

EXPRESSO FERROVIÁRIO

JORNAL OFICIAL ON-LINE DA LUISFER

03/09/2022 - VOLUME I - Nº 380



LUISFER
en ligne depuis 1976

FICHA TÉCNICA



Folha com notícias breves relevantes sobre a actualidade ferroviária nos mais variados domínios, como exploração, financeiro, indústria, segurança e modelismo à escala. Agradecimento a todas as fontes de informação.

Preço: Gratuito (free download PDF) Periodicidade: Ocasional

Efeitos de Grafismo: Agradecimento a Eugénio Santos

Diretor da Publicação: Luís Curto Moreira Contacto: luisfer1976@sapo.pt

Propriedade: LUMO TRANSPORT

Divisão Ferroviária © LUISFER Estudos e Realizações Ferroviárias

viaje sempre conosco



COMBOIOS DE PORTUGAL

TRANSPORTADORA OFICIAL DA

LUISFER
en ligne depuis 1976





Contencioso

CP condenada a pagar € 1,6 milhões a jovem colhida por comboio



Faro, 03 de Setembro de 2022,

Segundo informa o DN e citando com cortesia, Joana ficou sem uma perna em 2008, quando ao tentar entrar no Sud-Express em andamento caiu e foi colhida. A CP recusou sempre qualquer responsabilidade no acidente. Esta quinta-feira, o Tribunal Administrativo de Lisboa arbitrou uma indemnização recorde, fundada na negligência do revisor e o facto de o comboio ter arrancado de portas abertas.

5 de julho de 2008, pouco depois das 16 horas, o Sud Express com destino a Hendaia, França, arrancou com as portas abertas. Se o comboio efetuou ou não um apito de "pré-aviso" aos passageiros para embarcarem é matéria de desacordo - mas alguns dos que, munidos de bilhete, esperavam no cais por esse aviso garantem que não. Vendo as portas abertas, deram uma corrida para entrar. Todos conseguiram menos a lisboeta Joana Reais, 22 anos: saltou, agarrou o corrimão da porta mas nesse momento o comboio, conta, deu um solavanco. Desequilibrou-se e caiu, sendo atropelada. Em resultado, sofreu amputação de uma perna e ficou com o outro pé esfacelado.

Depois de tentar, sem sucesso, que a Comboios de Portugal (CP) assumisse a sua responsabilidade no acidente, Joana acabou por, em 2011, intentar uma ação contra esta empresa no Tribunal Administrativo. O primeiro pedido de indemnização, efetuado pelo seu anterior advogado, era de pouco mais de 600 mil euros. O processo arrastou-se por mais de uma década, sem que a acidentada e as testemunhas fossem ouvidas; o despacho saneador, no qual o juiz

encarregado do caso estabelece o que dá como assente e as questões a que o julgamento deve responder, só surgiria em 2013; mais oito anos passaram até que o julgamento foi, finalmente, marcado para julho de 2021, altura em que Joana decidiu mudar de representação. A atual advogada, Rita Rosário Duarte, aumentou o pedido de indemnização para 1 918 551,50 euros. O julgamento foi adiado, tendo lugar em maio de 2022.

Da CP, que na sua contestação imputa a Joana toda a responsabilidade pelo acidente, tinham chegado, nestes 14 anos, apenas duas propostas de acordo, no mesmo dia de 2021: uma no valor de cinco mil euros, outra de 300 mil. Ambas muito abaixo da franquia de um milhão de euros do seguro de responsabilidade civil que a empresa possui desde o início de 2008, e que não chegou sequer a acionar neste caso por, disse ao DN, considerar que "os factos apurados permitiram concluir que o acidente se ficou a dever a culpa exclusiva da vítima".

Mas a juíza Anabela Brito Duarte, do Tribunal Administrativo do Círculo de Lisboa, teve entendimento diametralmente oposto: em sentença datada de 31 de agosto decidiu atribuir a Joana 1615 450,90 euros, considerando que a responsabilidade exclusiva do acidente em causa é da CP, por "funcionamento anormal do serviço".

