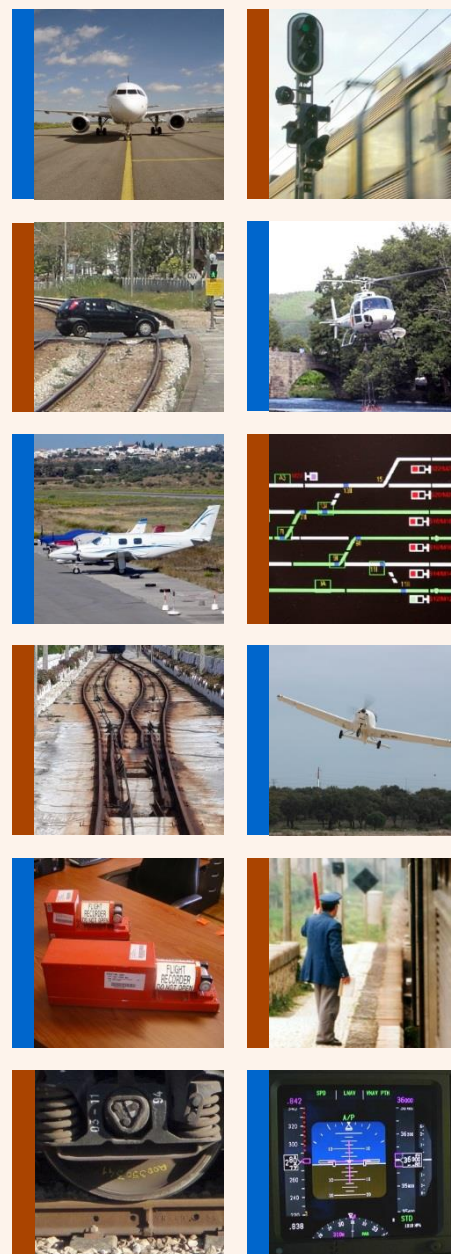


TRANSPORTE FERROVIÁRIO

2023

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 – 2023
Investigation Activities Annual Report – Rail Transportation – 2023

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 · 2024

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-2023.0	25-09-2024	Versão original	UTF	Nelson Oliveira

Índice

<i>English Summary</i>	5
NOTA INTRODUTÓRIA	7
PARTE A - INFORMAÇÕES GERAIS E DE GESTÃO	8
1. O GPIAAF	9
1.1 Enquadramento legal e organizacional	9
1.2 Estrutura orgânica	10
1.3 Atribuições e princípios de atuação	10
1.4 Âmbito de atuação	11
2. RECURSOS	12
2.1 Recursos humanos	12
2.2 Recursos financeiros	12
3. OUTRAS INFORMAÇÕES RELEVANTES	12
PARTE B - INVESTIGAÇÕES E RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA	13
1. INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES	14
1.1 Investigações iniciadas em 2023	14
1.2 Relatórios e outros documentos publicados	25
1.3 Investigações em curso	26
1.4 Investigações anteriores a 2011	27
2. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA	29
2.1 Recomendações emitidas em 2023	29
2.2 Monitorização das recomendações de segurança emitidas	30
2.2.1 Recomendações emitidas em 2023	32
2.2.2 Recomendações de segurança pendentes de anos anteriores	34



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 2023.

In 2023 GPIAAF received 1732 notifications of safety occurrences from the Railway Undertakings and Infrastructure Managers according to the national law, selecting 72 for a preliminary examination, 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 three safety investigations, all under article 20.2 (other accidents or incidents) of the Railway Safety Directive and none under article 20.1 (serious accidents).

Since the NSA has developed a national database of safety occurrences, to which the NIB has been given access, the NIB has discontinued its own internal database of occurrences, keeping only a database of preliminary examinations undertaken.

In 2023 five reports were published. Work is being done in diminishing the investigations backlog and average time to publish the reports, however this goal is conditioned by the insufficient available human resources and number of events that occur. This has been especially critical because since July 2023 the NIB had only one investigator due to the difficulty in retaining staff due to the salary paid.

Also in 2023, one urgent safety alert was issued during an investigation and in the reports published four safety recommendations (SRs) were issued.

The NSA communicated the closure of 2 SRs, all totally or partly implemented, while 16 are in open status, under 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, including the implementation status of safety recommendations.

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. 9];
- 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. 9];
- Information on the internal structure of the NIB [§ A1.2, fig. A.2, p. 10];
- Information about the NIB, its Role (description of the mandate), Aim and Mission [§ A1.3, § A1.4, pp. 10 & 11];
- Information on the scope of the NIB on the rail system [§ A1.4, p. 11];
- Information on number of employees [§ A2.1, tbl. A.1, p. 12];

- Information on budget [§ A2.2, p. 12];
- Information on investigation activities [section B, pp. 14-27];
- Information on preliminary examinations of occurrences in 2023 [tbl. B.1, pp. 15-23];
- Information on types of events subjected to preliminary examinations [tbl. B.2, pp. 23];
- Information on started investigations in 2023 [tbl. B.3, p. 24];
- Information on reports published in 2023 [tbl. B.4 & B.5, p. 25];
- Information on investigations in progress [tbl. B.6, pp. 26 & 27];
- Information on pending investigations opened prior to 2011, before the NIB reactivation [tbl. B.7, p. 28];
- Information on safety recommendations issued in 2023 [tbl. B.8, p. 29, § A2.2.1];
- Information on safety alerts issued [tbl. B.9, p. 29];
- Information on status of safety recommendations [tbl. B.10, p. 30];
- Information on monitoring of safety recommendations issued on 2023 [pp. 32 to 33];
- Information on monitoring of safety recommendations issued before 2023 [pp. 34 to 47].

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 a informação do ano 2023 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, até à data de edição deste relatório, 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 e avaliação do cumprimento do plano de atividades, em conformidade com os requisitos legais do Estado Português, encontra-se no Relatório de Atividades - 2023 disponível no sítio do GPIAAF na *internet*.

Não tendo sido possível produzir este relatório em versão bilingue português-inglês, conforme seria desejado pela Agência Ferroviária da União Europeia, 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.

Durante quase todo o ano de 2023, o GPIAAF funcionou no âmbito do Ministério das Infraestruturas, sob a tutela do Ministro, sendo o seu enquadramento institucional o seguinte:

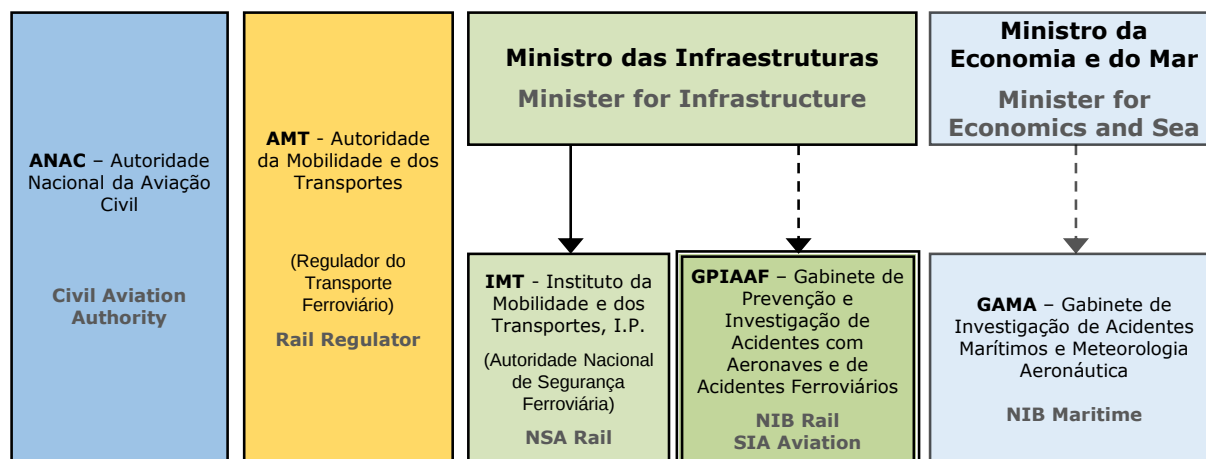


Figura A.1 – Enquadramento institucional do GPIAAF em 2023
Figure A.1 – GPIAAF (NIB PT) institutional setting in 2023

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, conforme alterado e republicado pelo 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.

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:

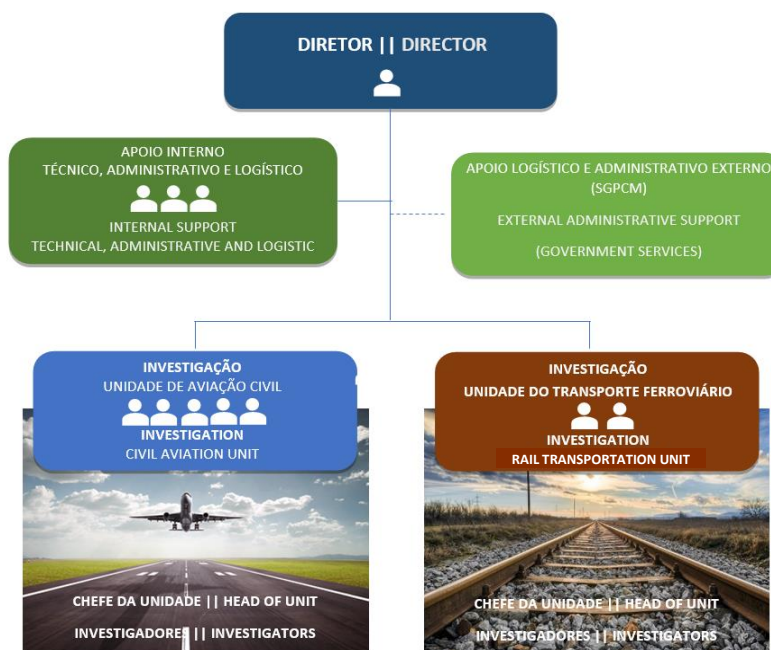


Figura A.2 – Organograma do GPIAAF
Figure A.2 – GPIAAF (NIB PT) organizational structure

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 nos relatórios diários de circulação da entidade gestora das infraestruturas ferroviárias e das empresas ferroviárias, e proceder ao seu tratamento de acordo com a gravidade das mesmas;
- 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

independente, 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 outra 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.

A legislação portuguesa prevê que os relatórios elaborados pelo GPIAAF não devem ser utilizados por terceiros para fins de apuramento de culpas e responsabilidades. Ainda assim, 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 2023 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 (sem serviço em 2023);
- Rede de elétricos de Lisboa*;
- Rede de elétricos do Porto*;
- Caminho-de-ferro ligeiro Sintra – Praia das Mações;
- Caminho-de-ferro ligeiro Costa da Caparica – Fonte da Telha (sem serviço em 2023);
- 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 2023).

Tal corresponde a cerca de 2750 km de sistema ferroviário e a mais de 4000 circulações comerciais por dia.

* Apenas para uma tipologia limitada de ocorrências.

2. RECURSOS

2.1 Recursos humanos

A 1 de janeiro e 31 de dezembro de 2023, 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-2023		31-dez-2023	
	Previstos Planned	Reais Real	Previstos Planned	Reais Real
Pessoal Dirigente Managerial Staff Chefe de Unidade Head of Unit	1 ⁺	1 ⁺	1 ⁺	1 ⁺
Estrutura Técnica Technical Staff área ferroviária rail area Investigadores Investigators	3	2	3	1
Estrutura Operacional Clerical Staff Técnica superior Senior officer Assistente técnica Technical assistant	2* 1*	1* 1*	2* 1*	1* 1*
* Função assegurada pelo Diretor do Gabinete Function assumed by the Office's Director				
* 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 julho de 2023 houve a demissão, a seu pedido, de um dos dois investigadores, por o regime remuneratório fixado para a função não ser o adequado para reter os técnicos formados e com a experiência adquirida no Gabinete, facto cuja importância não é demais salientar uma vez que teve um impacto significativo e muito negativo na capacidade do organismo, por corresponder a uma redução de 50% nos meios disponíveis. Mesmo com a sua substituição, haverá pelo menos um período de formação de 3 a 5 anos até um novo técnico ser proficiente.

Também em 2023 continuou por publicar pelo Governo 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 e orçamentados no quadro. Desde a criação do GPIAAF, em 2017, que tem sido aplicada subsidiariamente a dotação de dois investigadores fixada para o extinto GISAF.

2.2 Recursos financeiros

O orçamento do GPIAAF provém do Orçamento Geral do Estado, tendo sido em 2023 de € 1 221 110, dos quais foram executados € 660 664,81, dos quais 37% dizem respeito às atividades associadas à área ferroviária do GPIAAF.

3. OUTRAS INFORMAÇÕES RELEVANTES

O GPIAAF participa ativamente na rede europeia de organismos nacionais de investigação de acidentes ferroviários (NIB Network), presidindo o diretor ao seu comité de gestão desde 2020, com mandato renovado pelos membros em 2023.

O Gabinete participou também em atividades de formação e divulgação junto do sector ferroviário nacional e dos PALOP.

No final do ano o GPIAAF foi objeto de uma ação de *peer-review* pela NIB Network, por um painel composto por representantes dos organismos de investigação da Roménia, Alemanha e França, com a Agência Ferroviária da União Europeia como observador.

PARTE B

INVESTIGAÇÕES E RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

1. INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES

1.1 Investigações iniciadas em 2023

Em 2023 ocorreu uma alteração no processo de tratamento das notificações de ocorrências recebidas dos gestores da infraestrutura e das empresas ferroviárias. Uma vez que a ANSF, em conformidade com as suas competências e atribuições, desenvolveu e implementou uma base de dados de ocorrências de segurança na rede ferroviária nacional, à qual o GPIAAF passou a ter acesso permanente, deixou de haver necessidade de se proceder no Gabinete ao registo de ocorrências em base de dados interna. Assim, a tarefa de análise diária das ocorrências comunicadas pelas empresas ferroviárias ficou simplificada, podendo concentrar-se na sua verificação a fim de selecionar quais devem ou merecem ser objeto de aprofundamento, de acordo com os critérios definidos nos procedimentos do Gabinete. Em 2023 foram recebidas pelo GPIAAF 1732 notificações de ocorrências relevantes para a segurança.

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 com as mesmas consequências que tenha um impacto manifesto na regulamentação de segurança ferroviária ou na gestão da segurança².

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 impacto 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.

Para determinar se as ocorrências são de investigação obrigatória ou se é expectável que da sua investigação resultem ensinamentos de segurança relevantes que justifiquem a abertura de um processo de investigação ao abrigo do n.º 2 do referido artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 394/2007, o procedimento estabelecido no Manual de Investigação do GPIAAF é a abertura de um processo de análise preliminar. Neste, é efetuada uma recolha de informação sobre as ocorrências junto das empresas e pessoas envolvidas, e, sempre que necessário, também a recolha adicional de evidências, com vista a obter a informação suficiente para a decisão, após análise dos factos imediatos e seu enquadramento. Nos casos que não cumpram os requisitos de investigação obrigatória, é feita uma

² - O documento «*Guide on the decision to investigate accidents and incidents*», produzido pela Rede Europeia de Organismos Nacionais de Investigação (NIB Network) com a Agência Ferroviária da União Europeia, dá orientações para a decisão de investigar quanto ao critério “impacte manifesto na regulamentação de segurança ferroviária ou na gestão da segurança”.

análise de criticidade tendo em conta os riscos potenciais envolvidos, segundo método formal constante do Manual de Investigação, e ponderada também a disponibilidade de meios do Gabinete. Segundo a legislação, o GPIAAF deve decidir no prazo de dois meses se abre investigação ou não.

Uma vez que o processo de análise preliminar é, muitas vezes, quase uma pequena investigação que, mesmo não resultando na abertura de uma investigação formal, pode produzir informação relevante para o processo de melhoria da segurança das partes envolvidas, nesses casos os resultados são-lhes remetidos com propostas de ações preventiva ou comentários.

Em 2023, o GPIAAF abriu processo de análise preliminar a **72** ocorrências nos sistemas ferroviários nacionais, selecionadas pelas suas características ou consequências. Nestas estão incluídas todas as ocorrências envolvendo vítimas mortais ou cinco ou mais feridos graves. Para além destas, foram também selecionadas outras, relativas a precursores de acidentes ou outros eventos considerados de especial criticidade. Importa ainda referir que, a partir do mês de julho, data a partir da qual existiu apenas um investigador da área ferroviária no Gabinete, por decisão gestonária o critério para abertura de processos de análise preliminar foi restringido essencialmente a ocorrências com vítimas mortais, salvo alguns casos de manifesto interesse potencial.

As análises preliminares realizadas são enumeradas no quadro seguinte, indicando o respetivo resultado.

