



INSTITUTO DE PREVENÇÃO E INVESTIGAÇÃO
DE ACIDENTES AERONÁUTICOS E MARÍTIMOS

**Relatório de investigação do
acidente do N/M CHARIOT e Estudo
de Segurança Marítima Operacional
na Baía do Porto Grande**

Ocorrência

Acidente Marítimo

[Nº 01/ACCID-M/IPIAAM/2021]

Controlo documental

Informações sobre a publicação original	
Título	Acidente do N/M CHARIOT e Estudo de Segurança Marítima Operacional na Baía do Porto Grande
Tipo de Documento	Relatório de acidente e Estudo de Segurança
N.º do Documento	Nº 01/ACCID - M/IPIAAM/2021
Data de publicação	



Página de Aprovação

O presente documento, contendo o relatório e estudo de segurança marítima operacional na Baía do Porto Grande é aprovado de acordo com as competências estatutárias, nos termos do Decreto-Lei nº 62/2018, de 12 de dezembro.

O Conselho Diretivo



/Engº. Mário Margarito Gomes/

Presidente

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 IPIAAM – Instituto de Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos e Marítimos 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 o organismo do Estado Cabo-verdiano que tem por missão, investigar os acidentes, incidentes e outras ocorrências relacionadas com a segurança da aviação civil e dos transportes marítimos, visando a identificação das respetivas causas, bem como elaborar e divulgar os correspondentes relatórios.

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 art.º 2º do Decreto-lei n.º 62/2018, de 12 de dezembro que cria o IPIAAM e seus Estatutos, a investigação e o relatório correspondente não têm por objetivo o apuramento de culpas ou a determinação de responsabilidades.

RELATÓRIO DE ACIDENTE DO N/M CHARIOT OCORRIDO A 21 DE SETEMBRO DE 2021 E ESTUDO DE SEGURANÇA MARÍTIMA OPERACIONAL NA BAÍA DO PORTO GRANDE

NOTA IMPORTANTE:

O OBJETIVO ÚNICO DA INVESTIGAÇÃO DE QUALQUER ACIDENTE/INCIDENTE 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

ABREVIATURAS.....	8
INTRODUÇÃO	9
RESUMO	10
1. ACIDENTE DO N/M CHARIOT	11
1.1. DETALHES DO NAVIO	11
1.2. DESCRIÇÃO DO ACIDENTE	11
1.3. CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS E OCEANOGRÁFICAS.....	12
1.4. TRIPULAÇÃO A BORDO.....	12
1.5. ALERTA ÀS AUTORIDADES E RESPOSTA AO ACIDENTE	13
1.6. DANOS RESULTANTES DO ACIDENTE	14
1.7. OPERACIONALIDADE E DOCUMENTAÇÃO DO NAVIO ANTES DO ACIDENTE	14
1.8. ATUAÇÃO DAS AUTORIDADES COMPETENTES DURANTE A PERMANÊNCIA DO NAVIO FUNDEADO.....	14
2. ESTUDO DE SEGURANÇA MARÍTIMA OPERACIONAL NA BAÍA DO PORTO GRANDE	15
2.1. NAVIOS E EMBARCAÇÕES FUNDEADOS/IMOBILIZADOS NA BAÍA (ANO 2014)	15
2.2. PLANO DE AÇÃO PARA NAVIOS E EMBARCAÇÕES ENCALHADOS E AFUNDADOS (2018) 15	
2.2.1. ESTRUTURA DE MISSÃO PARA ELABORAR O PLANO DE AÇÃO.....	15
2.2.2. PLANO DE AÇÃO ELABORADO PELA ESTRUTURA DE MISSÃO	16
2.3. ESTADO ATUAL DE NAVIOS E EMBARCAÇÕES FUNDEADOS/IMOBILIZADOS NA BAÍA DO PORTO GRANDE	18
2.3.1. IDENTIFICAÇÃO DE NAVIOS E EMBARCAÇÕES EM RISCO DE ENCALHE OU AFUNDAMENTO	18
3. ANÁLISE	19
3.1. OBJETIVO.....	19
3.2. DO ACIDENTE DO N/M CHARIOT	19
3.3. DO PLANO DE AÇÃO ELABORADO PELA ESTRUTURA DE MISSÃO À ATUALIDADE	20
3.4. SITUAÇÃO ATUAL DA SEGURANÇA MARÍTIMA OPERACIONAL NA BAÍA	21
3.5. ATRIBUIÇÕES DAS INSTITUIÇÕES COM COMPETÊNCIA NA MATÉRIA	21
3.5.1. DA ADMINISTRAÇÃO MARÍTIMA.....	22
3.5.2. DA ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA.....	23
3.5.3. DA POLÍCIA MARÍTIMA.....	23
3.5.4. DA DIREÇÃO NACIONAL DO AMBIENTE	23
4. CONCLUSÕES.....	24
4.1. DO ACIDENTE DO N/M CHARIOT	24

4.2.	DA SEGURANÇA MARÍTIMA OPERACIONAL NA BAÍA DO PORTO GRANDE	25
5.	RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA	26
5.1.	ENTIDADES GOVERNAMENTAIS	26
5.2.	ADMINISTRAÇÃO MARÍTIMA	26
5.3.	ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA.....	27
	REFERÊNCIAS.....	28
	ANEXO 1: EMBARCAÇÕES EM CONDIÇÕES PRECÁRIAS DE SEGURANÇA NA BAÍA DO PORTO GRANDE	29

ABREVIATURAS

AMP – Agência Marítima e Portuária

CIA – Código de Investigação de Acidentes

CMCV – Código Marítimo de Cabo Verde

EM – Estrutura de Missão

ENAPOR - Empresa Nacional de Administração dos Portos

IMO - International Maritime Organization

IMP - Instituto Marítimo Portuário

INMG - Instituto Nacional de Meteorologia e Geofísica

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

MPP – Máquina Principal

MSC – Maritime Safety Committee

NE – Nordeste

NNE – Norte/Nordeste

N/M – Navio/Motor

PM – Polícia Marítima

INTRODUÇÃO

Na sequência do acidente ocorrido, no dia 21 de setembro do ano de 2021, com o navio de carga geral N/M “CHARIOT”, Nº IMO - 8302882, com bandeira cabo-verdiana e propriedade da companhia “Actuaciones Navales”, enquanto se encontrava fundeado na Baía do Porto Grande, Ilha de São Vicente, República de Cabo Verde, o Instituto de Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos e Marítimos – IPIAAM determinou, no âmbito das suas atribuições estatutárias, investigar as circunstâncias e as causas em que ocorreu o acidente, tirar conclusões e fazer recomendações aos diferentes intervenientes, bem como elaborar um estudo sobre a segurança marítima operacional nessa mesma baía, visando prevenir e evitar que acidentes com as mesmas causas se repitam.

Assim, considerando as responsabilidades e competências de Cabo Verde, enquanto Estado de Porto e de Bandeira, no âmbito das Convenções da IMO e da ILO em que é signatário, bem como as atribuições do IPIAAM, enquanto Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes e Incidentes nos setores de aviação civil e marinha mercante, ocorridos nos espaços sob responsabilidade de Cabo Verde, ao abrigo do artigo nº 2º do Decreto-lei nº 62/2018, de 12 de dezembro que cria o IPIAAM e aprova os seus estatutos, por Deliberação do Conselho Diretivo, foi constituída uma equipa *Ad Hoc* de investigação, devidamente mandatada, com competência estatutária necessária para conduzir a investigação das ocorrências e elaborar o estudo de segurança supracitado.

O presente documento foi desenvolvido com base nas premissas consubstanciadas no Código de Investigação de Acidentes – CIA, de acordo com a Resolução MSC.255(84) sob os auspícios da IMO, sendo este considerado o chapéu maior na investigação de acidentes/incidentes marítimos, instrumento balizador adotado na execução desta investigação.

