



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES TRANSPORTES
INIPAT

RELATÓRIO FINAL

TIPO DE OCORRÊNCIA: Acidente Marítimo

EMBARCAÇÃO: Chata (S/Matrícula)

ARMADOR: Júlia Nangombe

[001/ACCID-M/INIPAT/2024]



Av. 21 de Janeiro, Terminal Doméstico do Aeroporto
Internacional "4 de Fevereiro" – Luanda - Angola
Tel.: +244 227-280-559 - Telefax: +244 227-280-562
E-mail: geral@inipat.gov.ao / www.inipat.gov.ao



GOVERNO DE
ANGOLA



mintrans.gov.ao
Ministério dos Transportes

ÍNDICE

CONTROLO DOCUMENTAL	3
PÁGINA DE APROVAÇÃO	4
RESPONSABILIDADE PELA PUBLICAÇÃO	5
NOTA PRELIMINAR	6
NOTA IMPORTANTE	7
RESUMO	8
GLOSSÁRIO DE TERMOS TÉCNICOS	9
1. INFORMAÇÃO FACTUAL	10
1.1 Notificação e Abertura do Processo de Investigação	10
1.2 Histórico do Acidente.....	11
1.3 Lesões Pessoais	12
1.4 Danos	12
1.5 Informação Sobre o Pessoal Envolvido	12
1.6 Informação Sobre a Embarcação	13
1.7 Informação Meteorológica	16
1.8 Ajudas à Navegação	16
1.9 Comunicações	16
1.10 Informação Sobre o Local da Ocorrência	16
1.11 Gravadores de Registo da Viagem (VDR).....	16
1.12 Informação Sobre o Impacto e os Destroços	16
1.13 Informação Patológica e Médica	16
1.14 Dados Sobre Fogo	17
1.15 Aspectos de Sobrevivência	17
1.16 Pesquisas e Testes	17
2. ANÁLISE	18
2.1 Considerações Gerais	18
2.2 Sequência do Acidente	18
2.3 Factor Humano	20
2.4 Factor Material	21
2.5 Factor Operacional	21
3. CONCLUSÕES.....	22

3.1 Factos	22
3.2 Provável Causa do Acidente	24
4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA OPERACIONAL	24
4.1 A Armadora Júlia Nangombe	24
4.2 A Capitania do Porto do Namibe	25
4.3 A Agência marítima Nacional (AMN)	25
4.4 O Governo Provincial do Namibe	26
5. ANEXOS	27
Anexo I – Despacho de Nomeação da Comissão de Investigação	28
Anexo II – Notificação do Acidente	30
Anexo III – Retratos Fotográficos dos Danos e do Local do Acidente	32



Controlo Documental:

Informações sobre a Publicação Original	
Título	Acidente com a Embarcação "Chata (Sem Matrícula)
Tipo de Documento	Relatório de investigação de segurança marítima
N.º do Documento	N.º 001/ACCID-M/INIPAT/24
Data de Publicação	



Página de Aprovação

O presente relatório é aprovado nos termos do artigo 12.º, alínea d) do Decreto Presidencial 29/22, de 27 de Janeiro.

A Direcção Geral



/Luís António Solo/
Director Geral



Responsável pela publicação:

INIPAT – Instituto Nacional de Investigação e Prevenção de Acidentes de Transportes

Endereço:

Avenida 21 de Janeiro, Terminal Doméstico do Aeroporto Internacional “4 de Fevereiro” –
Luanda – Angola

Telefone:

Geral Sede (+244) 227 280 562

Website:

www.inipat.gov.ao

Notificação de acidentes/incidentes:

- Telefones (+244) 227 280 560 / (+244) 227 280 561
- E-mail: notifica@inipat.gov.ao / dg@inipat.gov.ao

No ineresse de promover o valor da informação contida nesta publicação, com a excepção de fins diferentes de prevenção de acidentes e incidentes marítimos, é permitido imprimir, reproduzir e distribuir este material, mencionando o Instituto Nacional de Investigação e Prevenção de Acidentes de Transportes como a fonte, o título, o ano de edição, a referência e desde que a sua utilização seja feita com exactidão e dentro do contexto original.



NOTA PRELIMINAR

O Instituto Nacional de Investigação e Prevenção de Acidentes de Transportes (INIPAT) é o organismo do Estado Angolano que tem por missão a investigação de acidentes, incidentes e outras ocorrências relacionadas com a segurança dos transportes aéreos, ferroviários, marítimos e portuários, visando a identificação das respectivas causas, elaborar e divulgar os correspondentes relatórios e recomendações de segurança operacional, bem como promover a segurança operacional através da implementação do programa e políticas de prevenção de acidentes de transportes aéreos, ferroviários, marítimos e portuários, incluindo de plataformas logísticas.

No exercício das suas atribuições, o INIPAT funciona de modo independente das autoridades responsáveis pela segurança, de qualquer entidade reguladora dos subsectores de aviação civil, ferroviário, marítimo e portuário e de qualquer outra parte, cujos interesses possam colidir com as tarefas confiadas ao Instituto.

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

O presente relatório visa apresentar as conclusões técnicas saídas do processo de investigação, conduzido pela Comissão de Investigação, nomeada, através do Despacho n.º 001/PI-AM/DG_INIPAT/24, de 20/02/24, conforme cópia constante do anexo I ao presente relatório, sobre o acidente marítimo, ocorrido a 16 de Fevereiro de 2024, durante a actividade de pesca artesanal na praia do Mucuio, que envolveu a embarcação do tipo chata, denominada por “Esperança”, sem matrícula, pertencente à Armadora Júlia Nangombe.

Em conformidade com a Resolução MSC-255 (84) da OMI e do Decreto Presidencial n.º 29/22, de 27 de Janeiro que cria INIPAT e aprova seus Estatutos, a investigação de segurança operacional e o correspondente relatório não têm por objectivo o apuramento de culpas ou a determinação de responsabilidades.

A informação constante do presente relatório final tem como medida temporal as horas locais e não as horas UTC, excepto quando for mencionada outra referência.

RELATÓRIO FINAL DA INVESTIGAÇÃO DO ACIDENTE MARÍTIMO COM A EMBARCAÇÃO “ESPERANÇA”

NOTA IMPORTANTE

O ÚNICO OBJECTIVO DAS INVESTIGAÇÕES DE ACIDENTES E INCIDENTES CONDUZIDAS PELO INIPAT COM BASE NA RESOLUÇÃO MSC-255 (84) - NORMAS INTERNACIONAIS E PRÁTICAS RECOMENDADAS PARA AS INVESTIGAÇÕES DE SEGURANÇA OPERACIONAL DE ACIDENTES E INCIDENTES MARÍTIMOS / CÓDIGO DE INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES - É A PREVENÇÃO DE FUTUROS ACIDENTES ATRAVÉS DA DETERMINAÇÃO DE SUAS CAUSAS E DE FACTORES CONTRIBUINTES.



