

TRANSPORTE FERROVIÁRIO
RELATÓRIO ANUAL DE SEGURANÇA

2014



CONTROLO DO DOCUMENTO		
Elaborado por:	Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. Avenida das Forças Armadas, nº 40 1649-022 Lisboa Portugal	
Aprovado por:	Conselho Diretivo	Assinado no original
Revisto por:	José Pinheiro (Eng.º) Paulo Taveira (Eng.º)	Assinado no original
Elaborado por:	João Silva (M.A.)	Assinado no original
Edição/Revisão:	01 / 2015	
Data:	05-10-2015	
Tipo de Documento:	Relatório	
Status do documento:	Final	

ÍNDICE

A. INTRODUÇÃO	4
A.1 Objetivos e Âmbito.....	4
A.2 Mudanças organizacionais	5
B. RESUMO DO DESEMPENHO E ESTRATÉGIA PARA A SEGURANÇA.....	6
B.1 Principais conclusões	6
B.2 Estratégia nacional de segurança, iniciativas e outros factos relevantes	6
B.3 Revisão do ano anterior.....	7
B.4 Áreas prioritárias a desenvolver no próximo ano	8
C. O DESENVOLVIMENTO DA SEGURANÇA FERROVIÁRIA.....	9
C.1 Análise dos indicadores e suas tendências.....	9
C.2 Resultados de recomendações de segurança	22
C.3 Iniciativas para manter ou melhorar a segurança na sequência de recomendações de investigação de acidentes.....	23
D. SUPERVISÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO E DO GESTOR DA INFRAESTRUTURA	24
D.1 Supervisão e plano	24
D.2 Recursos humanos.....	24
D.3 Competências.....	25
D.4 Processo de decisão	25
D.5 Coordenação e cooperação.....	25
D.6 Resultados de medidas	25
E. O DESENVOLVIMENTO DA CERTIFICAÇÃO E AUTORIZAÇÃO DE SEGURANÇA	26
E.1 Enquadramento legal e apoio	26
E.2 Contactos com outras autoridades de segurança	27
E.3 Procedimentos.....	27
E.4 Feedback.....	27
F. ALTERAÇÕES NA LEGISLAÇÃO E REGULAMENTAÇÃO	28
F.1 Diretiva da Segurança Ferroviária	28
F.2 Alterações na legislação Nacional e na Regulação Técnica de Segurança	28
G. APLICAÇÃO DO MÉTODO COMUM DE SEGURANÇA DE DETERMINAÇÃO E AVALIAÇÃO DOS RISCOS.....	29
G.1 Experiência do Regulador.....	29
G.2 Feedback dos Stakeholders	29
G.3 Revisão das Regras Nacionais de Segurança à luz da regulamentação comunitária sobre o método comum de segurança de determinação e avaliação dos riscos	30
H. DERROGAÇÕES QUANTO AO ESQUEMA DE CERTIFICAÇÃO DE ENTIDADES RESPONSÁVEIS POR MANUTENÇÃO.....	31
I. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	32
ANEXO A ESTRUTURA DO SISTEMA FERROVIÁRIO	33
A.1 Mapa da Rede Ferroviária Nacional.....	33

A.1.1	Mapa dos Sistemas de Controlo Automático de Velocidade	34
A.2	Lista das empresas de gestão da infraestrutura e de transporte ferroviário	35
A.2.1	Gestor da Infraestrutura	35
A.2.2	Empresas de Transporte Ferroviário	36
ANEXO B	INFORMAÇÃO SOBRE A ORGANIZAÇÃO DO IMT, I.P.....	40
B.1	Organograma do IMT, I.P., 2014	40
B.2	Relações do IMT, I.P. com outras entidades no âmbito da segurança ferroviária	41
ANEXO C	INDICADORES COMUNS DE SEGURANÇA 2014	42
ANEXO D	ALTERAÇÕES NA LEGISLAÇÃO E REGULAMENTAÇÃO 2014	48
ANEXO E	LISTA DE ACIDENTES SIGNIFICATIVOS 2014	49

Abreviaturas

ERA	Agência Ferroviária Europeia
GISAF	Gabinete de Investigação de Segurança e de Acidentes Ferroviários
ICS	Indicadores Comuns de Segurança
IMT, I.P.	Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.
INE	Instituto Nacional de Estatística, I.P.
SPWP	Grupo de Trabalho sobre o Desempenho da Segurança

A. INTRODUÇÃO

A.1 Objetivos e Âmbito

O presente relatório tem como objetivo principal divulgar as atividades desenvolvidas pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT, I.P.) durante o ano de 2014, no quadro das suas competências de Autoridade Nacional de Segurança Ferroviária, nomeadamente no que respeita a iniciativas para melhorar a segurança do sistema ferroviário; a publicação de normativo relevante; e ao desenvolvimento da certificação e autorização de segurança das empresas e respetiva supervisão das suas atividades. Evidencia-se também a evolução do desempenho e da gestão da segurança no caminho-de-ferro relativamente ao transporte ferroviário de passageiros e mercadorias realizado na Rede Ferroviária Nacional.

Para além da divulgação destas atividades, é também objetivo deste relatório a publicação dos Indicadores Comuns de Segurança (ICS)¹, os quais permitem a medição e avaliação do desempenho da segurança, sendo tais indicadores apresentados no Anexo C do presente relatório.

Os dados aqui apresentados foram obtidos através dos relatórios anuais de segurança das empresas de transporte ferroviário e do gestor da infraestrutura (apresentados ao IMT, I.P.²) e também de estatísticas fornecidas pelo Instituto Nacional de Estatística (INE).

A verificação da consistência dos dados da sinistralidade e a sua validação final foram feitas seguindo um processo participativo e transparente envolvendo as empresas de transporte ferroviário e o gestor da infraestrutura, os quais tiveram a oportunidade de analisar e consolidar os dados comuns, garantindo-se deste modo a fiabilidade dos dados finais apresentados.

A divulgação deste relatório será feita para as seguintes entidades e organismos:

- Ministério da Economia;
- Agência Ferroviária Europeia (ERA);
- Gabinete de Investigação de Segurança e de Acidentes Ferroviários (GISAF);
- Gestor da infraestrutura;
- Empresas de transporte ferroviário;

¹ Estabelecidos no Anexo V do Decreto-Lei n.º 270/2003, de 28 de outubro, republicado pelo Decreto-Lei n.º 151/2014 de 13 de outubro.

² De acordo com o Art.º 66-C do referido decreto-lei.

- Sítio da internet do IMT, I.P. para conhecimento público.

Estão excluídas do âmbito deste relatório as atividades de transporte realizadas noutros sistemas de transporte guiado: metropolitanos; metropolitanos ligeiros de superfície; minicombóios; elétricos e instalações por cabo para transporte de pessoas.

A.2 Mudanças organizacionais

No ano de 2014, a natureza e competências do IMT, I.P. foram alteradas com a publicação da nova lei orgânica do Instituto pelo Decreto-Lei n.º 77/2014 de 14 de maio. Não obstante, o processo de consolidação do IMT, I.P. continuou durante o ano transato, resultante da aprovação do Decreto-Lei n.º 236/2012, de 31 de outubro.

Nesse sentido, deu-se continuidade ao processo de integração do pessoal do ex-IPTM, do ex-INIR e do ex-IMTT na estrutura do IMT, I.P., que no entanto ainda se manteve inalterada durante 2014, tendo sido concluída em 2015³. No anexo B é apresentado o organograma do IMT, I.P. em vigor em 2014, o qual não integra ainda as estruturas orgânicas do ex-IPTM e ex-INIR.

Para dar cumprimento às suas atribuições relativas ao transporte rodoviário, ferroviário, marítimo e respetivas infraestruturas em todo o território nacional, o IMT, I.P. dispunha, em 31 de dezembro de 2014, de um efetivo de 724 trabalhadores.

Relativamente à estrutura que dentro do IMT, I.P. se dedica às questões ferroviárias e em particular às relacionadas com a segurança, não se verificaram em 2014 alterações organizacionais significativas.

³ Portaria n.º 209/2015 de 16 de julho, que reestrutura a orgânica do IMT, I.P.

B. RESUMO DO DESEMPENHO E ESTRATÉGIA PARA A SEGURANÇA

B.1 Principais conclusões

No ano de 2014 verificou-se uma melhoria na gravidade da sinistralidade ferroviária relativamente a 2013, nomeadamente quanto à mortalidade. Não obstante, ocorreram apenas mais dois acidentes significativos relativamente a 2013. Esta melhoria é confirmada pela diminuição do Índice MFGP (Mortos e Feridos Graves Ponderados).

No que diz respeito aos suicídios, estes diminuíram em 2014 relativamente a 2013, estando abaixo da média dos últimos dez anos.

A tendência de evolução dos precursores de acidentes tem nos últimos anos sido negativa, verificando-se um agravamento substancial e abrupto principalmente nos itens relativos à deformação da via e a carris partidos, o que poderá indiciar problemas com a manutenção e conservação deste ativo fundamental para a segurança do transporte ferroviário.

B.2 Estratégia nacional de segurança, iniciativas e outros factos relevantes

Embora nos últimos anos não tenham sido realizadas muitas obras no âmbito da segurança, e em particular no que diz respeito à infraestrutura, foi possível manter ativo o programa de redução de passagens de nível, tendo-se durante 2014 concretizado ações de melhoria e supressão de 14 passagens de nível, as quais irão prosseguir no futuro de acordo com novos objetivos traçados para o período 2015-2020 pelo gestor de infraestrutura.

No sentido de promover o desenvolvimento e a eficiência da rede ferroviária nacional, o governo criou em 29 de agosto de 2013 um Grupo de Trabalho com o objetivo de apresentar recomendações relativamente ao investimento em Infraestruturas de Elevado Valor Acrescentado (GT IEVAS). Este grupo apresentou as suas conclusões já em 2014, as quais serviram de base para a elaboração do Plano Estratégico de Transportes e Infraestruturas (PETI3+).

A implementação deste plano irá ter forte impacto na melhoria da segurança, pois com a modernização das infraestruturas ferroviárias irão ser instalados modernos sistemas de comando e controlo em linhas onde eles ainda não existem, e melhoradas as condições de exploração ferroviária em diversas linhas.

No mesmo sentido, a IP, S.A. desenvolveu um plano de supressão e requalificação de PN e de melhorias no atravessamento de estações, que conduzirão igualmente a uma melhoria da sinistralidade ferroviária.

Continua portanto, dentro das limitações existentes, a existir firme intenção de fazer progredir a segurança do sistema ferroviário e cumprir de forma consistente os objetivos de segurança definidos na legislação comunitária para Portugal.

Durante 2014, há ainda a salientar a continuação do processo de Certificação de Entidades Responsáveis pela Manutenção de Vagões e o incremento do número de análises de risco efetuadas pelo gestor da infraestrutura e pelas empresas ferroviárias, no contexto da implementação de alterações significativas em subsistema ferroviários.

B.3 Revisão do ano anterior

A inflexão do sentido decrescente da sinistralidade deu-se em 2011, quando se atingiram os valores mais baixos desde que se iniciaram os registos de acordo com a metodologia harmonizada desenvolvida pela ERA⁴. Nos anos subsequentes tem-se verificado um ligeiro agravamento anual da sinistralidade total quanto ao número de acidentes, porém com um decréscimo da mortalidade em 2014.

O aumento do número de acidentes deriva essencialmente de ocorrências extrínsecas à atividade nuclear do caminho-de-ferro, mais concretamente nas interfaces do sistema com terceiros, traduzida por colisões de comboios com intrusos do espaço ferroviário e com pessoas que transgridem das regras rodoviárias de atravessamento de passagens de nível. A mortalidade registada em 2014 revela uma melhoria significativa (26,9%) relativamente a 2013, com particular relevância para os mortos em acidentes em PN. A sinistralidade traduzida em mortes e ferimentos de passageiros e trabalhadores do caminho-de-ferro, mantém-se a nível muito baixo e sem evidência de tendência de agravamento. Excetua-se apenas um aumento de ferimentos de passageiros, contrariando a estabilidade dos anos anteriores.

A inflexão da tendência decrescente das situações perigosas que podem conduzir a acidentes é merecedora de profunda reflexão entre todos os atores do sistema ferroviário, de forma a se identificarem as medidas corretivas mais adequadas do ponto de vista técnico e económico. A reversão desta tendência continuará a ter de ser um objetivo partilhado e assumido, quer pelas empresas, quer pela autoridade nacional de segurança.

⁴ Pela publicação de uma diretiva europeia e subsequente transposição para a legislação nacional através do Decreto-Lei n.º 62/2010 de 9 de junho.

Em 2014 foram realizadas várias ações de supervisão e fiscalização, por parte da Autoridade Nacional de Segurança, nomeadamente para verificação das condições de segurança da exploração em linhas onde ocorreram alguns acidentes significativos. Outras ações centraram-se na verificação das condições de manutenção de algumas séries de material circulante. Estas ações permitiram adquirir um entendimento mais concreto das situações de perigo que podem originar ocorrências de percussores de acidente e delinear estratégias para uma supervisão mais específicas sobre os mesmos.

Importa ainda referir que, no seguimento de acidente ocorrido em 2013, no ano 2014 deu-se continuidade ao registo de ocorrências de aderência degradada, em implementação de regra específica sobre a circulação de comboios em condições de aderência degradada.

B.4 Áreas prioritárias a desenvolver no próximo ano

Nos próximos anos de 2015/16 pretende-se intensificar a supervisão das empresas sujeitas à regulação do IMT, I.P., aplicando para tal a estratégia de supervisão desenvolvida no contexto da implementação do Regulamento UE n.º 1077/2012 da Comissão Europeia.

É também uma prioridade do IMT, I.P. dar continuidade ao processo de revisão do normativo técnico que constitui a Regulamentação de Segurança do caminho-de-ferro, no sentido de a simplificar e adequar ao enquadramento legal nacional e comunitário.

Ainda, no seguimento da reestruturação da organização do gestor de infraestrutura, é prioritário acompanhar o processo de reconversão e supressão de PN mencionado no ponto B.2.

C. O DESENVOLVIMENTO DA SEGURANÇA FERROVIÁRIA

C.1 Análise dos indicadores e suas tendências

Neste capítulo são analisadas com detalhe as tendências reveladas pelos Indicadores Comuns de Segurança, no período de dez anos correspondente ao do ano de 2005 a 2014. O desempenho de segurança do sistema ferroviário em 2014 será também analisado por comparação com a média dos últimos cinco anos e com o ano anterior. No Anexo C são disponibilizadas as tabelas com os dados numéricos no apuramento dos Indicadores Comuns de Segurança de 2014. O apuramento e tratamento dos dados apresentados neste relatório foram realizados com base em definições e métodos harmonizados a nível europeu, os quais foram desenvolvidos pela ERA⁵.

Genericamente, a avaliação global reflete que a sinistralidade no ano de 2014 melhorou relativamente a 2013. Por comparação com o ano precedente de 2013, apesar do número de acidentes ter aumentado em 4,2%, o mesmo ficou 15,3% abaixo da média dos últimos dez anos, e 28,2% acima da média dos cinco anos anteriores. O número de vítimas mortais diminuiu em 7 unidades (-26,9%) sendo inferior em 19,5% à média dos últimos cinco anos.

Os aspetos mais positivos a relevar são que, pelo quarto ano consecutivo, não se registaram vítimas mortais entre passageiros ou entre trabalhadores do caminho-de-ferro e que o número de suicídios (44) diminuiu 6,4% relativamente a 2013, sendo 17,0% inferior à média dos cinco anos anteriores e 10,2% inferior à média dos dez anos anteriores.

Relativamente às passagens de nível (PN), continua o processo de redução e melhoria das condições de circulação, tendo sido suprimidas mais catorze PN. O número de PN com algum tipo de proteção ativa (manual ou automática) continua superior ao de PN com proteção passiva (458 vs 398). Esta redução traduziu-se num decréscimo das vítimas de acidentes mortais em passagens de nível: uma diminuição de 60% tanto em relação a 2013 como à média dos cinco anos anteriores, e de 66% em relação aos dez anos anteriores.

Nas seguintes secções são apresentadas análises dos diversos indicadores que nos transmitem uma visão clara e intuitiva da evolução da segurança ao longo dos últimos dez anos.

C.1.1. *Vítimas mortais e Feridos Graves*

C.1.1.1 *Mortos por tipo de acidente*

⁵ Estabelecidos na Diretiva 2009/149/CE, de 27.11.2009, que altera o Anexo 1 da Diretiva 2004/49/CE (Diretiva da Segurança), transposta para a legislação nacional no Decreto-Lei n.º 62/2010 de 9 de Junho.

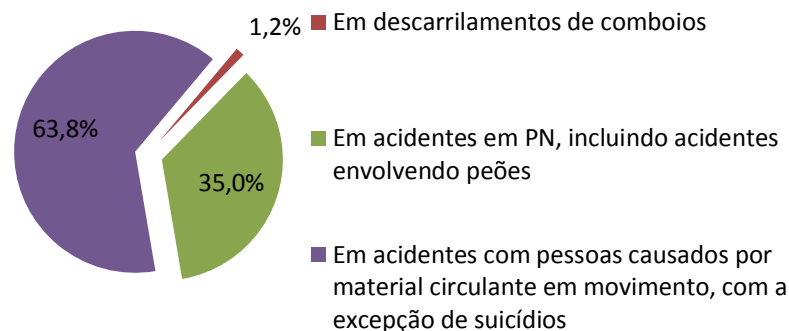
Tabela 1 - Número total de mortos por tipo de acidente, 2005-2014

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Média do período	Média dos 5 anos anteriores
Em colisões de comboios, incluindo colisões com obstáculos dentro do gabarito	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Em descarrilamentos de comboios	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0,4	0
Em acidentes em PN, incluindo acidentes envolvendo peões	11	18	20	15	17	11	4	8	10	4	11,8	10
Em acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento, com a exceção de suicídios	36	35	35	26	15	11	10	16	16	15	21,5	13,6
Em incêndios em material circulante	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Em outros acidentes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total em todos os acidentes	47	53	58	42	32	22	14	24	26	19	33,7	23,6

Em 2014, o número de vítimas mortais em resultado de acidentes ferroviários continuou a tendência de forte decréscimo registada entre 2007 e 2011 (contrariada nos anos 2012 e 2013), tendo diminuído 26,9% relativamente a 2013, e 19,5% em relação à média dos cinco anos precedentes. Estes dados revelam uma importante melhoria da sinistralidade ferroviária verificada em 2014, tendo apenas o ano 2011, ano onde se verificou o melhor desempenho do sistema ferroviário ao nível da segurança, registado um número de vítimas mortais inferior ao do ano em análise.

Em Portugal, como nos restantes países europeus, as pessoas que utilizam indevidamente o espaço ferroviário, quer por se deslocarem em locais não autorizados, quer por desrespeito pelas regras de atravessamento das passagens de nível, constituem a esmagadora maioria das vítimas mortais (100%). Tal como desde 2009, em 2014 só existiram vítimas mortais nestas duas categorias, o que releva a elevada segurança que o sistema ferroviário oferece aos seus utilizadores e trabalhadores.

Gráfico 1 – Percentagem média de mortos por categoria de acidente, 2005-2014



Os tipos de acidentes onde ocorrem mais vítimas mortais são, em média (Gráfico 1), os provocados por material circulante em movimento, quase 63,8% e os que ocorrem nas PN com aproximadamente 35%. Em 2014 continuaram a não existir vítimas mortais devido a descarrilamentos ou colisões. Estes acidentes, embora tendo grande visibilidade mediática e impacto social, foram responsáveis nos últimos dez anos apenas por 1,2% das vítimas.

Em 2014 verificou-se uma maior polarização do número de vítimas mortais provocado por material circulante em movimento (78,9%) em relação ao que ocorre nas PN (21,1%).

C.1.1.2 Mortos por categoria de pessoas

Relativamente à categoria de pessoas que falecem em consequência de acidentes ferroviários em 2014 (Tabela 2), verificou-se, pelo quarto ano consecutivo, a inexistência de vítimas de acidentes que fossem passageiros. Verificou-se ainda a inexistência de vítimas nas categorias “Trabalhadores” (do sector ferroviário) e “Outros”, tendência que se tem verificado desde 2011 e 2006, respetivamente.

Tabela 2 - N.º de mortos por categoria de pessoa, 2005-2014

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Média do período	Média dos 5 anos anteriores
Passageiros	0	0	1	3	0	1	0	0	0	0	0,5	0,2
Trabalhadores	2	1	5	1	1	1	0	0	0	0	1,1	0,4
Utilizadores de PN	11	18	20	15	17	11	4	8	10	4	7,4	10,0
Pessoas não autorizadas	33	34	32	23	14	9	10	16	16	15	20,2	13,0
Outros	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,1	0,0
Total	47	53	58	42	32	22	14	24	26	19	33,7	23,6

A contribuir para o decréscimo de 26,9% do número de mortos registados em 2014 face ao ano anterior, verificou-se uma significativa diminuição de 60% na categoria dos utilizadores de PN e uma ligeira diminuição de mortes das pessoas não autorizadas (6,3%) em relação a 2013,

observando-se uma variação muito semelhante comparativamente aos valores da média dos cinco anos precedentes. A distribuição média nos últimos dez anos revela que é nas duas categorias de pessoas estranhas ao caminho-de-ferro – “Pessoas não autorizadas” (em instalações ferroviárias) e “Utilizadores de Passagens de Nível” – que se regista a esmagadora maioria dos acidentes mortais (402 vítimas em 409).

Os registos mostram que o transporte em caminho de ferro é particularmente seguro para os seus utilizadores pois apenas 1,2% das pessoas mortas em acidentes ferroviários foram passageiros.

Como tendência de longo prazo, verifica-se um nítido e consistente decréscimo do número de mortos devido a acidentes no caminho-de-ferro ao longo dos últimos dez anos, o que não pode deixar de ser relevado como bastante positivo e que se correlaciona diretamente com as medidas de redução e modernização das PN e com a melhoria do controlo dos riscos associados à segurança da circulação, quer através de novas disposições regulamentares, quer através de introdução ou melhoria de sistemas técnicos instalados.

C.1.1.3 Feridos Graves

Tabela 3 – N.º de feridos graves por categoria, 2005-2014

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Média do período	Média dos 5 anos anteriores	Peso da categoria no total durante o período
Passageiros	7	8	5	6	4	3	2	3	3	9	5	3	20,4%
Trabalhadores	0	2	2	2	2	2	0	0	0	0	1	1	4,1%
Utilizadores de PN	15	9	8	10	5	3	3	5	5	5	7	4	27,8%
Pessoas não autorizadas	22	12	18	20	7	8	5	7	5	7	12	6	45,3%
Outros	0	2	1	1	0	0	0	1	1	0	1	0	2,4%
Total	44	33	34	39	18	16	10	16	14	21	25	15	100,0%

O número de feridos graves tem vindo a sofrer um significativo e consistente decréscimo ao longo destes últimos dez anos, verificando-se porém um aumento em 2014. Este aumento foi de 50% (mais 7 feridos do que em 2013), embora abaixo da média de 25 feridos graves durante o período.

Relativamente à distribuição pelas diversas categorias, durante o período de dez anos (última coluna da Tabela 3), a grande maioria dos feridos pertence às categorias das *pessoas não autorizadas* e *utilizadores de PN* (73,1%). Em 2014, esta percentagem foi bem inferior (57,1%)

dado se ter verificado um número significativo de feridos graves nas categorias de *passageiros* (200%).

A distribuição média ao longo dos últimos dez anos (2005 a 2014) continua a revelar a existência de uma parcela não negligenciável de passageiros feridos (20,4%), ao contrário do que acontece com as vítimas mortais, onde os passageiros apenas representam 1,5% do total.

Tabela 4 - Feridos graves por tipo de acidente, 2005-2014

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Média do período	Média dos 5 anos anteriores	Peso da categoria no total de FG durante o período
Em colisões de comboios, incluindo colisões com obstáculos dentro do gabarito	1	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	1,2%
Em descarrilamentos de comboios	0	0	1	2	4	0	0	0	0	0	1	0	2,9%
Em acidentes em PN, incluindo acidentes envolvendo peões	13	15	9	8	10	5	3	3	5	5	8	4	27,8%
Em acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento, com a exceção de suicídios	36	29	22	23	23	13	13	7	9	16	18	10	66,9%
Em incêndios em material circulante	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
Em outros acidentes	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	1,2%
Total em todos os acidentes	50	44	33	34	39	18	16	10	16	21	27	15	100%

Como se pode observar, em 2014 os ferimentos graves ocorreram apenas em acidentes em PN e em acidentes causados por material circulante. Realça-se a ausência de ferimentos graves em colisões e descarrilamentos. Ainda, cerca de 94,7% dos feridos graves durante o período de dez anos ocorreram em PN e em acidentes com material circulante em movimento.

C.1.1.4 *Risco para a sociedade*

Um método importante para analisar a evolução global da sinistralidade na rede ferroviária, e deste modo o risco a que a sociedade está exposta pela existência do transporte ferroviário, consiste no cálculo de um índice normalizado que tem em conta quer os mortos quer os feridos graves que ocorrem durante um ano, assim como os percursos efetuados pelos comboios.

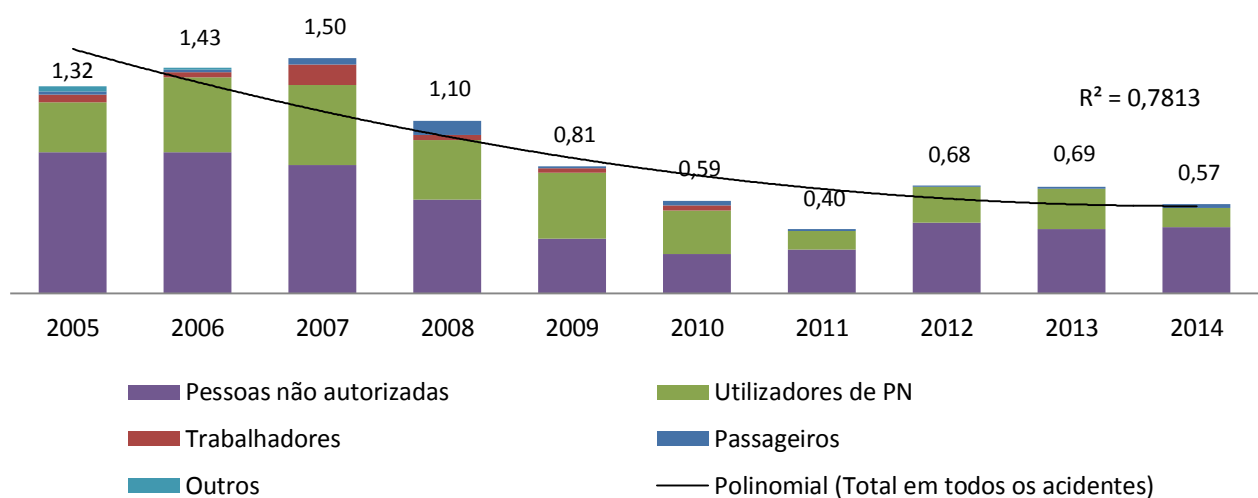
Tabela 5 - Índice MFGP por milhão ck, por categoria de pessoa, 2005 a 2014

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Média dos 5 anos anteriores	Distribuição
Passageiros	0,02	0,02	0,04	0,09	0,01	0,03	0,01	0,01	0,03	0,03	0,01	2%
Trabalhadores	0,05	0,03	0,13	0,03	0,03	0,03	0	0	0	0	0,01	2%
Utilizadores de PN	0,32	0,48	0,51	0,38	0,43	0,28	0,12	0,23	0,29	0,12	0,26	41%
Pessoas não autorizadas	0,9	0,9	0,82	0,6	0,36	0,25	0,28	0,45	0,36	0,42	0,35	56%
Outros	0,03	0,01	0	0	0	0	0	0	0,03	0	0	0%
Total	1,32	1,43	1,5	1,1	0,83	0,59	0,4	0,68	0,69	0,57	0,63	100%

Este indicador é construído através da divisão do número total de Mortos e Feridos Graves Ponderados (MFGP) pelo número de milhões de comboios multiplicados por quilómetro realizado durante o ano em análise. Para o cálculo do índice, um ferido grave ponderado é considerado estatisticamente equivalente a 0,1 morto.

A linha de tendência do índice global relativo aos últimos dez anos revela um nítido decréscimo do risco total que o sistema ferroviário gera para a sociedade, conforme se pode observar no Gráfico 2, embora nos anos de 2012 e 2013 não tenham sido positivos. Depois de 2011, o ano de 2014 foi o que registou o melhor indicador da série dos últimos dez anos.

Gráfico 2 – Índice MFGP x 10⁶km por categorias, 2005-2014



É de realçar a clara tendência de decréscimo de risco para as categorias mais significativas para a sinistralidade, nomeadamente as de “Pessoas não autorizadas em instalações ferroviárias” e para a de “Utilizadores de PN”. É de notar igualmente o contributo residual que as categorias relativas a passageiros, trabalhadores e outros dão para o risco global.

C.1.1.5 Suicídios

Como consideração prévia, convém esclarecer que os suicídios não são classificados como acidentes porque constituem atos voluntários e deliberados, destinados a provocar intencionalmente danos a quem os comete. Contudo, apesar de não serem considerados acidentes, os suicídios, para além de constituírem uma tragédia pessoal e social, são também, a vários níveis, fonte de enorme perturbação no transporte ferroviário.

Relativamente aos suicídios, o ano de 2014 foi positivo relativamente a 2013, pois houve um decréscimo de 6,4% face ao ano anterior e de 17,0% relativamente à média dos cinco anos precedentes.

Gráfico 3 – N.º de Suicídios, 2005 - 2014

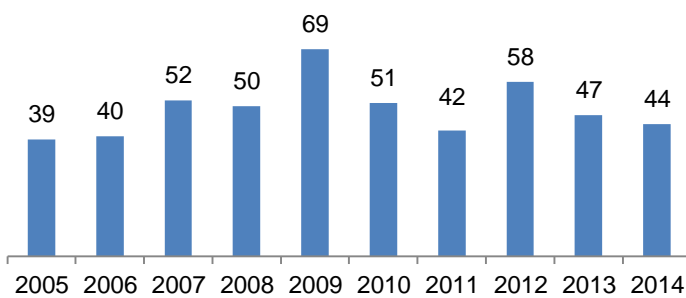
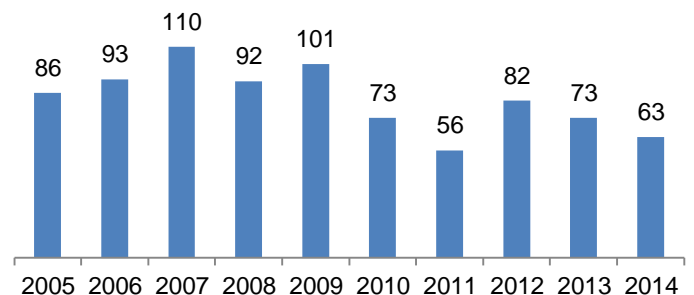


Gráfico 4 – N.º de mortos na ferrovia (acidentes e suicídios), 2005 - 2014

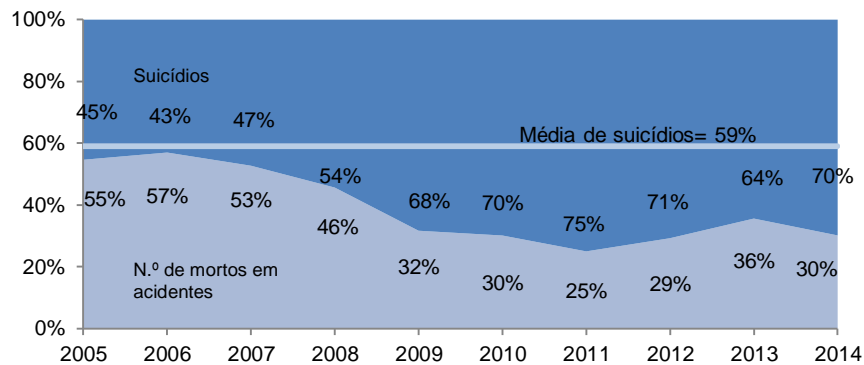


Os dados revelam que no ano de 2009 os suicídios atingiram um pico e que posteriormente diminuíram significativamente (Gráfico 3). Embora em 2012 se verificasse um recrudescimento, o mesmo não se confirmou nos anos subsequentes de 2013 e 2014. A análise dos gráficos indicia que, quer o número total de mortos quer o de suicídios, o número de mortos na ferrovia (Gráfico 4) tem uma tendência decrescente, embora a sua evolução seja irregular.