Este relatório é de natureza técnica, baseado em factos como resultados da contribuição por parte dos envolvidos direta ou indiretamente no acidente, assim como as entidades com responsabilidades em matéria de administração marítima, operações portuárias, gestão técnica e comercial, e demais instituições com relevância para o setor. As informações prestadas são de natureza confidencial e não podem ser utilizadas para quaisquer outros fins, fugindo da resolução da IMO, ou seja, prevenir que acidentes e ou incidentes semelhantes ocorram, ou pelo menos minimizados, sem a pretensão de incriminar civil ou criminalmente quem quer que seja.

A utilização do presente Relatório para qualquer outro propósito poderá induzir a interpretações errôneas e trazer efeitos adversos à prevenção de acidentes e incidentes marítimos e afins.

O conteúdo deste relatório está em conformidade com as informações documentais recolhidas e entrevistas realizadas, e deve ser do conhecimento de todas as partes interessadas.

RESUMO

No dia 21 de setembro do ano de 2021, na Baía do Porto Grande, ilha de São Vicente, o N/M “CHARIOT”, Nº IMO 8302882, com bandeira Cabo-verdiana e arqueação bruta igual a 845, propriedade da “Actuaciones Navales”, encalhou na praia da “Cova de Inglesa”.

O acidente ocorreu por volta das 18h00, depois da amarra ter-se partido e o navio ficar à deriva, sem ninguém a bordo. O N/M “CHARIOT” encontrava-se fundeado na Baía do Porto Grande, com a MPP inoperacional, desde o mês de janeiro de 2018, estando sem tripulação mínima desde o mês de maio do mesmo ano, altura em que passou a ter, a bordo, apenas um guarda diurno e outro noturno.

À hora do acidente, os guardas encontravam-se em processo de rendição, tendo o guarda diurno ausentado do navio, numa embarcação de apoio, para ir à terra, passar o serviço e entregar a embarcação ao guarda entrante, que por sua vez deslocar-se-ia sozinho para o navio. Este facto mostrou-se de elevada importância, pois, houve um empenhamento imediato de um rebocador, contudo a inexistência de uma pessoa a bordo para receber e estabelecer o cabo de reboque, e dadas as condições meteorológicas e oceanográficas adversas que impossibilitaram o embarque do guarda no N/M “CHARIOT”, terá contribuído para que o navio passasse mais tempo à deriva, culminando com o seu encalhe.

O N/M “CHARIOT” foi, entretanto, desencalhado por volta das 21h, com recurso ao Rebocador “MONTE CARA” e rebocado para o cais, tendo sido atracado no nº4. Três (3) dias depois foi rebocado para os estaleiros da CABNAVE, onde se procedeu à reparação do seu aparelho de fundeio, sendo posteriormente fundeado, novamente, na Baía do Porto Grande. Deste acidente resultaram apenas pequenos danos materiais, prontamente reparados no cais e nos estaleiros da CABNAVE.

Dada a reincidência desse tipo de acidentes/incidentes na Baía do Porto Grande, estando sempre na base, ou quase sempre, as mesmas causas e fatores contributivos, com o fito de, mais uma vez, alertar para a problemática dos navios e embarcações afundados, encalhados, fundeados e abandonados nessa baía, considerada uma das mais belas do mundo, o IPIAAM decidiu pela elaboração de um relatório que contemple um estudo sobre a segurança marítima operacional na referida baía.

Desta forma encontra-se inserido, neste relatório, um estudo sobre a segurança marítima operacional na Baía do Porto Grande, com uma abordagem transversal sobre a situação atual e ao setor, bem como na identificação dos pontos de necessária melhoria, concernente à resolução da problemática em estudo.

1. ACIDENTE DO N/M CHARIOT

1.1. DETALHES DO NAVIO

NOME	:	CHARIOT
NOME ANTERIOR	:	MALENE
NÚMERO IMO	:	8302882
INDICATIVO DE CHAMADA	:	D4HE
SOCIEDADE CLASSIFICADORA	:	Bureau Veritas
PORTO DE REGISTO	:	Mindelo
BANDEIRA	:	Cabo Verde
BANDEIRA ANTERIOR	:	Saint Vincent and The Grenadines
TIPO	:	CARGA GERAL
ANO DE CONSTRUÇÃO / RECONSTRUÇÃO	:	1984
MATERIAL DE CONSTRUÇÃO	:	Aço
ARQUEAÇÃO BRUTA /LÍQUIDA	:	845 / 493
COMPRIMENTO (FORA /FORA)	:	53,82 M
COMPRIMENTO (ENTRE PERPENDICULARES)	:	50,00 M
PONTAL	:	5,60 M
BOCA	:	9,60 M
MÁQUINA PRINCIPAL	:	1xMWM; Type TBD 440; Power 735 kW; RPM 750/364
MÁQUINAS AUXILIARES	:	2x83 KVA, MWM Type TD 226-6 , 1x82 KVA (Volvo Penta)
PROPRIETÁRIO	:	Actuaciones Navales Las Palmas
ARMADOR	:	Actuaciones Navales Las Palmas
AGENTE	:	LIMAGE

1.2. DESCRIÇÃO DO ACIDENTE

Fundeadado em precárias condições de segurança, sem a tripulação mínima de segurança por lei exigida e sem nenhuma inspeção ao aparelho de fundeio, o N/M “CHARIOT” permaneceu por um período superior a três (3) anos à mercê das condições meteorológicas e oceanográficas verificadas na Baía do Porto Grande, sendo o vento e ondulação predominantes dos quadrantes N/NE.

No dia 21 de setembro de 2021, durante o período de rendição dos guardas (noturno a render o diurno), a amarra, que se encontrava na água, do N/M “CHARIOT”, partiu, ficando o navio à deriva, sob efeito do vento e ondulação, que se fazia sentir no momento.

Estando o N/M “CHARIOT”, momentaneamente, desguarnecido, dado que o guarda diurno tinha saído na pequena embarcação de apoio para ir à terra passar o serviço para o guarda noturno, que por sua vez voltaria para o navio sozinho, só se apercebeu de que o navio estava à deriva quando o guarda entrante se aproximou da posição de fundeio.

Perante a situação, o guarda informou imediatamente, via telefone, o agente do navio, tendo este, por sua vez, entrado em contacto com a ENAPOR a solicitar apoio dos rebocadores, visando impedir a aproximação do navio à terra e seu reboque para uma área segura. Contudo, embora a rápida resposta do Rebocador “CABO VERDE”, que se encontrava noutra manobra a essa hora, deparou-se com uma enorme dificuldade em embarcar o guarda, com recurso a uma embarcação da Polícia Marítima, para receber e estabelecer o cabo de reboque, devido às condições meteorológicas e oceanográficas que se verificavam no momento.

Na impossibilidade de embarcar o guarda e estabelecer o cabo de reboque, o N/M “CHARIOT”, sob efeito do vento e da ondulação, derivou em direção à terra, tendo-se encalhado, por volta das 18h, na praia de “Cova de Inglesa”, ilha de São Vicente.

1.3. CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS E OCEANOGRÁFICAS

De acordo com as previsões meteorológicas disponibilizadas pelo Instituto Nacional de Meteorologia e Geofísica - INMG, para o período compreendido entre as 12h00 do dia 21 de setembro e as 12h00 do dia 22 do mesmo mês, para as ilhas de Santo Antão, São Vicente e São Nicolau, o vento seria de NE/NNE moderado ou fresco (20 – 38 km/h) e ondulação de NE 1.0 – 2.5 metros de altura, passando a 2.0 – 3.0 metros mais a N/NW do arquipélago.

A maré para o Porto Grande, conforme a tabela do Instituto Hidrográfico Português, estaria como a seguir se ilustra.

