



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

# RELATÓRIO FINAL

**TIPO DE OCORRÊNCIA:** Acidente Marítimo

**EMBARCAÇÃO:** Catamarã (C-0115-AG)

**ARMADOR:** Secil Marítima

**[003/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](mailto:geral@inipat.gov.ao) / [www.inipat.gov.ao](http://www.inipat.gov.ao)



GOVERNO DE  
**ANGOLA**

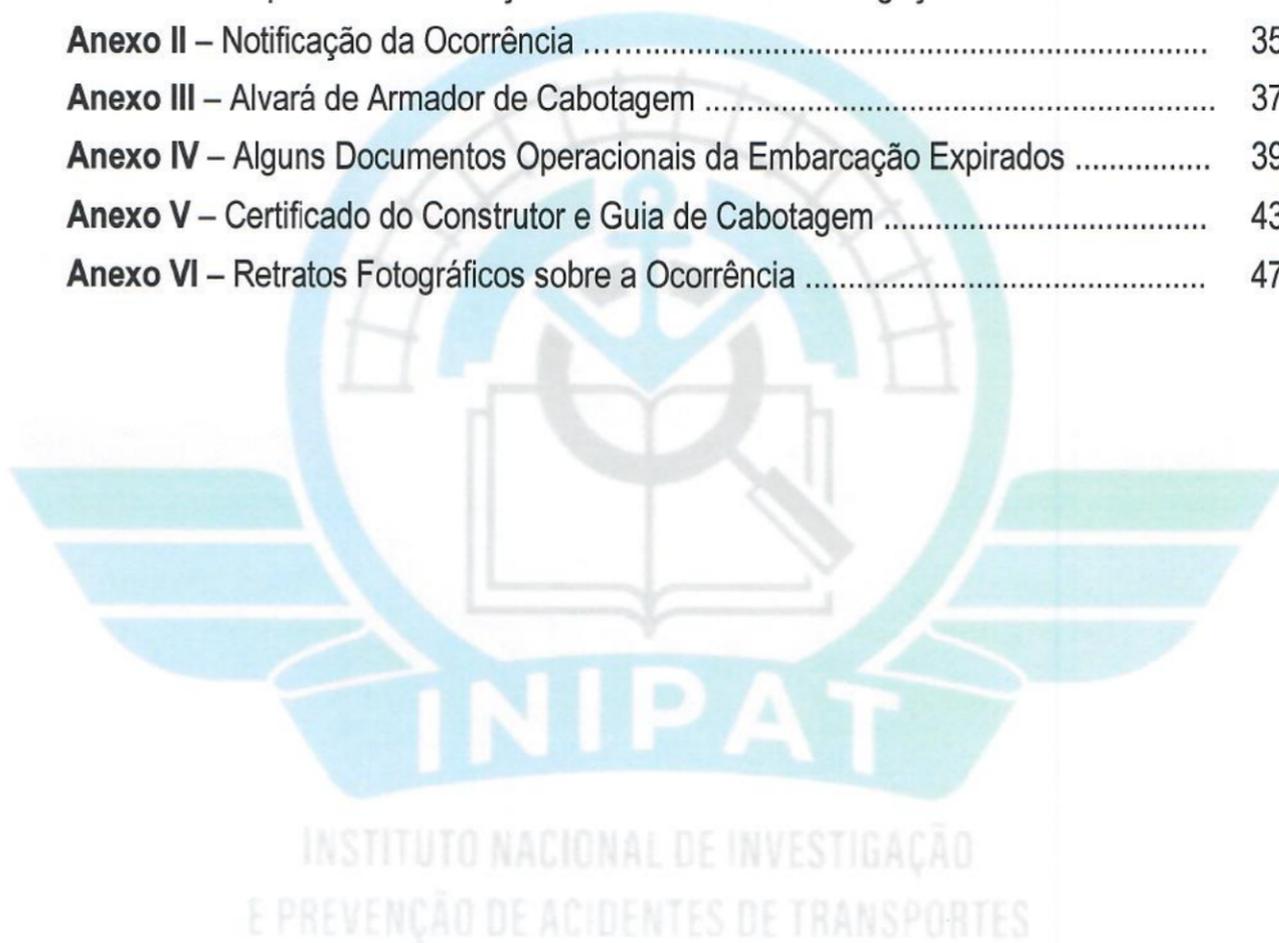
**mintrans.gov.ao**  
Ministério dos Transportes



## ÍNDICE

<b>CONTROLO DOCUMENTAL</b> .....	3
<b>PÁGINA DE APROVAÇÃO</b> .....	4
<b>RESPONSABILIDADE PELA PUBLICAÇÃO</b> .....	5
<b>NOTA PRELIMINAR</b> .....	6
<b>NOTA IMPORTANTE</b> .....	7
<b>RESUMO</b> .....	8
<b>GLOSSÁRIO DE TERMOS TÉCNICOS</b> .....	9
<b>1. INFORMAÇÃO FACTUAL</b> .....	10
1.1 Notificação e Abertura do Processo de Investigação .....	10
1.2 Histórico do Acidente.....	10
1.3 Lesões Pessoais .....	11
1.4 Danos .....	12
1.5 Informação Sobre o Pessoal Envolvido .....	12
1.6 Informação Sobre da Embarcação.....	16
1.7 Informação Meteorológica .....	18
1.8 Ajudas à Navegação Marítima.....	19
1.9 Comunicações .....	19
1.10 Informação Sobre o Local da Ocorrência .....	19
1.11 Gravadores de Dados de Viagem .....	19
1.12 Informação Sobre o Impacto e os Destroços .....	19
1.13 Informação Patológica e Médica .....	20
1.14 Dados Sobre Fogo .....	20
1.15 Aspectos de Sobrevivência .....	20
1.16 Pesquisas e Testes .....	20
<b>2. ANÁLISE</b> .....	21
2.1 Considerações Gerais .....	21
2.2 Sequência do Acidente .....	22
2.3 Factor Humano .....	24
2.4 Factor Material .....	24
2.5 Factor Operacional .....	25
<b>3. CONCLUSÕES</b> .....	25
3.1 Factos .....	25

3.2 Provável Causa do Acidente .....	27
<b>4. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA OPERACIONAL .....</b>	<b>28</b>
4.1 Ao Armador Secil Marítima, S.A .....	28
4.2 À Capitania do Porto de Luanda.....	28
4.3 À Capitania do Porto do Soyo.....	28
4.4 À Agência Marítima Nacional (AMN) .....	29
<b>5. ANEXOS .....</b>	<b>30</b>
<b>Anexo I – Despacho de Nomeação da Comissão de Investigação .....</b>	<b>33</b>
<b>Anexo II – Notificação da Ocorrência .....</b>	<b>35</b>
<b>Anexo III – Alvará de Armador de Cabotagem .....</b>	<b>37</b>
<b>Anexo IV – Alguns Documentos Operacionais da Embarcação Expirados .....</b>	<b>39</b>
<b>Anexo V – Certificado do Construtor e Guia de Cabotagem .....</b>	<b>43</b>
<b>Anexo VI – Retratos Fotográficos sobre a Ocorrência .....</b>	<b>47</b>



**Controlo Documental:**

Informações sobre a Publicação Original	
Título	Acidente com a Embarcação "Ferryboat" Cabinda (C-0115-AG)
Tipo de Documento	Relatório de investigação de segurança marítima
N.º do Documento	N.º 003/ACCID-M/INIPAT/24
Data de Publicação	



