



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Decreto-Lei n.º 101-C/2020

de 7 de dezembro

Sumário: Transpõe parcialmente a Diretiva (UE) 2016/798, relativa à segurança ferroviária, no que se refere a investigações de segurança a acidentes e incidentes.

O Decreto-Lei n.º 394/2007, de 31 de dezembro, veio transpor parcialmente para a ordem jurídica interna a Diretiva 2004/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004, relativa à segurança dos caminhos de ferro da Comunidade, que altera a Diretiva 95/18/CE do Conselho, de 19 de junho de 1995, relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário, e a Diretiva 2001/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2001, relativa à repartição de capacidade da infraestrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infraestrutura ferroviária e à certificação da segurança.

A Diretiva (UE) 2016/798 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativa à segurança ferroviária, alterou a Diretiva 2004/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004, designadamente o quadro regulamentar relativo à investigação de segurança de acidentes e incidentes ferroviários, introduzindo alterações no sentido de permitir uma maior abrangência e eficácia das investigações, o que determina a necessidade de alteração do Decreto-Lei n.º 394/2007, de 31 de dezembro, a fim de proceder à transposição para o direito interno das alterações introduzidas pela nova diretiva.

Entre as novas medidas instituídas salienta-se a clarificação da definição de acidente grave e o alargamento da definição de incidente, que deixa de estar exclusivamente vinculada a uma ocorrência relacionada com a exploração ferroviária, aumentando o leque de ocorrências passíveis de reporte e de investigação, reforçando, assim, o papel da prevenção na investigação de incidentes.

Destacam-se, igualmente, (i) a disposição explícita de os Estados-Membros garantirem uma adequada cooperação das entidades judiciais com a investigação de segurança, de tal forma que as necessidades das primeiras não prejudiquem os objetivos da última; (ii) a previsão da participação de investigadores de organismos homólogos de outros Estados-Membros, quando a ocorrência envolva veículos autorizados nesse Estado-Membro, conforme decorre da crescente interoperação dos veículos; (iii) o reconhecimento de que o processo de investigação é frequentemente moroso e complexo, não permitindo a publicação dos relatórios finais no prazo de um ano, devendo nesse caso ser publicado um balanço intermédio, pelo menos em cada data de aniversário do acidente ou incidente, que descreva de forma detalhada o andamento da investigação e os problemas de segurança eventualmente detetados.

A aprovação do presente decreto-lei decorre da necessidade de se ajustar disposições que, tendo em conta a experiência adquirida, permitam um processo de investigação mais eficaz, designadamente tornando mais claras e reforçando competências e direitos de acesso dos investigadores do Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários.

O Decreto-Lei n.º 394/2007, de 31 de dezembro, por opção do legislador nacional, alargou o âmbito de atuação, embora condicionado, do organismo nacional de investigação de acidentes também aos sistemas ferroviários fora da aplicação da Diretiva 2004/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004. Todavia, a exclusão, até aqui feita, de alguns sistemas de metropolitanos ligeiros de superfície, de caminhos de ferro ligeiros e de elétricos, impede que sejam recolhidos ensinamentos relevantes para a segurança desses sistemas e do transporte ferroviário, em geral.

Por esse motivo, passam a estar incluídos no âmbito do presente decreto-lei todos os sistemas ferroviários de forma geral, competindo ao organismo de investigação a decisão quanto à investigação dos acidentes e incidentes neles ocorridos.

Foram ouvidos a Comissão Nacional de Proteção de Dados, o Conselho Superior da Magistratura e o Conselho Superior do Ministério Público.



Assim:

No uso da autorização legislativa concedida pela Lei n.º 60/2020, de 13 de outubro, e nos termos das alíneas a) e b) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

O presente decreto-lei transpõe parcialmente para a ordem jurídica interna a Diretiva (UE) 2016/798 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativa à segurança ferroviária, no que se refere a investigações de segurança a acidentes e incidentes, e procede à terceira alteração ao Decreto-Lei n.º 394/2007, de 31 de dezembro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 114/2009, de 18 de maio, e 151/2014, de 13 de outubro.

Artigo 2.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 394/2007, de 31 de dezembro

Os artigos 2.º a 10.º, 12.º, 15.º e 16.º do Decreto-Lei n.º 394/2007, de 31 de dezembro, na sua redação atual, passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 2.º

[...]

1 — [...]

a) [Anterior alínea b).]

b) 'Acidente grave', qualquer colisão ou descarrilamento de veículo ferroviário que tenha por consequência, no mínimo, um morto ou cinco ou mais feridos graves, ou danos graves no material circulante, na infraestrutura ou no ambiente e qualquer outro acidente semelhante com as mesmas consequências que tenha um impacto manifesto na regulamentação de segurança ferroviária ou na gestão da segurança;

c) 'Agência Ferroviária da União Europeia', a agência criada pelo Regulamento (UE) 2016/796 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016;

d) [Anterior alínea g).]

e) 'Danos graves', danos cujo custo possa ser imediatamente avaliado pelo organismo responsável pela investigação de segurança num total de pelo menos dois milhões de euros;

f) 'Incidente', qualquer ocorrência, distinta de acidente ou acidente grave, que afete a segurança das operações ferroviárias;

g) 'Investigação de segurança', o processo levado a cabo exclusivamente com vista à prevenção de acidentes e incidentes, que inclui a recolha e análise de informações, a extração de conclusões, incluindo a determinação das causas e, se for caso disso, a formulação de recomendações em matéria de segurança;

h) 'Investigador de segurança', a pessoa que, sob orientação do investigador responsável, investiga um acidente ou incidente;

i) 'Investigador responsável', a pessoa responsável pela organização, condução e controlo de uma investigação de segurança.

2 — Para efeitos das alíneas a) e b) do número anterior, os acidentes dividem-se nas seguintes categorias:

a) [...]

b) [...]

c) [...]

d) [...]



e) [...]

f) [...]

Artigo 3.º

[...]

1 — O presente decreto-lei aplica-se à investigação de segurança de acidentes e incidentes no transporte ferroviário que ocorram em território nacional, cuja competência seja, nos termos do Decreto-Lei n.º 36/2017, de 28 de março, do Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários (GPIAAF), sem prejuízo das competências próprias das autoridades judiciais e dos órgãos de polícia criminal.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior constituem transporte ferroviário, para além do caminho de ferro pesado, outros sistemas guiados sobre carris, designadamente os metropolitanos, os metropolitanos ligeiros de superfície, os sistemas de caminho de ferro ligeiro, os elétricos e os funiculares.

3 — Quando não seja possível determinar em que Estado-Membro ocorreu o acidente ou incidente, ou o mesmo ocorra numa instalação situada na fronteira ou junto à fronteira, cabe ao GPIAAF, em articulação com os organismos de investigação de segurança envolvidos, determinar qual deles dirige a investigação, ou se a mesma é realizada em cooperação.

4 — Nos casos previstos no número anterior, quando a direção da investigação não seja cometida ao GPIAAF este tem o dever de decidir se participa, ou não, na investigação.

5 — Nos casos previstos no n.º 3, se a direção da investigação ficar a cargo do GPIAAF, o outro organismo de investigação de segurança tem o direito de nela participar e de partilhar os seus resultados.

