

# Recomendações de Segurança

1 - 2014

1.1.2013 – 31.3.2014

O Gabinete de Prevenção e de Investigação de Acidentes Marítimos (GPIAM) é um serviço da administração central do Estado que tem por missão investigar os acidentes e incidentes marítimos, com a maior eficácia e rapidez possível, visando identificar as respetivas causas, elaborar e divulgar os correspondentes relatórios, promover estudos, formular recomendações em matéria de segurança marítima que visem reduzir a sinistralidade marítima e assegurar a participação em comissões, organismos ou atividades, nacionais ou estrangeiras.

A presente compilação das Recomendações de Segurança produzidas na sequência das conclusões alcançadas durante as investigações realizadas pelo Gabinete de Prevenção e de Investigação de Acidentes Marítimos (GPIAM) até final do 1º trimestre de 2014, pretende sistematizar, condensar e tornar público as lições aprendidas com os acidentes verificados, e disponibilizá-las a toda a comunidade marítima e ao público em geral, de modo a que os interessados possam desenvolver políticas de gestão e minimização dos riscos do exercício da sua atividade.

Este registo é efetuado de acordo com a metodologia definida nos procedimentos internos deste Gabinete, que estão conformes com a Lei 18/2012, de 7 de maio, que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva nº 2009/18/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril.

De acordo com a referida Lei, as investigações técnicas de acidentes e incidentes marítimos realizadas por este Gabinete são independentes de quaisquer investigações do foro judiciário, do inquérito da autoridade marítima ou outro, destinadas a apurar responsabilidades ou a imputar culpa.

## ÍNDICE

<b>Introdução</b>	<b>3</b>
<b>1. Relatório nº 01/2013, encalhe do navio “Merle”</b>	<b>4</b>
<b>2. Relatório nº 02/2013, acidente com Veleiro “Meri Tuuli”</b>	<b>5</b>
<b>3. Relatório nº 006/2013, acidente com Arrastão “Neptuno”</b>	<b>5</b>
<b>4. Relatório nº 009/2013, Acidente com “Karina G”</b>	<b>7</b>
<b>5. Relatório nº 012/2013, acidente com Arrastão “Deneb”</b>	<b>8</b>
<b>6. Relatório nº 045/2013, acidente com “MSC Irene”</b>	<b>9</b>
<b>7. Relatório nº 219/2013, acidente com embarcação de recreio “Cochicho”</b>	<b>10</b>

## INTRODUÇÃO

Excecionalmente, por se tratar da primeira compilação de Recomendações de Segurança realizada, reunimos aqui todas as emitidas no período de 1 de janeiro de 2013 a 31 de março de 2014, prevendo-se, de futuro, a elaboração deste documento com uma periodicidade semestral. Pela mesma razão, pelo curto período de existência deste Gabinete e também por ainda não estarem totalmente concluídos os respetivos procedimentos internos, a metodologia de registo usada e de apresentação deste tipo de documento não está totalmente definida, o que poderá ter reflexos nas futuras compilações a publicar.

Também não utilizamos durante o período em causa sempre o mesmo processo de comunicação das recomendações de segurança elaboradas com as entidades, organizações e pessoas a quem foram endereçadas nem fomos regulares nesta comunicação, razões que justificam, julgamos que pelo menos em parte, a baixa taxa de respostas obtidas. Chama-mos, no entanto, a atenção, não só para a obrigatoriedade legal de responder às recomendações de segurança emitidas por este Gabinete – de forma concretamente à ou às questões colocadas - como à importância que estas respostas têm como forma de envolvimento das entidades endereçadas na mitigação do problema de segurança marítima identificado. Acresce que as recomendações de segurança, dentro do processo de investigação técnica realizado pelo GPIAM, são comunicadas à Comissão Europeia que fiscaliza posteriormente a implementação das medidas decididas no sentido da mitigação desse problema.

Ainda assim, dada a pertinência de algumas das conclusões alcançadas com as investigações realizadas e subsequentes recomendações elaboradas, entendeu-se útil a sua divulgação neste momento a toda a comunidade marítima para que delas possam beneficiar e para que, se tal for o caso, proporcionar uma melhor intervenção das entidades com responsabilidades nestas matérias, públicas e privadas, no sentido da redução dos riscos inerentes ao exercício das atividades marítimas.

No período em causa, o GPIAM concluiu então 7 investigações de acidentes marítimos, que classificados como:

- “muito grave” - 4,
- “grave” - 3.

Destas 7 investigações resultaram as 21 recomendações de segurança seguintes, dirigidas a diversas entidades públicas e privadas.