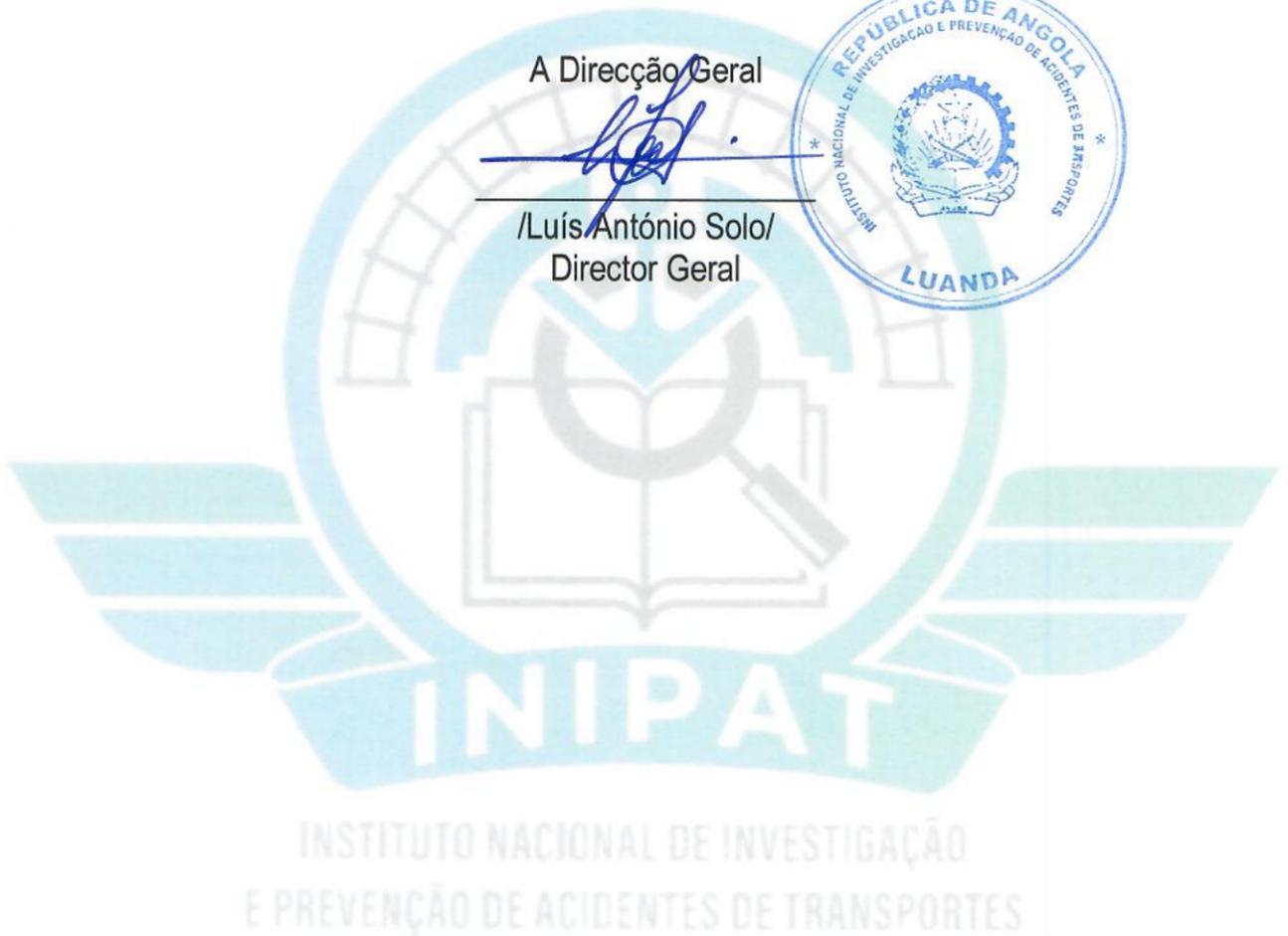
## Página de Aprovação

O presente relatório é aprovado nos termos do artigo 12.º, alínea d) do Decreto Presidencial 29/22, de 27 de Janeiro, que cria o INIPAT e aprova o seu Estatuto Orgânico.

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](http://www.inipat.gov.ao)

**Notificação de acidentes/incidentes:**

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

No interesse 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.



INIPAT  
INSTITUTO NACIONAL DE INVESTIGAÇÃO  
E PREVENÇÃO DE ACIDENTES DE TRANSPORTES

## 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 nº 003/PI-AM/DG\_INIPAT/24, de 08/04/24, conforme cópia constante do anexo I ao presente relatório, sobre o acidente marítimo, ocorrido a 30 de Março de 2024, durante o percurso entre Luanda/Cabinda, que envolveu a embarcação do tipo Catamarã, denominada por “Ferryboat Cabinda”, matrícula C-0115-AG, pertencente a Operadora Secil Marítima, SA.

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 DE INVESTIGAÇÃO DO ACIDENTE MARÍTIMO  
COM A EMBARCAÇÃO “FERRYBOAT CABINDA” (C-0115- AG)**

**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.



## RESUMO

No dia 30 de Março de 2024, a embarcação do tipo Catamarã, denominada por "Ferryboat Cabinda", com a matrícula C-0115-AG, pretendendo realizar uma viagem marítima no percurso Luanda/Cabinda, não atingiu o seu objectivo.

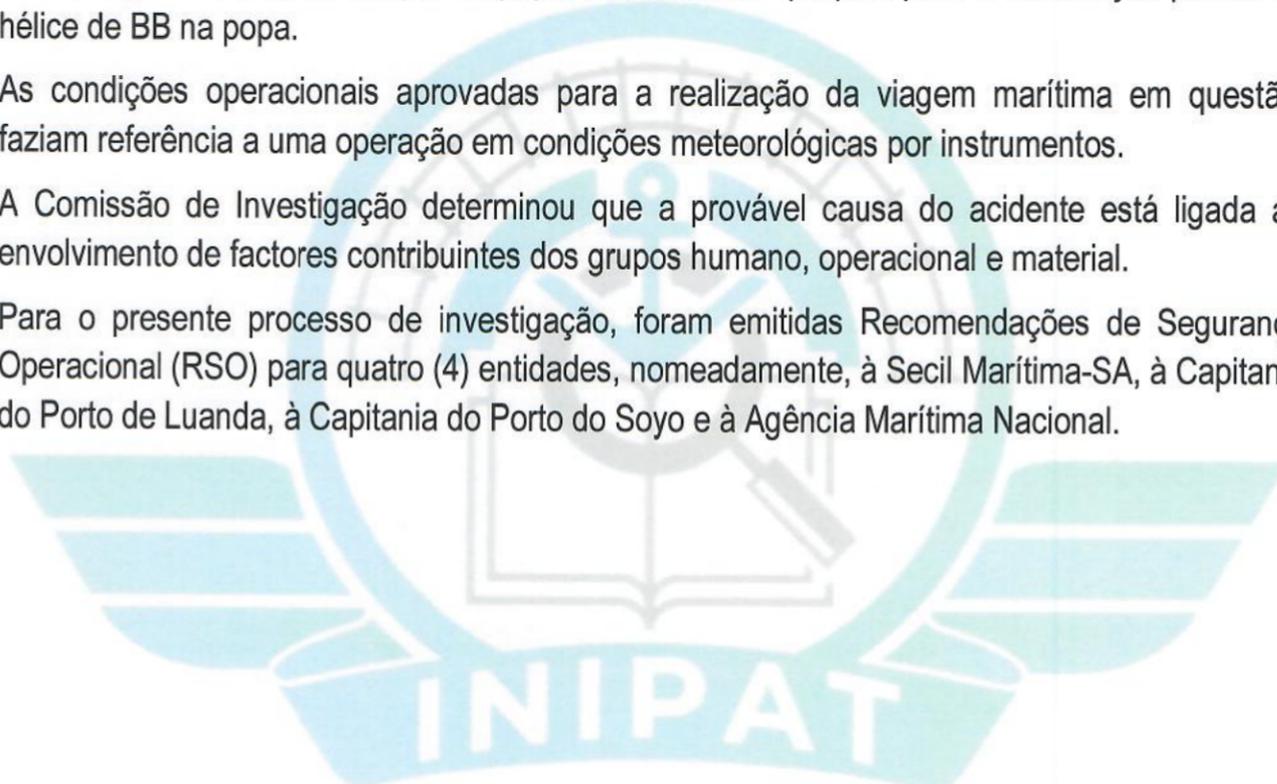
Às vinte e uma hora e dez minutos (21:10), a embarcação embateu contra um objecto fixo no mar nas imediações da Cabeça de Cobra, Soyo (Província do Zaire), a uma profundidade de 35,8m e numa distância de 17MN da terra.

Em consequência deste acidente foram registados danos materiais consubstanciados em arrombo (perfuração) do tanque de pique de Bombordo (BB) na proa e danificação parcial da hélice de BB na popa.

As condições operacionais aprovadas para a realização da viagem marítima em questão, faziam referência a uma operação em condições meteorológicas por instrumentos.

A Comissão de Investigação determinou que a provável causa do acidente está ligada ao envolvimento de factores contribuintes dos grupos humano, operacional e material.

Para o presente processo de investigação, foram emitidas Recomendações de Segurança Operacional (RSO) para quatro (4) entidades, nomeadamente, à Secil Marítima-SA, à Capitania do Porto de Luanda, à Capitania do Porto do Soyo e à Agência Marítima Nacional.



INIPAT  
INSTITUTO NACIONAL DE INVESTIGAÇÃO  
E PREVENÇÃO DE ACIDENTES DE TRANSPORTES

## GLOSSÁRIO DE TERMOS TÉCNICOS

<b>AIS</b>	Sistema de Identificação Automática
<b>AMN</b>	Agência Marítima Nacional
<b>ANPG</b>	Agência Nacional de Petróleo e Gás
<b>BB</b>	Bombordo
<b>CAB</b>	Cabinda
<b>CPL</b>	Capitania do Porto de Luanda
<b>CPS</b>	Capitania do Porto do Soyo
<b>C-0115-AG</b>	Matrícula da embarcação
<b>EB</b>	Estibordo
<b>GPS</b>	Sistema de Posicionamento Global
<b>HDG</b>	Rumo Magnético
<b>IMC</b>	Condições Meteorológicas por Instrumentos
<b>IMO</b>	Organização Internacional Marítima
<b>IMPA</b>	Instituto Marítimo e Portuário de Angola
<b>INIPAT</b>	Instituto Nacional de Investigação e Prevenção de Acidentes de Transportes
<b>Km</b>	Quilómetros
<b>LAD</b>	Luanda
<b>M3</b>	Metros Cúbicos
<b>MSC</b>	Comité de Segurança Marítima
<b>MN</b>	Milha Náutica
<b>NM</b>	Milhas Náuticas
<b>RIPEAM</b>	Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar
<b>RV</b>	Varição do Rumo
<b>RSO</b>	Recomendação de Segurança Operacional
<b>STCW 78</b>	Convecção Internacional sobre Normas de Treinamento de Marítimo
<b>UTC</b>	Tempo Universal Coordenado.
<b>VDR</b>	Gravador de Dados de Viagem.

## 1. INFORMAÇÃO FACTUAL

Conforme referenciado na nota preliminar do presente relatório, a informação factual tem a medida temporal as horas locais e não as 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 30 de Março de 2024, que envolveu a embarcação do tipo Catamarã, denominada por "Ferryboat Cabinda", com a matrícula C-0115-AG, propriedade do Armador Secil Marítima, S.A, que resultou em destruição parcial da embarcação, o Instituto Nacional de Investigação e Prevenção de Acidentes de Transportes (INIPAT), ao tomar conhecimento da ocorrência, 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 nos 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

Às catorze horas (14:00) do dia 30 de Março de 2024, a embarcação do tipo Catamarã, denominada por "Ferryboat Cabinda", com a matrícula C-0115-AG, partiu da Boia de entrada de Luanda com o rumo magnético 335º para o Terminal Marítimo de Passageiros de Cabinda.

De acordo com as informações recolhidas da Capitania do Porto do Soyo, não foi possível avaliar as condições meteorológicas na altura da ocorrência, por falta de meios para o efeito.

As informações colhidas sobre os ocupantes da embarcação, segundo os sobreviventes e algumas testemunhas, indicaram que a bordo da embarcação viajavam oito (8) marinheiros, nomeadamente Mestre, Contramestre, Chefe de Maquinas, Chefe de Maquinas Assistente, Ajustador Fitter, Marinheiro Habilitado, Marinheiro Ordinário e Marinheiro de 3ª Classe), todos de nacionalidade angolana e uma carga composta de seis (6) viaturas de marca MAN pertencente a empresa Mota-engil.