PREVISÃO DA ALTURA DA MARÉ		
Pais *:	Porto *:	Data:
<input type="text" value="Cabo Verde"/>	<input type="text" value="Porto Grande"/>	<input type="text" value="2021-09-21"/>
		Quantos dias:
		<input type="text" value="2"/>
Data e hora	Alt.	Fenómeno
2021-09-21 02:19	0.4 m	Baixa-mar
2021-09-21 08:35	1.4 m	Preia-mar
2021-09-21 14:52	0.4 m	Baixa-mar
2021-09-21 20:52	1.2 m	Preia-mar
2021-09-22 02:54	0.4 m	Baixa-mar
2021-09-22 09:09	1.4 m	Preia-mar
2021-09-22 15:22	0.4 m	Baixa-mar
2021-09-22 21:23	1.3 m	Preia-mar
<small>Hora legal fuso «Atlantic/Cape_Verde» (UTC/GMT-1)</small>		

1.4. TRIPULAÇÃO A BORDO

À data do acidente, o N/M “CHARIOT” encontrava-se fundeado sem a tripulação mínima de segurança por lei exigida, conforme pôde-se averiguar com a Capitania dos Portos de Barlavento e a Agência LIMAGE, representante do armador.

De resto, da informação recolhida constata-se que o N/M “CHARIOT”, fundeado na Baía do Porto Grande desde janeiro de 2018, estava sem a tripulação mínima de segurança, por lei exigida, desde o mês de maio do mesmo ano, altura em que a Agência LIMAGE dispensou a tripulação, devido a incumprimento contratual do armador para com os membros da tripulação, ficando o navio guarnecido apenas com um guarda diurno e outro noturno.

O incumprimento do estabelecido por lei, no tocante à tripulação mínima de segurança, motivou a ação das autoridades competentes, nomeadamente a Capitania dos Portos de Barlavento, resultando em coimas ao armador do navio. Contudo, a agência LIMAGE, representante do Armador, manifestou sempre a impossibilidade de arcar com os custos

inerentes à contratação de marítimos para garantir a tripulação mínima de segurança, pelo que o navio continuou até à data do acidente sem cumprir esse requisito legal.

1.5. ALERTA ÀS AUTORIDADES E RESPOSTA AO ACIDENTE

O alerta às autoridades foi dado pela Agência LIMAGE, representante do armador, após esta ter recebido informação de que a amarra ter-se-ia partido e o navio se encontrava à deriva. O agente informou imediatamente a Capitania dos Portos de Barlavento e a ENAPOR, visando o empenhamento dos rebocadores existentes no Porto Grande, por forma a evitar o encalhe do navio.

Embora a imprevisibilidade da ocorrência, o empenhamento do Rebocador “CABO VERDE” foi imediato, tendo este chegado ao local poucos minutos depois do alerta, valendo o facto de se encontrar, nesse preciso momento, numa outra manobra no Porto Grande e, portanto, pronto a responder à solicitação de emergência.

Da mesma forma, a embarcação da Polícia Marítima, que se encontrava em patrulha na Baía do Porto Grande, dirigiu-se imediatamente para o local, após receber o alerta do Centro de Comando da Polícia Nacional em São Vicente, bem como o Capitão dos Portos de Barlavento, que chegou minutos depois, acompanhado do Diretor de Segurança Marítima do Instituto Marítimo Portuário.

A embarcação da PM-SV transportou o guarda noturno do N/M “CHARIOT”, com vista a embarcá-lo a bordo do navio para receber e estabelecer o cabo de reboque do Rebocador “CABO-VERDE”. Contudo, depois de várias tentativas infrutíferas, a operação de embarque do guarda a bordo do N/M “CHARIOT” foi suspensa, por volta das 18h40, dadas as condições meteorológicas e oceanográficas adversas.

Perante essa situação e já com o navio encalhado, foi empenhada uma pequena embarcação da ENAPOR, que reunia melhores condições, para prosseguir a operação de embarque do guarda, a bordo do N/M “CHARIOT”, para receber o cabo de reboque do Rebocador “CABO-VERDE”. Finalizada, com sucesso, o embarque do guarda, outras dificuldades se revelaram, nomeadamente a falta de capacidade suficiente do rebocador “CABO-VERDE” para desencalhar o navio.

Desta forma, foi empenhado o Rebocador “MONTE CARA”, de capacidades muito superior ao Rebocador “CABO VERDE”, para dar seguimento à manobra de desencalhe, tendo-se iniciado a manobra por volta das 19h30. Pouco depois das 20h o N/M “CHARIOT” começou a mexer-se e por volta das 21h já se encontrava a flutuar. Posteriormente, o navio foi rebocado para o porto, onde foi atracado no cais nº4. Das inspeções efetuadas logo após a atracação não se detetou nenhum dano material, porém durante a operação de mergulho do dia seguinte constatou-se a existência de três (3) pequenos rasgos, de aproximadamente nove (9) centímetros cada, restaurados prontamente.

Três dias depois, na sequência da solicitação do agente, o N/M “CHARIOT” foi rebocado pelo Rebocador “MONTE CARA” para o cais da CABNAVE, onde se procedeu à reparação das amarras dos ferros de fundear.

1.6. DANOS RESULTANTES DO ACIDENTE

Do acidente resultaram apenas pequenos danos materiais, mais concretamente nas obras vivas do navio. Três (3) pequenos rasgos de aproximadamente nove (9) centímetros foram identificados durante a operação de mergulho no dia seguinte ao encalhe, sem gravidade para a estabilidade do navio e foram prontamente restaurados.

1.7. OPERACIONALIDADE E DOCUMENTAÇÃO DO NAVIO ANTES DO ACIDENTE

O N/M “CHARIOT” encontra-se inoperacional, desde o mês de janeiro de 2018, devido a uma avaria na MPP, aquando de uma viagem entre as ilhas da Boa Vista e do Sal. Na altura, devido a essa avaria, o navio foi rebocado, pelo rebocador “MONTE CARA”, para a ilha de São Vicente e foi fundeado na Baía do Porto Grande.

Tratando-se de um navio que dispõe só de uma MPP e perante a recusa da seguradora em assumir os custos de reparação dessa MPP, associado ao facto do armador, de nacionalidade espanhola, deixar de assumir os seus compromissos contratuais com a tripulação, o navio permaneceu fundeado na mesma posição, apenas com um guarda a bordo, até à data do acidente, a 21 de setembro de 2021.

Consta do Relatório de Inspeção para Registo, realizado pelo IMP em 16/04/2016, a existência dos seguintes documentos, que à data do acidente, encontravam-se todos fora de validade:

DESIGNAÇÃO	EMIÇÃO	VALIDADE
International Air Pollution Certificate	21/04/2011	13/12/2015
Supplement International Air Pollution	14/12/2010	-
Certificate of Safe Manning	17/11/2010	-
International Load Line Certificate	15/06/2011	13/12/2015
International Ship Security Certificate	23/09/2011	05/06/2016
Ship Station Licence	10/03/2011	10/03/2015
Continuous Synopsys Record	29/09/2011	-
Cargo Ship Safety Equipment Certificate	09/12/2011	13/12/2015
International Tonnage Certificate	-	17/11/2010
Cargo Ship Safety Construction Certificate	21/04/2011	13/12/2015
Certificate of Classification (BV)	21/04/2011	13/12/2015
Cargo Ship Safety Radio Certificate	21/04/2011	13/12/2015
Safety Management Certificate	07/06/2011	06/06/2016
International Oil Pollution Prevention Certificate	21/04/2011	13/12/2015
International Sewage Pollution Prevention Certificate	21/04/2011	13/12/2015
Doc. of Compliance	12/09/2012	11/02/2013
Certificado de Navegabilidade (Especial) (Prorrogado até 31/01/2015)	10/12/2014	10/01/2015
Registo Provisório pela Embaixada de Cabo Verde	07/07/2014	10/01/2015

1.8. ATUAÇÃO DAS AUTORIDADES COMPETENTES DURANTE A PERMANÊNCIA DO NAVIO FUNDEADO

Durante o processo de investigação deste acidente não se encontrou nenhuma evidência de vistorias ou inspeções ao navio, por parte das autoridades competentes, com vista a determinar e monitorar o estado de conservação e segurança do mesmo, principalmente do seu aparelho de fundeio, visto que já se encontrava fundeado há mais de três anos.