Quadro B.1 – Análises preliminares realizadas em 2023 Table B.1 – Preliminary examinations carried out in 2023		Total: 72
Data Date	Descrição sumária da ocorrência Summary of the event	Sequência Sequence
01-01-2023	Descarrilamento do comboio IR 876 e de comboio de socorro aos PK 121,700 e PK 70,610 da Linha do Douro Derailment of train 876 and of rescue train at km 121,700 and km 70,610 of the Douro line	ABERTURA DE INVESTIGAÇÃO INVESTIGATION OPENED
07-01-2023	Colhida pelo comboio de mercadorias n.º 62132 na estação de Pombal, na Linha do Norte Accident to person with train 51280 at km 220,490 of Norte line	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para se colocar em risco sério. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to put itself at risk. Event without new learning for the railway system.
12-01-2023	Cedência da plataforma da Via A ao PK 325,000 da Linha do Norte (Francelos) Track subsidence at KM 325,000 of Norte line (Francelos)	ARQUIVAMENTO COM COMENTÁRIOS AO GI Não corresponde à definição de acidente grave. GI identificou as medidas que entende suficientes para reduzir o risco de recorrência a um nível aceitável. Os fatores intervenientes são excecionais e circunscritos, não havendo aprendizagem nova relevante a retirar da abertura de uma investigação formal. Identificada oportunidade limitada de melhoria. DISMISSED WITH COMMENTS TO THE IM It does not fit the serious accident definition. The IM has identified actions that it considers sufficient to reduce the risk to an acceptable level. The intervening factors are exceptional and focalized, there being no new relevant learning to be extracted from a formal investigation. Limited opportunity for improvement identified.
03-02-2023	Colhida pelo IC 541 ao PK 107,200 junto ao S2 da estação de Alcains (106,875) na Linha da Beira Baixa Accident to person with train 541 at km 107,200, next to signal S2 of Alcains station, Beira Baixa line	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para se colocar em risco sério. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to put itself at risk. Event without new learning for the railway system.
17-02-2023	Colhida pelo IC 723 ao PK 17,470 junto ao apeadeiro da Póvoa na Linha do Norte Accident to person with train 723 at km 17,470, near Póvoa halt, Norte line	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para se colocar em risco sério. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to put itself at risk. Event without new learning for the railway system.

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

19-02-2023	Colhida pelo comboio regional 4433 ao PK 9,625 junto ao apeadeiro de Sacavém na Linha do Norte Accident to person with train 4433 at km 9,625, near Sacavém halt, Norte line	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para se colocar em risco sério. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to put itself at risk. Event without new learning for the railway system.
23-02-2023	Colhida pelo comboio regional n.º 5906 na PN ao PK 339,241 junto ao apeadeiro de Parque das Cidades na Linha do Algarve Accident to person with train 5906 at km 339,241, near Parque das Cidades halt, Algarve line	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para se colocar em risco sério. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to put itself at risk. Event without new learning for the railway system.
23-02-2023	Colhida pelo comboio urbano n.º 15536 ao PK 14,300 junto ao apeadeiro de Suzão na Linha do Douro Accident to person with train 15536 at km 14,300, near Suzão halt, Douro line	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para se colocar em risco sério. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to put itself at risk. Event without new learning for the railway system.
03-03-2023	Expedição do comboio regional n.º 6405 para via suspensa à circulação entre as estações de Bombarral e Caldas da Rainha, na Linha do Oeste Dispatch of regional train 6405 to block under track possession, between Bombarral and Caldas da Rainha stations, Oeste line	ABERTURA DE INVESTIGAÇÃO INVESTIGATION OPENED
08-03-2023	Colhida pelo comboio urbano n.º 18838 no apeadeiro de Santa Cruz - Damaia, na Linha de Sintra Accident to person with train 18838 at Santa Cruz - Damaia halt, Sintra line	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para se colocar em risco sério. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to put itself at risk. Event without new learning for the railway system.
08-03-2023	Colhida pela marcha n.º 28495 ao PK 7,500 do Ramal do Porto de Aveiro Accident to person with train 28495 at km 7,500 of the Aveiro harbour branch	ARQUIVAMENTO COM COMENTÁRIOS AO GI E À EF Não corresponde à definição de acidente grave. Comportamento inadequado da vítima, sem ensinamentos novos para o sistema ferroviário. Identificada oportunidade limitada de melhoria. DISMISSED WITH COMMENTS TO THE IM AND RU It does not fit the serious accident definition. Inadequate behaviour by the victim. Event without new learning for the railway system. Limited opportunity for improvement identified.
10-03-2023	Colhida pelo comboio IC 723 no ATV ao PK 102,095 da Linha do Norte (Riachos) Accident to person with train 723 at Santa Cruz - Damaia halt, Sintra line	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Comportamento inadequado da vítima. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Inadequate behaviour by the victim. Event without new learning for the railway system.
15-03-2023	Colhida pelo comboio urbano n.º 19098 na PN ao PK 22,556 da Linha de Cascais (São João do Estoril) Accident to person with train 19098 at the level crossing at km 22,556 of Cascais line (São João do Estoril halt)	ARQUIVAMENTO COM COMENTÁRIOS AO GI Não corresponde à definição de acidente grave. Comportamento inadequado da vítima, sem ensinamentos novos para o sistema ferroviário. Identificada oportunidade limitada de melhoria. DISMISSED WITH COMMENTS TO THE IM It does not fit the serious accident definition. Inadequate behaviour by the victim. Event without new learning for the railway system. Limited opportunity for improvement identified.
20-03-2023	Colhida pelo comboio urbano n.º 19228 no apeadeiro da Cruz Quebrada, na Linha de Cascais Accident to person with train 19228 at Cruz Quebrada halt, Cascais line	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para se colocar em risco sério ou comportamento inadequado da vítima. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to put itself at risk or inadequate behaviour. Event without new learning for the railway system.

Relatório Anual de Atividades de Investigação – Transporte Ferroviário
2023
Investigation Activities Annual Report – Rail Transportation

27-03-2023	Colhida pelo comboio urbano n.º 16449 na estação de Alverca, Linha do Norte Accident to person with train 16449 at Alverca station, Norte line	ARQUIVAMENTO COM COMENTÁRIOS AO GI E À EF Não corresponde à definição de acidente grave. Comportamento inadequado da vítima, sem ensinamentos novos para o sistema ferroviário. Identificada oportunidade limitada de melhoria. DISMISSED WITH COMMENTS TO THE IM AND RU It does not fit the serious accident definition. Inadequate behaviour by the victim. Event without new learning for the railway system. Limited opportunity for improvement identified.
28-03-2023	Colhida pelo comboio IC 523 no apeadeiro da Póvoa, na Linha do Norte Accident to person with train 523 at Póvoa halt, Norte line	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para se colocar em risco sério. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to put itself at risk. Event without new learning for the railway system.
05-04-2023	Colhida pelo comboio regional n.º 5916 ao PK 329,400 da Linha do Algarve (Ponte de Portimão) Accident to person with train 5916 at km 329,400 of the Algarve line (Portimão bridge)	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para se colocar em risco sério. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to put itself at risk. Event without new learning for the railway system.
06-04-2023	Colisão pelo comboio AP 184 com motociclo na PN ao PK 60,090 da Linha do Norte (local mais próximo) Collision of train 184 with a moped at level crossing km 60,090 of the Norte line	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Comportamento inadequado da vítima, sem ensinamentos novos para o sistema ferroviário. Apesar de terem sido identificadas oportunidades de melhoria, as mesmas já estão a ser tratadas pela ANSF e pelo GI, para além de outros aspetos estarem cobertos por recomendações anteriores. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Inadequate behaviour by the victim. Event without new learning for the railway system. Although opportunities for improvement were identified, these are already being acted upon by the NSA and IM and others were the subject of previous safety recommendations.
12-04-2023	Colhida pelo comboio de mercadorias n.º 52311 na PN ao PK 10,812 da Linha de Leixões Accident to person with train 52311 at the level crossing at km 10,812, Leixões line	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Comportamento inadequado da vítima. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Inadequate behaviour by the victim. Event without new learning for the railway system.
20-04-2023	Entrada indevida do comboio 51821 na via interdita e colisão com maquinaria dos trabalhos entre as estações de Alfarelos e Ameal Sul na Linha do Norte Unduly entry of train 51821 to track under possession and collision with light work machinery, between Alfarelos and Ameal Sul stations, Norte line	ARQUIVAMENTO COM COMENTÁRIOS AO GI E À EF Não corresponde à definição de acidente grave. Evento será adicionado a investigação em curso tratando de matéria semelhante. Identificada oportunidade limitada de melhoria. DISMISSED WITH COMMENTS TO THE IM AND RU It is not a serious accident. Will be considered within an ongoing investigation. Other opportunities identified for limited improvement.
25-04-2023	Colhida pelo MP-111 entre Pedras Rubras e Verdes no troço /Lote C709 da Linha B - Vermelha Accident to person with metro MP-111 between Pedras Rubras and Verdes halts, no Line B of Porto Metro	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para se colocar em risco sério. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to put itself at risk. Event without new learning for the railway system.
27-04-2023	Entrada indevida do comboio 53321 na linha III, com implementação de medida 7 (suspensão) para trabalhos, na estação de Granja na Linha do Norte Unduly entry of train 53321 to track under possession at Granja station, Norte line	ARQUIVAMENTO COM COMENTÁRIOS AO GI Não corresponde à definição de acidente grave. Evento será adicionado a investigação em curso tratando de matéria semelhante. Identificada oportunidade limitada de melhoria. DISMISSED WITH COMMENTS TO THE IM It does not fit the serious accident definition. Event will be added to ongoing investigation. Limited opportunity for improvement identified.

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

10-05-2023	Colisão pelo comboio regional n.º 5114 na PN ao PK 28,244 da Linha do Vouga Collision of train 5114 at level crossing km 28,244 of Vouga line	ARQUIVAMENTO COM COMENTÁRIOS AO GI E À EF Não corresponde à definição de acidente grave. As matérias suscitadas já foram tratadas noutras investigações do GPIAAF e em recomendações feitas, cuja efetiva implementação deve ser objeto de supervisão pela ANSF. Identificada oportunidade limitada de melhoria. DISMISSED WITH COMMENTS TO THE IM AND RU It does not fit the serious accident definition. The identified topics were already the subject of previous NIB investigations and safety recommendations, whose effective implementation should be supervised by the NSA. Limited opportunity for improvement identified.
10-05-2023	Trabalhos sem medida de proteção realizados à passagem do comboio n.º 6412, ao PK 102,300 da Linha do Oeste Works without protection during the passage of train 6412, at km 102,300 of Oeste line	ARQUIVAMENTO COM COMENTÁRIOS AO GI E À EF Não corresponde à definição de acidente grave. Matérias relevantes serão abrangidas no âmbito de investigação em curso. Identificada oportunidade limitada de melhoria. DISMISSED WITH COMMENTS TO THE IM AND RU It does not fit the serious accident definition. The relevant topics will be covered by an ongoing investigation. Limited opportunity for improvement identified.
10-05-2023	SPAD pelo comboio regional n.º 6406 na estação da Malveira, Linha do Oeste SPAD in non-ATC equipped track by train 6406 at Malveira station, Oeste line	ARQUIVAMENTO COM COMENTÁRIOS À ANSF E À EF Não corresponde à definição de acidente grave. Evento que no caso presente teve baixo risco. O risco de incumprimento de sinalização, incluindo de reduções significativas de velocidade, em vias não equipadas com Convel já foi suscitada pelo GPIAAF e objeto da recomendação de segurança 2021/09, em implementação pelo IMT. Identificada oportunidade limitada de melhoria. DISMISSED WITH COMMENTS TO THE NSA AND IM It does not fit the serious accident definition. Event with low risk in these circumstances. The risk of non-compliance with signalling and speed limits on lines not equipped with ATC has already been raised by the NIB and the object of safety recommendation 2021/09, under implementation by the NSA. Limited opportunity for improvement identified.
03-06-2023	Colhida pelo comboio regional n.º 4506 em plena via ao PK 123,600 da Linha do Norte Accident to person with train 4506 at the km 123,600, Norte line	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para se colocar em risco sério. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to put itself at risk. Event without new learning for the railway system.
07-06-2023	Incêndio de material circulante em plena via ao PK 25,700 da Linha de Vendas Novas Fire in freight rolling stock at km 25,700 of Vendas Novas line	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. EF e ERM tomaram ações a fim de reduzir o risco de repetição deste tipo de eventos. Assunto também tratado em relatórios em finalização. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. The EM and ECM undertook actions to reduce recurrence. Subject also covered by reports being finalized.
12-06-2023	Colhida pelo comboio urbano n.º 19237 em ATV ao PK 9,840 da Linha de Cascais Accident to person with train 19237 at the station crossing at km 9,840, Cascais line	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para se colocar em risco sério. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to put itself at risk. Event without new learning for the railway system.
18-06-2023	Descarrilamento do comboio 95202 na Linha V da estação de Setil, PK 56,400 da Linha do Norte Derailment of train 95202 on track V of Setil station, km 56,400 of Norte line	ARQUIVAMENTO COM COMENTÁRIOS À ANSF, AO GI E À EF Não corresponde à definição de acidente grave. Evento localizado e com riscos limitados. Identificada oportunidade limitada de melhoria. DISMISSED WITH COMMENTS TO THE NSA, IM AND RU It does not fit the serious accident definition. Localized event and with limited risks. Limited opportunity for improvement identified.
19-06-2023	Colhida pelo comboio urbano n.º 18670 na estação da Amadora, Linha de Sintra Accident to person with train 18670 at Amadora station, Sintra line	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para se colocar em risco sério. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to put itself at risk. Event without new learning for the railway system.

Relatório Anual de Atividades de Investigação – Transporte Ferroviário
2023
Investigation Activities Annual Report – Rail Transportation

23-06-2023	Colisão pelo comboio Regional 5720 com veículo na PN Tipo A ao PK 359,659 na Linha do Algarve Collision of train 5720 with vehicle at automated half barrier level crossing at km 359,659 of Algarve line	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Comportamento inadequado da vítima, sem ensinamentos novos para o sistema ferroviário, e fatores já largamente objeto de atenção e recomendações em relatórios do ex-GISAF e do GPIAAF, cuja efetiva implementação deve ser objeto de supervisão pela ANSF. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Inadequate behaviour by the victim and topics were already the subject of previous NIB investigations and safety recommendations, whose effective implementation should be supervised by the NSA. Limited opportunity for improvement identified.
26-06-2023	Colhida pelo comboio IC n.º 520 na estação de Vila Nova da Rainha, Linha do Norte Accident to person with train 520 at Vila Nova da Rainha station, Norte line	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para se colocar em risco sério. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to put itself at risk. Event without new learning for the railway system.
27-06-2023	Colisão pelo comboio de mercadorias n.º 51817 com veículo na PN Tipo D ao PK 2,404 na Linha de Vendas Novas Collision of train 51817 with road vehicle at open crossing at km 2,404 of Vendas Novas line	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Comportamento inadequado da vítima. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Inadequate behaviour by the victim. Event without new learning for the railway system.
27-06-2023	Queda de ORV no comboio IC 597 na estação de Casa Branca, Linha do Alentejo Falling to track of the train manager of train 597 at Casa Branca station, Alentejo Line	ARQUIVAMENTO COM COMENTÁRIOS AO GI E À EF Não corresponde à definição de acidente grave. Assunto já objeto de recomendação, a qual está em implementação. Identificada oportunidade limitada de melhoria. DISMISSED WITH COMMENTS TO THE IM AND RU It does not fit the serious accident definition. Subject already covered by a safety recommendation under implementation. Limited opportunity for improvement identified.
01-07-2023	Colhida pelo comboio urbano n.º 15254 na estação de S. Romão, na Linha do Minho Accident to person with train 15254 at São Romão station, Minho line	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para se colocar em risco sério. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to put itself at risk. Event without new learning for the railway system.
01-07-2023	Colhida pelo comboio IC 721 no apeadeiro da Póvoa, na Linha do Norte Accident to person with train 721 at Póvoa halt, Norte line	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para se colocar em risco sério. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to put itself at risk. Event without new learning for the railway system.
11-07-2023	Descarrilamento do comboio de mercadorias n.º 51810 ao PK 160,800 da Linha de Sines Derailment of freight train 51810 at km 160,800 of Sines line	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Assunto localizado e com causas bem conhecidas, sem aprendizagem nova relevante para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to put itself at risk. Event without new learning for the railway system.
16-07-2023	Colhida pelo comboio regional n.º 5622 ao PK 26,000 da Linha da Beira Baixa (próximo de Belver) Accident to person with train 5622 at km 26,000 of the Beira Baixa line (near Belver)	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para se colocar em risco sério. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to put itself at risk. Event without new learning for the railway system.
16-07-2023	Colhida pelo comboio IC 731 na PN ao PK 300,581 da Linha do Norte (Válega) Accident to person with train 731 at level crossing at km 300,581, Norte line	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para se colocar em risco sério. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to put itself at risk. Event without new learning for the railway system.

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

18-07-2023	Colhida pelo comboio n.º 19098 na estação de Oeiras, na Linha de Cascais Accident to person with train 19098 at Oeiras station, Cascais line	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para se colocar em risco sério. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to put itself at risk. Event without new learning for the railway system.
27-07-2023	Colhida pelo comboio AP n.º 183 na PN ao PK 314,937 da Linha do Norte Accident to person with train 183 at level crossing at km 314,937, Norte line	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Comportamento inadequado da vítima. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Inadequate behaviour by the victim. Event without new learning for the railway system.
04-08-2023	Colhida pelo comboio Inter-regional n.º 865 em plena via ao PK 49,980 da Linha do Douro Accident to person with train 865 at km 49,980 of the Douro line	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para se colocar em risco sério. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to put itself at risk. Event without new learning for the railway system.
07-08-2023	Colhida pelo comboio IC n.º 521 em plena via ao PK 294,000 da Linha do Norte Accident to person with train 521 at km 294,000, Norte line	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para se colocar em risco sério. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to put itself at risk. Event without new learning for the railway system.
08-08-2023	Colhida pelo comboio urbano n.º 17233 na PN ao PK 29,199 da Linha do Sul Accident to person with train 17233 at the level crossing at km 29,199, Sul line	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para se colocar em risco sério. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to put itself at risk. Event without new learning for the railway system.
09-08-2023	Colhida pelo comboio urbano n.º 15550 em plena via ao PK 6,600 da Linha do Minho Accident to person with train 15550 at km 6,600 of Minho line	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para se colocar em risco sério. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to put itself at risk. Event without new learning for the railway system.
14-08-2023	Colhida pelo comboio Inter-regional n.º 854 em plena via ao PK 85,100 da Linha do Minho Accident to person with train 854 at km 85,100 of Minho line	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para se colocar em risco sério. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to put itself at risk. Event without new learning for the railway system.
17-08-2023	Colhida por comboio indeterminado em plena via ao PK 16,000 da Linha do Norte Accident to person with train at km 16,000 of Norte line	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para se colocar em risco sério. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to put itself at risk. Event without new learning for the railway system.
18-08-2023	Colhida pelo comboio IC n.º 520 na estação de Ovar, Linha do Norte Accident to person with train 520 at Ovar station, Norte line	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Comportamento inadequado da vítima. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Inadequate behaviour by the victim. Event without new learning for the railway system.
18-08-2023	Colhida pelo comboio Regional n.º 6414 em plena via ao PK 81,600 da Linha do Oeste Accident to person with train 6414 at km 81,600 of Oeste line	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para se colocar em risco sério. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to put itself at risk. Event without new learning for the railway system.