6 — Quando ocorram em território nacional acidentes ou incidentes envolvendo empresas ferroviárias estabelecidas ou licenciadas noutros Estados-Membros ou um veículo registado ou mantido noutros Estados-Membros, deve o GPIAAF, se aplicável, convidar os organismos competentes desses Estados-Membros a participar na investigação.

Artigo 4.º

[...]

1 — [...]

2 — A obrigatoriedade referida no número anterior não se aplica aos acidentes graves que envolvam a colisão de pessoas ou as colisões com veículos não ferroviários ocorridas em partes da infraestrutura de metropolitanos ligeiros de superfície e de sistemas de caminho de ferro ligeiro e elétricos que não sejam sítio próprio do transporte ferroviário, ou que sejam partilhadas por outros modos de transporte e não correspondam à definição de passagem de nível, competindo ao GPIAAF a decisão sobre a investigação, tendo em consideração os ensinamentos de segurança para o sistema ferroviário a recolher da investigação.

3 — Para além dos acidentes graves, o GPIAAF pode investigar acidentes e incidentes que, em circunstâncias diferentes, poderiam ter conduzido a acidentes graves, incluindo deficiências técnicas dos subsistemas de caráter estrutural ou dos componentes de interoperabilidade do Sistema Ferroviário da União Europeia e dos restantes sistemas de transporte ferroviário abrangidos pelo n.º 2 do artigo anterior.

4 — Cabe ao GPIAAF decidir sobre a realização de uma investigação de segurança a acidente ou incidente do tipo referido no número anterior, devendo ter em conta na sua decisão os ensinamentos expectáveis para a segurança e:

a) [Anterior alínea a) do n.º 3.]

b) [Anterior alínea b) do n.º 3.]

c) O impacto do acidente ou incidente na segurança ferroviária;

d) Os pedidos dos gestores das infraestruturas, das empresas ferroviárias, da Autoridade Nacional de Segurança ou de outros Estados-Membros da União Europeia.



5 — (Anterior n.º 4.)

6 — O GPIAAF deve informar a Agência Ferroviária da União Europeia da decisão de dar início a uma investigação de segurança relativa ao caminho de ferro pesado, no prazo de sete dias a contar da decisão, indicando a data, a hora e o local da ocorrência, bem como o seu tipo e consequências em termos de vítimas mortais e de danos corporais e materiais.

7 — A investigação de segurança prevista nos n.ºs 1 e 3 não tem por objetivo o apuramento de culpas ou a determinação de responsabilidades, é independente e ocorre sem prejuízo de eventuais processos judiciais ou administrativos que visem apurar culpas ou imputar responsabilidades.

Artigo 5.º

[...]

1 — Imediatamente após a notificação de um acidente ou incidente, o chefe de equipa multidisciplinar da área de transporte ferroviário do GPIAAF designa um investigador responsável pela investigação.

2 — O chefe de equipa referido no número anterior pode, se tal se tornar necessário, e por proposta do investigador responsável, designar investigadores de segurança, constituindo uma comissão de investigação, sob a orientação do investigador responsável.

3 — [...]

4 — Em caso de impedimento do investigador responsável nomeado, ou quando a gestão operacional do GPIAAF o justifique, pode o chefe de equipa referido no n.º 1 nomear outro investigador responsável em sua substituição.

Artigo 6.º

[...]

1 — [...]

a) Determinar as ações necessárias à investigação de segurança, em articulação com o chefe de equipa referido no n.º 1 do artigo anterior;

b) (Revogada.)

c) Assegurar que a investigação de segurança é conduzida de acordo com os procedimentos estabelecidos no GPIAAF, os quais devem refletir as normas e práticas recomendadas pela Comissão Europeia e as que resultem dos métodos e princípios comuns elaborados em conjunto pelos organismos de investigação de segurança de acidentes e incidentes ferroviários da União Europeia;

d) Efetuar o levantamento imediato dos indícios e a recolha controlada de destroços ou componentes para fins de exame ou análise, salvo decisão de autoridade judiciária ou do órgão de polícia criminal em contrário;

e) Investigar todas as circunstâncias em que ocorreu o acidente ou incidente, incluindo aquelas que podem não estar diretamente a ele ligadas, mas que se entenda serem de particular importância para a segurança;

f) Propor ao chefe de equipa, referido no n.º 1 do artigo anterior, a colaboração de organizações estrangeiras de investigação de acidentes ou outras organizações especializadas;

g) [...]

h) Solicitar às autoridades judiciárias ou aos órgãos de polícia criminal a realização de testes de alcoolemia e despistagem de estupefacientes e substâncias psicotrópicas nas pessoas envolvidas no acidente;

i) Solicitar às autoridades judiciárias ou aos órgãos de polícia criminal a identificação das testemunhas já ouvidas por aqueles;

j) [...]

l) Partilhar com as autoridades judiciárias ou com os órgãos de polícia criminal as provas recolhidas;



m) [...]

n) [...]

o) Solicitar às autoridades judiciárias ou aos órgãos de polícia criminal, sem prejuízo da investigação criminal, a conservação, custódia e vigilância do local e destroços, e a autorização para efetuar o mais rapidamente possível os exames e estudos necessários relativamente às pessoas e vestígios materiais de qualquer espécie, relacionados com o acidente;

p) Ouvir depoimentos de pessoas envolvidas e de testemunhas de acidentes ou incidentes, podendo notificá-las por escrito para comparecerem, com a faculdade de, em caso de falta injustificada de comparecimento, requerer à autoridade judiciária a adoção das medidas previstas nos n.ºs 1 e 2 do artigo 116.º do Código de Processo Penal, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 78/87, de 17 de fevereiro, que se aplicam com as necessárias adaptações, devendo a notificação escrita conter informação sobre a referida faculdade;

q) [...]

2 — O investigador responsável coopera com a autoridade judiciária ou com o órgão de polícia criminal no sentido da preservação das provas, tendo acesso aos relatórios das autópsias dos membros da tripulação que tenham falecido no acidente ou venham a falecer posteriormente como consequência deste, bem como aos exames e aos resultados das colheitas de amostras, efetuadas em trabalhadores ferroviários e nos corpos das vítimas, e a qualquer outra informação relevante de posse destas autoridades.

3 — [...]

4 — [...]

5 — As competências atribuídas ao investigador responsável podem ser delegadas nos membros da comissão de investigação constituída nos termos do disposto no n.º 2 do artigo anterior.

Artigo 7.º

[...]