Um dado interessante para avaliar o impacto dos suicídios no sistema ferroviário é verificar qual a contribuição destes no total das vítimas mortais ocorridas no espaço ferroviário. O Gráfico 5 revela que, em média, o número de suicídios ultrapassa o dos mortos devido a acidentes (59% de suicídios vs. 41% de mortos).

Outro dado interessante é verificar que o total de mortos que ocorrem no espaço ferroviário tem alternado em subidas e descidas ao longo dos anos, sendo 2011 o ano em que menos mortes ocorreram no espaço ferroviário, tendo subido depois desse mínimo mas a um nível inferior ao registado no início da série de dados.

Gráfico 5 – Evolução dos mortos na ferrovia (em acidentes e suicídios), 2005-2014



C.1.2. Número de acidentes

O número de acidentes em 2014 aumentou em relação ao ano de 2013 (4,2%), e foi superior à média dos anteriores cinco anos (em 28,2%).

Consistentemente ao longo dos últimos dez anos (Tabela 6), e à semelhança do que acontece nos restantes caminho-de-ferro europeus, as duas categorias que registam a maioria dos acidentes são, respetivamente, as relativas aos acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento e aos acidentes em passagens de nível.

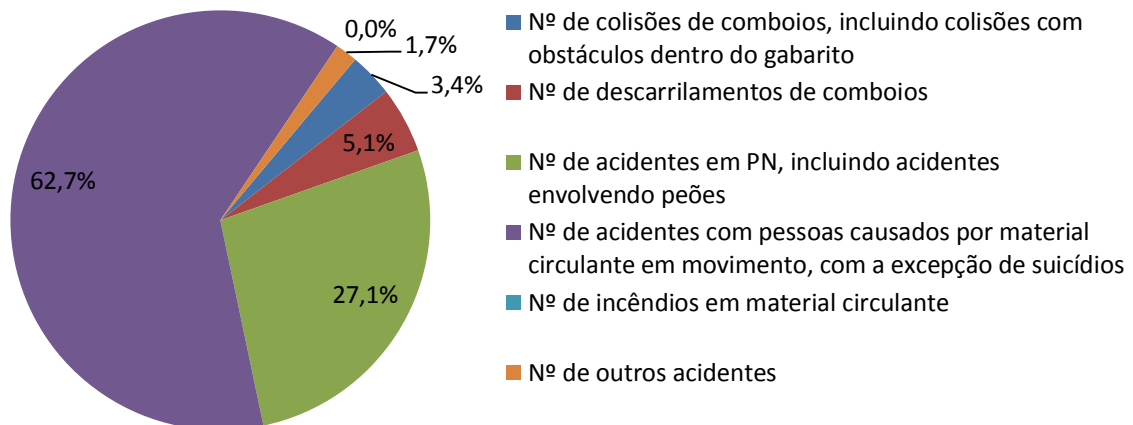
Tabela 6 – Acidentes por categoria, 2005 - 2014

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Média do período	Média dos 5 anos anteriores
Colisões de comboios, incluindo colisões com obstáculos dentro do gabarito	1	3	3	0	0	2	1	1	1	7	2	1
Descarrilamentos de comboios	1	9	3	3	1	3	2	0	4	3	3	2
Acidentes em PN, incluindo acidentes envolvendo peões	22	22	27	20	15	14	7	11	12	9	16	12
Acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento, com a exceção de suicídios	63	55	56	49	27	22	17	23	31	31	37	24
Incêndios em material circulante	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Outros acidentes	0	0	4	1	0	1	0	1	0	0	1	0
Total de todos os acidentes	87	89	93	73	43	42	27	36	48	50	59	39

Pela análise do Gráfico 6, constata-se que os acidentes que ocorrem devido à atividade intrínseca do caminho-de-ferro, a que correspondem as colisões, descarrilamentos, e incêndios

em material circulante, representam apenas uma pequena parcela do total (8,5%), verificando-se ainda a sua reduzida magnitude e relativa estabilidade na frequência com que ocorrem ao longo do tempo. Pelo décimo ano consecutivo não se registaram acidentes devidos a incêndios em material circulante.

Gráfico 6 - Distribuição de Acidentes por Categoria: Média 2005-2014



A distribuição dos acidentes e o seu peso relativo mantém-se praticamente inalterada relativamente ao ano anterior, verificando-se que cerca de 62,7% pertencem à categoria dos acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento e 27,1% acontecem nas passagens de nível.

Continua a verificar-se (Gráfico 7) que existe uma tendência de redução do total de acidentes, correlacionada principalmente com a tendência de redução nos acidentes mais frequentes: acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento e acidentes em PN.

Em 2011 atingiu-se um mínimo, e nos últimos três anos os acidentes têm ocorrido com mais frequência, tendo aparentemente abrandado o crescimento de ocorrências em 2014.

Como a série ainda é pequena (dez anos), não é possível antever se este recrudescimento é consistente ou se é uma variação natural devido a fatores externos, dado que os acidentes mais frequentes acima referidos têm origem extrínseca ao caminho-de-ferro.

Gráfico 7 – Total De Acidentes

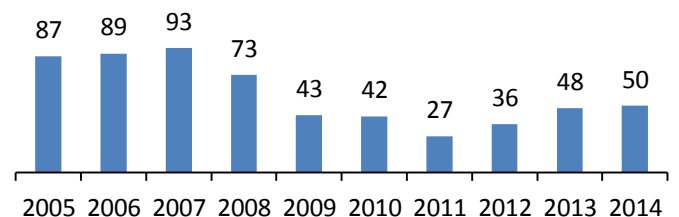
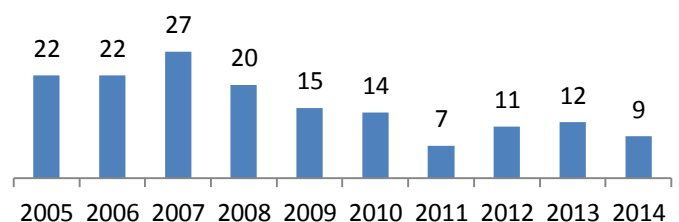


Gráfico 8 - Acidentes Em PN



Nota-se com clareza (Gráfico 8) que a redução do número de acidentes em passagens de nível ao longo dos anos reflete o impacto positivo do programa de supressão e beneficiação de PN empreendido pelo gestor da infraestrutura, bem como o impacto das campanhas mediáticas de sensibilização da população que têm sido efetuadas. Em particular, o número deste tipo de acidentes diminuiu para um valor próximo do mínimo histórico.

A frequência de outros acidentes significativos (Gráfico 9), não classificados nas categorias principais, foi inexistente pelo segundo ano consecutivo.

Destaca-se o elevado número de colisões (Gráfico 10) ocorridas durante 2014 contrastando com os anos anteriores. Nesta categoria estão contabilizadas ocorrências que, em virtude de alteração da definição das mesmas, não foram consideradas noutras categorias como em anos anteriores⁶. Esta é, por essa razão, a única categoria onde se verificou um aumento de ocorrências face ao ano anterior.

Quanto a descarrilamentos (Gráfico 11), houve um decréscimo em relação a 2013, mantendo-se as ocorrências em 2014 em linha com a tendência durante o período.

Ainda, relativamente aos acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento, observa-se um número igual de ocorrências relativamente a 2013 e em linha com a tendência ao longo do período dos últimos dez anos (Gráfico 12).

Gráfico 9 – Outros Acidentes

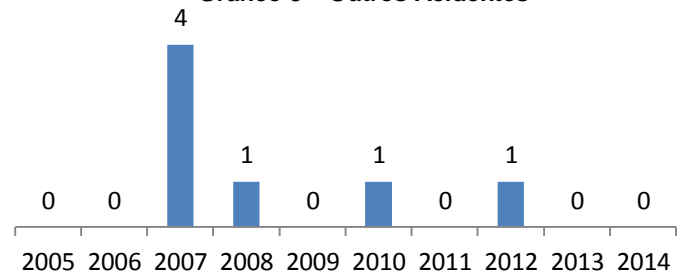


Gráfico 10 - Colisões

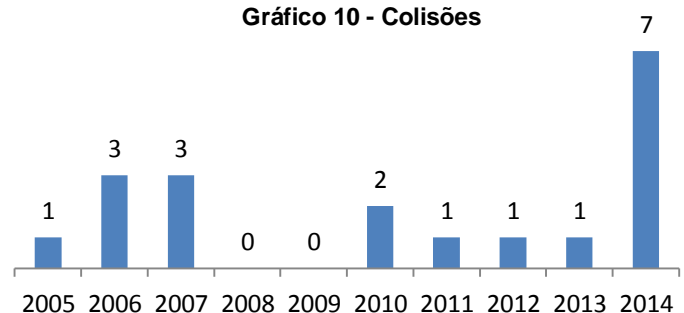
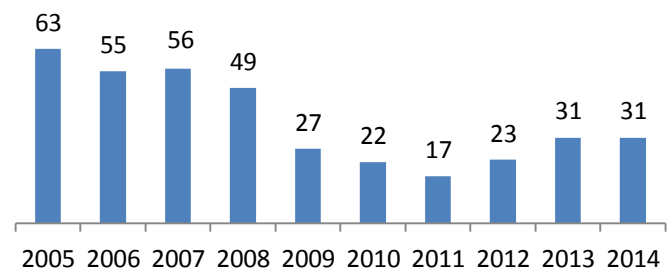


Gráfico 11 - Descarrilamentos



Gráfico 12 – Acidentes com pessoas causados por material circulante, 2005-2014



⁶ Especificamente, as colisões com catenária eram anteriormente consideradas como “Outros Acidentes”, sendo agora consideradas como “Colisões com obstáculos dentro do gabarito”.

C.1.3. Precusores de acidentes

O número total de precusores de acidentes (Tabela 7), que tinha vindo a decrescer continuamente desde 2006, sofreu no ano de 2010 uma inversão de tendência, que se acentuou com o resultado bastante negativo registado em 2012, agravado ainda mais em 2013 e em 2014 onde o número total dos percursos subiu ainda 29,1% face a 2013 e está 93,1% acima da média dos cinco anos precedentes.

Tabela 7 – Precusores de acidentes, 2006 - 2014

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Média dos 5 anos anteriores
Carris partidos	45	39	33	35	50	21	45	29	52	36,0
Deformações na via	95	40	37	44	56	24	76	121	146	64,2
Falhas na sinalização lateral	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0,2
Sinais ultrapassados apresentando o seu aspeto mais restritivo (SPAD)	24	20	24	12	6	22	25	26	30	18,2
Rodas partidas em material circulante ao serviço	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0,2
Ruturas de eixos	3	1	0	0	1	1	0	2	2	0,8
Total de incidentes e quase acidentes	168	100	94	91	114	68	146	179	231	119,6
Variação face ao ano anterior	0,0%	-40,5%	-6,0%	-3,2%	25,3%	-40,4%	+114,7%	+22,6%	+29,1%	

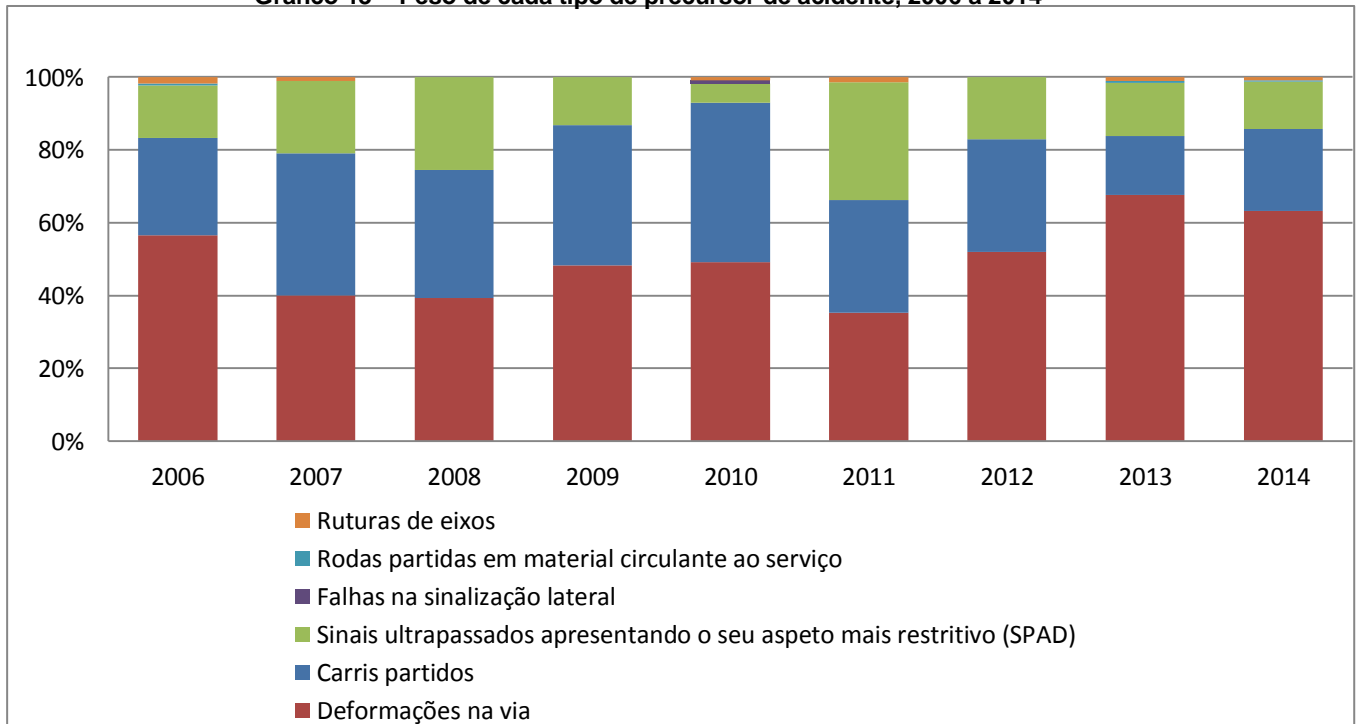
Relativamente à distribuição média dos precusores de acidentes no período de 2006⁷ a 2014 (Gráfico 13), verifica-se que existem três categorias principais em termos absolutos - deformações na via, carris partidos e SPAD. Em 2014 registou-se o máximo histórico de ocorrências destas categorias de precusores, desde 2006, situação que exige uma reflexão cuidada por parte de todos os agentes do setor ferroviário.

Quanto às deformações da via, verificou-se em 2014 um aumento de 20,7% do número de ocorrências face a 2013 (127,4% acima da média dos cinco anos precedentes). O aumento significativo registado nos dois últimos anos tem de ser profundamente analisado e

⁷ Apenas estão disponíveis dados a partir de 2006 de precusores.

urgentemente corrigido, pois indicia uma degradação das condições de circulação na rede ferroviária nacional, eventualmente por deficiências da sua manutenção.

Gráfico 13 – Peso de cada tipo de precursor de acidente, 2006 a 2014



No que respeita aos carris partidos, registou-se um agravamento da situação relativamente ao ano 2013 e à média dos últimos cinco anos, 79,3% e 44,4%, respetivamente. Releva-se o facto de estes dois indicadores diretamente relacionados com a atividade do gestor da infraestrutura, a quem compete garantir as boas condições de exploração da Rede Ferroviária Nacional.

Assinala-se também que no caso dos SPAD, continuou em 2014 a evolução negativa que se iniciou em 2011, com um acréscimo de 15,4% relativamente ao ano de 2013 (64,8% acima da média dos últimos cinco anos), sendo que este foi novamente o ano da série de dados em que se registaram mais incidentes deste tipo. Contrariamente às situações referidas anteriormente, este indicador está essencialmente associado à atividade das empresas de transporte ferroviário.

C.1.4. Custos dos acidentes significativos

Segundo a metodologia da ERA, o custo dos acidentes é valorizado na perspetiva dos custos que a sociedade, no seu conjunto, não suportaria se tivessem sido prevenidos os acidentes que provocaram mortos, feridos e atrasos na circulação dos comboios de passageiros e mercadorias (ver detalhes no Anexo C).

Tabela 8 – Custos dos acidentes significativos, 2006 - 2014

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Média 2008-2014
<i>(milhões de euros)</i>										
Vítimas mortais	47,24	54,96	40,54	30,32	21,2	13,41	22,27	24,26	17,73	24,04
Feridos graves	3,93	4,31	5,03	2,28	2,06	1,28	1,99	1,75	2,62	2,40
Custo da substituição ou reparação de material circulante ou infraestrutura danificados	N.d.	N.d.	0,75	0,6	2,243	0,69	0,24	6,29	0,84	1,66
Custo dos atrasos	0,94	0,98	1,37	0,39	0,79	0,38	0,46	1,20	1,02	0,80
Custo total	52,11	60,25	47,69	33,59	26,29	15,75	24,96	33,49	22,21	28,91

Para o cálculo dos custos foram considerados os valores definidos para Portugal nas tabelas correspondentes da ERA para o custo de uma morte e de um ferimento grave, corrigidos linearmente pelo fator de crescimento do PIB *per capita* entre 2002 e 2014 (13.600€ e 15.800€ respetivamente).

Embora em 2014 o número de acidentes significativos tenha variado apenas em mais 4,2% do que em 2013, os custos para a sociedade

com os acidentes diminuíram em 34% (Tabela 8), principalmente devido à redução de vítimas mortais (menos 26,9% do que em 2013). Salienta-se apenas que os custos com feridos graves aumentaram quase em 50% respetivamente. Não obstante, os custos com as vítimas mortais representaram 80% dos custos totais em 2014 (Gráfico 14).

C.1.5. Segurança técnica da infraestrutura

Os indicadores sobre a segurança técnica da infraestrutura (Tabela 9) mostram que em 2014 se registou mais uma vez uma ligeira melhoria das condições técnicas de segurança relativamente aos anos precedentes, sentida particularmente na redução do número de PN e no aumento da cobertura do CONVEL (Sistema Automático de Controlo da Velocidade).

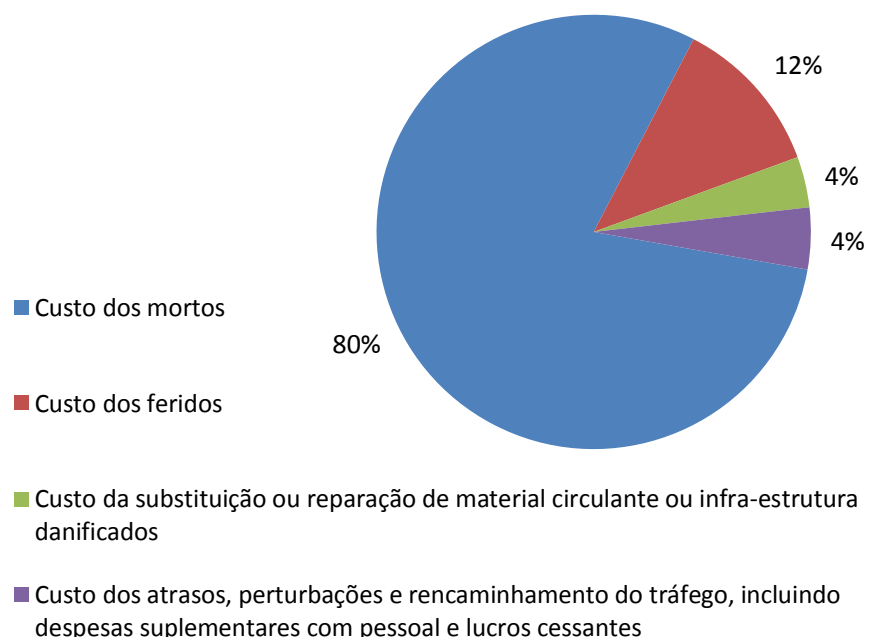
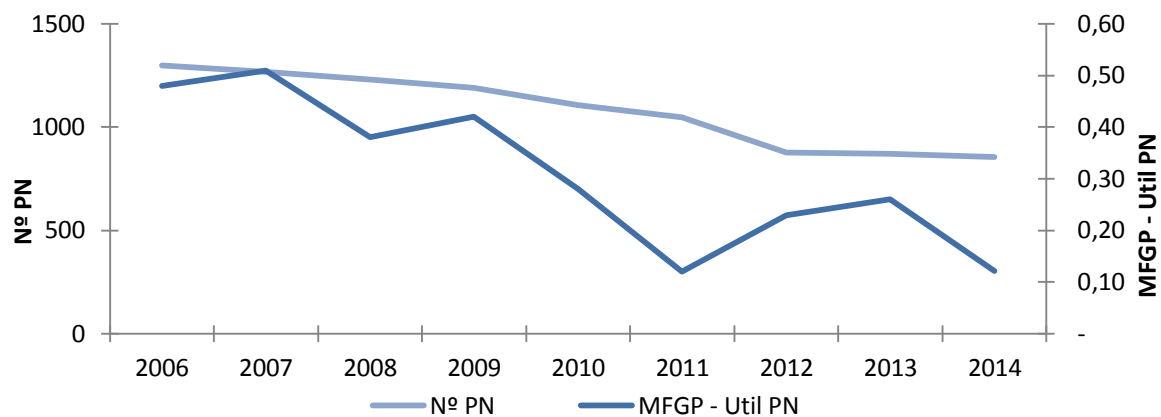
Gráfico 14 - Peso das categorias de custos nos custos totais, 2014


Tabela 9 - Características técnicas das vias, 2006-2014

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
% de Linhas com sistemas de Proteção Automática de Comboios (ATP) em operação	50,3%	50,8%	51,3%	51,3%	52,6%	58,6%	64,5%	64,8%	66,6%
% de ck realizados utilizando sistemas ATP operacionais	90,0%	90,0%	90,0%	90,0%	90,0%	90,0%	88,9%	87,6%	88,0%
Número total de PN	1.297	1.266	1.229	1.191	1.107	1.049	877	870	856
Número de PN por quilómetro de via	0,37	0,36	0,35	0,34	0,31	0,3	0,27	0,27	0,263
Número de PN por quilómetro de linha	0,46	0,45	0,43	0,42	0,39	0,375	0,345	0,342	0,336
% de PN com proteção automática ou manual	39,3%	38,2%	37,3%	39,7%	41,9%	43,6%	49,6%	50,1%	53,5%

Relativamente à categoria “Passagens de Nível”, onde se tem registado maior evolução positiva no que respeita à diminuição e melhorias técnicas e onde o Estado tem alocado avultados recursos financeiros, constata-se (Gráfico 15) que a redução do número de passagens de nível traduziu-se na diminuição da sinistralidade dos utilizadores destas passagens. Este efeito manifestou-se acentuadamente em 2014, contrariamente aos dois anos anteriores.

Gráfico 15 - Evolução do número de PN / Índice MFGP - Utilizadores de PN, 2006 - 2014


C.2 Resultados de recomendações de segurança

Durante 2014, não existiram recomendações de segurança emitidas pelo GISAF. Contudo, estão em curso processos de investigação a ocorrências abertas durante o ano transato, dos quais poderão resultar recomendações. As mesmas serão analisadas pelo IMT, I.P., enquanto Autoridade Nacional de Segurança, que deverá garantir que estas são devidamente aplicadas.

C.3 Iniciativas para manter ou melhorar a segurança na sequência de recomendações de investigação de acidentes

Relativamente ao ano 2014, não existe nenhuma iniciativa a reportar, dado não ter existido qualquer recomendação emitida pelo GISAF.

D. SUPERVISÃO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO E DO GESTOR DA INFRAESTRUTURA

D.1 Supervisão e plano

A supervisão das atividades do gestor da infraestrutura e das empresas de transporte ferroviário é realizada através de:

- Análise das ocorrências registadas no Relatório Diário de Circulação elaborado pelo gestor da infraestrutura;
- Realização de ações de fiscalização previamente planeadas;
- Realização de ações de fiscalização decididas em função da análise de ocorrências relativas a acidentes ou a incidentes, de reclamações ou de recomendações de comissões de inquérito;
- Auditorias aos Sistemas de Gestão da Segurança.

As ações de fiscalização são sempre efetuadas por elementos do IMT, I.P., os quais podem solicitar a colaboração dos agentes das empresas fiscalizadas para a concretização de atividades necessárias a essas ações.

No seguimento da definição da estratégia de supervisão ao abrigo do Regulamento (EU) n.º 1077/2012 da Comissão de 16 de novembro, durante o ano de 2014 deu-se início à elaboração de regulamento interno do IMT, I.P. para a sua efetiva implementação.

D.2 Recursos humanos

Especificamente para a atividade técnica de regulação de segurança nos meios de transporte guiado, como sejam: caminho-de-ferro, metropolitanos, metropolitanos ligeiros de superfície, minicomboios, elétricos e instalações por cabo para transporte de pessoas, o IMT, I.P. dispôs na sua estrutura orgânica do Departamento de Infraestruturas e Equipamentos Ferroviários (DIEF), integrado na Direção de Serviços de Regulação Técnica e de Segurança (DSRTS), no qual desenvolviam a sua atividade, no final de 2014⁸:

- 1 Chefe de Departamento;

⁸ Em agosto de 2015 o DIEF passou a denominar-se Departamento de Equipamentos e Infraestruturas de Transporte (DEIT), e a DSRTS para Direção de Serviços de Regulação Técnica, de Qualidade e Segurança (DSRTQS).

- 7 Técnicos Superiores⁹.

D.3 Competências

Em 2014 não foi desenvolvido ou implementado um sistema de gestão de competências de recursos humanos no DIEF.

D.4 Processo de decisão

Durante o ano de 2014, a supervisão das atividades das empresas concretizou-se através do acompanhamento diário das ocorrências da exploração ferroviária e pela realização de reuniões e de ações de fiscalização, tendo em vista avaliar o cumprimento das regras de exploração por parte das empresas de transporte ferroviário.

D.5 Coordenação e cooperação

Durante 2014, encontravam-se em vigor um protocolo estabelecido com Espanha com relevância para a supervisão: a aceitação cruzada de autorização de vagões.

O protocolo de aceitação cruzada de vagões dispõe sobre a aplicação de procedimentos comuns para a autorização de entrada em serviço de vagões novos ou existentes. Deste modo, tem por objetivo principal facilitar o processo de autorização no outro estado através da aceitação mútua das verificações e ensaios já validados por uma das autoridades.

D.6 Resultados de medidas

As empresas de transporte ferroviário e o gestor de infraestrutura levaram a cabo auditorias internas de forma regular e em cumprimento com objetivos de gestão e de segurança ferroviária. Em resultado das auditorias internas realizadas, as entidades abordaram a solução às não-conformidades e oportunidades de melhoria de forma expedita e integrada nas suas organizações.

⁹ Destes, três técnicos foram integrados no departamento apenas em outubro de 2014.

E. O DESENVOLVIMENTO DA CERTIFICAÇÃO E AUTORIZAÇÃO DE SEGURANÇA

E.1 Enquadramento legal e apoio

A partir de 14 de junho de 2007, entrou em vigor o Decreto-Lei n.º 231/2007 que introduziu as alterações ao Decreto-Lei n.º 270/2003 necessárias para realizar a transposição da Diretiva 2004/49/CE de 29.04.2006 (Diretiva da Segurança). Assim, após aquela data, passou a existir um novo regime para a certificação de segurança das empresas de transporte ferroviário e criou-se a obrigatoriedade de existir uma autorização de segurança para o gestor da infraestrutura realizar as suas atividades. Entretanto, foi publicado em 2014 o Decreto-Lei n.º 151/2014, que alterou e republicou o Decreto-Lei n.º 270/2003, não tendo alterado algum aspeto essencial do processo de certificação de segurança das empresas.

O modo como os processos de Autorização e Certificação de Segurança podem ser instruídos encontra-se descrito no Regulamentos do IMT n.º 442/2010 e 443/2010, respetivamente.

A documentação legal relevante para instruir os processos de certificação e autorização de segurança tal como a listagem de legislação e regulamentação relativa ao caminho-de-ferro, encontra-se disponível no sítio da internet do IMT, I.P. sendo que os documentos regulamentares de segurança podem, a pedido dos candidatos, ser obtidos junto deste instituto.

Outra documentação de suporte eventualmente necessária para o pedido, poderá ser encontrada no Diretório da Rede (publicado pelo gestor da infraestrutura).

Para o processo de avaliação do pedido do Certificado de Segurança “Parte A”, o qual demonstra a existência de um sistema de gestão da segurança aprovado, utilizam-se os critérios harmonizados a nível europeu, que foram desenvolvidos no âmbito de um grupo de trabalho específico da ERA. Como resultado final deste trabalho foi publicado o regulamento comunitário 1158/2010/UE relativo ao Método Comum de Segurança para a avaliação da conformidade dos certificados de segurança.

Para a análise do pedido de Certificado de Segurança “Parte B” utilizaram-se como referência para os critérios de avaliação, o Regulamento (CE) n.º 653/2007 da Comissão de 13 de junho de 2007 (Regulamento relativo à utilização de um modelo europeu comum de certificado de segurança) e o referido Regulamento 1158/2010/UE.

Para a análise do pedido de emissão da autorização de segurança foi utilizado o Regulamento 1169/2010/UE, com o Método Comum de Segurança para a avaliação da conformidade com os requisitos para a emissão das autorizações de segurança.

E.2 Contactos com outras autoridades de segurança

O IMT, I.P. participou ativamente no grupo de trabalho sobre o desempenho da segurança (SPWP), dinamizado pela ERA. Ao longo de 2014, foram feitos contactos junto da ERA e de outras NSA, nomeadamente nas reuniões da rede das autoridades nacionais de segurança e de grupos de trabalho promovidos pela ERA, para esclarecimento e interpretação conjunta de definições de indicadores.

Foi identificada a necessidade de dialogar com a Autoridade Nacional de Segurança em Espanha no sentido de ser estabelecido um protocolo de entendimento relativo à operação nos troços fronteiriços, à semelhança do que já existe entre outras Autoridades Nacionais de Segurança.

E.3 Procedimentos

Em 2007, concedeu-se em Portugal o primeiro Certificado de Segurança ferroviário, na sequência do pedido da empresa de transporte ferroviário Fertagus apresentado em 10.11.2006. Este certificado foi emitido, em 10 de maio de 2007, ainda durante a vigência do regime de certificação de segurança criado pelo Decreto-Lei n.º 270/2003 original que transpôs a Diretiva 2001/14/CE de 26 de fevereiro.

Em 2014, foram atualizados dois certificados de segurança “Parte A” de uma empresa nacional para o transporte de mercadorias, e emitido um certificado de segurança “Parte A” novo para uma empresa de transporte de mercadorias. Durante este ano não existiram pedidos de certificação de segurança de empresas de transporte ferroviário de outros estados membros.

E.4 Feedback

É permitido e incentivado às empresas e gestor de infraestrutura o contacto com o IMT, I.P. para esclarecimentos, sugestões e comentários relativos ao processo de concessão de certificados e de autorizações de segurança.

F. ALTERAÇÕES NA LEGISLAÇÃO E REGULAMENTAÇÃO

F.1 Diretiva da Segurança Ferroviária

A Diretiva n.º 2014/38/EU, que altera a Diretiva de Segurança Ferroviária, foi transposta para a legislação nacional através do Decreto-Lei n.º 179/2014, de 18 de dezembro.

Ainda, a Diretiva n.º 2013/9/EU, que igualmente altera a Diretiva de Segurança Ferroviária, foi transposta para a legislação nacional no Decreto-Lei n.º 41/2014, de 18 de março.

F.2 Alterações na legislação Nacional e na Regulação Técnica de Segurança

Durante o ano de 2014, o IMT, I.P. viu a sua lei orgânica ser alterada¹⁰. Esta alteração visou a definição das competências do Instituto, face à criação da Autoridade para a Mobilidade e Transportes em 2013¹¹ e publicação dos respetivos estatutos¹².

Ainda, a publicação do Decreto-Lei n.º 151/2014 de 13 de outubro veio corrigir algumas disposições na transposição da Diretiva de Segurança. Esta alteração adicionou um conjunto de artigos clarificando as funções e atribuições do IMT, I.P. enquanto Autoridade Nacional de Segurança Ferroviária (Artigos 63.º-A a 63.º-C).

Durante 2014, o IMT, I.P. projetou a revisão do sistema das normas técnicas de segurança. Em conjunto com as empresas de transporte ferroviário e o gestor de infraestrutura, foi possível chegar a um entendimento comum quanto à metodologia para a revisão do referido sistema, que terá em conta as orientações da ERA nesta matéria. A revisão terá uma duração de dois anos, e decorrendo a sua atividade principal durante os anos de 2015 e 2016, sendo iniciada com emissão de Instrução do IMT, I.P. neste âmbito em 2015.

¹⁰ Decreto-Lei n.º 77/2014 de 14 de maio.