Relatório Anual de Atividades de Investigação – Transporte Ferroviário
2023
Investigation Activities Annual Report – Rail Transportation

21-08-2023	Colhida pelo comboio urbano n.º 19051 na estação de Alcântara-Mar, Linha de Cascais Accident to person with train 19051 at Alcântara-Mar station of Cascais line	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para se colocar em risco sério. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to put itself at risk. Event without new learning for the railway system.
24-08-2023	Talonamento de agulha pelo comboio mercadorias n.º 65809 na estação da Penalva, Linha do Sul Trailed switch by freight train 65809 at Penalva station, Sul line	ARQUIVAMENTO COM COMENTÁRIOS AO GI E À EF Não corresponde à definição de acidente grave. Assunto específico ao local e com risco limitado. Identificada oportunidade limitada de melhoria. DISMISSED WITH COMMENTS TO THE IM AND RU It does not fit the serious accident definition. Localized event and with limited risks. Limited opportunity for improvement identified.
09-09-2023	Colhida pelo comboio urbano n.º 18480 em plena via (Marvila) ao PK 9,684 da Linha de Cintura Accident to person with train 18480 at km 9,684 of Cintura line	ARQUIVAMENTO COM COMENTÁRIOS AO GI E À EF Comportamento inadequado da vítima, sem ensinamentos novos para o sistema ferroviário. Identificada oportunidade limitada de melhoria. DISMISSED WITH COMMENTS TO THE IM AND RU It does not fit the serious accident definition. Inadequate behaviour by the victim. Event without new learning for the railway system. Limited opportunity for improvement identified.
10-09-2023	Colhida pelo comboio urbano n.º 19036 em plena via (Santo Amaro) ao PK 15,571 da Linha de Cascais Accident to person with train 19036 at km 15,571 of Cascais line	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para se colocar em risco sério. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to put itself at risk. Event without new learning for the railway system.
15-09-2023	Colhida pelo comboio urbano n.º 16411 em plena via (V. F. Xira) ao PK 30,164 da Linha do Norte Accident to person with train 16441 at km 30,164 of Norte line	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para se colocar em risco sério. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to put itself at risk. Event without new learning for the railway system.
16-09-2023	Colhida pelo comboio urbano n.º 19013 em plena via ao PK 3,100 da Linha de Cascais Accident to person with train 19013 at km 3,100 of Cascais line	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Comportamento inadequado da vítima. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Inadequate behaviour by the victim. Event without new learning for the railway system.
03-10-2023	Colhida pelo comboio de mercadorias n.º 52262 em plena via (Vilela Fornos) ao PK 220,490 da Linha do Norte Accident to person with train 52262 at km 220,490 of Norte line	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Comportamento inadequado da vítima. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Inadequate behaviour by the victim. Event without new learning for the railway system.
06-10-2023	Colhida pelo comboio urbano n.º 18059 em estação (Algueirão - M. Martins) ao PK 23,100 da Linha de Sintra Accident to person with train 18059 at km 23,100 of Sintra line	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para se colocar em risco sério. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to put itself at risk. Event without new learning for the railway system.
08-10-2023	Colhida pelo comboio urbano n.º 16039 em plena via ao PK 22,850 da Linha do Norte Accident to person with train 16039 at km 22,850 of Norte line	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Comportamento inadequado da vítima. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Inadequate behaviour by the victim. Event without new learning for the railway system.
12-10-2023	Colhida pelo comboio urbano n.º 14012 em plena via ao PK 2,200 da Linha do Sul Accident to person with train 14012 at km 2,200 of Sul line	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para se colocar em risco sério. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to put itself at risk. Event without new learning for the railway system.

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

12-10-2023	Colhida pelo comboio urbano n.º 15236 em plena via ao PK 32,053 da Linha do Minho Accident to person with train 15236 at km 32,053 of Minho line	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para se colocar em risco sério. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to put itself at risk. Event without new learning for the railway system.
22-10-2023	Colhida pelo comboio Inter-regional n.º 856 na estação de São Romão, Linha do Minho Accident to person with train 856 at São Romão station, Minho line	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para se colocar em risco sério. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to put itself at risk. Event without new learning for the railway system.
23-10-2023	Colhida pelo comboio regional n.º 5717 em estação ao PK 335,800 da Linha do Algarve Accident to person with train 5717 at km 335,800 of Algarve line	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para se colocar em risco sério. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to put itself at risk. Event without new learning for the railway system.
13-11-2023	Colhida pelo comboio de mercadorias n.º 48822 em plena via ao PK 46,800 da Linha do Minho Accident to person with train 48822 at km 46,800 of Minho line	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para se colocar em risco sério. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to put itself at risk. Event without new learning for the railway system.
16-11-2023	Colhida pelo comboio de mercadorias n.º 52380 em PN ao PK 73,908 da Linha do Norte Accident to person with train 52380 at level crossing at km 73,908 of Norte line	ARQUIVAMENTO COM COMENTÁRIOS AO GI E À EF Não corresponde à definição de acidente grave. Comportamento inadequado da vítima, sem ensinamentos novos para o sistema ferroviário. Identificada oportunidade limitada de melhoria. DISMISSED WITH COMMENTS TO THE IM AND RU It does not fit the serious accident definition. Inadequate behaviour by the victim. Event without new learning for the railway system. Limited opportunity for improvement identified.
22-11-2023	Incêndio em MC no comboio de regional n.º 6400 em plena via ao PK 51,100 da Linha do Oeste Fire on DMU of train 6400, at km 51,100 of Oeste line	ARQUIVAMENTO COM COMENTÁRIOS AO GI E À EF Não corresponde à definição de acidente grave. Ocorrência de consequências limitadas e com ações preventivas imediatamente adotadas pela ERM. Identificada oportunidade limitada de melhoria. DISMISSED WITH COMMENTS TO THE IM AND RU It does not fit the serious accident definition. Event with limited consequences and preventive actions immediately taken by the ECM. Limited opportunity for improvement identified.
23-11-2023	Colhida pelo comboio AP n.º 127 em PN tipo X ao PK 73,662 da Linha do Norte Accident to person with train 127 at level crossing at km 73,662 of Norte line	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Comportamento inadequado da vítima. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Inadequate behaviour by the victim. Event without new learning for the railway system.
25-11-2023	Colhida pelo comboio urbano n.º 19052 em plena via ao PK 21,800 da Linha de Cascais Accident to person with train 19052 at km 21,800 of Cascais line	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para se colocar em risco sério. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to put itself at risk. Event without new learning for the railway system.
16-12-2023	Colisão pelo comboio regional n.º 5725 em PN tipo A ao PK 351,552 (Olhão) da Linha do Algarve Collision of train 5725 with road vehicle at automated half barrier level crossing at km 351,552 of Algarve line	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Comportamento inadequado do utilizador do atravessamento. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Inadequate behaviour of the crossing user. Event without new learning for the railway system.

**Relatório Anual de Atividades de Investigação – Transporte Ferroviário
2023**
Investigation Activities Annual Report – Rail Transportation

16-12-2023	Colhida pelo comboio urbano n.º 16047 em plena via ao PK 29,700 da Linha do Norte Accident to person with train 16047 at km 29,700 of Norte line	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para se colocar em risco sério ou comportamento inadequado da vítima. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to put itself at risk or inadequate behaviour. Event without new learning for the railway system.
21-12-2023	Colhida pela Marcha n.º 28613 em plena via ao PK 4,749 da Linha do Minho Accident to person with train 28613 at km 4,749 of Minho line	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para se colocar em risco sério. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to put itself at risk. Event without new learning for the railway system.
26-12-2023	Colhida pelo comboio regional n.º 5908 em plena via ao PK 329,000 da Linha do Algarve Accident to person with train 5908 at km 329,000 of Norte line	ARQUIVAMENTO Não corresponde à definição de acidente grave. Ato deliberado da vítima para se colocar em risco sério ou comportamento inadequado da vítima. Ocorrência sem aprendizagem nova para o sistema ferroviário. DISMISSED It does not fit the serious accident definition. Deliberate act by the victim to put itself at risk or inadequate behaviour. Event without new learning for the railway system.
27-12-2023	Colisão pelo comboio urbano n.º 17254 em PN tipo A ao PK 31,670 (Cachofarra) da Linha do Sul Collision at automated full barrier level crossing of urban train 17254 with a lorry, Sul line (Cachofarra)	ABERTURA DE INVESTIGAÇÃO INVESTIGATION OPENED

As tipologias das ocorrências que foram sujeitas à abertura de um processo de análise preliminar discriminam-se como se segue:

Quadro B.2 – Tipologia dos eventos sujeitos a análise preliminar Table B.2 – Types of events subjected to a preliminary examination		
Tipologia do evento Type of event	Quantidade Quantity	Proporção Proportion
Colhidas de pessoas Accidents with persons by a moving train	54	75%
Colisões em PN Collisions at level crossings	6	8%
Eventos inseguros no comando da circulação Unsafe events in train routing	4	6%
Descarrilamentos Derailments	3	4%
Incêndio em material circulante Fire in rolling stock	2	3%
Deformações na via Track deformations	1	1%
Ultrapassagens indevidas de sinais SPADs	1	1%
Quase colhida de trabalhadores Near misses to track workers	1	1%

Deve ficar claro que as ocorrências indicadas não representam todo o universo dos eventos das tipologias referidas que tiveram lugar nos sistemas ferroviários nacionais.

Das 72 análises preliminares realizadas resultou a abertura de **três** investigações formais, conforme sistematizado no quadro seguinte:

Quadro B.3 - Investigações iniciadas em 2023 Table B.3 - Investigations started in 2023			Total: 3
Designação Title	Data da decisão Decision date	Tipo de ocorrência Type of occurrence	Base legal Legal basis
Descarrilamento do comboio IR 876 e de comboio de socorro aos PK 121,700 e PK 70,610 da Linha do Douro, em 01-01-2023 Derailment of train 876 and of rescue train at km 121,700 and km 70,610 of the Douro line, on 01 January 2023	03-02-2023	Descarrilamento Derailment	D-L 394/2007: Art. 4.º-2 Dir. (UE) 2016/798: Art. 20.º-2
Âmbito da investigação: Circunstâncias dos acidentes; Histórico de eventos similares na linha do Douro, e noutras quando relevante; Processo do GI para controlo do risco, incluindo os procedimentos para monitorização dos taludes e condições da via para a circulação, especialmente durante e após condições meteorológicas desfavoráveis; Política de partilha de riscos entre o GI e as EF e sua aceitação por estas; Processo de aprendizagem do GI com ocorrências anteriores similares. Scope of the investigation: Circumstances of the accidents; History of similar events on the Douro line and on others when relevant; IM process for risk control, including procedures for monitoring slopes and track conditions, especially during and after adverse weather conditions; Risk sharing policy between the IM and the RUs and its acceptance by them; IM learning process from similar previous occurrences.			
Expedição do comboio regional n.º 6405 para via suspensa à circulação entre as estações de Bombarral e Caldas da Rainha, na Linha do Oeste, em 03-03-2023. Dispatch of regional train 6405 to block under track possession, between Bombarral and Caldas da Rainha stations, Oeste line, on 03 March 2023.	31-03-2023	Incidente operacional Operational incident	D-L 394/2007: Art. 4.º-2 Dir. (UE) 2016/798: Art. 20.º-2
Âmbito da investigação: Circunstâncias do incidente; Procedimentos aplicáveis; Desempenho humano dos operadores; Redundâncias implementadas no sistema e medidas de controlo do risco; Sistemas de reporte e registo de ocorrências no GI e na EF. Scope of the investigation: Circumstances of the incident; Applicable procedures; Human performance of operators; Redundancies implemented in the system and risk control measures; Reporting systems and recording of occurrences in the IM and RU.			
Colisão do comboio urbano n.º 17254 com camião em PN tipo A ao PK 31,670 (Cachofarra) da Linha do Sul, em 27-12-2023. Collision at automated full barrier level crossing of urban train 17254 with a lorry, Sul line (Cachofarra), on 27 December 2023.	15-02-2024 ³	Acidente em Passagem de Nível Accident at Level Crossing	D-L 394/2007: Art. 4.º-2 Dir. (UE) 2016/798: Art. 20.º-2
Âmbito da investigação: Circunstâncias do acidente; Compatibilidade entre a geometria das vias rodoviárias de entrada e saída da PN e a tipologia de veículos autorizados a nelas transitar; Avaliação do risco pelo GI e medidas de controlo adotadas; Articulação entre os gestores das infraestruturas ferroviária e rodoviária no controlo dos riscos da PN e enquadramento legal e regulamentar do assunto. Scope of the investigation: Circumstances of the accident; Compatibility between the geometry of the LC entry and exit roads and the type of vehicles authorized to pass them; Risk assessment by the IM and control measures adopted; Coordination between railway and road infrastructure managers in controlling LC risks and the legal and regulatory framework on the subject.			

Os restantes processos de análise preliminar foram arquivados por não se encontrar matéria relevante para uma investigação de segurança por este Gabinete.

Nestes casos incluem-se principalmente as situações decorrentes de atuação deliberada ou inapropriada por parte de pessoas estranhas à ferrovia, sem ensinamentos novos ou relevantes para a segurança do sistema ferroviário, e situações de âmbito limitado que foram rapidamente tratadas no âmbito dos sistemas de gestão de segurança das empresas, com a introdução de medidas corretivas. No entanto, em 15 processos (21% do total), com a decisão de arquivamento foram transmitidas pelo GPIAAF propostas de ações preventivas decorrentes da análise feita, a fim de auxiliar as entidades envolvidas nas suas ações de melhoria da segurança.

Deve ficar claro que o arquivamento de análises preliminares feitas pelo GPIAAF a ocorrências, em nada desonera os gestores da infraestrutura e as empresas ferroviárias de procederem à sua análise ou investigação, conforme decorre das suas obrigações 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.

³ Apesar da decisão de abertura de investigação formal ter ocorrido já em 2024, esta investigação é contabilizada no ano da ocorrência, data em que foi aberto o processo de recolha de informação e a partir da qual é contado o seu prazo.

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 a importante limitação de meios do Gabinete, nomeadamente um único investigador desde junho de 2023, e o número significativo de investigações em curso, levaram a ser-se muito criterioso quanto à decisão de abertura de investigações a ocorrências que não fossem de investigação obrigatória, em linha com as práticas internacionais recomendadas, a fim de não prejudicar mais a conclusão daquelas abertas.

1.2 Relatórios e outros documentos publicados

Em 2023 foi publicado um relatório final, conforme se enumera:

Quadro B.4 – Relatórios finais publicados em 2023 Table B.4 – Final reports published during 2023			Total: 1
ERAIL ID	Designação Title	Tipo de ocorrência Type of occurrence	Data de publicação Date of publishing
PT-10369	Paragem não planeada do comboio regional n.º 5708 na PN 395,401 da Linha do Algarve, devido a realização de prova desportiva, em 06-11-2022. Unexpected stop of regional train 5708 at level crossing 395,401 due to a sports event, Algarve Line, on 06 November 2022..	Descarrilamento Derailment	07-12-2023

Foram também publicados quatro relatórios factuais correspondentes 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 decorrido, cujo âmbito se limita à constatação dos factos apurados e ao registo das ações tomadas pelas partes envolvidas, para memória futura, por se entender que não há ensinamentos novos relevantes para a melhoria da segurança.

Quadro B.5 – Relatórios factuais publicados em 2023 Table B.5 – Factual reports published during 2023			Total: 4
ERAIL ID	Designação Title	Tipo de ocorrência Type of occurrence	Data de publicação Date of publishing
PT-78	Descarrilamento na estação da Pampilhosa, linha do Norte, em 4 de julho de 2006 Derailment at Pampilhosa station, Norte line, on 4 July 2006	Descarrilamento Derailment	18-12-2023
PT-239	Descarrilamento de vagão na estação de Oliveira do Bairro, linha do Norte, em 6 de setembro de 2006 Derailment of wagon at Oliveira do Bairro station, Norte line, on 6 September 2006	Descarrilamento Derailment	18-12-2023
PT-240	Quebra de eixo por avaria em caixa de eixo de vagão, em 13 de novembro de 2006 Broken axle due to axlebox failure, on 13 November 2006	Failed axlebox Collision with worker	18-12-2023
PT-962	Descarrilamento de 9 vagões em Válega, linha do Norte ao PK 297,200, em 16 de julho de 2010 Derailment of 9 wagons at Válega, Norte line at km 297,200, on 16 July 2010	Descarrilamento Derailment	18-12-2023

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

1.3 Investigações em curso

Em 31 de dezembro de 2023, o GPIAAF tinha em curso as investigações que se enumeram no quadro seguinte, com indicação do respetivo estado à data de produção deste relatório.