O total divide-se em danos patrimoniais, no montante de €25.680,00, €200.000,00 para danos não patrimoniais e €1.415.650,90 a título de danos futuros. A CP foi também condenada em custas.

Trata-se de uma das indemnizações mais elevadas alguma vez arbitradas pelos tribunais portugueses num caso de acidente/negligência. E não há certamente memória de uma indemnização desta magnitude atribuída à vítima de um acidente de comboio.

"É do senso comum que qualquer transporte público não pode circular de portas abertas"

A decisão, passível de recurso, e à qual o DN teve acesso, atribui a dois funcionários da CP (incluindo o revisor de serviço ao comboio, que deu o sinal de partida), sobre os quais recaía a responsabilidade de certificar que o comboio partia em segurança, a violação do dever de cuidado a que estavam obrigados. Mas o principal fundamento da condenação reside no facto de as composições terem iniciado a marcha de portas abertas, "convidando assim os passageiros a entrar". O que, para o tribunal, consubstancia "a violação do dever objetivo de

cuidado e o dever de segurança que a ré [CP] estava obrigada a garantir aos seus passageiros."



Isto porque, afirma a sentença, "é do senso comum que qualquer transporte público, seja ele qual for, não pode circular de portas abertas, devendo as mesmas fechar antes do início da marcha. Ao iniciar a marcha com as portas abertas sujeitou os seus passageiros, dentro e fora da composição, a uma situação de perigo (...)." Este perigo, prossegue a decisão, "evoluiu para uma situação de risco, em tudo evitável se as portas não estivessem abertas, e não possibilitassem a entrada na carruagem por quem ainda se encontrava na plataforma, não obstante a sua marcha lenta."

Referindo que a CP levou a tribunal uma testemunha, Paulo Jorge Dias Ferrão (engenheiro mecânico da empresa), para certificar que a circulação de carruagens de portas abertas "não infringe qualquer normativo técnico", a sentença verbera a empresa pelo facto: "Uma coisa são os normativos técnico/construtivos ligados ao funcionamento das carruagens e composição, outra coisa é a responsabilidade que emana da sua utilização em função dos

deveres de cuidado e segurança decorrentes do seu efetivo funcionamento, a que o operador está obrigado a cumprir. (...) A Ré no exercício das suas funções públicas, e por causa desse exercício, tinha o dever de detetar e suprir eventuais riscos e perigos óbvios para os seus utentes/passageiros, desde o ato de entrada nas suas carruagens, até à saída no local de destino (...). Dever este que não coaduna com o facto de ainda hoje (2022) circularem nas linhas de ferro portuguesas carruagens sem maquinismo de fecho automático de portas, dependentes de um mecanismo arcaico de fecho de portas dependente do sistema alicerçado no peso da carruagem mais velocidade mais existência de agulhas na linha férrea."

A magistrada detalha as especificações técnicas na matéria provada: "A composição era formada por algumas carruagens sem automatismo de fecho automático de portas"; "as portas de acesso às carruagens sem automatismo de fecho têm que ser abertas por quem entra"; "as portas sem automatismo de fecho automático possuem uma solução construtiva que permitem que as mesmas fechem rapidamente pela conjugação dos seguintes fatores: peso da porta, a movimentação do comboio e passagem por agulhas da linha"; "basta passar por uma agulha para que a porta feche"; "a passagem pelas agulhas pode gerar um solavanco"; "se a porta não fechar através desta solução construtiva e se ninguém a fechar manualmente, a carruagem circula com as portas abertas toda a viagem."

Testemunhas desmentem CP

Na contestação apresentada ao tribunal, a CP asseverara que tinham sido feitos dois avisos pelo Sud Express, o primeiro dos quais "cerca de 2 minutos e meio antes" do arranque. E também que "à hora da partida o operador de revisão e venda em serviço no comboio certificou-se de que não havia passageiros a entrar e a sair", dando "sinal de serviço concluído ao maquinista. Este por sua vez efetuou o sinal sonoro pondo-se em marcha de seguida."

