

Relatório Estatístico

2 - 2013

setembro – dezembro de 2013

Gabinete de Prevenção e de Investigação de Acidentes Marítimos (GPIAM)

Telm. 24H: (+351) 914 804 117, Correio eletrónico: gpiam@gpiam.mamaot.gov.pt,

Sítio na Internet: www.gpiam.mamaot.gov.pt

Relatório Estatístico 2/2013, homologado pelo diretor do GPIAM de 04 de junho de 2014.

O presente relatório é elaborado pelo Gabinete de Prevenção e de Investigação de Acidentes Marítimos (GPIAM), que 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.

O presente Relatório Estatístico apresenta o total dos dados registados pelo GPIAM para o período em causa (setembro-dezembro de 2013), referentes a acidentes e incidentes marítimos e respetivas investigações técnicas. Nomeadamente, no que concerne a conceitos e definições, este registo é efetuado de acordo com a metodologia definida nos procedimentos internos deste Gabinete, em conformidade 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

Introdução	4
Dados do Período	5
Totais Anuais	6
Análise	7
Conclusão	12

Introdução

O segundo relatório estatístico elaborado por este Gabinete refere-se já a um período de tempo de 4 meses, neste caso de 1 de setembro a 31 de dezembro de 2013, o último quadrimestre do ano transato. Apresenta os dados registados pelo GPIAM referentes a acidentes e incidentes marítimos ocorridos na totalidade do território nacional e, fora desta área, os que ocorreram com navios e embarcações portuguesas ou em que intervieram entidades nacionais, nomeadamente as que realizam operações de busca e salvamento na área nacional de responsabilidade SAR. A metodologia usada evoluiu relativamente à utilizada no relatório anterior, sem no entanto, julgamos, isso prejudicar a análise comparativa da totalidade dos dados do ano de 2013, que aqui colocamos também.

No quadrimestre em causa o GPIAM registou então 75 acidentes, dos quais classificou:

- 14, como não acidente/incidente marítimo,
- 2, como incidente marítimo, e
- 55, como acidente marítimo.

Os 55 acidentes marítimos identificados, quanto à sua gravidade, foram classificados:

- 10 como "muito grave",
- 22 como "grave", e
- 23 como "pouco grave".

Dados do Período

1. Acidentes marítimos, por localização

	Mar Territorial e Águas Interiores	Outra
<i>M grave</i>	8	2
<i>Grave</i>	17	5
<i>P grave</i>	16	4
<i>Total:</i>	41	11

2. Acidentes marítimos, por tipo

	Abaloamento	Ocupacional	Afundamento	Colisão	Encalhe	Incêndio	Soçobramento
<i>M Grave</i>	2	-	8	-	-	-	-
<i>Grave</i>	2	-	-	1	2	-	3
<i>P grave</i>	-	21	-	-	-	1	-
<i>Total:</i>	4	21	8	1	2	1	3

3. Acidentes marítimos, por área de atividade

	Comércio	Pesca	Recreio
<i>M grave</i>	1	6	2
<i>Grave</i>	5	2	14
<i>P grave</i>	9	12	-
<i>Total:</i>	15	20	16

4. Acidentes marítimos, por bandeira

	Nacional	União Europeia	Outra
<i>M Grave</i>	7	2	1
<i>Grave</i>	12	10	-
<i>P grave</i>	18	3	2
<i>Total:</i>	37	15	3

5. Outros

1. Acidentes Pessoais

No total de acidentes e incidentes marítimos registados no período em causa, contabilizam-se 13 vítimas mortais.

2. Investigações

No período em causa, o GPIAM iniciou 14 investigações técnicas a acidentes e incidentes marítimos e concluiu 2 outras.

Totais Anuais

No decurso do ano de 2013, o GPIAM identificou 184 acidentes marítimos os quais, quanto à sua gravidade, foram classificados:

- 25 como "muito grave",
- 96 como "grave", e
- 63 como "pouco grave".