1 — No exercício das suas competências, aos investigadores do GPIAAF deve ser facultado, com a maior brevidade possível:

a) Acesso imediato ao local do acidente ou incidente, bem como ao material circulante envolvido, à infraestrutura em causa e às instalações de controlo do tráfego e da sinalização, e a qualquer outro local com interesse para a investigação que seja acessível ao público, ou, não o sendo, cujo acesso seja autorizado pela autoridade judiciária.

b) Acesso imediato a uma listagem de provas e à possibilidade de proceder à remoção controlada de destroços do material circulante e de instalações ou componentes da infraestrutura para efeitos de exame ou análise;

c) Acesso ilimitado ao conteúdo dos aparelhos de registo e dos equipamentos de bordo para registo das mensagens verbais e do funcionamento do sistema de sinalização e de controlo de tráfego, prevendo-se a possibilidade de utilização desses conteúdos;

d) [...]

e) [...]

f) Acesso a qualquer informação ou registo relevante na posse do gestor da infraestrutura, das empresas ferroviárias envolvidas, das entidades de manutenção, dos prestadores de serviços, do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT, I. P.), e de qualquer outra entidade relevante para a investigação;

g) Acesso a imagens de videovigilância que sejam relevantes para a investigação, que estejam na posse do gestor da infraestrutura, das empresas ferroviárias envolvidas, das entidades de manutenção, dos prestadores de serviços ou do IMT, I. P., e, mediante autorização da autoridade judiciária competente, as que estejam na posse de qualquer outra entidade ou pessoa;

h) O direito de inquirir o pessoal ferroviário envolvido no acidente ou incidente e outras testemunhas.



2 — Os investigadores do GPIAAF, no acesso aos locais e instalações relevantes para o exercício das suas competências, devem encontrar-se devidamente identificados, através de cartão com fotografia ou de outra credencial adequada.

3 — Nas situações em que investigadores de segurança de organismos congéneres de outros Estados-Membros convidados participem numa investigação de segurança em território nacional, nos termos dos n.ºs 3 a 6 do artigo 3.º, cabe ao GPIAAF assegurar a sua credenciação, através de cartão com fotografia ou documento adequado, bem como assegurar os mesmos direitos de acesso previstos para os investigadores do GPIAAF, sob a orientação do investigador responsável.

4 — Os investigadores concluem as suas investigações no local do acidente no mais curto prazo possível, por forma a dar ao gestor da infraestrutura a possibilidade de a repor em condições e a abrir aos serviços de transporte ferroviário com a maior brevidade.

Artigo 8.º

[...]

1 — São de notificação obrigatória ao GPIAAF todos os acidentes e incidentes verificados no território português, exceto quanto aos verificados em elétricos e funiculares em exploração em contexto rodoviário urbano, aos quais esta notificação só se aplica no caso de acidentes graves.

2 — A obrigação de notificação compete aos operadores ferroviários, ao gestor da infraestrutura ferroviária e ao IMT, I. P.

3 — A notificação deve ser feita imediatamente após a ocorrência, não podendo exceder:

a) Uma hora, no caso de acidentes graves, de acidentes que consistam em colisões ou descarrilamentos, de acidentes em passagens de nível, e de ocorrências que envolvam comboios que transportem matérias perigosas;

b) 48 horas, nas restantes ocorrências.

4 — A notificação deve fornecer todas as informações disponíveis e ser atualizada à medida que fiquem disponíveis quaisquer informações em falta.

5 — As autoridades policiais e militares presentes em acidentes e incidentes ocorridos sob a sua jurisdição devem remeter ao GPIAAF, no prazo máximo de 20 dias úteis, cópia das participações elaboradas ou, na impossibilidade desse envio, relatório detalhado das mesmas.

6 — O pessoal de bordo ou, na sua indisponibilidade, o operador ferroviário envolvido no acidente ou incidente, deve elaborar, no prazo de 24 horas, um relatório da ocorrência, contendo os factos, condições e circunstâncias relacionadas com o acidente ou incidente.

7 — (Anterior n.º 6.)

8 — O GPIAAF deve decidir no prazo máximo de dois meses, após a receção da notificação do acidente ou incidente em questão, se abre ou não a investigação de segurança, sem prejuízo de dever desenvolver, no menor prazo possível após a notificação, a recolha de evidências relativas à infraestrutura e ao material circulante que considere necessária para instruir essa decisão, com vista a minimizar eventual impacto no serviço ferroviário.

Artigo 9.º

[...]

1 — O GPIAAF não deve divulgar os documentos constantes do processo de investigação de segurança, salvo a autoridade judiciária ou a órgão de polícia criminal, a pedido destes.

2 — [...]

3 — [...]

4 — O depoimento de testemunhas de qualquer acidente ou incidente, no âmbito da investigação de segurança, é confidencial quanto à identidade das testemunhas e visa unicamente os objetivos da referida investigação, podendo ser utilizados depoimentos gravados.

5 — O investigador responsável e os investigadores de segurança, em especial, e, de um modo geral, todo o pessoal do GPIAAF ou sob sua orientação estão, em caso de existência de



processo penal paralelo, sujeitos ao segredo de justiça relativamente a todos os factos que tenham vindo ao seu conhecimento em virtude de colaboração com as autoridades judiciais e os órgãos de polícia criminal.

6 — Os factos referidos no número anterior que ainda estejam sujeitos ao segredo de justiça e que devam constar dos relatórios elaborados pelo investigador responsável e pelos investigadores de segurança só podem ser divulgados após autorização da autoridade judiciária competente.

Artigo 10.º

Estatuto da investigação de segurança e sua condução

1 — A investigação de segurança tem natureza de urgência sobre outras atividades, devendo ser realizada no mais curto prazo possível.

2 — O investigador responsável e os investigadores designados para a realização das investigações de segurança detêm os necessários poderes de autoridade no exercício das suas funções, designadamente nas previstas nas alíneas c) a e) do n.º 1 do artigo 6.º e no n.º 1 do artigo 7.º

3 — [...]

4 — [...]

5 — Para efeitos do dever de informação a que se refere n.º 3, devem ser considerados como partes interessadas o gestor da infraestrutura, as empresas ferroviárias em questão, a autoridade nacional de segurança ferroviária, a Agência Ferroviária da União Europeia, as entidades exploradoras dos sistemas guiados, quando não se trate de caminho de ferro pesado, as vítimas e os seus familiares, os proprietários de bens danificados, os fabricantes, os serviços de urgência médica competentes, bem como os representantes dos trabalhadores e dos utilizadores.

Artigo 12.º

[...]

1 — [...]

2 — [...]

3 — As entidades destinatárias das recomendações de segurança devem tomar as medidas necessárias para garantir que essas recomendações são devidamente tidas em conta e, se for caso disso, aplicadas, devendo o GPIAAF ser informado, pelo menos semestralmente, das medidas tomadas ou previstas na sequência da comunicação da recomendação.

Artigo 15.º

[...]

1 — Os custos decorrentes das peritagens técnicas e da reconstituição de acidentes e incidentes, no âmbito da investigação de segurança, são da responsabilidade do gestor da infraestrutura ou dos operadores, consoante a natureza da peritagem técnica ou reconstituição solicitada.

2 — Quando o GPIAAF, por razões de andamento da investigação de segurança, tiver de assumir o pagamento dos custos referidos no número anterior é reembolsado das quantias pagas pelo gestor da infraestrutura ou pelo operador, consoante o caso.

3 — [...]

Artigo 16.º

[...]

1 — A violação das disposições dos n.ºs 1 a 4 do artigo 8.º constitui contraordenação punível com coima de € 1000 a € 3740, quando se trate de pessoa singular, e de € 2500 a € 15 000, quando se trate de pessoa coletiva.



2 — Quando se tratar de incidente previsto no n.º 3 do artigo 4.º os limites referidos no número anterior são reduzidos para metade.

3 — [...]