2. ESTUDO DE SEGURANÇA MARÍTIMA OPERACIONAL NA BAÍA DO PORTO GRANDE

2.1. NAVIOS E EMBARCAÇÕES FUNDEADOS/IMOBILIZADOS NA BAÍA (ANO 2014)

Dada a situação preocupante em termos de segurança marítima operacional na Baía do Porto Grande, a Agência Marítima e Portuária – AMP, através da Capitania dos Portos de Barlavento, procedeu, no ano de 2014, ao levantamento dos navios e embarcações fundeados/imobilizados na Baía do Porto Grande em situação precária de segurança.

Do relatório elaborado consta um conjunto de navios e embarcações, à data fundeados ou atracados, considerados em situação crítica de segurança, conforme a seguir se enumera:

- 1) Navios de passageiros “AUTO JET” e “JET CARIBE”: atracados no Porto Grande desde janeiro de 2008;
- 2) Navio de carga geral “MAJU LISA”: atracado no Porto Grande desde 2004;
- 3) Rebocador “MINDELO”: atracado há alguns anos no Porto Grande;
- 4) Navio RO-RO “TARRAFAL”: fundeado desde janeiro de 2012;
- 5) Navio “AUTA MANUEL”: fundeado, sem guarda, desde 2008;
- 6) N/M “PORTO GRANDE”: fundeado há vários meses;
- 7) “ITZIAR II”: fundeado desde 2012;
- 8) “MARINE PRINCESS”: atracado desde 2011.

Em forma de conclusão, o relatório da Capitania dos Portos de Barlavento chama a atenção ao estado crítico de segurança em que se encontravam fundeados ou atracados vários navios e embarcações, nacionais e internacionais, na Baía do Porto Grande. O relatório chama ainda atenção para a necessidade de uma melhor cooperação entre a Administração Marítima e a Administração Portuária, no que concerne à definição de ancoradouros, sinalização marítima e elaboração de *Standard of Procedures* (SOP) para situações de emergência na Baía do Porto Grande.

2.2. PLANO DE AÇÃO PARA NAVIOS E EMBARCAÇÕES ENCALHADOS E AFUNDADOS (2018)

No ano de 2018, em consequência da preocupante situação que se verificava, na altura, em plena Baía do Porto Grande, considerada umas das mais belas do mundo, resultante da existência de um número considerável de navios e embarcações encalhados, fundeados e abandonados em situação de risco na Baía do Porto Grande, levantando sérias preocupações relativamente à segurança da navegação e à sustentabilidade do meio ambiente envolvente, o Governo decidiu pela elaboração de um Plano de Ação com vista a resolver esse problema.

2.2.1. ESTRUTURA DE MISSÃO PARA ELABORAR O PLANO DE AÇÃO

Através da Resolução nº 56/2018, de 20 de junho, o Governo criou uma Estrutura de Missão para elaborar um plano de ação concreto, de implementação imediata, visando a

resolução da problemática dos navios e embarcações encalhados, fundeados e abandonados na Baía do Porto Grande.

Essa Estrutura de Missão, coordenada pela Capitania dos Portos de Barlavento com a coadjuvação do Ministério da Economia Marítima, conforme a mesma resolução que a criou, se compunha de representantes dos seguintes organismos e entidades:

- a) Capitania dos Portos de Barlavento;
- b) Ministério da Economia Marítima;
- c) Ministério das Finanças;
- d) Câmara Municipal de São Vicente;
- e) Comando da Polícia Marítima;
- f) Comando da Guarda Costeira;
- g) Empresa Nacional de Administração dos Portos;
- h) Instituto Nacional de Gestão de Território.

Para o efeito, competia à Estrutura de Missão a elaboração de um plano de ação concreto e o respetivo orçamento, visando a sua implementação imediata. Competia ainda à Estrutura de Missão, atuar como órgão de debate intersectorial e de suporte à tomada de decisões, dar seguimento e acompanhar a implementação do plano por esta elaborado, validar os planos e metodologia de trabalho, assim como os resultados obtidos, apoiar/orientar a estratégia de comunicação e na sensibilização dos atores que operavam na Baía do Porto Grande e da população em geral.

2.2.2. PLANO DE AÇÃO ELABORADO PELA ESTRUTURA DE MISSÃO

Cumprindo com o disposto na Resolução nº 56/2018, de 20 de junho, a Estrutura de Missão elaborou, ainda em 2018, um “Plano de Ação de Implementação Imediata”, visando a resolução dos problemas causados pelos navios e embarcações encalhados, fundeados e abandonados na Baía do Porto Grande, tendo como base legal a legislação cabo-verdiana aplicável, nomeadamente o Código Marítimo de Cabo Verde – CMCV, aprovado pelo Decreto-Legislativo nº 14/2010, de 15 de novembro, o Regulamento das Capitánias de Cabo Verde, aprovado pelo Decreto-Lei nº 34/1998, de 31 de agosto, entre outras.

Para o efeito, a Estrutura de Missão procedeu ao levantamento de todos os navios e embarcações afundados, encalhados, fundeados e/ou abandonados, cuja situação se enquadrava dentro dos propósitos do plano, considerando, para efeitos de avaliação e classificação, os seguintes parâmetros:

- a) Situação legal;
- b) Situação atual;
- c) Data de afundamento;
- d) Fundeio, atracação e inoperacionalidade;
- e) Risco para a navegação;
- f) Risco de afundamento;
- g) Localização;
- h) Destino a ser dado ao navio.

Com o propósito de melhor se definir o plano de ação, os navios e embarcações foram agrupados em navios parcialmente afundados, encalhados, em desmantelamento, fundeados e atracados. Assim, o resultado foi o seguinte:

- NAVIOS PARCIALMENTE AFUNDADOS
 - ITZIAR II: afundou no dia 28 de novembro de 2015;

- NAVIOS ENCALHADOS
 - REBOCADOR LEOPARD: encalhou a 1 de setembro de 2011, na zona da Galé;

- NAVIOS EM DESMANTELAMENTO
 - N/M TARRAFAL: encalhou na praia da Galé a 31 de maio de 2014, depois alguns anos fundeado em precárias condições de segurança, na Baía do Porto Grande. Início de desmantelamento em novembro de 2018;
 - N/M SOBY: considerado irrecuperável depois de um acidente no cais de cabotagem do Porto Grande. Em desmantelamento à data da conclusão do plano elaborado pela Estrutura de Missão.

- NAVIOS FUNDEADOS
 - REBOCADOR IRON BULL: fundeado, em situação precária de segurança, na Baía do Porto Grande, sem qualquer atividade apreciável exteriormente, com dificuldades na abonação das taxas portuárias;
 - N/M CHARIOT: fundeado, em situação precária de segurança, na Baía do Porto Grande desde janeiro de 2018, após uma avaria na MPP;
 - N/T DRAGOEIRO: à data, fundeado na Baía do Porto Grande, desde 27 de maio de 2017, a aguardar uma decisão.

Além dos navios supracitados, no plano de ação elaborado pela Estrutura de Missão, identificou-se, como a seguir se enumera, várias embarcações de recreio, fundeadas há vários anos, cuja situação mereceu chamada de atenção:

- E/R MARITO;
 - E/R MANUELA MARIA;
 - E/R WINDOVER II;
 - E/R EMILY II
 - E/R AURA;
 - E/R BAG AVEL;
 - E/R ASPASIA 2;
 - E/R CROUCH HARBOUR;
 - E/R OUL.
-
- NAVIOS E EMBARCAÇÕES ATRACADOS NO PORTO GRANDE EM SITUAÇÃO PRECÁRIA DE SEGURANÇA
 - REBOCADOR DAMÃO (cais nº8);
 - NAVIO AUXILIAR GENERAL JOÃO DE ALMEIDA (cais nº8);
 - E/R RICH HARVEST (cais nº7);
 - Embarcação de pesca AKATZ BAT (cais nº7);
 - Embarcação de pesca Praia Grande (cais nº9);
 - Embarcação de pesca Ponta Bicuda (cais nº9);

→ Embarcação de pesca MARLISO (cais nº9).