¹¹ Lei n.º 67/2013 de 28 de Agosto.

¹² Decreto-Lei n.º 78/2014 de 14 de maio.

G. APLICAÇÃO DO MÉTODO COMUM DE SEGURANÇA DE DETERMINAÇÃO E AVALIAÇÃO DOS RISCOS

De uma forma geral, as empresas de transporte ferroviário e o gestor de infraestrutura aplicaram de forma correta o MCS de determinação e avaliação de riscos no âmbito do Regulamento (CE) n.º 352/2009 de 24 de abril¹³, quer na consideração do nível de significância das alterações, quer no processo de gestão do risco, tendo para o efeito recorrido aos organismos internos de avaliação do risco.

G.1 Experiência do Regulador

A experiência das entidades ferroviárias melhorou com a implementação deste MCS em comparação com o ano de 2013. Todas as entidades reportaram a implementação de acordo com o regulamento europeu.

Todas as empresas de transporte ferroviário depararam-se apenas com alterações decididas como não tendo impacto significativo na segurança, pelo que não foi necessário aplicar processos de gestão de risco.

Por sua vez, o gestor de infraestrutura deparou-se com três alterações com potencial impacto na segurança. Duas das alterações foram consideradas significativas pelo que o gestor de infraestrutura aplicou, corretamente, os processos de gestão de risco.

Pelas diferentes experiências de implementação das empresas, torna-se necessário harmonizar a aplicação do MCS neste âmbito de modo a permitir uma eficiente implementação e monitorização, algo que o IMT, I.P. monitorizará em anos seguintes.

G.2 Feedback dos Stakeholders

Não foi feito inquérito às entidades ferroviárias acerca da experiência de implementação do MCS, por se considerar ainda um pouco prematuro face à experiência ainda reduzida na sua aplicação.

¹³ Este regulamento encontra-se atualmente revogado pelo Regulamento (CE) n.º 402/2013 de 30 de abril de 2013, com entrada em vigor a 21 de maio de 2015.

G.3 Revisão das Regras Nacionais de Segurança à luz da regulamentação comunitária sobre o método comum de segurança de determinação e avaliação dos riscos

Conforme referido em F.2, durante 2014 o IMT, I.P. projetou a revisão integral do sistema das normas técnicas de segurança, que decorrerá num período de dois anos. Este processo de revisão terá em conta as recomendações da ERA.

Em 2014 não foram realizadas revisões às regras nacionais de segurança tendo por base o método comum de segurança para a determinação e avaliação dos riscos.

H. DERROGAÇÕES QUANTO AO ESQUEMA DE CERTIFICAÇÃO DE ENTIDADES RESPONSÁVEIS POR MANUTENÇÃO

No decorrer do ano 2014 não foi apresentado qualquer pedido de derrogação neste âmbito ao IMT, I.P.

A CP Carga continuou, em 2014, a operar e a manter seus vagões ao abrigo do Certificado de Segurança - Parte B que possui (PT 12 2011 0003), vigorando ainda a derrogação prevista no n.º 7 do Artigo 12.º do Regulamento (CE) nº 445/2011 da Comissão, de 10 de maio.

I. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Guidance for use of CSI's recommendation - WG on Common Safety Indicators/Safety Performance

Relatório Anual de Segurança 2014 – IP, S. A.

Relatório Anual de Segurança 2014 – CP – COMBOIOS DE PORTUGAL

Relatório Anual de Segurança 2014 – CP CARGA

Relatório Anual de Segurança 2014 – FERTAGUS

Relatório Anual de Segurança 2014 – TAKARGO

Template - Structure for the content of the NSA Annual Report: ERA - Network of National Safety Authorities

Guideline for the use of the template – Structure for the content of the NSA Annual Safety Report: ERA - Network of National Safety Authorities

Dados fornecidos pelo INE relativos a indicadores de produção das empresas e ao PIB

ANEXO A ESTRUTURA DO SISTEMA FERROVIÁRIO

A.1 Mapa da Rede Ferroviária Nacional

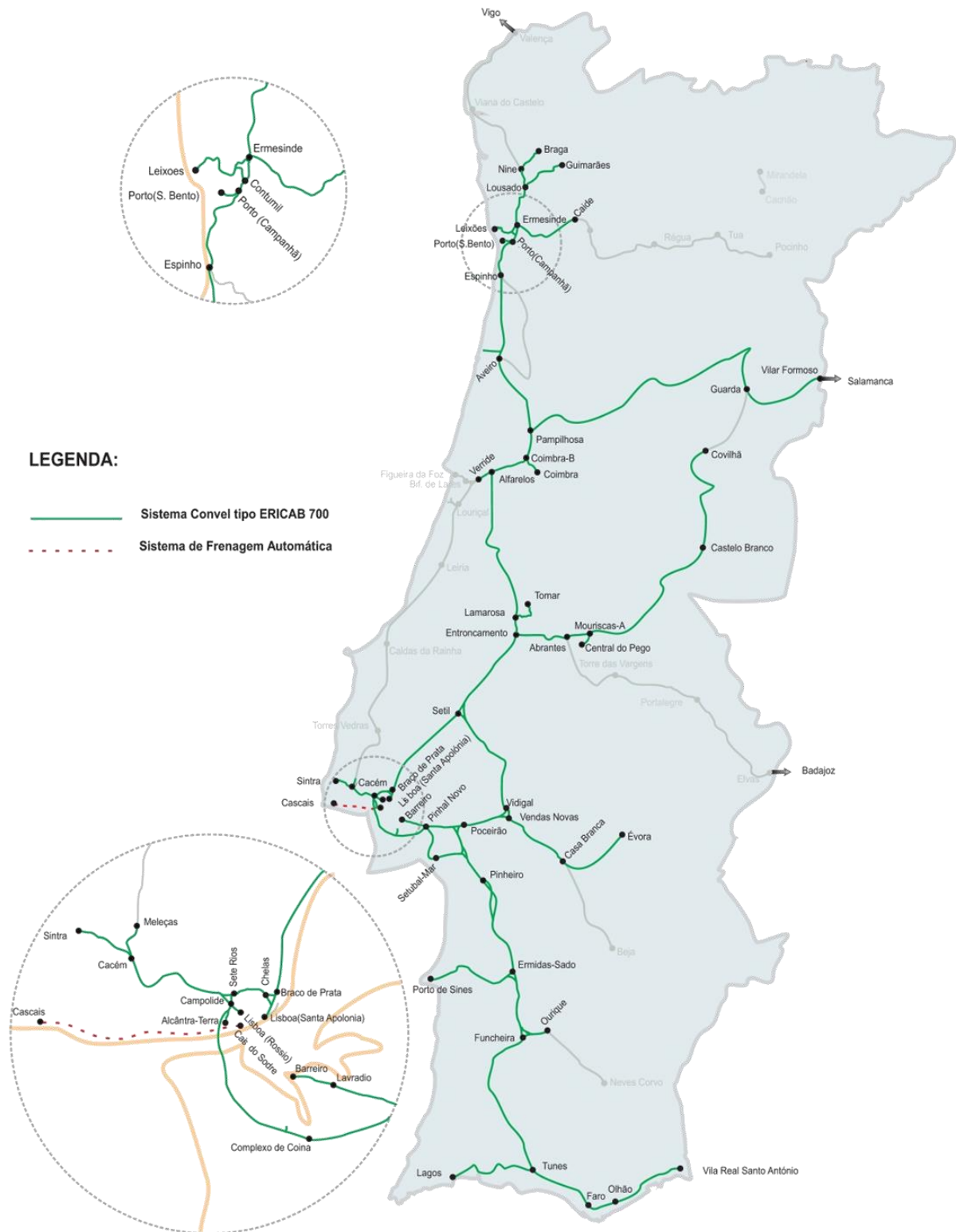
Fonte: Relatório de Aplicação do Sistema de Gestão da Segurança 2014 da IP, S.A.



(1) Troço Covilhã - Guarda encerrado à exploração em 2014

A.1.1 Mapa dos Sistemas de Controlo Automático de Velocidade

Fonte: Relatório de Aplicação do Sistema de Gestão da Segurança 2014 da IP, S.A.



A.2 Lista das empresas de gestão da infraestrutura e de transporte ferroviário

A.2.1 Gestor da Infraestrutura

Descrição	Informação
Nome	Infraestruturas de Portugal, S.A.
Morada	Praça da Portagem 2809-013 Almada Portugal
Website	http://www.infraestruturasdeportugal.pt/
Autorização de Segurança (DL n.º 270 / 2003, com as alterações introduzidas pelo DL n.º 231/2007 de 14 de junho)	PT 21 2012 0001 e PT 22 2012 0001
Data de início da atividade	1 junho de 2015
Extensão da rede em exploração	Total: 2545,960 km Via larga (bitola 1668 mm): 2433,424 km Via estreita (bitola 1000 mm): 112,536 km
Extensão das linhas por número de vias	Via múltipla: 610,557 km Via única: 1935,403 km
Extensão da rede eletrificada	Total: 1630,322 km 25 000 V _{CA} : 1606,872 km 1 500 V _{CC} : 25,450 km % da rede em exploração: 64,03%
Extensão das linhas equipadas com CONVEL / ATP:	1695,438 km % da rede em exploração: 66,59%
Extensão das linhas equipadas com Rádio Solo-Comboio:	1510,671 km % da rede em exploração: 59,31%
Número de Passagens de Nível (incluindo particulares e de peões)	856 PN Densidade: 0,336 PN / km de linha 0,263 PN / km de via
Passagens de nível com proteção automática ou manual	458 PN % do total de PN: 53,50%
Número de comboios realizados na rede	Total: 623.007 Passageiros: 503.346 Mercadorias: 41.156 Marchas: 78.505
Comboios X km realizados na rede (ck)	Total: 37,19 x 10 ⁶ Passageiros: 30,03 x 10 ⁶ Mercadorias: 6,02 x 10 ⁶ Marchas: 1,13 x 10 ⁶
% de ck realizados com proteção automática (CONVEL / ATP)	88,04%

A.2.2 Empresas de Transporte Ferroviário

A.2.2.1 CP – Comboios de Portugal, E.P.E.

Descrição	Informação
Nome	CP – Comboios de Portugal, E.P.E.
Morada	Calçada do Duque, n.º 20 Lisboa Portugal
Website	www.cp.pt
Licença de acesso à atividade (DL n.º 270 / 2003, com as alterações introduzidas pelo DL nº 231/2007 de 14 de junho)	PT 01 2010 0001 – Passageiros internacional PT 01 2010 0002 – Passageiros nacional PT 01 2010 0003 – Passageiros regional PT 01 2010 0004 – Passageiros suburbano
Certificado de Segurança (DL n.º 270 / 2003, com as alterações introduzidas pelo DL nº 231/2007 de 14 de junho)	PT 11 2011 0002 e PT 12 2011 0004
Data de início da atividade	09 de maio de 1951
Tipo de tráfego	Passageiros
Número de Locomotivas	Total: 90 (Diesel: 38; Elétricas: 52)
Número de Automotoras	Total: 235 (Diesel:49; Elétricas: 186)
Número de Carruagens	102
Número de responsáveis de condução	767
Número de agentes de apoio à condução	2
Número de operadores comerciais com funções relacionadas com a segurança	616
Número de comboios realizados	Passageiros: 449.468 (inclui marchas)
Comboios x km realizados (ck)	Passageiros: 28,843 x 10 ⁶ (inclui marchas)
% de ck realizados com proteção automática operacional nos comboios (CONVEL / ATP)	99,9 %
Número de passageiros x km (pk)	3.518 x 10 ⁶
Número de horas de trabalho realizadas em atividades da empresa	5.108.078

A.2.2.2 FERTAGUS, S.A.

Descrição	Informação
Nome	FERTAGUS, Travessia do Tejo, Transportes, S.A.
Morada	Estação do Pragal Porta 23 2805-333 Almada Portugal
Website	www.fertagus.pt
Licença de acesso à atividade (DL n.º 270 / 2003, com as alterações introduzidas pelo DL n.º 231/2007 de 14 de junho)	PT 01 2011 0001
Certificado de Segurança (DL n.º 270 / 2003 de 28 de outubro)	PT 11 2011 0003 e PT 2011 0005
Data de início da atividade	29 de julho de 1999
Tipo de tráfego	Passageiros
Número de Automotoras	Elétricas: 18
Número de responsáveis de condução	46
Número de agentes de apoio à condução	Não aplicável
Número de operadores comerciais com funções relacionadas com a segurança	83
Número de comboios realizados	Passageiros: 56.098 (inclui marchas)
Comboios x km realizados (ck)	Passageiros: 1, 785 x 10 ⁶
Número de passageiros x km (pk)	332,71 x 10 ⁶
% de ck realizados com proteção automática (CONVEL / ATP)	100 %
Número de horas de trabalho realizadas em atividades da empresa	303.369 h

A.2.2.3 TAKARGO, Transporte de Mercadorias, S.A.

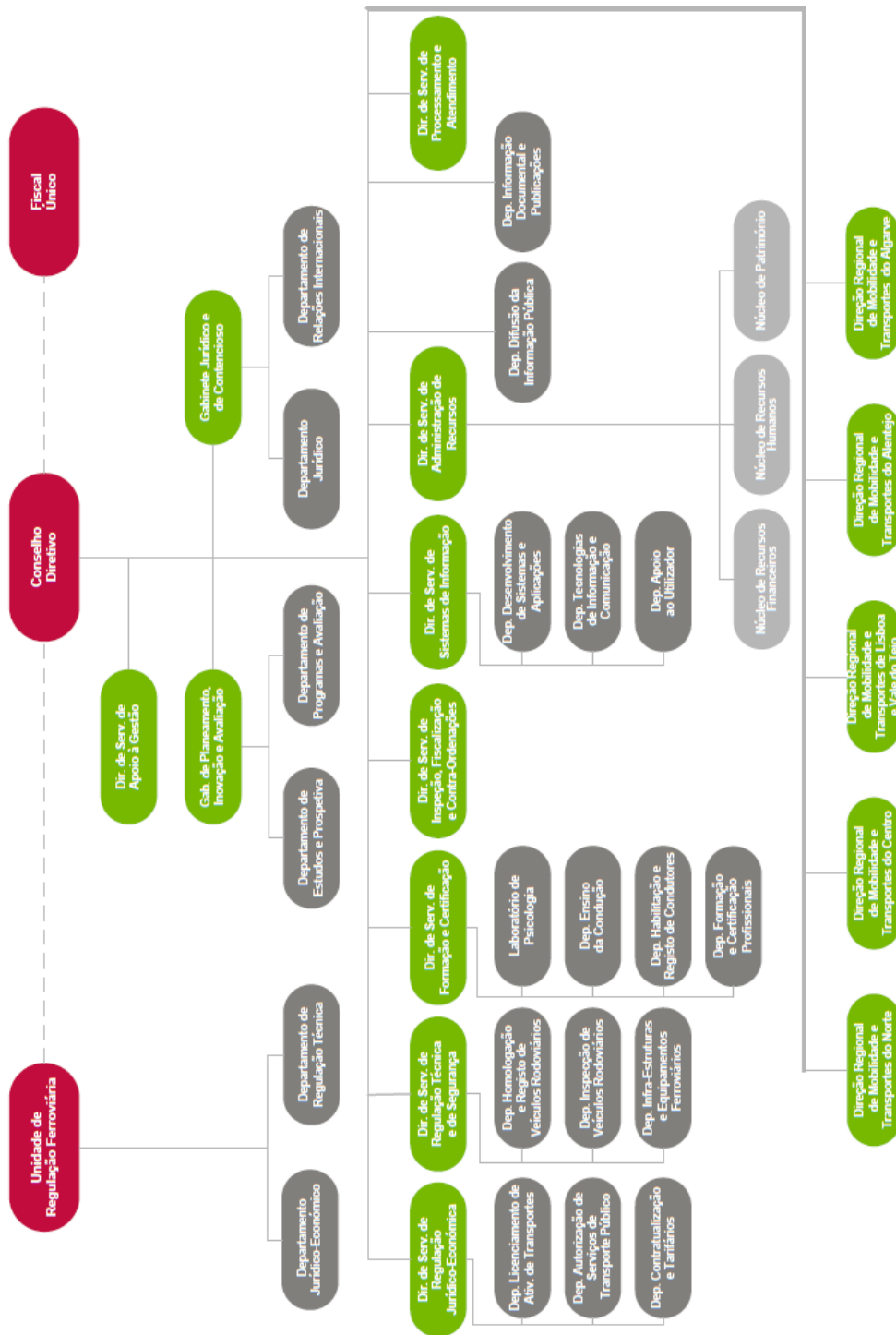
Descrição	Informação
Nome	TAKARGO, Transporte de Mercadorias, S.A.
Morada	Rua Mário Dionísio, nº 2 2799 – 557 Linda-a-Velha Portugal
Website	Não disponível
Licença de acesso à atividade (DL n.º 270 / 2003, com as alterações introduzidas pelo DL nº 231/2007 de 14 de junho)	PT 01 2014 03 – Mercadorias nacional
Certificado de Segurança (DL n.º 270 / 2003, com as alterações introduzidas pelo DL nº 231/2007 de 14 de junho)	Parte A - PT 11 2014 0003 Parte B - PT 12 2008 0001 (1ª emissão)
Data de início da atividade	25 de Setembro de 2008
Tipo de tráfego	Mercadorias
Número de Locomotivas	Diesel:13
Número de vagões	125
Número de responsáveis de condução	32
Número de agentes de apoio à condução	7
Número de comboios realizados	Mercadorias: 2 905 (inclui marchas)
Comboios x km realizados (ck)	Mercadorias : 0,764918 X 10 ⁶ (inclui marchas)
Número de toneladas x km (tk)	319,871 x 10 ⁶
% de ck realizados com proteção automática (CONVEL / ATP)	84 %
Número de horas de trabalho realizadas em atividades da empresa	117 630 h

A.2.2.4 CP Carga – Logística e Transporte Ferroviário de Mercadorias S.A.

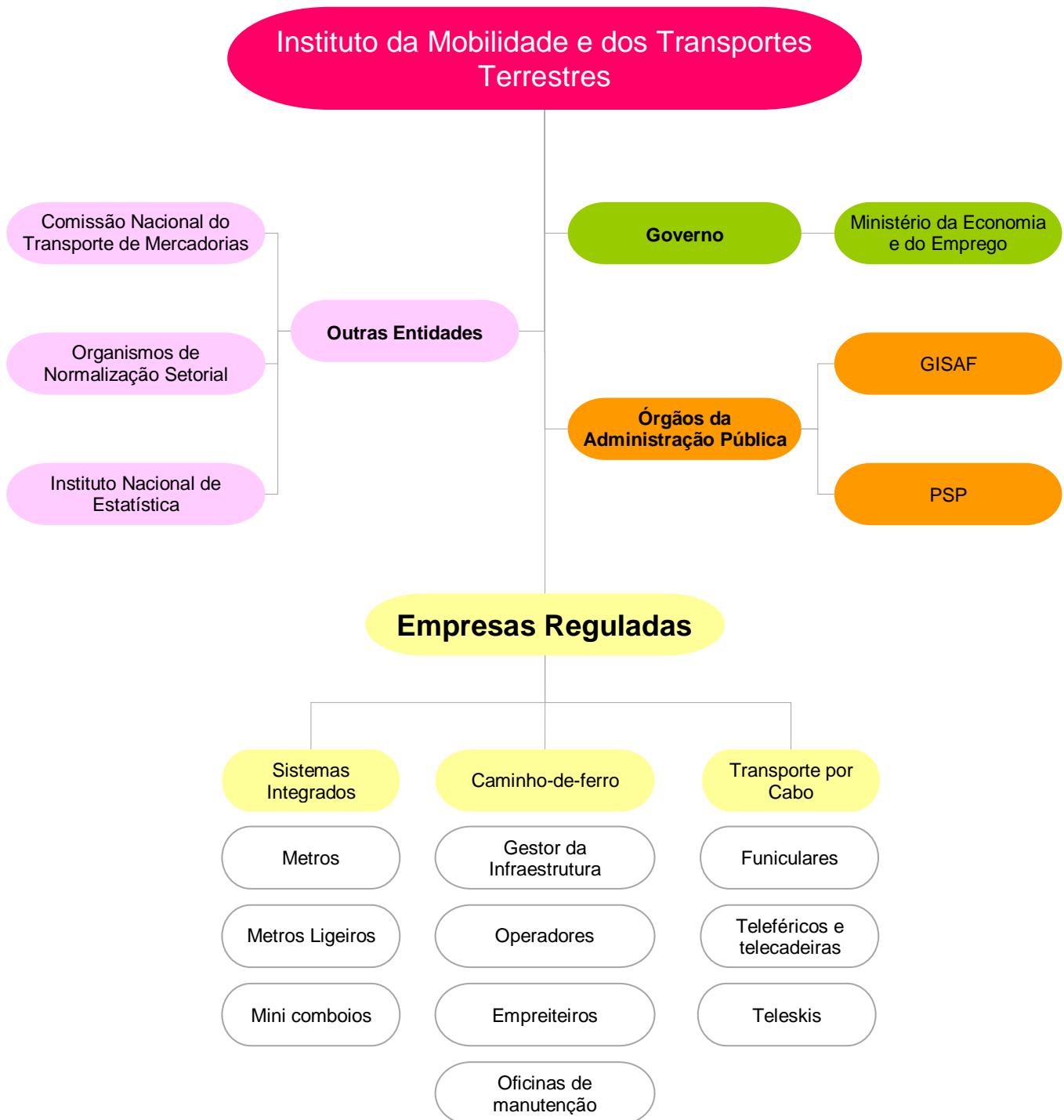
Descrição	Informação
Nome	CP Carga – Logística e Transporte Ferroviário de Mercadorias S.A.
Morada	Calçada do Duque, n.º 20 Lisboa Portugal
Website	www.cpcarga.pt
Licença de acesso à atividade (DL n.º 270 / 2003, com as alterações introduzidas pelo DL n.º 231/2007 de 14 de junho)	PT 01 2009 01 – Mercadorias nacional PT 01 2014 01 – Mercadorias internacional
Certificado de Segurança (DL n.º 270 / 2003, com as alterações introduzidas pelo DL n.º 231/2007 de 14 de junho)	Parte A – PT 11 2010 0001 Parte B – PT 12 2010 0004
Data de início da atividade	01 de Agosto de 2009
Tipo de tráfego	Mercadorias
Número de Locomotivas	Total: 50 (Diesel: 31; Elétricas: 34)
Número de Vagões	2715
Número de responsáveis de condução	230 (efetivo médio)
Número de agentes de apoio à condução	- 284,7
Número de comboios realizados	Mercadorias: 45.992 (inclui marchas)
Comboios x km realizados (ck)	Mercadorias: 5,503 x 10 ⁶
% de ck realizados com proteção automática operacional nos comboios (CONVEL / ATP)	-- %
Número de toneladas x km (tk)	2.113,666 x 10 ⁶
Número de horas de trabalho realizadas em atividades da empresa	1 055 688

ANEXO B INFORMAÇÃO SOBRE A ORGANIZAÇÃO DO IMT, I.P.

B.1 Organograma do IMT, I.P., 2014



B.2 Relações do IMT, I.P. com outras entidades no âmbito da segurança ferroviária



ANEXO C INDICADORES COMUNS DE SEGURANÇA 2014

1.1a. Número total de acidentes significativos e desagregação por tipo		
Nº total de todos os acidentes	50	1,37
Nº de colisões de comboios, incluindo colisões com obstáculos dentro do gabarito	7	0,19
Nº de colisões de comboios	-	-
Nº de colisões contra obstáculos	7	0,19
Nº de descarrilamentos de comboios	3	0,08
Nº de acidentes em PN, incluindo acidentes envolvendo peões	9	0,25
Nº de acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento, com a exceção de suicídios	31	0,85
Nº de incêndios em material circulante	-	-
Nº de outros acidentes	-	-

1.2a. Número de suicídios		
Nº total de suicídios	44	1,21

1.3a. Número de acidentes que envolvam o transporte de mercadorias perigosas		
Nº total de acidentes envolvendo, pelo menos, um veículo de transporte de mercadorias perigosas.	3	0,08
Nº de acidentes, que envolvam, pelo menos, um veículo de transporte de mercadorias perigosas no qual não haja libertação das mercadorias	2	0,05
Nº de acidentes que provoquem a libertação de mercadorias perigosas	1	0,03

2.1a. Número total de feridos graves por tipo de acidente divididos nas seguintes categorias		
Nº total em todos os acidentes	21	0,58
Em colisões de comboios, incluindo colisões com obstáculos dentro do gabarito	-	-
Em descarrilamentos de comboios	-	-
Em acidentes em PN, incluindo acidentes envolvendo peões	5	0,14
Em acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento, com a exceção de suicídios	16	0,44
Em incêndios em material circulante	-	-
Em outros acidentes	-	-

2.2a. Número total passageiros com ferimentos graves por tipo de acidente divididos nas seguintes categorias		
Nº total em todos os acidentes	9	0,25
Em colisões de comboios, incluindo colisões com obstáculos dentro do gabarito	-	-
Em descarrilamentos de comboios	-	-
Em acidentes em PN, incluindo acidentes envolvendo peões	-	-
Em acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento, com a exceção de suicídios	9	0,25
Em incêndios em material circulante	-	-
Em outros acidentes	-	-

2.3a. Número total de trabalhadores, incluindo prestadores de serviços, com ferimentos graves por tipo de acidente divididos nas seguintes categorias

Nº total em todos os acidentes	-	-
Em colisões de comboios, incluindo colisões com obstáculos dentro do gabarito	-	-
Em descarrilamentos de comboios	-	-
Em acidentes em PN, incluindo acidentes envolvendo peões	-	-
Em acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento, com a exceção de suicídios	-	-
Em incêndios em material circulante	-	-
Em outros acidentes	-	-

2.4a. Número total de utilizadores de PN's, com ferimentos graves por tipo de acidente divididos nas seguintes categorias

Nº total em todos os acidentes	5	0,14
Em colisões de comboios, incluindo colisões com obstáculos dentro do gabarito	-	-
Em descarrilamentos de comboios	-	-
Em acidentes em PN, incluindo acidentes envolvendo peões	5	0,14
Em acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento, com a exceção de suicídios	-	-
Em incêndios em material circulante	-	-
Em outros acidentes	-	-

2.5a. Número total de pessoas não autorizadas, com ferimentos graves por tipo de acidente divididos nas seguintes categorias

Nº total em todos os acidentes	7	0,19
Em colisões de comboios, incluindo colisões com obstáculos dentro do gabarito	-	-
Em descarrilamentos de comboios	-	-
Em acidentes em PN, incluindo acidentes envolvendo peões	-	-
Em acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento, com a exceção de suicídios	7	0,19
Em incêndios em material circulante	-	-
Em outros acidentes	-	-

2.6a. Número total de outras pessoas, com ferimentos graves por tipo de acidente divididos nas seguintes categorias

Nº total em todos os acidentes	-	-
Em colisões de comboios, incluindo colisões com obstáculos dentro do gabarito	-	-
Em descarrilamentos de comboios	-	-
Em acidentes em PN, incluindo acidentes envolvendo peões	-	-
Em acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento, com a exceção de suicídios	-	-
Em incêndios em material circulante	-	-
Em outros acidentes	-	-

3.1a. Número total de mortos por tipo de acidente divididos nas seguintes categorias		
Nº total em todos os acidentes	19	0,52
Em colisões de comboios, incluindo colisões com obstáculos dentro do gabarito	-	-
Em descarrilamentos de comboios	-	-
Em acidentes em PN, incluindo acidentes envolvendo peões	4	0,11
Em acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento, com a exceção de suicídios	15	0,41
Em incêndios em material circulante	-	-
Em outros acidentes	-	-

3.2a. Número total passageiros mortos por tipo de acidente divididos nas seguintes categorias		
Nº total em todos os acidentes	-	-
Em colisões de comboios, incluindo colisões com obstáculos dentro do gabarito	-	-
Em descarrilamentos de comboios	-	-
Em acidentes em PN, incluindo acidentes envolvendo peões	-	-
Em acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento, com a exceção de suicídios	-	-
Em incêndios em material circulante	-	-
Em outros acidentes	-	-

3.3a. Número total de trabalhadores, incluindo prestadores de serviços, mortos, por tipo de acidente divididos nas seguintes categorias		
Nº total em todos os acidentes	-	-
Em colisões de comboios, incluindo colisões com obstáculos dentro do gabarito	-	-
Em descarrilamentos de comboios	-	-
Em acidentes em PN, incluindo acidentes envolvendo peões	-	-
Em acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento, com a exceção de suicídios	-	-
Em incêndios em material circulante	-	-
Em outros acidentes	-	-

3.4a. Número total de utilizadores de PN's, mortos, por tipo de acidente, divididos nas seguintes categorias		
Nº total em todos os acidentes	4	0,11
Em colisões de comboios, incluindo colisões com obstáculos dentro do gabarito	-	-
Em descarrilamentos de comboios	-	-
Em acidentes em PN, incluindo acidentes envolvendo peões	4	0,11
Em acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento, com a exceção de suicídios	-	-
Em incêndios em material circulante	-	-
Em outros acidentes	-	-

3.5a. Número total de pessoas não autorizadas, mortas, por tipo de acidente divididos nas seguintes categorias

Nº total em todos os acidentes	15	0,41
Em colisões de comboios, incluindo colisões com obstáculos dentro do gabarito	-	-
Em descarrilamentos de comboios	-	-
Em acidentes em PN, incluindo acidentes envolvendo peões	-	-
Em acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento, com a excepção de suicídios	15	0,41
Em incêndios em material circulante	-	-
Em outros acidentes	-	-

3.6a. Número total de outras pessoas, mortas, por tipo de acidente divididos nas seguintes categorias

Nº total em todos os acidentes	-	-
Em colisões de comboios, incluindo colisões com obstáculos dentro do gabarito	-	-
Em descarrilamentos de comboios	-	-
Em acidentes em PN, incluindo acidentes envolvendo peões	-	-
Em acidentes com pessoas causados por material circulante em movimento, com a excepção de suicídios	-	-
Em incêndios em material circulante	-	-
Em outros acidentes	-	-

4.1a. Número total de precursores de acidentes e desagregação por tipo

Nº total de precursores de acidentes	231	6,35
Nº de carris partidos	52	1,43
Nº de deformações na via	146	4,01
Nº de falhas contra a segurança da sinalização	-	-
Nº de sinais transpostos em situação de perigo (SPAD)	30	0,82
Nº de rupturas de rodas	1	0,03
Nº de rupturas de eixos	2	0,05

5.1a. Custo dos acidentes significativos em euros

Custo total	21.446.053 €	610.692,25 €
Nº de mortos x VPC (morto)	17.725.044 €	487.406,66 €
Nº de feridos graves x VPC (ferido grave)	2.620.244 €	72.051,97 €
Custo da substituição ou reparação de material circulante ou infra-estrutura danificados	844.784 €	23.230,03 €
Custo dos danos causados ao ambiente	- €	- €
Custo dos atrasos devidos a acidentes	255.981 €	28.003,59 €

6.1a. Indicadores relativos à segurança técnica da infra-estrutura e sua implementação

% de linhas com sistemas de Protecção Automática de Comboios (ATP) em operação	66,59%
% de ck realizados utilizando sistemas ATP operacionais	88,04%
Número total de PN (activas + passivas)	856

6.1a. Indicadores relativos à segurança técnica da infra-estrutura e sua implementação	
Número total relativo de PN (activas + passivas) por km de via	0,263
Número total relativo de PN (activas + passivas) por km de linha	0,336

Número de total de PN	
Total de todas as PN (activas + passivas)	856
	23,54

Número de PN activas	
Total de todas as PN activas	458
	12,59
Aviso automático aos utilizadores	38
	1,04
Protecção automática aos utilizadores	-
	-
Aviso e protecção automática aos utilizadores	373
	10,26
Aviso e protecção automática aos utilizadores e protecção automática dos comboios	2
	0,05
Aviso manual dos utilizadores	4
	0,11
Protecção manual dos utilizadores	31
	0,85
Aviso e protecção manual dos utilizadores	10
	0,27

Número de PN passivas	
Total de todas as PN passivas	398
	10,94

7. Indicadores relativos à gestão da segurança	
Número total de auditorias internas realizadas	18
% de auditorias realizadas em relação às requeridas ou planeadas	86%

8. Dados de referência do tráfego e da infra-estrutura	
Nº de comboios.kilómetros	36,536
Nº de passageiros.kilómetro	3.851,523
Nº de comboios.kilómetro de passageiros	29,976
Nº de comboios.kilómetro de mercadorias	6,268
Nº de comboios.kilómetro (outros)	0,292
Nº de toneladas.kilómetro	2.438,443
Nº de km de linha	2.545,960
Nº total de km de via (somatório km linha x nº das respectivas vias)	3.244,072
Nº total de horas trabalhadas	6.584.765

9. Dados de referência para os indicadores económicos	
% média de passageiros em viagens em trabalho	5%
% média de passageiros fora de viagens de trabalho	95%
Valor da prevenção de 1 morto (2014)	932.897 €
Valor da prevenção de 1 ferido grave (2014)	124.774 €
Valor do tempo em viagem de trabalho por hora (2014)	22
Valor do tempo em viagens fora de trabalho por hora (2014)	7
Valor do tempo para comboios de mercadorias por hora (2014)	1

Nota: As definições utilizadas nos Indicadores Comuns de Segurança e o método comum para o cálculo do impacto económico dos custos dos acidentes são os que se encontram definidos no Decreto-Lei n.º 62/2010, de 9 de junho, que transpôs para a legislação nacional a Diretiva 2009/149/CE de 27 de novembro.