De acordo com as informações em posse da Comissão de Investigação, durante a viagem marítima, que resultou no acidente, até as dezanove horas (19:00), altura em que o Mestre da embarcação constatou a falha do radar de bombordo, não houve reporte de qualquer tipo de problema técnico ou emergência que pudesse pôr em causa a operação da embarcação,.

Aproximadamente, às vinte e uma hora e dez minutos (21:10), o Mestre da embarcação reportou ter embatido num objecto fixo contundente. A ocorrência caracterizada como acidente marítimo da embarcação envolvida, resultou no arrombo do casco e a inundação da embarcação pelos dois (2) tanques de pique de proa.

Após tomar conhecimento do embate da embarcação com o obstáculo fixo no mar, os responsáveis da Capitania do Porto do Soyo, mantiveram a comunicação com a mesma e dirigiram-na à entrada do canal Santo António com segurança e conseguiram controlar a embarcação até ao terminal Fluvial de Passageiros do Soyo onde atracou com o auxílio da máquina empilhadora da Secil Marítima, sem a necessidade de recurso a operações de busca e salvamento.

Logo após a imobilização da embarcação, os oito (8) marinheiros desembarcaram ilesos, incluindo as seis (6) viaturas que se encontravam a bordo que também foram desembarcadas sem quaisquer danos.

### 1.3 LESÕES PESSOAIS

De acordo com os dados em posse da Comissão de Investigação, não houve registo de lesões pessoais aos marinheiros envolvidos até à data do desfecho do presente processo de investigação, conforme constante do quadro 1.1.

Lesões	Tripulantes	Passageiros	Outros	Total
Fatais	--	--	--	--
Graves	--	--	--	--
Leves	--	--	--	--
Ilesos	08	--	--	08
<b>Total</b>	<b>08</b>	--	--	<b>08</b>

**Quadro 1.1 – Lesões Pessoais Resultantes do Acidente**

## 1.4 DANOS

### 1.4.1 Danos à Embarcação

A embarcação ficou parcialmente destruída em consequência do embate contra um objecto fixo no mar, que resultou em danos materiais consideráveis à embarcação, consumados em arrombo (perfuração) na parte frontal da mesma nos dois (2) tanques de pique da proa a bombordo (lado frontal esquerdo) e danos na hélice a bombordo na popa (parte traseira).

Para uma melhor percepção dos danos decorrentes do acidente, no anexo V ao presente relatório estão ilustrados os retratos fotográficos do acidente.

### 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

Durante a viagem do acidente, na embarcação viajavam oito (8) Tripulantes, todas de nacionalidade angolana.

### 1.5.1 Tripulação

De acordo com os dados em posse da Comissão de Investigação, a tripulação da embarcação sinistrada era composta por oito (8) Marinheiros, nomeadamente Mestre, Contramestre, Chefe de Máquinas, Chefe de Maquinas Assistente, Ajustador Fitter, Marinheiro Habilitado, Marinheiro Ordinário e Marinheiro de 3ª Classe), todos de nacionalidade angolana.

#### 1.5.1.1 Mestre da Embarcação

O Mestre da embarcação, de nacionalidade angolana, de quarenta e sete (47) anos de idade, com a qualificação de Capitão Pesqueiro, era portador da Cédula de Inscrição Marítima nº 50864, emitida pela Capitania do Porto de Luanda (CPL) aos 05 de Agosto de 2022 e válida por dez (10) anos e do Boletim de Sanidade emitido pela Delegação de Saúde de Cacucaco aos 28 de Junho de 2022 e válido por seis (6) meses, conforme consta do material do processo de investigação.

Na altura do acidente possuía uma experiência de vinte e quatro (24) anos de navegação marítima e exercia a sua actividade de marinheiro em Angola sob responsabilidade do Armador Sécil Marítima, S.A, com o qual mantém um vínculo laboral contratual.

Navegou oitenta milhas náuticas (80) nas últimas vinte e quatro horas (24h), trezentos e trinta milhas náuticas (330MN) nos últimos trinta dias e setecentas milhas náuticas (700 MN) nos últimos noventa dias.

De acordo com as informações em posse da Comissão de Investigação, até ao momento do acidente, o Mestre da embarcação envolvida gozava de uma boa condição psico-fisiológica, para o exercício da sua actividade. Não estava sujeito a qualquer receita ou observação médica e não esteve doente nas últimas quarenta e oito (48) horas, que antecederam o acidente. As afirmações de algumas pessoas muito próximas do mesmo revelaram que durante os últimos dois (2) anos não houve mudanças significativas na vida do Mestre da embarcação.

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

#### **1.5.1.2 Contramestre da Embarcação**

O Contramestre da embarcação, de nacionalidade angolana, de 43 anos de idade, com a qualificação de Marinheiro de 2ª Classe, era portador da Cédula, portador da Cédula de Inscrição Marítima nº 5028 emitida pela Capitania do Porto de Luanda (CPL), aos 22 de Julho de 2015 e válida por dez (10) anos e do Boletim de Sanidade emitido pela Delegação de Saúde de Viana aos 01 de Abril de 2016 e válido por seis (6) meses, conforme consta do material do presente processo de investigação.

Na altura do acidente possuía uma experiência de vinte e três (23) anos de navegação marítima e exercia a sua actividade marítima em Angola junto do Armador Secil Marítima, S.A, com o qual mantém um vínculo laboral contratual.

Navegou oitenta (80) milhas náuticas nas últimas 24 horas e trezentas e trinta milhas náuticas (330 MN) nos últimos noventa (90) dias.

De acordo com os dados em posse da Comissão de Investigação, o Contramestre não estava sujeito a qualquer receita ou observação médica e não esteve doente nas últimas quarenta e oito (48:00) horas que antecederam o acidente.

A pesquisa dos registos da Capitania do Porto de Luanda revelou que o Contramestre esteve envolvido num acidente com uma embarcação do género.

As afirmações de algumas pessoas muito próximas do mesmo revelaram que durante os últimos dois (2) anos não houve mudanças significativas na vida do Contramestre da embarcação.

#### **1.5.1.3 Chefe de Máquinas**

O Chefe de Máquinas, de nacionalidade angolana, de 52 anos de idade, com a qualificação de Ajudante de Motorista, era portador da Cédula de Inscrição Marítima nº 6610, emitida pela Capitania do Porto de Luanda (CPL), aos 14 de Fevereiro de 2014 e válida por dez (10) anos e

sem qualquer informação sobre o documento de aptidão física, para o exercício da actividade marítima, conforme conta do material do presente processo de investigação.

Na altura do acidente possuía experiência de dez (10) anos de navegação marítima e até ao momento do acidente exercia a sua actividade marítima em Angola junto do Armador Secil Marítima, S.A, com o qual mantém um vínculo laboral contratual.

Navegou oitenta milhas náuticas (80MN) nas últimas 24 horas e trezentas e trinta milhas náuticas (330MN) nos últimos noventa dias.

De acordo com as informações em posse da Comissão de Investigação, até ao momento do acidente o Chefe de Máquinas gozava de uma boa condição psico-fisiológica, para o exercício da sua actividade. Não estava sujeito a qualquer receita ou observação médica e não esteve doente nas últimas quarenta e oito (48) horas, que antecederam o acidente.

As afirmações de algumas pessoas muito próximas do mesmo revelaram que durante os últimos dois (2) anos não houve mudanças significativas na vida do Chefe de Máquinas.

#### **1.5.1.4 Chefe de Máquinas Assistente.**

O Chefe de Máquinas Assistente, de nacionalidade angolana, de 58 anos de idade, com a qualificação de Motorista de 1ª Classe era portador da Cédula de Inscrição Marítima 50.280, emitida pela Capitania do Porto de Luanda (CPL) aos 19 de Fevereiro de 2020 e válida por dez (10) anos e sem qualquer informação sobre o documento de aptidão física, para o exercício da actividade marítima, conforme conta do material do presente processo de investigação.

Na altura do acidente possuía uma experiência total de vinte e quatro (24) anos de navegação marítima e exercia a sua actividade de marinheiro em Angola junto do Armador Secil Marítima, S.A, com o qual mantém um vínculo laboral contratual.

Navegou oitenta milhas (80) nas últimas 24 horas e trezentas e cinquenta milhas (350MN) nos últimos noventa dias.

De acordo com as informações em posse da Comissão de Investigação, até ao momento do acidente, o Chefe de Máquinas Assistente gozava de uma boa condição psico-fisiológica, para o exercício da sua actividade. Não estava sujeito a qualquer receita ou observação médica e não esteve doente nas últimas quarenta e oito (48) horas, que antecederam o acidente.

As afirmações de algumas pessoas muito próximas do mesmo revelaram que durante os últimos dois (2) anos não houve mudanças significativas na vida do Chefe de Máquinas (Assistente).

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

### 1.5.1.5 Ajustador (Fitter)

O Ajustador da embarcação, de nacionalidade angolana, de 34 anos de idade, com a qualificação de Marinheiro de 2ª Classe, a qualificação de Marinheiro de 2ª Classe era portador da Cédula de Inscrição Marítima 00455.022, emitida pela Capitania do Porto do Soyo (CPS) aos 24 de Maio de 2022 e válido por dez (10) anos e sem qualquer informação sobre o documento de aptidão física, para o exercício da actividade marítima, conforme conta do material do presente processo de investigação.

Na altura do acidente possuía uma experiência total de dois (2) anos de navegação marítima e até ao momento do acidente exercia a sua actividade marítima em Angola junto do Armador Secil Marítima, S.A, com o qual mantém um vínculo laboral contratual.

Navegou oitenta milhas (80) nas últimas 24 horas e trezentas e cinquenta milhas (350MN) nos últimos noventa dias.

