



NOTA INFORMATIVA DE INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTE FERROVIÁRIO

NOTAS PRÉVIAS

- ✓ O presente Relatório Preliminar é publicado apenas para efeitos de registo e divulgação de informação factual inicial sobre a ocorrência tal como conhecida à data da sua redação, da decisão de investigar e da orientação dada à investigação de segurança, em cumprimento do dever de informação previsto no Decreto-Lei n.º 394/2007, de 31 de dezembro.
- ✓ Do conteúdo deste documento não podem ser retiradas quaisquer conclusões válidas quanto às causas do acidente uma vez que a informação factual aqui apresentada é incompleta e pode estar sujeita a alterações, considerando que apenas no decurso da investigação poderá a mesma ser completada e sujeita a análise, a qual ficará patente no relatório final.
- ✓ Dos factos expressos neste relatório não se deve presumir culpa ou responsabilidade de qualquer parte envolvida na ocorrência.

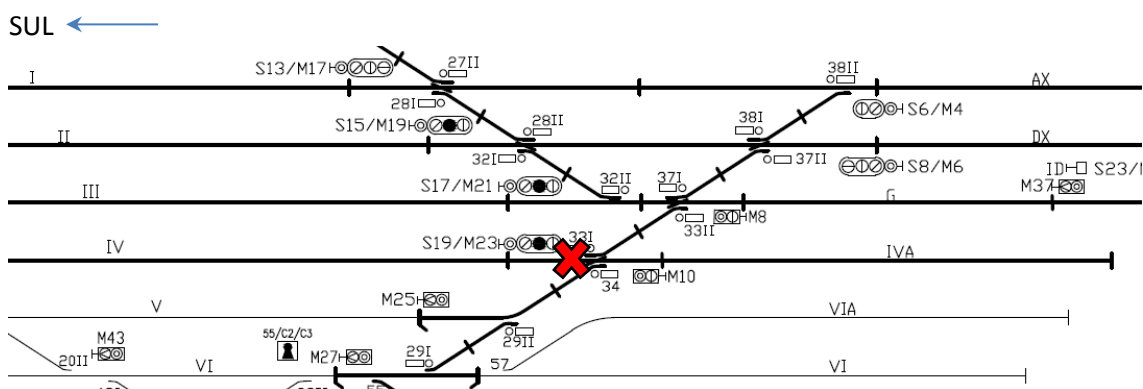
SINOPSE DA OCORRÊNCIA

PROCESSO GPIAAF F_20180605		Classificação Acidente	Tipo de evento Colhida de pessoa por material circulante			
OCORRÊNCIA						
Data 2018-JUN-05	Hora N/D	Dependência/localidade mais próxima Lisboa - Santa Apolónia			Coordenadas 38°43'16.8"N 9°06'55.1"W	
Descrição sumária	Colhida de trabalhador por material circulante em movimento					
INFRAESTRUTURA						
Designação Linha do Norte			Gestor da Infraestrutura IP – Infraestruturas de Portugal, S.A.			
Ponto Quilométrico 1,090	Tipologia Via de resguardo eletrificada		Velocidade máxima 30 km/h	Sistema de exploração N/A		
CONSEQUÊNCIAS						
Lesões	Tripulação	Passageiros	Utilizadores de PN	Trabalhadores	Não autorizados	Outros
Fatais	-	-	-	1	-	-
Graves	-	-	-	-	-	-
Ligeiras / Nenhuma	-	-	-	-	-	-
Danos no material circulante	N/A					
Danos na infraestrutura	N/A					
Outros danos	N/A					



BREVE DESCRIÇÃO DA OCORRÊNCIA

Às 08:32 do dia 05 de junho de 2018, um agente da empresa de transporte ferroviário CP - Comboios de Portugal, E.P.E., que viajava no comboio n.º 511 reparou num corpo caído entre os carris da linha IV da estação de Lisboa - Santa Apolónia, junto ao aparelho de mudança de via n.º 34/33-I.



De imediato contactou o Centro de Operações da CP a dar conta do sucedido, tendo este órgão efetuado os procedimentos necessários à averiguação da ocorrência, nomeadamente contactado a cabine de circulação da estação de modo a impedir o tráfego ferroviário naquela linha e solicitado a um agente da empresa de transporte ferroviário para se deslocar ao local de modo a obter informação adicional.