ANEXO D ALTERAÇÕES NA LEGISLAÇÃO E REGULAMENTAÇÃO 2014

Alterações à Diretiva de Segurança	Transposta	Referência legal	Data de entrada em vigor
Diretiva 2013/9/UE	S	Decreto-Lei n.º 41/2014, de 18 de março	19 de março 2014
Diretiva n.º 2014/38/UE	S	Decreto-Lei n.º 179/2014, de 18 de Dezembro	19 de dezembro de 2014

Legislação e regulamentação nacional	Data de entrada em vigor	Descrição da alteração	Razões para a mudança
Decreto-Lei n.º 151/2014, de 13 de Outubro	12 de novembro de 2014	Altera os Decretos-Leis n.º 270/2003, de 28 de outubro, n.º 394/2007, de 31 de dezembro, e n.º 70/2012, de 21 de março, relativos ao transporte ferroviário, que operaram a transposição da Diretiva n.º 2004/49/CE	Ajustamentos em disposições sobre métodos comuns de segurança para a avaliação e aprovação dos sistemas de gestão de segurança bem como no regime sancionatório aplicável às empresas e pessoal ferroviário.

ANEXO E LISTA DE ACIDENTES SIGNIFICATIVOS 2014

Acidente c/ pessoas	eGOC nr.	Data/Hora:	Comboio nr.	Linha do Minho	Km 023,100
	166487	02-jan/17:46	15235		
<p>Comboio retido ao km 23,100, por ter colhido um indivíduo do sexo masculino. Segundo informou o maquinista, o transeunte caminhava na linha, em direção ao comboio. O corpo ficou a ocupar a via A. Foi estabelecida via única temporária pela via D, entre Lousado e Trofa, em bloco orientável. Acionado o plano de emergência de categoria C. Nomeado GLE que chegou ao local às 18h40. O C.º 15240 ficou retido temporariamente, para que as autoridades verificassem o desimpedimento da via D. O C.º 15235 retomou a marcha às 18h55. Retirado o corpo e dada via livre sem restrições às 19h32. O indivíduo circulava indevidamente pela via desrespeitando o preceituado no Dec. Lei 276/2003 de 04 de novembro, nomeadamente nos seus artigos 19 e 34. A velocidade da TVM para os comboios prevista para aquele local é de 120 Km/h.</p>					
Acidente c/ pessoas	eGOC nr.	Data/Hora:	Comboio nr.	Linha do Norte	Km 311,900
	166561	03-jan/18:35	527		
<p>Quando o Cº 527 se aproximou da estação de Esmoriz, um indivíduo que se encontrava na plataforma da via ascendente colocou-se na via no atravessamento de passageiros. Apesar dos avisos sonoros feitos pelo maquinista, este não se afastou, tendo sido colhido mortalmente pela composição, que se imobilizou próximo da saída desta estação. Acionado plano de emergência categoria C, nomeado GLE que chegou ao local às 18h55. A GNR de Esmoriz autorizou a remoção do cadáver às 19h20, que foi concluída às 19h35. O Cº retomou a marcha às 19h40. Via livre sem restrições às 19h45, depois de inspecionada.</p>					
Acidente c/ pessoas	eGOC nr.	Data/Hora:	Comboio nr.	Linha de Cascais	Km 021,900
	166990	10-jan/10:50	27910		
<p>A PSP de Oeiras comunicou ao CCO de Lisboa que, entre S. João e S. Pedro do Estoril, se encontrava um corpo junto à VD, que resultou de atravessamento da via em local indevido. Foi suspensa a circulação na VD entre Oeiras e Cascais entre as 11:03 e as 11:21, e em ambas as vias entre as 11:21 e as 11:30. Foi nomeado GLE e ativado o plano de emergência de categoria C.</p>					
Acidente c/ pessoas	eGOC nr.	Data/Hora:	Comboio nr.	Linha de Sintra	Km 024,080
	167249	15-jan/22:14	18830		
<p>O maquinista comunicou ao CCO de Lisboa que tinha colhido mortalmente um indivíduo que se encontrava a atravessar a via ao km indicado. Foi suspensa a circulação em ambas as vias entre Mercês e Sintra. Não foi possível nomear o GLE em tempo útil, tendo no entanto comparecido no local um representante da Equipa de Via do CML-MN, e foi contactado CDOS-Lisboa.</p>					
Colisão de comboios	eGOC nr.	Data/Hora:	Comboio nr.	Linha do Douro	Km 064,100
	167256	16-jan/05:20	92219		
<p>Descarrilamento de Dresina que regressava dos trabalhos na OS n.º 138 devido a queda de barreira à via ao km indicado. Do acidente resultaram 4 feridos que foram transportados pelos B.V. de Marco de Canaveses para o Hospital do Vale do Sousa. Foi nomeado GLE e ativado o plano de emergência de categoria B, tendo sido dado conhecimento ao CDOS-Porto. Solicitada pela tripulação da Dresina a composição de socorro para efetuar o carrilamento da mesma, que foi desmobilizada após chegada ao local de um Responsável do CMP-MN por se considerar possível o carrilamento com os meios já encaminhados para o local (2 veículos rail-route da Fergupo).</p>					
Acidente c/ pessoas	eGOC nr.	Data/Hora:	Comboio nr.	Linha de Sintra	Km 019,500
	167330	17-jan/07:23	18713		
<p>O maquinista comunicou ao CCO de Lisboa que tinha colhido mortalmente um indivíduo que se encontrava na Via Ascendente ao km indicado. Foi suspensa a circulação na Via Ascendente entre Agualva-Cacém e Mercês e estabelecida marcha à vista no local a todos os comboios em serviço na Via Descendente. Foi nomeado GLE e ativado o plano de emergência de categoria C, tendo sido contactado o CDOS-Lisboa e a PSP Ferroviária de Monte Abraão.</p>					
Acidente c/ pessoas	eGOC nr.	Data/Hora:	Comboio nr.	Linha do Algarve	Km 348,800
	167833	27-jan/15:25	5715		
<p>A Proteção Civil de Faro informou o centro de comando de Faro que ao km indicado estava a ser assistido um indivíduo que terá caído pela porta do furgão do comboio, sem que o ORV se tenha apercebido. Foi suspensa a circulação entre as estações de Faro e Olhão. Foi nomeado GLE e ativado o plano de emergência de Categoria C.</p>					
Acidente em PN	eGOC nr.	Data/Hora:	Comboio nr.	Linha do Minho	Km 100,853
	167805	27-jan/06:45	47837		

O maquinista comunicou ao CCO do Porto que à passagem no apeadeiro de Moledo do Minho colheu o que posteriormente foi identificado ser um indivíduo e vítima mortal. Foi determinado ao cº 3200, ao cº 851 e ao cº 850 para circular em marcha-à-vista no local, até o mesmo ser vistoriado. Foi nomeado GLE e ativado o plano de emergência de Categoria C, tendo sido contactado o CDOS.

Colisão de comboios	eGOC nr. 168353	Data/Hora: 04-fev/17:25	Comboio nr. 878	Linha do Douro	Km 073,270
----------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

A tripulação comunicou ao CCO do Porto que o comboio embateu com terras caídas para a via tendo descarrilado o bogie da frente ao km indicado, que obrigou a requerer a composição de socorro para o local. Foi suspensa a circulação de comboios entre as estações de Mosteirô e Aregos. Foi nomeado GLE e determinada emergência de Categoria B. Após concluídos os trabalhos de carrilamento entre as 21:25 e as 00:55, manteve-se a suspensão da circulação até à conclusão às 05:10 dos trabalhos de reparação da via pela Equipa de Via do CMP-MN, que estabeleceu limitação de velocidade de 30 km/h, entre o km 73,190 e o km 73,290. A velocidade máxima de circulação (TVM) no local é de 80 km/h.

Acidente em PN	eGOC nr. 168572	Data/Hora: 07-fev/13:35	Comboio nr. 81832	Linha de Sines	Km 166,331
-----------------------	------------------------	--------------------------------	--------------------------	-----------------------	-------------------

O maquinista do comboio informou o CCO de Setúbal que tinha colidido um veículo ligeiro, dos Bombeiros Municipais de Santiago do Cacém, na passagem de nível do tipo D ao PK 166,331. O veículo atravessava a via do lado esquerdo para o lado direito no sentido da marcha do comboio e ficou fora da via. A locomotiva sofreu danos no quebra-gelo. Ativado o plano de emergência do tipo C. Nomeado GLE às 13:40h que chegou ao local às 14:35h. Tomou conta da ocorrência a GNR de Santiago do Cacém. Por motivo de dúvidas do maquinista, quanto às condições de segurança da locomotiva, após ter sido retirado o quebra-gelo, foi pedido socorro pela frente o qual foi anulado tendo sido pedido autorização para recuar para a estação da Raquete para a locomotiva ser vistoriada por agentes da EMEF. A velocidade máxima de circulação (TVM) no local é de 90 km/h.

Acidente c/ pessoas	eGOC nr. 169630	Data/Hora: 21-fev/16:00	Comboio nr. 16442	Linha do Norte	Km 006,480
----------------------------	------------------------	--------------------------------	--------------------------	-----------------------	-------------------

O maquinista comunicou ao CCO de Lisboa que quando o comboio entrava na Linha V da estação de Lisboa-Oriente colheu um indivíduo que caiu da plataforma de passageiros para a via, tendo sido prontamente levado para a mesma plataforma com a ajuda de passageiros que se encontravam no local, onde aguardou a chegada do INEM que assistiu o passageiro no local e o transportou para o Hospital de S. José. A PSP esquadra da Gare Intermodal de Lisboa tomou conta da ocorrência.

Acidente c/ pessoas	eGOC nr. 170850	Data/Hora: 13-mar/12:05	Comboio nr. 122	Linha do Norte	Km 093,654
----------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

O maquinista comunicou ao CCO de Lisboa que tinha colhido um indivíduo quando este subia da passadeira para a plataforma de passageiros da Via Descendente da estação de Mato de Miranda, depois de ter desembarcado do cº 4413. O indivíduo apresentava ferimentos graves e foi socorrido pelos Bombeiros Voluntários da Golegã, que o transportaram para o Hospital de Abrantes. A circulação esteve suspensa em ambas as vias entre as estações de Santarém e Entroncamento. A GNR da Golegã tomou conta da ocorrência.

Acidente c/ pessoas	eGOC nr. 170919	Data/Hora: 14-mar/22:50	Comboio nr. 531	Linha do Norte	Km 139,011
----------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

O CCO de Lisboa foi informado que um passageiro caiu para a Via Ascendente após desembarcar do comboio na estação de Caxarias. Foi determinada marcha à vista no local ao cº 69160 que circulava na Via Descendente, tendo o maquinista informado que os Bombeiros já se encontravam na plataforma de passageiros da Linha I a socorrer o referido indivíduo.

Colisão de comboios	eGOC nr. 171472	Data/Hora: 24-mar/23:53	Comboio nr. 68030	Linha do Norte	Km 290,920
----------------------------	------------------------	--------------------------------	--------------------------	-----------------------	-------------------

O Operador de Apoio da CP Carga comunicou ao CCO do Porto que ao efetuar manobras da Linha G2 para a Linha IIIA na estação de Estarreja - Ramal do Amoníaco, o maquinista ultrapassou o sinal M12 e calço C2 na posição de fechados, originando o descarrilamento total da locomotiva e de dois vagões cisterna, e o descarrilamento de um bogie de um terceiro vagão cisterna. Os vagões descarrilados – afetos ao transporte de amoníaco – seguiam vazios, não se tendo verificado qualquer fuga ou derrame. Do acidente resultaram danos na catenária, na via e em equipamentos de sinalização. Foi nomeado GLE e ativado o plano de emergência de categoria B, tendo sido solicitada pelo CCO do Porto uma equipa de prevenção ao CDOS de Aveiro. Foi solicitado comboio de socorro para carrilamento dos veículos descarrilados, que chegou ao local às 02:22. A partir das 00:20 foi interdita a circulação na Via Descendente entre Válega e Estarreja (inclusive a Linha II até ao sinal S20). Foi estabelecida a limitação de velocidade de 30 km/h na Via Ascendente entre o km 290,900 e o 291,100 (não sinalizada e sem Convel), para proteção aos trabalhos de carrilamento. Posteriormente foi interdita a circulação na Via Ascendente entre Aveiro e Estarreja para movimentação de veículo da Fergrupo para auxílio nos trabalhos.

Colisão de comboios	eGOC nr. 171992	Data/Hora: 02-abr/08:20	Comboio nr. 862	Linha do Douro	Km 122,050
----------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

A tripulação comunicou ao CCO do Porto que o comboio descarrilou o bogie dianteiro após ter embatido em pedras ao km indicado, de que resultaram danos materiais. A circulação de comboios foi suspensa entre Régua e Pocinho. Solicitada a composição de socorro à EMEF que chegou ao local às 12:50 em marcha n.º 92233/35, iniciando-se o carrilamento às 13:00 que foi concluído às 16:20. Foi nomeado GLE e determinada emergência de categoria B. Foi efetuada vistoria pela Equipa de Via do CMP-MN que deu a via livre com limitação de velocidade de 10 km/h entre o km 121,975 e o km 122,050 (TVM: 80 km/h).

Acidente c/ pessoas	eGOC nr. 172390	Data/Hora: 08-abr/09:07	Comboio nr. 15412	Linha do Douro	Km 037,990
----------------------------	------------------------	--------------------------------	--------------------------	-----------------------	-------------------

Aguardou o INEM, para assistência de um passageiro após queda ao entrar para o comboio estacionado na linha n.º III. Por indicação da CP e devido a ECOSAUDE ter confirmado estado do ferido como grave e internamento superior a 24h foi considerado acidente significativo.

Acidente c/ pessoas	eGOC nr. 173018	Data/Hora: 17-abr/09:28	Comboio nr. 18424	Linha de Cintura	Km 009,100
----------------------------	------------------------	--------------------------------	--------------------------	-------------------------	-------------------

O maquinista do comboio indicado comunicou ao CCO de Lisboa que se encontrava um indivíduo ferido, caído junto à Via Ascendente, que informou ter sido colhido por um comboio. O CCO de Lisboa questionou o maquinista do c.º 16414/5, que informou que não tinha visto nenhum indivíduo na via. Foi nomeado GLE e declarada emergência de categoria C. Foi estabelecida marcha à vista a todas as circulações em ambas as vias entre Chelas e Marvila, e entre as 10:05 e as 10:15 foi suspensa a circulação (em ambas as vias), para retirar o acidentado, que foi assistido e transportado pelos B.V. do Beato para o Hospital de S. José. A PSP/CP da Gare Intermodal de Lisboa (GIL) tomou conta da ocorrência.

Acidente c/ pessoas	eGOC nr. 173202	Data/Hora: 21-abr/06:42	Comboio nr. 17204	Linha do Alentejo	Km 003,629
----------------------------	------------------------	--------------------------------	--------------------------	--------------------------	-------------------

Aguardou o INEM para socorrer passageiro que caiu ao subir para a composição. Por informação da CP e confirmado estado do ferido como grave e internamento superior a 24h foi considerado acidente significativo.

Acidente c/ pessoas	eGOC nr. 173568	Data/Hora: 27-abr/15:00	Comboio nr. 19058	Linha de Cascais	Km 000,947
----------------------------	------------------------	--------------------------------	--------------------------	-------------------------	-------------------

O maquinista comunicou ao CCO de Lisboa que tinha colhido mortalmente um indivíduo que atravessava a via de bicicleta na passeira pedonal no local indicado. Foi suspensa a circulação na Via Descendente entre Alcântara-Mar e Cais do Sodré entre as 15:00 e as 16:12, e a Via Ascendente entre as 15:50 e as 16:05. Foi nomeado GLE e ativado o plano de emergência de Categoria C.

Descarrilamento de comboio	eGOC nr. 174749	Data/Hora: 15-mai/12:25	Comboio nr. 49802	Linha da B. Alta	Km 066,050
-----------------------------------	------------------------	--------------------------------	--------------------------	-------------------------	-------------------

O maquinista comunicou ao CCO de Lisboa que o comboio se encontrava detido ao km 58,700, por se encontrar descarrilado um bogie de um vagão do meio da composição. A partir das 15:30 foi suspensa a circulação de comboios entre Pampilhosa e Mortágua. Solicitada a composição de socorro à EMEF que saiu de Entroncamento em marcha especial 95243 às 15:12 chegou ao local às 17:28, iniciando-se o carrilamento às 17:35 que foi concluído às 21:00. Foi nomeado GLE e determinada emergência de categoria A. O comboio de mercadorias (1310 Ton; 500 m) da Takargo tem a marcha programada para transporte de papel entre Fuentes de Oñoro (Espanha) e Entroncamento. O representante da Equipa de Via do CMC-MN informou que existem danos na infraestrutura ferroviária entre o km 65,050 e o km 59,000.

Descarrilamento de comboio	eGOC nr. 175583	Data/Hora: 28-mai/16:35	Comboio nr. 89438	Linha da B. Alta	Km 063,050
-----------------------------------	------------------------	--------------------------------	--------------------------	-------------------------	-------------------

Detido ao PK 63,050 devido ao descarrilamento do eixo lado norte do vagão 43784720 e dois eixos lado sul do vagão 43780280, respetivamente em 7.º e 8.º lugar. Composição formada por 11 veículos com 346,28 metros e 605,23 T. Foi pedido socorro com o n.º 28974 às 17:12. Ativado o plano de emergência tipo A. Nomeado GLE que chegou ao local às 18:30. Às 19:37h retomou a marcha até Pampilhosa, onde chegou às 19:51h. Ao Pk 63,250 permaneceram os dois vagões descarrilados. Os três últimos vagões foram retirados pela loc. 6002, cedida pela Takargo, expedida para o local em M.º 98204, regressando a Mortágua em M.º 98207 onde chegou às 21:50h. Ativado o comboio de socorro que saiu do Entroncamento em M.º 95235 às 19:04h e chegou à Pampilhosa às 20:52h. Suspensa a circulação entre Pampilhosa e Mortágua às 21:51h. O comboio de socorro saiu da Pampilhosa às 21:59h e chegou ao local às 22:55. Carrilamento iniciado às 23:10. Realizado o Pate n.º 40/2014, para proteção ao carrilamento com início às 22:50. Para continuação dos trabalhos foi levado a efeito o PATE n.º 41/2014 que entrou em vigor às 08h00. Este PATE anula e substitui o PATE n.º 40/2014. Carrilamento concluído às 06:05 h, mantendo-se a via interdita para reparação da infraestrutura.

Acidente c/ pessoas	eGOC nr. (n/reg)	Data/Hora: 31-mai/15:30	Comboio nr. 870	Linha do Minho	Km 000,000
----------------------------	-------------------------	--------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

Este registo resulta de queda ao embarcar/desembarcar do comboio 870 na estação de Porto Campanhã. Confirmada hospitalização por mais de 24 horas. Em consequência da queda a vítima teve várias costelas partidas. A hora de registo da ocorrência é estimada. Foi comunicado pela CP em 06-06-2014.

Acidente c/ pessoas	eGOC nr. 176583	Data/Hora: 13-jun/10:09	Comboio nr. 17218	Linha do Alentejo	Km 006,500
----------------------------	------------------------	--------------------------------	--------------------------	--------------------------	-------------------

O maquinista comunicou ao CCO de Lisboa que ao km indicado colheu um indivíduo que atravessava a via em local proibido, e que ficou na banqueta da via. A tripulação do comboio contactou o INEM e a GNR da Moita que tomou conta da ocorrência. O indivíduo foi assistido no local e transportado pelo INEM para o Hospital do Barreiro. O comboio ficou retido no local até à chegada das autoridades.

Acidente c/ pessoas	eGOC nr. 176766	Data/Hora: 15-jun/17:36	Comboio nr. 527	Linha do Norte	Km 220,490
----------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

O comboio colheu mortalmente um indivíduo no atravessamento entre plataformas de passageiros do apeadeiro da Adémia. Foi suspensa a circulação entre Coimbra-B e Souselas em ambas as vias até às 17:54, hora a partir da qual se restabeleceu a circulação na Via Descendente com marcha à vista no local. Foi nomeado GLE que solicitou a implantação de limitação de velocidade de 30 km/h no local até à retirada do corpo às 19:40, e foi ativado o plano de emergência de Categoria C, tendo sido dado conhecimento ao CDOS-Coimbra. Às 18:14 o cº 527 foi autorizado pelas autoridades a prosseguir a marcha, sendo restabelecida a circulação normal de comboios em via dupla com a primeira circulação na Via Ascendente a circular no local em regime de marcha à vista.

Acidente em PN	eGOC nr. 176838	Data/Hora: 16-jun/11:25	Comboio nr. 180	Linha do Algarve	Km 338,043
-----------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	-------------------------	-------------------

O maquinista comunicou ao Centro de Comando de Faro que colheu mortalmente um ciclista na passagem de nível automatizada com meias barreiras ao km indicado, que foi projetado para fora da via. A circulação foi suspensa entre as estações do Parque das Cidades e Faro entre as 11:25 e as 12:05. Foi nomeado GLE e ativado o plano de emergência de Categoria C, tendo sido dado conhecimento à GNR de Faro e ao INEM que confirmou o óbito. A PN estava a funcionar normalmente.

Acidente c/ pessoas	eGOC nr. 177057	Data/Hora: 19-jun/06:47	Comboio nr. 15151	Linha do Minho	Km 015,425
----------------------------	------------------------	--------------------------------	--------------------------	-----------------------	-------------------

O maquinista comunicou ao CCO do Porto que à saída da estação de S. Romão colheu um indivíduo, que ficou ferido com gravidade. Foi dado conhecimento ao CDOS-Porto

Acidente c/ pessoas	eGOC nr. 177181	Data/Hora: 20-jun/15:38	Comboio nr. 17108	Linha do Alentejo	Km 007,764
----------------------------	------------------------	--------------------------------	--------------------------	--------------------------	-------------------

O maquinista comunicou ao CCO de Lisboa que junto à diagonal 11/111 da estação da Moita se encontrava um corpo fora da banqueta da via. Foi estabelecida paragem no local à marcha especial cº 91255 expedida do Barreiro (EMEF). Foi informada a Permanência de Gestão da Infraestrutura (PGI) do CCO de Setúbal, o PCC, o Inspetor da Zona de Circulação, o Apoio de Produção da CP, e a GNR e os bombeiros da Moita que tomaram conta da ocorrência. Questionados pelo Comando Operacional de Circulação da CP, os maquinistas do cº 17230 e do cº 17113 informaram que não tinham detetado qualquer anormalidade. Foi apurado posteriormente que a vítima circulava pendurada no exterior de uma composição ferroviária, tendo caído da mesma e projetada contra um poste de catenária.

Descarrilamento de comboio	eGOC nr. 177982	Data/Hora: 02-jul/22:20	Comboio nr. 49817	Linha da B. Alta	Km 159,000
-----------------------------------	------------------------	--------------------------------	--------------------------	-------------------------	-------------------

O maquinista comunicou ao CCO de Lisboa que o comboio se encontrava detido ao km 167,200 que posteriormente se identificou ser devido ao descarrilamento desde o km 159,000 de um eixo de um vagão do meio da composição formada por 21 veículos com 1135 Ton e 466 m. Solicitada a composição de socorro à EMEF que saiu de Entroncamento em marcha especial cº 95225 às 01:00 e chegou ao local às 10:30, iniciando-se o carrilamento às 10:35 que se prevê concluir às 16:00. Foi nomeado GLE e determinada emergência de categoria A. A parte da composição carrilada do lado de Muxagata regressou a esta estação às 09:36, rebocada pela Loc. 1466. O comboio de mercadorias (1310 Ton; 500 m) tem a marcha programada para transporte de papel entre o Entroncamento e Fuentes de Onõro (Espanha).

Acidente em PN	eGOC nr. 178289	Data/Hora: 07-jul/21:00	Comboio nr. 806	Linha do Oeste	Km 107,504
-----------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

A CP comunicou ao CCO de Lisboa que à passagem pela PN equipada com cruz de Santo André e "STOP" ao km indicado, o comboio colidiu com um veículo automóvel que se apresentou do lado esquerdo do sentido da marcha. A tripulação do comboio contactou o INEM, que prestou assistência ao condutor do veículo, que se encontrava ferido com gravidade e transportou-o para o Hospital das Caldas da Rainha. Foi nomeado GLE e ativado o plano de emergência de categoria C. Informada a Equipa de Via das Caldas da Rainha do CML-MN. O comboio retomou a marcha às 21:50 após autorização da GNR e a via ficou desobstruída às 22:50. A velocidade máxima de circulação (TVM) no local é de 120 km/h.

Acidente c/ pessoas	eGOC nr. 178658	Data/Hora: 12- jul/08:17	Comboio nr. 15609	Linha do Norte	Km 333,900
<p>Alarme Rádio Solo-Comboio lançado pelo maquinista, informando ter avistado um corpo no local indicado à saída do túnel na Via Ascendente. Estabelecida a circulação em via única temporária pela Via Descendente entre Gaia e Porto-Campanhã por bloco orientável entre as 08:22 e as 10:10. Foi nomeado GLE e ativado o plano de emergência de Categoria C, tendo sido dado conhecimento ao CDOS-Porto. O maquinista do último comboio a circular na Via Ascendente (cº 15609) informou não ter notado nada de anormal na via nem na composição. Às 10:10 foi restabelecida a circulação na Via Ascendente sem limitações, após ter sido retirado o corpo.</p>					
Colisão de comboios	eGOC nr. 179093	Data/Hora: 19- jul/05:15	Comboio nr. 3100	Linha do Minho	Km 080,800
<p>A tripulação do comboio comunicou ao CCO do Porto que efetuou paragem ao km indicado por ter embatido na carga de grandes dimensões de um veículo pesado que se encontrava junto à via não livrando o gabarito, de que resultaram danos materiais na UTD 592059 que obrigaram a requerer a composição de socorro para o local. Após autorização do CCO do Porto, recuou a Viana do Castelo onde chegou às 06:06, e após resguardar a UTD acidentada, retomou a marcha a destino com a restante composição às 06:41. A via ficou desobstruída às 05:55. A PSP de Viana do Castelo que acompanhava o transporte da carga tomou conta da ocorrência. A velocidade máxima de circulação (TVM) no local é de 60 km/h.</p>					
Acidente c/ pessoas	eGOC nr. (n/reg)	Data/Hora: 21- jul/11:02	Comboio nr. 123	Linha do Norte	Km 336,079
<p>Este registo resulta de uma queda ao embarcar/desembarcar do comboio 123 na estação de Porto Campanhã. Confirmada a sua hospitalização por mais de 24 horas. Foi comunicado pela CP em 01-09-2014.</p>					
Acidente c/ pessoas	eGOC nr. 179744	Data/Hora: 28- jul/18:43	Comboio nr. 5915	Linha do Algarve	Km 328,329
<p>A tripulação do comboio comunicou ao Centro de Comando de Faro que foi colhido um indivíduo que se apresentou pelo lado esquerdo no sentido da marcha (do lado contrário ao apeadeiro de Ferragudo), tendo ficado debaixo do comboio. O indivíduo, após socorrido no local, foi encaminhado para o hospital pelo INEM. Não foi ativado o Plano de Emergência.</p>					
Acidente c/ pessoas	eGOC nr. 180868	Data/Hora: 13- ago/18:20	Comboio nr. 674	Linha do Algarve	Km 307,082
<p>A CP comunicou ao Centro de Comando de Faro que se encontrava um indivíduo caído na plataforma de passageiros da Via Ascendente, que terá desembarcado com o comboio em movimento. Foi contactado o INEM que assistiu o indivíduo no local e o transportou para a unidade de saúde.</p>					
Colisão de comboios	eGOC nr. 181357	Data/Hora: 21- ago/06:15	Comboio nr. 52182	Linha de V. Novas	Km 034,096
<p>O operador de apoio do Cº 52182/3 informou o CCO de Setúbal que o comboio parou por o maquinista ter notado uma forte oscilação na catenária. Após vistoria às locomotivas foi verificado que se tinham partido e caído os pantógrafos de ambas as locomotivas. À mesma hora houve um desarme na catenária entre as zonas neutras de Muge e Quinta Grande. O Operador de Apoio informou ainda que à retaguarda do comboio, a catenária encontrava-se danificada (ripada). Foi nomeado GLE, que chegou ao local às 07h10, e verificou que a catenária se encontrava danificada em cerca de 250 metros, entre os PK 33,250 e 33,500. Para reparação da catenária foi estabelecido o PATE n.º 17/2014, que interditou a via entre as estações de Agolada e Salgueirinha, com corte de tensão no período das 08h09 às 08h35. Após realização de manobra, o Cº 52182/3 ficou em condições de reiniciar a marcha às 09h55. Para conclusão da reparação da catenária foi estabelecido o PATE n.º 18/2014, com início às 10h05 e fim às 13h17. A circulação de comboios foi restabelecida pelas 13h18.</p>					
Acidente c/ pessoas	eGOC nr. 181562	Data/Hora: 24- ago/16:16	Comboio nr. 854	Linha do Minho	Km 032,053
<p>O ORV do comboio informou o CCO do Porto que à saída da estação de Famalicão um passageiro terá desselado e aberto uma das portas e saiu com o comboio em andamento, provocando a sua queda para a via. Avisado o CDOS de Braga, sendo socorrido pelos Bombeiros de Famalicão. O Cº 854 retomou a sua marcha do local às 16h55. O passageiro foi transportado para o Hospital de Braga.</p>					
Acidente em PN	eGOC nr. 181799	Data/Hora: 27- ago/17:52	Comboio nr. 5720	Linha do Algarve	Km 340,744
<p>O ORV do Cº 5720 informou o CCO do Setúbal/Faro que a composição tinha colhido um indivíduo do sexo masculino, na PN automática de peões, o qual teve morte imediata. A circulação foi suspensa entre as estações de Faro e Olhão, no período das 17h52 às 19h00. Foi ativado o Plano de Emergência, com emergência de categoria C. Foi nomeado GLE às 18h15, que chegou ao local da ocorrência às 18h28. O comboio retomou a marcha às 18h45. O cadáver foi retirado do local às 19h00, ficando a via sem restrições de circulação a partir da mesma hora.</p>					

Acidente c/ pessoas	eGOC nr. 182276	Data/Hora: 03-set/09:37	Comboio nr. 130	Linha do Norte	Km 009,625
O Maquinista do Cº 130 informou o CCO de Lisboa que colheu Indivíduo no apeadeiro de Sacavém, que atravessava as vias do lado da VAR para a VDR. Tomaram conta da ocorrência a PSP da GIL e os B. V. Sacavém. Para retirada do corpo foi suspensa a circulação nas vias AR e DR, entre Lisboa Oriente e Alverca, no período das 10:08 às 12:04. Para limpeza da via foi feito um corte de tensão nas referidas vias, no período das 11:29 às 12:03. Foi nomeado GLE, que chegou ao local às 10:10. Declarada emergência de categoria B.					
Acidente c/ pessoas	eGOC nr. 183097	Data/Hora: 15-set/19:43	Comboio nr. 721	Linha do Norte	Km 009,625
O maquinista comunicou ao CCO de Lisboa que no apeadeiro de Sacavém colheu mortalmente um indivíduo em resultado do atravessamento da via em local indevido. Foi suspensa a circulação na Via Ascendente Rápida (VAR) e na Via Descendente Rápida (VDR), entre as estações de Lisboa Oriente e Alverca. Foi nomeado GLE e ativado o plano de emergência de Categoria C, tendo sido dado conhecimento aos Bombeiros Voluntários de Sacavém, à PSP de Sacavém e PSP da Gare Intermodal de Lisboa (GIL). O corpo foi retirado para um local próximo da via, permitindo o restabelecimento da circulação na VAR e VDR a partir 22:10, tendo sido removido do local às 23:50.					
Acidente c/ pessoas	eGOC nr. 183632	Data/Hora: 22-set/14:15	Comboio nr. 4419	Linha do Norte	Km 030,164
O maquinista informou o CCO de Lisboa que colheu um indivíduo do sexo feminino à entrada da estação de Vila Franca de Xira, tendo sido projetado para a gare da via ascendente, ficando ferido. Segundo informação do maquinista o atravessamento foi efetuado em local proibido. Foi nomeado GLE e ativado o plano de emergência de Categoria C, tendo sido dado conhecimento à PSP de Vila Franca de Xira que compareceu no local e ao INEM que transportou o indivíduo ao hospital. Foi dada via livre sem restrições às 15:00.					
Acidente em PN	eGOC nr. 184018	Data/Hora: 27-set/20:30	Comboio nr. 621	Linha do Norte	Km 322,553
O maquinista comunicou ao CCO do Porto que tinha colhido mortalmente um indivíduo ao km indicado. Estabelecida circulação em via única temporária pela Via Descendente entre as 22:08 e as 22:58 com marcha à vista entre o km 322,500 e o km 322,900. Foi nomeado GLE e ativado o plano de emergência de Categoria C, tendo sido dado conhecimento ao CDOS-Porto. As autoridades policiais após inquirirem o maquinista e autorizarem o levantamento do corpo disponibilizaram o comboio que retomou a marcha às 21:31. Restabelecida a circulação sem restrições a partir das 22:58.					
Acidente em PN	eGOC nr. 185446	Data/Hora: 17-out/09:59	Comboio nr. 122	Linha do Norte	Km 323,850
Efetuou paragem ao km 323,850 por ter colhido lateralmente, um indivíduo do sexo masculino que circulava a pé, atravessando a passadeira da PN de Miramar, da direita para a esquerda no sentido da marcha do comboio. O indivíduo ficou inanimado, com vida, apresentando alguns ferimentos. Foi socorrido por uma unidade do INEM. Pelo CCO foi acionado o manípulo de fecho dos sinais para proteção à PN. Dada via livre às 10:33.					
Acidente c/ pessoas	eGOC nr. 185704	Data/Hora: 20-out/20:00	Comboio nr. 15843	Linha do Norte	Km 330,000
A tripulação do comboio informou o CCO do Porto que colheu de raspão um indivíduo do sexo masculino, que atravessava a via do lado da via descendente para a via ascendente, tendo sido projetado para a banqueta da via e ficado com alguns ferimentos. O comboio retomou a sua marcha às 20:40, após retirada do acidentado pelo INEM.					
Acidente c/ pessoas	eGOC nr. 187807	Data/Hora: 19-nov/13:32	Comboio nr. 5714	Linha do Algarve	Km 393,000
O maquinista comunicou ao CCO de Setúbal que o comboio efetuou paragem ao km indicado até às 13:45, enquanto o chefe do comboio apurava as circunstâncias do sucedido com as autoridades que estavam a prestar assistência a um indivíduo junto à via. Foi nomeado GLE e ativado o plano de emergência de categoria C, tendo sido contactado o CDOS-Faro, que informou às 13:57 que a via estava desobstruída com o abandono do local do pessoal que prestava assistência.					
Acidente c/ pessoas	eGOC nr. 187822	Data/Hora: 19-nov/16:48	Comboio nr. 526	Linha do Norte	Km 129,563
A tripulação comunicou ao CCO de Lisboa que o comboio tinha colhido mortalmente um indivíduo que se encontrava na Linha II da estação de Chão de Maças - Fátima. Foi nomeado GLE e ativado o plano de emergência de Categoria C, tendo sido dado conhecimento ao INEM e à GNR de Tomar. A circulação de comboios na estação em ambos os sentidos passou a efetuar-se pela Linha III. O comboio retomou a marcha às 18:21, após ser retirado o corpo, e foi restabelecida a normalidade da circulação às 18:28.					
Acidente em PN	eGOC nr. 188154	Data/Hora: 24-nov/09:50	Comboio nr. 131	Linha do Minho	Km 004,081

O maquinista comunicou ao CCO do Porto que o comboio colheu um indivíduo, que ficou ferido com gravidade, na passagem de nível automatizada de peões ao km indicado. A passagem de nível estava em funcionamento e sem qualquer anomalia. Foi nomeado GLE e ativado o plano de emergência de Categoria C, tendo sido dado conhecimento ao CDOS-Porto. O INEM transportou o indivíduo para unidade hospitalar às 10:14e foi dada via livre sem restrições há mesma hora.