4 — O incumprimento dentro do prazo legal do reembolso previsto no n.º 3 do artigo anterior, ainda que por negligência, constitui contraordenação punível com coima, graduável entre a décima parte e metade da quantia do reembolso em falta, mas nunca inferior a € 500 nem superior a € 5000.»

Artigo 3.º

Aditamento ao Decreto-Lei n.º 394/2007, de 31 de dezembro

São aditados ao Decreto-Lei n.º 394/2007, de 31 de dezembro, na sua redação atual, os artigos 8.º-A, 8.º-B e 11.º-A, com a seguinte redação:

«Artigo 8.º-A

Cooperação entre a investigação de segurança e o procedimento criminal

1 — As autoridades judiciais, os órgãos de polícia criminal e os investigadores de segurança devem atuar em colaboração mútua na recolha de vestígios e na identificação de provas, no sentido de assegurarem a eficácia das investigações, para que todos tenham acesso às informações e às provas relevantes no mais breve prazo possível.

2 — As entidades referidas no número anterior, quando presentes no local do acidente ou incidente, devem providenciar para que sejam tomadas medidas de imediato, sem prejuízo das operações de salvamento, nomeadamente:

- a) Isolamento e guarda do local do acidente;
- b) Afastamento de pessoas estranhas às investigações;
- c) Identificação das testemunhas e recolha das primeiras declarações prestadas voluntariamente, tendo em vista os objetivos da investigação de segurança;
- d) Verificação, exame, recolha de vestígios e identificação de provas nos eventuais destroços e corpos das vítimas, antes da sua remoção.

3 — Compete ao investigador responsável a implementação das medidas cautelares necessárias para assegurar os meios de prova que exijam especiais conhecimentos técnicos, incluindo a obtenção do conteúdo dos aparelhos de registo do material circulante e dos equipamentos para registo das mensagens verbais e do funcionamento do sistema de sinalização e de controlo de tráfego, sem prejuízo das medidas cautelares determinadas por órgão de polícia criminal nos termos da lei processual penal.

4 — O investigador responsável deve comunicar às autoridades judiciais e aos órgãos de polícia criminal as partes ou componentes do material circulante, da infraestrutura ou das instalações técnicas que, para efeitos da investigação, se torne necessário não deslocar ou desmontar, até ser efetuada peritagem mais detalhada por técnicos especializados.

5 — A desmontagem e colheita de peças ou documentos e restantes diligências necessárias à determinação das causas do acidente, realizadas nos termos do n.º 3, devem ser comunicadas à autoridade judicial e ao órgão de polícia criminal.

6 — A cooperação entre a investigação de segurança e o procedimento criminal não prejudica os respetivos objetivos e independência.

Artigo 8.º-B

Proteção do local do acidente e do material circulante

1 — Coexistindo inquérito de segurança e procedimento criminal, o investigador responsável articula-se com as autoridades judiciais e com os órgãos de polícia criminal a operar na depen-



dência destas, garantindo a harmonização e a melhor sequenciação de procedimentos, a fim de evitar que uma investigação inviabilize ou dificulte a outra, nomeadamente pela não preservação dos locais ou pela contaminação da prova.

2 — É vedada a terceiros a retirada de quaisquer elementos ou a modificação do estado do local onde tenha ocorrido um acidente cuja notificação não possa exceder uma hora, nos termos da alínea a) do n.º 3 do artigo 8.º, bem como a manipulação ou deslocação de material circulante ou seus elementos, sem autorização do investigador responsável, mediante prévio acordo da autoridade judiciária, salvo por imposição de ações de salvamento ou segurança das populações.

3 — Compete aos órgãos de polícia criminal, ao gestor da infraestrutura e aos operadores ferroviários assegurar o cumprimento do disposto no número anterior.

4 — Ao investigador responsável compete decidir formas adicionais de proteção do local do acidente, sem prejuízo da competência dos órgãos de polícia criminal prevista na lei processual penal.

5 — O investigador responsável determina o local para onde o material circulante e os componentes da infraestrutura devem ser deslocados para prosseguimento da investigação, salvo decisão em contrário da autoridade judiciária ou do órgão de polícia criminal.

6 — O material circulante e os componentes da infraestrutura envolvidos em acidente referido no n.º 2 não podem ser objeto de reparação ou de qualquer tipo de manutenção sem que tenham sido libertados pelo investigador responsável nos termos do número seguinte.

7 — Ao investigador responsável compete decidir, no menor tempo possível, e parceladamente, se necessário para minimizar constrangimentos no serviço ferroviário, a libertação do material circulante e dos componentes da infraestrutura quando já não sejam necessários à investigação, após prévia autorização da autoridade judiciária.

Artigo 11.º-A

Relatório

1 — As investigações de segurança são objeto de relatórios, cuja forma depende do tipo ou gravidade do acidente ou incidente e da importância das conclusões, em que constem os objetivos da investigação e, se for caso disso, recomendações de segurança.

2 — O relatório final deve ser elaborado seguindo a estrutura determinada pelo ato de execução da Comissão Europeia, aplicável à matéria, e em conformidade com os métodos e princípios comuns elaborados em conjunto pelos organismos de investigação de segurança de acidentes e incidentes ferroviários da União Europeia.

3 — O relatório deve proteger o anonimato das pessoas envolvidas no acidente ou incidente e não deve ser utilizado para outros fins que não a melhoria da segurança, nomeadamente o apuramento de culpas ou responsabilidades.

4 — Compete ao diretor do GPIAAF homologar o relatório, dá-lo a conhecer ao membro do Governo responsável pela área das infraestruturas e enviá-lo para as entidades referidas no n.º 5 do artigo anterior e para a Agência Ferroviária da União Europeia, bem como a todos os interessados que possam beneficiar das suas conclusões em matéria de segurança, sem prejuízo do disposto no artigo 9.º

5 — O GPIAAF deve publicar o relatório final no menor prazo possível, não devendo ultrapassar 12 meses após a data da ocorrência.

6 — Se o relatório final não puder ser publicado no prazo de 12 meses, o GPIAAF apresenta um balanço intermédio, pelo menos em cada data de aniversário do acidente, descrevendo de forma detalhada o andamento da investigação e os problemas de segurança eventualmente detetados.

7 — O GPIAAF publica, até 30 de setembro, um relatório anual sobre as investigações de segurança efetuadas no ano anterior, as recomendações de segurança formuladas e as medidas tomadas em conformidade com essas recomendações, do qual dá conhecimento à Agência Ferroviária da União Europeia.»



Artigo 4.º

Republicação

1 — É republicado, em anexo ao presente decreto-lei e do qual faz parte integrante, o Decreto-Lei n.º 394/2007, de 31 de dezembro, com a redação introduzida pelo presente decreto-lei.

2 — Para efeitos de republicação, onde se lê «Gabinete de Investigação de Segurança e de Acidentes Ferroviários», «GISAF», «Agência Ferroviária Europeia» e «inquérito» ou «investigação técnica» deve ler-se, respetivamente, «Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários», «GPIAAF», «Agência Ferroviária da União Europeia» e «investigação de segurança».

