



INSTITUTO DE PREVENÇÃO E INVESTIGAÇÃO
DE ACIDENTES AERONÁUTICOS E MARÍTIMOS



**Relatório Final de Investigação
de Ocorrência Marítima**

Acidente Marítimo

[01/ACCID-M/IPIAAM/2020]

Controlo documental


Informações sobre a publicação original	
Título	Incidente com o N/P “KIBALI”
Tipo de Documento	Relatório de investigação de segurança marítima
N.º do Documento	Nº 01/ACCID – M/IPAAM/2020
Data de publicação	



Página de aprovação

O presente relatório é aprovado nos termos do art.º 10º, alínea (i) do Decreto-Lei 62/2018, de 12 de dezembro.

O Conselho Diretivo



/Mário Margarito Gomes/
Presidente

IPIAAM

Publicação

IPIAAM – Instituto de Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos e Marítimos

Endereço

Sede: Rua Angola, Cidade do Mindelo, São Vicente – Cabo Verde

Delegação: Achada Grande Frente, Cidade da Praia, Santiago – Cabo Verde

Telefones

Geral Sede (+238) 2300992

Geral Delegação (+238) 2603430

Website

www.ipiaam.cv

Notificação de acidentes / incidentes

Telefones: Aeronáutico (+238) 9931711

Marítimo (+238) 9852872

E-mail: notification@ipiaam.gov.cv

No interesse de aumentar o valor da informação contida nesta publicação, com a exceção de fins comerciais, é permitido imprimir, reproduzir e distribuir este material, mencionando o Instituto de Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos e Marítimos (IPIAAM) como a fonte, o título, o ano de edição, a referência e desde que a sua utilização seja feita com exatidão e dentro do contexto original.

No entanto, direitos de autor sobre algum material utilizado no âmbito deste relatório obtido a partir de outras agências, indivíduos ou organizações privadas, pertencem às entidades originárias. Onde for pretendido usar esse material o interessado deverá contactá-las diretamente.

PREFÁCIO

O Instituto de Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos e Marítimos (IPIAAM) é a autoridade nacional de investigação, dotado de personalidade coletiva pública, responsável pela investigação de acidentes e incidentes graves, visando a identificação das respectivas causas, elaborar e divulgar os correspondentes relatórios e recomendações de segurança, bem como promover a segurança através da implementação de programas e políticas de prevenção de acidentes aeronáuticos e marítimos.

No exercício das suas atribuições, o IPIAAM funciona de modo inteiramente independente das autoridades responsáveis pela segurança, de qualquer entidade reguladora da aviação civil e do transporte marítimo e de qualquer outra parte, cujos interesses possam colidir com as tarefas que estão confiadas ao Instituto.

A investigação de segurança é um processo técnico conduzido com o único propósito de prevenir a ocorrência de acidentes, o qual inclui a recolha e análise da informação, a determinação das causas e, quando apropriado, a formulação de recomendações de segurança.

Em conformidade com a Resolução MSC 255(84) da IMO e do Decreto-lei n.º 62/2018, de 12 de dezembro que cria o IPIAAM e aprova seus Estatutos, a investigação e o relatório correspondente não têm por objetivo o apuramento de culpas ou a determinação de responsabilidades.

RELATÓRIO PRELIMINAR DA INVESTIGAÇÃO DO INCIDENTE COM O NAVIO DE PESCA “KIBALI”

NOTA IMPORTANTE:

O OBJETIVO ÚNICO DA INVESTIGAÇÃO DE QUALQUER ACIDENTE CONDUZIDO COM BASE NA RESOLUÇÃO MSC.255 (84) - NORMAS INTERNACIONAIS E PRÁTICAS RECOMENDADAS PARA UMA INVESTIGAÇÃO DE SEGURANÇA EM UM ACIDENTE MARÍTIMO OU INCIDENTE MARÍTIMO (CÓDIGO DE INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES) - É A PREVENÇÃO DE FUTUROS ACIDENTES ATRAVÉS DA DETERMINAÇÃO DE SUAS CAUSAS E CIRCUNSTÂNCIAS.