Quadro B.6 - Investigações em curso no final de 2023 Table B.6 - Investigations in progress at the end of 2023				Total: 25
ERA 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 Lourçal, em 03-07-2016 Derailment of passenger train 805 – Oeste Line (near Lourçal station), on 03-07-2016	25-07-2016	Descarrilamento Derailment	Redação do relatório Report writing
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	Redação do relatório Report writing
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	Redação do relatório Report writing
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	Redação do relatório Report writing
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	Relatório em revisão interna Report under internal review
PT-5990	Fuga de veículo rail-route na Linha do Norte, próximo de Albergaria dos Doze. Runaway of RRV on Norte line, near Albergaria dos Doze station.	13-05-2019	Fuga de material Runaway	Relatório em revisão interna Report under internal review
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 Minho line.	12-08-2019	Quase-colisão em PN Near-miss at level crossing	Relatório em revisão interna Report under internal review
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 Sul line, near Monte Novo-Palma halt, on 01-02-2020.	04-02-2020	Descarrilamento Derailment	Análise das evidências Evidence analysis

**Relatório Anual de Atividades de Investigação – Transporte Ferroviário
2023**
Investigation Activities Annual Report – Rail Transportation

PT-6298	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 Norte line, on 22-04-2020.	28-04-2020	Acidente em PN Collision at LC	Redação do relatório Report writing
PT-6375	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	Relatório em revisão interna Report under internal review
PT-10182	Colisão fatal com veículo ligeiro na PN 27,335 da Linha de Vendas Novas, em 19-06-2021. Fatal collision with light motor vehicle at level crossing 27,335 of Vendas Novas line, on 19-06-2021.	16-08-2021	Acidente em PN Collision at LC	Redação do relatório Report writing
PT-10185	Colhida fatal em atravessamento de via na estação de Ermesinde, em 19-12-2021. Fatal collision with person at Ermesinde station track crossing, on 19-12-2021.	27-01-2022	Colhida de pessoas Collision with persons	Redação do relatório Report writing
PT-10223	Ultrapassagem indevida do sinal S12 fechado na estação de Francelos-Sul por comboio de serviço, em 19-03-2022. Unauthorized movement of work train at Francelos-Sul station (Norte line) exiting the track possession, on 19-03-2022.	24-09-2022	Ultrapassagem indevida de sinal Signal passed at danger	Redação do relatório Report writing
PT-10370	Movimento não autorizado de comboio de trabalhos sobre trajetória de comboio de mercadorias em aproximação na estação de Estarreja, em 18-11-2022. Unauthorized movement of work train at Estarreja station (Norte line) exiting the track possession, on 18-11-2022.	06-01-2023	Ultrapassagem indevida de sinal Signal passed at danger	Redação do relatório Report writing
PT-10371	Descarrilamento do comboio IR 876 e de comboio de socorro aos PK 121,700 e PK 70,610 da Linha do Douro, em 01-01-2023 Derailment of train 876 and of rescue train at km 121,700 and km 70,610 of the Douro line, on 01 January 2023	03-02-2023	Descarrilamento Derailment	Análise das evidências Evidence analysis
PT-10529	Expedição do comboio regional n.º 6405 para via suspensa à circulação entre as estações de Bombarral e Caldas da Rainha, na Linha do Oeste, em 03-03-2023. Dispatch of regional train 6405 to section under possession, between Bombarral and Caldas da Rainha stations, Oeste line, on 03 March 2023.	31-03-2023	Incidente operacional Operational incident	Redação do relatório Report writing
PT-10526	Colisão do comboio urbano n.º 17254 com camião em PN tipo A ao PK 31,670 (Cachofarra) da Linha do Sul, em 27-12-2023. Collision at automatic full barrier level crossing of urban train 17254 with a lorry, Sul line (Cachofarra), on 27 December 2023.	15-02-2024 ⁵	Acidente em Passagem de Nível Accident at Level Crossing	Redação do relatório Report writing

Constata-se o número excessivo de investigações abertas há mais de um ano e uma demora excessiva na publicação do relatório final de grande parte delas. Se em alguns casos tal tem origem direta na demora francamente excessiva no envio de informação necessária às investigações por alguns dos intervenientes, na maioria dos casos decorre do facto de a dotação de investigadores da Unidade do Transporte Ferroviário ser inferior à prevista no quadro de pessoal aprovado.

No entanto, deve ficar claro que, sempre que é aberta uma investigação, as ações de recolha de evidências e da sua análise são feitas sem demoras, sendo que o atraso registado nos processos de investigação ocorre essencialmente na fase de redação e revisão dos relatórios, pelo que qualquer problema de segurança urgente que tenha sido encontrado é imediata e atempadamente comunicado às partes envolvidas para que estas possam tomar as ações apropriadas, conforme é sua obrigação legal, não ficando a oportunidade de melhoria da segurança pelas entidades competentes pendente da produção do relatório final pelo GPIAAF.

1.4 Investigações anteriores a 2011

À data da reativação do ex-GISAF em 2014, encontravam-se abertas 24 investigações notificadas à Agência Ferroviária Europeia no período anterior a fevereiro de 2011, as quais foram encontradas em diversos graus de completude.

A maioria dessas investigações dizem respeito a ocorrências que não se caracterizam como acidentes graves e cuja aprendizagem de segurança seria muito limitada. No entanto, tendo sido abertas e notificadas à Agência, é necessário encerrá-las de uma forma coerente, mas respeitosa da sua gestão dos recursos públicos de que o GPIAAF dispõe.

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 2023 encerrar mais quatro desses processos. 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 a disponibilidade de meios humanos do Gabinete o permita, sendo certo que 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 ou a processos de trabalho desfasados dos atuais. Por esse motivo, o seu encerramento será feito mediante a realização de relatórios factuais, limitando-se a dar conta dos factos das ocorrências e das medidas tomadas em sequência, à semelhança da prática seguida até aqui.

Assim, no final de 2023, existiam pendentes os processos anteriores a 2011 enumerados no quadro seguinte.

Quadro B.7 - Processos pendentes, abertos antes da reativação do Gabinete Table B.7 - Pending files, opened before the NIB reactivation				Total: 2
ERAIL ID	Designação Title	Data da ocorrência Occurrence date	Tipo de ocorrência Type of occurrence	Base legal Legal basis
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-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), at 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 2023

Em 2023 o GPIAAF emitiu quatro recomendações de segurança, conforme se segue:

Quadro B.8 - Recomendações de Segurança emitidas em 2023 Table B.8 - Safety Recommendations issued in 2023			Total: 4
Data Date	Documento Document	Destinatário Implementador final Addressee Final implementer	Qde. Qty.
07-12-2023	F_RI2023/01 - Paragem não planeada do comboio regional n.º 5708 na PN 395,401 da Linha do Algarve, em 06-11-2022. F_RI2023/01 - Unexpected stop of regional train 5708 at level crossing 395,401 due to a sports event, Algarve Line, on 06 November 2022.	IMT Infraestruturas de Portugal, S.A. NSA IM	1
		Direção Nacional da PSP National Directorate of the Public Security Police	1
		Associação Nacional dos Municípios Portugueses National Association of Portuguese Municipalities	1
		Câmara Municipal de Vila Real de Santo António Vila Real de Santo António City Council	1

O teor de cada uma delas encontra-se detalhado no ponto 2.2.1.

Importa referir que, em cumprimento da legislação aplicável à segurança ferroviária, o gestor da infraestrutura e as empresas ferroviárias 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 relevante recolhida durante a investigação.

Complementarmente, 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 investigação em curso, em 2023 o GPIAAF emitiu um alerta de segurança, conforme se indica no quadro seguinte:

Quadro B.9 - Alertas de Segurança emitidos em 2023 Table B.9 - Safety Alerts issued in 2023			Total: 1
Data Date	Destinatários Addressees	Assunto Subject	
24-02-2023	Instituto da Mobilidade e dos Transportes, S.A. / Autoridade Nacional de Segurança Ferroviária National Safety Authority	Proc. Inv. 20221106] – Paragem não planeada do comboio regional n.º 5708 na PN 395,401 da Linha do Algarve, devido a realização de prova desportiva, em 06-11-2022. Utilização de passagens de nível no âmbito de eventos organizados envolvendo elevado número de participantes. [Proc. Inv. 20221106] – Unexpected stop of regional train 5708 at level crossing 395,401 due to a sports event, Algarve Line, on 06 November 2022. Use of level crossings during organized events involving large crowds.	

2.2 Monitorização das recomendações de segurança emitidas

O GPIAAF efetuou a monitorização de todas as recomendações de segurança emitidas até 31-12-2023 e que não haviam já sido encerradas até 31-12-2022.

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.

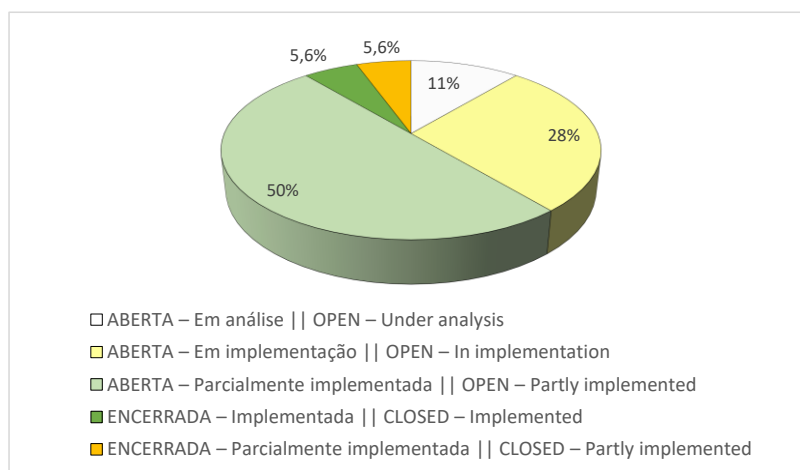
Salienta-se que, nos termos legais, **competem às autoridades a quem as recomendações de segurança são dirigidas decidir a sequência a dar-lhes em articulação com os respetivos implementadores finais, e se estas são consideradas encerradas ou não**, competindo ao GPIAAF apenas fazer essa monitorização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

O protocolo celebrado em 2020 entre o IMT/Autoridade Nacional de Segurança Ferroviária e o GPIAAF definiu o estado a considerar para as recomendações de segurança, conforme se segue:

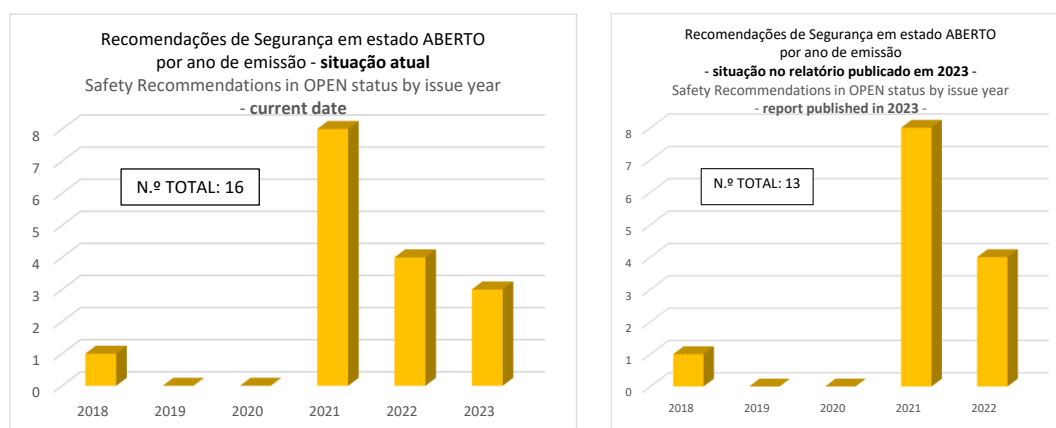
<i>Estado</i>	<i>Definição</i>
ABERTA – Em análise	Recomendação recebida pelo IMT, ainda sem decisão sobre a sua sequência
ABERTA – Aceite	Recomendação aceite pelo IMT, mas ainda sem ações definidas ou em curso pelo implementador final
ABERTA – Em implementação	Recomendação com ações em curso para concretização 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 e gráfico seguintes resume-se o estado geral das recomendações emitidas até 31-12-2023 e não encerradas até 31-12-2022, conforme a situação reportada à data de compilação dos dados para este relatório.

Quadro B.10 - Estado das Recomendações de Segurança emitidas até 31-12-2023 e não encerradas até 31-12-2022 Table B.10 - Status of Safety Recommendations issued before 31-12-2023 and not closed before 31-12-2022	
ABERTA – Em análise OPEN – Under analysis	2
ABERTA – Aceite OPEN – Accepted	0
ABERTA – Em implementação OPEN – Under implementation	5
ABERTA – Parcialmente implementada OPEN – Partially implemented	9
ENCERRADA – Implementada CLOSED – Implemented	1
ENCERRADA – Parcialmente implementada CLOSED – Partially implemented	1
ENCERRADA – Não aceite CLOSED – Not accepted	0



No que respeita à antiguidade das recomendações que se encontram em estado ABERTO, apresentam-se dois gráficos comparando a situação na presente data e aquela no relatório publicado em 2023:



Constata-se assim não ter havido evolução significativa no estado de implementação das recomendações anteriores a 2023, ainda que na sua maioria estas estejam já parcialmente implementadas.

As duas recomendações que foram ENCERRADAS são uma de 2021 e outra de 2023.

O GPIAAF realiza reuniões semestrais com o IMT, enquanto destinatário largamente maioritário das recomendações emitidas, para efeito de acompanhamento da monitorização das recomendações e eventuais clarificações dos respetivos objetivos de segurança a atingir. Verifica-se que a obtenção de retorno de informação por parte de entidades externas ao sector ferroviário a quem foram dirigidas recomendações é menos fácil, apesar das iguais obrigações legais que sobre elas impendem.

A informação disponível sobre o estado de cada recomendação de segurança é detalhada e sistematizada nos quadros das secções seguintes, a qual representa a situação comunicada a este Gabinete pelos respetivos destinatários até ao encerramento da edição deste relatório. Para facilidade de compreensão, a informação alterada no estado das recomendações em relação à situação constante no relatório anterior é apresentada a [azul](#).

2.2.1 Recomendações emitidas em 2023

Investigação: Paragem não planeada do comboio regional n.º 5708 na PN 395,401 da Linha do Algarve, em 06-11-2022. Investigation: Unexpected stop of regional train 5708 at level crossing 395,401 due to a sports event, Algarve Line, on 06 November 2022.		ERAIL PT-10369
N.º ID 2023-01	Data Date 07-12-2023	Destinatário Addressee: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority Implementador final End implementer: Infraestruturas de Portugal, S.A. Infrastructure Manager Assunto: Robustez do processo do Gestor da Infraestrutura para emissão de parecer sobre a utilização de vias para fins diferentes da normal circulação de peões ou veículos, quando incluíam passagens de nível Texto: Recomenda-se que a IP – Infraestruturas de Portugal, S.A., em prazo a definir pelo IMT, reveja os seus procedimentos internos de forma a garantir que os pareceres sobre os pedidos de utilização de vias públicas para fins diferentes da normal circulação de peões ou veículos, que impliquem atravessamentos de nível com a via-férrea, são sempre sujeitos a uma avaliação específica e apropriada dos riscos para o sistema ferroviário e para os utilizadores dos atravessamentos, identificando as adequadas medidas de controlo a aplicar. A referida reavaliação dos procedimentos deve ter em consideração a necessidade da existência de: i) critérios objetivos e inequívocos quanto à atuação a adotar na análise dos pedidos de utilização, ii) consideração dos riscos específicos a cada utilização, incluindo aqueles inerentes ao tipo de utilizadores, seu número e objetivos, iii) mecanismos de controlo adequados para impedir a emissão do parecer sem a realização da referida avaliação dos riscos das diversas componentes envolvidas, nomeadamente pela falha única de um interveniente no processo. Subject: Reliability of the Infrastructure Manager's process for issuing an opinion on the use of roads for purposes other than the normal use by pedestrians or vehicles, when they include level crossings Text: It is recommended that the Infrastructure Manager IP – Infraestruturas de Portugal, S.A., within a period to be defined by the NSA, reviews its internal procedures in order to ensure that opinions on requests for the use of public roads for purposes other than the normal use by pedestrians or vehicles which involve the use of level crossings, are always subject to a specific and appropriate assessment of the risks for the railway system and for the users of the crossings, identifying the appropriate control measures to be applied. This reassessment of procedures must consider the need for: i) objective and unequivocal criteria regarding the action to be adopted in the analysis of requests for use, ii) consideration of the risks specific to each use, including those inherent to the type of users, their number and objectives, iii) appropriate control mechanisms to prevent the issuance of the opinion without carrying out the aforementioned risk assessment of the various components involved, namely due to the sole failure of a participant in the process. Resposta do destinatário: Atualização a 19/07/2024 pela IP: "Na sequência da Recomendação N.º 2023/01 relativa à robustez do processo do Gestor da Infraestrutura para emissão de parecer sobre a utilização de vias para fins diferentes da normal circulação de peões ou veículos, quando incluíam passagens de nível e da ação "rever os seus procedimentos internos de forma a garantir que os pareceres sobre os pedidos de utilização de vias públicas para fins diferentes da normal circulação de peões ou veículos, que impliquem atravessamentos de nível com a via-férrea, são sempre sujeitos a uma avaliação específica e apropriada dos riscos para o sistema ferroviário e para os utilizadores dos atravessamentos, identificando as adequadas medidas de controlo a aplicar", levamos ao VI conhecimento a Decisão n.º 1/2023 DSS, de 30 de agosto de 2023. Neste documento, procurou-se acomodar os procedimentos a adotar sempre que é do conhecimento prévio da IP a realização de uma prova desportiva que implique o atravessamento do canal ferroviário em Passagens de Nível." O IMT comunicou que a IP deverá demonstrar quais são os passos seguidos perante um pedido de utilização de vias públicas, diferentes da normal circulação de peões ou veículos, que impliquem atravessamentos de nível com a via-férrea, e quais os critérios de decisão. Deverá demonstrar como evitará uma situação semelhante a este incidente. Estado: ABERTA – PARCIALMENTE IMPLEMENTADA Addressee's response: Update on 19/07/2024 by IP: "Following Recommendation No. 2023/01 regarding the robustness of the Infrastructure Manager's process for issuing an opinion on the use of roads for purposes other than the normal circulation of pedestrians or vehicles, when they include level crossings and the action "to review its internal procedures in order to ensure that opinions on requests for the use of public roads for purposes other than the normal circulation of pedestrians or vehicles, which involve level crossings with the railway, are always subject to a specific and appropriate assessment of the risks for the railway system and for users of crossings, identifying the appropriate control measures to be applied", we bring to your attention Decision no. 1/2023 DSS, of 30 December August 2023. In this document, we sought to accommodate the procedures to be adopted whenever IP is aware of the carrying out of a sporting event that involves crossing the railway channel at Level Crossings." The NSA communicated that IP must demonstrate what steps are followed when faced with a request to use public roads, different from the normal circulation of pedestrians or vehicles, which involve level crossings, and what the decision criteria is. It must demonstrate how it will avoid a situation similar to this incident. Status: OPEN – PARTIALLY IMPLEMENTED