Artigo 5.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor 30 dias após a sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 27 de novembro de 2020. — *António Luís Santos da Costa* — *Berta Ferreira Milheiro Nunes* — *João Rodrigo Reis Carvalho Leão* — *Francisca Eugénia da Silva Dias Van Dunem* — *Pedro Nuno de Oliveira Santos*.

Promulgado em 2 de dezembro de 2020.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 3 de dezembro de 2020.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*.

ANEXO

(a que se refere o artigo 4.º)

Republicação do Decreto-Lei n.º 394/2007, de 31 de dezembro

Artigo 1.º

Objeto

O presente decreto-lei transpõe parcialmente para a ordem jurídica interna a Diretiva 2004/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril, relativa à segurança dos caminhos de ferro da Comunidade, e que altera a Diretiva 95/18/CE do Conselho, de 29 de julho, relativa à repartição de capacidade da infraestrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infraestrutura ferroviária e à certificação de segurança.

Artigo 2.º

Definições

1 — Para efeitos do presente decreto-lei, entende-se por:

- a) «Acidente», um acontecimento súbito, indesejado ou involuntário, ou uma cadeia de acontecimentos dessa natureza com consequências danosas;
- b) «Acidente grave», qualquer colisão ou descarrilamento de veículo ferroviário que tenha por consequência, no mínimo, um morto ou cinco ou mais feridos graves, ou danos graves no material



circulante, na infraestrutura ou no ambiente e qualquer outro acidente semelhante com as mesmas consequências que tenha um impacto manifesto na regulamentação de segurança ferroviária ou na gestão da segurança;

c) «Agência Ferroviária da União Europeia», a agência criada pelo Regulamento (UE) 2016/796 do Parlamento Europeu e do Conselho;

d) «Causas», as ações, omissões, eventos ou condições, ou a sua combinação, que conduziram ao acidente ou incidente;

e) «Danos graves», danos cujo custo possa ser imediatamente avaliado pelo organismo responsável pela investigação de segurança num total de pelo menos dois milhões de euros;

f) «Incidente», qualquer ocorrência, distinta de acidente ou acidente grave, que afete a segurança das operações ferroviárias;

g) «Investigação de segurança», o processo levado a cabo exclusivamente com vista à prevenção de acidentes e incidentes, que inclui a recolha e análise de informações, a extração de conclusões, incluindo a determinação das causas e, se for caso disso, a formulação de recomendações em matéria de segurança;

h) «Investigador de segurança», a pessoa que, sob orientação do investigador responsável, investiga um acidente ou incidente;

i) «Investigador responsável», a pessoa responsável pela organização, condução e controlo de uma investigação de segurança.

2 — Para efeitos das alíneas a) e b) do número anterior, os acidentes dividem-se nas seguintes categorias:

a) Colisões;

b) Descarrilamentos;

c) Acidentes em passagens de nível;

d) Acidentes com pessoas provocados por material circulante em movimento;

e) Incêndios; e

f) Outros.

Artigo 3.º

Âmbito de aplicação

1 — O presente decreto-lei aplica-se à investigação de segurança de acidentes e incidentes no transporte ferroviário que ocorram em território nacional, cuja competência seja, nos termos do Decreto-Lei n.º 36/2017, de 28 de março, do Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários (GPIAAF), sem prejuízo das competências próprias das autoridades judiciárias e dos órgãos de polícia criminal.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior constituem transporte ferroviário, para além do caminho de ferro pesado, outros sistemas guiados sobre carris, designadamente, os metropolitanos, os metropolitanos ligeiros de superfície, os sistemas de caminho de ferro ligeiro, os elétricos e os funiculares.

3 — Quando não seja possível determinar em que Estado-Membro ocorreu o acidente ou incidente, ou o mesmo ocorra numa instalação situada na fronteira ou junto à fronteira, cabe ao GPIAAF, em articulação com os organismos de investigação de segurança envolvidos, determinar qual deles dirige a investigação, ou se a mesma é realizada em cooperação.

4 — Nos casos previstos no número anterior, quando a direção da investigação não seja cometida ao GPIAAF este tem este o dever de decidir se participa, ou não, na investigação.

5 — Nos casos previstos no n.º 3, se a direção da investigação ficar a cargo do GPIAAF, o outro organismo de investigação de segurança tem o direito de nela participar e de partilhar os seus resultados.

6 — Quando ocorram em território nacional acidentes ou incidentes envolvendo empresas ferroviárias estabelecidas ou licenciadas noutros Estados-Membros ou um veículo registado ou



mantido noutros Estados-Membros, deve o GPIAAF, se aplicável, convidar os organismos competentes desses Estados-Membros a participar na investigação.

Artigo 4.º

Obrigatoriedade de realizar a investigação

1 — Qualquer acidente grave ocorrido no transporte ferroviário abrangido pelo artigo anterior deve ser objeto de uma investigação de segurança com o objetivo de aumentar a segurança ferroviária e prevenir acidentes.

2 — A obrigatoriedade referida no número anterior não se aplica aos acidentes graves que envolvam a colisão de pessoas ou as colisões com veículos não ferroviários ocorridas em partes da infraestrutura de metropolitanos ligeiros de superfície e de sistemas de caminho de ferro ligeiro e elétricos que não sejam sítio próprio do transporte ferroviário, ou que sejam partilhadas por outros modos de transporte e não correspondam à definição de passagem de nível, competindo ao GPIAAF a decisão sobre a investigação, tendo em consideração os ensinamentos de segurança para o sistema ferroviário a recolher da investigação.

3 — Para além dos acidentes graves, o GPIAAF pode investigar acidentes e incidentes que, em circunstâncias diferentes, poderiam ter conduzido a acidentes graves, incluindo deficiências técnicas dos subsistemas de caráter estrutural ou dos componentes de interoperabilidade do Sistema Ferroviário da União e dos restantes sistemas de transporte ferroviário abrangidos pelo n.º 2 do artigo 3.º

4 — Cabe ao GPIAAF decidir sobre a realização de uma investigação de segurança a acidente ou incidente do tipo referido no número anterior, devendo ter em conta na sua decisão os ensinamentos expectáveis para a segurança e:

- a) A gravidade do acidente ou incidente;
- b) Se a ocorrência faz parte de uma série de acidentes ou incidentes relevantes para o sistema no seu todo;
- c) O impacto do acidente ou incidente na segurança ferroviária;
- d) Os pedidos dos gestores das infraestruturas, das empresas ferroviárias, da Autoridade Nacional de Segurança ou de outros Estados-Membros da União Europeia.

5 — A decisão de realização de uma investigação de segurança deve determinar o âmbito e os procedimentos a adotar na sua realização, tendo em conta os princípios de eficiência e celeridade, os objetivos, assim como os ensinamentos que se espera retirar do acidente ou incidente para o reforço da segurança.

6 — O GPIAAF deve informar a Agência Ferroviária da União Europeia da decisão de dar início a uma investigação de segurança relativa ao caminho de ferro pesado, no prazo de sete dias a contar da decisão, indicando a data, a hora e o local da ocorrência, bem como o seu tipo e consequências em termos de vítimas mortais e de danos corporais e materiais.

