

Relatório Estatístico

1 - 2013

janeiro – agosto 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 1/2013, homologado pelo despacho 56/2013 do diretor do GPIAM de 04 de novembro de 2013.

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 (janeiro-agosto2013), 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, 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

Introdução	3
Dados	4
Análise	5
Conclusão	8

Introdução

Excecionalmente, por se tratar do primeiro relatório estatístico elaborado por este Gabinete, os dados aqui contidos referem-se a um período de 8 meses, de 1 de janeiro a 31 de agosto de 2013, prevendo-se de futuro, a elaboração de um relatório estatístico por quadrimestre. Pela mesma razão, pelo ainda curto período de existência deste Gabinete e também por ainda não estarem totalmente concluídos os respetivos procedimentos internos, a metodologia de registo de dados usada e de apresentação deste tipo de relatório não estão totalmente definidas, o que poderá ter reflexos nos relatórios estatísticos subsequentes.

Ainda assim, os dados aqui apresentados refletem com rigor a realidade do todo nacional no período considerado no que diz respeito a acidentes e incidentes marítimos registados por este Gabinete, e entendeu-se útil a sua divulgação neste momento pela importância que têm para a caracterização destes e, consequentemente, para uma melhor intervenção das entidades com responsabilidades nesta matéria, públicas e privadas, no sentido da sua redução.

Assim, no período em causa o GPIAM registou 149 acidentes, dos quais classificou:

- 10, como não acidente/incidente marítimo,
- 1, como incidente marítimo, e
- 138, como acidente marítimo.

Os 138 acidentes marítimos identificados, quanto à sua gravidade, foram classificados:

- 15 como "muito grave",
- 74 como "grave", e
- 40 como "pouco grave".

Dados

1. Acidentes marítimos, por localização

	Mar Territorial e Águas Interiores	Outra	N/D	Total
Muito Grave	14	1	0	15
Grave	65	4	5	74
Pouco grave	30	9	1	40
N/D	8	1	-	9
Total:	117	15	6	138

2. Acidentes marítimos, por tipo

	Abalroamento	Ocupacional	Afundamento	Alagamento	Colisão	Encalhe	Incêndio	Soçobramento	Outro	N/D
Muito Grave	0	10	2	0	0	0	0	2	1	0
Grave	5	9	2	5	5	19	3	2	23	1
Pouco grave	5	18	0	2	1	3	0	1	10	0
N/D	0	4	0	2	1	0	0	1	1	-
Total:	10	41	4	9	7	22	3	6	35	1

3. Acidentes marítimos, por área de atividade

	Comércio	Pesca	Recreio	Marítimo Turístico	Outro
Muito Grave	2	10	3	0	0
Grave	13	15	44	1	1
Pouco grave	15	13	10	0	2
N/D	2	3	4	0	0
Total:	32	41	61	1	3

4. Acidentes marítimos, por bandeira

	Nacional	União Europeia	Outra	N/D
Muito Grave	12	1	2	0
Grave	46	21	4	3
Pouco grave	33	3	3	1
N/D	5	3	1	-
Total:	96	28	10	4

5. Outros

1. Acidentes Pessoais

No total de acidentes e incidentes marítimos registados no período em causa, contabilizam-se 18 vítimas mortais.

2. Investigações

No período em causa, o GPIAM concluiu 2 investigações técnicas a acidentes e incidentes marítimos e, no final deste, tem 21 outras investigações em curso, das quais 7 com relatórios técnicos finais em processo de homologação.

Análise

Não sendo possível comparar os dados apresentados com dados de períodos anteriores (não por ausência destes, mas por terem sido usadas nestes diferentes metodologias de contabilização), são aqui analisados apenas os dados do período considerado.

Desde logo, começando pelo trabalho realizado pelo GPIAM, organismo que apesar de ter sido criado em maio de 2012 e começado a funcionar em 1 de agosto de 2012, com a nomeação do seu primeiro diretor, apenas em maio de 2013 passou a contar com os dois investigadores previstos no DL 140/2012, de 10 de julho, ficando assim completo em termos de recursos humanos – até ali apenas tinha o diretor, um assistente técnico e um assistente operacional –. Foi, no entanto, ainda assim possível acompanhar os acidentes marítimos mais graves logo desde o início do ano em curso e cumprir com a lei no que respeita à obrigatoriedade da investigação. A 31 de agosto, o GPIAM tinha em curso as investigações técnicas abaixo:

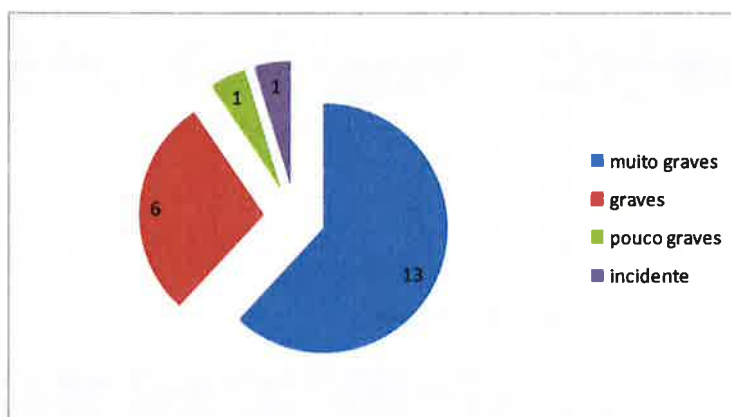


Fig. 1 - Número total de investigações em curso, por tipo de acidente marítimo

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.

Os 117 acidentes marítimos registados pelo GPIAM no mar territorial e em águas interiores do Estado Português, são os que, por força da supracitada Lei 18/2012, estão no seu âmbito de atuação, prevendo-se ainda a possibilidade de investigação técnica fora desta área geográfica sempre que estes ocorram com navios ou embarcações de bandeira nacional ou que impliquem outros interesses do Estado Português. Ao abrigo de diversas convenções internacionais, o GPIAM deve ser notificado de acidentes marítimos que ocorram com navios ou embarcações de bandeira nacional no alto mar, no mar territorial ou em águas interiores de outros países e, entendeu-se também útil, registar acidentes que ocorram para lá das nossas águas territoriais mas em que há intervenção das autoridades portuguesas (operações de busca e salvamento, por exemplo).

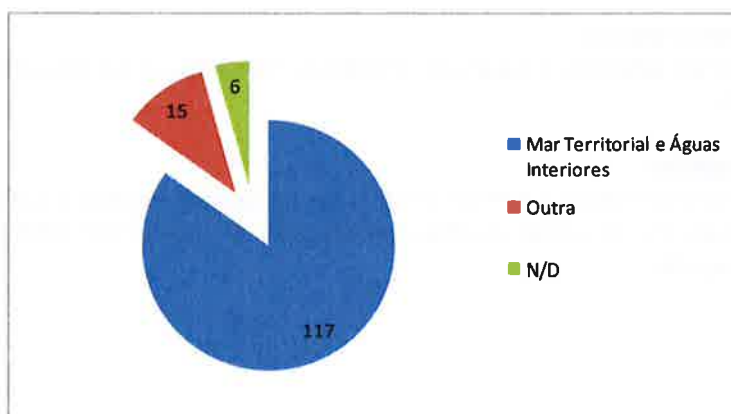


Fig. 2 - Número total de Acidentes Marítimos por área geográfica

Do universo total de acidentes marítimos, classificados por tipo de acidente, destaca-se os do tipo “ocupacional”. São 41, 30% do total de acidentes marítimos registados, dos quais cerca de 1/4 têm a classificação de “muito grave” totalizando, só por si, 13 vítimas mortais. De outra perspetiva, pode concluir-se que dois terços dos acidentes marítimos registados e classificados por este Gabinete como “muito grave”¹ são do tipo “ocupacional”.