Relatório Anual de Atividades de Investigação – Transporte Ferroviário
2023
Investigation Activities Annual Report – Rail Transportation

N.º ID	Data Date	Destinatário Addressee: Direção Nacional da PSP National Directorate of the Public Security Police Implementador final End implementer: Direção Nacional da PSP National Directorate of the Public Security Police
2023-02	12-07-2022	Assunto: Formação dos agentes das forças policiais quanto aos protocolos de atuação em domínio ferroviário Texto: Recomenda-se à Direção Nacional da PSP que tome as providências necessárias a reforçar o conhecimento de todos os seus agentes exercendo funções nas áreas de jurisdição daquela força policial onde exista transporte ferroviário, relativamente às condições para uma atuação segura em ambiente ferroviário, nomeadamente: i) estabelecendo um plano regular de formação e refresco sobre riscos em ambiente ferroviário e protocolos de atuação, ii) criando as condições para que os agentes tenham sempre imediatamente ao dispor o número de contacto direto com a gestão do sistema ferroviário, conforme seja acordado com o Gestor da Infraestrutura ferroviária. Subject: Training of police officers regarding operating protocols in railway sites Text: It is recommended that the PSP National Directorate take the necessary measures to reinforce the knowledge of all its agents performing functions in the areas under the jurisdiction of that police force where there is rail transport, regarding the conditions for safe action in a railway environment, namely: i) establishing a regular training and refresher plans on risks in the railway environment and action protocols, ii) creating the conditions so that agents always have immediately available the direct contact number with the rail traffic control centres, as agreed with the Infrastructure Manager. Resposta do destinatário: Sem informação transmitida até ao momento. Estado: ABERTA – EM ANÁLISE Addressee's response: No information communicated until now. Status: OPEN – UNDER ANALYSIS
2022-03	12-07-2022	Destinatário Addressee: Associação Nacional dos Municípios Portugueses National Association of Portuguese Municipalities Implementador final End implementer: Associação Nacional dos Municípios Portugueses National Association of Portuguese Municipalities Assunto: Intervenção do gestor da infraestrutura ferroviária no planeamento e autorização de eventos organizados implicando a utilização de passagens de nível Texto: Recomenda-se à Associação Nacional dos Municípios Portugueses que reforce junto dos seus associados a obrigatoriedade de ser feito um pedido prévio de parecer ao gestor da infraestrutura ferroviária sempre que aqueles organizem ou autorizem alguma utilização de via pública para fins diversos da normal circulação de peões e veículos, que inclua passagens de nível no seu percurso. Text: Involvement of the railway infrastructure manager in the planning and authorization of organized events involving the use of level crossings It is recommended that the National Association of Portuguese Municipalities reinforces to its members the obligation to make a prior request for an opinion from the railway infrastructure manager whenever they organize or authorize any use of a public road for purposes other than the normal use by pedestrians and vehicles, when it includes level crossings on its route. Resposta do destinatário: A ANMP comunicou ter feito circular informação sobre o assunto junto de todos os seus associados. Estado: ENCERRADA – IMPLEMENTADA Addressee's response: The Association informed having circulated the relevant information through its associates. Status: CLOSED – IMPLEMENTED
2022-04	31-08-2022	Destinatário Addressee: Câmara Municipal de Vila Real de Santo António Vila Real de Santo António City Council Implementador final End implementer: Câmara Municipal de Vila Real de Santo António Vila Real de Santo António City Council Assunto: Sinalização rodoviária da passagem de nível ao PK 395,401 da linha do Algarve Texto: Recomenda-se à Câmara Municipal de Vila Real de Santo António que, nas vias rodoviárias sob a sua gestão, proceda à revisão da sinalização de aproximação à passagem de nível inserida na Avenida Município de Playa, de forma a garantir o previsto no Regulamento de Sinalização de Trânsito quanto à colocação dos sinais de pré-sinalização 19a a 19f, tendo também em conta o documento normativo “Sinalização de Passagens de Nível” editado pelo IMT. Como medida preventiva, a Câmara Municipal poderá desejar estender essa revisão a outras passagens de nível existentes no seu território. Subject: Road signage at the level crossing at PK 395,401 on the Algarve Line Text: It is recommended that Vila Real de Santo António City Council, on the roads under its responsibility accessing the level crossing existing in Avenida Município de Playa, reviews the signage so as to guarantee compliance with the provisions of the Traffic Signalling Regulation regarding the placement of warning signs 19a to 19f, also taking into account the provisions in the normative document “Level Crossing Signalling” published by the Instituto da Mobilidade e dos Transportes. As a preventive measure, the City Council may wish to extend this review to other existing level crossings in its territory. Resposta do destinatário: Sem informação transmitida até ao momento. Estado: ABERTA – EM ANÁLISE Addressee's response: No information communicated until now. Status: OPEN – UNDER ANALYSIS

2.2.2 Recomendações de segurança pendentes de anos anteriores

Investigação: Ultrapassagem indevida de sinal na estação de Roma-Areeiro, por veículo de serviço, em 20-01-2016		ERAIL PT-4991
Investigation: Signal passed at danger by a service vehicle, at Roma-Areeiro station, on 20 January 2016		
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: Em 28-06-2022 a IP promoveu a apresentação prática do sistema junto do IMT, em sala, tendo confirmado estar concluída a instalação nos VME e nos PCS-CCO. Confirmou ainda ter ministrado formação a todos os seus maquinistas. Está a ser finalizada a documentação necessária para a apresentação do pedido de autorização da modificação dos VME através do Balcão Único. A IP informou o IMT em 30-03-2023 o seguinte: Ponto de situação do processo: • Procedimento da avaliação dos riscos em desenvolvimento, prevendo-se a conclusão até fim do mês de abril de 2023; • Desenvolvimento de avaliação independente de segurança (prazo prospetivado entre 1 e 2 meses); • Perspetiva de submissão do pedido no Balcão Único da ERA durante o mês de julho de 2023 Atualização a 22-12-2023 pela IP: "Face à complexidade do processo, a avaliação ainda não foi terminada". IMT solicitou confirmação da data prevista de finalização. Atualização a 12-04-2024 pela IP: "Avaliação dos riscos em fase final, seguindo-se o processo de autorização". Atualização a 19-07-2024 pela IP: "O processo continua em desenvolvimento, prevendo-se o fecho da Avaliação de riscos durante mês de setembro de 2024. A operacionalização do sistema deverá estar consolidada e implementada até o final de 2024". IMT solicitou confirmação da data expectável para submissão do pedido no Balcão Único da ERA. Estado: ABERTA – EM IMPLEMENTAÇÃO Addressee's response: On 28-06-2022, the IM promoted the practical presentation of the system to the NSA, in desk environment, having confirmed that the installation in the vehicles (VME) and control centres (PCS-CCO) had been completed. It also confirmed that it had provided training to all its drivers. The necessary documentation for the submission of the authorization request for the modification of VMEs through the OSS is being finalized. The IM informed the NSA on 03/30/2023 the following: Process status: • Risk assessment procedure under development, expected to be completed by the end of April 2023; • Development of an independent safety assessment (expected period of between 1 and 2 months); • Perspective of submitting the application at the ERA One-Stop Shop during the month of July 2023. Update on 22-12-2023 by IP: "Given the complexity of the process, the evaluation has not yet been completed." The NSA requested confirmation of the expected completion date. Update on 12-04-2024 by IP: "Risk assessment in final phase, followed by the authorization process". Update on 19-07-2024 by IP: "The process continues to be developed, with the Risk Assessment expected to be completed in September 2024. The operationalization of the system should be consolidated and implemented by the end of 2024." The NSA requested confirmation of the expected date for submitting the request at the ERA One-Stop Shop. Status: OPEN – UNDER IMPLEMENTATION

**Relatório Anual de Atividades de Investigação – Transporte Ferroviário
2023**

Investigation Activities Annual Report – Rail Transportation

Investigação: Colisão dos comboios 133 e 95217 na estação de Soure (Linha do Norte), em 31 de julho de 2020		ERAIL PT-6313
Investigation: Collision of trains 133 and 95217 at Soure station (Linha do Norte), on 31 July 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
2021-01	29-09-2021	Texto Recomenda-se que a Infraestruturas de Portugal, S.A., no prazo máximo de seis meses, proceda a uma reavaliação documentada da eficácia dos processos do seu sistema de gestão da segurança, testando-os face aos objetivos do SGS, aos objetivos de segurança e aos compromissos assumidos na "Política de Segurança" da empresa, no que respeita à melhoria contínua e aumento da segurança ferroviária, nomeadamente dos processos correspondentes aos requisitos legais relativos à: - Identificação dos riscos, implementação de medidas de controlo e monitorização da eficácia dessas medidas, - Aprendizagem com as ocorrências de segurança e implementação de medidas corretivas, - Implementação de recomendações e proposta de melhoria, incluindo a avaliação da capacidade instalada, nomeadamente quanto a disponibilidade de meios técnicos e humanos para o pleno cumprimento daqueles requisitos no que respeita à monitorização da eficácia das medidas de controlo do risco, à investigação e análise de ocorrências relevantes para a segurança, à adoção de medidas de melhoria da segurança e monitorização do seu estado de implementação. As medidas corretivas que resultarem dessas avaliações deverão ser implementadas dentro de prazo a ser definido pela autoridade nacional de segurança. Text It is recommended that the Infrastructure Manager, within a maximum period of six months, carries out a documented reassessment of the effectiveness of its safety management system processes, testing them against the objectives of the SMS, the safety objectives and the commitments in the company's "Safety Policy" with regard to the continuous improvement and increase in railway safety, namely the processes corresponding to the legal requirements relating to: — Identification of risks, implementation of control measures and monitoring of the effectiveness of these measures, — Learning from safety events and implementing corrective measures, — Implementation of recommendations and proposals for improvement, including the evaluation regarding the availability of technical and human resources to fully comply with those requirements with regard to monitoring the effectiveness of risk control measures, the investigation and analysis of events relevant to safety, the adoption of measures to improve safety and to monitor their status of implementation. The corrective measures resulting from this reassessment shall be implemented within a timeframe to be defined by the National Safety Authority. Resposta do destinatário: No processo de análise da emissão das autorizações de segurança 2022 e 2023, a IP realizou um conjunto considerável de revisões a procedimentos internos. No âmbito da recomendação deve a IP enviar procedimento relativo à gestão de ocorrências e procedimento relativo às recomendações emitidas pelo GPIAAF e pelo IMT e informar do ponto de situação quanto aos meios humanos e técnicos que garantam o cumprimento do plano apresentado. Em resposta ao problema AS-2023-01-011 levantado pelo IMT no âmbito da emissão da autorização de segurança, a IP apresentou ponto de situação acerca da contratação de recursos para a área da segurança ferroviária, com a admissão confirmada de 2 técnicos e Diretora de Departamento e admissão prevista de 4 técnicos para reforço (05-07-2024). Atualização pela IP a 19/07/2024: "A IP tem vindo a desenvolver e consolidar o SGS nos últimos anos. A evolução da performance, monitorização e eficácia é possível verificar através do resultado da última renovação da Autorização de Segurança bem como do acompanhamento próximo realizado por parte da ANSF, nomeadamente na última Auditoria de Implementação do SGS - Avaliação do Desempenho (11 e 12 março de 2024). Tal como foi constatado nesta última Auditoria de monitorização a IP tem vindo a consolidar o SGS nomeadamente na forma como faz a gestão dos riscos, a gestão e seguimento das ocorrências bem como das recomendações propostas pelas partes interessadas e consequentes contributos para evolução da segurança como um todo. Todos estes pontos chave que carecem de melhorias e tempo para consolidação, estão identificados e enquadrados em projetos. Projetos e processos esses de transformação tecnológica que serão chave para atingir um nível de excelência na operacionalização do SGS, que são monitorizados pela ANSF, sendo realizados pontos de situação regulares. De notar ainda que foi efetuado no último ano o reforço de meios humanos e técnicos de suporte à atividade da DSS e SGS e confirmado que foi iniciada a transformação tecnológica. Todos os projetos e ações de melhoria em curso são monitorizados de perto por toda a estrutura da IP, nomeadamente o CAE, pois tendo em conta o enquadramento da IP acarretam procedimentos administrativos temporais necessariamente longos." O IMT considera que a IP deverá realizar auditorias internas de modo a avaliar a eficácia dos processos nos tópicos identificados nesta recomendação. Estado: ABERTA – PARCIALMENTE IMPLEMENTADA Addressee's response: In the process of using safety authorizations for 2022 and 2023, the IM carried out a considerable set of reviews of internal procedures. Within the scope of the recommendation, the IM must send the procedure relating to occurrence management and the procedure relating to recommendations issued by the NIB and by the NSA, and inform the state of play regarding the human and technical resources that guarantee compliance with the plan presented. In response to issue AS-2023-01-011 raised by the NSA in connection with the issuance of the safety authorization, IP presented a status report regarding the hiring of resources for the area of railway safety, with the confirmed admission of 2 technicians and the Department Director and planned admission of 4 technicians for reinforcement (05-07-2024). Update by IP on 07/19/2024: "IP has been developing and consolidating the SMS in recent years. The evolution of performance, monitoring and effectiveness can be seen through the result of the last renewal of the Safety Authorization as well as the close monitoring carried out by the ANSF, namely in the last SMS Implementation Audit - Performance Assessment (11 and 12 March 2024).