De modo a resolver as questões identificadas no decurso dos trabalhos, a Estrutura de Missão emitiu, no plano de ação, um conjunto de recomendações que a seguir, de forma resumida, se enumera:

- a) Contratar uma empresa especializada para a prossecução dos trabalhos de remoção, desmantelamento e/ou afundamento em local determinado nos termos da lei;
- b) Programar a limpeza da baía de forma faseada, em função dos riscos que cada navio apresentava;
- c) Designar ancoradouros e fixar os seus limites, bem como a sinalização marítima, de acordo com a legislação vigente;
- d) Criar alternativas para a atracação e/ou fundeio dos navios e embarcações atracados no cais da EX INTERBASE;
- e) Melhorar a interação institucional entre as entidades competentes;
- f) Rever a legislação em vigor (CMCV), visando a redução do tempo mínimo para a declaração de abandono de um navio/embarcação.

2.3. ESTADO ATUAL DE NAVIOS E EMBARCAÇÕES FUNDEADOS/IMOBILIZADOS NA BAÍA DO PORTO GRANDE

Pelo facto de o levantamento dos navios e embarcações afundados, encalhados e fundeados em situação precária de segurança, na Baía do Porto Grande, executado pela Estrutura de Missão, criada pela Resolução nº56/2018, de 20 de junho, datar-se de 2018, três (3) anos antes da elaboração deste relatório, procedeu-se a um novo levantamento de navios e embarcações nas mesmas condições de segurança, com o propósito de identificar novas situações de risco e emitir as recomendações que se impuserem.

2.3.1. IDENTIFICAÇÃO DE NAVIOS E EMBARCAÇÕES EM RISCO DE ENCALHE OU AFUNDAMENTO

Da volta efetuada pela Baía do Porto Grande, no dia 22 de dezembro de 2021, constatou-se a continuidade da problemática atinente aos navios e embarcações afundados, encalhados, fundeados e atracados em condições precárias de segurança, sendo que muitos dos navios e embarcações identificados já constavam do plano de ação elaborado pela Estrutura de Missão em 2018.

Destaca-se o Rebocador “IRON BULL” e um batelão a este encostado, pela inexistência das condições mínimas de segurança, o Rebocador “LEOPARD”, encalhado na zona da Galé desde 2011, pela degradação ambiental, o N/M “CHARIOT” novamente fundeado sem a tripulação mínima de segurança (só um guarda a bordo), e um aglomerado de

embarcações de recreio, em possível situação de abandono, fundeadas na Baía do Porto Grande.

NAVIOS/EMBARCAÇÕES ENCALHADOS OU AFUNDADOS	NAVIOS/EMBARCAÇÕES FUNDEADOS EM SITUAÇÃO PRECÁRIA DE SEGURANÇA	NAVIOS/EMBARCAÇÕES ATRACADOS EM SITUAÇÃO PRECÁRIA DE SEGURANÇA
ITZIAR II REBOCADOR LEOPARD	REBOCADOR IRON BULL ; N/M CHARIOT; VELEIROS LA LUZ, SILVER SONG, GHOST, EMILY II, ASPASIA 2, LA BONDEUSE, AURA, CELADON, WINDOVER, DANIELA, LANIAKEA, TOMOURE IV, NAUTILIS, LI7...	EUGÉNIO, REGINA, ISLÂNDIA, TITAN, ARCA UNO, AKATZ BAT, RICH HARVEST, BONDY BOND, LAGINHA...

3. ANÁLISE

3.1. OBJETIVO

A análise tem como principal objetivo determinar as causas contributivas e as circunstâncias do acidente, como base para se fazer recomendações que possam contribuir para evitar que ocorrências semelhantes se repitam.

Por se incorporar neste relatório o estudo da segurança marítima operacional na Baía do Porto Grande, a análise incidir-se-á, de forma transversal, na problemática dos navios e embarcações fundeados, afundados, encalhados, abandonados ou atracados em situação precária de segurança, merecendo o acidente do N/M “CHARIOT”, pelas razões óbvias, natural destaque.

3.2. DO ACIDENTE DO N/M CHARIOT

O acidente do N/M “CHARIOT” resulta essencialmente, como na grande maioria das ocorrências marítimas na Baía do Porto Grande, do incumprimento dos requisitos mínimos de segurança, mormente a inexistência de uma tripulação mínima de segurança. No caso específico do N/M “CHARIOT”, na definição da tripulação mínima de segurança, a autoridade competente teria de levar em conta a inoperacionalidade da MPP, ou seja, a incapacidade do navio se manobrar pelos próprios meios e de forma independente.

Ora, durante o processo de investigação deste acidente, não se encontrou evidências da determinação da tripulação mínima de segurança por parte da autoridade competente, em função do estado operacional em que se encontrava o navio, embora os factos provam a exigência para com o armador, no sentido de este dotar o navio de uma tripulação. É entendimento que a definição de uma tripulação mínima de segurança, estando o navio com a única MPP inoperacional e com os geradores parados, levaria a uma redução substancial dos tripulantes, mantendo-se no navio uma equipa mínima que permitisse dar resposta a possíveis incidentes a bordo e solicitar apoio das autoridades em terra em caso de necessidade. Essa redução substancial da tripulação, significaria, na mesma medida, a redução de custos ao armador e facilitaria o cumprimento das exigências a esse respeito.

Outro ponto importante é, e não se encontrou evidências do contrário, a inexistência de inspeção ao navio, durante os mais de três (3) anos em que esteve fundeado na Baía do Porto Grande, principalmente ao seu aparelho de fundeio (ferros e amarras). Por se tratar de um navio em situação inoperacional, que, por conseguinte, não iria navegar, não se fez nenhuma inspeção de segurança, deixando-o à mercê das condições meteorológicas

e oceanográficas e consequente desgaste do seu aparelho de fundeio, como se provou ser a causa do acidente.

Do acidente resultaram apenas pequenos danos materiais, contudo a situação poderia ter sido pior se o N/M “CHARIOT”, à deriva, tivesse abalroado outros navios ou embarcações, ou mesmo se tivesse encalhado noutra local que não a praia da Galé. Embora, à data do acidente, o N/M “CHARIOT” não tivesse quantidades consideráveis de combustíveis a bordo, aquando do seu fundeio em 2018 tinha nos seus tanques cerca de doze (12) toneladas de gasóleo, quantidade que representa algum risco ao ambiente marinho quando se fala de encalhe de um navio.

A legislação nacional prevê, entre as Administrações Marítima e Portuária, uma gestão concertada da área portuária, no que toca, principalmente, à segurança e delimitação dos fundeadouros. Contudo, dos factos apurados, constata-se alguma dificuldade de concertação e coordenação entre as partes, criando um vazio no monitoramento da segurança operacional nas áreas portuárias.

3.3. DO PLANO DE AÇÃO ELABORADO PELA ESTRUTURA DE MISSÃO À ATUALIDADE

A resolução nº 56/2018, de 20 de junho, que criou a Estrutura de Missão, preconizava, ainda no seu preâmbulo, um célere e competente planeamento e organização da limpeza da Baía do Porto Grande, para implementação imediata.

Cumprindo com o disposto na resolução que a criara, a Estrutura de Missão procedeu ao estudo da situação e apresentou, no dia 12 de dezembro de 2018, o “PLANO DE AÇÃO DE IMPLEMENTAÇÃO IMEDIATA, ATINENTE À RESOLUÇÃO DOS PROBLEMAS CAUSADOS PELOS NAVIOS ENCALHADOS, FUNDEADOS E ABANDONADOS NA BAÍA DO PORTO GRANDE”.

O plano apresentado pela Estrutura de Missão identificou vinte e três (23) navios e embarcações em condições precárias de segurança, comprometendo a segurança da navegação, saúde pública, preservação do meio ambiente marinho, exploração portuária e beleza dessa baía. Anexo ao plano, a Estrutura de Missão apresentou, para apreciação e aprovação da entidade competente, um cronograma para a execução da limpeza da Baía do Porto Grande, onde se previa a conclusão dos trabalhos no final do primeiro quadrimestre do ano de 2019.