GLOSSÁRIO DE TERMOS TÉCNICOS

AMN	Agência Marítima Nacional
B/P/A	Barco de Pesca Artesanal
CPN	Capitania do Porto do Namibe
CI	Comissão de Inquérito
RA-73-DML	Matrícula da Embarcação Sinistrada
HDG	Rumo Magnético
INIPAT	Instituto Nacional de Investigação e Prevenção de Acidentes de Transportes
IOPPC	International Oil Pollution Prevention Certificate
ISAIM	Investigação de Segurança de Acidentes e Incidentes Marítimos
Km	Quilómetros
MN	Milha Náutica
MSC	Comité de Segurança Operacional Marítima (Maritime Safety Committee)
OMI	Organização Marítima Internacional (IMO)
RSO	Recomendação de Segurança Operacional
RGC	Regulamento Geral das Capitánias
SAR	Busca e Salvamento
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea
UTC	Tempo Universal Coordenado
VDR	Voyage Data Recorder (Gravador de Dados de Viagem)
VMC	Condições Meteorológicas Visuais

1 INFORMAÇÃO FACTUAL

Conforme referenciado na nota preliminar do presente relatório, a informação factual tem como medida temporal as horas locais e não horas UTC, excepto quando for mencionada outra referência.

1.1 NOTIFICAÇÃO E ABERTURA DO PROCESSO DE INVESTIGAÇÃO

Em decorrência do acidente que teve lugar no dia 16 de Fevereiro de 2024, que envolveu a embarcação do tipo chata, denominada por Espença, sem matrícula, propriedade da Armadora Júlia Nangombe, que resultou em lesões fatais a duas (2) pessoas, das quais uma (1) desaparecida e na destruição parcial da embarcação, o Instituto Nacional de Investigação e Prevenção de Acidentes de Transportes (INIPAT), ao tomar conhecimento da ocorrência, via correio electrónico da agência Marítima Nacional (AMN), que remeteu a notificação da ocorrência feita pela Capitania do Porto do Namibe, conforme constante do anexo II ao presente relatório, no âmbito das suas atribuições estatutárias procedeu à abertura do competente processo de investigação para a determinação das circunstâncias da ocorrência, extrair lições e emitir recomendações de segurança operacional julgadas pertinentes para a prevenção de futuras ocorrências similares, visando promover a segurança operacional no Subsector marítimo.

A decisão de abertura do presente processo de investigação foi fundamentada com base nas lesões pessoais e danos materiais decorrentes da ocorrência em análise, que culminaram com a atribuição da sua classificação em acidente marítimo, cuja a obrigatoriedade de investigação emana das premissas estatuídas no Decreto Presidencial n.º 29/22, de 27 de Janeiro, que cria o INIPAT.

Não obstante a natureza técnica do presente relatório, o mesmo foi desenvolvido com base nas boas práticas estabelecidas internacionalmente sobre a matéria de investigação de acidentes marítimos, baseando-se em factos resultantes da contribuição das partes envolvidas directa ou indirectamente no acidente, assim como as entidades com responsabilidades de autoridades do Estado no Subsector Marítimo e Portuário, de forma transversal.

As informações prestadas são confidenciais e não podem ser utilizadas para quaisquer outros fins diferentes da prevenção de acidentes e incidentes.

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

1.2 HISTÓRICO DO ACIDENTE

Aproximadamente, às vinte e uma horas e trinta minutos (21:30) do dia 15 de Fevereiro de 2024, a embarcação do tipo chata, denominada por “ESPERANÇA”, sem matrícula, partiu da praia do Mucuio, da comunidade da Baba, para realizar a actividade de pesca artesanal numa localidade que dista meia milha náutica (0,5 NM) da referida praia.

De acordo com as informações recolhidas do Posto da Capitania do Porto do Namibe, que supervisiona as áreas da Baba da praia do Mucuio e da Baía das Pipas, não foi possível avaliar as condições meteorológicas na altura, por falta de meios ou equipamento para o efeito.

As informações colhidas sobre os ocupantes da embarcação, segundo os sobreviventes e algumas testemunhas, indicaram que a bordo da embarcação viajavam cinco (05) pessoas, nomeadamente o Mestre e mais quatro (04) Ajudantes, todos de nacionalidade angolana.

De acordo com as informações em posse da Comissão de Investigação, durante a viagem marítima que resultou no acidente não houve reporte de qualquer tipo de problema técnico ou emergência que pudesse pôr em causa a operação da embarcação.

Oito horas (8h) depois da partida da embarcação, isto é, aproximadamente às cinco horas e trinta minutos (05:30), ocorreu o acidente caracterizado por naufrágio da embarcação após os efeitos das forças de impacto das fortes ondas do mar e colisão com as rochas, que resultaram no arrombo do seu casco.

Após tomar conhecimento do naufrágio da embarcação, os Responsáveis da Delegação Marítima da Baba e Baía Farta e demais membros afectos ao Subgrupo Operativo Multisectorial, dirigiram-se ao embarcadouro para a organização das operações de busca e salvamento.

Logo após a mobilização dos meios, dirigiram-se ao local da ocorrência, onde constataram, além da embarcação danificada, duas (2) pessoas mortas, das quais uma (1) desaparecida e três (3) pessoas sobreviventes, que foram de imediato transportadas para o centro médico, onde receberam os primeiros socorros.

De acordo com as informações em posse da Comissão de Investigação, durante a viagem marítima que resultou no acidente, não foi possível apurar se houve ou não reporte de qualquer tipo de problema técnico ou emergência que pudesse pôr em causa a operação da embarcação, devido à falta de meios de comunicação, tanto da parte dos tripulantes, como do Delegação da Capitania do Porto do Namibe nas localidades de Baba e Baía das Pipas.

Até ao momento de elaboração do presente relatório, continuava desaparecida uma pessoa, que fazia parte do grupo dos Ajudantes do Mestre da embarcação acidentada.

1.23 LESÕES PESSOAIS

De acordo com os dados em posse da Comissão de Investigação, houve o registo de três (3) sobreviventes e duas (2) vítimas mortais, das quais uma (1) desaparecida até à data do desfecho do presente processo de investigação, conforme constante do quadro 1.1.

Lesões	Tripulantes	Ajudantes	Outros	Total
Fatais	--	02	--	02
Graves	--	--	--	--
Leves	--	--	--	--
Ilesos	01	02	--	03
Total	01	04	--	05

Quadro 1.1 – Lesões Pessoais Resultantes do Acidente

1.4 DANOS

1.4.1 Danos à Embarcação

A embarcação ficou totalmente destruída pelas forças de impacto com as ondas do mar e o embate contra as rochas, que resultaram no arrombo do casco e no consequente naufrágio da mesma.

Relativamente aos danos resultantes do acidente, foi registado o arrombo do casco da embarcação e a soltura ou desintegração de algumas travessas, conforme constante do anexo III ao presente relatório.

1.4.2 Danos a Terceiros

Pelas evidências constatadas no local do acidente em análise, não foram registados quaisquer danos a terceiros.