Assim, concluía que "o acidente em causa" se ficara a dever, "unicamente, à manifesta incúria e inconsideração" de Joana, pelo que lhe cabia "a exclusiva culpa na respetiva produção"; acusando-a até de ter sido "a única pessoa que

tentou entrar na composição já com esta em andamento", "revelando imprudência e desconsideração total pelo perigo que representa tentar entrar num comboio nestas condições."

Porém o tribunal valorou como verdadeiros os testemunhos de dois bascos de nacionalidade espanhola, Josu Eizagirre Barco e Ugaitz Iturbe Hermoso de Mondoza, que atestaram ter entrado naquele comboio em andamento - como já tinham dito em entrevista ao DN novembro de 2021, numa reportagem que relatava este caso -, assim como de outras pessoas, incluindo, além do então namorado de Joana e da sua melhor amiga, o italiano Angelo Ferrara (amigo de Ugaitz e igualmente entrevistado pelo DN), que se encontravam em Santa Apolónia para se despedirem dos viajantes e assistiram ao acidente.

Acresce que, apesar de lembrar que de acordo com a lei (decreto-lei nº 58/2008, de 26 de março) é "proibido aos passageiros, entre outros, entrar ou sair da carruagem quando esta esteja em movimento, ou depois do sinal sonoro que anuncia o fecho das portas ou sempre que, por aviso sonoro ou equivalente, tal seja determinado", a sentença não considera ter havido "concurso de culpas", ou seja, não atribui a Joana qualquer responsabilidade no acidente do qual foi vítima.

E explica porquê: "Da interpretação que fazemos daquela norma (...), a primeira proibição — de entrar ou sair da carruagem quando esta esteja em movimento -, refere-se às situações em que estando a carruagem de portas fechadas o passageiro as abra, para entrar ou sair da carruagem", ou "depois do sinal sonoro que anuncia o fecho das portas ou sempre que, por aviso sonoro ou equivalente, tal seja determinado."

Considerando que a primeira proibição não se aplica porque o comboio tinha as portas abertas, o tribunal crê que a segunda também não, porque depende da audição do sinal sonoro - "e no caso ficou demonstrado não ter sido audível."

E prossegue: "Temos que distinguir as situações em que o comboio se encontra em andamento e os passageiros abrem as portas para entrarem, das situações,

como a dos autos, em que os passageiros entram no comboio, devido ao facto de a carruagem continuar de porta aberta não obstante o comboio se encontrar um movimento lento. Neste caso não existe ação voluntária por parte dos passageiros para abrirem as carruagens. As mesmas encontram-se abertas e acessíveis, pelo seu andamento lento. Neste caso, a conduta da Autora [Joana Reais] não só é compreensível, como não é censurável, porquanto a oportunidade de entrada na carruagem foi criada pela Ré."

Revisor condenado por dar sinal de partida com passageira a desembarcar
É a própria CP a certificar ao DN - no âmbito da citada reportagem publicada em novembro de 2021 - que os comboios não podem arrancar de portas abertas: "Do ponto de vista regulamentar, o revisor tem de se assegurar que as portas se encontram fechadas antes de dar indicação ao maquinista para iniciar a marcha" e de que "o serviço de passageiros se encontra concluído (todos os passageiros desembarcaram/embarcaram)."

Mas o acidente com Joana está longe de ser o primeiro a dever-se ao facto de os comboios arrancarem com portas abertas, circularem com portas abertas ou permitirem a abertura de portas em andamento ou quando as composições estão fora das estações.

Este ano foi julgado um outro caso (que o DN também noticiou na mencionada reportagem) envolvendo um comboio da CP - um Intercidades Faro-Lisboa - que na estação lisboeta de Sete Rios, a 4 de dezembro de 2013, arrancou de porta aberta, quando uma passageira, Alcenira Claudiana de Oliveira, tentava sair da carruagem na qual viajava. Tendo caído, Alcenira, 51 anos, cidadã brasileira que se encontrava de férias em Portugal, foi atropelada, ficando sem ambas as pernas.

Estava no julgamento em causa a responsabilidade criminal do revisor do comboio, que foi condenado, por sentença de 24 de maio de 2022, por um crime de ofensa à integridade física por negligência agravada, na pena de um ano e seis meses, suspensa na sua execução pelo período de dois anos.

