processo de qualificação, a IP dá início à monitorização do mesmo, considerando que este responde à totalidade do âmbito da Recomendação. O IMT releva ainda o facto de a descrição dos conteúdos formativos para as diferentes funções relativamente aos trabalhos encontrar-se na ICS 203/14. O IMT solicitou por ofício à IP o envio dos documentos e a informação quanto à data da publicação dos documentos GR.IT.004 e GR.IT.005, de forma a considerar a recomendação implementada. Estado: ABERTA – EM IMPLEMENTAÇÃO Addressee's response: In 2015, date prior to the accident, the IM published the Procedure for the Qualification of Workers with Functions Relevant to Safety (GR.PR.005), which establishes the general rules of the qualification process regarding skills and knowledge, in line with the IP Group's Competence Management System, which integrates the Safety Management System. The qualification process applies to IM or external workers, and when applied to external audiences, it is based on the general assumption that it is up to employers to ensure the necessary conditions so that their workers can work in the railway infrastructure. These conditions include training, either internally or using certified external training bodies. The IM checks, through an evaluative examination, whether these conditions are met. Under the aforementioned Qualification Procedure, the safety-relevant functions covered by the qualification procedures are as follows: - Roles of intervening parties defined in Technical Exploitation Instruction No. 77 (IET77); - Surveillance computer; Surveillance and Responsible for the Notice ahead of Works; - Roles of the intervening parties defined in the Safety Procedure for Works in Fixed Installations for Electric Traction and its Proximity (PR.GER.001); - Roles of the intervening parties defined in the General Safety Regulation XII (RGS XII) – Prohibited Roads; In addition to the Procedure, Instructions regarding the specific requirements of the Qualification of Workers for the functions provided for in: - IET77 (GR.IT.003, published in December 2020); - Fixed Installations for Electric Traction and in Its Proximity (IFTE) - (GR.IT.004., under publication); - RGS XII (GR.IT.005, in publication phase); With the organizational completion of the qualification process, IM starts to monitor it, considering that it meets the entire scope of the Recommendation. The NSA also highlights the fact that the description of the training contents for the different functions in relation to the works can be found in ICS 203/14. The NSA requested the IM to send the documents and information on the date of publication of documents GR.IT.004 and GR.IT.005, in order to consider the implemented recommendation. Status: OPEN – IN IMPLEMENTATION
N.º ID	Data Date	Destinatário Addressee: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority Implementador final End implementer: Infraestruturas de Portugal, S.A. Infrastructure Manager Texto Recomenda-se ao IMT que, em prazo considerado aceitável por aquela autoridade, a IP estabeleça requisitos para que os seus prestadores de serviços tenham políticas adequadas relativamente a sensibilização ativa e frequente quanto aos riscos em ambiente ferroviário associados ao consumo de substâncias psicoativas. Text It is recommended that the NSA, within a period considered acceptable by that authority, ensures that the IM establishes requirements for its service providers to have adequate policies regarding active and frequent awareness of the risks in the railway environment associated with the consumption of psychoactive substances. Resposta do destinatário: Como referido no Decreto-Lei 102/2009 de 10 de setembro, é responsabilidade da entidade empregadora a formação e informação dos trabalhadores sobre os riscos a que estão sujeitos no âmbito da sua atividade assim como nas questões relacionadas com a saúde e condições de trabalho. O controlo de álcool e utilização de estupefacientes é da responsabilidade da entidade empregadora e as ações de sensibilização sobre este tema são igualmente da sua responsabilidade como referido na legislação em vigor. Acrescenta-se que, não obstante a responsabilidade de cada empregador nas matérias de segurança e saúde, a IP reforça esta responsabilidade nos seus contratos com os prestadores de serviços, nos quais se estabelece que "O adjudicatário fica sujeito ao cumprimento das disposições legais e regulamentares em vigor sobre segurança e saúde no trabalho relativamente a todo o pessoal afeto à aquisição dos serviços, sendo da sua responsabilidade todos os encargos que daí resultem." O IMT irá em breve solicitar junto da IP para que incluam no caderno de encargos no âmbito da obrigação de controlo dos seus prestadores de serviço os mínimos que consideram necessários nesta matéria e nos riscos associados quanto ao seu não cumprimento. ABERTA – PARCIALMENTE IMPLEMENTADA Addressee's response: As mentioned in Decree-Law 102/2009 of 10 September, it is the employer's responsibility to train and inform workers about the risks they are subject to within the scope of their activity, as well as on issues related to health and working conditions. The control of alcohol and the use of narcotics is the responsibility of the employer and awareness-raising actions on this subject are also its responsibility as referred to in the legislation in force. It is added that, notwithstanding the responsibility of each employer in matters of health and safety, the IM reinforces this responsibility in its contracts with service providers, in which it is established that "The contractor is subject to compliance with legal and regulatory provisions in force on safety and health at work for all personnel involved in the acquisition of the services, being their responsibility for all the resulting charges." The NSA will shortly ask the IM to include in the specifications, under the obligation to control their service providers, the minimum requirements they deem necessary in this matter and the risks associated with their non-compliance. Status: OPEN – PARTLY IMPLEMENTED
2020/10	23-10-2020	



Praça Duque de Saldanha, 31, 4.º - 1050-094 Lisboa
geral@gpiaaf.gov.pt – www.gpiaaf.gov.pt

2021