7 — A investigação de segurança prevista nos n.ºs 1 e 3 não tem por objetivo o apuramento de culpas ou a determinação de responsabilidades, é independente e ocorre sem prejuízo de eventuais processos judiciais ou administrativos que visem apurar culpas ou imputar responsabilidades.

Artigo 5.º

Comissão de investigação

1 — Imediatamente após a notificação de um acidente ou incidente, o chefe de equipa multidisciplinar da área de transporte ferroviário do GPIAAF designa um investigador responsável pela investigação.

2 — O chefe de equipa referido no número anterior pode, se tal se tornar necessário, e por proposta do investigador responsável, designar investigadores de segurança, constituindo uma comissão de investigação, sob a orientação do investigador responsável.



3 — O investigador responsável, no exercício das suas funções, pode estabelecer os contactos que se tornem necessários com qualquer autoridade e seus agentes, assim como trocar informações e receber a colaboração de organismos e entidades públicas ou privadas, seja qual for a sua nacionalidade.

4 — Em caso de impedimento do investigador responsável nomeado, ou quando a gestão operacional do GPIAAF o justifique, pode o chefe de equipa referido no n.º 1 nomear outro investigador responsável em sua substituição.

Artigo 6.º

Competências do investigador responsável

1 — Ao investigador responsável compete:

a) Determinar as ações necessárias à investigação de segurança, em articulação com o chefe da equipa referido no n.º 1 do artigo anterior;

b) *(Revogada.)*

c) Assegurar que a investigação de segurança é conduzida de acordo com os procedimentos estabelecidos no GPIAAF, os quais devem refletir as normas e práticas recomendadas pela Comissão Europeia e as que resultem dos métodos e princípios comuns elaborados em conjunto pelos organismos de investigação de segurança de acidentes e incidentes ferroviários da União Europeia;

d) Efetuar o levantamento imediato dos indícios e a recolha controlada de destroços ou componentes para fins de exame ou análise, salvo decisão de autoridade judiciária ou do órgão de polícia criminal em contrário;

e) Investigar todas as circunstâncias em que ocorreu o acidente ou incidente, incluindo aquelas que podem não estar diretamente a ele ligadas, mas que se entenda serem de particular importância para a segurança;

f) Propor ao chefe de equipa, referido no n.º 1 do artigo anterior, a colaboração de organizações estrangeiras de investigação de acidentes ou outras organizações especializadas;

g) *(Revogada.)*

h) Solicitar às autoridades judiciárias ou aos órgãos de polícia criminal a realização de testes de alcoolemia e despistagem de estupefacientes e substâncias psicotrópicas nas pessoas envolvidas no acidente;

i) Solicitar às autoridades judiciárias ou aos órgãos de polícia criminal a identificação das testemunhas já ouvidas por aqueles;

j) Solicitar às autoridades e agentes da proteção civil o acompanhamento das operações como garantia da segurança de pessoas e bens;

l) Partilhar com as autoridades judiciárias ou com os órgãos de polícia criminal as provas recolhidas;

m) Solicitar ao organismo responsável pela meteorologia a preparação de relatório da situação meteorológica e da informação meteorológica disponível na altura do acidente ou incidente;

n) Solicitar à autoridade responsável pela segurança ferroviária toda a informação de que esta disponha sobre infraestruturas, pessoal, material, operadores e procedimentos ferroviários com interesse para a investigação, incluindo os relativos a certificados e licenças, bem como qualquer informação ferroviária relevante;

o) Solicitar às autoridades judiciárias ou aos órgãos de polícia criminal, sem prejuízo da investigação criminal, a conservação, custódia e vigilância do local e destroços, e a autorização para efetuar o mais rapidamente possível os exames e estudos necessários relativamente às pessoas e vestígios materiais de qualquer espécie, relacionados com o acidente;

p) Ouvir depoimentos de pessoas envolvidas e de testemunhas de acidentes ou incidentes, podendo notificá-las por escrito para comparecerem, com a faculdade de, em caso de falta injustificada de comparecimento, requerer à autoridade judiciária a adoção das medidas previstas nos n.ºs 1 e 2 do artigo 116.º do Código de Processo Penal, que se aplicam com as necessárias adaptações, devendo a notificação escrita conter informação sobre a referida faculdade;



q) Solicitar ao gestor da infraestrutura e aos operadores ferroviários relatórios sobre o estado da infraestrutura e do material circulante, respetivamente, cuja informação é considerada relevante para efeitos da investigação.

2 — O investigador responsável coopera com a autoridade judiciária ou órgão de polícia criminal competente no sentido da preservação das provas, tendo acesso aos relatórios das autópsias dos membros da tripulação que tenham falecido no acidente ou venham a falecer posteriormente como consequência deste, bem como aos exames e aos resultados das colheitas de amostras, efetuadas em trabalhadores ferroviários e nos corpos das vítimas, e a qualquer outra informação relevante de posse destas autoridades.

3 — As entidades mencionadas nos números anteriores devem fornecer ao investigador responsável as informações referidas, salvaguardadas que estejam as necessidades impostas pelo segredo de justiça e as próprias da investigação criminal.

4 — Se o investigador responsável encontrar, no decurso da investigação de segurança, indícios passíveis de infração criminal, deve proceder à sua denúncia imediata.

5 — As competências atribuídas ao investigador responsável podem ser delegadas nos membros da comissão de investigação constituída nos termos do disposto no n.º 2 do artigo anterior.

Artigo 7.º

Direito de acesso

1 — No exercício das suas competências, aos investigadores do GPIAAF deve ser facultado, com a maior brevidade possível:

a) Acesso imediato ao local do acidente ou incidente, bem como ao material circulante envolvido, à infraestrutura em causa e às instalações de controlo do tráfego e da sinalização, e a qualquer outro local com interesse para a investigação que seja acessível ao público, ou, não o sendo, cujo acesso seja autorizado pela autoridade judiciária;

b) Acesso imediato a uma listagem de provas e à possibilidade de proceder à remoção controlada de destroços do material circulante e de instalações ou componentes da infraestrutura para efeitos de exame ou análise;

c) Acesso ilimitado ao conteúdo dos aparelhos de registo e dos equipamentos de bordo para registo das mensagens verbais e do funcionamento do sistema de sinalização e de controlo de tráfego, prevendo-se a possibilidade de utilização desses conteúdos;

d) Acesso aos resultados do exame dos corpos das vítimas;

e) Acesso aos resultados dos exames efetuados ao pessoal de bordo e outro pessoal ferroviário envolvido no acidente ou incidente;

f) Acesso a qualquer informação ou registo relevante na posse do gestor da infraestrutura, das empresas ferroviárias envolvidas, das entidades de manutenção, dos prestadores de serviços, do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT, I. P.) e de qualquer outra entidade relevante para a investigação;

g) Acesso a imagens de videovigilância que sejam relevantes para a investigação;

h) O direito de inquirir o pessoal ferroviário envolvido no acidente ou incidente e outras testemunhas.

2 — Os investigadores do GPIAAF, no acesso aos locais e instalações relevantes para o exercício das suas competências, devem encontrar-se devidamente identificados, através de cartão com fotografia ou de outra credencial adequada.