Conteúdo

1. INTRODUÇÃO.....	8
2. RESUMO.....	9
3. ELEMENTOS FACTUAIS	10
3.1 ANTES DO ACIDENTE	10
3.2 DADOS DO NAVIO.....	11
3.3 ARMAÇÃO E PROPRIETÁRIO DO NAVIO	11
3.4 TRIPULAÇÃO DO NAVIO.....	11
3.5 DANOS RESULTANTES DO ACIDENTE.....	11
3.6 RESPOSTA AO ACIDENTE – RECURSOS DISPONIBILIZADOS	11
3.7 COMUNICAÇÃO ENTRE AS ENTIDADES ENVOLVIDAS	12
4. ANÁLISE.....	12
4.1 DAS ATRIBUIÇÕES DA ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA.....	13
4.2 DAS ATRIBUIÇÕES DA ADMINISTRAÇÃO MARÍTIMA.....	14
4.3 DAS RESPONSABILIDADES DO ARMADOR E DOS NAVIOS.....	15
4.4 DAS RESPONSABILIDADES DOS ESTALEIROS NAVAIS	15
5. CONCLUSÕES.....	17
6. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA	18
A. INSTITUTO MARÍTIMO PORTUÁRIO – IMP	18
B. EMPRESA NACIONAL DE ADMINISTRAÇÃO DE PORTOS, ENAPOR, S.A.....	19
C. ESTALEIROS NAVAIS DA CABNAVE.....	19

ABREVIATURAS

CPB	Capitania dos Portos de Barlavento
C-PB	Capitão dos Portos de Barlavento
INMG	Instituto Nacional de Meteorologia e Geofísica
IMP	Instituto Marítimo Portuário
AIS	Automatic Identification System
JRCC	Centro Conjunto de Coordenação de Salvamento
JUP	Janela Única Portuária
PM	Polícia Marítima
CCTV	Circuito Fechado de Televisão
N/P	Navio de Pesca
ENAPOR	Empresa Nacional de Administração dos Portos
PEI	Plano de Emergência Interna
CABNAVE	Estaleiro Naval
LOA	Length overall
VHF	Very High Frequency
VMS	Vessel Monitoring System
IPIAAM	Instituto de Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos e Marítimos
GC	Guarda Costeira
VTS	Vessel Traffic Service

1. INTRODUÇÃO

Em decorrência do incidente ocorrido no dia 6 de dezembro de 2020, com o navio de pesca “KIBALI, (anterior MAR LISO II), resultando em seu encalhe na praia da Galé, em S. Vicente, o Instituto de Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos e Marítimos (IPIAAM), no âmbito das suas atribuições estatutárias, decidiu investigar as circunstâncias e as causas em que ocorreu este incidente, extrair lições e fazer recomendações lá onde se mostrar pertinente, sempre com o único objetivo de prevenir e evitar a ocorrência de incidentes com as mesmas causas, no futuro, e, concomitantemente, aumentar a segurança operacional no setor marítimo.

Embora a ocorrência em análise não se enquadra na definição de acidentes e/ou incidentes graves, cuja a obrigatoriedade da investigação emana das premissas estabelecidas na Resolução MSC.255(84) e do Decreto-lei nº 62/2018, de 12 de dezembro que cria o IPIAAM, porém, atendendo a área e às circunstâncias em que o encalhe ocorreu, o IPIAAM considerou haver razões para se proceder à investigação, visando apurar as causas que estiveram na base desta ocorrência e emitir recomendações de segurança marítima, caso assim se justificar.

Não obstante, sendo este relatório de natureza técnica, foi desenvolvido com base nas boas práticas estabelecidas no Código de Investigação de Acidentes (CIA), baseando-se em factos como resultados da contribuição por parte dos envolvidos direta ou indiretamente no incidente, assim como as entidades com responsabilidades de autoridades do estado no setor marítimo, de forma transversal.