1. Acidentes marítimos, por localização

	Mar Territorial e Águas Interiores	Outra
<i>M grave</i>	22	3
<i>Grave</i>	82	9
<i>P grave</i>	46	13
<i>Total</i>	150	25

2. Acidentes marítimos, por tipo

	Abalroamento	Ocupacional	Afundamento	Alagamento	Colisão	Encalhe	Incêndio	Soçobramento
<i>M grave</i>	2	10	10	0	0	0	0	2
<i>Grave</i>	7	9	2	2	6	21	3	5
<i>P grave</i>	5	39	0	5	1	3	1	1
<i>Total:</i>	14	58	12	7	7	24	4	8

3. Acidentes marítimos, por área de atividade

	Comércio	Pesca	Recreio
<i>M grave</i>	3	16	6
<i>Grave</i>	18	17	59
<i>P grave</i>	24	25	10
<i>Total:</i>	45	58	75

4. Acidentes marítimos, por bandeira

	Nacional	UE	Outra
<i>M grave</i>	19	3	3
<i>Grave</i>	58	31	4
<i>P grave</i>	51	6	5
<i>Total:</i>	128	40	12

5. Outros

1. Acidentes Pessoais

No total de acidentes e incidentes marítimos registados no ano de 2013, contabilizam-se 31 vítimas mortais.

2. Investigações

Ao longo do ano transato, o GPIAM iniciou 36 investigações técnicas a acidentes e incidentes marítimos das quais concluiu 4, com a publicação dos respetivos relatórios técnicos.

Análise

- ❖ O GPIAM foi criado em maio de 2012, por força do DL 140/2012, de 10 de julho, e começou a funcionar a 1 de agosto desse ano, com a nomeação do seu primeiro diretor. Regista acidentes marítimos desde 1 de janeiro de 2013 tendo também nessa data começado a acompanhar os mais graves de entre estes. Ao longo do ano passado iniciou 36 investigação técnica a acidentes marítimos – das quais concluiu 4, com a publicação dos respetivos relatórios -, tendo em curso a 31 de dezembro as seguintes:

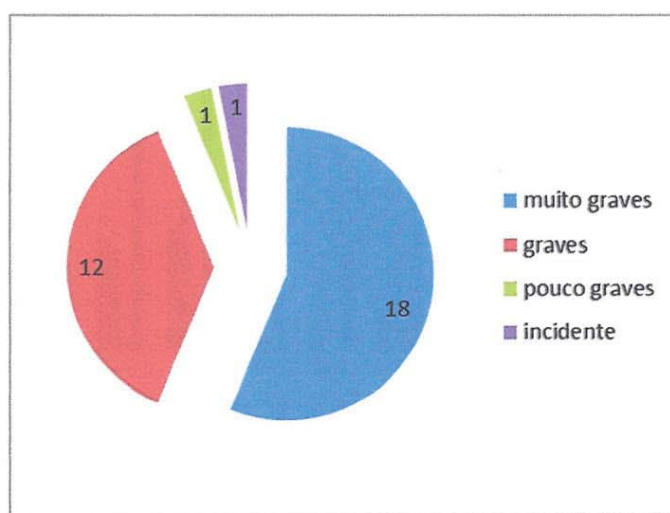


Fig. 1 - Número total de investigações em curso, por tipo de acidente marítimo, a 31 de dezembro de 2013

Acresce a este propósito que a Lei nº 18/2012, de 7 de maio, estabelece a obrigatoriedade de uma investigação apenas no caso de acidentes marítimos classificados como “muito grave”, deixando ao critério do GPIAM iniciar uma investigação técnica noutras situações, se entender que existe a possibilidade de os resultados desta poderem contribuir para a prevenção de acidentes futuros.

- ❖ Do total de 184 acidentes marítimos registados em 2013, 25 foram classificados como “muito grave”, 96 como “grave” e 63 como “pouco grave”:

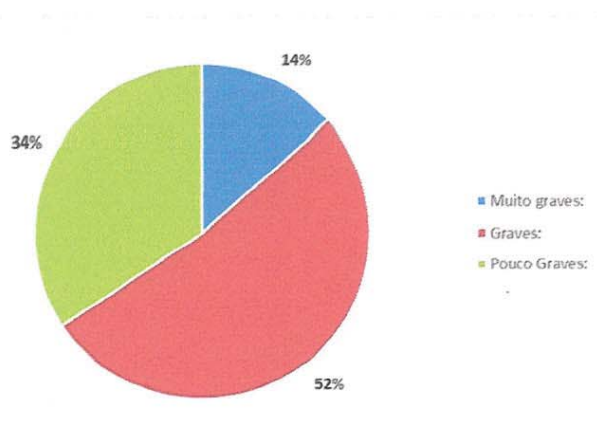


Fig. 2 - Total de acidentes marítimos, quanto à sua gravidade

A distribuição mensal dos acidentes marítimos ao longo do ano de 2013, revela um pico em agosto, e junho e outubro como os meses com menor número de acidentes. A média mensal de acidentes marítimos o ano passado foi de 15,3.