## 1. RELATÓRIO Nº 01/2013, ENCALHE DO NAVIO “MERLE”

- **Data do acidente:** 19 de janeiro 2013
- **Tipo de navio:** Navio de comércio / Carga geral
- **Classificação do acidente:** Grave
- **Resumo:** No dia 19 de janeiro de 2013, pelas 0830, o navio mercante “Merle” encalhou na Praia da Torreira, Aveiro, quando fazia uma viagem do fundeadouro de *Vivero Bay*, Espanha, para Lisboa, para reabastecer e seguir para Huelva como destino final. Deste acidente não resultaram mortos nem feridos, apesar de ter havido inicialmente suspeita de ferimentos no engenheiro do navio. Também não houve quaisquer danos ambientais.

### Recomendações de Segurança:

#### a) À Direcção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM):

“Recomenda-se que a Autoridade Nacional de Controlo de Tráfego Marítimo (ANCTM) instrua o Centro de Controlo do Tráfego Marítimo do Continente (CCTMC) para elaborar procedimentos que obriguem a fazer uma melhor avaliação de situações como a que sucedeu com o navio “Merle” e que obriguem o CCTMC a acompanhar o desenrolar destas situações mesmo tendo passado o controlo da situação para um centro local.”

- Resposta a 5.2.2014

#### b) À DGRM e à Autoridade Marítima Nacional (AMN):

“Recomenda-se que a ANCTM e a AMN estabeleçam procedimentos de interação entre o CCTMC, os centros locais de controlo de tráfego e os órgãos e serviços locais da Autoridade Marítima com vista a que navios em dificuldade (que solicitem ou não um local de refúgio ao abrigo do estabelecido no [Decreto-Lei n.º 52/2012](#), de 7 de março, que transpõe a [Diretiva 2009/17/CE](#), do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009) possam ser acompanhados e aconselhados em termos de navegação sob mau tempo, logo que entrem no mar territorial.”

- Resposta a 5.2.2014 (da DGRM)

#### c) À Direcção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM):

“Recomenda-se que a DGAM instrua as capitánias dos portos e os comandos locais da Polícia Marítima no sentido de elaborarem procedimentos que regulem a interação com o CCTMC e com os centros locais de controlo de tráfego no que respeita à autorização para os navios fundearem nos fundeadouros exteriores dos portos sob responsabilidade da Autoridade Marítima. Estes procedimentos devem, entre outros aspetos que a Autoridade Marítima Local considere relevantes, ter em conta as características dos navios, a condição dos navios em termos de eventuais avarias ou dificuldades para navegar e as condições de tempo e mar nas proximidades do fundeadouro.”

- Sem resposta à data

## 2. RELATÓRIO Nº 02/2013, ACIDENTE COM VELEIRO “MERI TUULI”

- **Data do acidente:** 10 de abril 2013
- **Tipo de navio:** Embarcação de Recreio/veleiro
- **Classificação do acidente:** Muito Grave
- **Resumo:** No dia 10 de abril de 2013, esta embarcação de recreio, com 5 tripulantes a bordo, estava a navegar nas aproximações à barra da Figueira da Foz quando houve uma onda de maiores dimensões que num golpe de mar provocou o seu soçobramento, tendo projetado para o mar 4 dos tripulantes. Perderam a vida um destes e ainda um agente da Polícia Marítima do Comando Local da Figueira da Foz que socorria a embarcação.

### Recomendações de Segurança:

#### a) À DGRM:

“Recomenda-se que o Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM, I.P.), na qualidade de organismo responsável pela gestão das marinas e docas de recreio não concessionadas, elabore procedimentos rigorosos e uniformes para o “checkout” das embarcações de recreio que pratiquem aquelas marinas ou docas de recreio, tanto em viagens nacionais como internacionais. Estes procedimentos deverão conter, entre outra informação considerada relevante pelos responsáveis da marina perante cada situação específica: elementos sobre as características da costa, condições de tempo e mar esperadas para a rota da embarcação até ao próximo porto de destino, situação das barras mais próximas; contactos de emergência.”

“Recomenda-se que o CCTMC providencie no sentido de serem gravadas todas as comunicações em canal 6 realizadas na área geográfica da sua responsabilidade.”

- Resposta a 5.2.2014

#### b) À DGRM, DGAM, GNR-UCC e SEF:

“Recomenda-se que as autoridades com responsabilidades no controlo da náutica de recreio (nomeadamente o IPTM, I.P., as capitánias dos portos e os comandos locais da Polícia Marítima, a GNR - UCC e o SEF) procedam de modo a que na primeira entrada em território nacional, ou no início de uma nova viagem (nos casos em que as embarcações estejam residentes em território nacional), sejam rigorosas no procedimento de “check in” das embarcações de recreio, inserindo no “Latitude 32” toda a informação confirmada relativamente a cada embarcação e respetiva tripulação (especialmente a habilitação do skipper).”