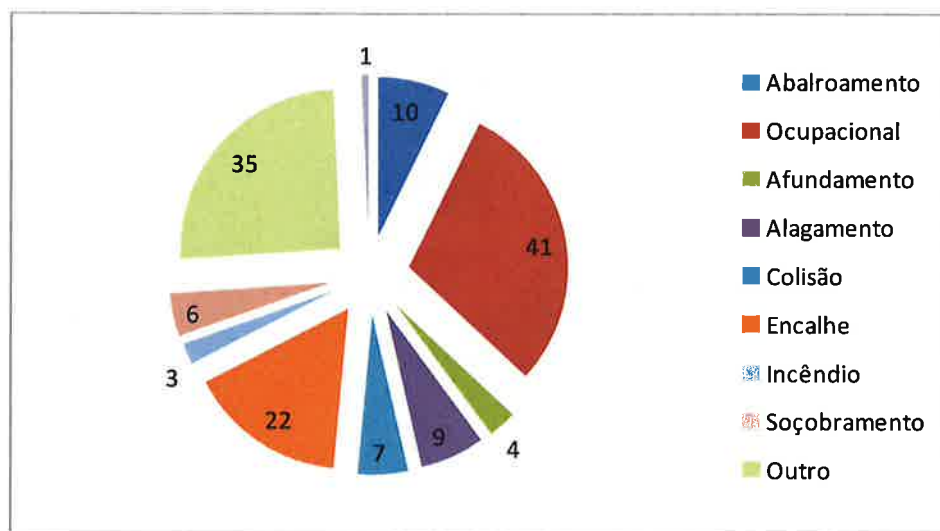


Fig. 3 - Número total de acidentes marítimos por tipo de acidente

Numa análise por área de atividade dos navios e embarcações acidentados, a área “Recreio” e a área “Marítimo/Turística” são, somadas, as que apresentam um número maior de acidentes registados não sendo neste relatório ainda possível distinguir com exatidão uma da outra. No seu conjunto representam 44.20% dos acidentes marítimos registados, os navios de comércio 23.19% e a pesca, 29.71%.

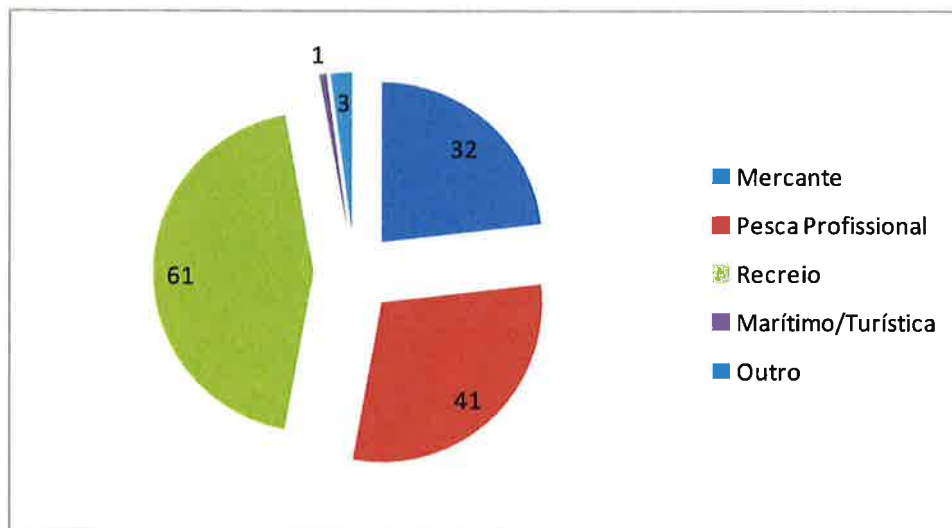


Fig. 4 - Número total de Acidentes Marítimos por área de atividade

Apesar de representarem o maior número de acidentes marítimos registados no período em análise, as áreas do recreio e das atividades marítimo-turísticas registam apenas 3 acidentes (5% do total) com a classificação de “muito grave”.

¹ Um acidente marítimo do tipo “muito grave” é, por definição, um acidente marítimo que “envolve a perda total do navio ou embarcação, a perda de vidas humanas ou danos graves para o ambiente”.

Neste grupo, aparecem muitos acidentes resultantes de avarias várias e 4 das vítimas mortais registadas no período.

Na área dos navios de comércio, 2 acidentes – um deles ocorrido para lá do mar territorial Português - têm a classificação de “muito grave” (6,25% do total), sendo ambos do tipo “ocupacional” e dos quais resultaram as 2 vítimas mortais registadas neste setor. Na área da pesca profissional, 24.39% dos acidentes marítimos registados têm a classificação de “muito grave” e registam-se 12 vítimas mortais no período.