Acidente em PN	eGOC nr. 189234	Data/Hora: 10-dez/23:00	Comboio nr. 136	Linha do Norte	Km 074,552
-----------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

O maquinista comunicou ao CCO de Lisboa que despoletou alarme RSC e efetuou paragem na estação de Santarém, por ter colhido um indivíduo na passagem de nível automatizada com meias barreiras ao km indicado, tendo o indivíduo ficado ferido com gravidade. Foi nomeado GLE e ativado o plano de emergência de Categoria C, tendo sido dado conhecimento ao INEM e à PSP de Santarém que tomou conta da ocorrência. Foi suspensa a circulação na estação durante a prestação de socorro ao indivíduo e até ao seu transporte pelo INEM para o Hospital de Santarém.

Acidente c/ pessoas	eGOC nr. 189498	Data/Hora: 15-dez/13:13	Comboio nr. 15226	Linha do Minho	Km 022,445
----------------------------	------------------------	--------------------------------	--------------------------	-----------------------	-------------------

A tripulação comunicou ao CCO do Porto que o comboio colheu um indivíduo na estação da Trofa. Foi suspensa a circulação na Via Descendente entre Lousado e Senhora das Dores, e estabelecida a circulação em via única temporária pela Via Ascendente entre por bloco orientável com marcha à vista no local entre as 13:27 e as 14:20. Foi nomeado GLE e ativado o plano de emergência de categoria C, tendo sido contactado o CDOS-Porto. O indivíduo foi retirado do local pelos Bombeiros Voluntários da Trofa e transportado para o Hospital de S. João às 13:45. A normalidade da circulação foi restabelecida após recolha de dados efetuada pela GNR. O cº 15226 foi suprimido no restante trajeto por indisponibilidade do maquinista para continuar a assegurar o serviço e a UME 3430 aguardou acoplagem com a composição do cº 15164.

Acidente c/ pessoas	eGOC nr. 190103	Data/Hora: 26-dez/14:46	Comboio nr. 132	Linha do Minho	Km 221,500
----------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

O maquinista informou o CCO de Lisboa que havia colhido indivíduo que atravessava a via ao Km indicado. Foi suspensa a circulação nas vias A e D. Segundo informação do ORV, o indivíduo ficou cadáver na banqueta da via D. Declarada emergência categoria C. Às 15:15 compareceu no local o Responsável pela circulação em serviço na estação de Coimbra-B. Às 15:25 foi levantada a suspensão da via A, passando a fazer-se a circulação nos dois sentidos, nesta via, com marcha à vista ao local. Tomaram conta da ocorrência o INEM e a GNR de Souselas. O Cº 132 retomou a marcha às 15:50 após autorização da GNR. O corpo foi levantado às 17:30 e dada a via D livre às 17:40, sem restrições.

Colisão de comboios	eGOC nr. 190201	Data/Hora: 28-dez/15:29	Comboio nr. 5622	Linha da B. Baixa	Km 006,240
----------------------------	------------------------	--------------------------------	-------------------------	--------------------------	-------------------

O PRT informou de desarme no setor SST Abrantes-ZN Belver e Terminal do Pego. Às 15:35, a pedido do PRT, foi solicitado o abaixamento de pantógrafos ao Cº 5622 que se encontrava na estação de Alferrarede, ficando o setor rearmado mas com o circuito de via 66 ocupado. Informou posteriormente o maquinista que o comboio que não tinha pantógrafo. Pedido socorro pela frente às 15:55, tendo sido prestado com My 2253 em Mª 95229. O comboio indicado saiu de Alferrarede às 17:05 e esteve retido em Abrantes das 17:13 às 17:27 para deixar a unidade avariada, devido ao facto da mesma originar desarmes na catenária. Após vistoria pela brigada de catenária, verificou-se que parte do pantógrafo se encontrava no fio de contacto ao Km 6,240 e alguns pêndulos e braços de chamada partidos até ao Km 12,010. A via foi interdita à circulação entre Abrantes e Mouriscas, com corte de tensão às 17:18 conforme PATE n.º 96/2014. Efetuado transbordo rodoviário entre Mouriscas A e Abrantes aos comboios: 542; 5601; 5624; 5625; 544 e 545.

Carris Partidos _ 001	eGOC nr. 167066	Data/Hora: 12-Jan/10:00	Comboio nr. n/a	Linha da Beira Alta	Km 143,510
------------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	----------------------------	-------------------

Carril partido ao km indicado. Foi estabelecida marcha à vista a todas as circulações a partir das 11:25.

Carris Partidos _ 002	eGOC nr. 167556	Data/Hora: 22-Jan/06:50	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 230,379
------------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

O maquinista informou o CCO do Porto que à passagem junto ao sinal S1 embateu num objeto que não conseguiu identificar (posteriormente a Equipa de Via do CMC-MN informou tratar-se de uma barreta partida da junta isolante normal-JIN do carril esquerdo), de que resultaram danos no quebra-gelo da UTE. Foi estabelecida marcha à vista a todas as circulações até à sua reparação. Após concluída a reparação da via pela Equipa de Via do CMC-MN foram retiradas as restrições a partir da mesma hora. A velocidade máxima de circulação (TVM) no local é de 120 km/h.

Carris Partidos _ 003	eGOC nr. 168540	Data/Hora: 07-Fev/04:08	Comboio nr. n/a	Linha de Sines	Km 151,121
------------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

O CCO de Setúbal registou que após a passagem do comboio manteve-se ocupada a secção de via CV 2 da estação indicada, impedindo a abertura dos sinais S2, S3 e S5 de S. Bartolomeu da Serra, e dos sinais S20 e STD da estação da Raquete. Segundo informou o agente da Siemens no local deveu-se a carril partido. Após a reparação pela Equipa de Via do CMT-MN foi restabelecida a circulação sem limitações.

Carris Partidos _ 004	eGOC nr. 168889	Data/Hora: 10-Fev/20:38	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 216,180
------------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

O maquinista do cº 515 informou o CCO Lisboa de ter sentido uma pancada forte na via. Determinada marcha à vista no local. Informação confirmada pelo cº 137. O maquinista do cº 16829 informou que se tratava de um carril partido ao PK 216.150. Suspensa a circulação na via A entre Taveiro e Coimbra-B, tendo o cº 4523 circulado em contravia entre Alfarelos e Coimbra-B. Confirmado carril partido ao PK 216.180, estabelecida limitação de velocidade de 10 km/h entre os PK 216.150 e 216.200. Reparação efetuada pela equipa de via do CMB-CM, tendo suspensa a circulação na via ascendente entre Taveiro e Coimbra-B das 23h20 às 00h10. Foi implantada a LV 60 Km/h 216.150 a 216.200.

Carris Partidos _ 005	eGOC nr. 168891	Data/Hora: 10-Fev/19:32	Comboio nr. n/a	Linha de Sines	Km 161,250
------------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

Informou o maquinista do cº 80834 ao CCO Setúbal, ter sentido uma pancada na via ao Km indicado. Após vistoria ao local pela equipa de via do CMS-CM, foi detetada uma soldadura partida. Estabelecida a LV de 10 Km/h entre os PK 161.200 e 161.300.

Carris Partidos _ 006	eGOC nr. 169091	Data/Hora: 13-Fev/16:10	Comboio nr. n/a	Linha de Sines	Km 174,713
------------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

Indicação no CCO de Setúbal de ocupação intempestiva e permanente do circuito de via CV D1. Segundo informou o agente da Siemens Rail no local deveu-se a uma soldadura partida no carril esquerdo. Foi estabelecida pela Equipa de Via do CMT-MN a limitação de velocidade de 10 km/h entre o km 174,900 e o km 175,000 até à sua reparação, que foi alterada para 80 km/h após a reparação (TVM: 100 km/h).

Carris Partidos _ 007	eGOC nr. 169629	Data/Hora: 21-Fev/16:10	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 217,294
------------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

O maquinista comunicou ao CCO de Lisboa que na entrada e saída da Linha VII da estação de Coimbra-B notou um forte ressalto. Foi estabelecida marcha à vista a todas as circulações com passagem no local, até o mesmo ser vistoriado pela Equipa de Via do CMC-MN. A Equipa de Via do CMC-MN constatou que uma junta isolante normal (JIN) tinha as barretas partidas e efetuou a sua substituição.

Carris Partidos _ 008	eGOC nr. 169743	Data/Hora: 23-Fev/19:36	Comboio nr. n/a	Linha da Beira Baixa	Km 118,224
------------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	-----------------------------	-------------------

Indicação no CCO de Lisboa de ocupação intempestiva e permanente do circuito de via CV III da estação de Praia do Ribatejo. Segundo informou a Equipa de Sinalização do CME-MN no local deveu-se a carril partido. A circulação de comboios processou-se pela Linha I. A reparação pela Equipa de Via do CME-MN foi concluída à hora indicada e sem limitações de velocidade. A velocidade máxima de circulação (TVM) no local é de 100 km/h.

Carris Partidos _ 009	eGOC nr. 169846	Data/Hora: 25-Fev/12:30	Comboio nr. n/a	Ramal Louriçal	Km 006,700
------------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

A Equipa de Via do CMC-MN comunicou ao CCO de Lisboa a interdição à circulação de comboios no Ramal da Soporcel entre o AMV 5 (excl.) e o km 6,800, devido a barretas partidas e travessas podres ao km 6,700. Após reparação provisória foi restabelecida a circulação de comboios com a limitação de velocidade de 10 km/h entre o km 6,695 e o km 6,705, e às 16:00 retiradas as restrições.

Carris Partidos _ 010	eGOC nr. 170784	Data/Hora: 12-Mar/16:00	Comboio nr. n/a	Linha de Cascais Ramal Liscont	Km 000,290
------------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	---------------------------------------	-------------------

Informou que por motivo de existir uma junta partida no parque Liscont, este ficava interdito até aviso em contrário. Via livre a partir das 16:00. Trata-se de soldadura partida.

Carris Partidos _ 011	eGOC nr. 171352	Data/Hora: 22-Mar/18:17	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 297,900
------------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

Circuito de via D1 ocupado, originando o fecho do sinal S2 de Válega. Após deslocação dos responsáveis da Siemens ao local, informaram que se tratava de uma JIC partida ao Km 297,900 na fila interior. Dado conhecimento à Manutenção. Reparada e estabelecido afrouxamento de 30 Km/h entre os Km 297,920 a 297,850 a partir das 18h00, sinalizado e controlado por convel. À chegada ao local verificou-se que o circuito de via D1 estava ocupado devido a uma "barreta" partida na JIC. Foi informado o PI, procedendo-se ao acompanhamento dos trabalhos de via e estabelecimento de restrição de velocidade.

Carris Partidos _ 012	eGOC nr. 171705	Data/Hora: 28-Mar/06:35	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 032,100
------------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

Indicação no CCO de Lisboa de ocupação intempestiva e permanente da secção de via 321D, devido a carril partido. Foi reparado pelo prestador de serviços Mota-Engil e foi estabelecida a limitação de velocidade de 80 km/h entre o km 31,810 e o km 31,800 (TVM: 140 km/h) pela Equipa de Via do CML-MN.					
Carris Partidos _ 013	eGOC nr. 171798	Data/Hora: 29-Mar/12:55	Comboio nr. n/a	Linha do Douro	Km 075,800
O maquinista comunicou ao CCO do Porto que ao km indicado se encontrava um carril partido. Foi estabelecida a circulação em regime da marcha à vista entre o km 75,850 e o km 75,750. Reparado pela Equipa de Via do CMP-MN.					
Carris Partidos _ 014	eGOC nr. 175703	Data/Hora: 30-Mai/14:55	Comboio nr. n/a	Linha de Cascais	Km 008,310
O maquinista comunicou ao CCO de Lisboa que à passagem na proximidade do AMV de entrada na estação de Algés sentiu uma deformação acentuada na via. Foi estabelecida marcha à vista no local a todas as circulações até à vistoria pela Equipa de Via do CML-MN. A Equipa de Via do CML-MN confirmou tratar-se de carril partido ao km 8,310. Foi suspensa a circulação de comboios na Via Descendente, entre Caxias e Algés a partir das 15:50 e, após o guarnecimento das referidas estações, foi estabelecida a circulação em via única temporária pela Via Ascendente em «Regime de Bastão-Piloto». Após a reparação da via pela Equipa de Via do CML-MN foi restabelecida a circulação sem limitações.					
Carris Partidos _ 015	eGOC nr. 176373	Data/Hora: 11-Jun/05:00	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 226,950
O agente da Refer em serviço na estação de Pampilhosa informou o CCO de Lisboa que devido a fratura de carril ao km indicado, na via A, a PN ado km 227,680 se encontra em anúncio permanente. Reparado provisoriamente às 05:18 pela equipa de via do CMC-MN, tendo sido implantada a limitação de velocidade de 80 Km/h entre o km 226,940 e o km 226,950.					
Carris Partidos _ 016	eGOC nr. 178585	Data/Hora: 11-Jul/11:00	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 106,675
A Equipa de Via do CME-MN comunicou ao CCO de Lisboa uma fratura no AMV 21 da estação de Entroncamento. Estabelecida a limitação de velocidade de 10 km/h entre o km 106,650 e o km 106,700 (TVM: 60 km/h) pela Equipa de Via do CME-MN (local não sinalizado e sem Convel).					
Carris Partidos _ 017	eGOC nr. 180823	Data/Hora: 13-Ago/02:34	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 026,014
Indicação no CCO de Lisboa de ocupação intempestiva e permanente da secção de via CV 2I da estação de Alhandra. Segundo informou o agente da Thales no local, a avaria deveu-se a carril partido. Estabelecida a limitação de velocidade de 30 km/h entre o km 26,258 e o km 26,248 (TVM: 140 km/h) pela Equipa de Via do CML-MN.					
Carris Partidos _ 018	eGOC nr. 180846	Data/Hora: 13-Ago/14:20	Comboio nr. n/a	Linha de Cascais	Km 012,832
Detetado um carril partido na Via Ascendente ao km indicado. Estabelecida a limitação de velocidade de 30 km/h entre o km 12,822 e o km 12,842 (TVM: 90 km/h) pela Equipa de Via do CML-MN (não sinalizada).					
Carris Partidos _ 019	eGOC nr. 181208	Data/Hora: 19-Ago/04:45	Comboio nr. n/a	Linha do Minho	Km 000,605
O dono da obra da OS 2959 informou o CCO do Porto que após a conclusão dos trabalhos foi estabelecido o afrouxamento de 30 Km/h na via A entre os PK 0,600 a 0,610, por se encontrar um carril partido. Foi reparado e restabelecida a circulação normal sem restrições.					
Carris Partidos _ 020	eGOC nr. 183450	Data/Hora: 20-Set/08:50	Comboio nr. n/a	Linha do Sul	Km 092,300
O maquinista comunicou ao CCO de Setúbal que as barretas junto ao sinal S5/M5 da Somincor estão partidas e com folga significativa. Informada a Equipa de Via do CMS-MN e a CP. O comboio de mercadorias (1110 Ton; 215 m) tem a marcha programada para transporte de areia entre a Somincor e as Minas de Neves Corvo.					
Carris Partidos _ 021	eGOC nr. 183938	Data/Hora: 26-Set/15:00	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 332,239
O agente em serviço na estação indicada comunicou ao CCO do Porto a existência de carril partido entre o AMV 4A e o sinal S9 da estação de Gaia. Reparação efetuada pela Equipa de Via do CMP-MN.					
Carris Partidos _ 022	eGOC nr. 184824	Data/Hora: 08-Out/15:45	Comboio nr. n/a	Linha da Beira Alta	Km 051,129

Ocupação intempestiva do circuito de via 2A-I. Os técnicos da Thales informaram que o referido AMV se encontrava bastante danificado, com duas barretas partidas e uma folga superior a 5 centímetros. Aguardou vistoria pela Equipa da via e o mesmo ficou suspenso à circulação de comboios (via D entre Bif. Luso e a Bif. da Pampilhosa). Às 18h44 foi dado como reparado e levantada a suspensão da circulação.

Carris Partidos _ 023	eGOC nr. 185022	Data/Hora: 11-Out/10:20	Comboio nr. n/a	Linha de Sines	Km 156,020
------------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

O maquinista comunicou ao CCO de Setúbal que à passagem ao km indicado sentiu uma deformação acentuada na via, que foi confirmada pelo maquinista do cº 67981. Foi efetuada a vistoria pela Equipa de Via do CMT-MN, que detetou uma soldadura partida e uma travessa também partida. Para proceder à reparação, foi suspensa a circulação de comboios entre as estações de São Bartolomeu da Serra e a Raquete, no período entre as 12:50 e as 14:25. Após a reparação da via pela Equipa de Via do CMT-MN foi restabelecida a circulação com limitação de velocidade de 30 km/h (não sinalizado e sem sistema Convel), entre o km 155,950 e o km 156,050 (TVM: 80 km/h).

Carris Partidos _ 024	eGOC nr. 185022	Data/Hora: 11-Out/10:20	Comboio nr. n/a	Linha de Sines	Km 156,020
------------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

O maquinista comunicou ao CCO de Setúbal que à passagem ao km indicado sentiu uma deformação acentuada na via, que foi confirmada pelo maquinista do cº 67981. Foi efetuada a vistoria pela Equipa de Via do CMT-MN, que detetou uma soldadura partida e uma travessa também partida. Para proceder à reparação, foi suspensa a circulação de comboios entre as estações de São Bartolomeu da Serra e a Raquete, no período entre as 12:50 e as 14:25. Após a reparação da via pela Equipa de Via do CMT-MN foi restabelecida a circulação com limitação de velocidade de 30 km/h (não sinalizado e sem sistema Convel), entre o km 155,950 e o km 156,050 (TVM: 80 km/h).

Carris Partidos _ 025	eGOC nr. 186499	Data/Hora: 31-Out/17:40	Comboio nr. n/a	Linha da Beira Alta	Km 246,850
------------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	----------------------------	-------------------

O maquinista do Cº 5426 informou o CCO de Lisboa que entre os km 246,800 e 246,900 tinha notado uma forte pancada na via. Foi solicitado ao maquinista da Mº 95227 para abordar o local em regime de marcha à vista e informar sobre as condições verificadas. O mesmo informou que se tratava de um carril partido. Foi determinado regime de marcha à vista entre os referidos km até vistoria por parte da equipa de via do CMC-MN. A reparação foi efetuada pelo CMC-MN e implementada limitação de velocidade de 30km/h entre os km 246,650 ao 246,700.

Carris Partidos _ 026	eGOC nr. 186757	Data/Hora: 04-Nov/07:47	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 203,250
------------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

O maquinista do c.º 16803 informou que à entrada da gare do apeadeiro de Pereira, sensivelmente ao PK 203,250, encontrava-se um carril partido na via A, na fila do lado esquerdo. Foi avisado o maquinista do c.º 801, determinando-lhe marcha à vista no local, tendo confirmado a avaria, mantendo-se este regime até aviso em contrário. A avaria foi reparada provisoriamente às 11:00, tendo sido implantada no local uma limitação de velocidade de 80 Km/h entre o PK 203,245 e 203,255 a partir desta hora, até à sua reparação definitiva.

Carris Partidos _ 027	eGOC nr. 186836	Data/Hora: 05-Nov/05:38	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 029,460
------------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

Indicação no CCO de Lisboa de ocupação intempestiva e permanente da secção de via CV 298D após a passagem do cº 3400, com fecho do sinal 301D. Segundo informou o agente da Thales no local, a avaria deveu-se a uma barreta partida. Estabelecida a limitação de velocidade de 80 km/h entre o km 29,470 e o km 29,450 (TVM: 140 km/h) pela Equipa de Via do CML-MN após a reparação provisória.

Carris Partidos _ 028	eGOC nr. 186839	Data/Hora: 05-Nov/06:12	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 327,335
------------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

Um maquinista comunicou ao CCO do Porto que o sinal 3273 A se encontrava fechado, devido a carril partido ao km indicado. Foi estabelecida marcha à vista a todas as circulações até o mesmo ser vistoriado pela Equipa de Via do CMP-MN. Estabelecida a limitação de velocidade de 80 km/h entre o km 327,330 e o km 327,340 (TVM: 140 km/h) pela Equipa de Via do CMP-MN após a reparação provisória.

Carris Partidos _ 029	eGOC nr. 187457	Data/Hora: 14-Nov/11:14	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 001,200
------------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

Um agente de condução na execução de manobra na estação indicada informou a cabine de sinalização que ao referido km se encontrava uma junta do carril partida. Estabelecida a limitação de velocidade de 30 km/h no local (TVM: 80 km/h) a todas as circulações até à conclusão da reparação pela Equipa de Via do CML-MN.

Carris Partidos _ 030	eGOC nr. 187511	Data/Hora: 16-Nov/06:55	Comboio nr. n/a	Linha de Vendas Novas	Km 007,520
------------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	------------------------------	-------------------

Indicação no CCO de Setúbal de ocupação intempestiva e permanente da secção de via CV 71 após a passagem do cº 81380/1. Segundo informou o agente da Siemens no local, a avaria deveu-se a um carril partido ao km 7,520, que foi reparado pela Equipa de Via de Vendas Novas do CMS-MN.

Carris Partidos _ 031	eGOC nr. 187740	Data/Hora: 18-Nov/14:55	Comboio nr. n/a	Linha da Beira Alta	Km 140,730
A Equipa de Via do CMC-MN comunicou ao CCO de Lisboa que se encontrava uma soldadura partida ao km indicado e estabeleceu limitação de velocidade de 10 km/h no local (TVM: 140 km/h).					
Carris Partidos _ 032	eGOC nr. 187808	Data/Hora: 19-Nov/13:37	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 203,500
O maquinista comunicou ao CCO de Lisboa que à passagem ao km indicado sentiu uma deformação acentuada na via, que foi confirmada pelo maquinista do cº 16815.A Equipa de Via do CMC-MN confirmou tratar-se de carril partido e foi estabelecida a limitação de velocidade de 30 km/h entre o km 203,450 e o km 203,470 (TVM: 140 km/h) até à sua reparação provisória, após o que foi alterada a limitação de velocidade para 80 km/h (não sinalizada e sem Convel).					
Carris Partidos _ 033	eGOC nr. 188003	Data/Hora: 21-Nov/14:40	Comboio nr. n/a	Linha de Sintra	Km 010,640
O maquinista comunicou ao CCO de Lisboa que após a passagem na Zona Neutra da Subestação da Amadora sentiu uma deformação acentuada na via.Foi estabelecida marcha à vista no local a todas as circulações até à vistoria pela Equipa de Via do CML-MN, tendo o maquinista do cº 18774 confirmado a situação relatada.A Equipa de Via do CML-MN no local informou tratar-se de carril partido ao km indicado.Foi suspensa a circulação na Via Descendente Externa (VDE), entre as estações de Monte Abraão e Amadora, até à conclusão da reparação.					
Carris Partidos _ 034	eGOC nr. 188254	Data/Hora: 25-Nov/23:18	Comboio nr. n/a	Linha de Vendas Novas	Km 057,400
Indicação no CCO de Setúbal de ocupação intempestiva e permanente das secções de via CV I e CV 1 da estação de Canha.Segundo informou o agente da Siemens no local, a avaria deveu-se a duas barretas partidas ao km 57,400.Foi avisada a Equipa de Via do CMS-MN e foi determinado ao cº 67590 para abordar o local em marcha à vista.					
Carris Partidos _ 035	eGOC nr. 188471	Data/Hora: 28-Nov/19:10	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 317,294
O maquinista comunicou ao CCO de Lisboa que à passagem entre o sinal S18/M18 e o AMV 19 sentiu uma deformação acentuada na via.Às 10:35 foi interdita a circulação de comboios pela Linha VII até à vistoria pela Equipa de Via do CMC-MN.A Equipa de Via do CMC-MN constatou no local que a situação era devida a fratura no carril, que foi reparada.					
Carris Partidos _ 036	eGOC nr. 188486	Data/Hora: 29-Nov/04:36	Comboio nr. n/a	Linha da Beira Alta	Km 072,850
Indicação no CCO de Lisboa de ocupação intempestiva e permanente da secção de via CV A2 da estação de Mortágua.Estabelecida a limitação de velocidade de 60 km/h (sinalizada e equipada com Convel), entre o km 72,825 e o km 72,875 (TVM: 120 km/h) pela Equipa de Via do CMC-MN.					
Carris Partidos _ 037	eGOC nr. 188508	Data/Hora: 29-Nov/16:35	Comboio nr. n/a	Linha do Algarve	Km 340,008
Foi detetado um carril partido na Linha G5 da estação de Faro.Às 16:40 foi interdita a circulação de comboios na Linha G5 pela Equipa de Via do CMT-MN.					
Carris Partidos _ 038	eGOC nr. 188548	Data/Hora: 30-Nov/14:50	Comboio nr. n/a	Linha da Beira Alta	Km 193,915
O maquinista comunicou ao CCO de Lisboa que à passagem ao km indicado sentiu uma deformação acentuada na via.A Equipa de Via do CMC-MN constatou no local que a situação era devida a fratura no carril ao km indicado, que foi reparada.					
Carris Partidos _ 039	eGOC nr. 188578	Data/Hora: 01-Dez/05:09	Comboio nr. n/a	Linha de Vendas Novas	Km 057,630
Indicação no CCO de Setúbal de ocupação intempestiva e permanente das secções de via CV I e CV 1.Segundo informou a Equipa de Via do CMS-MN no local, a avaria deveu-se a duas barretas partidas junto ao sinal S4.Foi interdita a circulação de comboios na Linha I pela Equipa de Via do CMS-MN.					
Carris Partidos _ 040	eGOC nr. 189193	Data/Hora: 10-Dez/12:15	Comboio nr. n/a	Linha do Sul	Km 036,480
Estabelecida a limitação de velocidade de 10 km/h entre o km 34,475 e o km 36,490 (TVM: 120 km/h) pela Equipa de Via do CMS-MN, devido a JIC partida e travessas danificadas ao km indicado.Foi suspensa a circulação entre Vale da Rosa e Águas de Moura entre as 13:20 e as 14:27 para reparação provisória das barretas, e entre as 16:00 e as 16:40 para substituição das travessas.					
Carris Partidos _ 041	eGOC nr. 189281	Data/Hora: 11-Dez/16:15	Comboio nr. n/a	Linha de Cascais	Km 021,245

Estabelecida a limitação de velocidade de 10 km/h (sinalizado a partir das 21:00) entre o km 21,250 e o km 21,240 (TVM: 90 km/h) pela Equipa de Via do CML-MN, devido a cróssima partida do AMV 7 da estação de S. Pedro do Estoril.					
Carris Partidos _ 042	eGOC nr. 189383	Data/Hora: 13-Dez/04:18	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 106,302
O agente em serviço na estação de Entroncamento comunicou ao CCO de Lisboa a existência de um carril partido à entrada para a Triagem-Norte. A reparação foi efetuada pela Equipa de Via do CME-MN.					
Carris Partidos _ 043	eGOC nr. 189407	Data/Hora: 13-Dez/15:32	Comboio nr. n/a	Linha de Sines	Km 147,890
A Equipa de Via do CMT-MN que seguia na marcha especial nr. 92211 comunicou ao CCO de Setúbal a existência de uma soldadura partida ao km indicado. Estabelecida a limitação de velocidade de 10 km/h entre o km 147,800 e o km 147,900 (TVM: 80 km/h) pela Equipa de Via do CMT-MN até à sua reparação à hora indicada.					
Carris Partidos _ 044	eGOC nr. 189526	Data/Hora: 16-Dez/04:34	Comboio nr. n/a	Linha do Sul	Km 123,900
A tripulação do comboio comunicou ao CCO de Setúbal que à passagem ao km indicado sentiu uma deformação acentuada na via. Foi estabelecida marcha à vista no local ao cº 81830/1 e ao cº 80381/0, por indicação da Equipa de Via do CMS-MN. Estabelecida a limitação de velocidade de 80 km/h no local (TVM: 190 km/h) pela Equipa de Via do CMS-MN, devido a uma JIC partida.					
Carris Partidos _ 045	eGOC nr. 189845	Data/Hora: 22-Dez/00:30	Comboio nr. n/a	Linha de Sintra	Km 006,275
Circuito de via da linha n.º 1 da estação de Benfica ocupado. Após verificação pelos agentes da empresa Thales, o mesmo informou tratar-se de uma soldadura partida. Reparada.					
Carris Partidos _ 046	eGOC nr. 189847	Data/Hora: 22-Dez/01:50	Comboio nr. n/a	Linha da Beira Alta	Km 117,212
Indicação no CCO de Lisboa de sucessivas ocupações intempestivas no circuito de via do AMV 2 devido a carril partido. Circulações avisadas para abordarem o local à velocidade máxima de 10 km/h. Foi implantada pela equipa de via do CMC-MN limitação de velocidade de 60 km/h entre os km 117,550 a 117,750, conforme telegrama nº 238.					
Carris Partidos _ 047	eGOC nr. 190010	Data/Hora: 24-Dez/14:25	Comboio nr. n/a	Linha do Vouga	Km 061,650
O CGO informa que se encontra cerca de um metro de carril partido junto do AMV 3, impossibilitando a sua utilização. Reparado pela equipa de via do CMA-MN.					
Carris Partidos _ 048	eGOC nr. 190075	Data/Hora: 26-Dez/07:05	Comboio nr. n/a	Concordância da Aigualva	Km 002,048
Indicação, no CCO de Setúbal, de ocupação permanente no circuito de via C1 após passagem do Cº 66581. Após vistoria ao local pela equipa da Siemens Rail, foi detetado um carril partido, tendo o mesmo sido reparado.					
Carris Partidos _ 049	eGOC nr. 190173	Data/Hora: 27-Dez/23:00	Comboio nr. n/a	Linha do Vouga	Km 061,650
Fratura da contra-lança esquerda do AMV nº3. Por motivo de segurança, fica eclissado o AMV nº 1 na posição que dá acesso à linha nº I (desviada), a partir das 16h05 do dia 26/12/2014. Reparada às 14:00h de 29/12/2014.					
Carris Partidos _ 050	eGOC nr. 190274	Data/Hora: 29-Dez/23:45	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 324,562
Circuito a jusante da PN 324,562 ocupado, influenciando a referida passagem de nível. A equipa de via do CMP-MN informou tratar-se de carril partido ao PK 326,900. Ficou reparado pela brigada de via, sendo estabelecida a limitação de velocidade de 80 km/h entre os PK 326.850 a 326.910.					
Carris Partidos _ 051	eGOC nr. 190359	Data/Hora: 31-Dez/04:40	Comboio nr. n/a	Linha de Vendas Novas	Km 011,900
Ocupação permanente do circuito de via 152 após a passagem do Cº 80381/0. Detetado um carril partido ao Km 16,140 pelo agente da Siemens que se deslocou ao local para reparação da avaria. Estabelecido o regime de circulação em marcha à vista no local. Foi estabelecido afrouxamento de 30Km/h entre os Km 16,145 e 16,135, local sinalizado e não controlado por Convel. A situação ficou reparada provisoriamente às 10:00.					
Carris Partidos _ 052	eGOC nr. 190404	Data/Hora: 31-Dez/13:30	Comboio nr. n/a	Linha da Beira Alta	Km 172,820

O maquinista comunicou ao CCO de Lisboa que à passagem ao km indicado sentiu rebaixamento na via. Foi estabelecida marcha à vista no local a todas as circulações até à vistoria pela Equipa de Via do CMC-MN. Estabelecida limitação de velocidade de 60 km/h (sinalizado e com Convel) entre o km 172,790 e o km 172,840 (TVM: 90 km/h), devido a carril partido ao km 172,820.