O motivo da condenação foi precisamente o mesmo comportamento que a sentença do caso de Joana Reais atribui ao revisor do Sud Express e ao outro funcionário da CP que estava no cais com a alegada incumbência de se certificar que não havia ninguém a tentar entrar no comboio quando este entrasse em andamento: ter dado o sinal de início de marcha ao maquinista sem se ter previamente assegurado de não haver passageiros a entrar ou a sair.

"Ao agir do modo descrito, a arguido não observou as precauções exigidas pela mais elementar prudência e cuidado que era capaz de adotar e que devia ter adotado para impedir a verificação de um resultado que, de igual forma, podia e devia prever, mas que não previu, causando as lesões sofridas pela assistente", lê-se na decisão.

O processo cível relativo a este caso, no qual é pedida à CP (que mais uma vez atribui à vítima do acidente toda a responsabilidade - "o que aconteceu é unicamente imputável à infeliz vítima", "única culpada do acidente") uma indemnização de 1 057 201,76 euros, corre à parte, não existindo ainda data marcada para o julgamento. Alcenira, hoje com 57 anos, subsiste com enormes dificuldades.

Os diferentes foros em que correm os processos de Joana (Tribunal Administrativo) e Alcenira (Tribunal Criminal e Tribunal Cível) prendem-se com entendimentos diversos, na justiça, sobre qual o tipo de ação adequado para demandar a CP. Se o primeiro advogado de Joana considerou que devia seguir a via da ação administrativa, devido ao estatuto de empresa pública da CP, não tentando sequer imputar responsabilidades criminais, os advogados de Alcenira, Joaquim Cardoso dos Santos e Paulo Tavares Santos, optaram pelos tribunais comuns. Porém o juiz ao qual o processo de Alcenira foi distribuído achou que a ação deveria correr no tribunal administrativo e recusou-a; foi feito pelos representantes da cidadã brasileira recurso dessa decisão para a Relação, que a 25 de junho de 2019 lhes deu razão.

CP acusada de incúria; regulador diz que cabe à empresa "avaliar o risco"

Curiosamente a CP foi também este ano implicitamente acusada de incúria num relatório do Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e Acidentes Ferroviários (GPIAAF), o organismo independente criado em 2007 para investigar "acidentes graves", a propósito da morte, a 23 de janeiro de 2020, de um professor universitário de Coimbra, que saiu de um comboio quando este estava fora da estação e foi colhido por outra composição.

De acordo com o relatado, o sistema sonoro do comboio em que viajava o dito académico com a mulher anunciou a paragem na estação Coimbra-B, mas na verdade a paragem ocorreu longe da estação. Pensando ter chegado ao seu destino, o casal abriu a porta e saiu. Só depois de se encontrarem fora do comboio perceberam o engano. Decidiram então não tentar reentrar para o comboio, com receio de que este se pusesse em andamento (o que aconteceu), e resolveram caminhar até à estação. Enquanto caminhavam, o homem foi atingido por um Alfa Pendular que passou no local.

O relatório concluiu que "o sistema técnico existente nas carruagens utilizadas nos comboios Intercidades não impede a abertura das portas com velocidades do comboio abaixo dos cinco quilómetros/hora", e que, sabendo a CP que as portas das carruagens abrem em locais indevidos, não levou a cabo uma "análise de risco" nem implementou mecanismos para impedir que essa situação ocorra.

"Noutros países, empresas detentoras de portas do mesmo tipo, inclusivamente veículos mais antigos, implementaram, em alguns casos já há bastantes anos, sistemas tecnológicos apropriados para que as portas apenas sejam desbloqueadas por ação da tripulação", lê-se nas conclusões do relatório. "Tal evidencia que é viável e justificável a sua instalação, reduzindo significativamente as ocorrências como a que resultou no presente acidente."

No resumo que o próprio gabinete colocou no seu site, lê-se que "na sequência da investigação, e tendo também em consideração as ações entretanto tomadas pelas entidades envolvidas, o GPIAAF emitiu uma recomendação de segurança relativa às causas do acidente, tendo como destinatário o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P., enquanto autoridade nacional de segurança ferroviária.