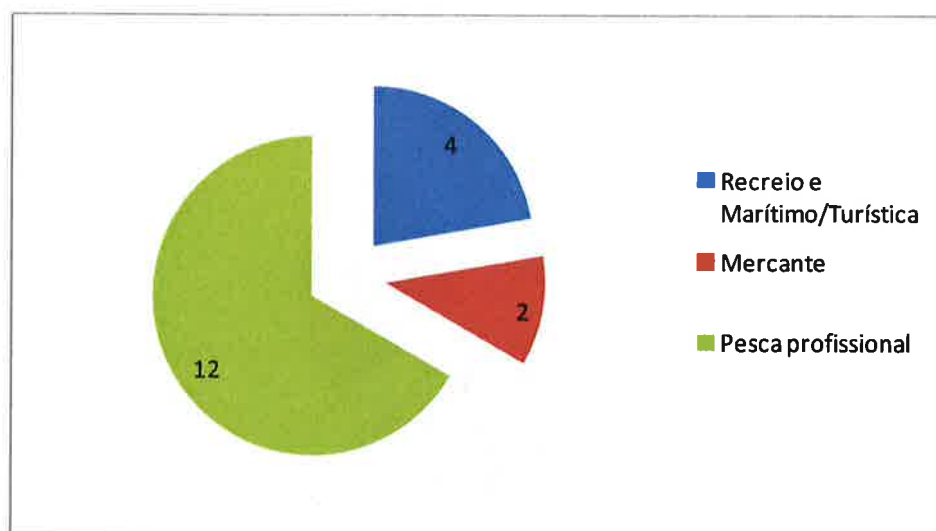


Fig. 5 - Número total de vítimas mortais por área de atividade

Conclusão

Dos dados apurados por este Gabinete, e agora apresentados, mas também das inúmeras opiniões que temos recolhido dos vários agentes durante o nosso trabalho, nas mais diversas situações, dos comentários que temos ouvido e do que temos observado, concluímos este relatório falando das preocupações maiores deste Gabinete, relativamente às quais procuraremos dar o nosso contributo no sentido da sua eliminação.

No que respeita aos navios de comércio, os marítimos são profissionais com boa formação, com uma longa tradição de exigência em termos de segurança marítima, bem enquadrada por normas e regulamentos internacionais. Os acidentes marítimos aqui registados ao longo deste período, exceto os dois “ocupacionais” já referidos e o mediático “Merle”, são acidentes ocupacionais pouco relevantes, colisões ligeiras em portos ou avarias mecânicas a navegar, sem grandes consequências, e às quais as autoridades marítimas competentes têm sabido responder com a rapidez e a eficácia necessária.

Na área das atividades marítimo/turística e do recreio, preocupa-nos fundamentalmente, e logo à partida, o não nos ser possível tomar conhecimentos de forma consistente dos acidentes que ocorrem fora da área de jurisdição da Autoridade Marítima, por ausência de entidade equivalente no interior do território nacional. Rios, barragens e albufeiras têm registado vários acidentes, muitos deles com vítimas mortais, que caem na classificação de “muito grave” e cujas causas carecem de investigação técnica.

A área da pesca é uma atividade secular e com um forte impacto no nosso tecido socioeconómico, nomeadamente nas nossas comunidades mais tradicionais. Pela sua dimensão e especificidade, é a que mais preocupações suscita a nível social, económico, ambiental e de segurança em todo o mundo. Facto inegável e que as entidades e autoridades competentes não desconhecem, razão pela qual, quer a Agência Europeia para a Segurança e a Saúde no Trabalho quer, fora da Europa, países como o Brasil e a Austrália, estão a recomendar e mesmo a impor regras na área da higiene, saúde e segurança no trabalho a bordo de embarcações e navios de pesca.

É também a área que mais preocupa este Gabinete, pelos dados aqui apresentados – nomeadamente o elevado número de vítimas mortais (18 à data da homologação deste relatório) em comparação com o número de acidentes marítimos – mas também por ser a área onde sentimos, por parte dos agentes envolvidos, uma maior dificuldade na compreensão da necessidade de mudança. A falta de segurança é um problema que abrange quase todo o universo da pesca, e que resulta não só da área ocupacional, mas também das áreas da navegação e da marinharia em si.

Sendo inegável o esforço feito pelo Estado Português nos últimos anos no sentido de reduzir a sinistralidade marítima, de que a criação deste Gabinete é só um exemplo, sendo outros a reestruturação iniciada no sentido da criação de uma Administração Marítima que reúna a estrutura governativa e administrativa ligada ao Mar e a Estratégia Nacional para o Mar que prevê a implementação de um plano estratégico nacional de segurança marítima, entende este Gabinete, ainda assim, ser necessário:

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, do recreio e das atividades marítimo/turísticas;
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.

A todos os que trabalham e que, de uma forma ou de outra, dependem das atividades ligadas ao mar, resta uma observação óbvia: a redução dos acidentes marítimos depende fundamentalmente e em última análise de cada um de nós. O Mar, a água, é um meio hostil ao homem, perigoso e imprevisível, e nenhuma precaução será alguma vez demais.



Fernando Jorge L C de Matos Alves
04.11.2013