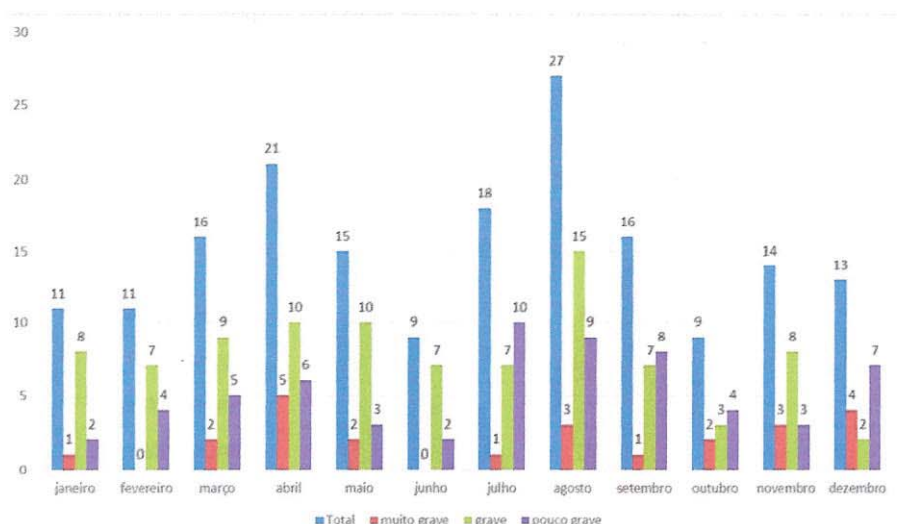


Fig. 3 - Distribuição mensal de acidentes marítimos

Os 55 acidentes marítimos registados pelo GPIAM no último quadrimestre de 2013 correspondem a 28,9% do total anual. Apesar da redução verificada no número de acidentes marítimos em relação aos trimestres anteriores, é de assinalar o número muito significativo dos classificados como “muito grave” no período: 40,0%, do total anual.

- ❖ Por força da Lei 18/2012, de 7 de maio, estão no âmbito de atuação do GPIAM todos os acidentes marítimos que ocorrem no Mar Territorial e em águas interiores nacionais, bem como os ocorridos com navios de bandeira portuguesa em qualquer parte do mundo. Ao longo do ano de 2013 não nos foi possível, de forma consistente, registar os acidentes marítimos ocorridos com navios portugueses pelo mundo fora, mas registámos os que aconteceram em águas interiores e no Mar Territorial nacionais e, para além deste limite, os que exigiram a intervenção da Marinha e/ou da Força Aérea em missões de busca e salvamento. Assim, dos 184 acidentes marítimos registados em 2013, 150 aconteceram nas nossas águas interiores ou Mar Territorial, 25 para lá deste limite e 9 não foi possível localizar com o necessário rigor.

- ❖ Na análise anual por tipo de acidente, e confirmando a tendência detetada no primeiro relatório estatístico deste Gabinete, destacam-se os do tipo “ocupacional” com um total de 58 acidentes marítimos registados ao longo de 2013, 31% do total.

De assinalar que, dos 58 acidentes marítimos do tipo ocupacional, 10 foram classificados como “muito grave” (correspondente a 40% do total de acidentes marítimos do tipo “muito grave” registados) por deles terem resultado vítimas mortais. Os restantes 48 foram assim classificados pois tiveram como consequência feridos graves, ou seja, a incapacidade para o trabalho de, pelo menos, uma pessoa durante um mínimo de 72 horas.

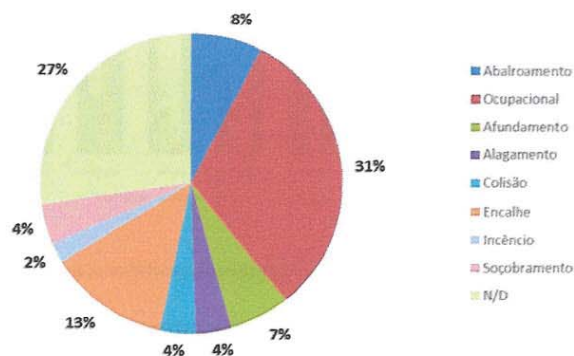


Fig. 4 - Total de acidentes marítimos por tipo de acidente

De destacar também os acidentes marítimos de tipo “encalhe”, o segundo com maior ocorrências em 2013, com um total de 24 acidentes assim registados (13,0% do total).