- Resposta a 5.2.2014 (da DGRM) e a 8.1.2014 (da GNR - UCC)

#### c) À DGAM:

“Recomenda-se que as capitánias dos portos e os comandos locais da Polícia Marítima possuam o “Latitude 32” com todas as capacidades do sistema disponíveis e que seja dada formação adequada aos seus agentes para o operarem.”

- Sem resposta à data

#### d) À Unidade de Controlo Costeiro da Guarda Nacional Republicana (GNR – UCC):

“Recomenda-se que a UCC-GNR tenha instalado em todos os destacamentos o “Latitude 32” e que sejam elaborados procedimentos rigorosos para a sua utilização assim como para a visita às embarcações de recreio que demandem portos e marinas nacionais.”

- Resposta a 31.1.2014

### 3. RELATÓRIO Nº 006/2013, ACIDENTE COM ARRASTÃO “NEPTUNO”

- **Data do acidente:** 16 de janeiro de 2013
- **Tipo de navio:** Navio de Pesca costeira / Arrastão
- **Classificação do acidente:** Muito Grave
- **Resumo:** No dia 16 de janeiro de 2013, pelas 13.25, a embarcação de pesca "NEPTUNO" encontrava-se a alar a rede de arrasto, a cerca de 11 mi a sudoeste do porto da Figueira da Foz, quando a corrente que segurava a porta da rede de arrasto ao pórtico a estibordo, se partiu libertando o cabo real que embateu de forma violenta na cabeça de um pescador provocando-lhe a morte.

#### Recomendações de Segurança:

##### a) Ao armador do navio “NEPTUNO” que:

**6-2013.1** “Implemente, na sua frota, um conjunto de procedimentos e mediadas eficazes que assegurem a utilização efetiva de EPI’s pelos tripulantes dos seus navios.”

**6-2013.2** “Assegure, a quando da aquisição de equipamentos sujeitos à emissão de certificados de conformidade (tais como correntes, cabos, etc.), a efetiva correspondência entre os materiais/equipamentos adquiridos e os certificados correspondentes.”

- Sem resposta à data

##### b) À DGRM que:

**6-2013.3** “Estude a viabilidade de implementação de um procedimento de certificação e inspeção das artes de pesca, que assegure a verificação periódica da segurança dos seus componentes e da sua operação em condições que garanta a sua utilização em segurança.”

- Resposta a 5.2.2014

#### 4. RELATÓRIO Nº 009/2013, ACIDENTE COM “KARINA G”

- **Data do acidente:** 24 de janeiro de 2013
- **Tipo de navio:** Navio de Comércio / Carga Geral
- **Classificação do acidente:** Grave
- **Resumo:** No dia 24 de janeiro de 2013, pelas 1400, no navio “Karina G”, que se encontrava atracado por bombordo no cais comercial do porto da Figueira da Foz a descarregar atados de toros de madeira de eucalipto, um estivador, ao deslocar-se sobre os atados de rolos de madeira, para se desviar da lingada que estava a ser içada, apoia mal um o pé sobre um dos rolos, escorrega, embate num dos rolos e cai para uma posição inferior entre um atado de madeira estivado no porão e a amurada de bombordo, ferindo-se com gravidade.

#### Recomendações de Segurança:

##### a) À Fozpor – Empresa de Trabalho Portuário da Figueira da Foz (ETP), Lda.:

**6-2013.1** “Proceda a ações de sensibilização dos seus funcionários para os riscos inerentes às deslocações sobre cargas de origem vegetal que formam superfícies bastante irregulares no interior dos porões de navios e com grande potencial de fraca tração ao calçado normalmente utilizado.”

**6-2013.2** “Coloque à disposição dos seus trabalhadores calçado ou adaptadores que garantam uma boa aderência nestes casos.”

- Resposta a 7.1.2014



## 5. RELATÓRIO Nº 012/2013, ACIDENTE COM ARRASTÃO “DENEb”

- **Data do acidente:** 31 de janeiro de 2013
- **Tipo de navio:** Navio de Pesca costeira / Arrasto
- **Classificação do acidente:** Grave
- **Resumo:** No dia 31 de janeiro de 2013, pelas 1900, o navio de pesca de arrasto pela popa “Deneb” ao entrar a barra do porto de Peniche encalhou junto ao molhe oeste de proteção do referido porto.