Deformações na via_001	eGOC nr. 166474	Data/Hora: 02-Jan/14:35	Comboio nr. n/a	Linha da Beira Alta	Km 137,400
-------------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	----------------------------	-------------------

O maquinista C.º 512 comunicou que ao Pk indicado a via se encontrava desguarnecida de balastro. Foi determinada marcha à vista no local a todas as circulações. Após vistoria à via, foi estabelecida limitação velocidade de 30 Km/h entre os PK 137,400 e 137,500. Local não sinalizado e sem convel.

Deformações na via_002	eGOC nr. 166515	Data/Hora: 03-Jan/07:58	Comboio nr. n/a	Linha do Douro	Km 063,350
-------------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

Informou o maquinista do C.º 4101, que à passagem pelo PK indicado, constatou que cerca de dez metros de via, estava totalmente desguarnecida. Suspensa a circulação de comboios entre Marco de Canaveses e Mosteirô às 08h12. Foi efetuado transbordo rodoviário entre as referidas estações. Após guarnecimento da estação de Juncal, foi restabelecida a circulação de comboios entre Mosteirô e Juncal, a partir das 10h20, continuando suspensa entre Juncal e Marco de Canaveses.

Deformações na via_003	eGOC nr. 166555	Data/Hora: 03-Jan/15:05	Comboio nr. n/a	Linha do Vouga	Km 036,850
-------------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

Informou um particular, que a via se encontrava sem balastro, nas proximidades do apeadeiro de UI. A brigada de conservação detetou um descalçamento na plataforma de via, entre o carril do lado direito e o eixo da via, numa extensão de 6 travessas, ao PK 36,580. Foi suspensa a circulação de comboios entre Oliveira de Azeméis e Pinheiro da Bemposta, a partir das 17h20. Por conclusão dos trabalhos e estarem reunidas as condições de segurança para a circulação dos comboios, foi dada via livre à circulação de comboios entre Oliveira de Azeméis e Pinheiro da Bemposta a partir das 15h45 de 05/01.

Deformações na via_004	eGOC nr. 166602	Data/Hora: 04-Jan/10:35	Comboio nr. n/a	Linha do Vouga	Km 016,000
-------------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

O maquinista do C.º 5107, informou que se encontrava um buraco com cerca de meio metro, no meio das travessas ao PK indicado, não impedindo a passagem das circulações. Posteriormente, o C.º 5109 passou no local em marcha à vista e informou que poderia estar em perigo a circulação, a qual ficou suspensa a partir das 11h20. Dada via livre sem restrições a partir das 12h00.

Deformações na via_005	eGOC nr. 167006	Data/Hora: 10-Jan/17:20	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 296,950
-------------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

Aquando da passagem do C.º 528, foi notada oscilação anormal na via. Estabelecida marcha à vista no local, até vistoria pela brigada de via, que implantou afrouxamento de 80 km/h entre os quilómetros 296,960 a 296,940, até à sua reparação, concluída às 19h35.

Deformações na via_006	eGOC nr. 167222	Data/Hora: 15-Jan/13:12	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 312,306
-------------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

Aquando da passagem do comboio 524 junto do AMV 9/II foi notada oscilação anormal na via. Estabelecida marcha à vista no local, até vistoria pela brigada de via. Reparado.

Deformações na via_007	eGOC nr. 167248	Data/Hora: 15-Jan/22:20	Comboio nr. n/a	Linha de Vendas Novas	Km 064,385
-------------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	------------------------------	-------------------

O maquinista do C.º 64385 informou sentir uma forte pancada ao passar pelo AMV 1 de Salgueirinha. Após verificação no local, foi estabelecida a limitação de velocidade de 30Km/h entre os PK 39,410 e 39,420.

Deformações na via_008	eGOC nr. 167643	Data/Hora: 23-Jan/16:07	Comboio nr. n/a	Linha da Beira Alta	Km 072,100
-------------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	----------------------------	-------------------

Informou o maquinista do C.º 513 de um rebaixamento de via ao PK 72,100. Confirmado pelo maquinista do C.º 5406 que circulou em marcha-à-vista. A partir das 18h20, implantada pela equipa de via, a limitação de velocidade de 60 Km/h entre os PK 72.050 a 72.200, por teleg. 177.

Deformações na via_009	eGOC nr. 167650	Data/Hora: 23-Jan/17:55	Comboio nr. n/a	Linha de Vendas Novas	Km 057,630
-------------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	------------------------------	-------------------

O maquinista do C.º 95203, comunicou que sentiu uma forte pancada na via ao PK indicado. Condução na cabine 2. Estabelecida a LV de 60 Km/h entre os PK 57.630 e 57.640, por defeito de alinhamento da via.

Deformações na via_010	eGOC nr. 167736	Data/Hora: 25-Jan/13:42	Comboio nr. n/a	Linha de Sines	Km 151,121
-------------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

Segundo informação do maquinista, sentiu uma forte pancada na via ao passar pela agulha n.º 1. Avisado o Permanente de Infraestruturas. Vistoriada a via, foi detetado defeito de nivelamento e estabelecido afrouxamento de 30Km/h entre os PK 150,750 e 150,850, local não sinalizado e sem convel.

Deformações na via_011	eGOC nr. 167768	Data/Hora: 26-Jan/11:45	Comboio nr. n/a	Linha de Vendas Novas	Km 063,800
-------------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	------------------------------	-------------------

Segundo informação do maquinista, foi detetado um abatimento na plataforma da via. Avisado o Permanente de Infraestruturas. Por defeito de nivelamento, foi estabelecido afrouxamento de 60 Km/h entre os PK 63,850 e 63,860, local não sinalizado e sem convel.

Deformações na via_012	eGOC nr. 167773	Data/Hora: 26-Jan/13:15	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 321,300
-------------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

Informou o maquinista do C.º 41801, que ao PK indicado sentiu uma deformação acentuada na via. Estabelecida marcha à vista entre os PK 321,250 a 321,350. Depois de vistoriada pelo CM Porto Aveiro, foi estabelecido afrouxamento de 80 Km/h entre os PK 321,220 a 321,260, pelo teleg.^a n.º 5, partir das 15h05.

Deformações na via_013	eGOC nr. 168219	Data/Hora: 03-Fev/07:15	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 308,550
-------------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

O maquinista informou que sentiu uma forte pancada na via, ao PK indicado. Foi estabelecida a circulação em regime de marcha à vista entre os PK 308,600 e 308,500. Normalizado após intervenção da Manutenção, passando à velocidade normal.

Deformações na via_014	eGOC nr. 168246	Data/Hora: 03-Fev/14:05	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 310,800
-------------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

O maquinista do C.º 132, informou que sentiu uma oscilação anormal na via, ao PK indicado. Foi estabelecida a circulação em regime de marcha à vista entre os PK 310,820 a 310,780. Após verificação ao local, foi feito ataque da via, passando à velocidade normal a partir das 15:58.

Deformações na via_015	eGOC nr. 168597	Data/Hora: 07-Fev/18:50	Comboio nr. n/a	Linha do Vouga	Km 010,100
-------------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

O maquinista do C.º 5118 informou existir um buraco de média dimensão junto à banquetta da via, ao PK indicado. Circulação no local em marcha à vista. Dada via livre às 23h09, sem alteração da restrição já existente, que limita a velocidade dos comboios a 20 km/h.

Deformações na via_016	eGOC nr. 168629	Data/Hora: 08-Fev/07:40	Comboio nr. n/a	Linha da Beira Alta	Km 163,900
-------------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	----------------------------	-------------------

Informou que ao referido PK, sentiu uma depressão acentuada na via. Comboios seguintes abordaram o local em regime de marcha à vista. Deslocou-se ao local a equipa de via, que informou dever-se a desnivelamento longitudinal. Às 09h00 foi implantado um afrouxamento de 60 km/h entre os PK 163.530 e 163.950, não sinalizado e sem convel e até aviso em contrário. Resolvido.

Deformações na via_017	eGOC nr. 168948	Data/Hora: 11-Fev/14:13	Comboio nr. n/a	Linha da Beira Alta	Km 071,000
-------------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	----------------------------	-------------------

Maquinista do C.º 89347 informou que ao PK indicado sentiu um ressalto na via, acompanhado de um barulho, tendo a sensação de se tratar de carril partido. Foi determinada marcha à vista no local. Deslocou-se ao local o responsável pela via, que informou haver realmente uma deficiência na via, relacionada com falta de balastro, o que provocava um ressalto. Foi estabelecida marcha à vista entre os PK 71,050 e o 71,150. Reparado, passou à velocidade normal.

Deformações na via_018	eGOC nr. 168969	Data/Hora: 11-Fev/14:13	Comboio nr. n/a	Linha do Oeste	Km 077,200
-------------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

Via suspensa em cerca de 6 metros, devido a aluimento de terras. Suspensa a circulação de comboios no troço Outeiro - Torres Vedras.

Deformações na via_019	eGOC nr. 169024	Data/Hora: 12-Fev/17:35	Comboio nr. n/a	Linha do Alentejo	Km 006,900
-------------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	--------------------------	-------------------

O maquinista do C.º 17247, informou que sentiu uma pancada forte na via, ao PK indicado. O maquinista do C.º 17236, informou que constatou a mesma deficiência na via D. Circulações avisadas, determinada marcha à vista no local. Reparado.

Deformações na via_020	eGOC nr. 169027	Data/Hora: 12-Fev/16:15	Comboio nr. n/a	Linha do Vouga	Km 026,050
-------------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

O CDOS de Aveiro informou que existia uma deficiência na plataforma da via, junto à Rua Cerqueira de Vasconcelos, em S. João da Madeira. Tratava-se de uma conduta de águas pluviais, que se encontra danificada. Estabelecido afrouxamento de 10 km/h, entre os PK 26,000 a 26,100.

Deformações na via_021	eGOC nr. 169092	Data/Hora: 13-Fev/16:55	Comboio nr. n/a	Linha do Douro	Km 051,100
Informou o Controlador de circulação da Estação que ao PK indicado existia um buraco de grande dimensão no meio da via. Avisado o CMP de Ermesinde, equipa da Régua. Suspensa a circulação de comboios entre Vila Meã e Livração. Após avaliação da via, foi restabelecida a circulação de comboios entre as referidas estações com estabelecimento de afrouxamento de 10km/h entre os PK 51.070 e 51.130. Às 21H30 foi anulado o afrouxamento de 10Km/h no local, sendo estabelecido afrouxamento de 30Km/h entre os PK 51.090 a 51.100 até aviso em contrário, local sinalizado sem convel.					
Deformações na via_022	eGOC nr. 169131	Data/Hora: 14-Fev/08:00	Comboio nr. n/a	Linha de Vendas Novas	Km 011,900
Informou o maquinista do C.º 6850, que à passagem dos PK 12,300 e 1,300 sentiu oscilações na via. A partir das 08h15, foram estabelecidas LV 30 Km/h entre os PK 1,320 e 1,330 e do PK 12,210 e 12,220 .					
Deformações na via_023	eGOC nr. 169162	Data/Hora: 14-Fev/17:46	Comboio nr. n/a	Linha de Vendas Novas	Km 001,600
Informou o maquinista do C.º 80383, que ao PK indicado sentiu uma forte oscilação na via, do lado direito no sentido ascendente. Circulação a processar-se em regime de marcha à vista. Foi estabelecida a limitação de velocidade de 30 Km/h, entre os PK 1,620 e 1,630.					
Deformações na via_024	eGOC nr. 169174	Data/Hora: 14-Fev/20:10	Comboio nr. n/a	Linha de Vendas Novas	Km 001,625
Informou o Maquinista do Cº 81383, que entre os PK indicados sentiu uma oscilação na via, apesar de circular a uma velocidade inferior a 30Km/h, motivada pela limitação de velocidade existente no local. Circulação a processar-se em regime de marcha à vista. Após reparação, passou à velocidade normal da via.					
Deformações na via_025	eGOC nr. 169179	Data/Hora: 14-Fev/20:55	Comboio nr. n/a	Linha do Douro	Km 051,090
Verificado abatimento de via, com cerca de 20 cm profundidade, ao PK 51,090. Foi estabelecida a circulação em marcha à vista. Às 21h30, depois de vistoriado pelo CMP, foi estabelecida LV de 30 Km/h.					
Deformações na via_026	eGOC nr. 169335	Data/Hora: 17-Fev/11:45	Comboio nr. n/a	Linha de Sines	Km 143,900
O Operador de Apoio do C.º 66852, informou que ao PK indicado sentiu uma forte pancada na via, provocando um ressalto. Estabelecida LV de 30 Km/h, entre os PK 143,850 ao 143,950.					
Deformações na via_027	eGOC nr. 169481	Data/Hora: 19-Fev/08:11	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 297,850
Informou o maquinista que á passagem pelo PK indicado sentiu uma pancada no rodado. Como medida de precaução e até vistoria á via, foi estabelecido regime de marcha á vista entre os PK 297.800 a 297.900. Resolvida a deficiência e retirada a limitação de velocidade anteriormente imposta.					
Deformações na via_028	eGOC nr. 169653	Data/Hora: 21-Fev/23:35	Comboio nr. n/a	Linha de Vendas Novas	Km 064,100
O maquinista do C.º 80832 comunicou que sentiu uma forte pancada na via, ao PK 64,100. Estabelecida LV de 30 Km/h, entre os PK 64,160 e 64,170.					
Deformações na via_029	eGOC nr. 169667	Data/Hora: 22-Fev/08:39	Comboio nr. n/a	Linha da Beira Baixa	Km 073,549
Segundo informação dos maquinistas dos C.º 312 e 510, sentiram um ressalto na via, numa junta próxima do S2. Implantada limitação de velocidade de 60 Km/h, entre os PK 74,000 ao 74,200.					
Deformações na via_030	eGOC nr. 169671	Data/Hora: 22-Fev/11:55	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 252,240
O maquinista do C.º 4664 alertou para a ocorrência de instabilidade na via, nas agulhas de saída da estação. Foi estabelcida a circulação em marcha à vista no local. Efetuado ataque ligeiro e retirada a restrição de velocidade, pela equipa da Manutenção/Via.					
Deformações na via_031	eGOC nr. 169672	Data/Hora: 22-Fev/12:45	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 300,776
O maquinista do C.º 15625 alertou para instabilidade na via, à entrada da estação. Após vistoria, às 13h30 foi estabelecido o afrouxamento de 80 km/h na via Ascendente, entre o km 299,940 e o 299,950, não sinalizado e sem Convel. Beneficiada a via, às 14h30 foi retirada a limitação de velocidade.					

Deformações na via_032	eGOC nr. 169736	Data/Hora: 23-Fev/17:43	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 308,765
Informou o maquinista do C.º 15934 que sentiu uma forte oscilação na via entre os Kms indicados. Circulações seguintes em marcha à vista. Após vistoria pelo pessoal da via, foi estabelecida às 18h50, a limitação de velocidade na via D, de 80 Km/h entre os Km's 308.770 a 308.760. Às 19h45, depois de intervenção no local pela equipa de Manutenção/Via passou à velocidade normal.					
Deformações na via_033	eGOC nr. 169936	Data/Hora: 27-Fev/05:10	Comboio nr. n/a	Linha de Vendas Novas	Km 000,000
Informou o maquinista do referido comboio, ter sentido uma pancada no carril do lado direito sentido ascendente, entre os Kms 25.400 e 25.800. Reparado.					
Deformações na via_034	eGOC nr. 17020	Data/Hora: 28-Fev/08:20	Comboio nr. n/a	Linha de Cintura	Km 001,000
Segundo informação do maquinista do C.º 16504, sentiu um ressalto na via à entrada do túnel de Alcântara Terra. Foi implantada uma limitação de velocidade de 10 Km/h no local.					
Deformações na via_035	eGOC nr. 170134	Data/Hora: 02-Mar/15:20	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 309,500
Informou o maquinista do C.º 528, que ao Km indicado sentiu vários ressaltos na locomotiva. Circulações seguintes a passarem no local em marcha à vista. Retiradas as restrições, após vistoria e beneficiação pelo pessoal da via.					
Deformações na via_036	eGOC nr. 170258	Data/Hora: 04-Mar/16:30	Comboio nr. n/a	Linha da Beira Alta	Km 163,950
Informou o maquinista do comboio 96206 que na limitação de velocidade entre os PK 163.950 a 163,530 de 60 km/h, encontra-se uma depressão bastante acentuada. Ao local deslocou-se o encarregado de via da equipa da Guarda para vistoriar o local. Ficou estabelecido uma limitação de velocidade de 30 km/h entre os mesmos pontos quilométricos só para comboios de mercadorias devido à carga dos mesmos.					
Deformações na via_037	eGOC nr. 170367	Data/Hora: 06-Mar/12:28	Comboio nr. n/a	Linha do Oeste	Km 188,600
O maquinista C.º 803, informou que ao PK indicado sentiu uma oscilação bastante acentuada. Às 14h24 foi implantado o afrouxamento de 30 Km/h, entre os PK 188,600 e 188,650, devido a um defeito de nivelamento. Local não sinalizado.					
Deformações na via_038	eGOC nr. 170583	Data/Hora: 09-Mar/13:15	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 308,800
O maquinista do C.º 524 informou que ao PK indicado, sentiu um forte ressalto na via. Foi estabelecida a circulação em regime de marcha à vista, entre os PK 308,850 e 308,750. Passou à velocidade normal, a partir das 15h43, após intervenção do CM.					
Deformações na via_039	eGOC nr. 170598	Data/Hora: 09-Mar/18:38	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 147,400
Informou que ao PK 147,400 sensivelmente, no túnel de Albergaria dos Doze, sentiu um ressalto significativo na via. A mesma incidência foi confirmada pelo C.º 48842. Imposta LV de 30 Km/h na via descendente, entre os PK 147,500 a 147,400, sentido normal e contravia, a partir das 19h00.					
Deformações na via_040	eGOC nr. 170790	Data/Hora: 12-Mar/14:05	Comboio nr. n/a	Linha de vendas Novas	Km 042,350
Informou que à passagem pelo PK indicado, sentiu uma pancada na via. Comboios a circular no local em regime de marcha à vista. Às 15:22h informou sobre defeito de nivelamento nas 2 filas no referido pk. Início da reparação 15:23.					
Deformações na via_041	eGOC nr. 170894	Data/Hora: 14-Mar/15:55	Comboio nr. n/a	Linha de Gumarães	Km 053,700
Segundo informação do maquinista do C.º 15166, foi notado um garrote ao referido quilómetro. Determinada marcha à vista no local até vistoria pela brigada de via, que estabeleceu afrouxamento de 30 km/h entre os quilómetros 53,770 a 53,810, a partir das 17h05 (Tel 22).					
Deformações na via_042	eGOC nr. 170940	Data/Hora: 15-Mar/13:45	Comboio nr. n/a	Linha de vendas Novas	Km 006,467
O maquinista do C.º 66852/3, informou este CCO que sentiu uma forte pancada no AMV 2 de Muge, ao ser recebido para a linha desviada. Determinada a velocidade de 30 km/h no referido AMV. Defeito de nivelamento, reparado às 17:10h, circulação normal de comboios no referido local.					

Deformações na via_043	eGOC nr. 170942	Data/Hora: 15-Mar/14:05	Comboio nr. n/a	Linha de vendas Novas	Km 012,150
O maquinista do C.º 66582/3 informou este CCO, que sentiu uma forte pancada ao PK indicado e que a via entre o PK 12,150 e o 12,220, tinha falta de balastro. Determinada velocidade de 30 km/h entre os PK 12,100 ao 12,300. Reparado.					
Deformações na via_044	eGOC nr. 170614	Data/Hora: 10-Mar/01:15	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 149,293
Ao deslocar-se do G2 para a linha III, para trabalhos na OS 778, a Dresina (SKL 26 LK, ICS 63/09) do empreiteiro Somafel descarrilou o rodado da frente, antes de atingir a agulha 6. Ficaram ocupados os circuitos da linha III, agulha 6 e G2. Itinerário do M10 para a linha III executado às 00h47 e do sinal S8/M8 para a via ascendente até Caxarias às 00h58. Ocupação dos circuitos à 01h11. Início do carrilamento às 02h30 com equipamento do empreiteiro. Carrilamento terminado às 02h58. Por informação do DO não houve danos na via, que ficou em condições de circulação. Avisado o PGI. Este descarrilamento foi originado por uma deficiência de via.					
Deformações na via_045	eGOC nr. 171256	Data/Hora: 20-Mar/13:16	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 297,800
O maquinista do Cº 21520 informou que à passagem pelo PK indicado, sentiu uma forte pancada. Estabelecido regime de marcha à vista entre o PK 297,850 e o 297,750. Restabelecida a velocidade normal após intervenção do CMP-MN.					
Deformações na via_046	eGOC nr. 171486	Data/Hora: 25-Mar/08:54	Comboio nr. n/a	Linha do Minho	Km 002,618
Maquinista do Cº 860 alertou para instabilidade sobre o AMV-6, com pancada forte e oscilação à passagem no local. Circulações em marcha à vista no local. Dada via livre a partir das 10h20 sem restrições. No entanto foi providenciado o ataque ligeiro junto à JIN entre o AMV 6 e 10.					
Deformações na via_047	eGOC nr. 171620	Data/Hora: 27-Mar/04:40	Comboio nr. n/a	Linha do Sul	Km 076,200
Informou o maquinista que ao PK indicado sentiu uma forte pancada na via. Após vistoria foi detetado defeito geométrico. Estabelecida a LV de 60 Km/h entre os PK 76.260 e 76.300.					
Deformações na via_048	eGOC nr. 171824	Data/Hora: 30-Mar/17:25	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 252,240
O maquinista do C.º 4623 alertou para uma pancada forte no carril do lado esquerdo no sentido da marcha, entre o km 251,900 e o km 252,000 (entrada da linha I da estação). Circulações em marcha à vista no local. Após confirmação e identificação do local, optou-se por passar todas as circulações pela linha III, evitando assim a marcha à vista. Dada via livre sem restrições após intervenção do CMP-MN.					
Deformações na via_049	eGOC nr. 171874	Data/Hora: 31-Mar/12:35	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 251,610
O maquinista do C.º 124, informou que sentiu uma forte pancada na via D, ao PK indicado. Foi estabelecida a circulação em regime de marcha à vista entre os PK 251,650 a 251,600, até às 14h00. Reparação concluída às 14h57.					
Deformações na via_050	eGOC nr. 171893	Data/Hora: 31-Mar/17:12	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 309,376
Aquando da passagem do C.º 528, foi notada oscilação anormal na via. Determinada marcha à vista no local até vistoria pela brigada de via, que estabeleceu afrouxamento de 80 km/h entre os quilómetros 309,460 a 309,400.					
Deformações na via_051	eGOC nr. 171946	Data/Hora: 01-Abr/14:18	Comboio nr. n/a	Linha do Sul	Km 279,400
Centro de Manutenção de Tunes determinou que a circulação se deveria processar em regime de marcha à vista entre os PK 279,400 e 279,600, por motivo de possíveis danos na via, devido ao mau tempo. Após verificação no local, foi estabelecida a limitação de velocidade de 10 Km/h entre os PK 278,300 e 279,400. Reparado, passou à velocidade normal.					
Deformações na via_052	eGOC nr. 172038	Data/Hora: 02-Abr/20:45	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 251,690
O maquinista do C.º 530, informou que ao PK indicado junto do sinal M1, se encontrava uma junta desnivelada. Circulações em marcha à vista entre os PK 251,740 e 251,640 até vistoria pelo pessoal da CMP-MN. Passando à velocidade normal às 22h58, após intervenção da brigada de via.					
Deformações na via_053	eGOC nr. 172257	Data/Hora: 06-Abr/17:40	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 308,550

Segundo informou o maquinista do C.º 15935, o mesmo sentiu uma forte pancada na via ao PK 308,550 (Cortegaça). Os comboios circularam no local em regime de marcha à vista, até vistoria pelo pessoal da manutenção. A marcha à vista foi levantada às 19h10.

Deformações na via_ 054	eGOC nr. 172259	Data/Hora: 06- Abr/17:56	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 301,650
--	----------------------------------	---	------------------------	-----------------------	-------------------

Segundo informou o maquinista a via encontrava-se descalça. Comboios em marcha à vista. Por informação dos agentes da manutenção retirada marcha à vista e estabelecido afrouxamento de 80 km/h entre os PK 301.600 e 301.700, local não sinalizado e sem convél, a partir das 18h40.

Deformações na via_ 055	eGOC nr. 172629	Data/Hora: 11- Abr/12:45	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 251,600
--	----------------------------------	---	------------------------	-----------------------	-------------------

Maquinista do C.º 4666 alertou para instabilidade na via D ao km indicado. Circulações em marcha à vista entre o km 251,650 e o km 251,550. Velocidade normal a partir das 15h00, após intervenção da via. Reparado.

Deformações na via_ 056	eGOC nr. 172948	Data/Hora: 16- Abr/07:56	Comboio nr. n/a	Linha de Sines	Km 150,750
--	----------------------------------	---	------------------------	-----------------------	-------------------

Segundo informação do pessoal do C.º 66380, foi sentida uma forte oscilação ao passar na agulha n.º 1. Avisado o PGI. Vistoriada a via foi detetado defeito de nivelamento e foi estabelecido afrouxamento de 30Km/h entre os PK 150,700 e 150,800. Local não sinalizado e sem convél.

Deformações na via_ 057	eGOC nr. 172966	Data/Hora: 16- Abr/12:50	Comboio nr. n/a	Linha de Guimarães	Km 053,500
--	----------------------------------	---	------------------------	-------------------------------------	-------------------

Notada oscilação anormal entre os PK 53,500 e 53,600. Foi determinada a circulação em marcha à vista. Depois do local ter sido vistoriado pela equipa da Manutenção, foi colocado afrouxamento de 30 km/h entre os PK 53,500 e 53,550.

Deformações na via_ 058	eGOC nr. 173092	Data/Hora: 18- Abr/18:32	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 259,480
--	----------------------------------	---	------------------------	-----------------------	-------------------

Informou o maquinista do C.º 525, ter notado uma pancada no carril ao PK indicado (junta de carril). Do facto, foi estabelecido marcha à vista a todas as circulações entre os km 259,450 e o 259,510 até vistoria por pessoal especializado. Dada via livre sem restrições a partir das 16h40, após intervenção do CMP-MN.

Deformações na via_ 059	eGOC nr. 173124	Data/Hora: 19- Abr/13:35	Comboio nr. n/a	Linha do Vouga	Km 006,000
--	----------------------------------	---	------------------------	-----------------------	-------------------

Informou o maquinista do Cº 5112 que ao km indicado sentiu uma forte pancada na via. Foi estabelecida a circulação em regime de marcha à vista no local. Dada via livre sem restrições a partir das 15h30, após intervenção do CMP-MN.

Deformações na via_ 060	eGOC nr. 173478	Data/Hora: 25- Abr/11:00	Comboio nr. n/a	Linha do Alentejo	Km 038,600
--	----------------------------------	---	------------------------	------------------------------------	-------------------

Segundo informação do maquinista, sentiu uma forte pancada na via, ao passar no PK 38,600. Avisado o PGI. Foi estabelecido pelo pessoal da via, o afrouxamento de 30Km/h entre os PK 38,500 ao 38,700. Local não sinalizado e sem convél. Reparado.

Deformações na via_ 061	eGOC nr. 173819	Data/Hora: 01- Mai/18:21	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 296,900
--	----------------------------------	---	------------------------	-----------------------	-------------------

O maquinista do C.º 135, informou que ao PK indicado sentiu uma forte oscilação na via, pelo que foi estabelecida marcha à vista entre os Km 296,850 e 296,950. Após intervenção da manutenção, passou à velocidade normal.

Deformações na via_ 062	eGOC nr. 173927	Data/Hora: 03- Mai/12:14	Comboio nr. n/a	Linha de Vendas Novas	Km 054,500
--	----------------------------------	---	------------------------	--	-------------------

O maquinista informou ter sentido uma forte pancada na via, ao PK indicado. Estabelecida LV de 30 Km/h a partir das 12h35.

Deformações na via_ 063	eGOC nr. 173940	Data/Hora: 03- Mai/15:48	Comboio nr. n/a	Linha da Beira Baixa	Km 023,537
--	----------------------------------	---	------------------------	---------------------------------------	-------------------

Detetado empeno na via pela EM120, tendo sido determinada marcha à vista entre os PK 22,200 e 22,000. Pelas 17h40, após vistoria da equipa de via, foi confirmado o defeito de nivelamento, sendo implantada LV de 30 km/h entre os PK 22,090 e 22,120. LV sinalizada, sem convél.

Deformações na via_ 064	eGOC nr. 174193	Data/Hora: 06- Mai/22:33	Comboio nr. n/a	Linha de Vendas Novas	Km 058,500
--	----------------------------------	---	------------------------	--	-------------------

Informou o maquinista do Cº 64385/4 que à passagem pelo PK indicado, sentiu uma forte pancada na via. Circulações em regime de marcha à vista no local até à reparação da via, prevista durante o decorrer da OS 1511.