Esta incide sobre a avaliação do risco da abertura das portas manuais de material circulante em situações inseguras, e implementação das medidas de controlo adequadas, tendo como implementador final a CP - Comboios de Portugal, E.P.E.."

Em 10 anos, 36 feridos a entrar ou sair de comboios em andamento
Já num relatório anterior, relativo a um acidente ocorrido em 2014 com um passageiro com limitações visuais e cognitivas que caiu à linha porque o comboio em que viajava parou fora da plataforma e as portas não estavam trancadas, este gabinete se tinha debruçado sobre a questão da segurança na abertura e fecho de portas nos comboios. E recomendara que o Instituto da Mobilidade e Transportes Terrestres (IMT), "enquanto entidade reguladora, garanta que a CP implemente um procedimento operacional para que a abertura de portas apenas seja permitida depois da confirmação de estarem reunidas as condições de segurança para o efeito."

Questionado pelo DN em 2021 sobre se tinha emitido alguma orientação neste sentido, o IMT disse que "tem acompanhado este assunto com a CP no sentido de adaptar estas soluções tecnológicas à frota atual da CP".

Frisando que "esses requisitos tecnológicos " - o impedimento de abertura de portas em andamento ou a manutenção de portas abertas quando os comboios arrancam - "não se aplicam de forma obrigatória", o IMT afirma ser "responsabilidade das empresas analisar o risco inerente e adotar, no âmbito do seu Sistema de Gestão de Segurança, as medidas complementares necessárias à operação em segurança."

Como se constata, seis anos após a recomendação do GPIAAF a propósito do acidente ocorrido em 2014, o gabinete volta a fazer recomendação semelhante - o que se supõe significar que nada mudou no que respeita à possibilidade de os passageiros abrirem as portas dos comboios em situações de perigo, quer estejam ou não dele conscientes.

No site deste gabinete existe uma área em que é possível consultar as recomendações "em aberto" e "fechadas", mas abrindo os respetivos ficheiros em PDF constata-se que não são atualizados há muito: a última atualização das "recomendações em aberto" data de 2014.

Embora frisando que "as recomendações de segurança emitidas pelo GPIAAF constituem propostas com vista a contribuir para a melhoria da segurança e delas nunca deve ser inferida qualquer presunção de culpa ou responsabilidade de pessoas ou organizações", o gabinete lembra que "compete às autoridades a quem são dirigidas as recomendações assegurar que estas são devidamente tidas em conta e, se for caso disso, aplicadas." E que, "em última análise, no âmbito do enquadramento legal da gestão da segurança no transporte ferroviário, a responsabilidade por qualquer aspeto da segurança da atividade é sempre das Empresas Ferroviárias e da ação de supervisão constante exercida naquele âmbito pelo IMT, enquanto Autoridade Nacional de Segurança ferroviária."

Nem o acidente de Joana Reais nem o de Alcenira de Oliveira foram analisados pelo GPIAAF. Porém o citado relatório de 2022 associa "as condições de bloqueio das portas das carruagens" não apenas a casos como o analisado, nos quais os passageiros saem do comboio num local não apropriado, mas também àqueles em que ocorrem quedas "em plataforma de embarque/desembarque, com o comboio em movimento", e que reputa de "bastante numerosas".

De 2010 a 2020, o GPIAAF contabilizou 36 destas quedas resultando em ferimentos; em 14% dos casos, com gravidade. Em 2013, o ano no qual Alcenira sofreu o seu acidente, ocorreram sete.

No anexo ao relatório, o GPIAAF faz uma breve descrição desses acidentes, sem identificar a fonte da factualidade. O acidente no qual a cidadã brasileira perdeu as duas pernas é assim descrito: "Uma passageira do comboio IC 670, na estação de Sete Rios, desembarcou com alguma bagagem e terá tentado entrar novamente no comboio, já com este em movimento, tendo caído à linha e sido colhida pelo próprio comboio." LM