1.5 INFORMAÇÕES SOBRE O PESSOAL ENVOLVIDO

1.5.1 Tripulação

De acordo com os dados em posse da Comissão de Investigação, a tripulação da embarcação sinistrada era composta por cinco (5) elementos, dos quais um (1) Mestre e quatro (4) Ajudantes, todas de nacionalidade angolana. Até ao momento de conclusão do presente relatório a Comissão de Investigação não teve acesso à documentação dos mesmos.

Os marinheiros da embarcação, todos de nacionalidade angolana, com idades compreendidas entre vinte e um (21) anos a quarenta (40) anos de idade, não eram portadores de quaisquer documentos de autorização para o exercício da actividade marítima de pesca.

Até ao momento do acidente, os marinheiros da embarcação sinistrada exerciam a sua actividade amrítima de pesca em Angola sob responsabilidade da Armadora Júlia Nangombe, proprietária da embarcação “ESPERANÇA”, na Província do Namibe, com a qual mantiam um vínculo laboral contratual por tempo determinado nas condições de trabalhadores eventuais.

A Comissão de Investigação não conseguiu aferir a experiência profissional dos marinheiros envolvidos, pelo facto de não ter tido acesso aos documentos de autorização do exercício da actividade marítima.

De acordo com as informações em posse da Comissão de Investigação, até ao momento do acidente, os marinheiros da embarcação sinistrada gozavam de uma boa condição psico-fisiológica, para o exercício da sua actividade. Não estavam sujeitos a qualquer receita ou observação médica e não estiveram doentes nas últimas quarenta e oito (48) horas, que antecederam o acidente. As afirmações de algumas pessoas muito próximas dos mesmos revelaram que durante os últimos dois (2) anos não houve mudanças significativas nas vidas dos marinheiros da Embarcação.

A pesquisa dos registos da Capitania do Porto do Namibe revelou ausência de dados e informações sobre o envolvimento dos marinheiros da embarcação sinistrada em acidentes ou incidentes marítimos ou em qualquer acção de não observação de procedimentos operacionais ou sujeição a eventuais penalizações.

1.5.2 Pessoal Tripulante de Cabine

Não aplicável para o tipo de embarcação sinistrada, por se tratar de uma embarcação de pesca artesanal.

1.5.3 Passageiros

Não aplicável para o tipo de embarcação sinistrada, por se tratar de uma embarcação de pesca artesanal.

1.6 INFORMAÇÃO SOBRE A EMBARCAÇÃO ENVOLVIDA

1.6.1 A Armadora/Proprietária da Embarcação

Na altura do acidente, a embarcação sinistrada estava a operar na Província do Namibe a serviço da Armadora Júlia Nangombe, na qualidade de sua proprietário.

De acordo com os elementos constantes do material de investigação, a armadora Júlia Nangombe, com a base principal de operações na localidade do Mucuiu, Comuna da Baía

Farta, Província do Namibe, é uma empresa privada de direito angolano certificada pela Capitania do Porto do Namibe para o exercício de actividade marítima de pesca.

A armadora envolvida, Júlia Nangombe, não forneceu à Comissão de Investigação quaisquer dados e informações relacionadas com a planificação e a navegação da viagem marítima do acidente.

1.6.2 Informação Geral Sobre a Embarcação

A embarcação sinistrada era do tipo chata, fabricada em casco de madeira de cor verde e castanha com listras brancas, denominada por “ESPERANÇA”, propriedade da senhora Júlia Nangombe, estava sem o registo marítimo angolano.

De acordo com as informações em posse da Comissão de Investigação, na altura do acidente a embarcação sinistrada estava equipada com um sistema de propulsão mecânica de marca YAMAHA 40 HP, cujos dados técnicos a Comissão de Investigação não teve acesso, por falta de disponibilidade da documentação sobre a matéria.

Segundo as informações colhidas junto da Delegação Marítima da Capitania do Porto do Namibe na Comunidade da Baba, a embarcação possuía a documentação necessária para o seu uso em actividade marítima de pesca.

Para uma percepção julgada pertinente sobre o tipo e o modelo da embarcação sinistrada, nas figuras 1.1, 1.2 e 1.3 está ilustrada a sua configuração externa.



Figura 1.1 – Imagem da Configuração Externa do Modelo da Embarcação Sinistrada Sem Motor (vista de cima e frente)

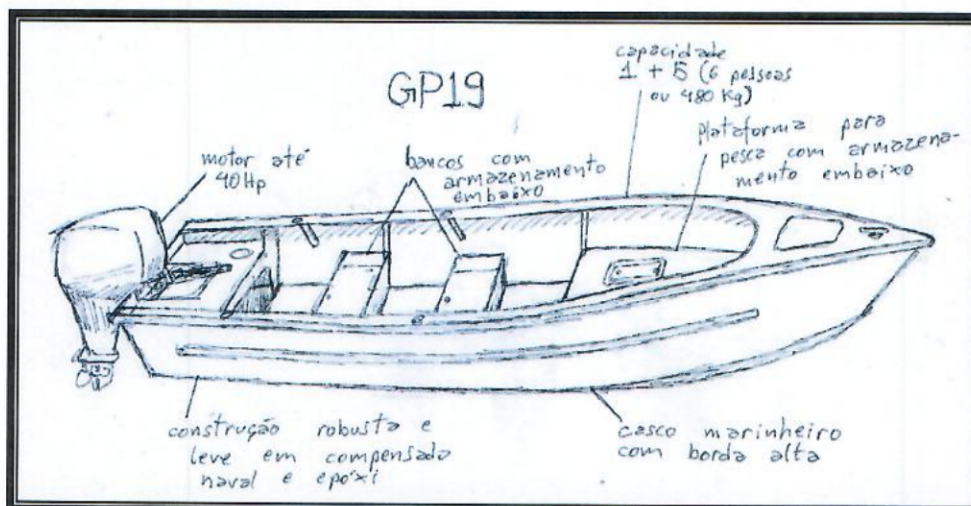


Figura 1.2 – Desenho da Configuração Externa do Modelo da Embarcação Sinistrada (vista de lado)

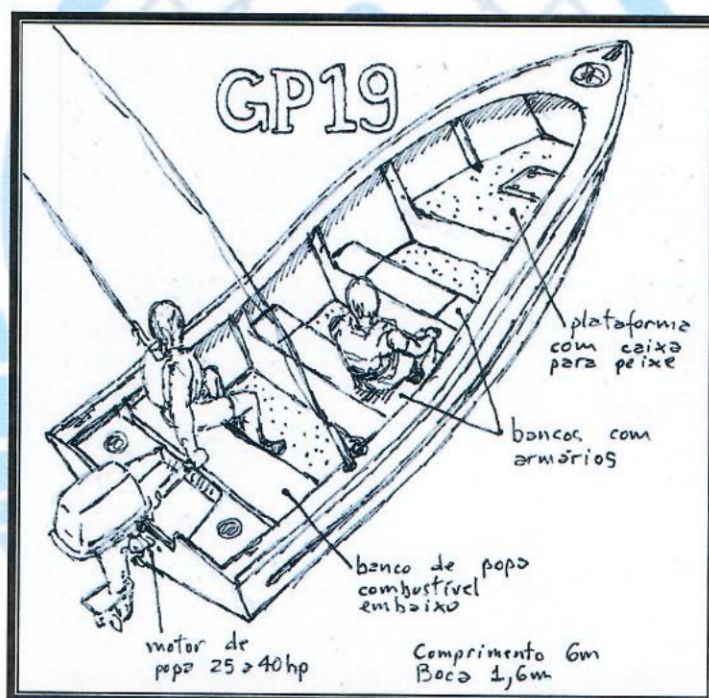


Figura 1.3 – Desenho da Configuração Externa do Modelo da Embarcação Sinistrada (vista lateral traseira)

1.6.3 Registos de Manutenção da Embarcação

A Comissão de Investigação constata que a Delegação Marítima da Baba e Baía das Pipas não tinha qualquer informação relacionada com os registos de manutenção relacionados com a manutenção da embarcação sinistrada.