De acordo com as informações em posse da Comissão de Investigação, até ao momento do acidente, o Ajustador da embarcação acidentada gozava de uma boa condição psico-fisiológica, para o exercício da sua actividade. Não estava sujeito a qualquer receita ou observação médica e não esteve doente nas últimas quarenta e oito (48) horas, que antecederam o acidente.

As afirmações de algumas pessoas muito próximas do mesmo revelaram que durante os últimos dois (2) anos não houve mudanças significativas na vida do Ajustador.

### 1.5.1.6 Marinheiro Habilitado

O Marinheiro Habilitado da embarcação, de nacionalidade angolana, de 39 anos de idade, , com a qualificação de Marinheiro 2ª Classe era portador da Cédula de Inscrição Marítima nº 23.876, emitida pela Capitania do Porto de Cabinda (CPC), aos 23 de Julho de 2019 e válida por dez (10) anos e sem qualquer informação sobre o documento de aptidão física, para o exercício da actividade marítima, conforme conta do material do presente processo de investigação.

Na altura do acidente possuía experiência total de cinco (5) anos de navegação marítima e até ao momento do acidente, exercia a sua actividade marítima em Angola junto do Armador Secil Marítima, S.A, com o qual mantém um vínculo laboral contratual.

Navegou oitenta milhas (80) nas últimas 24 horas e trezentas e trinta milhas (330MN) nos últimos noventa dias.

De acordo com as informações em posse da Comissão de Investigação, até ao momento do acidente, o Marinheiro Habilitado da embarcação acidentada gozava de uma boa condição psico-fisiológica, para o exercício da sua actividade. Não estava sujeito a qualquer receita ou

observação médica e não esteve doente nas últimas quarenta e oito (48) horas, que antecederam o acidente.

As afirmações de algumas pessoas muito próximas do mesmo revelaram que durante os últimos dois (2) anos não houve mudanças significativas na vida do Marinheiro Habilitado.

#### **1.5.1.7 Marinheiro Ordinário**

O Marinheiro Ordinário, de nacionalidade angolana, de 38 anos de idade, com a qualificação Marinheiro de 2ª Classe era portador da Cédula de Inscrição Marítima nº 7050, emitida pela Capitania do Porto de Luanda (CPL), aos 20 de Fevereiro de 2015 e válida por dez (10) anos e sem qualquer informação sobre o documento de aptidão física, para o exercício da actividade marítima, conforme conta do material do presente processo de investigação.

Na altura do acidente possuía uma experiência total de nove (9) anos de navegação marítima e até ao momento do acidente, exercia a sua actividade marítima em Angola junto do Armador Secil Marítima, S.A, com o qual mantém um vínculo laboral contratual.

Navegou oitenta milhas (80MN) nas últimas 24 horas e trezentas e trinta milhas (330MN) nos últimos noventa dias.

De acordo com as informações em posse da Comissão de Investigação, até ao momento do acidente, o Marinheiro Ordinário da embarcação acidentada gozava de uma boa condição psico-fisiológica, para o exercício da sua actividade. Não estava sujeito a qualquer receita ou observação médica e não esteve doente nas últimas quarenta e oito (48) horas, que antecederam o acidente.

As afirmações de algumas pessoas muito próximas do mesmo revelaram que durante os últimos dois (2) anos não houve mudanças significativas na vida do Marinheiro Ordinário.

#### **1.5.1.8 Marinheiro de 3ª Classe**

O Marinheiro de 3ª Classe, de nacionalidade angolana, de 25 anos de idade, com a qualificação de Marinheiro de 3ª Classe era portador da Cédula de Inscrição Marítima nº 6.676, emitida pela Capitania do Porto do Namibe (CPN), aos 20 de Outubro de 2022 e válida por dez (10) anos e sem qualquer informação sobre o documento de aptidão física, para o exercício da actividade marítima, conforme conta do material do presente processo de investigação.

Na altura do acidente possuía experiência total de um (1) ano de navegação marítima e até ao momento do acidente, exercia a sua actividade marítima em Angola junto do Armador Secil Marítima, S.A, com o qual mantém um vínculo laboral contratual.

Navegou oitenta milhas (80 MN) nas últimas vinte e quatro horas e trezentos e trinta milhas (330MN) nos últimos noventa (90) dias.

### 1.5.1.9 Passageiros

Não aplicável para o presente processo de investigação, pelo facto de se tratar de uma embarcação que transportava carga (viaturas) segundo a Guia de Cabotagem, conforme consta do anexo IV do presente relatório.

## 1.6 INFORMAÇÃO SOBRE A EMBARCAÇÃO ENVOLVIDA

### 1.6.1 O Armador/Proprietário da Embarcação

De acordo com os elementos constantes do material do processo de investigação, o armador Secil Marítimo, S.A. é uma sociedade anónima de direito angolano, certificada pelo extinto Instituto Marítimo e Portuário de Angola (IMPA) para o exercício de actividade de armador de cabotagem em todos os portos nacionais.

O armador é portador do Alvará de Armador de Cabotagem nº 02/CAB/1992, conforme constante do anexo III ao presente relatório, tem a sua base principal de operações na Avenida 4 de Fevereiro 42-1º andar, Cx. Postal 5910, Luanda – Angola e possui o terminal telefónico número + 244 935 918 008.

Durante o processo de investigação, o armador Secil Marítima forneceu à Comissão de Investigação a informação solicitada sobre a planificação e a navegação da viagem marítima do acidente.

### 1.6.2 Informação Geral Sobre a Embarcação

Trata-se da embarcação Ferry Rápido 4812, do tipo catamarã denominado por “Ferryboat Cabinda”, com o número da IMO 9827736, de bandeira angolana, com comprimento fora à fora de quarenta e oito metros e trinta centímetros (48,30 m), arqueação bruta de oitocentos e dezanove metros cúbicos (819 m<sup>3</sup>), casco do tipo fibra de vidro, cor azul alumínio, construído pela empresa Damen Shipyards Singapore Pte, Ltd em 2017.

O catamarã “Ferryboat Cabinda” está inscrito na Capitania do Porto de Luanda com o Certificado de Registo de Propriedade nº CRP 315/2022 válido, emitido aos 20 de Abril de 2022 com a matrícula C-0115-AG.

Na altura do acidente, a embarcação possuía os documentos técnico-operacionais emitidos pela Capitania do Porto de Luanda mas com os prazos de validade expirados, nomeadamente o Certificado de Navegabilidade nº 2023-20 com o prazo de validade expirado aos 07 de Fevereiro de 2024, Licença de Encalhe nº LN23-521 com o prazo de validade expirado aos 31 de Dezembro de 2023 e a Licença de Navegação nº LN23-521 com o prazo de validade expirado aos 31 de Dezembro de 2023, conforme constante do anexo IV ao presente relatório.

Durante o processo de investigação, o armador apresentou à Comissão de Investigação alguns documentos internacionais, nomeadamente o Certificate of Classification nr.

LND0/RNI//20240306122242 válido até 06 de Setembro de 2025, High-Speed Craft Safety Certificate nº SGPO/ZCH/20201216140709 válido até 06 Setembro de 2025, International Load Line Exemption Certificate nr. SGPO/ZCH/20201216110006 válido até 06 Setembro de 2025 e International Oil Pollution Prevention Certificate nr. SGPO/ZCH/20201216133329 válido até 06 Setembro de 2025, todos emitidos pelo Bureau Veritas Marine & Offshore.

Para uma melhor percepção julgada pertinente sobre o tipo de embarcação envolvida na figura 1.1 está ilustrada a sua configuração externa.



**Figura 1.1** – Configuração Externa do Modelo da Embarcação Envolvida

Relativamente ao estado técnico da embarcação, a Comissão de investigação apurou que a mesma foi inspecionada pelo extinto Instituto Marítimo e Portuário de Angola (IMPA) aos 26 de Fevereiro de 2021.

Não obstante a última inspeção ter sido feita em 2021, pelas evidências constatadas durante o processo de investigação, a Comissão de Investigação considerou que os meios de amarra e fundeação encontravam-se em condições satisfatórias, com os seus equipamentos de navegação, comunicação e combate a incêndios a operar sem restrições.

À data do acidente, o sistema de propulsão da embarcação comportava dois (2) motores do tipo CAT 3516C, marca Caterpillar, modelo Diesel, Port: S/N PXH00498 e Stanboard: S/N PXH00497 e duas (2) hélices do tipo Fixed Pitch Propeller, SPM0241 e SPM0240.

A embarcação acumulava aproximadamente mil e noventa e seis (1.096) horas de trabalho da máquina principal a bombordo e mil e sessenta e seis (1.066) horas de trabalho da máquina principal à estibordo.

### 1.6.3 Registos de Manutenção da Embarcação

A Comissão de Investigação constatou que a Capitania do Porto de Luanda, tinha informação relacionada com os registos de manutenção da embarcação acidentada.

Consta do processo de investigação o comprovativo de um serviço de manutenção de quinhentas (500) horas realizada pela Oficina Barloword Equipamentos Angola Lda, empresa de manutenção e representante do fabricante dos motores caterpillar, no Terminal Fluvial do Soyo aos 07 de Setembro de 2023.

### 1.7 INFORMAÇÃO METEOROLÓGICA

De acordo com os dados em posse da Comissão de Investigação, não foi possível obter registos das condições meteorológicas na altura do acidente, tanto no Soyo, como nas regiões circunvizinhas, incluindo a região do acidente, porque a Capitania do Porto do Soyo não dispõe de meios para o efeito.

### 1.8 AJUDAS À NAVEGAÇÃO MARÍTIMA

À data do acidente, a embarcação possuía equipamento náutico de navegação, incluindo luzes de navegação, sistema de holofote, sistema de sinalização acústica, sistema de radares a bombordo e estibordo, sistema automático de identificação (AIS) e o sistema de localização e posicionamento global (GPS).

A embarcação envolvida contou com ajudas à navegação marítima por instrumentos electrónicos através dos equipamentos citados no parágrafo anterior, entretanto às dezanove horas (19:00), isto é, duas horas e dez minutos antes do acidente, houve o registo de reporte da falha do radar de bombordo (BB).