- ❖ Por área de atividade dos navios e embarcações acidentados, a área “recreio” é a que apresentou um número maior de acidentes marítimos ao longo do ano de 2013, confirmando a tendência detetada no relatório anterior: são 75, 40,7% do total. Seguem-se os acidentes marítimos registados com navios e embarcações de pesca, 58, e os com navios de comércio, 45.

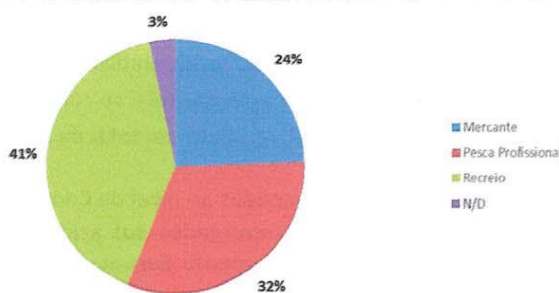


Fig. 5 - Total de acidentes marítimos, por área de atividade

Do total de acidentes marítimos do tipo “muito grave” registados ao longo do ano de 2013, 12% aconteceram com navios de comércio, 24% na área do recreio e 64% na da pesca. Neste setor, 27,6% dos acidentes marítimos têm esta classificação.

A distribuição mensal dos acidentes marítimos de 2013 por área de atividade revela, como seria de esperar, um aumento significativo de acidentes marítimos na área do recreio nos meses de Verão: julho e agosto.

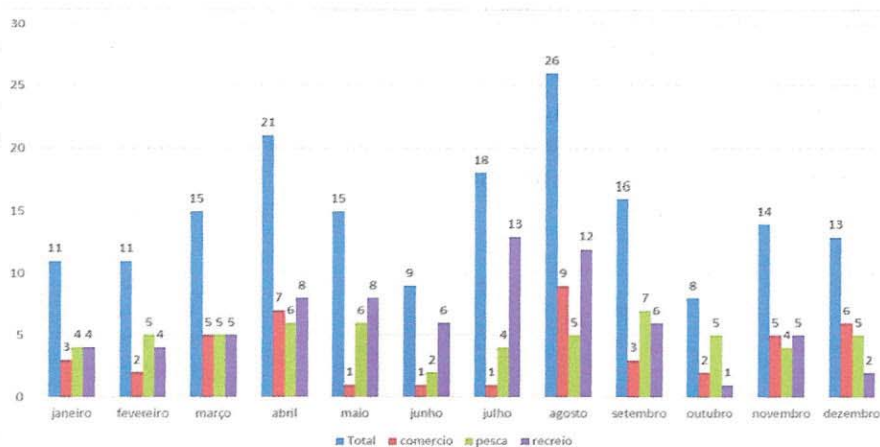


Fig. 6 – Distribuição mensal de acidentes marítimos, por área de atividade

- ❖ É a área da pesca, aquela onde se registaram mais vítimas mortais em acidentes marítimos no ano passado: 18 de um total de 31. A área do recreio registou 10 e a do comércio 3.

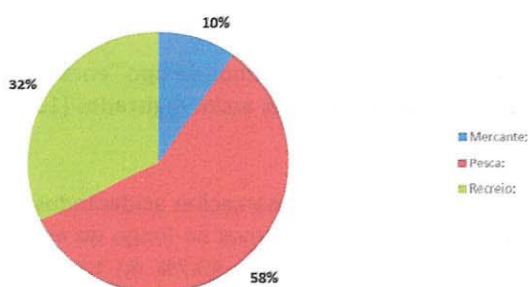


Fig. 7 - Vítimas mortais por área de atividade

Porque muitas das embarcações de recreio acidentadas se dedicavam à pesca lúdica - que frequentemente se confunde com a pesca profissional -, se considerarmos a atividade da pesca no seu conjunto, o ano de 2013 registou efetivamente um total de 26 vítimas mortais nesta atividade.

- ❖ Comparando os acidentes marítimos registados ao nível da Comissão Europeia pela EMSA, com os dados nacionais aqui apresentados mas expurgados dos acidentes marítimos que não caem no âmbito da Diretiva nº 2009/18/CE, do Parlamento Europeu e do Concelho, de 23 de abril¹, há a assinalar o seguinte:

	UE ²	Portugal (2013)
Total de acidentes marítimos	1950	33
Total de acidentes marítimos do tipo "muito grave"	70	6
Total de vítimas mortais	75	6
Total de investigações concluídas	140	3

¹ Que são as que constam nas estatísticas europeias.