Contudo, volvidos mais de três (3) anos, o Plano de Ação elaborado pela Estrutura de Missão, para implementação imediata, continua por executar, desconhecendo-se quaisquer avanços nesse sentido.

Entretanto, da análise feita na elaboração deste relatório, constata-se que depois do estudo elaborado pela Estrutura de Missão, aconteceram alguns acidentes/incidentes na Baía do Porto Grande, relacionados com a problemática em questão, sendo, inclusive, dois dos navios acidentados alvo de identificação no plano de ação elaborado:

- ☞ N/P “KIBALI”: encalhou na praia da Galé a 06 de dezembro de 2020 (ver relatório Nº 01/ACCID – M/IPIAAM/2020 do IPIAAM);
- ☞ N/M “CHARIOT”: o navio acabaria por encalhar na Praia da “Cova de Inglesa” no dia 21 de setembro de 2021, quase três (3) anos depois de ser identificado em estado de segurança precária.

Outros navios acidentados na Baía do Porto Grande:

- ☞ N/P “LIAN RUN 35” e N/P “RUITAIFENG 903”: de nacionalidade chinesa, encalharam no dia 23 de julho de 2019, na praia do Lazareto (ver relatório Nº 02/ACCID – M/IPIAAM/2019 do IPIAAM).

3.4. SITUAÇÃO ATUAL DA SEGURANÇA MARÍTIMA OPERACIONAL NA BAÍA

Ao longo das últimas décadas, na Baía do Porto Grande tem-se constatado uma contínua degradação da segurança para a navegação marítima, do aspeto visual e do meio marinho, consequência de uma acumulação de ocorrências (acidentes e incidentes), relacionadas com a precária situação de segurança operacional que de há muito tempo para cá se verifica nessa que é considerada uma das mais belas baías do mundo.

A reincidência de ocorrências marítimas na Baía do Porto Grande, com semelhantes causas e fatores contributivos, tem-se mostrado um problema cuja resolução, por parte das instituições competentes, se tarda a conseguir. Essa acumulação de acidentes e incidentes com navios e embarcações que, por norma, à partida se encontram fundeados e com o agravar, ou nem tanto, das condições meteorológicas e oceanográficas vão à garra, dadas as precárias condições de segurança em que se encontram fundeados, tem feito da Baía do Porto Grande, com destaque para a praia da Galé, uma das áreas de maior sinistralidade marítima em Cabo Verde.

Dessas ocorrências resultaram, em alguns casos, encalhes e afundamentos de navios, cujos destroços ainda continuam por remover, sendo que existem restos de destroços imersos e, como tal invisíveis e indetectáveis pelos radares, constituindo-se perigos iminentes à navegação marítima. Acumulativamente, não existe qualquer tipo de sinalização marítima dos destroços imersos, pouca informação relacionada nas cartas náuticas e nenhum tipo de balizamento para navios que se aproximem da área do complexo de pesca ou do cais de apoio da ENACOL.

Não obstante o histórico de ocorrências, continua a situação de navios e embarcações fundeados sem os requisitos mínimos de segurança por lei exigidos, nomeadamente a tripulação de segurança, o que coloca em causa uma rápida resposta em caso de o navio ou embarcação ir à garra, como são os casos do N/M “CHARIOT” (novamente fundeado), Rebocador “IRON BULL” e um conjunto de embarcações de recreio, conforme enumerado no subcapítulo anteriormente neste relatório.

3.5. ATRIBUIÇÕES DAS INSTITUIÇÕES COM COMPETÊNCIA NA MATÉRIA

A soberania e jurisdição do Estado no mar baseiam-se nos princípios dispostos nas convenções e tratados internacionais, com maior relevo para a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS – sigla em inglês), a qual Cabo Verde assinou e ratificou. Supletivamente, em matérias específicas e no âmbito marítimo, Cabo Verde tem ratificado várias convenções internacionais de relevo, com destaque, no caso em apreço, para a Convenção sobre o Regulamento Internacional para Prevenção de Colisões no Mar, 1972, conforme emenda (COLREG 1972) e a Convenção Internacional

para a Prevenção da Poluição por Navios, de 1973, alterada pelo Protocolo de 1978, conforme emendas (MARPOL 73/78), entre outras.

Do normativo nacional, destaca-se, neste caso específico, o Código Marítimo de Cabo Verde, aprovado pelo Decreto-legislativo nº 14/2010, de 15 de novembro (está em processo de aprovação uma revisão do CMCV); o Decreto-legislativo nº1/2013, de 12 de setembro, que altera a Lei dos Portos de Cabo Verde, aprovada pelo Decreto-legislativo nº10/2010, de 01 de novembro; o Decreto-regulamentar nº21/2013, de 14 de novembro, que altera o Regulamento dos Portos de Cabo Verde, aprovado pelo Decreto-regulamentar nº15/2010, de 20 de dezembro; o Regulamento das Capitánias, aprovado pelo Decreto-lei nº34/98, de 31 de agosto; demais legislação, mormente as leis orgânicas e estatutos das instituições com competências e atribuições nos espaços marítimos sob jurisdição nacional.

3.5.1. DA ADMINISTRAÇÃO MARÍTIMA

Do disposto no Decreto-lei nº38/2018, de 20 de junho que cria o IMP e aprova os seus estatutos, alterado pelo Decreto Lei 37/2021, de 20 de abril, destacam-se, como suas atribuições, as seguintes:

- ☒ Contribuir para a definição da política marítima e portuária do país;
- ☒ Contribuir para a definição da estratégia geral de desenvolvimento dos transportes e navegação marítimos e dos portos;
- ☒ Participar na definição dos princípios gerais de articulação de planos de ordenamento portuário com outros instrumentos de ordenamento do território, bem como assegurar a coordenação do planeamento e do desenvolvimento estratégico do sistema marítimo-portuário;
- ☒ Assegurar o cumprimento das normas nacionais e internacionais relativas ao setor marítimo e portuário, particularmente no concernente à segurança da navegação, dos navios e das instalações portuárias à salvaguarda da vida humana no mar e proteção do meio ambiente marinho, bem como às condições de higiene, bem-estar, trabalho, formação e certificação do pessoal marítimo;
- ☒ Autorizar o exercício das atividades marítimas e de tráfego local atendendo a critérios técnicos e de segurança;
- ☒ Efetuar e prestar serviço de farolagem e sinalização marítima;
- ☒ Promover os necessários levantamentos hidrográficos e a elaboração e atualização da cartografia oceânica;

Da mesma forma, segundo o Código Marítimo de Cabo Verde:

- Cabe à Administração Marítima fixar a tripulação de segurança para os navios, durante a sua permanência na zona portuária, com vista a executar qualquer movimento ou manobras que se mostrem necessárias, podendo exigir garantia suficiente para cobrir os danos ou prejuízos que possam surgir durante o tempo de amarração e despesas necessárias para a manutenção e alojamento digno das pessoas a bordo.
- Nos casos em que um navio apresente perigo de naufrágio na zona portuária ou constitua um risco grave para as pessoas ou bens, a administração marítima solicita ao capitão, armador ou agente marítimo o abandono do porto ou adoção de medidas de reparação ou outras no prazo fixado para o efeito.

→ Consideram-se navios abandonados na zona portuária, que passam a pertencer ao Estado, os navios que permaneçam durante mais de 6 (seis) meses atracados, amarrados ou fundeados no mesmo lugar na zona portuária sem atividade apreciável exteriormente, sem ter abonado as correspondentes taxas e assim o declare a administração marítima.

Ainda, conforme o disposto no Regulamento das Capitánias dos Portos de Cabo Verde, compete a esta tomar todas as providências necessárias à remoção de cascos ou destroços de embarcações afundadas ou encalhadas.