### 1.9 COMUNICAÇÕES

À data do acidente, a embarcação possuía equipamentos de comunicação interna e externa, incluindo TV/áudio/vídeo.

Segundo as informações colhidas sobre as comunicações, tanto os emissores/receptores da embarcação, como dos serviços de informação do Porto Controlo do Soyo encontravam-se operacionais.

Entretanto, não foi possível estabelecer a comunicação com o Porto Controlo do Soyo pelo facto da embarcação se encontrar a uma distância de aproximadamente dezassete milhas náuticas (17 NM) da costa, distância esta que supera a capacidade de alcance da estação de rádio, que estava instalada na embarcação envolvida, pelo que somente foi possível estabelecer a comunicação com as embarcações mais próximas pelo canal 16, que por sua vez mantiveram a comunicação com o Porto Controlo do Soyo informando sobre a ocorrência.

### **1.10 INFORMAÇÃO SOBRE O LOCAL DA OCORRÊNCIA**

O objecto fixo contundente encontrava-se localizado nas coordenadas geográficas Latitude 06°49'42.52''S e Longitude 012°20'88.93''E, a cerca de 17 milhas náuticas da costa, correspondente a uma distância de aproximadamente 31,48 km numa profundidade de 35,8m, nas imediações do local conhecido por Cabeça de Cobra, perímetro marítimo sob jurisdição da Capitania do Porto do Soyo.

### **1.11 GRAVADORES DE DADOS DE VIAGEM (VDR)**

De acordo com as informações em posse da Comissão de Investigação, a embarcação envolvida estava equipada com um gravador de dados de viagem (VDR), modelo Furuno, tipo 7000.

### **1.12 INFORMAÇÃO SOBRE O IMPACTO E OS DESTROÇOS**

O embate contra o obstáculo fixo não originou a movimentação de qualquer outro elemento afecto à embarcação para o mar, limitando-se à danificação da parte da amura do lado do bombordo (BB), que inundou os dois tanques de pique de proa e afectado uma das pás da hélice na popa.

### **1.13 INFORMAÇÃO PATOLÓGICA E MÉDICA**

Pelas evidências constatadas no local da ocorrência e de acordo com as informações em posse da Comissão de Investigação sobre o assunto, em consequência do acidente não houve registo de lesões pessoais.

Não foi possível a Comissão de investigação avaliar o estado psicofisiológico da tripulação, pelo atraso verificado na recolha das evidências iniciais.

### **1.14 DADOS SOBRE FOGO**

Segundo as informações colhidas por parte da tripulação e das testemunhas da ocorrência, a ocorrência teve lugar sem quaisquer indícios de fogo.

### **1.15 ASPECTOS DE SOBREVIVÊNCIA**

Não consta do material do processo de investigação o registo de quaisquer lesões. No entanto após tomar conhecimento da ocorrência, através das embarcações mais próximas com o Porto Controlo do Soyo e as Operações da Sécil Marítima no Terminal Fluvial de Carga do Porto do Soyo, a Capitania do Porto mobilizou meios para dar o apoio necessário à embarcação na entrada do canal Santo António para a sua atracagem e o desembarque da carga no Terminal Fluvial de Carga do Porto do Soyo.

## 1.16 PESQUISA E TESTES

### 1.16.1 Pesquisa do Peso e Centragem da Embarcação

Para a pesquisa do peso da embarcação a comissão de Investigação utilizou dados constante da cópia do Certificado do Construtor da Damen Shipyards Gorinchem e da Guia de Cabotagem constantes do anexo V ao presente relatório.

Durante a viagem do acidente, a embarcação transportava uma carga, segundo a Guia de Cabotagem, quantificada em duzentos e trinta e nove mil, duzentos e oitenta (239.280) quilos correspondente a seis (6) viaturas e um (1) gerador. Levando em consideração que o peso médio de um tripulante com bagagem de mão é de cem (100) quilos e a bordo da embarcação estavam oito (8) tripulantes, segundo a lista de tripulantes, o peso total da tripulação foi contabilizado em oitocentos (800) quilos. Desta forma, o peso total da carga transportada, isto é, as seis (6) viaturas, o gerador e os oito (8) tripulantes foi contabilizado em duzentos e quarenta mil e oitenta (240.080) quilos, pelo que a carga transportada excedeu a recomendada em trinta mil e oitenta (30.080) quilos, sendo que a tonelagem líquida recomendada para o tipo de embarcação envolvida, segundo o Certificado do Construtor é de duzentos e dez mil (210.000) quilos.

Por não constarem do processo de investigação, até ao momento da elaboração do presente relatório, dados referentes à centragem da embarcação, não foi possível a Comissão de Investigação fazer uma abordagem sobre esta matéria.

**Nota:** Tonelagem líquida (Net Tonnage) – medida/volume de carga que um navio pode transportar, excluindo o peso do próprio navio e outros itens não relacionados à carga.

### 1.16.2 Pesquisa da Performance da Embarcação

Para o presente processo de investigação e levando em conta a natureza da ocorrência não foi necessário fazer-se recurso à pesquisa da performance da embarcação.

### 1.16.3 Pesquisa dos Destroços

Consta do processo de investigação a informação de que uma equipa de mergulhadores constatou que não houve dispersão de destroços. O embate com o obstáculo marítimo fixo resultou no arrombo (perfuração) na parte frontal da embarcação, nos dois (2) tanques de pique da proa a bombordo (lado frontal esquerdo) e danos na hélice na popa (parte traseira).

### 1.16.4 Testes

Pelas evidências constatadas no local do acidente e pela natureza da ocorrência não foi necessário a realização de testes de avaliação do estado técnico-operacional da embarcação e dos seus componentes.

## 2 ANÁLISE

### 2.1 CONSIDERAÇÕES GERAIS

Tratava-se de uma viagem de transportação de carga no percurso entre os portos de Luanda e Cabinda.

O Ferryboat Cabinda que assumia a rota traçada LAD/CAB, cuja tripulação constituída por oito (8) marinheiros, a embarcação, segundo a tripulação, seguia o seu curso normal até às dezanove (19:00) horas, altura em que se constatou a pouca visibilidade na leitura da informação fornecida pelo radar de bombordo, mesmo depois dos respectivos ajustes, tendo prosseguido com a navegação mantendo a velocidade de dezoito (18) nós até ao embate contra o objecto fixo submerso, segundo a notificação da ocorrência da Secil Marítima, S.A. ao INIPAT, conforme constante do anexo II ao presente relatório.

Dos oito (8) tripulantes, um (1) era portador de uma Cédulas de Inscrição Marítima com prazo de validade expirado. Quanto aos Boletins de Sanidade para o exercício da actividade marítima, apenas dois (2) tripulantes eram portadores deste tipo de documento que também estavam com os prazos de validade vencidos.

A Comissão de Investigação apurou não existir nas pastas de arquivo da documentação dos tripulantes os registos das milhas navegadas e constatou que os Diários de Navegação e de Máquinas não se encontravam a bordo da embarcação, que poderiam permitir avaliar o seu estado técnico-operacional antes e depois da viagem.

Da análise feita às evidências colhidas sobre a ocorrência, a Comissão de Investigação estabeleceu que o propósito de manter uma navegação estável para a embarcação não foi concretizado com o sucesso desejado. Tal facto deveu-se ao embate do Ferryboat Cabinda contra um obstáculo não sinalizado contundente fixo no alto mar.

Analisando as condições de navegação, a Comissão de Investigação estabeleceu que não foram cumpridos os procedimentos inerentes à operação e navegação perante uma anomalia (falha do radar de bombordo) apresentada na embarcação.

### 2.2 SEQUÊNCIA DO ACIDENTE

A informação do acontecimento do mar foi prestada pela Comissão de Gestão da Sécil Marítima, SA ao Instituto Nacional de Investigação e Prevenção de Acidentes de Transportes (INIPAT) por meio de um ofício de notificação de ocorrência, indicando que a sua embarcação denominada Ferryboat Cabinda do tipo catamarã, matricula C-0115-AG, no dia 30 de Março de 2024, pelas vinte e uma horas e dez minutos (21:10), embateu contra um obstáculo contundente fixo no mar, nas coordenadas geográficas Latitude 06°49'42.52''S, Longitude 012°20'88.93''E, quando navegava no percurso Luanda/Cabinda.

Devido ao embate, o casco foi arrombado e a embarcação começou a meter água, tendo a tripulação recorrido a uma bomba portátil submersível de emergência para a remoção do água do interior da embarcação, nos tanques de pique da proa a bombordo (BB).

Uma equipa de investigadores do INIPAT foi deslocada para o local afim de serem tomadas as providências para o levantamento inicial de dados, documentos e informações, para subsidiar a elaboração do presente Relatório.

A investigação apurou que a tripulação apercebeu-se tardiamente da proximidade do obstáculo e tentou tomar providências no sentido de alterar o rumo para tentar evitar a colisão.

### **2.2.1 Lançamento do Motor da Embarcação**

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

### **2.2.2 Partida do Terminal de Passageiros da Secil Marítima**

Analisando a informação recolhida sobre o assunto, a Comissão de Investigação estabeleceu que a embarcação saiu do Terminal de Passageiros da Secil Marítima em direcção a Boia de entrada de Luanda e marcou o rumo magnético com o destino ao Terminal Fluvial de Passageiros de Cabinda, registada às catorze horas (14:00) e realizada sem quaisquer indícios de eventuais problemas técnicos, que pudessem pôr em causa a viagem marítima pretendida no percurso Luanda /Cabinda.

Analisando os dados e as informações relacionadas ao desempenho, a embarcação funcionou de forma satisfatória, sem nenhuma anomalia reportada, até às dezanove horas (19:00), altura em que o Mestre constatou a inoperatividade do radar de bombordo.