As informações prestadas são de natureza confidencial e não podem ser utilizadas para quaisquer outros fins, que não seja a prevenção de incidentes e acidentes.

A utilização do presente Relatório para qualquer outro propósito poderá induzir a interpretações errôneas e trazer efeitos adversos à Prevenção de Acidentes Marítimos.

O conteúdo deste relatório está em conformidade com as informações prestadas pelos entrevistados e documentos recolhidos, e deve ser do conhecimento de todas as partes substancialmente interessadas neste processo.

2. RESUMO

Na madrugada do dia 6 de dezembro de 2020, segundo informações do único guarda que se encontrava a bordo no momento do incidente (não soube precisar o tempo), entre as 04h00 e 05h00, se apercebeu que o N/P “KIBALI”, contudo, com marcas nas amuras de “BONDY BONDY” se encontrava à deriva.

De seguida, o referido guarda tentou entrar em contacto com pessoas em terra, com o objetivo de receber apoio no resgate do N/P “KIBALI”, tendo conseguido estabelecer contacto através de telemóvel com um individuo de sexo masculino, por volta das 05h27, que o ajudou a efetuar as posteriores démarches.

Entretanto, o N/P “KIBALI” viria a se encalhar de proa para terra, na praia do Lazareto por volta das 06h00. No momento do encalhe encontrava-se a bordo apenas o guarda que foi resgatado pela semirrígida da Guarda Costeira.

O Capitão dos Portos de Barlavento (C-PB) recebeu a informação do Centro Conjunto de Coordenação e Salvamento (JRCC na sigla inglesa), por volta das 06h00, sobre a situação de deriva em que se encontrava o N/P “KIBALI”, tendo de imediato encetado contactos com representantes das estruturas que compõem o sistema de segurança marítimo-portuário, nomeadamente a ENAPOR, a Guarda Costeira e a Polícia Marítima, com o objetivo de preparar o desencalhe do navio.

A operação de desencalhe, que ocorreu sob a coordenação do C-PB, teve início entre as 09h30 e 10h, com a chegada de meios navais da ENAPOR, nomeadamente o rebocador “S. FILIPE” e “MONTE CARA”.

O cabo de reboque do rebocador “MONTE CARA” foi estabelecido pelo mesmo guarda, que havia sido transportado de volta ao N/P “KIBALI” pelo referido rebocador.

A operação de resgate foi concluída por volta das 13h45, com o apoio dos mesmos rebocadores “MONTE CARA” e “S. FILIPE”, ficando o N/P “KIBALI” atracado no cais nº 9, no mesmo espaço onde se encontrava, antes da reparação na CABNAVE.

Do acidente, não se registou perda de vidas humanas, danos estruturais no navio, nem tão pouco danos ambientais.

3. ELEMENTOS FACTUAIS

A investigação versou sobre todos os aspetos e fases do acidente, nomeadamente, os antes e durante a docagem, bem como os após a desalagem e a resposta pós-acidente.

Destacam-se os seguintes fatores e circunstâncias com relevâncias para a ocorrência em análise:

3.1 ANTES DO ACIDENTE

O navio de pesca, inicialmente sob registo de “LUKORAN II” e “MAR LISO II”, que se encontra há alguns anos atracado no cais nº 9 do Porto Grande, foi adquirido, em 2018, por um outro proprietário de nacionalidade cabo-verdiana, residente em Santiago, passando a ser denominado de “KIBALI”, conforme consta do último registo na Direção de Serviço de Segurança Marítima do IMP.

No dia 11 de novembro, mediante requisição de serviço de reboque submetida à ENAPOR pelo responsável do navio, o mesmo foi rebocado pelo rebocador “S. FILIPE”, para os estaleiros navais da CABNAVE, onde foi alado no mesmo dia para trabalhos de manutenção.