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

		As seen in this last monitoring audit, IP has been consolidating the SMS, particularly in the way it manages risks, manages and follows up on occurrences, as well as the recommendations proposed by interested parties and consequent contributions to the evolution of safety as a whole. All these key points requiring improvements and time for consolidation are identified and included in projects. Technological transformation projects and processes that will be key to achieving a level of excellence in the operationalization of the SMS, which are monitored by the NSA, with regular status updates being carried out. Note also that the reinforcement of human and technical resources to support DSS and SMS activities was carried out last year and it was confirmed that the technological transformation had begun. All ongoing improvement projects and actions are closely monitored by the entire IP structure, especially the Executive Board, as taking into account the IP framework they entail necessarily long administrative procedures." The NSA considers that IP should carry out internal audits in order to evaluate the effectiveness of the processes in the topics identified in this recommendation. Status: OPEN – PARTIALLY 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
2021-02	29-09-2021	Texto Recomenda-se ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. que, no prazo máximo de um ano, realize ou promova a realização de análise do risco das condições de circulação em via aberta à exploração de comboios sem sistema CONVEL, ou com este inativo, com vista a aferir a adequabilidade das atuais disposições regulamentares para os diversos tipos de veículos, tendo em consideração os fatores que sejam considerados relevantes, incluindo: - A admissibilidade de poderem circular adiantados; - A ausência de indicações especiais no documento horário; - A ausência de ordem de partida verbal e confirmada por parte da gestão do tráfego. implementando as medidas que eventualmente resultem dessa análise. Enquanto tal análise não é concluída, deverá, no mais curto espaço de tempo, ser ponderada a pertinência e adequabilidade de estender aos demais comboios com o CONVEL fora de serviço, as medidas adicionais para a circulação de VME em via aberta à exploração adotadas na sequência do acidente de 31-07-2020 em Soure. Text It is recommended to the NSA that, within a maximum period of one year, it undertakes a risk analysis of the conditions of operation on lines equipped with TPS of trains without TPS, or with it inactive, is carried out in order to assess the suitability of the current operational rules for the various types of vehicles, taking into account the factors that may be considered relevant, including but not limited to: — the admissibility of running ahead of schedule, — the absence of operational indications in the train orders, — the absence of a departure order confirmed by the traffic management, implementing the control measures that may result from this analysis. While such analysis is not completed, the relevance and suitability of extending to other trains with TPS out of service, the additional measures adopted for the operation of OTMs following the accident of 31-07-2020 at Soure, should be considered as soon as possible. Resposta do destinatário: O IST realizou, a pedido do IMT, uma análise de risco exaustiva sobre o controlo do risco de circulação dos comboios sem supervisão do CONVEL nas linhas equipadas. Do resultado do estudo é reforçada a importância de assegurar a implementação e operabilidade do sistema CONVEL, dado o seu papel na redução do risco de SPAD na ferrovia portuguesa. O IMT após análise relativamente à aplicação de medidas adicionais que reforcem a segurança da circulação aos comboios que tenham de circular com o convel fora de serviço em linhas equipadas, à semelhança do efetuado à ICS 203-14 para os VME, embora distintas, elaborou proposta de alteração ao RGS I quanto à aplicação de medidas mais restritivas aos comboios que tenham de circular em linhas equipadas com o convel fora de serviço e que após comentários das EF e do GI publicou o documento a 30-06-2023 com a inclusão das mesmas e com entrada em vigor a 20-07-2023. Contudo e no pressuposto de reduzir ainda mais a probabilidade de qualquer ocorrência e conforme indicado na presente recomendação, o IMT através de email enviado aos Responsáveis de Segurança das EF e do GI, solicitou a avaliação da implementação de medidas equivalentes às introduzidas para os VME na ICS 203-14 através do seu 3.º aditamento, conforme descrito no ponto 4.1. quando um comboio tenha de circular com o convel fora de serviço em linhas equipadas. As empresas, em resposta à consulta do IMT, informaram que do ponto de vista operacional não seria viável implementar as mesmas condições das VME dado o número elevado contactos que isso originaria com o CCO. As empresas deverão confirmar que o risco está controlado. A ANSF revisitará o assunto no seguimento do estudo sobre o Convel fora de serviço. A ANSF irá proceder a uma análise detalhada do relatório realizado pelo IST, e no seguimento desta, emitirá recomendações ou pedidos de confirmação, por partes das empresas, de que o risco está controlado. Estado: ABERTA – PARCIALMENTE IMPLEMENTADA (NOTA: Esta recomendação foi reaberta pelo IMT desde o relatório do ano passado, onde era dada como ENCERRADA – IMPLEMENTADA) Addressee's response: The Lisbon Technical University (IST) carried out, at the request of the NSA, an exhaustive risk analysis on controlling the risk of trains running without TPS supervision on equipped lines. The results of the study reinforce the importance of ensuring the implementation and operability of the TPS, given its role in reducing the risk of SPAD. The NSA, after analysing the application of additional measures that reinforce the safety of trains that have to run with the TPS out of service on equipped lines, similar to what was carried out with ICS 203-14 for maintenance vehicles, although different, prepared a proposal of amendment to national rule RGS I regarding the application of more restrictive measures to trains that have to circulate on lines equipped with the TPS out of service and after comments from the RUs and IM published the amendment on 30-06-2023 coming into force on 20/07/2023. However, on the assumption of further reducing the probability of any occurrence, as indicated in this recommendation, the NSA, through an email sent to the Safety Managers of the RUs and IM, requested the evaluation of the implementation of measures equivalent to those introduced in ICS 203-14 through its 3rd

Relatório Anual de Atividades de Investigação – Transporte Ferroviário
2023
Investigation Activities Annual Report – Rail Transportation

		amendment, as described in point 4.1. when a train has to run with the TPS out of service on equipped lines. The companies, in response to the NSA consultation, informed that from an operational point of view it would not be feasible to implement the same conditions as maintenance vehicles given the high number of interchanges that this would result with the Command Centre. For now, and given the measures implemented in version 1.0 of national rule RGS I, the NSA will continue to monitor their impact from an operational and, above all, safety point of view. Companies must confirm that the risk is under control. The NSA will revisit the issue following the study on ATP out of service. The NSA will carry out a detailed analysis of the report carried out by IST, and following this, it will issue recommendations or requests for confirmation, from companies, that the risk is controlled. Status: OPEN – PARTIALLY IMPLEMENTED (NOTE: This recommendation was reopened by the NSA since the last annual report, where it was considered 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
2021-04	29-09-2021	Texto Recomenda-se que a Infraestruturas de Portugal, S.A., em prazo a aceitar pela autoridade nacional de segurança, integre nos seus procedimentos e normas internas que tenham impacto na visualização e interpretação dos aspetos dos sinais ferroviários, a obrigatoriedade de consideração do conhecimento e boas práticas em matéria de fatores humanos neste domínio, conforme decorre da legislação europeia e nacional atual, garantindo também que o contributo dos representantes dos utilizadores é tido em consideração na instalação dos sinais. Neste âmbito, deverá também ser estabelecido um plano de ação para verificação, segundo os princípios desta recomendação, pelo menos dos sinais existentes em que haja registo de mais de um SPAD, bem como daqueles em que haja reportes de dificuldades de visualização ou interpretação no passado ou no futuro. Text It is recommended that the IM, within a timeframe to be accepted by the NSA, includes in its internal procedures and standards impacting the visualization and interpretation of railway signals' aspects, the mandatory consideration of the knowledge and good practices in the field of human factors, as results from current European and national legislation, also ensuring that the contribution of workers' representatives is taken into account when installing the signals. In this context, an action plan should also be established to verify, according to the principles of this recommendation, at least existing signals in which there is a record of more than one SPAD, as well as those in which there are reports of visualization or interpretation difficulties in the past or in the future. Resposta do destinatário: A IP enviou ao IMT em 12-05-2023 a seguinte informação: No âmbito do trabalho que a IP tem vindo a desenvolver no sentido de mitigar o risco de confusão de identificação e em casos de menor visibilidade de sinais principais instalados em pórticos ou consolas, a IP desenvolveu um novo sinal designado por "Sinal Indicador de Origem de Itinerário", de Figura que está contemplado na Instrução GR.IT.SIN. 044-Especificações Relativas a Sinais Ferroviários. Foi feita a inclusão do novo sinal no RGS II cuja entrada em vigor está prevista para 20-07-2023 Deve a IP enviar ao IMT o plano de ação para verificação, segundo os princípios desta recomendação, pelo menos dos sinais existentes em que haja registo de mais de um SPAD, bem como daqueles em que haja reportes de dificuldades de visualização ou interpretação no passado ou no futuro. Atualização a 22/12/23 pela IP: "Foram instalados os sinais complementares nos sinais S3/M3 e S5/M5 no dia 25 de Julho de 2023, encontrando-se a solução em monitorização." O RGSII foi atualizado com esta informação. A IP deverá confirmar o ponto de situação da monitorização desta solução. A IP deverá também enviar ao IMT o plano de ação para verificação, segundo os princípios desta recomendação, pelo menos dos sinais existentes em que haja registo de mais de um SPAD, bem como daqueles em que haja reportes de dificuldades de visualização ou interpretação no passado ou no futuro. A IP deverá confirmar que no planeamento da sinalização, os maquinistas são consultados. Isto deverá estar descrito em procedimento. Atualização a 24/07/2024 pela IP: "Relativamente aos sinais complementares referidos até à data não há registo de ocorrências." Foi feita uma análise das ocorrências multi-SPAD, com incidência ≥ 2, no período 2019-jun2024, relativamente à sua relação com as condições de visibilidade e/ou interpretação dos sinais ferroviários. A IP mantém um acompanhamento próximo das ocorrências registadas e das comunicações das EF relativas às questões de visualização de interpretação dos aspetos dos sinais ferroviários, atuando de imediato, investigando, avaliando e tomando medidas sempre que necessário, fazendo parte integrante do SGS a monitorização ativa destas situações." O IMT considera que a IP deverá demonstrar, em procedimento, a consideração do conhecimento e boas práticas em matéria de fatores humanos e o contributo dos representantes dos utilizadores, na instalação dos sinais. Estado: ABERTA – EM IMPLEMENTAÇÃO Addressee's response: The IM sent the following information to IMT on 12-05-2023: As part of the work that the IM has been developing to mitigate the risk of identification confusion and in cases of reduced visibility of main signs installed on gantries or consoles, the IM has developed a new signal called "Signal Indicator of Origin of Itinerary", Figure that is included in Instruction GR.IT.SIN. 044 - Specifications Relating to Railway Signals. The new signal was included in RGS II, which is scheduled to come into force on 20-07-2023. The IM must send to the NSA the action plan for verification, in accordance with the principles of this

		recommendation, at least of existing signals in which more than one SPAD is registered, as well as those in which there are reports of difficulties in viewing or interpreting in the past or in the future. Update on 12/22/23 by IP: "Complementing signals were installed on signals S3/M3 and S5/M5 on July 25, 2023, with the solution being monitored." The RGSII has been updated with this information. IP must confirm the monitoring status of this solution. The IP must also send to the NSA the action plan for verification, according to the principles of this recommendation, at least of existing signs in which there is a record of more than one SPAD, as well as those in which there are reports of difficulties in visualization or interpretation in the past or in the future. IP must confirm that when planning signalling, train drivers are consulted. This should be described in a procedure. Update on 07/24/2024 by IP: "In relation to the additional signals mentioned so far, there is no record of occurrences. An analysis was made of multi-SPAD occurrences, with incidence ≥ 2, in the period 2019-Jun2024, in relation to their relationship with the visibility conditions and/or interpretation of railway signals. IP maintains close monitoring of recorded occurrences and RUs' communications relating to issues of visualization and interpretation of aspects of railway signals, acting immediately, investigating, evaluating and taking action whenever necessary, with the active monitoring of these being an integral part of the SMS. situations." The NSA considers that IP must demonstrate, in procedure, the consideration of knowledge and good practices in matters of human factors and the contribution of user representatives, in the installation of signs. Status: OPEN – UNDER IMPLEMENTATION
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
2021-05	29-09-2021	Texto Recomenda-se ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. que, no prazo máximo de um ano, em estreita articulação com as empresas de transporte ferroviário e tendo em consideração o normativo aplicável e as boas práticas internacionais na indústria dos transportes, estabeleça em instrumento que considere apropriado, uma orientação definindo requisitos mínimos e boas práticas quanto a sinalética de emergência, interior e exterior, a utilizar nos veículos ferroviários de transporte de passageiros, visando, sempre que possível e aplicável, a harmonização dos pictogramas com aqueles correntemente utilizados, do seu conteúdo e da localização da informação. Text It is recommended to the NSA that, within a maximum period of one year, in close coordination with the railway undertakings and taking into account the applicable regulations and good international practices in the transport industry, it establishes, through an instrument that it deems appropriate, a guidance defining minimum requirements and good practices for interior and exterior emergency signs to be used in railway vehicles for transporting passengers, aiming, whenever possible and applicable, to harmonize the pictograms with the standardized designs, their content and the location of the information. Resposta do destinatário: Foi enviado pelo IMT email às ANSF congéneres, pedido de informação no sentido de conhecer as disposições que estabeleçam requisitos harmonizados relativamente à sinalização de emergência a colocar no material circulante de passageiros. O IMT em 12/01/2024, enviou à ERA um pedido de alteração à ETI LOC&PAS no sentido da sinalética de emergência ser harmonizada a nível europeu (S/23/101852). A ERA confirmou a 12/02/2024 que os requisitos (de sinalética no interior do veículo) estão cobertos pela TSI PRM e LOC&PAS. A resposta da ERA nada refere sobre os requisitos de sinalética exterior para serviços de emergência, pelo que a ANSF vai responder à ERA solicitando clarificação. Estado: ABERTA – PARCIALMENTE IMPLEMENTADA Addressee's response: An email was sent by the NSA to other NSAs requesting information to find out the provisions that establish harmonized requirements regarding emergency signs to be placed on passenger rolling stock. The NSA will, in September 2023, send ERA a request to amend the LOC&PAS ETI so that emergency signage is harmonized at European level. On 01/12/2024, the IMT sent ERA a request to amend the LOC&PAS ETI so that emergency signage could be harmonized at European level (S/23/101852). ERA confirmed on 12/02/2024 that the requirements (in-vehicle signage) are covered by TSIs PRM and LOC&PAS. ERA's response does not mention anything about external signage requirements for emergency services, so the NSA will respond to ERA seeking further clarification. Status: OPEN – PARTIALLY 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
2021-08	29-09-2021	Texto Recomenda-se ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. que proceda à monitorização regular do tratamento feito pelas empresas às propostas-recomendações constantes dos respetivos relatórios relativos ao acidente ocorrido em Soure em 31-07-2020 e ainda não implementadas, estabelecendo uma calendarização adequada para implementação de cada uma delas. Text It is recommended to the NSA that it regularly monitors the actions taken by the involved railway organisations regarding the proposals-recommendations contained in their respective internal reports relating to the accident and which have not yet been implemented, establishing an adequate timeframe for the implementation of each one of them.

**Relatório Anual de Atividades de Investigação – Transporte Ferroviário
2023**

Investigation Activities Annual Report – Rail Transportation

		Resposta do destinatário: O IMT tem vindo a realizar um acompanhamento regular das medidas definidas pelas empresas. Ponto de situação indicado pela IP em 30-03-2023: Medida 1 - Instalação de comunicações solo comboio nos PCS quando em modo local (2024); Medida 6 - STM simplificado até final de 2025; Medida 8 - Submissão do pedido através do OSS durante o mês de julho (Comunicações nos VME); Medida 10 - Normativo relativo aos sinais em pórtico - concluído. Atualização a 22/12/23 pela IP: "Ponto de situação 22-12-2023" Medida 1 - Instalação de comunicações solo comboio nos PCS quando em modo local (2024); Medida 6 - STM simplificado até final de 2025; Medida 8 - Submissão do pedido através do OSS dependente do fecho da avaliação do risco. Medida 10 - Normativo relativo aos sinais em pórtico - concluído." ver RS 2018/15 para atualização relativa à medida 8. ver RS 2021/04 para medida 10 Atualização a 19/07/2024 pela IP: mantém-se atualização de fev. 2024. A CP informou que todos os veículos do CPA passam a ter 4 saídas de emergência em detrimento das duas que existia e reposicionamento do martelo na parte superior da janela de emergência. O eventual reposicionamento da cadeira do acompanhante do maquinista, recuando para libertar as pernas da zona por baixo da mesa irá comprometer, por sua vez, o acesso aos compartimentos atrás desta cadeira, nomeadamente o acesso do extintor existente na cabina. Face ao exposto, entendem que é de manter a configuração atual da cadeira do acompanhante. Estado: ABERTA – PARCIALMENTE IMPLEMENTADA Addressee's response: The NSA has been regularly monitoring the measures defined by the companies. Status indicated by the IM on 03/30/2023: Measure 1 - Installation of ground train communications in PCS when in local mode (2024); Measure 6 - Simplified ATP until the end of 2025; Measure 8 - Submission of the request through the OSS during the month of July (Communications on VME); Measure 10 - Regulations relating to gantry signs - completed. Update on 12/22/23 by IP: "State of play 12/22/2023" Measure 1 - Installation of ground train communications in PCS when in local mode (2024); Measure 6 - Simplified MTS until the end of 2025; Measure 8 - Submission of the request through the OSS depending on the completion of the risk assessment. Measure 10 - Regulations relating to signs on porches - completed." see RS 2018/15 for update regarding measure 8. see RS 2021/04 for measure 10 Update on 07/19/2024 by IP: maintains update from Feb. 2024. RU CP informed that all CPA vehicles now have 4 emergency exits instead of the two that existed and the repositioning of the hammer at the top of the emergency window. Any repositioning of the second-man chair, moving back to free the legs from the area under the table, will, in turn, compromise access to the compartments behind this chair, namely access to the fire extinguisher in the cabin. In view of the above, the RU considers that it is necessary to maintain the current configuration of the second-man's chair. Status: OPEN – PARTIALLY 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 2021-10 29-09-2021 Texto Recomenda-se ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. que, no prazo máximo de um ano, promova as ações necessárias a, com base no conhecimento científico sobre a matéria e boas práticas na indústria dos transportes, ser fixada legalmente a taxa máxima de alcoolemia admitida no exercício da função de maquinista. Adicionalmente, deverá promover a avaliação se tal disposição legal deverá também abranger todos os demais trabalhadores desempenhando funções críticas para a segurança, ainda que, eventualmente, com valores limite distintos. Text It is recommended to the NSA that, within a maximum period of one year, based on scientific knowledge on the matter and good practices in the transport industry, it promotes the necessary actions to legally establish the maximum alcohol level allowed for train drivers. Additionally, it should promote the assessment of whether such legal provision should also cover all other workers performing safety-critical functions, even if, eventually, with different limit values.