### **2.2.3 Colisão da Embarcação Com o Obstáculo**

De acordo com os dados em posse da Comissão de Investigação, às vinte e uma horas e dez minutos (21:10) a embarcação embateu contra um obstáculo marítimo fixo contundente, nas coordenadas geográficas Latitude 06º49'42.52''S, Longitude 012º20'88.93''E, quando navegava no percurso Luanda/Cabinda.

A tripulação imobilizou a embarcação para uma avaliação inicial e constatou que o casco tinha sido arrombado e a embarcação começou a meter água, tendo recorrido a uma bomba portátil submersível de emergência para a remoção da água do interior da embarcação, nos tanques de pique da proa a bombordo (BB) e prossegue a viagem marítima a uma velocidade reduzida com destino ao Porto do Soyo.

A Comissão de Investigação, analisando os dados e as informações em sua posse, estabeleceu que o arrombamento da embarcação acidentada foi consequência do embate com o obstáculo fixo.

#### **2.2.4 Gestão da Carga de Trabalho dos Tripulantes da Embarcação**

De acordo com os dados em posse da Comissão de Investigação, o Mestre no Comando da embarcação, após a constatação da anomalia do radar de bombordo, não geriu de forma aceitável a distribuição da carga de trabalho e os meios à sua disposição para controlar ou minimizar as prováveis eminências de ocorrências.

#### **2.2.5 Profissionalismo dos Tripulantes (Marinheiros)**

De acordo com os dados em posse na Comissão de Investigação, o radar de bombordo tinha pouca sensibilidade na visualização de obstáculos, no entanto a embarcação dispunha também de um radar à estibordo e os holofotes não foram utilizados por falta de habilidade no manuseamento, conforme declaração do marinheiro escalado como vigia, o que inviabilizou a gestão com eficácia dos recursos disponíveis para operação de navegação, num ambiente de condições meteorológicas adversas tal como relatado.

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

- 1) Os tripulantes, nomeadamente o Mestre e o Contramestre, estavam qualificados e com experiência suficiente para a realização da viagem marítima por se tratar de uma rota já conhecida pelos mesmos.
- 2) Devido à inoperatividade do radar de bombordo, os tripulantes deveriam tomar medidas de segurança e os procedimentos de navegação requeridos em condições meteorológicas adversas e nocturnas para evitar a colisão.
- 3) Após o embate contra o objecto fixo, a tripulação tomou providências consideradas necessárias para evitar a entrada de água nos tanques de pique da proa a bombordo e manter a navegabilidade da embarcação.

#### **2.2.6 Gravadores de Dados de Viagem (VDR)**

De acordo com as informações em posse da Comissão de Investigação, a embarcação estava equipada com um gravador de dados de viagem (VDR), modelo Furuno, tipo 7000, cujos registos não foram decodificados e nem lidos em função da avaliação feita pela Comissão de Investigação sobre a natureza da ocorrência.

## 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) A tripulação da embarcação, composta por oito (8) marinheiros, embora tenha sido considerada apta para a viagem marítima do acidente, do ponto de vista de saúde e profissional, após a inoperatividade do radar de BB, não observou as medidas de segurança operacional de navegação marítima;
- 2) O Mestre, de nacionalidade angolana, de quarenta e sete anos (47) de idade, segundo declarações das testemunhas, possuía experiência profissional para operar o tipo de embarcação acidentada.
- 3) O Contramestre, de nacionalidade angolana de quarenta e três (43) anos de idade, segundo as testemunhas, possuía menos experiência que o mestre, mas já trabalhava a algum tempo no tipo de embarcação acidentada.
- 4) A Comissão de Investigação teve acesso à documentação dos oito (8) marinheiros, pelo que foi possível aferir os dados sobre a experiência dos mesmos como profissionais marítimos e em particular no tipo de embarcação acidentada.

Com base nas evidências analíticas referenciadas na alínea 1) do presente ponto, a Comissão de Investigação estabeleceu que houve contribuição do factor humano na ocorrência do acidente.

## 2.4 FACTOR MATERIAL

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

- 1) Impossibilidade de uma análise objectiva sobre o estado técnico antes da viagem marítima do acidente, devido a não apresentação pelo armador dos diários de navegação e técnico devidamente preenchidos;
- 2) A embarcação tinha a manutenção em conformidade com o seu manual de exploração.
- 3) Do momento da partida até à altura do acidente, a operação da embarcação foi considerada satisfatória;
- 4) A embarcação dispõe de dois (2) radares, sendo um (1) à bombordo e outro à estibordo. O radar à bombordo apresentou anomalia na sua leitura às dezanove horas (19:00).

Com base no anteriormente referenciado, a Comissão de Investigação admitiu a hipótese de uma possível contribuição do factor material na ocorrência do acidente.

## 2.5 FACTOR OPERACIONAL

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

- 1) Considerar inadequado o desempenho operacional dos marinheiros da embarcação acidentada, pelo facto de não terem observado a tempo, o obstáculo marítimo fixo que se encontrava submerso no mar;
- 2) Considerar inadequado o desempenho operacional dos marinheiros da embarcação acidentada, pelo deficiente domínio dos procedimentos de navegação nocturna perante a inoperatividade de um dos radares;
- 3) Considerar inadequado o desempenho operacional dos marinheiros da embarcação acidentada, pelo deficiente domínio dos equipamentos disponíveis para a navegação nocturna perante a inoperatividade de um dos radares.

Com base na informação analítica constante do presente processo de Investigação, 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 de investigação os seguintes factos:

1. No dia 30 de Março de 2024, a embarcação do tipo Catamarã, de casco de vidro, matrícula C-1103 AG, denominada por ferryboat "CABINDA", equipada com um sistema de propulsão mecânica, composta de dois motores de marca Caterpillar com potência de 1825 kw por unidade, propriedade do Armador Secil Marítima, SA, de nacionalidade angolana, pretendendo realizar uma viagem marítima no percurso Luanda/Cabinda, não atingiu com o sucesso esperado o seu objectivo, devido à colisão da mesma contra um obstáculo fixo no alto mar às vinte e uma horas e dez minutos (21:10), na área da Cabeça de Cobra, Município do Soyo, Província do Zaire;
2. Após o lançamento do motor da embarcação, que foi considerado dentro das normas previstas para o efeito, às catorze horas (14:00) do dia 30 de Março de 2024 a embarcação deu partida para realizar a viagem marítima pretendida no percurso Luanda/Cabinda;
3. Na condução da embarcação estavam oito (8) marinheiros, dos quais, Mestre, Contramestre, Chefe de Máquina, Chefe de Máquina Assistente, Ajustador (Fitter), Marinheiro Habilitado, Marinheiro Ordinário e Marinheiro de 3ª Classe, todos de

nacionalidade angolana, que tinham um vínculo laboral contratual com a Secil Marítima, S.A e uma carga de seis (6) viaturas de marca MAN, da empresa Mota-engil;

4. Sete horas e dez minutos (7:10), após a partida do Porto de Luanda, isto é, às vinte e uma horas e dez minutos (21:10), a embarcação envolveu-se numa ocorrência, que pela sua natureza foi classificada como acidente marítimo, quando a embarcação colidiu contra um objecto marítimo fixo;
5. Em consequência do acidente não foram registadas lesões pessoais, entretanto foram registados danos materiais consideráveis ao casco da embarcação;
6. Segundo a informação em posse da Comissão de Investigação, a Capitania do Porto do Soyo tomou conhecimento da ocorrência cerca de dez minutos após o acidente;
7. A Comissão de Investigação apurou que a tripulação não reduziu a velocidade da embarcação depois de constatar a inoperatividade do radar de bombordo, segundo a notificação da ocorrência da Secil Marítima, S.A ao INIPAT (anexo II) e depoimento do mestre da embarcação na sua entrevista;
8. O objecto marítimo fixo que se encontrava no mar não estava sinalizado;
9. A Comissão de Investigação constatou a necessidade dos armadores de fazerem uso de pessoal do mar devidamente qualificado e treinado para o exercício da actividade marítima;
10. Para o grupo "Factor Humano", foi estabelecido o seguinte:
  - a) Os marinheiros envolvidos tinham uma boa experiência profissional para a operação do tipo de embarcação acidentada;
  - b) Ausência de evidências sobre eventuais condições psico-fisiológicas que pudessem interferir ou mesmo afectar o desempenho dos marinheiros durante a viagem marítima 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) O Mestre e o Contramestre, 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 viagem marítima nocturna em condições de inoperatividade do radar de bombordo;
  - 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.

11. Para o grupo "Factor Material", foi estabelecido o seguinte:

- a) Parte da documentação técnica e operacional apresentada pelo armador da embarcação acidentada estava com prazos de validade expirados para a realização de operações marítimas;
- b) Desde o momento da partida até à altura do acidente, o desempenho da embarcação foi considerado satisfatória, não obstante à inoperatividade de um dos radares;
- c) O acidente foi resultado, em parte, da inobservância de medidas de segurança operacional, agravadas pelo facto de não sinalização de obstáculo fixo no mar;

Com base nas informações e nos dados constantes do material de pesquisa e análise do presente processo, a Comissão de Investigação admitiu a hipótese de uma possível contribuição do grupo factor material na ocorrência do acidente.

12. Para o grupo "Factor Operacional", foi estabelecido o seguinte:

- a) O desempenho operacional dos marinheiros da embarcação acidentada foi considerado deficiente, pela inadequada proficiência profissional demonstrada sobre a navegação nocturna em condições de inoperatividade de um dos equipamentos de navegação;
- b) O desempenho operacional dos marinheiros 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;

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 a colisão da embarcação com o obstáculo fixo no mar.

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

- 1) Não observância por parte dos marinheiros das normas de segurança operacional em vigor sobre a navegação marítima em condições de inoperatividade de equipamento de navegação, de acordo com as disposições constantes da Convenção sobre Regulamento Internacional Para Evitar Abalroamento no Mar (RIPEAM);
- 2) Deficiente vigilância visual por parte dos tripulantes da embarcação, visando evitar o risco de colisão com obstáculos ou com outras embarcações no mar;

- 3) Ausência de sinalização do objecto fixo no mar envolvido no acidente;
- 4) Deficiente sinalização e controlo de objectos fixos no mar na área de jurisdição da Capitania do Porto do Soyo.