3.5.2. DA ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA

Conforme o Código Marítimo de Cabo Verde, a Administração Portuária, em coordenação com a Administração Marítima, autoriza a amarração ou fundeio temporário de navios inativos na zona portuária, designando o lugar, período e demais condições de permanência, sempre que não prejudique as operações ou serviços portuários ou constitua um perigo para as pessoas ou para os bens.

Do disposto na Lei dos Portos de Cabo Verde, são competências da Administração Portuária as seguintes:

- ☞ Autorizar a entrada e saída, inclusive a atracação, desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcação na área do porto (...);
- ☞ Estabelecer, manter e operar, em coordenação com a Administração Marítima, a sinalização e o balizamento do canal do porto e da bacia de evolução do porto;
- ☞ Delimitar, em coordenação com a Administração Marítima, 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 guerras e submarinos, navios em reparo ou aguardando atracação, e navios com cargas inflamáveis ou explosivas;
- ☞ Atuar, no que toca à proteção do ambiente, com medidas preventivas e corretivas em todos os casos em que haja situações suscetíveis de degradar o ambiente durante as operações portuárias.

3.5.3. DA POLÍCIA MARÍTIMA

À Polícia Marítima, órgão policial enquadrado na estrutura da Polícia Nacional, compete, essencialmente, a colaboração com outras instituições do setor, mormente a Administração Marítima, através das Capitánias dos Portos e suas Delegações, visando garantir a fiscalização e o cumprimento dos pressupostos nas legislações vigentes.

Nesse aspeto, é importante salientar o facto de não existir nenhum diploma legal específico para a Polícia Marítima, estando as suas atribuições, de forma geral, disseminadas nas da Polícia Nacional e nalgumas legislações nacionais, como são os casos do Código Marítimo e do Regulamento das Capitánias.

3.5.4. DA DIREÇÃO NACIONAL DO AMBIENTE

A Direção Nacional do Ambiente – DNA é, conforme o disposto no Decreto-lei nº49/2016, de 27 de setembro, que estabelece a estrutura, a organização e as normas de

funcionamento do Ministério da Agricultura e Ambiente – MAA, um serviço central do MAA com funções de conceção, regulamentação, coordenação, execução e apoio direto ao Ministro, nos domínios do ambiente, nomeadamente a prevenção e avaliação de impactes, conservação da natureza, a informação ambiental e do seguimento da qualidade ambiental.

De forma resumida e com relevância para o estudo em apreço, a DNA tem as seguintes atribuições:

- ☞ Apoiar a definição, execução e avaliação da política ambiental, através de diagnósticos e de estudos sobre o estado do ambiente;
- ☞ Adotar medidas que visem a proteção dos ecossistemas terrestres e aquáticos ameaçados de destruição;
- ☞ Colaborar com outros organismos públicos em matéria de tratados e convenções internacionais assinados e/ou ratificados por Cabo Verde, no domínio do ambiente, designadamente na sua implementação;
- ☞ Estudar e propor medidas legislativas no âmbito da proteção e melhoria do ambiente, designadamente sobre regime da responsabilidade ambiental;
- ☞ Promover, apoiar e acompanhar as estratégias de integração do ambiente nas políticas setoriais;
- ☞ Promover e acompanhar iniciativas no âmbito de uma política integrada para o sector do ambiente;
- ☞ Preparar e executar a estratégia nacional de proteção e conservação da natureza;
- ☞ Organizar o sistema nacional de vigilância e controle da qualidade do ambiente;
- ☞ Apoiar a definição de uma política, em matéria de gestão de resíduos e efluentes, e da água;

4. CONCLUSÕES

4.1. DO ACIDENTE DO N/M CHARIOT

Da análise dos factos e evidências, relativamente ao acidente do N/M “CHARIOT”, conclui-se o seguinte:

- 1) O navio permaneceu fundeado na Baía do Porto Grande, sem cumprir os requisitos mínimos de segurança, nomeadamente a tripulação mínima, por mais de três (3) anos, até à data do acidente;
- 2) Durante esse período em que o navio esteve fundeado na Baía do Porto Grande, a Capitania dos Portos de Barlavento tentou que este mantivesse uma tripulação mínima de segurança, tendo mesmo aplicado coimas ao armador por não acatar as suas instruções;
- 3) O N/M “CHARIOT” dispunha de um guarda diurno e outro noturno, contudo à hora do acidente nenhum destes se encontrava a bordo, pois o guarda cessante (diurno) tinha saído numa pequena embarcação de poio para ir fazer a rendição com o guarda entrante, que por sua vez voltaria sozinho para o navio;
- 4) Se no momento do acidente um dos guardas estivesse a bordo, facilitaria o estabelecimento do cabo de reboque com o rebocador “CABO VERDE”, da ENAPOR, e muito provavelmente o navio não chegaria a encalhar;
- 5) O empenhamento do rebocador “CABO VERDE” e da embarcação da PM foi imediato, dado que ambos se encontravam em operações na área portuária;

- 6) O encalhe do N/M “CHARIOT” deve-se ao facto da amarra se ter partido e o navio ficar à deriva, sem ninguém a bordo para estabelecer o cabo de reboque, com a agravante das condições meteorológicas e oceanográficas que se verificavam terem dificultado o embarque de uma pessoa;
- 7) Do acidente resultaram pequenos danos materiais, sem nenhum dano ambiental a registar.

4.2. DA SEGURANÇA MARÍTIMA OPERACIONAL NA BAÍA DO PORTO GRANDE

A problemática dos navios e embarcações afundados, encalhados e fundeados em condições precárias de segurança na Baía do Porto Grande foi identificada há muito tempo como um obstáculo à segurança da navegação, à preservação do meio ambiente marinho e ao desenvolvimento sustentável da orla costeira da mesma baía. Dessa forma, por iniciativa de instituições com competências no setor marítimo, como foi o caso da AMP, através da Capitania dos Portos de Barlavento em 2014, e posteriormente por resolução do Governo da República, que criou uma estrutura de missão para o efeito, procedeu-se a estudos e levantamento da situação, visando encontrar a melhor solução para resolver esse problema.

Contudo, não obstante o plano de ação elaborado pela Estrutura de Missão em 2018, para execução imediata, conforme instruções do Governo na resolução nº 56/2018, este acabou por não ser implementado e desde então pouco ou nada se fez para resolver esta problemática. De resto, passados três (3) anos desde a elaboração do plano de ação, pela Estrutura de Missão, a situação de segurança marítima operacional na Baía do Porto Grande não conheceu melhorias, tendo mesmo acontecido alguns acidentes, nomeadamente o encalhe dos N/P “LIAN RUN 35” e “RUITAIFENG 903” em julho de 2019, encalhe do N/P “KIBALI” em dezembro de 2020 e encalhe do N/M “CHARIOT” em setembro de 2021, sendo que os dois últimos navios foram identificados, pela Estrutura de Missão, dadas as precárias condições de segurança em que se encontravam à data.

Tendo em conta a dimensão da problemática, a transversalidade de atribuições a várias instituições estatais e os custos para execução de um plano de remoção dos destroços, será necessário criar uma equipa multidisciplinar, constituída pelos diferentes intervenientes marítimos na Baía do Porto Grande e com superintendência governamental, capaz de elaborar os estudos de segurança marítima e ambiental que se impõem, apresentar um plano e o respetivo orçamento para a sua execução e coordenar os trabalhos de remoção dos destroços.

É igualmente importante criar procedimentos e envidar esforços para evitar que mais navios e embarcações continuem a fundear, na Baía do Porto Grande, sem os requisitos mínimos de segurança, caso contrário estará em causa a sustentabilidade de qualquer plano de ação atinente à resolução dessa problemática.