### Recomendações de Segurança:

#### a) Ao Armador

**12-2013.1** “Atuar de modo a que as embarcações de pesca da frota estejam guarnecidas, em formato de papel e/ou digital, de todos os Editais e Normas de segurança marítima promulgadas pelas Autoridades Marítimas e Portuárias e também da informação constante do Roteiro da Costa de Portugal do Instituto Hidrográfico (IH), para todos os portos de Portugal Continental e ilhas;

Com uma periodicidade nunca inferior a 6 (seis) meses, solicitar junto das Autoridades Marítimas e do Instituto Hidrográfico, as eventuais alterações ao conteúdo ou à forma de disponibilização, de qualquer um destes documentos. A sua atualização deve ser constante e efetuada de forma procedimental junto de todos os navios e embarcações da frota, tendo ainda em consideração a respetiva necessidade formativa junto dos mestres acerca do conteúdo técnico destes documentos;”

**12-2013.2** “Sem prejuízo das vistorias e intervenções obrigatórias, atuar em conformidade de modo a que sejam revistos e testados todos os equipamentos de segurança da navegação a bordo de todos os navios da frota, com especial relevo para as sirenes elétricas, que deve estar operacional. A reparação deste tipo de equipamento deve ser efetuada assim que tenha sido detetada a falha/avaria e deve ser efetuado um relatório de intervenção, o qual deverá ser arquivado, por exemplo, na sede do armador;”

**12-2013.3** “Providenciar formação aos mestres dos navios e/ou embarcações da frota para que seja atribuída a habilitação certificada de operador de radar a cada um deles, de acordo com a convenção “Standards of Training Certification & Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel” (STCW-F)”

- Sem resposta à data

#### b) À Direção Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM)

**12-2013.4** “Implementar os procedimentos considerados necessários e suficientes para assegurar a operacionalidade ininterrupta dos equipamentos de referência posicional e de alerta, nomeadamente, os farolins e sinais acústicos do porto de Peniche.”

- Sem resposta à data

## 6. RELATÓRIO Nº 045/2013, ACIDENTE COM “MSC IRENE”

- **Data do acidente:** 4 de janeiro de 2013
- **Tipo de navio:** Navio de Pesca costeira / Arrasto
- **Classificação do acidente:** Muito grave
- **Resumo:** no dia 04 de abril de 2013, pelas 0145, um estivador a desempenhar as funções de portaló (SOS) - apoio ao operador de grua durante as operações de carga de contentores -, que se encontrava a bordo do navio “MSC Irene”, por sua vez atracado no Terminal XXI do Porto de Sines, durante a movimentação de um contentor para o interior do navio, cai no porão, resultando daí a sua morte.

### Recomendações de Segurança:

#### a) À PSA Sines:

**45-2013.1** “Por forma a existir um apoio permanente aos trabalhadores e tendo em consideração que o período noturno reveste-se de maior risco potencial, recomenda-se que seja implementada uma medida interna na PSA Sines para garantir a presença de pelo menos um responsável da Segurança, Higiene e Saúde no Trabalho no período das 00:00h às 08:00h.”

**45-2013.2** “Recomenda-se a revisão das políticas de segurança para este tipo de operações, nomeadamente, impor a obrigatoriedade do uso de um arnês de segurança, sempre que se efetuem trabalhos em altura a bordo de navios.”

- Resposta a 30.12.2013

#### b) À Autoridade para as Condições do Trabalho (ACT); À Direção Regional do Trabalho da Madeira; À Inspeção Regional do Trabalho dos Açores:

**45-2013.3** “No âmbito destas operações em todos os trabalhos em altura a bordo de navios e em todos os portos portugueses, recomenda-se que as entidades acima identificadas planeiem anualmente um conjunto de atividades inspetivas/fiscalizadoras, que assegurem que o uso do respetivo arnês de segurança está a ser corretamente utilizado.”

- Sem resposta à data

## 7. RELATÓRIO Nº 219/2013, ACIDENTE COM EMBARCAÇÃO DE RECREIO “COCHICHO”

- **Data do acidente:** 21 de dezembro de 2013
- **Tipo de navio:** Embarcação de recreio
- **Classificação do acidente:** Muito grave
- **Resumo:** no dia 21 de dezembro de 2013, pelas 1730, a embarcação de recreio “Cochicho”, com seis pessoas a bordo, ao fazer-se à barra do rio Tejo, quando se encontrava a cerca de 4 a 5 mi do Farol do Bugio, sobre o Cachopo do Sul, no alimento entre o Bugio e o Farol do Cabo Espichel, foi virada por uma onda de maior dimensão que a fez soçobrar. Deste acidente resultaram 5 mortes.

### Recomendações de Segurança:

#### a) Aos patrões das embarcações de recreio:

**219-2013.1** “Que os patrões das embarcações de recreio motorizadas procurem adaptar a velocidade das suas embarcações às condições de tempo e mar existentes a cada momento o que obriga a avaliação contínua das circunstâncias e das condições de navegação, de forma a poder ajustar essa velocidade a mudanças ocorridas nessas circunstâncias ou condições.”

- Recomendação de segurança geral, não endereçada e consequentemente não passível de resposta