#### 4 RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA OPERACIONAL

##### 4.1 Ao Armador Sécil Marítima, SA, recomenda-se:

- 1) **RSO.003.01:** Manter a doutrina de segurança operacional, reportando às autoridades competentes do subsector marítimo e portuário, com particularidade para o Instituto Nacional de Investigação e Prevenção de Acidentes de Transportes (INIPAT), todas as ocorrências de acidentes e incidentes em que esteja envolvido;
- 2) **RSO.003.02:** Impor exigências aos tripulantes (marinheiros) que exercem a actividade marítima sob sua responsabilidade para o estrito cumprimento dos procedimentos operacionais durante a navegação, com maior ênfase para os momentos dos casos de emergências;
- 3) **RSO.003.03:** Proceder, junto da Autoridade Marítima Nacional (AMN), à revalidação de toda a documentação técnico-operacional da embarcação envolvida, incluindo os documentos de outras embarcações que operam em Angola sob sua responsabilidade, visando a actualização dos mesmos durante o tempo de vida útil operacional das embarcações em questão;
- 4) **RSO.003.04:** Impor exigências aos tripulantes e outro pessoal marítimo a obrigatoriedade de se fazerem acompanhar dos respectivos documentos de identificação e de exercício das suas competências profissionais durante o desempenho das suas atividades;
- 5) **RSO.003.05:** Proceder, junto da Autoridade Marítima Nacional, a revalidação dos documentos que habilitam o seu pessoal técnico de exercer a actividade marítima, visando evitar o exercício de funções com documentos cujos prazos de validade vencidos, por a garantir a sua conformação com as normas e práticas vigentes sobre a matéria;
- 6) **RSO.003.06:** Adequar as estratégias de implementação dos procedimentos de emergência a serem observados pelo seu pessoal marítimo de acordo com as normas e práticas recomendadas a nível nacional e internacional;
- 7) **RSO.003.07:** Observar os requisitos de treinos periódicos dos tripulantes e outro pessoal técnico, com maior ênfase para os diferentes treinamentos de situações de emergência;

**4.2 À Capitania do Porto de Luanda (CPL), recomenda-se:**

- 1) **RSO.003.08:** Aprimorar mecanismos de fiscalização e controlo da validade da documentação dos tripulantes e das embarcações, de acordo com os requisitos estabelecidos na legislação marítima angolana e internacional;

**4.3 À Capitania do Porto do Soyo (CPS), recomenda-se:**

- 1) **RSO.003.09:** Sinalizar e notificar os operadores marítimos sobre a presença do objecto marítimo fixo localizado nas coordenadas geográficas Latitude 06º49'42.52''S, Longitude 012º20'88.93''E, que teve o envolvimento no acidente do presente processo de investigação.
- 2) **RSO.003.10:** Efectuar o levantamento e a sinalização de todos os obstáculos e objectos fixos no mar, localizados na sua área de jurisdição de acordo com os requisitos previstos na legislação marítima angolana e internacional sobre a matéria, devendo notificar os operadores marítimos e outras autoridades afins;

**4.4 À Agência Marítima Nacional (AMN) recomenda-se:**

- 1) **RSO.003.11:** Aprimorar mecanismos de licenciamento de pessoal do mar e de certificação de navios/embarcações em conformidade com a legislação marítima angolana e internacional sobre a matéria;
- 2) **RSO.003.12:** Aprimorar os mecanismos para emissão de Certificados de Competência para o pessoal do mar, incluindo os Certificados de Aptidão Física com recurso aos serviços de Centros Médicos devidamente homologados pela AMN;
- 3) **RSO.003.13:** Conduzir, num curto espaço de tempo possível, inspecções de controlo dos requisitos de certificação e navegabilidade das embarcações dos armadores, que operam em águas marítimas e fluviais sob jurisdição do Estado Angolano, com uma particularidade para o armador envolvido (Secil Marítima, S.A.), visando a monitorização efectiva dos estados técnico-operacionais das mesmas;
- 4) **RSO.003.14:** Proceder ao monitoramento do cumprimento, por parte do Armador Secil Marítima, S.A, das Capitánias dos Portos de Luanda e do Soyo, das recomendações de segurança operacional emitidas no âmbito do presente processo de investigação, devendo informar o INIPAT sobre os resultados alcançados.

**COMISSÃO DE INVESTIGAÇÃO**, Em Luanda, aos 08 de Abril de 2025.

**A COMISSÃO DE INVESTIGAÇÃO**

1. Francisco Cardoso António (INIPAT) - Investigador Responsável -



2. José Herminio de Vasconcelos (INIPAT) - *J. Vasconcelos*

3. Elídio Mbuta – Representante da Secil Marítima - *Elídio Mbuta*









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

DESPACHO N.º 003/PI-AM/DG\_INIPAT/24  
 DE 08 DE ABRIL

Tendo-se registado, a 30 de Março de 2024, uma ocorrência marítima classificada como acidente, que teve lugar durante o percurso Luanda/Cabinda, nas imediações do Porto do Soyo, Província do Zaire, que envolveu uma embarcação do tipo Catamarã, denominada por "Ferryboat Cabinda", propriedade do operador marítimo Secil Marítima, S.A;

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) Francisco Cardoso António (INIPAT) - Investigador-Encarregado;
  - b) José Herminio de Vasconcelos (INIPAT);
  - c) Elídio Jelson Mbuta (Representante da Secil Marítima).
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 08 de Abril de 2024.

O DIRECTOR-GERAL

LUÍS ANTÓNIO SOLO



Av. 21 de Janeiro, Terminal Doméstico do Aeroporto  
 Internacional "14 de Fevereiro" - Luanda - Angola  
 Tel.: +244 227 250 550 - Telex: +244 227 250 562,  
 E-mail: geral@inipat.gov.ao / www.inipat.gov.ao



GOVERNO DE  
 ANGOLA

mintrans.gov.ao  
 Ministério dos Transportes





## GABINETE DA COORDENADORA ADJUNTA DA COMISSÃO DE GESTÃO

AO  
INSTITUTO NACIONAL DE  
INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE  
ACIDENTES DE TRANSPORTES – INIPAT



LUANDA

VOSSA REF.

NOSSA REF: 0342.58.02.01

DATA: 01/04/2024

**ASSUNTO:** "Notificação de ocorrência"

Excelências,

Os nossos melhores cumprimentos.

A Secil Marítima SA, vem por meio desta comunicar o acidente ocorrido com a embarcação denominada Ferryboat "CABINDA" do tipo Catamarã, no dia 30 de março do ano em curso, pelas 21h10 min, nas coordenadas geográficas L-06'49.4252''S, 012'20.88893''E, quando navegava no percurso Luanda/Cabinda.

A embarcação navegava a uma velocidade de 18Kn no rumo RV 335-340 a 17 Mn com a profundidade de 35,8m, quando embateu com um obstáculo fixo (não identificado) na amura de BB, provocando um rombo que inundou os dois tanques de pique de proa.

Imediatamente, conforme as normas estabelecidas pela IMO, foram accionadas as medidas obrigatórias para a comunicar às embarcações e/ou instalações flutuantes mais próximas.

Face ao ocorrido, a embarcação desviou a sua rota rumo ao Terminal Fluvial de Passageiros de Soyo (o mais próximo), a 6Kn com o auxílio de uma bomba submergível, tendo atracado com sucesso pelas 7h10 min.

Decorrem neste momento, trabalhos de investigação e auditoria interna para apurar os danos materiais decorrentes do acidente.

Juntamos a esta, o relatório do Comandante da embarcação.

Página 1 de 2

AVENIDA 4 DE FEVEREIRO 42-1ª, CX POSTAL 5910 | LUANDA – ANGOLA | TEL +244 935 918 008









REPÚBLICA DE ANGOLA  
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES  
INSTITUTO MARÍTIMO E PORTUÁRIO DE ANGOLA

CAPITANIA DO PORTO DE LUANDA

**Certificado de Navegabilidade (Navigate Certificate) N.º 2023 - 20**

**Dados do Armador (Owner Details)**

Nome Completo (Full name): SECIL MARÍTIMA, SA- NAVEGAÇÃO & TURISMO

**Dados da Embarcação (Vessel Data)**

Denominação (Vessel name):	CABINDA	IMO (IMO):	C-0115-AG
Sinal de Código (Signal Number):		Porto de Registo (Registry Harbor):	LUANDA
Tonelagem de Arqueação: Measurement Tonnage ( Moorsen tons)		Bruta (Gross)	819,00
		Luíquida (Net)	245,00

O abaixo assinado, Capitão do Porto de Luanda, certifica que a embarcação acima mencionada satisfaz as prescrições legais e regulamentares, presentemente em vigor, sobre a segurança da navegação.  
*The undersigned, Harbor Master at Luanda, certifies that the above mentioned vessel fulfills the legal prescriptions and regulations presently in force as to safety of navigation.*

I - O casco e a sua compartimentagem são satisfatórios.  
*The hull and its sub-division are satisfactory.*

II - As caldeiras, máquinas principais e auxiliares, encontram-se em bom estado de conservação e de funcionamento, suficientes para o serviço previsto.  
*The boilers main and auxiliary engine are found to be, as to condition and working, sufficient for the intended service.*

III - Os ferros, amarras, viradores e espias, o aparelho de carga e descarga, mastreação e sobresselentes, satisfazem às prescrições regulamentares, e estão em bom estado.  
*The anchors, cables, tow-lines and hawsers, cargo loading and discharging gear, masts, rigging and spare gear fulfill the regulations and are in good condition.*

IV - Os aparelhos de sinalização e instrumentos náuticos, satisfazem aos regulamentos em vigor.  
*The signaling gear and nautical instruments comply with the regulation in force.*

V - Os meios de salvação a bordo, abaixo designados, reúnem as condições previstas nos diplomas legais e regulamentares:  
*The life-saving appliances on board, as stated below, fulfill the condition laid down in the legal and regulation documents:*