Das informações disponíveis e analisadas, concernente à resolução da problemática da segurança marítima operacional na Baía do Porto Grande, conclui-se o seguinte:

- 1) Necessidade de melhor coordenação entre todas as instituições com competência na matéria em causa, mormente entre a Administração Marítima e a Administração Portuária, principalmente na definição e sinalização das áreas de fundeio;

- 2) Necessidade de criação de procedimentos standard de emergência na Baía do Porto Grande (Ex: navio à deriva, incêndio a bordo, alagamento etc.), que permitam um empenhamento integrado de todas as instituições com competência no setor;
- 3) É necessário proceder a uma inspeção subaquática, com recurso a mergulhadores, visando o mapeamento dos destroços submersos;
- 4) Necessidade de sinalização à superfície de todos os destroços imersos, enquanto não se faz a sua remoção, por forma a garantir a segurança da navegação na área sul da baía;
- 5) Necessidade de se efetuar um minucioso levantamento hidrográfico na Baía do Porto Grande, principalmente na zona sul da baía, zona de expansão litoral da cidade;

5. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Identificados as causas e fatores contributivos do acidente do N/M “CHARIOT”, concluído que estes têm estado na origem de, quase, todos os acidentes/incidentes ocorridos na Baía do Porto Grande, elaborado um estudo sobre a segurança marítima operacional nessa mesma baía, emite-se, abaixo, algumas recomendações, consideradas pertinentes com vista a evitar e/ou mitigar o risco de novas ocorrências com base nas mesmas causas, bem como para a resolução da problemática dos navios e embarcações afundados, encalhados e fundeados em precárias condições de segurança.

5.1. ENTIDADES GOVERNAMENTAIS

RECOMENDAÇÃO DE SEGURANÇA Nº 034-IAM/2022

- a) Dar seguimento ao Plano de Ação elaborado pela Estrutura de Missão, na sequência da Resolução nº56/2018, de 20 de junho, com vista à resolução definitiva da problemática dos navios afundados, encalhados, fundeados/abandonados na Baía do Porto Grande;
- b) Reforçar os instrumentos e capacidades das instituições com competência nessa matéria, para melhor responderem aos desafios do setor.

5.2. ADMINISTRAÇÃO MARÍTIMA

RECOMENDAÇÃO DE SEGURANÇA Nº 035-IAM/2022

- a) Estabelecer procedimentos e parâmetros de monitorização, das condições de segurança, dos navios e embarcações fundeados na Baía do Porto Grande, especialmente os que têm fundeio de longa duração;
- b) Criar, em coordenação com a Administração Portuária, procedimentos de emergência na Baía do Porto Grande, visando resposta célere e coordenada às ocorrências marítimas;
- c) Procurar cooperação, em concertação com a Administração Portuária, junto de instituições de países amigos, no sentido de se fazer um minucioso levantamento hidrográfico da Baía do Porto Grande, principalmente na zona sul da mesma;

- d) Reforçar o acompanhamento dos navios e embarcações em possível situação de abandono e aplicar os mecanismos legais onde se mostrar necessário.

5.3. ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA

RECOMENDAÇÃO DE SEGURANÇA Nº 036-IAM/2022

- a) Criar, em coordenação com a Administração Marítima, procedimentos de emergência na Baía do Porto Grande, visando resposta célere e coordenada às ocorrências marítimas;
- b) Procurar cooperação, em concertação com a Administração Marítima, junto de instituições de países amigos, no sentido de se fazer um levantamento hidrográfico da Baía do Porto Grande, principalmente na zona sul da mesma;
- c) Promover, em coordenação com outras instituições com competência no setor, uma cultura de segurança nas áreas marítimas sob sua jurisdição.

REFERÊNCIAS

- Código Marítimo de Cabo Verde, aprovado pelo Decreto-Legislativo n.º 14/2010, de 15 de novembro;
- Código de Investigação de Acidentes, da Organização Marítima Internacional (IMO) – MSCMEPC.3/Circ.2, de 13 de junho de 2008/Resolução MSC.255(84);
- Decreto-Legislativo n.º 1/2013 que altera a Lei dos Portos de Cabo Verde, aprovado pelo Decreto-Legislativo n.º 10/2010, de 1 de novembro;
- Decreto-Regulamentar n.º 21/2013, que altera o Regulamento dos Portos de Cabo Verde, aprovado pelo Decreto-Regulamentar n.º 15/2010, de 20 de dezembro;
- Regulamento das Capitánias, aprovado pelo Decreto-lei n.º34/98, de 31 de agosto;
- Plano de Ação elaborado pela Estrutura de Missão, na sequência da Resolução n.º56/2018, de 20 de junho;
- Decreto-lei n.º38/2018, de 20 de junho, que cria o IMP e aprova os seus estatutos;
- Decreto-lei n.º 49/2016, estabelece a estrutura, a organização e as normas de funcionamento do Ministério da Agricultura e Ambiente, adiante designado por MAA.

ANEXO 1: EMBARCAÇÕES EM CONDIÇÕES PRECÁRIAS DE SEGURANÇA NA BAÍA DO PORTO GRANDE

22 de dezembro de 2021

Navio Parcialmente Afundado



ITZIAR II: Afundado parcialmente no dia 28 de novembro de 2015;

Navio Encalhado



REBOCADOR LEOPARD: Encalhado a 1 de setembro de 2011, na zona da Galé;

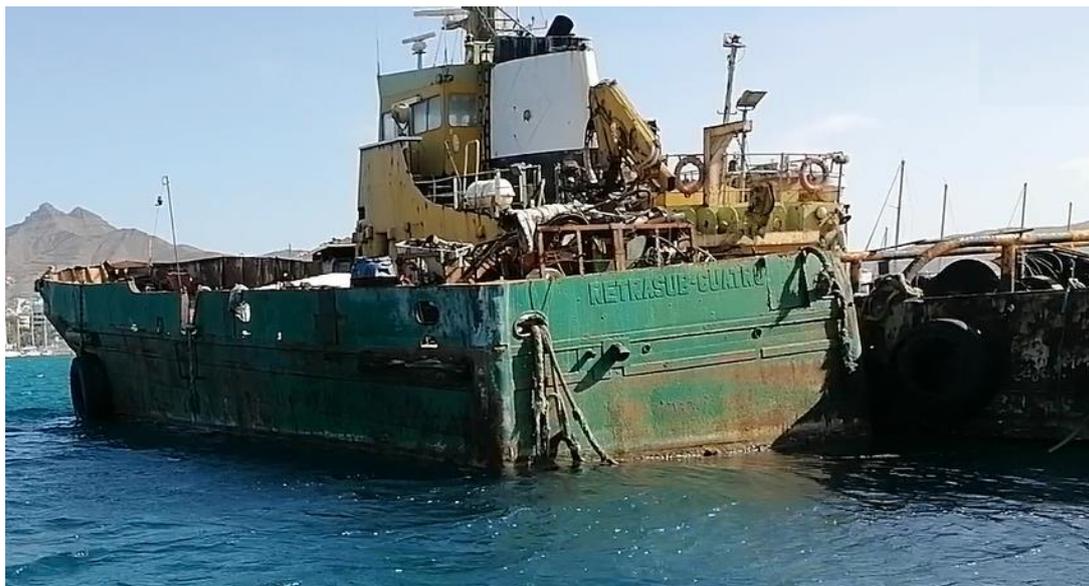
Navios Fundeados



REBOCADOR IRON BULL: fundeado, em situação precária de segurança, na Baía do Porto Grande, sem qualquer atividade apreciável exteriormente, com dificuldades na abonação das taxas portuárias;



N/M CHARIOT: fundeado, em situação precária de segurança, na Baía do Porto Grande desde janeiro de 2018, após uma avaria na MPP, e novamente fundeado, após último encalhe na zona da Galé a 21 de setembro de 2021.



RETRANSUS CUATRO: fundeado, em situação precária de segurança, na Baía do Porto Grande de braços dados com o REBOCADOR IRON BULL.

Embarcações de Recreio Fundeadas



E/R AURA: veleiro fundeado na Baía do Porto Grande em situação precária de segurança.



E/R ASPASIA 2: veleiro fundeado na Baía do Porto Grande, em situação precária de segurança.



E/R Daniela: : veleiro fundeado na Baía do Porto Grande, em situação precária de segurança.