A reparação teve início no dia 12 de novembro, englobando, *inter alia*, tratamento do casco, proteção catódica, válvulas de fundo, trabalhos de aço, substituição do transdutor de sonda e pintura.

Os trabalhos relacionados com a reparação do navio terminaram no dia 27 do mesmo mês de novembro. Contudo, tendo em consideração que o navio não dispunha de nenhuma âncora, o guarda/responsável solicitou à CABNAVE que permanecesse mais uns dias, com vista a dotar o navio de equipamentos de fundeio, nomeadamente as âncoras.

Nesse interregno, o responsável conseguiu uma única âncora, à qual foi soldada a amarra, sem nenhum teste de adequabilidade.

Face à premência e a necessidade da CABNAVE em utilizar o espaço e os carros ocupados pelo navio “KIBALI”, o mesmo foi lançado ao mar no dia 31 de novembro, apenas com uma âncora e em situação precária foi rebocado pelo rebocador “S. FILIPE” da CABNAVE diretamente para a posição de fundeio.

3.2 DADOS DO NAVIO

NOME	:	KIBALI
NÚMERO IMO	:	-
INDICATIVO DE CHAMADA	:	-
SOCIEDADE CLASSIFICADORA	:	-
PORTO DE REGISTO	:	Mindelo – S. Vicente
BANDEIRA	:	Cabo-verdiana
TIPO DE EMBARCAÇÃO	:	Navio de pesca industrial - cercador
MATERIAL DE CONSTRUÇÃO DO CASCO	:	Aço
ARQUEAÇÃO BRUTA / LÍQUIDA	:	379 / 143
COMPRIMENTO (LOA):	:	33,35 m
TIPO E POTÊNCIA DA MÁQUINA PRINCIPAL	:	STORK DE 1425 HP
ARMADOR /PROPRIETÁRIO	:	Francisco Guilherme Alves Teixeira

3.3 ARMAÇÃO E PROPRIETÁRIO DO NAVIO

De acordo com a informação obtida na Administração Marítima nacional, o último registo do navio com o nome de “KIBALI” encontra-se em nome do Sr. Francisco Guilherme Alves Teixeira, com residência na ilha de Santiago.

Contudo, durante o processo investigativo, não se conseguiu evidência de registo atual do proprietário/armador do respetivo navio com o nome de “BONDY BONDY”, nem tão pouco o certificado de lotação mínima de segurança, seguro, entre outros.

3.4 TRIPULAÇÃO DO NAVIO

No momento do incidente/encalhe encontrava-se a bordo apenas uma pessoa de nacionalidade guineense, cuja qualificação como marítimo não se conseguiu obter quaisquer evidências.

3.5 DANOS RESULTANTES DO ACIDENTE

Não há registo de danos ambientais, pois o navio não tinha nenhum tipo de combustível a bordo.

O navio não sofreu danos estruturais, para além da perda da única âncora que possuía no momento do acidente.

3.6 RESPOSTA AO ACIDENTE – RECURSOS DISPONIBILIZADOS

Conforme apurado durante a investigação, o C-PB, ao tomar conhecimento da ocorrência, deslocou-se ao local para averiguação dos factos e constatou que havia

a possibilidade de se avançar com a operação de desenganche, evitando o agravamento da situação.

A CPB, enquanto autoridade de base territorial do IMP, estabeleceu contacto com a ENAPOR que de imediato disponibilizou os rebocadores “S. FILIPE” e “MONTE CARA” e respetivas tripulações para a operação de desenganche do navio.

O desenganche do N/P “KIBALI” foi efetuado com sucesso e concluído por volta das 13h45.

O navio foi atracado no cais nº 9 do Porto Grande, ocupando o mesmo espaço onde se encontrava há vários anos, antes da reparação.

3.7 COMUNICAÇÃO ENTRE AS ENTIDADES ENVOLVIDAS

O N/P “KIBALI” foi trasladado do cais nº 9 do Porto Grande para os Estaleiros Navais da CABNAVE, pelo rebocador “S. FILIPE” no dia 11 de novembro, para o qual a ENAPOR recebeu um pedido de prestação de serviço, tendo sido alado no mesmo dia para efeitos de reparação.