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: O IMT enviou Projeto de alteração à Lei n.º 16/2011, de 3 de maio, para a tutela em 16/05/2024, que propõe limite taxa de alcoolémia de 0,2 g/l para os maquinistas. A ANSF definiu a realização de uma auditoria à gestão de risco de alcoolémia e substâncias psicotrópicas para as funções críticas, após a entrada em vigor da alteração à lei supracitada. Estado: ENCERRADA – PARCIALMENTE IMPLEMENTADA Addressee's response: The NSA sent to the Government a Draft amendment to Law no. 16/2011, of May 3, on 05/16/2024, which proposes a blood alcohol level limit of 0.2 g/l for train drivers. The NSA decided to carry out an audit on the risk management of alcohol levels and psychotropic substances for critical functions, after the entry into force of the change in the aforementioned law. Status: CLOSED – PARTIALLY IMPLEMENTED
--	--	--

Investigação: Colhida fatal de trabalhador na estação de Leixões, em 21 de fevereiro de 2018. Investigation: Fatal collision with worker at Leixões station, on 21 February 2018.		ERAIL PT-5610
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
2021-13	22-11-2021	Texto Recomenda-se que a Infraestruturas de Portugal, em prazo a definir pelo IMT, defina os procedimentos adequados a que as suas infraestruturas onde se realizem regularmente atividades de manobras com a presença de trabalhadores no terreno, sejam objeto de projetos de luminotecnica cumprindo as normas e recomendações aplicáveis na matéria, e sejam tidos igualmente em consideração os contributos das empresas ferroviárias que ali atuam. Nas referidas instalações já em funcionamento, também em prazo a definir pelo IMT, deverão as mesmas ser verificadas à luz dos referidos procedimentos, implementando as medidas corretivas que eventualmente sejam necessárias. Text It is recommended that IM Infraestruturas de Portugal, within a time-period to be determined by the NSA, defines the appropriate procedures so that the sites where shunting activities are regularly carried out with the presence of workers on the field are subject to lighting projects complying with the applicable rules and recommendations, and that the contributions of the railway undertakings operating there are also taken into account. Also within a time-period to be determined by the NSA, the sites already in operation should be checked in accordance to the aforementioned procedures, implementing any corrective measures that may be necessary. Resposta do destinatário: A IP respondeu por ofício 3391259-007 de 13-07-2022 que aplica nos seus projetos as normas europeias, transpostas para o normativo português, relativa a luz e iluminação nos locais de trabalho no exterior, que no presente caso corresponde à NP EN 12464-2. A IP enviou em 30-03-2023 lista com todos os pedidos de melhorias das condições de iluminação que foram presentes à IP pelos Operadores ferroviários e respetivo ponto de situação sendo que a data de concretização de alguns dos locais indicados está prevista para 2024. O IMT aguarda pela informação da IP quanto à efetiva concretização em cada um dos locais indicados. Atualização a 22/12/2023 pela IP: "Mantém-se ponto de situação da ação de seguimento." O IMT considera que a IP deverá atualizar a informação disponibilizada na lista enviada a 30/03/2023. A IP deverá também confirmar que as instalações já em funcionamento onde se realizem regularmente atividades de manobras foram analisadas e cumprem com o normativo relativo à iluminação. Atualização a 19/07/2024 pela IP: "Remetemos atualização da informação relativa a 3 das ações constantes da tabela anexa. •Linha do Sul - Siderurgia Seixal (Medway) - Falta de iluminação no feixe de linhas de receção/expedição. Processo em desenvolvimento para resolução conjunta IP/CMSeixal - o Processo em desenvolvimento para resolução conjunta IP/CMSeixal – Em fase de desenvolvimento o respetivo projeto integrado (iluminação e instalações do parque de manobras). Adicionalmente e por solicitação da interna, foi revista e reforçada a iluminação no parque de manobras da estação de Penalva, na linha do Sul. • Linha do Norte - Bobadela Feixe Sul (Medway) - Falta de iluminação, com necessidade de avaliação da IP o Concluído • Linha de Leixões – Leixões (Medway) - Melhoria das condições de iluminação. Integrada na futura empreitada da estação de Leixões o Não temos tido qualquer reclamação de falhas de iluminação e na última ação inspetiva, não se verificaram anomalias na iluminação; o Mantem-se a nossa informação, que está prevista a renovação da iluminação, integrada na futura empreitada da estação de Leixões, cujo prazo para entrega de propostas decorre até 16-08-2024." O IMT entende que a IP deverá considerar incluir as necessidades de iluminação no IP.IT.076 (associar projeto de iluminação aos caminhos e passadiços e desenvolver um formulário de pedido de iluminação por parte dos operadores). A IP deverá confirmar que foi realizado o levantamento das necessidades nas instalações onde os trabalhadores da IP realizam regularmente atividades de manobras. Estado: ABERTA – PARCIALMENTE IMPLEMENTADA Addressee's response: The IM responded by letter 3391259-007 of 13-07-2022, that it applies European standards in its projects, transposed into Portuguese regulations, relating to light and illumination in outdoor workplaces, which in the present case corresponds to NP EN 12464-2.

Relatório Anual de Atividades de Investigação – Transporte Ferroviário
2023
Investigation Activities Annual Report – Rail Transportation

		On 30-03-2023, the IM sent a list of all requests for improvements to lighting conditions that were presented to it by railway operators and their respective status, with the completion date for some of the indicated locations being scheduled for 2024. The IMT awaits information from IP regarding the effective implementation in each of the indicated locations. Update on 12/22/2023 by IP: "The status of the follow-up action remains." The NSA considers that IP must update the information made available in the list sent on 03/30/2023. IP must also confirm that installations already in operation where shunting activities are carried out regularly have been analysed and are compliant with lighting regulations. Update on 7/19/2024 by IP: "We have sent an update to the information relating to 3 of the actions listed in the attached table. • Sul line - Siderurgia Seixal (Medway) - Lack of lighting in the beam of reception/dispatch lines. Process under development for joint IP/CMSeixal resolution - o Process under development for joint IP/CMSeixal resolution – The respective integrated project (lighting and switch park installations) is in the development phase. Additionally, and at the intern's request, the lighting in the maneuvering area at Penalva station, on the South line, was revised and reinforced. • Norte Line - Bobadela Feixe Sul (Medway) - Lack of lighting, requiring IP assessment - o Completed • Leixões – Leixões Line (Medway) - Improvement of lighting conditions. Integrated in the future project of the Leixões station - o We have not had any complaints about lighting failures and in the last inspection action there were no lighting anomalies; - o We inform you that the renovation of the lighting is planned, integrated into the future contract for the Leixões Station, the deadline for submitting proposals is 08/16/2024." The NSA understands that IP should consider including lighting requirements in IP.IT.076 (associate lighting design with paths and walkways and develop a lighting request form for operators). IP must confirm that a requirements assessment was carried out in the facilities where IP workers regularly carry out shunting activities. Status: OPEN – PARTIALLY 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
2021-14	22-11-2021	Texto Recomenda-se que a Infraestruturas de Portugal, em prazo a definir pelo IMT, estabeleça os procedimentos adequados a definir, nas suas infraestruturas onde se realizem regularmente atividades de manobras com a presença de trabalhadores no terreno, os critérios de colocação de caminhos de circulação, tendo em consideração as necessidades dos trabalhadores que ali atuam, conforme identificadas pelas respetivas empresas ferroviárias. Nas referidas instalações já em funcionamento, deverão as mesmas ser verificadas à luz dos referidos procedimentos, implementando as medidas corretivas que eventualmente sejam necessárias, em prazo igualmente a fixar pelo IMT. Text It is recommended that IM Infraestruturas de Portugal, within a time-period to be determined by the NSA, establishes the appropriate procedures for the definition of criteria for the installation of footpaths in the sites where shunting activities are regularly carried out with the presence of workers on the field, taking into account the personal health and safety of the workers, as identified by the respective railway companies. In the sites already in operation, they must be verified in accordance to the aforementioned procedures, implementing any corrective measures that may be necessary, also within a time-period to be determined by the NSA. Resposta do destinatário: De acordo com a informação da IP enviada em 30-03-2023: O documento IP.IT.076 – Requisitos para passeios pedonais e plataformas de acesso ao material circulante, foi publicado a 16/08/2022. Com o objetivo de otimizar o processo, foi desenvolvido recentemente, e de forma complementar, formulário de requisição para intervenção na infraestrutura, para melhoria das condições de trabalho (associado ao IP.IT.076). O formulário foi divulgado à Takargo e Medway em 23-02-2023 e à CP em 09-03-2023, em reunião da IP com os Operadores Ferroviários. Deve a IP confirmar se as instalações em funcionamento onde se realizam regularmente atividades de manobras cumprem com o requisito indicado (IP.IT.076). Atualização a 22/12/2023 pela IP: "Têm existido algumas propostas de melhorias pelas EF, as quais são avaliadas conjuntamente e planeada a implementação, sempre que se justifique." O IMT considera que a IP deverá confirmar se as instalações em funcionamento onde se realizam regularmente atividades de manobras cumprem com o requisito indicado (IP.IT.076) Atualização a 19/07/2024 pela IP: "O documento IP.IT.076 encontra-se publicado e em operacionalização. A adequabilidade das instalações está relacionada com as necessidades da Empresa de Transporte Ferroviário, no âmbito da sua operação no local e da sua organização do trabalho. Assim, e no âmbito do previsto no Regime Jurídico para a promoção da segurança no trabalho, o Empregador (ETF), responsável pela segurança dos seus trabalhadores, desenvolve a avaliação de riscos e submete o pedido de intervenção à IP. Os pedidos são analisados no âmbito da segurança no trabalho e da exploração e sempre que se considera que a proposta apresentada é efetuada de forma fundamentada (IP.IT.076) é validada a intervenção." O IMT considera que a IP deverá confirmar que foi realizado o levantamento das necessidades nas instalações onde os trabalhadores da IP realizam regularmente atividades de manobras. Estado: ABERTA – PARCIALMENTE IMPLEMENTADA

		Addressee's response: According to the IM information sent on 03/30/2023: Document IP.IT.076 – Requirements for pedestrian walkways and access platforms for rolling stock, was published on 08/16/2022. With the aim of optimizing the process, a request form for intervention in the infrastructure was recently developed, and in a complementary manner, to improve working conditions (associated with IP.IT.076). The form was released to RUs Takargo and Medway on 23-02-2023 and to RU CP on 09-03-2023, at a IM meeting with the Railway Operators. The IM must confirm whether the installations in operation where shunting activities are regularly carried out comply with the indicated requirement (IP.IT.076). Update on 12/22/2023 by IP: "There have been some improvement proposals by the RUs, which are jointly evaluated and implementation planned, whenever justified." The NSA considers that IP must confirm whether the installations in operation where shunting activities are regularly carried out comply with the indicated requirement (IP.IT.076) Update on 7/19/2024 by IP: "Document IP.IT.076 is published and operational. The adequacy of the facilities is related to the needs of the RUs, within the scope of its operation on site and its work organization. Therefore, and within the scope of the Legal Regime for the promotion of safety at work, the Employer (RU), responsible for the safety of its workers, develops the risk assessment and submits the request for intervention to the IP. Requests are analysed within the scope of work and exploration safety and whenever it is considered that the proposal presented is made in a well-founded manner (IP.IT.076) the intervention is validated." The NSA considers that IP must confirm that an assessment of requirements was carried out in the facilities where IP workers regularly carry out shunting activities. Status: OPEN – PARTIALLY 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
2021-15	22-11-2021	Texto Recomenda-se que a Infraestruturas de Portugal, em prazo a definir pelo IMT, reveja os planos de emergência de todas as suas instalações onde se realizem regularmente atividades de manobras com a presença de trabalhadores no terreno, por forma a garantir, de acordo com o grau de risco das instalações, a definição de acessos adequados ao socorro pelos serviços públicos, e implemente as medidas que resultem dessa análise, incluindo a realização de simulacros. Os planos devem ser devidamente comunicados e acordados com as entidades relevantes. Text It is recommended that IM Infraestruturas de Portugal, within a time-period to be determined by the NSA, reviews the emergency plans of all its facilities where shunting activities are regularly carried out with the presence of workers on the field, in order to guarantee, in accordance with the degree of risk of the installations, the definition of adequate access for rescue by the public services, and to implement the measures that result from this analysis, including the carrying out of drills. The plans must be properly communicated and agreed with the relevant entities. Resposta do destinatário: A IP através do ofício 3391259-007 de 13-07-2022 informou o IMT que o novo local definido para acesso das equipas de socorro, obriga à circulação em espaço privado da APDL e para o qual a IP já tem o acordo para a sua utilização em caso de emergência. A IP informou o IMT em 30-03-2023 que o portão de emergência iria ser instalado na última semana de março. Relativamente aos restantes locais, continua a decorrer o levantamento, que necessita de validação no terreno desses acessos, pelo que se prevê a continuidade da realização da tarefa durante os próximos 6 meses. O Plano de Simulacros (PS) foi submetido ao IMT em 24/01/2023, através do ofício n.º 059/2023, com referência 3817649-007. O IMT solicitou informação quanto à colocação do portão de emergência. Deve a IP enviar o Plano de Emergência para o Parque de Leixões e data da realização do exercício prevista no âmbito do PS para o 1.º semestre de 2023. Atualização a 22/12/2023 pela IP: "Em relação à ação de melhoria GPIAAF 2021/15 informa-se que: - O Portão de Emergência para o Parque de Leixões foi instalado em Agosto 2023. - Simulacro identificado para 2023 (TM Leixões) já foi iniciado o seu planeamento mas, por solicitação do CSREPC da Área Metropolitana do Porto, terá de ser realizado em janeiro de 2024. Informa-se ainda que continua em curso a decorrer o levantamento nos restantes locais e a elaboração do Anexo à ICET 296 para dar resposta aos pontos de acesso aos ramais ferroviários." O IMT considera que a IP deverá informar relativamente à: - identificação das instalações onde se realizam regularmente monobras com presença de trabalhadores, - estado dos respetivos planos de emergência - identificação da necessidade de simulacro para cada uma das instalações, e ponto de situação dos mesmos. Deverá também confirmar que o portão instalado tem a sinalização de proibição estacionamento. Atualização a 19/07/2024 pela IP: " 1. Identificação das instalações onde se realizam regularmente manobras com presença de trabalhadores • Ao longo do primeiro semestre de 2023 foi feito um levantamento exaustivo de todos os ramais existentes na rede ferroviária nacional constantes no Quadro VI da IET 50. • O próximo passo será enquadrar a informação suprarreferida e adaptá-la para inclusão em anexo à ICET 296. Do levantamento efetuado, constatou-se que: • Alguns ramais que constam na IET 50 não estão presentemente em atividade, alguns dos quais já nem dispõem de linhas de acesso, pelo que é necessário recolher informação precisa de qual o ponto de situação de cada uma destas dependências; • Existem ramais que são de utilização exclusiva de outras entidades, em que a IP em nada interfere nem tem pessoal lá empenhado (Exemplo: Terminal Medway do Entroncamento), pelo que será determinante a ANSF

**Relatório Anual de Atividades de Investigação – Transporte Ferroviário
2023**

Investigation Activities Annual Report – Rail Transportation

	clarificar quando refere ...” instalações onde se realizam regularmente manobras com presença de trabalhadores” se refere apenas a instalações com trabalhadores IP, e/ou quaisquer outros, afetos ao serviço ferroviário? 2. Estado dos respetivos planos de emergência • A informação necessária para a elaboração dos planos de emergência já foi recolhida, faltando apenas a indicação das orientações a seguir, relativamente à questão acima referida • Relativamente ao plano de emergência do terminal ferroviário de Leixões, e considerando que o mesmo transitou para a jurisdição da APDL, a responsabilidade da sua elaboração transitou para esta entidade; 3. Identificação da necessidade de simulacro para cada uma das instalações, e ponto de situação do mesmo: • No caso particular do terminal ferroviário de Leixões, está a ser planeado simulacro para o segundo semestre de 2024 de forma a testar a nova acessibilidade de emergência criada, o respetivo protocolo de atuação em caso de emergência e a operacionalidade da APDL enquanto novo gestor do terminal. 4. Deverá também confirmar que o portão instalado tem a sinalização de proibição estacionamento • O portão foi instalado pela IP, estando, no entanto, atualmente está sob a alçada da APDL uma vez que esta entidade assumiu a gestão do terminal; • O portão não está dotado de sinalização de proibição de estacionamento uma vez que, do lado ferroviário o terreno não está acessível a viaturas rodoviárias e do lado externo é uma zona de fronteira aduaneira e, portanto, por si só, proíbe qualquer tipo de estacionamento ou estacionamento naquele local; • Se, ainda assim, for entendido, a necessidade de instalação do referido sinal de proibição de estacionamento, deverá ser encaminhado o pedido para a APDL, enquanto gestora do espaço." O IMT considera que após identificação das instalações onde se realizam regularmente manobras com trabalhadores ferroviários (IP e outros), a IP deverá avaliar e reportar o estado dos respetivos planos de emergência e da necessidade de simulacro para as mesmas. Estado: ABERTA – EM IMPLEMENTAÇÃO Addressee's response: The IM, through letter 3391259-007 of 13-07-2022, informed the NSA that the new location defined for access by rescue teams requires circulation in the Port Authority private space and for which the IM already has the agreement for its use in case of emergency. The IM informed the NSA on 03/30/2023 that the emergency gate would be installed in the last week of March 2023. Regarding the remaining locations, the survey continues, which requires validation of these accesses on the ground, so it is expected that the task will continue to be carried out over the next 6 months. The Simulation Plan (PS) was submitted to the NSA on 01/24/2023, through letter no. 059/2023, with reference 3817649-007. The NSA requested information regarding the placement of the emergency gate. The IM must send the Emergency Plan and the date for carrying out the exercise scheduled within the scope of the Safety Plan for the 1st half of 2023. Update on 12/22/2023 by IP: "Regarding the GPIAAF 2021/15 improvement action, it is informed that: - The Emergency Gate for Leixões Park was installed in August 2023. - Simulation identified for 2023 (TM Leixões) planning has already started but, at the request of the Civil Protection Authorities of the Porto Metropolitan Area, it will have to be carried out in January 2024. It is also reported that the survey continues in progress in other locations and the preparation of the Annex to Instruction ICET 296 to cover the access points to railway branches." The NSA considers that IP must inform in relation to: - identification of installations where shunting is regularly carried out with the presence of workers, - status of the respective emergency plans - identification of the need for drills for each of the installations, and their status. It must also confirm that the installed gate has a no parking sign. Update on 7/19/2024 by IP: " 1. Identification of facilities where shunting is regularly carried out with the presence of workers • Throughout the first half of 2023, an exhaustive survey was carried out of all existing branches on the national railway network listed in Table VI of IET 50. • The next step will be to frame the aforementioned information and adapt it for inclusion in an annex to ICET 296. From the survey carried out, it was found that: • Some branches listed in IET 50 are not currently in operation, some of which no longer even have access lines, so it is necessary to collect precise information on the status of each of these branches; • There are extensions that are for the exclusive use of other entities, in which IP does not interfere in any way nor does it have personnel there (Example: Entroncamento Medway Terminal), so it will be crucial for the NSA to clarify when referring to ...” installations where shunting is regularly carried out with the presence of workers” refers only to installations with IP workers, and/or any others, allocated to the railway service? 2. Status of respective emergency plans • The information necessary for the preparation of emergency plans has already been collected, the only thing missing is an indication of the guidelines to be followed, regarding the issue mentioned above • In relation to the emergency plan for the Leixões railway terminal, and considering that it was transferred to the jurisdiction of APDL, the responsibility for its preparation was transferred to this entity; 3. Identification of the need for a simulation for each installation, and its status: • In the particular case of the Leixões railway terminal, a drill is being planned for the second half of 2024 in order to test the new emergency accessibility created, the respective protocol for action in case of emergency and the operability of APDL as the new manager of the terminal.
--	---