1.7 INFORMAÇÃO METEOROLÓGICA

De acordo com os dados em posse da Comissão de Investigação, não foi possível registar as condições meteorológicas na altura do acidente, porque a Delegação Marítima nas localidades da Baba e Baía das Pipas, não dispõem de meios para o efeito.

1.8 AJUDAS À NAVEGAÇÃO MARÍTIMA

Não aplicável para o presente caso, por se tratar de uma embarcação de pesca artesanal que não dispõe de equipamento para o efeito.

1.9 COMUNICAÇÕES

De acordo com os dados e as informações constantes do material do processo de investigação, durante a viagem marítima do acidente a embarcação sinistrada não dispunha de qualquer equipamento ou meio de comunicação.

1.10 INFORMAÇÃO SOBRE O LOCAL DA OCORRÊNCIA

O local da ocorrência situa-se nas imediações da Comunidade da Baba, nas coordenadas 14º 55' 00" S 12º 32' 00" E, que dista aproximadamente meia milha náutica (0,5 NM) da praia do Mucuío.

É uma área de difícil acesso, caracterizada por uma praia de rochas acentuadas cobertas por águas do mar, que se estendem na orla marítima da praia do Mucuío, na localidade da Baba, Província do Namibe.

1.11 GRAVADORES DE REGISTO DE VIAGEM (VDR)

Não aplicável para o presente processo de investigação, por se tratar de uma embarcação de pequeno porte, utilizada na actividade marítima de pesca artesanal.

1.12 INFORMAÇÃO SOBRE O IMPACTO E OS DESTROÇOS

Pelas informações recolhidas das testemunhas (sobreviventes), a embarcação adornou e de seguida naufragou, pelo que a Comissão de Investigação não conseguiu constatar evidências sobre os destroços e nem tão pouco fazer qualquer avaliação sobre o impacto.

1.13 INFORMAÇÃO PATOLÓGICA E MÉDICA

De acordo com as informações em posse da Comissão de Investigação, os cinco (5) marinheiros envolvidos estavam em condições, do ponto de vista médico patológico, para o exercício da actividade marítima de pesca artesanal.

Em consequência do naufrágio da embarcação, foram registadas lesões pessoais fatais a dois (2) ajudantes do Mestre, dos quais um (1) ajudante desaparecido.

A Comissão de Investigação não teve acesso a nenhum documento médico relativo à assistência médica prestada aos três sobreviventes.

1.14 DADOS SOBRE FOGO

Segundo as informações recolhidas por parte dos sobreviventes e testemunhas relativas ao assunto, a ocorrência teve lugar sem quaisquer indícios de fogo.

1.15 ASPECTOS DE SOBREVIVÊNCIA

Após tomar conhecimento da ocorrência, através do pessoal da Polícia de Guarda Fronteira, o Chefe do Posto das Comunidades Piscatórias da Baba e Baía das Pipas dirigiu-se ao embarcadouro, de onde mobilizou meios e em companhia de outras entidades partiu para o local da ocorrência, onde com um certo atraso foram resgatados três (3) sobreviventes e o corpo de uma (1) das duas (2) vítimas fatais do acidente marítimo.

Foram desenvolvidas operações de busca à pessoa desaparecida em consequência do acidente, mas até ao momento do desfecho do presente processo de investigação não foram registados quaisquer resultados.

1.16 PESQUISA E TESTES

Não aplicável para o presente caso, por se tratar de uma embarcação de pesca artesanal, que não tinha registos sobre a viagem do acidente.

1.16.1 Pesquisa da Performance da Embarcação

Não aplicável à embarcação sinistrada, pelo facto de se tratar de uma embarcação de pequeno porte de pesca artesanal e falta de dados para o efeito.

1.16.2 Pesquisa dos Destroços

Não foi necessário realizar a pesquisa dos destroços, porque quando a embarcação foi trazida para terra firme, a Comissão de Investigação constatou que em consequência do acidente o casco da embarcação rompeu-se e algumas travessas soltaram-se, conforme constante do anexo III ao presente relatório.

1.16.3 Testes

A Comissão de Investigação descartou a necessidade de realizar testes de avaliação do estado técnico-operacional da embarcação.

2 - ANÁLISE

2.1 CONSIDERAÇÕES GERAIS

Com base nos dados recolhidos sobre a ocorrência, a Comissão de Investigação estabeleceu que a embarcação do tipo chata, fabrico de casco de madeira, de propulsão mecânica, denominada por "ESPERANÇA", sem matrícula, pretendendo realizar a actividade marítima de pesca artesanal não atingiu o seu objectivo.

Tal facto deveu-se ao naufrágio da mesma, nas imediações da Comunidade da Baba nas coordenadas 14º 55' 00" S e 12º 32' 00" E, que dista meia milha náutica (0,5 NM) da praia do Mucúio.

Em consequência do acidente, foram registadas lesões fatais a duas (2) pessoas, das quais um (1) corpo desaparecido, lesões leves a três (3) pessoas e a destruição parcial da embarcação sinistrada, que, embora tenha-se naufragado, foi puxada e trazida para terra firme.

De acordo com os dados colhidos sobre a ocorrência, a Comissão de Investigação estabeleceu que os requisitos básicos para a realização da viagem marítima não estavam dentro dos limites operacionais aceitáveis, incluindo as condições meteorológicas nos locais de partida, de chegada e nas regiões vizinhas.

2.2 SEQUÊNCIA DO ACIDENTE

A sequência do acidente foi analisada do ponto de vista do desempenho da embarcação sinistrada a partir do momento de lançamento do motor, seguindo-se a fase de navegação e o local do acidente (naufrágio).

2.2.1 Lançamento do Motor da Embarcação

De acordo com os dados e a informação constante do material de investigação, os marinheiros observaram os procedimentos operacionais previstos para o lançamento do motor, não tendo sido reportado qualquer anomalia que pudesse pôr em causa as condições técnico-operacionais, para o cumprimento da missão pretendida.