Deformações na via_065	eGOC nr. 174258	Data/Hora: 07-Mai/18:50	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 308,750
Informou o maquinista do C.º 15746, que ao Km indicado sentiu uma forte oscilação na via. Circulações em marcha à vista no local. Após vistoria pelo pessoal da via, foi estabelecida a limitação de velocidade de 80 Km/h entre os Km 308.800 e 308.700.					
Deformações na via_066	eGOC nr. 174261	Data/Hora: 07-Mai/19:50	Comboio nr. n/a	Linha do Minho	Km 048,000
O Maquinista do Cº 423 alertou para oscilação vertical ao km indicado, provocando forte instabilidade na movimentação da UTD. Estabelecida marcha à vista entre o km 47,950 e o 48,050. Retirada a restrição partir das 21h25, após a intervenção do CMP-MN.					
Deformações na via_067	eGOC nr. 174328	Data/Hora: 09-Mai/08:04	Comboio nr. n/a	Linha do Minho	Km 071,550
Segundo o maquinista do comboio 3000, aquando da sua passagem entre os referidos quilómetros, foi notada oscilação anormal na via. Estabelecida marcha à vista até vistoria pela brigada de via. Reparada.					
Deformações na via_068	eGOC nr. 174412	Data/Hora: 10-Mai/14:32	Comboio nr. n/a	Linha do Minho	Km 024,600
Informou o maquinista do C.º 15164, que à passagem pelo PK indicado sentiu forte pancada na via. Por motivo de precaução, foi estabelecido regime de marcha à vista entre os PK 24.650 a 24.550, na via descendente, a todas as circulações. Após vistoria foi detetada uma JIC topada. Estabelecido afrouxamento de 60 km/h. Reparada.					
Deformações na via_069	eGOC nr. 174528	Data/Hora: 12-Mai/21:49	Comboio nr. n/a	Linha de Vendas Novas	Km 054,900
Informou o maquinista que ao referido PK sentiu fortes oscilações na via. Avisado o PGI. Reparado.					
Deformações na via_070	eGOC nr. 174647	Data/Hora: 14-Mai/12:50	Comboio nr. n/a	Linha do Vouga	Km 000,000
Aquando da sua passagem foi notado um garrote entre os citados quilómetros. Determinada marcha à vista no local até vistoria pela brigada de via. Resolvido.					
Deformações na via_071	eGOC nr. 174664	Data/Hora: 14-Mai/15:15	Comboio nr. n/a	Linha do Vouga	Km 000,000
Informou o ORV do C.º 5209, que entre os Km´s indicados, se encontrava um garrote na via.					
Deformações na via_072	eGOC nr. 175937	Data/Hora: 03-Jun/09:04	Comboio nr. n/a	Linha do Douro	Km 023,900
À passagem pelo PK indicado, sentiu uma oscilação anormal na via. Como precaução foi estabelecido regime de marcha à vista entre os PK 23,850 a 23,950. Após vistoria no local pelo CMP-Ermesinde, foi estabelecido afrouxamento de 60 km/h, entre os PK 23,870 a 23,900 a partir das 10:25.					
Deformações na via_073	eGOC nr. 176006	Data/Hora: 04-Jun/09:19	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 238,250
O maquinista do C.º 4658, informou ter notado um pequeno ressalto entre os PK 238,300 e 238,200. Foi estabelecida marcha à vista no referido troço, a todas as circulações, até vistoria por pessoal qualificado. Levantada a restrição a partir das 11:36, após reparação.					
Deformações na via_074	eGOC nr. 176038	Data/Hora: 04-Jun/18:23	Comboio nr. n/a	Linha do Minho	Km 075,710
À passagem pelo PK indicado, o maquinista informou que sentiu uma pancada forte no carril. Foi estabelecido o regime de marcha à vista entre os PK 75,650 e 75,750. Esta restrição foi retirada a partir das 21:05, após intervenção pelo CMP-MN, Equipa de Via de Nine.					
Deformações na via_075	eGOC nr. 176187	Data/Hora: 07-Jun/06:36	Comboio nr. n/a	Linha da Beira Alta	Km 205,640
Ocupação intempestiva dos circuitos de via A1 e A2 devido a JIC danificada. Às 15h00, foi implementado afrouxamento de 60 Km/h entre os PK 205.615 a 205,665, local sinalizado e com Convel.					
Deformações na via_076	eGOC nr. 176350	Data/Hora: 10-Jun/15:16	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 148,600

Ocupações sucessivas dos CV 1-II, 3 e A1, devido a junta topada ao PK 148.600. Reparada provisoriamente, ficando com a LV de 80 Km/h entre os PK 148.580 e 148.600. Local sinalizado e sem convel.

Deformações na via_077	eGOC nr. 176416	Data/Hora: 11-Jun/15:19	Comboio nr. n/a	Linha do Alentejo	Km 031,750
-------------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	--------------------------	-------------------

Por ocupação dos circuitos de via D2 e da agulha n.º 2, não permitia a abertura dos sinais S2, S13, S15, S17, S19 e S21. Avisado o PGI. Segundo informação do pessoal da Siemens, as ocupações são originadas por uma JIC topada. Foi estabelecido afrouxamento de 30 Km/h entre os PK 31.755 e 31.765.

Deformações na via_078	eGOC nr. 176472	Data/Hora: 12-Jun/10:25	Comboio nr. n/a	Linha do Minho	Km 005,100
-------------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

Aquando da passagem do comboio 15405 foi notada oscilação anormal na via. Determinada marcha à vista no local até vistoria pela brigada de via, que estabeleceu afrouxamento de 60 km/h entre os quilómetros 5.090 a 5.110. Pelas 12:20h e após ataque manual, foram retiradas as restrições existentes.

Deformações na via_079	eGOC nr. 176505	Data/Hora: 12-Jun/15:30	Comboio nr. n/a	Linha do Vouga	Km 017,700
-------------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

Segundo o maquinista do comboio 5209, foi detetado um garrote entre os citados quilómetros. Determinada marcha à vista no local até vistoria pela brigada de via. Reparada.

Deformações na via_080	eGOC nr. 176574	Data/Hora: 13-Jun/08:20	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 308,700
-------------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

O Maquinista do Cº 120 informou que a via descendente ao km 308,700 não reunia condições, para praticar as velocidades previstas na TVM. Estabelecida marcha à vista entre o km 308,750 e o 308,650. Retirada a restrição a partir das 10h45, após ataque ligeiro realizado pelo CMP-MN.

Deformações na via_081	eGOC nr. 176733	Data/Hora: 15-Jun/09:10	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 313,200
-------------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

Informou o C.º 620, que ao Km indicado sentiu um forte ressalto na via. Circulações seguintes em "marcha à vista" até vistoria pelo pessoal da via. Retiradas as restrições, após beneficiação da via pelo CM.

Deformações na via_082	eGOC nr. 176762	Data/Hora: 15-Jun/16:50	Comboio nr. n/a	Linha da Beira Baixa	Km 005,577
-------------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	-----------------------------	-------------------

Informou o maquinista do C.º 542, que junto ao sinal S1 de Alferrarede, notou um ressalto na via. Foi vistoriado pelo pessoal da via, que implantou no local um afrouxamento de 30 km/h, entre os km 5,050 e 5.070.

Deformações na via_083	eGOC nr. 176908	Data/Hora: 17-Jun/10:07	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 106,302
-------------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

Informou que ao fazer a sua entrada na linha IV sentiu uma pancada. Foi dado conhecimento ao responsável da via. Foi estabelecida limitação de velocidade de 10 km/h, entre os km 106,600 e 106,450 na linha IV, local não sinalizado e sem convel.

Deformações na via_084	eGOC nr. 176961	Data/Hora: 17-Jun/19:23	Comboio nr. n/a	Linha do Sul	Km 103,000
-------------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	---------------------	-------------------

O maquinista do C.º 96206, comunicou que sentiu uma pancada na via ao km 103.000. Estabelecida LV de 80 Km/h entre os Km 102.990 e 103.010 por teleg. 106.

Deformações na via_085	eGOC nr. 177218	Data/Hora: 21-Jun/06:40	Comboio nr. n/a	Linha de Vendas Novas	Km 024,400
-------------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	------------------------------	-------------------

Segundo informação do maquinista, sentiu fortes oscilações na via ao passar no PK 24,400. Avisado o PGI. Estabelecida LV de 30 Km/h entre os PK 24,350 e 24,400. Local não sinalizado e sem convel. Reparado.

Deformações na via_086	eGOC nr. 177291	Data/Hora: 22-Jun/17:32	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 238,225
-------------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

À passagem pelo PK indicado, sentiu uma pancada na via. Como medida de precaução foi estabelecida marcha à vista entre os PK 238,275 e 238,175. Após intervenção da equipa do CMP-Aveiro, foi retirada a restrição imposta anteriormente, passando a circular à velocidade normal a partir das 20:05.

Deformações na via_087	eGOC nr. 177368	Data/Hora: 23-Jun/20:25	Comboio nr. n/a	Linha do Minho	Km 071,500
-------------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

Informou que entre os Km indicados sentiu uma oscilação na via. Estabelecida marcha à vista no local. Após intervenção da equipa de via, foram retiradas as restrições a partir das 23h30.

Deformações na via_088	eGOC nr. 177588	Data/Hora: 26-Jun/16:10	Comboio nr. n/a	Linha de Vendas Novas	Km 012,130
Informou um particular, pelo telefone da PN ao PK 12,300, que devido às fortes chuvadas originou um abatimento na via ao PK 12,130. Avisado o PGI. Foi estabelecida marcha à vista entre os PK 12,120 e 12,140. Vistoriada a via, foi detetado defeito de nivelamento ao PK 12,135 e estabelecido afrouxamento de 50 Km/h entre os PK 12,130 e 12,140, local não sinalizado e sem convél.					
Deformações na via_089	eGOC nr. 177670	Data/Hora: 27-Jun/17:23	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 298,500
O maquinista do C.º 528 informou que, ao Km indicado, sentiu uma forte oscilação na via. Estabelecida marcha à vista entre os PK 298,350 e 298,450. Após deslocação ao local da equipa de manutenção, foi estabelecido afrouxamento de 80 Km/h entre os PK 298,490 e 298,520 a partir das 18h30.					
Deformações na via_090	eGOC nr. 177768	Data/Hora: 30-Jun/00:05	Comboio nr. n/a	Linha da Beira Alta	Km 085,950
Informou que ao passar pelo AMV 2 de Santa Comba Dão, sentiu um embate na via, tendo a loc. sofrido uma forte oscilação. Determinada marcha à vista no local ao Cº311. Após vistoria ao local, foi estabelecida limitação de velocidade de 60 Km/h entre os PK. 85.900 a 86.000.					
Deformações na via_091	eGOC nr. 177818	Data/Hora: 30-Jun/19:32	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 259,600
O maquinista do C.º 4627, informou ter sentido uma grande oscilação ao referido PK, dando-lhe a sensação de carril partido. Estabelecida marcha à vista a todas as circulações entre os PK 259,550 e 259,650. A anomalia foi reparada pela manutenção e retirada a restrição de velocidade a partir das 21h42.					
Deformações na via_092	eGOC nr. 178430	Data/Hora: 09-Jul/20:28	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 314,932
Informou o maquinista, ter notado um ressalto na locomotiva à passagem do PK indicado. Pelo facto, foi implantada regime de marcha à vista entre os PK 314.880 a 314.980 a todas as circulações, até a mesma ser vistoriada. A partir das 21h00 foi substituída a marcha à vista, por afrouxamento de 80 km/h entre os PK 314.920 a 314.950 pelo pessoal de via. Levantada a restrição a partir das 22h25, após intervenção a cargo do CMP-MN.					
Deformações na via_093	eGOC nr. 178444	Data/Hora: 09-Jul/21:39	Comboio nr. n/a	Linha de Guimarães	Km 053,500
Entre o PK 53.000 e o sinal SA1 de Guimarães notou "um violento movimento de chicote". Circulação em marcha à vista. Posteriormente foi estabelecido afrouxamento de 40 km/h entre os PK 53.500 a 53.600.					
Deformações na via_094	eGOC nr. 178502	Data/Hora: 10-Jul/15:00	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 000,000
O Operador CP informou ter recebido vários alertas de maquinistas, para a existência de oscilações muito acentuadas na via D, entre os PK indicados, que poderiam colocar em causa a segurança da circulação. Este alerta foi transmitido pelo CCO à Equipa de Via do CMP, que após vistoria realizou ataque e nivelamento da via, ficando a infraestrutura sem qualquer restrição de circulação.					
Deformações na via_095	eGOC nr. 178610	Data/Hora: 11-Jul/16:05	Comboio nr. n/a	Linha da Beira Baixa	Km 116,695
O maquinista C.º 5622 comunicou a formação de um garrote, junto ao AMV 2. Foi determinada marcha à vista a todas as circulações. Colocada limitação de velocidade de 30Km entre os PK 116,080 e 116,110					
Deformações na via_096	eGOC nr. 178649	Data/Hora: 12-Jul/09:00	Comboio nr. n/a	Linha da Beira Alta	Km 210,475
O maquinista do C.º 311, informou que sentiu uma grande oscilação ao PK indicado. O maquinista do C.º 312, circulou em regime de marcha à vista no local, tendo confirmado essa oscilação. Foi estabelecida marcha à vista no local a todos os comboios, até vistoria do responsável da via. Às 08h55, após a referida vistoria, foi estabelecida a limitação de velocidade de 60 km/h entre os PK 210,450 e 210,500.					
Deformações na via_097	eGOC nr. 178703	Data/Hora: 13-Jul/00:15	Comboio nr. n/a	Linha da Beira Alta	Km 000,000
Maquinista do cº 49806 informou que entre os PK 141,700 e 141,800, 145,800 e 146,000 e 155,700 e 155,800, sentiu fortes oscilações. Foi determinada marcha à vista nos PK indicados. Após vistoria foi estabelecida limitação de velocidade do PK 141,750 ao PK 141,800 e do PK 155,700 ao PK 155,800 a 60 Km/h.					
Deformações na via_098	eGOC nr. 178819	Data/Hora: 14-Abr/21:51	Comboio nr. n/a	Linha de Guimarães	Km 053,535

À passagem pelo PK indicado, informou o maquinista ter notado um forte ressalto na locomotiva. Do facto, foi estabelecido serviço de marcha à vista a todas as circulações entre os pk 53.500 a 53.700, até a mesma ser vistoriada. Aquando da chegada dos técnicos ao local, foi detetada efetivamente deficiência na via e estabelecido afrouxamento de 30 km/h entre os PK 53.500 a 53.570 a partir das 23h15.

Deformações na via_099	eGOC nr. 178940	Data/Hora: 16-Jul/20:00	Comboio nr. n/a	Linha do Sul	Km 233,850
-------------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	---------------------	-------------------

O maquinista do C.º 68980 informou que ao PK indicado, sentiu uma pancada na via. A circulação processou-se em regime de marcha à vista. Após verificação, foi estabelecida a limitação de velocidade de 30 Km/h entre os PK 233,800 e 233,900.

Deformações na via_100	eGOC nr. 179011	Data/Hora: 17-Jul/18:48	Comboio nr. n/a	Linha da Beira Baixa	Km 149,700
-------------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	-----------------------------	-------------------

Informou o maquinista do comboio 544, que ao referido PK, se verificava o início de um garrote. O maquinista do C.º 5676, cumpriu marcha à vista entre os PK. 149.800 e 149.600, informando que se confirmava a deficiência de via. Imposta marcha à vista, entre os referidos PK até à comparência da equipa de via. Reparado.

Deformações na via_101	eGOC nr. 179308	Data/Hora: 22-Jul/11:57	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 323,850
-------------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

O maquinista do C.º 124, informou que sentiu uma forte oscilação ao PK indicado. Foi estabelecida marcha à vista na via D, entre os PK 323,860 e 323,840. Reparado, passando a vigorar a velocidade normal.

Deformações na via_102	eGOC nr. 179364	Data/Hora: 23-Jul/06:30	Comboio nr. n/a	Linha do Sul	Km 259,750
-------------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	---------------------	-------------------

Segundo informação do pessoal do comboio, sentiram uma forte pancada na via ao P.K. indicado. Avisado o PGI. Vistoriada a via foi detetado defeito de alinhamento e estabelecido afrouxamento de 30Km/h entre os P.K. 259700 ao 259800, local não sinalizado e sem convel.

Deformações na via_103	eGOC nr. 179449	Data/Hora: 24-Jul/06:18	Comboio nr. n/a	Linha da Beira Baixa	Km 057,600
-------------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	-----------------------------	-------------------

O maquinista do C.º 61351, informou que sentiu uma pancada no material ao referido PK, sentido ascendente, na entrada da ponte de Gonçalo Magro (58,218 a 58,284). A equipa de manutenção deslocouse ao local, tendo informado que existia um pequeno defeito de nivelamento que não oferecia perigo para a circulação, sendo intervencionada brevemente.

Deformações na via_104	eGOC nr. 179551	Data/Hora: 25-Jul/13:55	Comboio nr. n/a	Linha do Minho	Km 017,510
-------------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

Informou o maquinista do C.º 15228, que ao Km indicado sentiu uma forte oscilação. Estabelecida marcha à vista entre os Km 18,050 e 18,000. Posteriormente após vistoria pelo pessoal da via, foi estabelecido na via D, o afrouxamento de 60 Km/h entre os Km 17,520 e 17,500, não sinalizado e sem convel.

Deformações na via_105	eGOC nr. 179966	Data/Hora: 31-Jul/07:15	Comboio nr. n/a	Linha de Sines	Km 150,700
-------------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

A tripulação do comboio comunicou ao CCO de Setúbal, que sentiu uma pancada na via a vinte metros da agulha n.º1 da estação indicada. Após vistoria, a equipa de via do CMS-MN, detetou um defeito de alinhamento e nivelamento, sendo estabelecido uma limitação de velocidade de 30Km/h entre os P.K. 150,650 ao 150,750, local não sinalizado e sem convel.

Deformações na via_106	eGOC nr. 180044	Data/Hora: 01-Ago/12:06	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 000,000
-------------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

Não especificando os PKs, o maquinista do referido comboio, informou que entre os referidos apeadeiros a via encontrava-se instável. Como medida de precaução foi estabelecido marcha á vista entre os PK 309.376 e 307.500 na via descendente. Dada via livre sem restrições a partir das 14:30h, após intervenção do CMP-MN.

Deformações na via_107	eGOC nr. 180139	Data/Hora: 03-Ago/09:50	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 238,200
-------------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

Informou o maquinista do C.º 620 que sentiu uma pancada forte no carril ao PK indicado. Foi estabelecida a circulação em regime de marcha à vista entre os PK 238.250 e 238.200. Avisado o CMP. Normalizado pela manutenção, passando à velocidade normal.

Deformações na via_108	eGOC nr. 180277	Data/Hora: 05-Ago/12:56	Comboio nr. n/a	Linha de Sines	Km 160,937
-------------------------------	------------------------	--------------------------------	------------------------	-----------------------	-------------------

Segundo informação do maquinista, sentiu uma forte pancada na via ao passar no pontão à saída de Santiago do Cacém, no sentido da marcha do comboio. Avisado o PGI. Após inspeção ao local pela equipa de via, foi estabelecida a limitação de velocidade de 30 Km/h entre os PK 160,900 e 161,000.

Deformações na via_109	eGOC nr. 180533	Data/Hora: 08-Ago/17:05	Comboio nr. n/a	Linha do Sul	Km 021,210
Informou que ao passar pelos sinais S20/M20 e S32/M32 sentiu ressaltos na via. Foi confirmado pelo maquinista do C.º 18086. Foi estabelecido marcha à vista nos locais. Deslocou-se ao local o responsável da Via, que estabeleceu limitação de velocidade de 80 km/h entre os PK 20,190 a 20,210 e 21,800 a 21,820, locais não sinalizados e sem convel. Após correção do defeito de via, às 19h55, foi retirada a limitação de velocidade entre os PK 20,190 a 20,210, passando à velocidade normal. Reparado às 20h40 passando à velocidade normal.					
Deformações na via_110	eGOC nr. 180608	Data/Hora: 09-Ago/22:30	Comboio nr. n/a	Linha de Vendas Novas	Km 024,242
Informou que ao passar pelo PK indicado sentiu uma forte oscilação na via. A mesma anomalia foi confirmada pelo C.º 80832, às 23h36. Pelo Especialista de Via, Sr. Escaninha, foi estabelecida a limitação de velocidade de 60 Km/h, entre os PK 24,240 e 24,250.					
Deformações na via_111	eGOC nr. 180629	Data/Hora: 10-Ago/14:30	Comboio nr. n/a	Linha da Beira Alta	Km 079,400
Informou o maquinista do cº 49801 que ao pk indicado existia uma depressão bastante acentuada na via seguida de um garrote. Avisado o maquinista do cº 516, que confirmou a situação. Implantada marcha á vista a todas as circulações até vistoria por parte da via. Às 16h25, por telegrama 97 do Supervisor de Infraestruturas da equipa de via da Guarda, foi implantado um afrouxamento de 30 km/h entre os pk´s 79.290 a 79.450 não sinalizado e sem convel até aviso em contrário. Local sinalizado a partir das 18h42.					
Deformações na via_112	eGOC nr. 180635	Data/Hora: 10-Ago/16:04	Comboio nr. n/a	Linha do Sul	Km 259,800
Informou o maquinista do C.º 184/5 que à passagem pelo PK indicado sentiu um ressalto na via. Após vistoria ao local, foi detetado um defeito de nivelamento e alinhamento e foi estabelecida a limitação de velocidade de 40 km/h entre os PK 259,700 e 259,800.					
Deformações na via_113	eGOC nr. 180787	Data/Hora: 12-Ago/15:35	Comboio nr. n/a	Linha do Oeste	Km 145,500
O maquinista do C.º 804 informou que ao PK indicado notou um forte ressalto na via, do lado direito no sentido da sua marcha. Foi determinada marcha à vista a todas as circulações, até ser efetuada vistoria pela Equipa da Via. O maquinista do C.º 50633, ao passar no local, informou não ter notado qualquer deficiência na via. Foi estabelecida limitação de velocidade de 30 Km/h entre os PK 145,500 e 145,600.					
Deformações na via_114	eGOC nr. 180840	Data/Hora: 13-Ago/11:25	Comboio nr. n/a	Linha do Sul	Km 071,000
Informou que à passagem entre os PK 71,000 e 71,100, sentiu uma oscilação na locomotiva. Vistoriada a via, foi detetado defeito geométrico de via e foi estabelecido afrouxamento de 80 Km/h entre os PK 71,000 e 71,200, local não sinalizado e sem convel.					
Deformações na via_115	eGOC nr. 180843	Data/Hora: 13-Ago/11:55	Comboio nr. n/a	Linha da Beira Baixa	Km 149,700
CCO informado pelo Permanente de Tração da CP-LC, que o maquinista do Cº 541 o informou de um forte ressalto na via ao PK 149,700. Ressonância confirmada no local e estabelecida LV de 30 Km/h entre o PK 149,630 a 149,680, local não sinalizado e sem convel. Às 16h30 a limitação passou a sinalizada.					
Deformações na via_116	eGOC nr. 181556	Data/Hora: 24-Ago/14:06	Comboio nr. n/a	Linha de Vendas Novas	Km 019,475
O Maquinista do C.º 66852, informou que à passagem pelo AMV2 na posição inverída, sentiu uma forte oscilação na via. A circulação processou-se no local, com a limitação de 30Km/h. Reparado.					
Deformações na via_117	eGOC nr. 181939	Data/Hora: 29-Ago/10:25	Comboio nr. n/a	Linha do Sul	Km 259,800
Informou que à passagem pelo Pk indicado (entre os Pks 259,800 a 259,900, lado esquerdo no sentido ascendente), sentiu uma forte oscilação na via. Detectado um defeito de alinhamento e estabelecida a limitação de 40km/h entre os Pks 259,700 e 259,800 a partir das 10h50 até reparação definitiva.					
Deformações na via_118	eGOC nr. 181965	Data/Hora: 29-Ago/18:08	Comboio nr. n/a	Linha De Sines	Km 160,940
O maquinista do C.º 80383/2 informou que sentiu um grande pancada na via ao PK indicado. Determinada LV de 30 km/h, a todos os comboios até verificação no local. Após vistoria foi estabelecida LV de 60 km/h entre os PK 160,900 e 161,000.					

Deformações na via_ 119	eGOC nr. 182348	Data/Hora: 04- Set/10:40	Comboio nr. n/a	Linha do Algarve	Km 332,750
Informou o maquinista que ao PK referido sentiu uma forte oscilação na via. Foi estabelecido afrouxamento de 30 km/h entre os Pk 332,700 e 332,800. A partir das 11h42, foi alterado para 50 km/h até à reparação definitiva.					
Deformações na via_ 120	eGOC nr. 182544	Data/Hora: 07- Set/15:37	Comboio nr. n/a	Linha de Sines	Km 160,940
O maquinista informou ter sentido uma oscilação na via, ao Km indicado. Após vistoria ao local, foi estabelecida a LV de 60 Km/h entre os PK 160,900 e 161,000.					
Deformações na via_ 121	eGOC nr. 182569	Data/Hora: 08- Set/08:20	Comboio nr. n/a	Linha do Sul	Km 230,500
Segundo informação do maquinista, sentiu uma forte oscilação na via ao referido PK. Avisado o PGI. Vistoriada a via, foi estabelecido afrouxamento de 30 Km/h, entre os PK 230,600 ao 230,700. Local não sinalizado e sem convel.					
Deformações na via_ 122	eGOC nr. 182914	Data/Hora: 12- Set/17:27	Comboio nr. n/a	Linha de Vendas Novas	Km 012,125
O maquinista do C.º 73381/0, informou que sentiu uma grande pancada na via, entre o sinal S3 e o AMV2 de Mariniais. Determinada marcha à vista ao C.º69832/3. Foi estabelecida LV de 30 Km/h entre os PK 12,120 e 12,130.					
Deformações na via_ 123	eGOC nr. 183390	Data/Hora: 19- Set/13:35	Comboio nr. n/a	Linha do Oeste	Km 027,900
Informou o maquinista do Cº 6409 que sentiu uma forte oscilação ao PK indicado. Determinada a circulação, em regime de marcha à vista, no referido PK. Após vistoria ao local por parte da Equipa de Via de Caldas da Rainha, confirmou a existência de um defeito de nivelamento e de alinhamento, tendo sido implantada no local uma limitação de velocidade de 30 Km/h até aviso em contrário, entre os PK 27,850 ao 27,900, local sem sinalização vertical, através do telegrama N.º 431 às 16:26.					
Deformações na via_ 124	eGOC nr. 184034	Data/Hora: 28- Set/07:18	Comboio nr. n/a	Linha do Minho	Km 004,980
Segundo informou o maquinista do C.º 861, sentiu uma pancada ligeira junto do sinal 49A. Circulações em marcha à vista entre os km 4.850 e 4.950. Após vistoria ao local foi estabelecido um afrouxamento de 60 km/h entre os km 4.950 e 5.000 por se ter detetado uma deficiência no assentamento da JIC. Levantada a limitação de velocidade a partir das 11h50, com a intervenção do CMP-MN.					
Deformações na via_ 125	eGOC nr. 184108	Data/Hora: 29- Set/10:25	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 193,000
Informou que à passagem pelo ponto indicado, tinha sentido uma forte pancada na locomotiva. Os maquinistas dos comboios seguintes, foram avisados para abordar o local em regime de marcha à vista. Estabelecida LV de 80Km/h entre os PKs 193.100 e 192.900, local não sinalizado e sem Convel.					
Deformações na via_ 126	eGOC nr. 184976	Data/Hora: 10- Out/17:10	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 035,600
O maquinista do C.º 512, informou ter sentido um ressalto entre os PK 36,000 e 35,500. Avisado o maquinista do C.º 16544, o mesmo confirmou e identificou que se tratava do PK 35,600. Determinada marcha à vista às circulações seguintes. A partir das 18h08 foi estabelecida LV de 100 Km/h entre os PK 35,610 e 35,600.					
Deformações na via_ 127	eGOC nr. 185238	Data/Hora: 14- Out/15:00	Comboio nr. n/a	Linha de Sines	Km 139,325
Informou o maquinista do referido comboio, ter sentido uma pancada na via ao Km indicado. Determinada marcha à vista no local aos comboios 69381/0 e 69832/3. Após vistoria foi detetado um defeito de nivelamento e estabelecida LV de 40 Kms/h entre os Pk's 139,300 ao 139,350.					
Deformações na via_ 128	eGOC nr. 185374	Data/Hora: 16- Out/10:25	Comboio nr. n/a	Linha do Minho	Km 049,690
O maquinista do C.º 31305, informou que ao PK indicado se encontrava um buraco na via. Foi estabelecida a circulação em regime da marcha à vista no local. Foi regularizado pela Manutenção, sendo restabelecida a circulação normal sem restrições.					
Deformações na via_ 129	eGOC nr. 185455	Data/Hora: 17- Out/08:00	Comboio nr. n/a	Linha do Douro	Km 051,000
Por informação de um particular, entre o AMV 2 e a estação de Vila Meã existe um abatimento do terreno. Foi estabelecido afrouxamento de 10 km/h entre os km 51.050 e 51.150. Levantado afrouxamento a partir das 12h30. Via sem restrições.					