3 — Nas situações em que investigadores de segurança de organismos congéneres de outros Estados-Membros convidados participem numa investigação de segurança em território nacional, nos termos dos n.ºs 3 a 6 do artigo 3.º, cabe ao GPIAAF assegurar a sua credenciação, através de cartão com fotografia ou documento adequado, bem como assegurar os mesmos direitos de acesso previstos para os investigadores do GPIAAF, sob a orientação do investigador responsável.

4 — Os investigadores concluem as suas investigações no local do acidente no mais curto prazo possível, por forma a dar ao gestor da infraestrutura a possibilidade de a repor em condições e a abrir aos serviços de transporte ferroviário com a maior brevidade.

Artigo 8.º

Notificação do acidente ou incidente

1 — São de notificação obrigatória ao GPIAAF todos os acidentes e incidentes verificados no território português, exceto quanto aos verificados em elétricos e funiculares em exploração em contexto rodoviário urbano, aos quais esta notificação só se aplica no caso de acidentes graves.

2 — A obrigação de notificação compete aos operadores ferroviários, ao gestor da infraestrutura ferroviária e ao IMT, I. P.

3 — A notificação deve ser feita imediatamente após a ocorrência, não podendo exceder:

a) Uma hora, no caso de acidentes graves, de acidentes que consistam em colisões ou descarrilamentos, de acidentes em passagens de nível, e de ocorrências que envolvam comboios que transportem matérias perigosas;

b) 48 horas, nas restantes ocorrências.

4 — A notificação deve fornecer todas as informações disponíveis e ser atualizada à medida que fiquem disponíveis quaisquer informações em falta.

5 — As autoridades policiais e militares presentes em acidentes e incidentes ocorridos sob a sua jurisdição devem remeter ao GPIAAF, no prazo máximo de 20 dias úteis, cópia das participações elaboradas ou, na impossibilidade desse envio, relatório detalhado das mesmas.

6 — O pessoal de bordo ou, na sua indisponibilidade, o operador ferroviário envolvido no acidente ou incidente, deve elaborar, no prazo de 24 horas, um relatório da ocorrência, contendo os factos, condições e circunstâncias relacionadas com o acidente ou incidente.

7 — No caso de incapacitação física ou mental, os elementos do pessoal de bordo devem fazer o seu depoimento logo que a respetiva condição física ou mental o permita.

8 — O GPIAAF deve decidir no prazo máximo de dois meses, após a receção da notificação do acidente ou incidente em questão, se abre ou não a investigação de segurança, sem prejuízo de dever desenvolver, no menor prazo possível após a notificação, a recolha de evidências relativas à infraestrutura e ao material circulante que considere necessária para instruir essa decisão, com vista a minimizar eventual impacto no serviço ferroviário.

Artigo 8.º-A

Cooperação entre a investigação de segurança e o procedimento criminal

1 — As autoridades judiciais, os órgãos de polícia criminal e os investigadores de segurança devem atuar em colaboração mútua na recolha de vestígios e na identificação de provas, no sentido de assegurarem a eficácia das investigações, para que todos tenham acesso às informações e às provas relevantes no mais breve prazo possível.

2 — As entidades referidas no número anterior, quando presentes no local do acidente ou incidente, devem providenciar para que sejam tomadas medidas de imediato, sem prejuízo das operações de salvamento, nomeadamente:

a) Isolamento e guarda do local do acidente;

b) Afastamento de pessoas estranhas às investigações;

c) Identificação das testemunhas e recolha das primeiras declarações prestadas voluntariamente, tendo em vista os objetivos da investigação de segurança;

d) Verificação, exame, recolha de vestígios e identificação de provas nos eventuais destroços e corpos das vítimas, antes da sua remoção.



3 — Compete ao investigador responsável a implementação das medidas cautelares necessárias para assegurar os meios de prova que exijam especiais conhecimentos técnicos, incluindo a obtenção do conteúdo dos aparelhos de registo do material circulante e dos equipamentos para registo das mensagens verbais e do funcionamento do sistema de sinalização e de controlo de tráfego, sem prejuízo das medidas cautelares determinadas por órgão de polícia criminal nos termos da lei processual penal.

4 — O investigador responsável deve comunicar às autoridades judiciárias e aos órgãos de polícia criminal as partes ou componentes do material circulante, da infraestrutura ou das instalações técnicas que, para efeitos da investigação, se torne necessário não deslocar ou desmontar, até ser efetuada peritagem mais detalhada por técnicos especializados.

5 — A desmontagem e colheita de peças ou documentos e restantes diligências necessárias à determinação das causas do acidente, realizadas nos termos do n.º 3, devem ser comunicadas à autoridade judiciária e ao órgão de polícia criminal.

6 — A cooperação entre a investigação de segurança e o procedimento criminal não prejudica os respetivos objetivos e independência.

Artigo 8.º-B

Proteção do local do acidente e do material circulante

1 — Coexistindo inquérito de segurança e procedimento criminal, o investigador responsável articula-se com as autoridades judiciárias e com os órgãos de polícia criminal a operar na dependência destas, garantindo a harmonização e a melhor sequenciação de procedimentos, a fim de evitar que uma investigação inviabilize ou dificulte a outra, nomeadamente pela não preservação dos locais ou pela contaminação da prova.

2 — É vedada a terceiros a retirada de quaisquer elementos ou a modificação do estado do local onde tenha ocorrido um acidente cuja notificação não possa exceder uma hora, nos termos da alínea a) do n.º 3 do artigo 8.º, bem como a manipulação ou deslocação de material circulante ou seus elementos, sem autorização do investigador responsável, mediante prévio acordo da autoridade judiciária, salvo por imposição de ações de salvamento ou segurança das populações.

3 — Compete aos órgãos de polícia criminal, ao gestor da infraestrutura e aos operadores ferroviários assegurar o cumprimento do disposto no número anterior.

4 — Ao investigador responsável compete decidir formas adicionais de proteção do local do acidente, sem prejuízo da competência dos órgãos de polícia criminal prevista na lei processual penal.

5 — O investigador responsável determina o local para onde o material circulante e os componentes da infraestrutura devem ser deslocados para prosseguimento da investigação, salvo decisão em contrário da autoridade judiciária ou do órgão de polícia criminal.

6 — O material circulante e os componentes da infraestrutura envolvidos em acidente referido no n.º 2 não podem ser objeto de reparação ou de qualquer tipo de manutenção sem que tenham sido libertados pelo investigador responsável nos termos do número seguinte.

7 — Ao investigador responsável compete decidir, no menor tempo possível, e parceladamente, se necessário para minimizar constrangimentos no serviço ferroviário, a libertação do material circulante e dos componentes da infraestrutura quando já não sejam necessários à investigação, após prévia autorização da autoridade judiciária.

Artigo 9.º

Dever de sigilo

1 — O GPIAAF não deve divulgar os documentos constantes do processo de investigação de segurança, salvo a autoridade judiciária ou órgão de polícia criminal, a pedido destes.

2 — Os referidos documentos constam do relatório final apenas quando forem necessários à análise do acidente ou incidente.

3 — As partes dos documentos que não forem relevantes para a análise não são divulgadas.



4 — O depoimento de testemunhas de qualquer acidente ou incidente, no âmbito da investigação de segurança, é confidencial quanto à identidade das testemunhas e visa unicamente os objetivos da referida investigação, podendo ser utilizados depoimentos gravados.