² Média anual desde 2011, inclusive

Conclusão

A obrigação de investigar acidentes marítimos leva-nos a não só tomar conhecimento da sua ocorrência de forma sistemática e global como a também a registar uma grande quantidade de dados sobre os mesmos. Assim, apesar de não decorrer diretamente da Lei 18/2012, de 7 de maio, como uma das atribuições do GPIAM, a publicação regular de relatórios estatísticos sobre acidentes marítimos, entendemos útil a sua elaboração como forma de aproveitar a informação disponível e, através da sua divulgação, dar mais um contributo no sentido da prevenção e, consequente, redução da sua ocorrência.

Por outro lado, a utilização pelo GPIAM de uma metodologia de investigação comum a todos os países da União Europeia e à da maioria dos outros países do mundo – com a obrigação de definições e classificadores comuns -, torna os nossos dados diretamente comparáveis com os desses países e, assim, um indicador credível da evolução do panorama nacional nesta matéria.

Neste sentido, ao longo do ano passado procurámos desenvolver os procedimentos e os protocolos necessários a tomarmos conhecimento da ocorrência de acidentes marítimos de forma atempada e completa. Julgamos poder afirmar neste momento que, com ainda algumas exceções, já atingimos esse nível no que respeita a acidentes que ocorrem no Mar Territorial e em águas interiores marítimas nacionais. Falta-nos otimizar ainda no que respeita aos acidentes que ocorrem em águas interiores não marítimas e para lá do Mar Territorial. Nesse aspeto, temos a noção que não está a ser cumprida na totalidade, pelos diversos agentes, a obrigação legal de notificação de acidentes marítimos ao GPIAM, aspeto que estamos também a tentar otimizar.

Por outro lado, procurámos também definir o modelo de registo, análise e apresentação de dados, processo que ainda não terminou totalmente, mas que entendemos não comprometer a validade dos dados e das conclusões apresentadas. Definido está, que iremos produzir e publicar um relatório estatístico a cada 4 meses, em que o último de cada ano apresentará os resultados finais e as conclusões relativas a esse ano.

Assim, o relatório estatístico agora apresentado, por ser o último do ano de 2013 - referente aos acidentes marítimos ocorridos de 1 de setembro a 31 de dezembro -, conclui também a análise que fazemos do nosso primeiro ano completo de funcionamento.

Em geral, os dados estatísticos do último trimestre de 2013, confirmam algumas das tendências já assinaladas no primeiro relatório elaborado, nomeadamente a análise que aí fazemos sobre a marinha de comércio, a da pesca e a de recreio. Mantemos também, porque os dados agora apresentados assim o sugerem, as recomendações que elaborámos no referido relatório, nomeadamente:

1. Um aumento da fiscalização por parte das entidades competentes, Autoridade Marítima e Autoridade para as Condições do Trabalho, mas numa conduta mais pedagógica que efetivamente conduza a uma mudança de hábitos e de comportamentos potenciadores do aumento da segurança no Mar, nomeadamente na área da pesca e do recreio;
2. Uma clarificação e simplificação dos regulamentos e normas em vigor, que permita o enfoque fácil dos vários agentes no que é realmente essencial no contributo positivo para o aumento da segurança marítima;
3. A ratificação da diretiva STCW-F (*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel*), da IMO, que entrou em vigor a 29 de setembro de 2012 e que fixa os níveis mínimos de formação, treino e certificação profissional para o pessoal das embarcações de pesca com mais de 24 metros;

4. A transposição para a ordem jurídica nacional, onde aplicável, das recomendações do *Document for Guidance on Training and Certification of Fishing Vessel Personnel*, da IMO, FAO e ILO, meramente sugestivas mas aplicáveis a todas as embarcações de pesca independentemente da sua dimensão;
5. A reformulação dos cursos e programas de formação para marítimos no sentido do aumento das componentes relacionadas com as áreas da segurança marítima - em particular a segurança coletiva a bordo, a segurança pessoal, a segurança da navegação, a segurança no trabalho e a segurança do meio ambiente - e, também, das componentes de marinharia e estabilidade.