		4. You must also confirm that the installed gate has a parking prohibition sign • The gate was installed by IP, however, it is currently under the responsibility of APDL since this entity took over management of the terminal; • The gate is not equipped with signs prohibiting parking since, on the railway side, the land is not accessible to road vehicles and on the external side it is a customs border area and, therefore, in itself, prohibits any type of parking or parking at that location; • If it is still understood that there is a need to install said parking prohibition sign, the request must be forwarded to APDL, as the space manager." The NSA considers that after identifying the facilities where shunting with railway workers (IP and others) are regularly carried out, IP must evaluate and report the status of the respective emergency plans and the need for drills for them. Status: OPEN – UNDER IMPLEMENTATION
--	--	---

Investigação: Circulação do comboio n.º 89840 com vagões sem freio à cauda, em 26-07-2019.		ERAIL
Investigation: Operation if freight train 89840 without braked wagons on rear.		PT-6124
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
2022-03	12-07-2022	Texto Recomenda-se ao IMT que solicite às EF de transporte de mercadorias e ao GI a verificação e eventual melhoria dos procedimentos dos respetivos SGS no sentido de garantir que contemplem as condições de atuação na situação de avaria em trajeto no freio automático do último veículo de um comboio, após análise dos riscos e em consideração da sua aplicabilidade face à tipologia atual do parque de vagões. Text It is recommended that the NSA requires the RUs of freight trains and the IM to verify and improve, if needed, the procedures of their sms in order to ensure that they cover the required actions in the event of a breakdown on route of the automatic brake of the rear wagon of a train, after analysing the risks and considering their applicability in view of the current features of the wagon fleet. Resposta do destinatário: A Medway publicou a NOP15 atualizada. O IMT solicitou à Takargo envio da Instrução 20 atualizada. A Takargo enviou ao IMT em 20-07-2023 documento em conformidade. O IMT irá solicitar ponto de situação do PGC indicado pela IP e que de acordo com a última informação prestada seria publicado ainda em 2022. A IP indicou que iria publicar um PGC onde constasse o procedimento relativo a isolamento de freio (informação que constava no RGS V) Atualização de julho de 2024: A IP confirmou que "será efetuada a clarificação de responsabilidades na tomada de decisão através da inclusão do circuito de informação e decisão no ponto 7 da IET 06 – Gestão da Circulação Ferroviária e Atividade dos seus Agentes." Estado: ABERTA – PARCIALMENTE IMPLEMENTADA Addressee's response: RU MEDWAY published the updated NOP 15. Following a request by the NSA, RU TAKARGO sent on 20-07-2023 the appropriate document. The NSA will request update concerning the corresponding procedure of the IM, which should have been published in 2022. IP indicated that it would publish a Document containing the procedure relating to brake isolation (information contained in RGS V) July 2024 update: IP confirmed that "clarification of responsibilities in decision-making will be carried out through the inclusion of the information and decision circuit in point 7 of IET 06 – Management of Railway Circulation and Activity of its Agents." Status: OPEN – PARTIALLY IMPLEMENTED

**Relatório Anual de Atividades de Investigação – Transporte Ferroviário
2023**
Investigation Activities Annual Report – Rail Transportation

Investigação: Colisão fatal na PN particular ao PK 128,209 da Linha do Alentejo, em 22-12-2021.		ERAIL
Investigation: Fatal collision at private user-operated level crossing at PK 128,209, Linha do Alentejo, on 22 December 2021.		PT-10181
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
2022-05	31-08-2022	Texto Recomenda-se que a IP – Infraestruturas de Portugal, S.A., em prazo a definir pelo IMT, proceda à avaliação formal e documentada dos riscos de todas as PN particulares existentes na RFN que não disponham de sistema de anúncio automático, conforme os requisitos legais e o previsto no seu SGS, por forma a confirmar a adequação das medidas de segurança implementadas em cada uma ou a definir eventuais medidas adicionais que resultem dessa análise. Text It is recommended that IM Infraestruturas de Portugal, S.A., within a timeframe to be accepted by the NSA, undertakes the formal and documented risk assessment for every private level crossings without an automatic warning system existing on the national network, in accordance to the legal requirements and the provisions of its own safety management system, so as to confirm the suitability of the safety measures presently implemented on each crossing and to define any necessary additional measures that may result from the risk assessments. Resposta do destinatário: Atualização a 22/12/2023 pela IP: "Está a ser equacionado a adoção de nova sinalética para estas PN" Esta recomendação está relacionada com a Recomendação_2022_69 (e Recomendação_2023_15) [ambas do IMT], a qual a IP atualizou: ""Conforme comunicado ao IMT através da carta DMS 3785405-DSS de 2022-12-27, a IP tem em curso a interação com todos os titulares de Licenças Precárias de PN particulares, reforçando as suas obrigações de: • Manter fechados, a cadeado, os obstáculos físicos que dão acesso à Passagem de Nível, situados junto à mesma e de ambos os lados do caminho de ferro, sendo abertos apenas para o atravessamento da PN; • Manter junto à PN, de ambos os lados do caminho de ferro e em local visível para os respetivos utilizadores, placas com a indicação "Passagem de Nível Particular". O IMT considera que a IP deverá enviar os resultados da "avaliação formal e documentada dos riscos de todas as PN particulares existentes na RFN" e informar dos prazos de implementação das medidas de mitigação identificadas. A IP deverá também confirmar a periodicidade com que procede à verificação do funcionamento e estado de acordo como DL 568/99. Atualização a 19/07/2024 pela IP: "Avaliando ocorrências passadas, conclui-se que PN Particulares apresentam um risco mais reduzido que PN Públicas. Acredita-se que isso se deva a uma maior consciencialização dos proprietários de licenças, bem como o estabelecimento de cláusulas explícitas de condições de segurança e cumprimento de procedimentos na licença precária. A maioria de PN particulares encontra-se também em linhas com circulação ferroviária reduzida (L. Douro, L. Algarve e L. Leste, representando estas linhas 53% das PN Particulares). Atualmente, PN particulares representam cerca de 9% da totalidade de PN da RFN. Desde 1999 e até à data presente, apenas 2,6% dos acidentes foram neste tipo de PN. A mesma cifra referente ao período de 2014 até ao presente é de 2,8%. Segundo esta proporção, o risco de uma PN particular é sensivelmente um terço do risco de uma PN pública. Pelo disposto, acredita-se que o foco deve ser em PN públicas que apresentem aspetos que potenciem o risco. A IP continuará a monitorizar as PN Particulares, no âmbito das atividades regulares de manutenção na linha, na consciencialização dos proprietários das licenças, realizando as campanhas de caracterização e enquadrando-as nos projetos em curso com vista à supressão ou outro tipo melhorias sempre que possível ou necessário." O IMT considera que, até à conclusão da análise de riscos para PN particulares, que se seguirá às PN públicas, a IP deverá identificar os dispositivos/equipamentos presentes nas PN particulares e verificar que se encontram como especificado no regulamento de PN. Estado: ABERTA – EM IMPLEMENTAÇÃO Addressee's response: Update on 12/22/2023 by IP: "The adoption of new signage for these LCs is being considered" This recommendation is related to Recommendation_2022_69 (and Recommendation_2023_15) [both from the NSA], which IP updated: ""As communicated to IMT through letter DMS 3785405-DSS dated 2022-12-27, IP has ongoing interaction with all holders of private LC licenses, reinforcing their obligations to: • Keep the physical obstacles that give access to the Level Crossing, located close to it and on both sides of the railway, closed with a padlock, being open only for crossing the LC; • Maintain signs next to the LC, on both sides of the railway and in a location visible to the respective users, indicating "Private Level Crossing". The NSA considers that IP must send the results of the "formal and documented assessment of the risks of all private LCs existing in the RFN" and inform the deadlines for implementing the identified mitigation measures. IP must also confirm the frequency with which it checks the operation and status in accordance with DL 568/99. Update on 07/19/2024 by IP: "Evaluating past occurrences, it is concluded that Private LCs present a lower risk than Public LCs. It is believed that this is due to greater awareness among license owners, as well as the establishment of clauses with explicit safety conditions and compliance with procedures in the license. The majority of private LCs are also on lines with reduced railway circulation (Douro, Algarve and Leste lines, these representing 53% of Private LCs).

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

		Currently, private LCs represent around 9% of all LCs in the National Network. Since 1999 and to date, only 2.6% of accidents have occurred in this type of LC. The same figure for the period from 2014 to the present is 2.8%. According to this proportion, the risk of a private PN is approximately one third of the risk of a public PN. According to the provisions, it is believed that the focus should be on public LCs that present aspects that increase risk. IP will continue to monitor Private LCs, as part of regular maintenance activities on the line, raising awareness among license owners, carrying out characterization campaigns and including them in ongoing projects with a view to suppression or other improvements whenever possible or necessary." The NSA considers that, until the completion of the risk analysis for private LCs, which will follow the assessment for the public LCs, IP must identify the devices/equipment present in the private LCs and verify that they are as specified in the LC regulations. Status: OPEN – UNDER IMPLEMENTATION
--	--	--

Investigação: Descarrilamento de vagão do comboio n.º 51232 na Linha do Norte, próximo de Cortegaça.		ERAIL
Investigation: Derailment of wagon on freight train 51232 on Linha do Norte, near Cortegaça halt.		PT-6119
N.º ID	Data Date	Destinatário Addressee: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. National Safety Authority
		Implementador final End implementer: MEDWAY – Operador Ferroviário de Mercadorias, S.A. Railway Undertaking
2022-06	09-12-2022	Texto Recomenda-se que a MEDWAY – Operador Ferroviário de Mercadorias, S.A., em prazo a aceitar pelo IMT, tome as ações necessárias para que os procedimentos do seu SGS relativos ao controlo dos pesos do material circulante carregado sejam realmente eficazes para detetar, antes da circulação e dentro das tolerâncias que sejam admitidas, a ultrapassagem de algum dos respetivos parâmetros limite e a impedir a circulação dos veículos nessas condições. Entre outros aspetos que a EF entenda relevante, essas ações devem ter em consideração o tipo de carga e a eventual variabilidade da sua densidade à carga e em trânsito, os meios de controlo ao dispor em cada local de carregamento e respetiva fiabilidade, bem como os fatores humanos inerentes a esse controlo. Text It is recommended that MEDWAY – Operador Ferroviário de Mercadorias, S.A., within a timeframe to be accepted by the NSA, take the necessary actions so that the procedures of its SMS regarding the control of the weight of loaded rolling stock are duly effective in detecting, before transit and within the permitted tolerances, exceedance of any of the respective limit parameters, and in preventing vehicles from circulating under these conditions. Among other aspects that the RU deems relevant, these actions must take into account the type of cargo and the possible variability of its density when loaded and in transit, the means for control available at each loading location and respective reliability, as well as the human factors applied in this control. Resposta do destinatário: A resposta enviada pela Medway resume-se a este cliente em concreto e que demonstra estar em vias de resolução completa. Contudo, o alcance da mesma, está direcionada de forma mais abrangente. O IMT solicitou à Medway que no âmbito do seu SGS evidenciem a forma como controlam a pesagem e a repartição da carga de cada vagão em todos os comboios independentemente do cliente. A Medway informou (email 05/02/2024) que a báscula de Lourical já se encontra a controlar o peso por eixo, após atualização de software. Esta alteração será estendida às restantes básculas da Medway. Situação em julho de 2024: A Medway "realizou um conjunto de visitas de segurança, tendentes a monitorizar a aplicação dos procedimentos de controlo de peso do seu material circulante carregado e acompanhar o processo de atualização do software do sistema de pesagem Scalex, por empresa prestadora de serviços especializada, nas Básculas dinâmicas ao serviço da Medway-Operador Ferroviário de Mercadorias, tendente a que as mesmas efectuem a pesagem de Bogie e peso por eixo, com comboios, de modo a cumprir com a recomendação efectuada pelo GPIAFF". No seguimento destas visitas, elaborou um relatório que identifica 7 recomendações a serem implementadas pela Medway, no sentido de corrigir ou melhorar situações identificadas. Estas 7 recomendações assentam todas em verificações de pesagem. Considerando que nem todos os comboios passam pelas básculas antes da circulação, para além das medidas identificadas para pesagens, a Medway deverá também desenvolver procedimentos que visem controlar o peso antes da circulação. Estado: ABERTA – EM IMPLEMENTAÇÃO Addressee's response: The response sent by RU Medway is limited to this specific client, which appears to be on the way to a complete resolution. However, the safety recommendation's scope is broader. Therefore, the NSA requested the RU Medway demonstrated, within the scope of its SGS, how they control the weighing and distribution of the load of each wagon on all trains, regardless of the customer. Medway informed (email 05/02/2024) that the Lourical weighbridge is already controlling the weight per axle, after a software update. This change will be extended to other Medway weighbridges. Situation in July 2024: Medway "carried out a series of safety visits, aimed at monitoring the application of weight control procedures for its loaded rolling stock and monitoring the process of updating the Scalex weighing system software, by a company providing specialized services in dynamic weighbridges at the service of Medway-Operador Ferroviário de Mercadorias, with the aim of having them carry out Bogie weighing and weight per axle, with trains, in order to comply with the recommendation made by GPIAFF". Following these visits, a report was prepared that identifies 7 recommendations to be implemented by Medway, in order to correct or improve identified situations. These 7 recommendations are all based on weighing checks. Considering that not all trains pass through the weighbridges before circulation, in addition to the measures identified for weighing, Medway must also develop procedures to control weight before circulation. Status: OPEN – UNDER IMPLEMENTATION

**Relatório Anual de Atividades de Investigação – Transporte Ferroviário
2023**
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: MEDWAY – Operador Ferroviário de Mercadorias, S.A. Railway Undertaking
2022-07	09-12-2022	Texto Recomenda-se que a MEDWAY – Operador Ferroviário de Mercadorias, S.A., em prazo a aceitar pelo IMT, proceda à revisão do processo do seu SGS relativo à monitorização interna da aplicação prática de procedimentos operacionais, nomeadamente através do estabelecimento de um programa de auditorias regulares eficazes a identificar e corrigir desvios entre o trabalho como prescrito e o trabalho como realizado, nomeadamente, mas não limitado, aos procedimentos relativos ao controlo dos pesos do material circulante carregado. Text It is recommended that MEDWAY – Operador Ferroviário de Mercadorias, S.A., within a timeframe to be accepted by the IMT, review its SMS process for the monitoring of the practical application of operational procedures, namely through the establishment of a program of regular audits to identify and correct deviations between work as planned and work as done, in particular, but not limited to, procedures relating to the control of weights of loaded rolling stock. Resposta do destinatário: A resposta enviada pela Medway resume-se a este cliente em concreto e que demonstra estar em vias de resolução completa. Contudo, o alcance da mesma, está direcionada de forma mais abrangente. O IMT solicitou à Medway que no âmbito do seu SGS monitorize através da definição de um plano de auditorias regulares os eventuais desvios nomeadamente naquele que se relaciona com o controlo dos pesos do material circulante carregado. A Medway informou (email 05/02/2024) que irá apresentar um plano de auditorias/verificação ao SGS que irá incluir também, mas não limitado, sistema de pesagem periódico aleatório nas Balcasas Ferroviárias Dinâmicas da Medway para controlar o peso por eixo dos referidos vagões. Situação em julho de 2024: Relativamente às pesagens, de acordo com o relatório elaborado pela Medway, esta tem planeadas visitas de segurança para verificação da implementação dos procedimentos no terreno. Medway deverá incluir a verificação da implementação dos procedimentos no terreno, nas auditorias internas programadas. Estado: ABERTA – PARCIALMENTE IMPLEMENTADA Addressee's response: The response sent by RU Medway is limited to this specific client, which appears to be on the way to a complete resolution. However, the safety recommendation's scope is broader. Therefore, the NSA requested the RU Medway that, within the scope of its SGS, a regular auditing plan is defined in order to monitor possible deviations in what concerns the control of the weights of the loaded wagons. Medway has informed (email 05/02/2024) that it will present an audit/verification plan to the SMS which will also include, but is not limited to, the random periodic weighing system on Medway Dynamic Railway Weighbridges to control the axle weight of the aforementioned wagons. Situation in July 2024: Regarding weighing, according to the report prepared by Medway, there are safety visits planned to verify the implementation of procedures in the field. Medway must include verification of the implementation of procedures in the field, in scheduled internal audits. Status: OPEN – PARTIALLY IMPLEMENTED



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

2024