Não há evidência de pedido de autorização por parte do armador à CPB, conforme estatuído na “CIRCULAR CPB/01/2015”, de 9 de fevereiro, sobre a obrigatoriedade de requerer licença na supracitada autoridade marítima, para efeito de alagem.

Outrossim, não há evidências de comunicação/articulação entre a ENAPOR e a CABNAVE com a CPB e a PM sobre a movimentação do navio para os estaleiros navais da CABNAVE.

A CPB não recebeu nenhuma comunicação e nenhum alerta prévios, da parte do responsável do navio, da ENAPOR, da CABNAVE ou da PM, tendo o C-PB tomado conhecimento do acidente por intermédio do operador de serviço do JRCC, por volta das 06h00.

4. ANÁLISE

A análise tem como principal objetivo determinar as causas contributivas e as circunstâncias em que ocorreu o acidente, com o objetivo de emitir recomendações de segurança que possam contribuir para evitar que acidentes semelhantes ocorram no futuro.

Assim, no decurso da investigação, foram analisados os seguintes aspetos relacionados com a legislação em vigor, atinentes aos principais *stakeholders* do setor:

4.1 DAS ATRIBUIÇÕES DA ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA

Decreto Legislativo nº 1/2013 que altera a Lei dos Portos de Cabo Verde, aprovado pelo Decreto Legislativo nº 10/2010, de 1 de novembro.

Artigo 3º- x): Zona de jurisdição portuária – Toda a área marítima dedicada à entrada, saída e estadia de navios e os fundeadouros adjacentes, assim como toda a área terrestre do domínio público ou privado do Estado ou os edifícios nela situados, onde se realizam as operações portuárias e demais atividades relativas ao movimento de passageiros e mercadorias, bem como os espaços aquáticos e terrestres para desenvolvimento futuro nos casos em que estes estejam incluídos e aprovados pelo Governo.

Artigo 76º-1.b): É função da Administração Portuária, autorizar a entrada e saída, inclusive a atracação e desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcação na área do porto, bem assim a movimentação de carga da referida embarcação, ressalvada a intervenção da administração marítima na movimentação considerada prioritária em situações de assistência e salvamento de embarcação;

Entretanto, não foi possível encontrar evidências relativas à autorização por parte da Administração Marítima para movimentação desse navio para dentro da área de jurisdição portuária, incluindo alagem, desalagem e fundeio.

Artigo 76º-2.b): Cabe à Administração Portuária, em coordenação com a Administração Marítima, delimitar as áreas de fundeadouro, de fundeio para carga e descarga, de inspeção sanitária e de polícia marítima, bem assim as destinadas a plataformas e demais embarcações especiais, navios de guerra e submarinos, navios em reparo ou aguardando atracação e navios com cargas inflamáveis ou explosivas.

Artigo 76º-3: A ENAPOR é a Administração Portuária em todas as zonas de jurisdição portuárias integradas na concessão referida no artigo 14º.

No plano da baía do Porto Grande existem algumas marcas de fundeio e de proibição de fundeio, contígua à praia da Laginha. Contudo, não foi evidenciado a delimitação da

área destinada a navios em reparo, em conformidade com o consubstanciado na lei em vigor.

4.2 DAS ATRIBUIÇÕES DA ADMINISTRAÇÃO MARÍTIMA

Decreto Legislativo nº 1/2013 que altera a Lei dos Portos de Cabo Verde, aprovado pelo Decreto Legislativo nº 10/2010, de 1 de novembro.

Artigo 83º (Fiscalização): A entidade reguladora do sector portuário vela pelo cumprimento da legislação sobre a segurança portuária com o objetivo de prevenir, controlar e minimizar os efeitos ou consequências de incidentes ou acidentes, que possam lesar ou causar danos a pessoas ou bens.