O agente constatou que se tratava de um trabalhador de um prestador de serviços da referida empresa de transporte ferroviário, o qual assegurava as funções de vigilante no local. Contactou o número de emergência 112, do que resultou a comparência de uma ambulância dos Bombeiros Voluntários de Lisboa, de elementos da PSP e de um veículo de emergência médica, sendo confirmado o óbito às 09:12.

As evidências indicam que o trabalhador foi colhido por material circulante.

O trabalhador havia iniciado o seu turno algo antes das 08:00. Até à hora em que o seu corpo foi detetado passaram nas proximidades do local onde foi encontrado sete comboios comerciais e duas unidades motoras em regime de manobras. No entanto, ninguém a bordo ou no terreno notou qualquer anormalidade até a vítima ser notada às 08:32.

O dia estava claro e o sol havia nascido às 06:12.

O trabalhador colhido tinha o certificado de aptidão médica válido para exercer as suas funções.



SOBRE A INVESTIGAÇÃO

O GPIAAF foi notificado pouco depois da deteção da ocorrência. Assim que se confirmou que o acidente poderia ter resultado de colisão por material circulante em movimento, os dois investigadores de transporte ferroviário deslocaram-se para o local do acidente com vista à recolha de evidências.

O acidente configura um acidente grave, cuja investigação de segurança é obrigatória. Assim, o GPIAAF abriu um processo de investigação às causas do acidente, ao abrigo do n.º 1 do art.º 4.º do Decreto-Lei n.º 394/2007.

Entre outros aspetos, a investigação do GPIAAF debruçar-se-á sobre as condições operacionais de realização das manobras, a aptidão dos trabalhadores envolvidos para a realização das suas tarefas, as ações e formação da vítima, assim como a organização e requisitos para a realização do seu trabalho, quer da parte da empresa de transporte ferroviário, quer da parte do prestador de serviços.

Após conclusão da investigação e do procedimento de audiência prévia às partes relevantes, o GPIAAF publicará o relatório final contendo os factos apurados, a sua análise, as conclusões sobre as causas do acidente e, se aplicável, recomendações de segurança. No entanto, caso detete, em qualquer fase da investigação, algum aspeto que entenda poder representar um potencial risco de segurança imediato cujas medidas de controlo implementadas não pareçam ser suficientes, o GPIAAF emitirá imediatamente um alerta urgente de segurança às entidades relevantes, para que estas possam tomar as medidas que entendam por adequadas.

Das evidências e informação recolhida até ao momento nesta investigação, o GPIAAF não identificou nenhum aspeto que caracterize ou indique algum risco imediato para a segurança que suscite a emissão de algum alerta de segurança às entidades responsáveis.

Nos termos da legislação nacional e europeia, se o relatório final não puder ser publicado no prazo de doze meses, o GPIAAF publicará um relatório intercalar pelo menos em cada data de aniversário do acidente, descrevendo o andamento da investigação e os problemas de segurança eventualmente detetados.

NOTAS FINAIS

- ✓ As investigações realizadas pelo GPIAAF no domínio do transporte ferroviário, são feitas em conformidade com o Decreto-Lei n.º 394/2007, de 31 de dezembro, e com as recomendações da Agência Ferroviária da União Europeia e boas práticas internacionais, sendo independentes e não impeditivas de quaisquer outras que sejam conduzidas pelas autoridades judiciais, pela autoridade responsável pela segurança ferroviária nacional e pelas próprias empresas envolvidas.



Transporte Ferroviário

- ✓ Nos termos da legislação europeia e nacional, as investigações realizadas pelo GPIAAF têm como único objetivo contribuir para a melhoria da segurança através da prevenção de futuros acidentes ou da mitigação das suas consequências, **não se destinando nem sendo conduzidas com vista ao apuramento de culpas ou à determinação de responsabilidades.**
- ✓ **As investigações de segurança realizadas pelo GPIAAF são independentes de quaisquer outras promovidas por entidades diversas, nomeadamente daquelas que se destinem ao apuramento de culpas ou responsabilidades.**
- ✓ Nos termos da legislação aplicável à segurança ferroviária, as empresas envolvidas têm a obrigação de proceder à sua própria investigação das ocorrências e à introdução imediata das medidas corretivas que daí decorram, em conformidade com os respetivos sistemas de gestão da segurança, cuja supervisão da sua contínua aplicação é competência do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P., enquanto autoridade nacional de segurança ferroviária.

Lisboa, 05 de julho de 2018

Documento alterado em 10-07-2018 para rectificar informação factual.