Deformações na via_ 130	eGOC nr. 186706	Data/Hora: 03- Nov/19:10	Comboio nr. n/a	Linha do Vouga	Km 026,500
O maquinista do C.º 5213 informou que a via encontrava-se desguarnecida ao PK indicado. Foi estabelecida marcha à vista entre os PK 26,450 e 26,550. Levantada a marcha à vista e estabelecido afrouxamento de 10Km/h entre os Kms 26,000 ao 26,600, a partir das 22h45.					
Deformações na via_ 131	eGOC nr. 187230	Data/Hora: 11- Nov/07:20	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 298,500
Informou o maquinista do C.º 520, que ao PK indicado, sentiu uma oscilação na via. Estabelecido marcha à vista entre os PK 298.450 a 298.550. Após vistoria ao local pelo pessoal da CMP-Equipa de via de Esmoriz, foi estabelecido afrouxamento de 80 Km/h. Após reunidas as condições de segurança de circulação, foi retirado o afrouxamento existente passando a circular à velocidade normal.					
Deformações na via_ 132	eGOC nr. 187264	Data/Hora: 11- Nov/16:05	Comboio nr. n/a	Linha de Vendas Novas	Km 040,310
Informou o maquinista que ao Pk. indicado sentiu uma pancada na via. Estabelecida a LV de 60 Km/h entre os Pks 40,300 e 40,320 a partir das 16h20.					
Deformações na via_ 133	eGOC nr. 187441	Data/Hora: 14- Nov/08:35	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 327,250
Aquando da passagem do comboio 121 foi notada oscilação anormal na via. Determinada marcha à vista entre os quilómetros 327,200 a 327,300, até reparação efetuada pela brigada de via. Ficando concluída às 10h40					
Deformações na via_ 134	eGOC nr. 187576	Data/Hora: 16- Nov/07:50	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 287,421
O responsável pela estação de Ovar informou existir um abatimento de via na linha III da estação de Estarreja. Foi avisado o CMP. Após vistoria ao local, pelas 09h10 foi estabelecida uma limitação de velocidade de 10 km/h na linha III, entre os PK 287,400 e 287,500.					
Deformações na via_ 135	eGOC nr. 187659	Data/Hora: 17- Nov/11:57	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 323,850
Informou o maquinista do C.º 124 que ao km indicado sentiu uma forte pancada numa junta de carril. Estabelecida marcha à vista entre o km 323,800 e o 323,900 a partir das 12h00. Dada via livre a partir das 14h55.					
Deformações na via_ 136	eGOC nr. 187870	Data/Hora: 20- Nov/06:57	Comboio nr. n/a	Linha do Minho	Km 006,790
O maquinista do cº 15150, informou ter notado a meio da gare do apeadeiro duas travessas descalçadas com um pequeno buraco no meio da via. Do facto, foi estabelecido serviço de marcha à vista entre os Pks 6.840 a 6.740, até a mesma ser vistoriada. Após vistoria pelo pessoal da via foi estabelecida a limitação de velocidade de 30 Km/h entre os Km´s 6.800 e 6.780 não sinalizado e sem convel.					
Deformações na via_ 137	eGOC nr. 188035	Data/Hora: 22- Nov/04:52	Comboio nr. n/a	Linha de Sines	Km 143,900
Informou o maquinista do C.º 96214/5, que ao PK indicado sentiu uma forte oscilação na via. Circulação a processar-se em regime de marcha à vista. Após verificação, foi estabelecida a limitação de velocidade de 30 km/h, entre os PK 143,850 e 143,950.					
Deformações na via_ 138	eGOC nr. 188287	Data/Hora: 26- Nov/13:18	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 299,650
Informou o maquinista do C.º 524 que sentiu uma oscilação anormal ao PK 298,500. Avisado o maquinista do C.º 15728 que circulou em marcha à vista entre os PK 299,700 e 298,400, tendo informado que a via encontrava-se desguarnecida aos PK 299,650 e 298,500. Estabelecida marcha à vista na via D entre os PK 298,450 a 298,550 e 299,600 a 299,700. Às 14h10 foi estabelecido afrouxamento de 10 Km/h entre os PK 299,600 e 298,500. Situação normalizada.					
Deformações na via_ 139	eGOC nr. 188415	Data/Hora: 28- Nov/08:00	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 323,850
O maquinista informou ter sentido uma pancada na unidade motora, a cerca de um metro a jusante da PN ao PK indicado, alertando que no dia anterior já tinha notado o mesmo, mas com menor intensidade. Estabelecida marcha à vista entre os PK 323,850 e 323,750. A deficiência foi solucionada pela Equipa de Via, sendo retirada a restrição estabelecida na circulação.					
Deformações na via_ 140	eGOC nr. 188492	Data/Hora: 29- Nov/08:50	Comboio nr. n/a	Linha de Sines	Km 148,900

Informou que à passagem pelo PK indicado (entre o PK 148,900 e o PK 149,000), sentiu fortes oscilações na locomotiva. Avisados os maquinistas dos C.º 96202, 81380/1, 80830/1, 67981 e 69810/1 para circularem no local em regime de marcha à vista até vistoria do local por agente da via. Detetado um defeito de nivelamento e estabelecida a limitação de velocidade de 40 km/h entre os PK 148,750 e 148,850 até reparação definitiva.					
Deformações na via_141	eGOC nr. 188955	Data/Hora: 06-Dez/09:25	Comboio nr. n/a	Linha do Minho	Km 109,500
O maquinista do C.º 420 comunicou ao Controlador de Circulação em serviço na estação de Viana do Castelo, que a via se encontrava desnivelada ao km indicado. Estabelecida marcha à vista às circulações seguintes entre os PK 109,450 e 109,550. Após vistoria ao local pelo CMP-MN, foi dada via livre a partir das 12h00, sem restrições.					
Deformações na via_142	eGOC nr. 189026	Data/Hora: 06-Dez/11:45	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 153,280
Sentido um ressalto na via A ao PK indicado. Após vistoria, foi detetado um defeito de geometria na via. Implementada a limitação de velocidade de 80 km/h entre os PK 153,270 e 153,290.					
Deformações na via_143	eGOC nr. 189432	Data/Hora: 14-Dez/02:00	Comboio nr. n/a	Linha de Sines	Km 153,000
Segundo informação do maquinista, sentiu uma forte oscilação na via ao referido PK. Avisado o PGI. Vistoriada a mesma, foi detetado defeito de nivelamento e estabelecido afrouxamento de 30 km/h entre os PK 152,950 e 153,050.					
Deformações na via_144	eGOC nr. 189877	Data/Hora: 22-Dez/10:25	Comboio nr. n/a	Linha do Norte	Km 330,600
Por motivo de deficiência de via, foi estabelecida pelo pessoal da manutenção, marcha à vista entre os PK indicados. Retirada a marcha à vista e substituída às 10h45 pela limitação de velocidade de 10 km/h entre os km 330.600 a 330.500, não sinalizado e sem Convel. Via reparada, passando à velocidade normal a partir das 14h50.					
Deformações na via_145	eGOC nr. 190163	Data/Hora: 27-Dez/16:50	Comboio nr. n/a	Linha da Beira Alta	Km 143,200
O maquinista do Cº 89432 informou que ao PK indicado sentiu uma pancada seca, ficando a sensação de haver um carril partido. Determinada marcha à vista no local ao comboio 5406, que informou não ter notado nada de anormal. O maquinista do comboio 513 confirmou que havia um ressalto numa junta ao PK indicado. Deslocou-se ao local o responsável da via, que confirmou o defeito (junta do carril sem o devido apoio) e determinou marcha à vista no local até aviso em contrário.					
Deformações na via_146	eGOC nr. 190237	Data/Hora: 29-Dez/10:10	Comboio nr. n/a	Linha do Sul	Km 125,830
O maquinista do C.º 80830 informou ter sentido uma forte pancada na composição, à passagem pelo PK 125,836. Foi determinada a circulação em regime de marcha à vista até à realização de vistoria pela Equipa de Via e subsequente estabelecimento de limitação de velocidade. Os maquinistas dos C.º 96204 e 96201, após passarem no referido PK, informaram ter sentido um ressalto, mesmo circulando em regime de marcha à vista. Pelas 11h45, a Equipa de Via estabeleceu limitação de velocidade de 80 km/h, não sinalizada e sem Convel, entre os PK 125,825 e 125,835. Reparado a partir das 18h00, sendo restabelecida a velocidade normal.					
Falhas na sinalização lateral _ n/a	eGOC nr. n/a	Data/Hora: n/a	Comboio nr. n/a	Linha n/a	Km n/a
n/a					
Ultrapassagem indevida de sinal_001	eGOC nr. 166897	Data/Hora: 08-jan/17:29	Comboio nr. 4430	Linha do Norte	Km 114,413
Foi ultrapassado o sinal S16 da estação de Lamarosa na posição de fechado por lapso do maquinista, com atuação da frenagem de emergência pelo sistema Convel. Em articulação com o PCC e com o Apoio de Produção da CP Regional, foi autorizado pelo CCO de Lisboa a retomar a marcha até à Linha III após o estabelecimento do respetivo itinerário, e a prosseguir até à estação de Entroncamento para troca de maquinista. O c.º 4430 tem origem na estação de Tomar (17:11) e destina-se a Lisboa-Santa Apolónia (19:11).					
Ultrapassagem indevida de sinal_002	eGOC nr. 167104	Data/Hora: 13-jan/12:10	Comboio nr. 27882	Bif. de Xabregas	Km 001,643

Foi ultrapassado o sinal S2 na posição de fechado com atuação da frenagem de emergência pelo sistema Convel desencadeando o registo de "Frenagem de emergência" no sistema de Rádio Solo-Comboio. A ocupação intempestiva do circuito de via CV 47/48 provocou o fecho do sinal S21 à aproximação do c.º 16123. Apesar de o comboio estar registado no sistema de Rádio Solo-Comboio não foi possível ao CCO de Lisboa falar com o agente de condução, tendo o contato sido efetivado pela cabina de sinalização através do rádio manobras (Canal 6). Após estabelecidas as devidas proteções a marcha foi autorizada pelo CCO de Lisboa a recuar a montante do sinal S2 e a retomar a marcha até à Linha 5 após o estabelecimento do respetivo itinerário, acompanhado por segundo agente na cabina de condução. A m.ª 27882 tem origem na estação de Beja (09:30) e destina-se a Lisboa-Santa Apolónia (12:25).

Ultrapassagem indevida de sinal_003	eGOC nr. 169529	Data/Hora: 19-fev/19:30	Comboio nr. 16827	Linha do Norte	Km 198,339
--	------------------------	--------------------------------	--------------------------	-----------------------	-------------------

O maquinista ultrapassou o sinal S3 da estação de Alfarelos na posição de fechado, tendo contactado via rádio-solo o CCO de Lisboa informando que o mesmo se havia fechado intempestivamente. O CCO de Lisboa informou, que o sinal S3 se encontrava fechado à sua aproximação, tendo o agente de condução reportado que o sistema Convel havia lido informação de aspeto Verde no sinal S3. Dado conhecimento ao PCC e ao Operador tendo sido autorizado o maquinista a prosseguir a marcha até à linha IV, de onde partiu com segundo agente na cabine de condução. O cº 16827 tem origem na estação de Figueira da Foz (18:58) e destina-se a Coimbra (20:15).

Ultrapassagem indevida de sinal_004	eGOC nr. 171284	Data/Hora: 20-mar/20:45	Serviço de manobra	Linha do Minho	Km 002,443
--	------------------------	--------------------------------	---------------------------	-----------------------	-------------------

Movimentação indevida da UTD 592026 chegada em marcha 27261 à estação de Contumil, tendo saído da linha n.º X, sem itinerário realizado. Ultrapassou o sinal S27/M27 na posição de fechado, vindo a descarrilar o bogie do lado norte do veículo do meio, na totalidade, sobre o AMV 76-I. Foi estabelecido plano de emergência de categoria C e nomeado GLE. Pedido comboio de socorro, tendo iniciado os trabalhos de carrilamento às 21:50. Para proteção aos trabalhos de carrilamento, foi efetuado corte de tensão nas linhas X, E10 a E15, G20 a G28 e linhas da oficina. Carrilamento concluído e dada via livre sem restrições às 02:25.

Ultrapassagem indevida de sinal_005	eGOC nr. 171472	Data/Hora: 23-mar/23:53	Comboio nr. 68030	Linha do Norte	Km 290,920
--	------------------------	--------------------------------	--------------------------	-----------------------	-------------------

O Operador de Apoio da CP Carga comunicou ao CCO do Porto que ao efetuar manobras da Linha G2 para a Linha IIIA, o maquinista ultrapassou o sinal M12 e calço C2 na posição de fechados, originando o descarrilamento total da locomotiva e de dois vagões cisterna, e o descarrilamento de um bogie de um terceiro vagão cisterna. Os vagões descarrilados – afetos ao transporte de amoníaco – seguiam vazios, não se tendo verificado qualquer fuga ou derrame. Do acidente resultaram danos na catenária, na via e em equipamentos de sinalização. Foi nomeado GLE e ativado o plano de emergência de categoria B, tendo sido solicitada pelo CCO do Porto uma equipa de prevenção ao CDOS de Aveiro. Foi solicitado comboio de socorro para carrilamento dos veículos descarrilados, que chegou ao local às 02:22. A partir das 00:20 foi interdita a circulação na Via Descendente entre Válega e Estarreja (inclusive a Linha II até ao sinal S20). Foi estabelecida a limitação de velocidade de 30 km/h na Via Ascendente entre o km 290,900 e o 291,100 (não sinalizada e sem Convel), para proteção aos trabalhos de carrilamento. Posteriormente foi interdita a circulação na Via Ascendente entre Aveiro e Estarreja para movimentação de veículo da Fergrupo para auxílio nos trabalhos.

Ultrapassagem indevida de sinal_006	eGOC nr. 171571	Data/Hora: 26-mar/14:02	Comboio nr. 4419	Linha do Norte	Km 006,480
--	------------------------	--------------------------------	-------------------------	-----------------------	-------------------

Foi ultrapassado o sinal S3 da estação de Lisboa-Oriente na posição de fechado, com atuação da frenagem de emergência pelo sistema Convel. Foi autorizado pelo CCO de Lisboa a retomar a marcha até à Linha I onde, após a designação de Agente de Acompanhamento, foi autorizado a prosseguir a marcha.

Ultrapassagem indevida de sinal_007	eGOC nr. 171719	Data/Hora: 28-mar/09:39	Comboio nr. 16807	Linha do Norte	Km 198,339
--	------------------------	--------------------------------	--------------------------	-----------------------	-------------------

O maquinista informou o CCO de Lisboa que tinha ultrapassado o sinal S13 da estação de Alfarelos com aspeto de fechado em cerca de 1 metro e que recuara à Linha IV por iniciativa própria. Foi informada a CP do sucedido, que determinou que o maquinista fosse acompanhado pelo ORV até Coimbra-B.

Ultrapassagem indevida de sinal_008	eGOC nr. 171753	Data/Hora: 28-mar/16:30	Comboio nr. 18484	Linha de Sintra	Km 017,343
--	------------------------	--------------------------------	--------------------------	------------------------	-------------------

O maquinista informou o CCO de Lisboa que tinha ultrapassado o sinal S6/M6 da estação de Agualva-Cacém com aspeto de fechado. Após autorização superior do Centro de Serviços da CP Lisboa o comboio retomou a marcha, seguindo o maquinista acompanhado pelo ORV na cabina de condução.

Ultrapassagem indevida de sinal_009	eGOC nr. 171883	Data/Hora: 31-mar/13:36	Comboio nr. 53050	Linha do Norte	Km 021,810
--	------------------------	--------------------------------	--------------------------	-----------------------	-------------------

Depois de deixar todo material no Ramal Nitratos, o maquinista puxou a locomotiva isolada à Linha V-A. Depois de o CCO de Lisboa realizar os itinerários de manobras de M18 para a secção de via AO (até ao sinal limite de manobras na VAR), e enquanto o CCO de Lisboa realizava os itinerários de manobras de M3 para M7, de M7 para M23, e de M23 para M15 (Linha II), o maquinista acedeu à VAR circulando em contravia até ao sinal SC2-BS de Sacavém-Bobadela Sul. Quando o CCO de Lisboa contactou com o maquinista, foram estabelecidos os itinerários para o comboio aceder ao Terminal de Mercadorias da Bobadela. O comboio de mercadorias (1000 Ton; 500 m) tem a marcha programada para transporte de amoníaco entre Entroncamento e o Terminal de Mercadorias da Bobadela, com paragem comercial de 40' em Alverca para deixar a carga no Ramal Nitratos.

Ultrapassagem indevida de sinal_010	eGOC nr. 172078	Data/Hora: 03-abr/13:25	Comboio nr. 6408	Linha de Cintura	Km 005,370
--	------------------------	--------------------------------	-------------------------	-------------------------	-------------------

Foi ultrapassado o sinal S19/M19 da estação de Entrecampos na posição de fechado. O maquinista comunicou ao CCO de Lisboa que tinha colocado o sistema Convel fora de serviço, na sequência de anomalia registada em Benfica, e que vinha acompanhado por um segundo agente na cabina. O CCO de Lisboa não sido informado deste facto. Em articulação com o PCC e com o Apoio de Produção da CP Regional, foi autorizado pelo CCO de Lisboa a retomar a marcha. O cº 6408 tem origem na estação de Caldas da Rainha (11:16) e destina-se a Lisboa-Santa Apolónia (13:41).

Ultrapassagem indevida de sinal_011	eGOC nr. 173521	Data/Hora: 26-abr/14:10	Comboio nr. 91201	Linha do Sul	Km 033,224
--	------------------------	--------------------------------	--------------------------	---------------------	-------------------

Foi ultrapassado o limite de manobras de avanço no sentido de Vale da Rosa pelo maquinista da marcha especial mª 91201 na estação de Praias do Sado. Esta circulação especial foi solicitada pela CP Carga para uma Loc. 1400 isolada, que no entanto foi efetuada com uma Loc. 1900 rebocando uma composição com comprimento de 489 m. Manobra realizada exclusivamente por agentes da CP Carga.

Ultrapassagem indevida de sinal_012	eGOC nr. 173922	Data/Hora: 03-mai/07:19	Comboio nr. 16504	Linha do Norte	Km 046,945
--	------------------------	--------------------------------	--------------------------	-----------------------	-------------------

Foi ultrapassado o sinal S8/M8 da estação de Azambuja na posição de fechado com atuação da frenagem de emergência pelo sistema Convel, por o maquinista ter precipitado o início da marcha após o anúncio de saída do seu comboio. Em articulação com o PCC e com o Apoio de Produção da CP, foi autorizado pelo CCO de Lisboa a reiniciar a marcha acompanhado pelo ORV na cabine de condução, efetuando o teste de alcoolemia à chegada à estação de Alcântara Terra.

Ultrapassagem indevida de sinal_013	eGOC nr. 175979	Data/Hora: 03-jun/18:20	Comboio nr. 18495	Linha do Norte	Km 006,480
--	------------------------	--------------------------------	--------------------------	-----------------------	-------------------

O comboio nr. 18495 ultrapassou o sinal S9 da estação do Oriente na posição de fechado. O maquinista seguiu posteriormente no comboio nr. 18298 até à estação de Benfica, acompanhado por segundo agente na cabine de condução, onde foi substituído.

Ultrapassagem indevida de sinal_014	eGOC nr. 177034	Data/Hora: 18-jun/18:16	Comboio nr. 50633	Ramal de Alfarelos	Km 221,380
--	------------------------	--------------------------------	--------------------------	---------------------------	-------------------

Foi ultrapassado o sinal S3 da estação de Alfarelos na posição de fechado por lapso do maquinista, que efetuou paragem de seguida. Na comunicação imediata com o CCO de Lisboa o maquinista informou que circulava com o sistema Convel fora de serviço desde a estação do Lourical, devido a erro de sistema sem código. Em articulação com o PCC e com o Apoio de Produção da CP foi substituída a tripulação, e o CCO de Lisboa autorizou o prosseguimento com o sistema Convel fora de serviço, reduzindo a velocidade para T80 conforme regulamentado. O comboio de mercadorias (960 Ton; 370 m) tem a marcha programada para transporte de cimento entre Martingança e a Plataforma de Cacia.

Ultrapassagem indevida de sinal_015	eGOC nr. 177173	Data/Hora: 20-jun/14:11	Comboio nr. 64383	Linha do Norte	Km 056,400
--	------------------------	--------------------------------	--------------------------	-----------------------	-------------------

Foi ultrapassado o sinal S13/M13 da estação do Setil na posição de fechado por lapso do maquinista, com atuação da frenagem de emergência pelo sistema Convel. Em articulação com o PCC e com o Apoio de Produção da CP, foi autorizado pelo CCO de Lisboa a retomar a marcha até à estação de Praias do Sado, onde foram realizadas as respetivas diligências. O comboio de mercadorias (1600 Ton; 500 m) tem a marcha programada para transporte de cimento entre o Ramal da Cimpor (Alhandra) e Setúbal-Mar.

Ultrapassagem indevida de sinal_016	eGOC nr. 178928	Data/Hora: 16-jul/18:04	Serviço de manobra	Linha do Sul	Km 029,760
--	------------------------	--------------------------------	---------------------------	---------------------	-------------------

Na sequência da realização da manobra de M16 para a Linha IV na estação de Setúbal-Mar para formação do cº 64385, devido ao comprimento da composição exceder os limites da linha e ficar a ocupar a secção de via da agulha 10 (CV 10), foi efetuado – por iniciativa dos agentes da CP Carga e sem autorização do CCO de Lisboa – um corte de material sem itinerário para a secção de via D6. Questionado pelo CCO de Lisboa, o representante da CP Carga no local informou que o procedimento utilizado é usual neste tipo de manobra. A CP Carga informou que não efetuou teste de alcoolemia aos seus agentes intervenientes no sucedido, por ser não possível fazê-lo de imediato.

Ultrapassagem indevida de sinal_017	eGOC nr. 181423	Data/Hora: 22-ago/08:20	Serviço de manobra	Linha do Vouga	Km 032,747
O operador do CGO de Aveiro informou que ao efetuar a manobra da UDD 9633 da linha II para a linha III em Oliveira de Azeméis, esta iniciou o movimento antes da abertura do sinal, originado a ocupação do circuito do troço indicado, com escape de material e anúncio à PN ao PK 33,936.					
Ultrapassagem indevida de sinal_018	eGOC nr. 181798	Data/Hora: 27-ago/17:53	Comboio nr. 184	Linha de Cintura	Km 004,050
O maquinista do referido comboio informou o CCO de Lisboa que ultrapassou o sinal S15 da estação de Sete Rios na posição de fechado. Estabelecido itinerário de S15-S25 em IMV. O maquinista seguiu acompanhado pelo ORV a partir da estação de Entrecampos até Lisboa Oriente, onde foi substituído.					
Ultrapassagem indevida de sinal_019	eGOC nr. 182001	Data/Hora: 30-ago/15:19	Comboio nr. 6410	Linha do Minho	Km 004,050
O maquinista do comboio 6410 ultrapassou o sinal S1 da estação de Sete Rios na posição de fechado. Ao chegar à estação de Entrecampos foi solicitado pelo CCO de Lisboa que o ORV se deslocasse para a cabine de condução, tendo o maquinista informado, que seguia com o Convel fora de serviço, acompanhado de segundo agente. O CCO não teve conhecimento de qualquer tipo de avaria/anomalia no sistema Convel.					
Ultrapassagem indevida de sinal_020	eGOC nr. 182283	Data/Hora: 03-set/11:55	Comboio nr. 17225	Linha do Alentejo	Km 000,000
O Maquinista do referido comboio ultrapassou o S3/M3 da estação do Barreiro na posição de fechado. Autorizado a recuar à estação. O Maquinista foi substituído.					
Ultrapassagem indevida de sinal_021	eGOC nr. 183922	Data/Hora: 26-set/09:25	Serviço de manobra	Linha do Algarve	Km 340,008
No decurso de uma manobra para a passagem da UDD 468 do abastecimento para a Linha I da estação de Faro, ao ser dada a indicação pelo agente da CP no abastecimento de que o sinal de manobras M26 estava aberto, o maquinista da UDD 456 que se encontrava estacionado na Linha II para ir abastecer, ao ouvir a comunicação iniciou a manobra ultrapassando o sinal S6/M6 fechado e talonando AMV 9 que ficou com a vara de transmissão danificada e sem comprovação na posição normal (itinerários de/para a Linha I). Informada a CP, a Permanência de Gestão da Infraestrutura (PGI), o PCC e a Equipa de Via do CMT-MN. Entre as 11:30 e as 02:05 (dia 2014-09-27) vigorou a limitação de velocidade de 10 km/h no AMV 9, que foi eclissado na posição que permite acesso às linhas II, III, G5, G7 e G9, e foi interdita a circulação de comboios na Linha I entre o sinal S4/M4 e o AMV 9.					
Ultrapassagem indevida de sinal_022	eGOC nr. 185873	Data/Hora: 22-out/20:59	Comboio nr. 27716	Linha de Cintura	Km 002,690
O CCO de Lisboa informou que o Cº 27716/7 que se encontrava na linha VII da dependência de Campolide-A, após efetuar a mudança de comandos para resguardar no gaveto 1 de Campolide, ultrapassou o sinal S21/M21 na posição de fechado, originando o fecho do sinal S6 de Sete Rios (comandado para o Cº 31313). Foi dado conhecimento ao Permanente de Tração da CP Lisboa e ao PCC.					
Ultrapassagem indevida de sinal_023	eGOC nr. 187022	Data/Hora: 07-nov/16:05	Comboio nr. 91249	Linha do Sul	Km 033,224
No decurso da manobra de avanço da marcha especial indicada com a Loc. 1463 e 25 vagões com 518 m comandada pelo sinal M7 da estação de Praias-Sado, foi ultrapassado o limite de manobras – sem o conhecimento prévio do CCO de Lisboa – com a ocupação intempestiva da secção de via CV 342. Questionado o agente responsável da manobra, este informou que o material não coube dentro do troço entre o sinal M2 (junta isolante ao km 33,697) e o limite de manobras (junta isolante ao km 34,158). De seguida o CCO de Lisboa assegurou as proteções e estabeleceu o itinerário para a Linha IV de Praias-Sado Mercadorias, e dada autorização para recuo da composição. Foi dado conhecimento à CP Carga, que informou tratar-se de lapso da tripulação, acrescentando que a mesma estava habilitada a prosseguir o serviço.					
Ultrapassagem indevida de sinal_024	eGOC nr. 187103	Data/Hora: 09-nov/08:43	Comboio nr. 4656	Linha do Norte	Km 217,294
Indicação no CCO de Lisboa de ocupação intempestiva e permanente da secção de via CV 15. Questionado o maquinista do comboio indicado, este informou que não conseguiu efetuar paragem no local prescrito, devido à UTE ter patinado a montante do sinal S20/M20 (Coimbra-B), tendo ultrapassado o mesmo na posição de fechado. O CCO de Lisboa assegurou as proteções e autorizou o recuo à Linha VIII para efetuar o serviço comercial. Foi dado conhecimento à CP. Foi suspensa a circulação de comboios na Linha VIII e solicitada a vistoria pela Equipa de Via do CMC-MN, que informou não existir qualquer anomalia nos carris pelo que foi restabelecida a circulação sem limitações.					
Ultrapassagem indevida de sinal_025	eGOC nr. 187579	Data/Hora: 16-nov/09:49	Comboio nr. 16415	Linha do Norte	Km 021,810

Foi ultrapassado o sinal S15/M15 da estação de Alverca na posição de fechado, com ocupação da secção de via CV 4II. Em articulação com o PCC e com o Apoio de Produção da CP, foi autorizado pelo CCO de Lisboa a retomar a marcha até destino com segundo agente na cabine de condução e a efetuar o regresso em cº 16516 nas mesmas condições até Lisboa Oriente, onde o maquinista foi substituído para realizar teste de alcoolémia.

Ultrapassagem indevida de sinal_026	eGOC nr. 188025	Data/Hora: 21-nov/19:54	Comboio nr. 47852	Linha da B. Alta	Km 074,148
--	------------------------	--------------------------------	--------------------------	-------------------------	-------------------

O CCO de Lisboa autorizou o recuo do comboio indicado à estação de Mortágua, a pedido da tripulação do comboio por motivo de patinhagens ao km indicado, apesar da utilização dos areiros que se encontravam abastecidos e em funcionamento. Após percorridos 1000 m a recuar, o sistema Convel atuou a frenagem de emergência ao km 68,400, originando a quebra de engates entre o 7.º e 8.º veículos, por quebra do veio tensor de um vagão. Depois de o Operador de Apoio efetuar a re-engatagem dos veículos, prosseguiu o movimento de recuo do comboio até à Linha I da estação de Mortágua. A Loc. 4703 rebocava 14 vagões com 1048 Ton e 406m (planeado: locomotiva da série 4700; 1000 Ton e 500 m, para transporte de contentores entre as estações de Vilar Formoso e Alfarelos). Após concluído o movimento de recuo do cº 47852 à Linha I da estação indicada e com a locomotiva a jusante do sinal S4/M4, a tripulação pediu autorização para ultrapassar este sinal na posição de fechado e prosseguir a marcha, o que foi autorizado pelo CCO de Lisboa. No entanto, em vez de avançar, o cº 47852 recuou, ultrapassou o sinal S3/M3 na posição de fechado e embateu no cº 47860 que se encontrava parado ao sinal S2, de que resultaram danos materiais na composição do cº 47852. O cº 47852 saiu do local pelos próprios meios e, depois de o Operador de Apoio efetuar a re-engatagem dos veículos, resguardou novamente na Linha I tendo sido efetuada troca de tripulação do cº 47852. Foi nomeado GLE. Para prestação de dupla tração, efetuou-se a marcha especial cº 95239, que partiu de Pampilhosa às 21:35 e chegou a Mortágua às 22:14. A Equipa de Revisão de Material chegou às 22:15 e após intervenção deu a composição pronta às 23:12, tendo o cº 47852 retomado a marcha às 23:17 com limitação T-30 até destino, devido a restrições no material rebocado.

Ultrapassagem indevida de sinal_027	eGOC nr. 188973	Data/Hora: 06-dez/17:09	Comboio nr. 5426	Linha da B. Alta	Km 251,984
--	------------------------	--------------------------------	-------------------------	-------------------------	-------------------

Foi ultrapassado o sinal S8/M8 da estação de Vilar Formoso na posição de fechado (e sem que o itinerário estivesse sequer realizado), por lapso do maquinista, tendo o comboio efetuado paragem após ultrapassar o sinal M22. O CCO de Lisboa autorizou o recuo para a Linha I e, em articulação com o PCC e a CP, foi autorizado a prosseguir a marcha acompanhado por segundo agente na cabine de condução.

Ultrapassagem indevida de sinal_028	eGOC nr. 189462	Data/Hora: 14-dez/19:48	Comboio nr. 15176	Linha de Guimarães	Km 055,693
--	------------------------	--------------------------------	--------------------------	---------------------------	-------------------

Foi ultrapassado o sinal S8/M8 da estação de Guimarães na posição de fechado por lapso do maquinista. O CCO do Porto autorizou o recuo para a Linha III e, em articulação com o PCC e a CP, foi autorizado a prosseguir a marcha.

Ultrapassagem indevida de sinal_029	eGOC nr. 189613	Data/Hora: 17-dez/09:18	Comboio nr. 91243	Linha de Cintura	Km 000,000
--	------------------------	--------------------------------	--------------------------	-------------------------	-------------------

O agente em serviço na estação indicada comunicou ao CCO de Lisboa que foi ultrapassado o sinal S31/M31 da estação de Alântara-Terra na posição de fechado por lapso do Agente de Condução, quando manobrava a dresina da Linha III para a Linha VIII.

Ultrapassagem indevida de sinal_030	eGOC nr. 190332	Data/Hora: 30-dez/18:20	Comboio nr. 15940	Linha do Norte	Km 336,079
--	------------------------	--------------------------------	--------------------------	-----------------------	-------------------

O Cº 15940/1 saiu da linha IV da estação de Porto Campanhã, tendo ultrapassado indevidamente o sinal S26/M26 na posição de fechado. O maquinista alegou distração. Avisado o PCC e a unidade de negócio. Dadas indicações para o seu prosseguimento acompanhado por 2º agente na cabine de condução. O Cº 15940/1 é Suburbano de passageiros com origem na estação de Porto São Bento (18:10) e destino à estação de Ovar (19:04).

Rutura de rodas e caixas de eixo _ 001	eGOC nr. 167108	Data/Hora: 13-jan/12:25	Comboio nr. 95217	Linha do Norte	Km 236,086
---	------------------------	--------------------------------	--------------------------	-----------------------	-------------------

Efetuiu paragem no apeadeiro da Mealhada por determinação do CCO do Porto para que fosse verificada a composição, porque a tripulação do c.º 64035 alertou para a existência de uma mola partida num dos vagões do c.º 95217. Não tendo sido detetada nenhuma anormalidade, prosseguiu a marcha para resguardo e melhor verificação na Linha III de Oliveira do Bairro, onde a tripulação confirmou que um vagão da composição tinha uma mola partida, não podendo continuar sem a presença de Agente da Revisão de Material da Pampilhosa, que se deslocou para Oliveira do Bairro. O c.º 95217 ficou suprimido, seguindo a composição para a Pampilhosa no c.º 92218 anunciado para o efeito e à velocidade máxima de 30 km/h. O c.º 95217 de mercadorias (970 Ton; 250 m) é uma marcha extraordinária (T-90 / T-80) para transporte de areia entre Lourçal e o Ramal da Lousareias (Linha do Minho).

Rutura de rodas e caixas de eixo _ 002	eGOC nr. 170118	Data/Hora: 02-mar/09:40	Comboio nr. (manobra)	Linha do Alentejo	Km 030,407
---	------------------------	--------------------------------	------------------------------	--------------------------	-------------------

Ao efetuar manobras da linha VII para a linha III, o agente de manobras da CP-Carga, informou que a loc. 1456 que seguia a reboque da loc. 1905, descarrilou totalmente na agulha n.º 22 sem motivo aparente. Ficaram ocupadas as agulhas 20, 22 e 26 e a PN ao PK 30,528 em anúncio. A PN foi guarnecida por um agente da Refer. Foi nomeado GLE. Foi solicitado comboio de socorro para carrilamento da locomotiva que chegou ao local às 13h21, corrente elétrica cortada às 13h54. Carrilamento iniciado às 13h55 e concluído às 18h10. Restabelecida a tensão elétrica e a circulação de comboios às 19h10. A agulha 22 ficou danificada, sendo eclissada na posição de invertida.

Rutura de rodas e caixas de eixo _ 003	eGOC nr. 186274	Data/Hora: 28-out/19:20	Comboio nr. 47830	Linha do Norte	Km 284,500
---	------------------------	--------------------------------	--------------------------	-----------------------	-------------------

O CCO do Porto informou que as secções de via a contadores de eixos 2836D e 2833D ficaram ocupadas após a passagem do Cº 47830. O comboio efetuou paragem ao km 277,000 para verificação da composição. Segundo informação do operador de apoio, o comboio seguia com os cepos arrochados num vagão, tendo procedido ao alívio manual do freio. Depois de retomar a marcha, o operador de apoio voltou a solicitar paragem em Aveiro, dado que se continuavam a registar anomalias no material rebocado, tendo-se verificado que se tratava de uma mola solta/partida num vagão. A equipa de sinalização da Siemens informou que estavam partidos dois sensores de contadores de eixos. Os sensores de contadores de eixos foram reparados e a normalização das secções de via realizada com a passagem do Cº 15756. Após a chegada do agente da revisão de material de Gaia e intervenção no vagão avariado, procedeu-se à sua manobra e resguardo na linha n.º 6. O comboio retomou a marcha às 00:15. O comboio de mercadorias (1000 Ton; 250 m) tem a marcha programada para transporte de madeira entre Tuy (Espanha) e Lourçal.

Fonte: Relatório Anual de Segurança de 2014, REFER