2.2.2 Partida Para o Local da Actividade de Pesca

Analisando a informação colhida sobre o assunto, a embarcação partiu do embarcadouro da praia do Mucúio sem qualquer problema, que pudesse pôr em causa a realização da viagem marítima até ao local da actividade de pesca. Analisando a informação recolhida sobre o assunto, a Comissão de Investigação estabeleceu que a partida da embarcação do embarcadouro da praia do Mucúio registada às vinte e uma horas e trinta minutos (21:30) do dia 15 de Fevereiro de 2024, foi realizada sem quaisquer indícios de eventuais problemas

técnicos, que pudessem pôr em causa a viagem e a actividade marítimas pretendidas na localidade da comunidade piscatória de Baba da praia do Mucuiu.

De acordo com as testemunhas, durante a primeira fase da viagem marítima até ao momento em que o mau tempo originou o surgimento de fortes calemas e enormes ondas, os marinheiros não detectaram qualquer anomalia, que pudesse requerer especial atenção para uma eventual emergência.

Durante a primeira fase da viagem marítima, até ao momento em que o mau tempo e as enormes e sucessivas ondas começaram a importunar a embarcação no local do acidente, os marinheiros não reportaram qualquer anomalia, que pudesse requerer especial atenção para uma eventual emergência.

2.2.4 Naufrágio da Embarcação

O naufrágio da embarcação ocorreu aproximadamente às cinco horas e trinta minutos (05:30), em consequência do mau tempo caracterizado por enormes ondas que embatiam violentamente contra o casco, que após a colisão com as rochas ficou arrombado, meteu água e de seguida acabou virando.

A Comissão de Investigação analisando os dados e as informações em sua posse, estabeleceu que o naufrágio da embarcação em questão, foi uma consequência da falha dos factores humano e operacional.

2.2.5 Gestão da Carga de Trabalho dos Tripulantes da Embarcação

De acordo com os dados em posse da Comissão de Investigação, o Mestre e os seus ajudantes não geriram de forma aceitável os recursos disponíveis para a operação da embarcação, num ambiente de condições meteorológicas adversas, com fortes calemas.

A Comissão de Investigação estabeleceu, que o naufrágio foi uma consequência da enorme pressão psicológica e stress a que foram submetidos os marinheiros, devido ao mau tempo repentino que não permitiu aos mesmos fazer uma gestão aceitável dos recursos disponíveis, para controlar ou minimizar as consequências para reverter a situação da eminência da ocorrência.

2.2.6 Profissionalismo dos Marinheiros

Analisando as evidências constatadas sobre o profissionalismo do Mestre e dos seus ajudantes, incluindo alguns pronunciamentos de outros tripulantes, que com os mesmos trabalharam antes do acidente, a Comissão de Investigação estabeleceu o seguinte:

- 1) O Mestre e os seus quatro (4) ajudantes da embarcação estavam qualificados para a realização da viagem marítima com o objectivo de realizar a actividade de pesca artesanal.

- 2) Relativamente ao caso específico desta viagem que culminou com o acidente em análise, segundo as testemunhas e os sobreviventes, a tripulação cumpriu com os procedimentos básicos para se fazerem ao mar. No entanto, não fizeram uma avaliação adequada ainda que visual, das condições meteorológicas antes da partida e este aspecto teve uma grande influência no acidente, porque o surgimento das calemas foi resultado do mau tempo que se fazia sentir na área.
- 3) Os tripulantes não observaram de forma eficiente e profissional, as medidas de segurança, nem os procedimentos a observar quando se navega em condições meteorológicas adversas, com uma forte presença de calemas em áreas rochosas.
- 4) Analisando a forma como os marinheiros abandonaram a embarcação, a Comissão de Investigação estabeleceu que todos os ocupantes abandonaram a embarcação de forma desordenada, depois que a mesma começou a afundar (naufragar).

2.2.7 Gravadores de Dados da Viagem (VDR)

Não aplicável para o presente caso, por se tratar de uma embarcação de pesca artesanal e de pequeno porte.

2.3 FACTOR HUMANO

Analisando os elementos recolhidos durante o processo de investigação do grupo factor humano, a Comissão de Investigação estabeleceu o seguinte:

- 1) Os marinheiros (Mestre e Ajudantes), embora tenham sido considerados aptos para a viagem marítima do acidente, do ponto de vista de saúde e operacional, não observaram as medidas de segurança operacional previstas para a tomada de decisão de início e realização de uma viagem em condições meteorológicas adversas presentes na região antes do início da viagem marítima para a actividade piscatória;
- 2) Validar as declarações das testemunhas e sobreviventes da embarcação sinistrada, segundo as quais o Mestre e os quatro Ajudantes, todos de nacionalidade angolana, com idades compreendidas entre os 30 e 40 anos de idade, possuíam uma certa experiência profissional, para operar o tipo de embarcação envolvida em acidente;
- 3) A Comissão de Investigação não teve acesso à documentação do Mestre e dos quatro (4) Ajudantes, não obstante terem sido feitas diligências para o efeito, pelo que não foi possível aferir-se os dados sobre a experiência dos mesmos como profissionais marítimos e em particular no tipo de embarcação acidentada.

Com base nas evidências analíticas referenciadas neste ponto (2.3), a Comissão de Investigação estabeleceu que houve contribuição do factor humano na ocorrência do acidente.

2.4 FACTOR MATERIAL

Analizando os elementos recolhidos durante o processo de investigação sobre o grupo factor material, a Comissão de Investigação estabeleceu o seguinte:

- 1) Impossibilidade de realização de uma análise objectiva sobre o estado técnico antes e durante a viagem marítima do acidente da embarcação, devido à falta de acesso à documentação técnico-operacional da embarcação sinistrada;
- 2) Desde o momento de partida até à altura do naufrágio, o desempenho da embarcação sinistrada foi considerada satisfatória em termos técnico-operacionais.
- 3) Admissão da hipótese da embarcação ter estado antes do acidente em boas condições em termos técnicos e operacionais, com base nas informações recolhidas junto do Posto das Comunidades Piscatórias de Baba e Baía das Pipas, Comuna do Forte Santa Rita, Município de Moçâmedes, Província do Namibe e de testemunhas que conheciam a embarcação sinistrada e conhecem a Armadora envolvida;
- 4) A destruição da embarcação sinistrada, foi uma consequência de ventos fortes e sucessivas ondas que embatiam violentamente na embarcação numa área rochosa, provocando o arrombo do casco e a desintegração de algumas travessas, que culminou com o naufrágio da mesma.

Com base no referenciado neste ponto (2.4), a Comissão de Investigação afastou a hipótese de uma possível contribuição do factor material na ocorrência do acidente.

2.5 FACTOR OPERACIONAL

Analizando os elementos recolhidos durante o processo de investigação sobre o grupo factor operacional, a Comissão de Investigação estabeleceu o seguinte:

- 1) Considerar inadequada a tomada de decisão do Mestre e dos quatro (4) Ajudantes em se fazerem ao mar para a realização de uma viagem marítima de pesca artesanal em condições meteorológicas adversas presentes na região da actividade piscatória;
- 2) Considerar inadequadas as infraestruturas existentes nos locais de embarque e desembarque de pessoas e carga no Posto da Capitania na Comunidade da Baba e Baía das Pipas, que também são desprovidos de equipamento de comunicação, navegação marítima e de previsão das condições meteorológicas;
- 3) Considerar deficiente o desempenho dos marinheiros na aplicação dos procedimentos de segurança operacional previstos para o controlo e reversão da situação de uma ocorrência eminente em condições meteorológicas adversas.