No que respeita à análise da totalidade dos dados do ano de 2013, na falta de dados nacionais de anos anteriores, comparamos aqui os por nós registados no ano passado, com a média dos resultados da União Europeia, tendo em consideração que 30 países contribuem para essa média e que os dados nacionais a comparar não são a totalidade dos por nós registados mas, desses, apenas os que estão no âmbito da Diretiva 2009 / 18 / CE. Desta comparação resulta que Portugal, no ano de 2013, registou:

- 1,69% do total de acidentes marítimos ocorridos na UE,
- 8,57% dos acidentes marítimos do tipo “muito grave,”
- 8,00% das vítimas mortais, e
- 2,14% das investigações técnicas concluídas.

De destacar, pela negativa, a elevada percentagem de acidentes marítimos do tipo “muito grave” e de vítimas mortais quando comparada com a percentagem do total de acidentes marítimos. Efetivamente, os dados nacionais de 2013 revelam já uma muito elevada percentagem de acidentes marítimos deste tipo. São 14% do total quando a média na EU é de apenas 3,59%.

Revelador e muito preocupante, é também o número de vítimas mortais registadas o ano passado: 31. Não sendo uma responsabilidade direta do GPIAM analisar as consequências dos acidentes, mas apenas as suas causas, o acesso que temos a dados muito concretos sobre as situações em que estes ocorrem, permitem-nos refletir sobre esta questão e sugerir possíveis formas de reduzir este número, o que sentimos também como obrigação nossa. Assim, as 31 vítimas mortais ocorridas o ano passado foram consequência de apenas 3 tipos de acidentes marítimos:

	Nacional
Afundamento	14
Ocupacional	10
Soçobramento	7
Total:	31

67,74% das vítimas mortais, 21, aconteceram então em afundamentos e soçobramentos, de embarcações de pequenas dimensões da área da pesca e do recreio. São casos como o do “Cochicho”, do “Jesus dos Navegantes”, “Por Deus Ajudado”, “Jovem”, “Gracilaria”, “Yuri” e outros menos conhecidos. A maioria destes 21 naufrágios terá caído vivo na água tendo as autoridades marítimas, na maior parte destas situações, acorrido ao local do acidente – mesmo em situações de mau tempo –, com rapidez. Tempos de 20, 30, 45 minutos na maioria dos casos parecem-nos bastante, senão mesmo muito, aceitáveis para ações de socorro no mar, e difíceis de reduzir a um custo suportável. Este esforço, no entanto, não conseguiu evitar que muitas destas 21 pessoas tivessem morrido por afogamento ou hipotermia.

Não sendo então viável reduzir de forma significativa o tempo de chegada de socorro aos locais de acidente, há que potenciar que as vítimas dos naufrágios se mantêm a flutuar e quentes pelo mais longo espaço de tempo possível até este chegar. Neste sentido, entendemos que a atual forma de utilização dos auxiliares individuais de flutuação, vulgo coletes de salvação, não é a mais adequada e deve ser corrigida,

situação para a qual já chamámos a atenção em ocasiões anteriores. No nosso entender então, estes devem estar envergados, sempre, quando no exterior do navio ou embarcação, na pesca e no recreio.

Consequentemente, recomendamos as alterações legislativas necessárias de forma a tornar obrigatória a utilização de auxiliares individuais de flutuação na situação acima. Entendemos inclusive que as atuais exceções à utilização de coletes de salvação previstas nas várias peças legislativas que referem este tema podem, inclusive, indiciar que a sua não utilização nessas situações de exceção é segura, o que não é de todo verdade.

Por último, uma palavra de agradecimento a todas as entidades nacionais com as quais hoje nos relacionamos. Efetivamente, por força de lei e para cumprir uma obrigação do país muito específica, o GPIAM surgiu de forma efetiva à cerca de um ano, no meio de um conjunto de entidades que já se dedicam à segurança marítima há muito tempo sem efetivamente nenhuma delas abordar a questão como nós o fazemos. Falo da ANPC, da DGRM, Marinha, GNR, ACT e outras, sem a colaboração das quais teria sido muito mais difícil conseguirmos o que conseguimos até hoje.

Para a frente, falta ainda um esforço de todos no sentido da otimização dos procedimentos colaborativos - de partilha de informação e de trabalho conjunto -, na busca de uma maior eficiência e eficácia, que possibilite, e respetivamente, uma otimização na utilização dos recursos disponíveis e um contributo mais efetivo na redução do número de acidentes marítimos - nas nossas águas e com os nossos navios e embarcações - e na minimização das consequências destes.



Fernando Jorge L C de Matos Alves

13.5.2014