Artigo 96º-1: A entidade reguladora do sector portuário para aplicação desta lei, é o Instituto Marítimo Portuário.

- Decreto Legislativo nº 14/2010, de 15 de novembro que aprova o Código Marítimo de Cabo Verde.

Artigo 113º-1: Os navios fundeados no mar interior ou atracados nas zonas portuárias nacionais ficam sujeitos aos controlos e outras medidas da Administração Marítima consideradas úteis e necessárias ao exercício das suas competências em matérias de segurança marítima, proteção do transporte marítimo e prevenção da poluição.

Artigo 113º-2: No exercício das suas atividades previstas no número anterior, a Administração Marítima nacional pode exercer as suas competências de intervenção, visita e inspeção a bordo, deteção e aplicação das sanções previstas no Título III do Livro IV deste Código.

Decreto Legislativo nº 21/2013 que altera a Lei dos Portos de Cabo Verde, aprovado pelo Decreto Regulamentar nº 15/2010, de 20 de dezembro.

Artigo 27º-1: A Administração Marítima deve ser informada de cada movimento de uma embarcação antes mesmo do seu início.

No contexto atual a CPB não é informada sobre a movimentação dos navios na Baía do porto de Porto Grande; os navios entram no Porto Grande para reparação nos Estaleiros da CABNAVE e a comunicação é enviada à PM; a PM nem sempre é informada sobre as operações de alagem/desalagem nos estaleiros da CABNAVE e por conseguinte desconhecem as condições de operacionalidade dos navios atracados ou ancorados;

A Administração Marítima, no exercício das suas competências como entidade reguladora, deve estabelecer procedimentos atinentes a um sistema de comunicação eficiente, entre os principais atores, nomeadamente a PM, a ENAPOR, a CABNAVE, as agências e companhias de navegação, a fim de ser informada de cada movimentação dos navios no Porto. Esse procedimento, contribuirá para uma melhor supervisão e controle dos navios, quando atracados nos cais da ENAPOR, nos molhes dos estaleiros da CABNAVE, ou ancorados aguardando atracação ou reparação, e permitirá intervenções mais rápidas em casos de acidentes ou incidentes marítimos, com melhor articulação entre as partes intervenientes.

No caso em análise do N/P “KIBALI”, ao terminar os trabalhos de manutenção nos parques da CABNAVE foi lançado ao mar, sem a devida inspeção por parte das autoridades marítimas competentes, i.e, o IMP. Igualmente, o IMP não foi informado pela CABNAVE nem pelo responsável do navio, sobre o estado da inoperacionalidade do navio (máquina principal e equipamento de fundeio inoperacionais), para garantir que medidas de segurança suplementares fossem precavidas.

4.3 DAS RESPONSABILIDADES DO ARMADOR E DOS NAVIOS

Decreto Legislativo nº 21/2013 que altera a Lei dos Portos de Cabo Verde, aprovado pelo Decreto Regulamentar nº 15/2010, de 20 de dezembro.

Artigo 26º-2: As operações de navegação, manobras, ancoragem, atracação ou desatracação de um navio num porto, com ou sem assistência dos serviços de reboque, atracação ou desatracação de um navio num porto, com ou sem assistência dos serviços de reboque, encontram-se sob o controlo e a responsabilidade do comandante.

Artigo 27º-1: A Administração Marítima deve ser informada de cada movimento de uma embarcação antes mesmo do seu início.

Por decisão da CABNAVE, com a anuência do responsável do navio, o KIBALI foi lançado ao mar sem a realização de inspeção por parte da Autoridade Marítima competente, i.e., o IMP. Outrossim, o IMP, enquanto Administração Marítima, não foi informada da movimentação do navio antes do início da operação e nem teve conhecimento das condições de inoperacionalidade do navio.