Com base na informação analítica constante do presente ponto (2.5), a Comissão de Investigação estabeleceu que houve contribuição do factor operacional na ocorrência do acidente.

3 - CONCLUSÕES

3.1 FACTOS

A partir dos resultados da análise efectuada sobre as evidências do acidente, a Comissão de Investigação estabeleceu para o presente processo, os seguintes factos:

1. No dia 16 de fevereiro de 2024, a embarcação do tipo Chata, de casco de madeira, sem matrícula, denominada por “ESPERANÇA”, equipada com um sistema de propulsão mecânica, de marca Yamaha com potência de 40 hp, propriedade da Armadora Júlia Nangombe, de nacionalidade angolana, pretendendo realizar uma viagem marítima de pesca artesanal, não atingiu com o sucesso esperado o seu objectivo, devido ao naufrágio da mesma ocorrido às cinco horas e trinta minutos (05:30), numa localidade, que dista meia milha náutica (0,5 NM) da praia do Mucuio, na Comunidade da Baba.
2. Após o lançamento do motor da embarcação, que foi considerado dentro das normas previstas para o efeito, às vinte e uma horas e trinta minutos (21:30) do dia 15 de Fevereiro de 2024, a embarcação deu partida para realizar a viagem marítima de pesca artesanal pretendida.
3. Na condução da embarcação estava um Mestre e quatro (4) Ajudantes, todos de nacionalidade angolana, que tinham um vínculo laboral contratual com a Armadora Júlia nangombe.
4. Durante a viagem do Embarcadouro da praia do Mucuio até ao local do acidente, não houve registo de comunicações entre a embarcação e o Posto da Capitania das localidades da Baba e Baía das Pipas e não foram reportadas eventuais anomalias ou emergências que pudessem ter contribuído na ocorrência do acidente.
5. Aproximadamente cinco horas (5h), após a partida do Embarcadouro da praia da Baba, isto é, às onze horas e quarenta e cinco minutos (11:45), a embarcação envolveu-se numa ocorrência, que pela sua natureza foi classificada como acidente marítimo do tipo naufrágio, quando a embarcação afundou em consequência do arrombo do casco pelas forças de impacto das fortes ondas do mar e da sua colisão com algumas rochas presentes no local do acidente.
6. Em consequência do acidente, foram registadas lesões fatais a duas (2) pessoas, das quais uma desaparecida, lesões leves a três (3) pessoas e danos materiais consideráveis ao caso da embarcação, que afundou de forma repentina no local do acidente.
7. O Posto da Capitania do Porto do Namibe nas localidades da Baba e Baía das Pipas tomou conhecimento da ocorrência às onze horas e cinquenta e cinco minutos (11:55), isto é, dez minutos (10 min) após o acidente, através de uma comunicação, via telefonia móvel, da Polícia de Guarda Fronteira.

8. Para o grupo “Factor Humano”, foi estabelecido o seguinte:

- a) O Mestre e os quatro (4) Ajudantes, de acordo com as informações recolhidas sobre a sua experiência em actividade marítima piscatória, os mesmos tinham uma boa experiência profissional para a operação do tipo de embarcação de pesca artesanal sinistrada;
- b) Ausência de evidências sobre eventuais condições psico-fisiológicas que pudessem interferir ou mesmo afectar o desempenho dos marinheiros durante a viagem marítima piscatória até ao local do acidente;
- c) Nas quarenta e oito (48) horas que antecederam, o acidente não foi registado qualquer evento que pudesse ter interferido negativamente no desempenho dos marinheiros;
- d) Os quatro (4) marinheiros (Mestre e os 4 Ajudantes), embora tenham sido considerados aptos para a viagem marítima do acidente, do ponto de vista de saúde e profissional, os mesmos não observaram as medidas de segurança operacional previstas para a tomada de decisão de início e realização de uma viagem marítima de pesca artesanal em condições meteorológicas adversas presentes na região da actividade piscatória;
- e) Com base nas informações e nos dados constantes do material de pesquisa e análise do presente processo, a Comissão de Investigação validou a hipótese de contribuição do grupo factor humano na ocorrência do acidente.

9. Para o grupo “Factor Material”, foi estabelecido o seguinte:

- a) Não obstante a Comissão não ter tido acesso à documentação técnica e operacional da embarcação sinistrada, a mesma foi considerada em condições aceitáveis para a realização de operações marítimas de pesca artesanal, com base nas informações recolhidas de testemunhas que conheciam a embarcação e conhecem a sua Armadora;
- b) Desde o momento da partida até à altura do naufrágio, o desempenho da embarcação foi considerada satisfatória, pelo que o seu naufrágio foi resultado das condições meteorológicas adversas e das características do local do acidente, que contribuíram para o arrombo do casco;
- c) Com base nas informações e nos dados constantes do material de pesquisa e análise do presente processo, a Comissão de Investigação afastou a hipótese de uma possível contribuição do grupo factor material na ocorrência do acidente.

10. Para o grupo “Factor Operacional”, foi estabelecido o seguinte:

- a) Ao se fazerem ao mar para a realização de uma viagem marítima piscatória em condições meteorológicas adversas, caracterizadas por fortes ventos e enormes

ondas, numa embarcação de pequeno porte de pesca artesanal, os marinheiros tomaram uma deficiente decisão, que contribuiu sobremaneira na ocorrência do acidente;

- b) As infraestruturas existentes do embarcadouro da localidade de partida da embarcação sinistrada foram consideradas inadequadas em termos operacionais de processamento de pescado, e encontram-se desprovidas de equipamento de comunicação e de navegação marítima;
- c) O desempenho operacional do Mestre e dos quatro Ajudantes foi considerado deficiente em termos de aplicação dos procedimentos de segurança operacional previstos para o controlo e recuperação de situações de ocorrências eminentes em condições meteorológicas adversas;
- d) Com base nas informações e nos dados constantes do material de pesquisa e análise do presente processo, a Comissão de Investigação validou a hipótese de contribuição do grupo factor operacional na ocorrência do acidente.

3.2 PROVÁVEL CAUSA DO ACIDENTE

Pelos factos presentes no processo de investigação, a Comissão de Investigação estabeleceu que a provável causa do acidente foi o naufrágio da embarcação.

Para a presente ocorrência em análise, foram identificados os seguintes factores contribuintes:

- 1) Presença de condições meteorológicas adversas, evidenciadas por ventos fortes, ondas enormes e violentas durante a viagem marítima piscatória;
- 2) Deficiente fiscalização e controlo, por parte do pessoal da Delegação da Capitania do Porto do Namibe nas localidades da Baba e Baía das Pipas, das operações de embarcações de pesca artesanal, que se fazem ao mar ou se aproximam para atracar;
- 3) Deficiente desempenho dos marinheiros da embarcação sinistrada na observação e aplicação de procedimentos de segurança operacional para controlar e reverter a situação de ocorrência do acidente.