5 — O investigador responsável e os investigadores de segurança, em especial, e, de um modo geral, todo o pessoal do GPIAAF ou sob sua orientação estão, em caso de existência de processo penal paralelo, sujeitos ao segredo de justiça relativamente a todos os factos que tenham vindo ao seu conhecimento em virtude de colaboração com a autoridade judiciárias e os órgãos de polícia criminal.

6 — Os factos referidos no número anterior que se mantiverem sujeitos a segredo de justiça só podem ser divulgados após autorização da autoridade judiciária competente, mesmo que devam constar dos relatórios elaborados pelo investigador responsável e pelos investigadores de segurança.

Artigo 10.º

Estatuto da investigação de segurança e sua condução

1 — A investigação de segurança tem natureza de urgência sobre outras atividades, devendo ser realizada no mais curto prazo possível.

2 — O investigador responsável e os investigadores designados para a realização de investigações de segurança, detêm os necessários poderes de autoridade no exercício das suas funções, designadamente nas previstas nas alíneas c) a e) do n.º 1 do artigo 6.º e no n.º 1 do artigo 7.º

3 — A investigação de segurança deve ser efetuada da forma mais aberta possível, permitindo que todas as partes e intervenientes nele participem dando pareceres e opiniões, devendo o GPIAAF manter informadas todas as partes interessadas durante a investigação, na medida em que tal não perturbe o normal desenvolvimento da mesma.

4 — Antes da elaboração do relatório a que se refere o artigo seguinte é realizada a audiência prévia das partes interessadas, a qual deve constar do relatório final.

5 — Para efeitos do dever de informação a que se refere o n.º 3, devem ser considerados como partes interessadas o gestor da infraestrutura, as empresas ferroviárias em questão, a autoridade nacional de segurança ferroviária, a Agência Ferroviária da União Europeia, as entidades exploradoras dos sistemas guiados, quando não se trate de caminho de ferro pesado, as vítimas e os seus familiares, os proprietários de bens danificados, os fabricantes, os serviços de urgência médica competentes, bem como os representantes dos trabalhadores e dos utilizadores.

Artigo 11.º

Relatórios e comunicações

(Revogado.)

Artigo 11.º-A

Relatório

1 — As investigações de segurança são objeto de relatórios, cuja forma depende do tipo ou gravidade do acidente ou incidente e da importância das conclusões, em que constem os objetivos da investigação e, se for caso disso, recomendações de segurança.

2 — O relatório final deve ser elaborado seguindo a estrutura determinada pelo ato de execução da Comissão Europeia, aplicável à matéria, e em conformidade com os métodos e princípios comuns elaborados em conjunto pelos organismos de investigação de segurança de acidentes e incidentes ferroviários da União Europeia.

3 — O relatório deve proteger o anonimato das pessoas envolvidas no acidente ou incidente e não deve ser utilizado para outros fins que não a melhoria da segurança, nomeadamente o apuramento de culpas ou responsabilidades.



4 — Compete ao diretor do GPIAAF homologar o relatório, dá-lo a conhecer ao membro do Governo responsável pela área das infraestruturas e enviá-lo para as entidades referidas no n.º 5 do artigo anterior, e para a Agência Ferroviária da União Europeia, bem como a todos os interessados que possam beneficiar das suas conclusões em matéria de segurança, sem prejuízo do disposto no artigo 9.º

5 — O GPIAAF deve publicar o relatório final no menor prazo possível, não devendo ultrapassar 12 meses após a data da ocorrência.

6 — Se o relatório final não puder ser publicado no prazo de 12 meses, o GPIAAF apresenta um balanço intermédio, pelo menos em cada data de aniversário do acidente, descrevendo de forma detalhada o andamento da investigação e os problemas de segurança eventualmente detetados.

7 — O GPIAAF publica, até 30 de setembro, um relatório anual sobre as investigações de segurança efetuadas no ano anterior, as recomendações de segurança formuladas e as medidas tomadas em conformidade com essas recomendações, do qual dá conhecimento à Agência Ferroviária da União Europeia.

Artigo 12.º

Recomendações de segurança

1 — As recomendações de segurança devem ser dirigidas à autoridade nacional de segurança ferroviária, à Agência Ferroviária da União Europeia e, se o caráter da recomendação assim o exigir, a outros organismos ou autoridades nacionais de outros Estados-Membros.

2 — Uma recomendação de segurança não constitui, em caso algum, presunção de culpa ou de responsabilidade, relativamente a um acidente ou incidente.

3 — As entidades destinatárias das recomendações de segurança devem tomar as medidas necessárias para garantir que essas recomendações são devidamente tidas em conta e, se for caso disso, aplicadas, devendo o GPIAAF ser informado, pelo menos semestralmente, das medidas tomadas ou previstas na sequência da comunicação da recomendação.

Artigo 13.º

Reabertura da investigação

No caso de surgirem factos novos ou indícios relevantes durante o período de 10 anos, decorridos após a homologação do relatório final, o GPIAAF deve reabrir a investigação.

Artigo 14.º

Preservação da documentação

O GPIAAF conserva a documentação respeitante à investigação de segurança pelo prazo de 10 anos, contados a partir da data de homologação do relatório final ou, se houver reabertura da investigação, a partir da data de homologação do relatório decorrente da reabertura.

Artigo 15.º

Responsabilidade pelos custos com as peritagens técnicas e reconstituições

1 — Os custos decorrentes das peritagens técnicas e da reconstituição de acidentes e incidentes, no âmbito da investigação de segurança, são da responsabilidade do gestor da infraestrutura ou dos operadores, consoante a natureza da peritagem técnica ou reconstituição solicitada.

2 — Quando o GPIAAF, por razões de andamento da investigação de segurança, tiver de assumir o pagamento dos custos referidos no número anterior é reembolsado das quantias pagas pelo gestor da infraestrutura ou pelo operador, consoante o caso.

3 — O gestor da infraestrutura ou o operador, consoante o caso, é notificado pelo GPIAAF para efetuar o reembolso previsto no número anterior no prazo de 90 dias a contar da data da notificação.



Artigo 16.º

Contraordenações

1 — A violação das disposições dos n.ºs 1 a 4 do artigo 8.º constitui contraordenação punível com coima de € 1000 a € 3740, quando se trate de pessoa singular, e de € 2500 a € 15 000, quando se trate de pessoa coletiva.

2 — Quando se tratar de incidente previsto no n.º 3 do artigo 4.º os limites referidos no número anterior são reduzidos para metade.

3 — A tentativa e a negligência são puníveis, sendo os limites das coimas referidos nos números anteriores reduzidos para metade.

4 — O incumprimento dentro do prazo legal do reembolso previsto no n.º 3 do artigo anterior, ainda que por negligência, constitui contraordenação punível com coima, graduável entre a décima parte e metade da quantia do reembolso em falta, mas nunca inferior a € 500 nem superior a € 5000.

Artigo 17.º

Competência

1 — O processamento das contraordenações compete ao GPIAAF e a aplicação das coimas ao seu diretor.

2 — As receitas provenientes das coimas revertem em 40 % para o GPIAAF e no restante para o Estado.

113784868