4.4 DAS RESPONSABILIDADES DOS ESTALEIROS NAVAIS

No decurso do processo investigativo, não se conseguiu encontrar nenhuma legislação nem documentação concernentes à responsabilidade da CABNAVE nas áreas seca e molhada que supostamente estejam sob sua jurisdição, nomeadamente no molhe de atracação e parques.

Contudo, no que diz respeito a autorização para alagem de qualquer navio na área de jurisdição marítima da CPB, incluindo a CABNAVE, deve-se ter conta o conteúdo da Circular CPB/01/2015, de 9 de fevereiro, sobre a obrigatoriedade do armador/responsável ou capitão do navio e/ou embarcação exibir a licença emitida pela supracitada autoridade marítima, para o efeito

Por outro lado, nos termos do Decreto Legislativo nº 21/2013, que altera a Lei dos Portos de Cabo Verde, aprovado pelo Decreto Regulamentar nº 15/2010, de 20 de dezembro, a Administração Marítima deve ser informada de cada movimento de uma embarcação antes mesmo do seu início.

Relativamente à informação da CABNAVE para as autoridades marítimas / portuárias, sobre alagem e desalagem dos navios, esta tem estado a cargo das agências marítimas. Só em caso de situações excecionais tem havido esses contactos diretos, por iniciativa da CABNAVE ou de outras autoridades.

Quanto a regras de segurança aplicáveis (Regulamentos e ou Procedimentos) existentes para a docagem dos navios na CABNAVE (permanência nas áreas seca e molhada sob responsabilidade do Estaleiro), consta ainda que, de acordo com as informações recolhidas, a alagem e o lançamento dos navios é feito de acordo com os procedimentos tradicionais em vigor na empresa.

Havendo um procedimento que obrigasse os Estaleiros Navais a informar a Administração Marítima sobre cada movimentação dos navios antes mesmo do seu início, desalagem, permitiria uma avaliação/intervenção evitando situações desta natureza

5. CONCLUSÕES

1. No dia 11 do mês de novembro, o N/P “KIBALI”, que se encontrava atracado há vários anos, no cais nº 9, foi rebocado para os estaleiros navais da CABNAVE, onde esteve em reparações durante 19 dias, para limpeza de fundo, pintura, colocação de zínco, etc, sem nenhuma intervenção no sistema de propulsão e de produção de energia elétrica, nem no sistema de fundeio;
2. O N/P “KIBALI” não possuía nenhum ferro de fundear, quando foi alado nos estaleiros da CABNAVE para a reparação.
3. Ao terminar os trabalhos de reparação na CABNAVE, o guarda/responsável do aludido navio, ciente das limitações operacionais, solicitou à ENAPOR, por e-mail, a devida autorização para ocupar o mesmo espaço onde se encontrava atracado antes de ir para CABNAVE, por se encontrar desprovido de equipamentos de fundeio e da sua tripulação, não tendo obtido uma resposta formal por parte da ENAPOR.
4. A CABNAVE, com vários navios em fila de espera para subir nos seus parques de reparação, diligenciou no sentido de se proceder ao lançamento do navio no mar nas condições descritas no ponto 2, sem assegurar ao navio um espaço para atracação temporária no cais da CABNAVE, até que as condições efetivas de atracação no cais da ENAPOR e/ou fundeio estivessem reunidas.
5. Não existem evidências de coordenação/articulação entre as entidades com responsabilidades partilhadas nas enseadas dos portos nacionais, no que tange à movimentação dos navios nessas mesmas áreas;
6. O guarda/responsável pelo navio, antes da desalagem da CABNAVE e na falta de uma resposta da ENAPOR para atracação no cais desta, providenciou uma âncora que foi adaptada/soldada com um dos elos da corrente, sem, contudo, ter efetuado nenhum estudo de adequabilidade da mesma ao navio;
7. O navio foi lançado ao mar sem ser inspecionado pelos serviços de inspeção do IMP e, conseqüentemente, sem a prévia autorização para o efeito;
8. O navio foi rebocado por um dos rebocadores da ENAPOR, diretamente para o ancoradouro, apenas com um ferro de fundeio em condições de segurança

desconhecidas, sem tripulação, sem combustível e sem o devido conhecimento e/ou autorização da Administração Marítima;

9. A inoperacionalidade do navio, as condições precárias do equipamento de fundeio, aliado à falta de tripulação foram determinantes para a ocorrência deste acidente.

6. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

O objetivo primordial de uma Investigação de Segurança de Acidentes e Incidentes Marítimos é procurar encontrar as causas que estiveram na sua base e propor medidas de correção, com vista a evitar e/ou mitigar a ocorrência de acidentes futuros, com base nas mesmas causas. Esse objetivo é alcançado por meio da identificação de deficiências de segurança e, em seguida, pelas recomendações, visando o incremento da segurança no setor marítimo que levem à correção dessas deficiências.

Não obstante a ocorrência em análise não se qualificar como um acidente ou incidente muito grave, cuja investigação é obrigatória nos termos da RESOLUÇÃO MSC.255(84), adotada em 16 de maio de 2008, sobre Investigação de Segurança de um Acidente Marítimo, ou de um Incidente Marítimo, o IPIAAM entendeu proceder com a presente investigação, com o único objetivo de contribuir para o reforço da segurança operacional deste setor muito complexo e altamente regulamentado.

Obs.: *As recomendações de segurança nunca devem criar uma presunção de culpa ou atribuição de responsabilidades.*

A. INSTITUTO MARÍTIMO PORTUÁRIO – IMP

Recomendação de Segurança Nº 018 - IAM /2021

- a) Criar e implementar, com base nas diversas legislações vigentes e pertinentes à movimentação de navios e/ou embarcações dentro das áreas de jurisdição portuárias, procedimentos de controlo, visando garantir que a mudança de navios incapacitados de se movimentar pelos meios próprios, de ou para área de fundeio, seja executada com a devida autorização da Administração/Autoridade Marítima;

- b) Rever e adequar o conteúdo da **CIRCULAR CPB/01/2015**, de 09 de fevereiro e estabelecer procedimentos relativos à alagem de navios e/ou embarcações nos estaleiros navais da CABNAVE e desalagem, após reparação;
- c) Instituir e/ou robustecer procedimentos que garanta que nenhum navio é lançado ao mar após reparação, sem a prévia inspeção e autorização da Autoridade/ Administração Marítima.

B. EMPRESA NACIONAL DE ADMINISTRAÇÃO DE PORTOS, ENAPOR, S.A.

Recomendação de Segurança Nº 019 - IAM /2021

- a) Instituir e/ou aprimorar procedimentos, por forma a garantir que todas as medidas de segurança emanadas da legislação vigente estejam salvaguardadas antes da emissão da autorização para amarração ou fundeio temporário de navios inativos na zona portuária, designando o lugar, período e demais condições de permanência;
- b) Cumprir com o consubstanciado na **CIRCULAR CPB/01/2015**, de 09 de fevereiro, *i.e.*, no momento do pedido de prestação de serviço de reboque, o armador, responsável e ou capitão do navio e/ou embarcação deve apresentar a licença emitida pela CPB.

C. ESTALEIROS NAVAIS DA CABNAVE

Recomendação de Segurança Nº 020 - IAM/2021

Recomenda-se o estrito cumprimento do conteúdo da **CIRCULAR CPB/01/2015**, de 09 de fevereiro, bem como da recomendação nº 014-IAM/2019 e que se passa a transcrever:

“Instituir, em coordenação com outras entidades com responsabilidades partilhadas na Baía do Porto Grande, nomeadamente o IMP/CPB, a ENAPOR, e a PM, procedimentos de segurança concernentes à desalagem de navios, que contemplem, inter alia, informações atinentes à situação operacional dos navios após reparação, permitindo às autoridades marítimas competentes determinar a área de fundeio e medidas preventivas adicionais de segurança.”