4 - RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA OPERACIONAL

4.1 À Armadora Júlia Nangombe, recomenda-se:

- 1) **RSO.002.01:** Manter a doutrina de segurança operacional, reportando às autoridades competentes do sub-sector marítimo e portuário, com particularidade para a Capitania do Porto do Namibe todas as ocorrências de acidentes e incidentes em que esteja envolvido;

- 2) **RSO.001.02:** Instruir os tripulantes (marinheiros) que exercem a actividade marítima sob sua responsabilidade para avaliarem as condições meteorológicas antes de se fazerem ao mar;
- 3) **RSO.002.03:** Conceber mecanismos de formação e manutenção dos conhecimentos técnico-profissionais dos profissionais marítimos que exercem a actividade marítima sob sua responsabilidade, quanto aos procedimentos de segurança marítima, incluindo procedimentos de busca e salvamento no mar.

4.2 À Capitania do Porto do Namibe (CPN), recomenda-se:

- 1) **RSO.001.04:** Conceber mecanismos que obriguem os armadores e marinheiros a embarcar e desembarcar apenas em embarcadouros controlados pela instituição, visando melhorar a fiscalização e o controlo;
- 2) **RSO.001.05:** Criar condições para que os fiscais do Posto da Capitania nas comunidades da Baba e Baía das Pipas possam exercer um controlo efectivo das operações de embarque e desembarque das embarcações, para garantir que os kits básicos de primeiros socorros e outros equipamentos de salva vidas estejam a bordo antes de se fazerem ao mar;
- 3) **RSO.002.06:** Instruir o pessoal de fiscalização da Delegação Marítima das comunidades da Baba e Baía das Pipas no sentido de não permitirem que embarcações saiam de embarcadouros sem kits básicos necessários de salva vidas para realização de viagens marítimas;
- 4) **RSO.002.07:** Solicitar à Agência Marítima Nacional (AMN) o apoio institucional no sentido de reforçar o número de efectivos de fiscais das Delegações Marítimas de sua jurisdição, no sentido de colmatar carências como a constatada na Vila da Lucira, que de certa forma compromete o seu desempenho;
- 5) **RSO.002.08:** Conceber um programa ou plano de monitorização das medidas de segurança marítima para a fiscalização e inspecção das actividades dos armadores e marinheiros, que operam em áreas sob sua jurisdição, visando desencorajar a prática de actos contrários à garantia da segurança marítima.

4.3 À Agência Marítima Nacional (AMN) recomenda-se:

- 1) **RSO.001.09:** Promover junto do Posto da Capitania das Comunidades da Baba e Baía das Pipas, através da Capitania do Porto do Namibe a cultura de realização de actividades pedagógicas com os armadores e marinheiros, visando promover os aspectos ligados às medidas de segurança a serem observadas antes das embarcações se fazerem ao mar e os procedimentos a observar em situações de emergência.

- 2) **RSO.001.10:** Proceder ao Monitoramento do cumprimento, por parte da Armadora Júlia nangombe e da Capitania do Porto do Namibe, das recomendações de segurança operacional emitidas no âmbito do presente processo de investigação, devendo informar o INIPAT sobre os resultados alcançados.

4.4 Ao Governo da Província do Namibe, recomenda-se:

- 1) **RSO.001.11:** Instar as Administrações das Comunidades da Baba e Baía das Pipas no sentido de realizarem actividades de sensibilização junto das comunidades piscatórias, como forma de promover a mentalidade de prevenção e preservar o bem maior das pessoas (a vida);
- 2) **RSO.001.12:** Apoiar a Capitania do Porto do Namibe nas acções de fiscalização e inspecção das actividades dos armadores e marinheiros, que operam em áreas sob sua jurisdição, visando promover a segurança operacional marítima.

COMISSÃO DE INVESTIGAÇÃO, Em Luanda, aos 14 de Junho de 2024.

A COMISSÃO DE INVESTIGAÇÃO

1. Victor Manuel Domingos (INIPAT) – Investigador Responsável -
2. Albino Gombe Yongonga (Capitania do Porto do Namibe) –



5. ANEXOS







REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES DE TRANSPORTES

DESPACHO N.º 001/PI-AM/DG_INIPAT/24
DE 20 DE FEVEREIRO

Tendo-se registado, a 16 de Fevereiro de 2024, uma ocorrência marítima classificada como acidente, na praia da localidade do Mucuio, Província do Namibe, que envolveu uma embarcação denominada "Esperança", propriedade da Armadora Júlia Nangombe;

Havendo necessidade de se proceder ao apuramento dos factores contribuintes e a consequente provável causa do acidente em referência, em observância dos procedimentos consagrados internacionalmente e da legislação marítima de Angola sobre o tratamento de ocorrências similares;

Em conformidade com a alínea c) do nº 1 do artigo 12.º do Decreto Presidencial nº 29/22, de 27 de Janeiro, que aprova o Estatuto Orgânico do INIPAT;

DETERMINO:

1. É criada a Comissão de Investigação para o apuramento dos factores contribuintes e da provável causa que estiveram na base do acidente, que integra os seguintes membros:
 - a) **Victor Manuel Domingos** (INIPAT) - Investigador-Encarregado;
 - b) **Albino Gombe Yongonga** (Colaborador da Capitania do Porto do Namibe ao serviço do INIPAT).
2. A Comissão ora criada deverá no prazo de vinte (20) dias, a contar da presente data, apresentar o Relatório Final do processo de investigação da ocorrência.
3. O presente Despacho entra imediatamente em vigor

CUMPRASE

GABINETE DO DIRECTOR-GERAL DO INIPAT, Em Luanda, aos 20 de Fevereiro de 2024.

O DIRECTOR-GERAL

LUÍS ANTONIO SOLO







REPÚBLICA DE ANGOLA

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
AGÊNCIA MARÍTIMA NACIONAL
CAPITANIA DO PORTO DO NAMIBE**Notificação de Ocorrência**

GABINETE/ORGÃO/: CAPITANIA DO PORTO DO NAMIBE	LOCALIZAÇÃO: CAPITANIA DO PORTO DO NAMIBE	
ORGÃO QUE PARTICIPA A OCORRÊNCIA: GUARDA FRONTEIRA	DATA, HORA E LOCAL DA OCORRÊNCIA: 17-02-2024 BABA	NÚMERO DE CONTACTO: 930083469

TIPO DE OCORRÊNCIA:

- ☐ FATALIDADE ☐ DERRAME ☐ FOGO/EXPLOÇÃO ☐ EXPOSIÇÃO TÓXICA ☐
☐ FURTO ☐ QUASE INCIDENTE ☐ INJÚRIAS ☒ ACIDENTE
☐ AFOGAMENTO ☐ ABARLOAMENTO ☐ AVARIA ☐ NÁUFRAGO ☐ ÁGUA ABERTA
☐ ARRIBADA ☐ COLISÃO ☐ VARAÇÃO ☐ ÁGUA ABERTA
☐ OUTRO TIPO DE INCIDENTE/ACIDENTE SIGNIFICANTE

DATA E HORA LOCAL DA OCORRÊNCIA

DE FEVEREIRO DE 2024, PELAS 05 HORAS E 40 MINUTOS NA PRAIA DO MUCUIO

DESCRIÇÃO DA OCORRÊNCIA:

Aos Dezassex dias do mês de Fevereiro do ano em curso, por volta das 05 horas e 30 minutos, tomou-se conhecimento por parte da Guarda Fronteira, sobre o acidente da embarcação denominada por **ESPERANÇA** sem matrícula, dizer que, a mesma encontrava-se a realizar a sua actividade de pesca nas meias milhas da praia do Mucui com cinco marinheiros a bordo, dizer que, o acidente foi provocado por fortes calemas originado assim mal tempo. A embarcação virou o que causou duas mortes e a perda da própria embarcação.

III. Danos humanos

Duas mortes.

II. Danos materiais

Perda da embarcação.

VI. Danos ambientais

Nenhum

Nada mais havendo por se informar de momento, lavrou-se a presente ocorrência, outras informações serão dadas oportunamente.

CAPITANIA DO PORTO DO NAMIBE, AOS 17 de Fevereiro de 2024.

O CHEFE DE SECÇÃO DE SEGURANÇA MARÍTIMA E FISCALIZAÇÃO

ALBINO GOMBE YONGONGA

AMN – Agência Marítima Nacional
Namibe, Rua Eduardo Mondlane, Município de Moçamedes, Namibe – Angola
Correio Eletrónico: capitanianamibe@gmail.com
NIF: 5000364525

Alvar





Figura 3.1 – Embarcação SARMAR3 Utilizada na Busca e Salvamento das Vítimas do Acidente

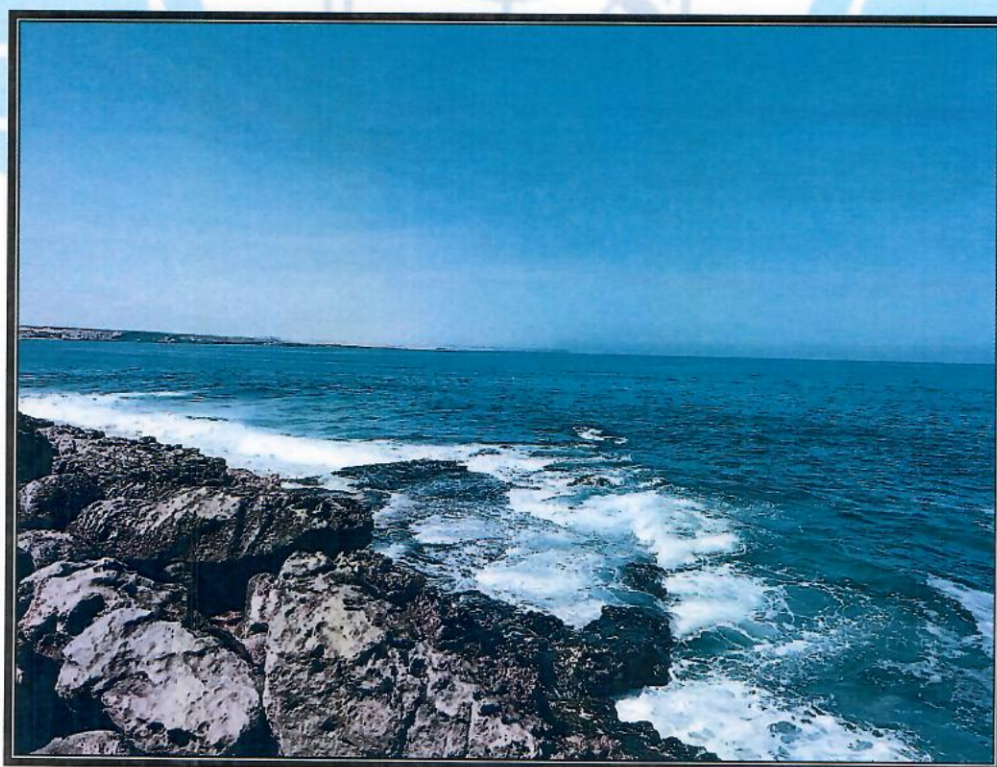
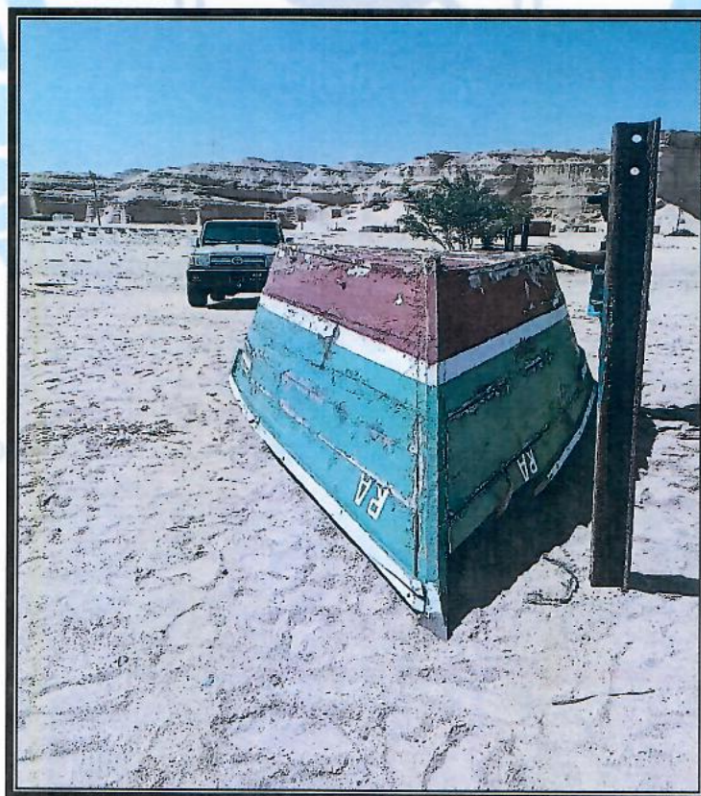


Figura 3.2 – Vista Parcial da Área Próxima ao Local da Ocorrência



Figura 3.3 – Integrantes da Comissão de Investigação



**Figura 3.4 – Destroços da Embarcação Sinistrada
(Vista Frontal de Baixo)**



Figura 3.5 – Destroços da Embarcação Sinistrada
(Vista de Baixo - Lateral Direito)



Figura 3.6 – Destroços da Embarcação Sinistrada
(Vista de Baixo - Lateral Esquerdo)



Figura 3.6 – Destroços da Embarcação Sinistrada
(Vista de Baixo traseiro)

INIPAT
INSTITUTO NACIONAL DE INVESTIGAÇÃO
E PREVENÇÃO DE ACIDENTES DE TRANSPORTES