5 Baleeiras podendo receber 10 pessoas (Lifeboats capacity)  
70 Balsas salva-vidas para 20 pessoas (Boyants capacity)  
10 Bóias salva-vidas (Lifeboats)  
70 Cintos de salvação (LifeBelts)

VI - O barco é provido de uma estação radiotelegráfica, nos termos da legislação em vigor.  
*The vessel is furnished with a wireless telegraphy installation in accordance with the legislation in force.*

VII - Os locais afecto à tripulação, satisfazem ao fim a que se destinam, sob o ponto de vista de habitabilidade, acomodação, higiene e salubridade.  
*The spaces allocated to the crew fulfill the purpose for which they are intended, as regards habitability, accommodation, sanitation and salubrity.*

VIII - O capitão ou mestre, e os tripulantes, têm as habilitações exigidas pelos diplomas legais em vigor.  
*The captain or master and the crew possess the qualifications required by the legislation in force.*

O presente certificado é válido, salvo qualquer alteração até ao dia 7-2-2024 e deve ser renovado antes desta data.  
*The present certificate is valid, saving any charges, until 7-2-2024 and it has to be renewed before that date.*

Emitido em 23-05-2023  
Granted on 23-05-2023



O Capitão do Porto  
Harbour Master

Capitania do Porto de Luanda  
Avenida 4 de Fevereiro, Complexo Portuário 1º e 2º Piso  
Email: [info@impa.gov.ao](mailto:info@impa.gov.ao); [capitania.luanda@gmail.com](mailto:capitania.luanda@gmail.com)  
Tel 222 310 619  
NIF: 7403009487





REPÚBLICA DE ANGOLA  
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES  
INSTITUTO MARÍTIMO E PORTUÁRIO DE ANGOLA

CAPITANIA DO PORTO DE LUANDA

**Licença de Encalhe N.º LN23 - 521**

Data de Emissão	Vencimento	Matrícula
23-05-2023	31-12-2023	C-0115-AG

**Dados da Embarcação**

Denominação:	CABINDA
Classificação:	PASSAGEIROS
Tipo de Casco:	FIBRA DE VIDRO

Por esta Capitania se concedeu licença a **SECIL MARÍTIMA, SA- NAVEGAÇÃO & TURISMO**, com morada em **AVENIDA 4 DE FEVEREIRO, 42/ 1º A, LUANDA -**, INGOMBOTA, para encalhar a embarcação acima descrita.



Capitania do Porto de Luanda  
Avenida 4 de Fevereiro, Complexo Portuário 1º e 2º Piso  
Email: [infoceja@impa.gov.ao](mailto:infoceja@impa.gov.ao); [capitania.luanda@gmail.com](mailto:capitania.luanda@gmail.com)  
Tel: 222 310 619  
NIF: 5000354104





REPÚBLICA DE ANGOLA  
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES  
INSTITUTO MARÍTIMO E PORTUÁRIO DE ANGOLA

CAPITANIA DO PORTO DE LUANDA

**Licença de Navegação N.º LN23 - 521**

Data de Emissão	Vencimento	Matrícula
23-05-2023	31-12-2023	C-0115-AG

**Proprietário**

**Nome:** SECIL MARÍTIMA, SA- NAVEGAÇÃO & TURISMO  
**Morada:** AVENIDA 4 DE FEVEREIRO, 42/ 1º A, LUANDA -  
**Localidade:** INGOMBOTA  
**Contacto:** 922- 602- 569

**Dados da Embarcação**

**Denominação:** CABINDA  
**Classificação:** PASSAGEIROS  
**Tipo de Casco:** FIBRA DE VIDRO  
**Máximo de Tripulantes:** 6  
**Máximo de Ocupantes:** 60  
**Arqueação Bruta:** 819,00 M3  
**Arqueação Líquida:** 245,00 M3



LICN521/LN23

Capitania do Porto de Luanda  
Avenida 4 de Fevereiro, Complexo Portuário 1º e 2º Piso  
Email: [infocpl@impa.gov.ao](mailto:infocpl@impa.gov.ao); [capitania.luanda@gmail.com](mailto:capitania.luanda@gmail.com)  
Tel: 222 310 619  
NIF: 5000354104





**DAMEN**

DAMEN SHIPYARDS GORINCHEM

**BUILDER'S CERTIFICATE  
COPY**

We, B.V. SCHEEPSWERF DAMEN GORINCHEM, Avelingen-West 20, P.O. Box 1, 4200 AA Gorinchem, The Netherlands, herewith declare that we have built at our shipyard, in the year 2018, by order and delivered for account of:

IMPA -Instituto Marítimo e Portuário de Angola  
Distrito das Ingombotas, Bairro dos Coqueiros  
Rua Rainha Ginga N.º74, 4.º & 5.º Andar, Luanda -Angola  
Caixa Posta N.º2393

One : Modern high-speed ferry  
Type : Damen Fast Ferry 4812  
New building number : 530153  
Named : CABINDA  
Classification : Bureau Veritas  
Class notation : I \* Hull, \* MACH High speed craft – cat A, Sea Area 2, \* AUT UMS  
Length over all : 48.30 m  
Beam over all : 12.30 m  
Depth : 4.30 m  
Gross Tonnage : 701 GT  
Net Tonnage : 210 NT  
Type of propulsion : 2x Fixed Pitch Propeller  
Type of engine(s) : Caterpillar 2x 3516C, A-rating  
Engine output : 3650 bkW @ 1600 rpm  
Serial numbers : Port: PXH00498 / Starboard: PXH00497

B.V. SCHEEPSWERF DAMEN GORINCHEM:

**DAMEN**

DAMEN SHIPYARDS GORINCHEM

Industrieterrain Avelingen West 20 • info@damen.com  
P.O. Box 1 • 4200 AA Gorinchem • The Netherlands

  
W.S. Leenders

DAMEN SHIPYARDS GORINCHEM

Industrieterrain Avelingen-West 20  
4202 MS Gorinchem

P.O. Box 1  
4200 AA Gorinchem  
The Netherlands

phone+31 (0) 183 63 99 11  
fax+31 (0) 183 63 21 89

Member of the DAMEN SHIPYARDS GROUP

info@damen.com  
www.damen.com

F IKZ 3.11 001 E 0804

Registered at the Chamber of Commerce, No. 23038957 under the name B.V. Scheepswerf Damen Gorinchem

**NOTARISSEN**  
VAN LEUSSEN | VAN DEN BROEK

Seen for legalization the signature of **Mr Wiard Sander Leenders**, passport number NWBPC0RB1, born at Deventer (The Netherlands) on the 14<sup>th</sup> day of October 1971, living at 2631 HZ Nootdorp (The Netherlands), Mimosadreef 7, who as Managing Director High Speed Craft is authorised to sign on behalf of "B.V. SCHEEPSWERF DAMEN GORINCHEM", at Gorinchem (The Netherlands), by me mr Carolina Theodora Theresia van Rooijen, notary civil law, practising at Gorinchem (The Netherlands), on this 18<sup>th</sup> day of June 2018.

The intention of this declaration is restricted to the authenticity of the signature of **Mr Wiard Sander Leenders**.

The content of the document signed by me, notary civil law, has not been evaluated by me, notary civil law.

website: [www.leussenbroek.nl](http://www.leussenbroek.nl)e-mail: [info@leussenbroek.nl](mailto:info@leussenbroek.nl)

R

INSTITUTO NACIONAL DE INVESTIGAÇÃO  
E PREVENÇÃO DE ACIDENTES DE TRANSPORTES

República de Angola  
Ministério das Finanças  
Administração Geral Tributária

**GUIA DE CABOTAGEM**

01 NÚMERO DA GUIA

**SECÇÃO A - INFORMAÇÕES GERAIS**

02 ESTÂNCIA DE PARTIDA **3POLA(DEL.AD.DO PORTO DE LUANDA)** 03 ESTÂNCIA DE DESTINO **1POCA(DEL.AD.DO PORTO DE CABINDA)**

04 EXPEDIDOR **MOTA-ENGIL ANGOLA, SA**

05 RECEBEDOR **MOTA -ENGIL ANGOLA,S,A**

06 REPRESENTANTE DO EXPEDIDOR **HÉLIO GIORDANNY BARRADAS MADALENO**

AGT 3RT-DAPL-SA  
Codificação do registo  
19161202202444164  
2024-03-27 15:20:12

07 CÉDULA **0 1 3 1**

08 DOCUMENTOS QUE COMPROVAM A NACIONALIZAÇÃO DE COMBUSTÍVEL E PESCADO

DECLARAÇÃO ADUANEIRA  FACTURA COMERCIAL  DOCUMENTO DE TRANSPORTE (B/L)  DECLARAÇÃO DE VALOR

09 TIPO DO NAVIO

CISTERNA  PORTA CONTENTORES  CARGA GERAL  OUTRO:

10 NÚMERO DO MANIFESTO 11 NOME DO NAVIO **CABINDA** 12 NÚMERO DE REGISTO **9827736**

**SECÇÃO B - DESCRIÇÃO DA MERCADORIA**

13 MERCADORIA	14 MARCAS/NÚMERO	15 TIPO DE VOLUME	16 QTD	17 PESO (Kg)	18 VALOR (Kz)
CAMIÃO	MAN	N	1	41 000	141 035 025,95
CAMIÃO	MAN	N	1	41 000	141 035 025,95
CAMIÃO	MAN	N	1	41 000	141 035 025,95
CAMIÃO	MAN	N	1	41 000	141 035 025,95
CAMIÃO	MAN	N	1	41 000	141 035 025,95
CAMIÃO	MAN	N	1	33 000	185 583 698,28
GERADOR	ATLAS	N	1	1 280	47 670 091,56

AGT 3RT-DAPL-SA  
Classificação do processo  
191612022842024  
2024-03-27 15:27:35

**TOTAL 938 428 919,59**

**SECÇÃO C - TERMO DE COMPROMISSO**

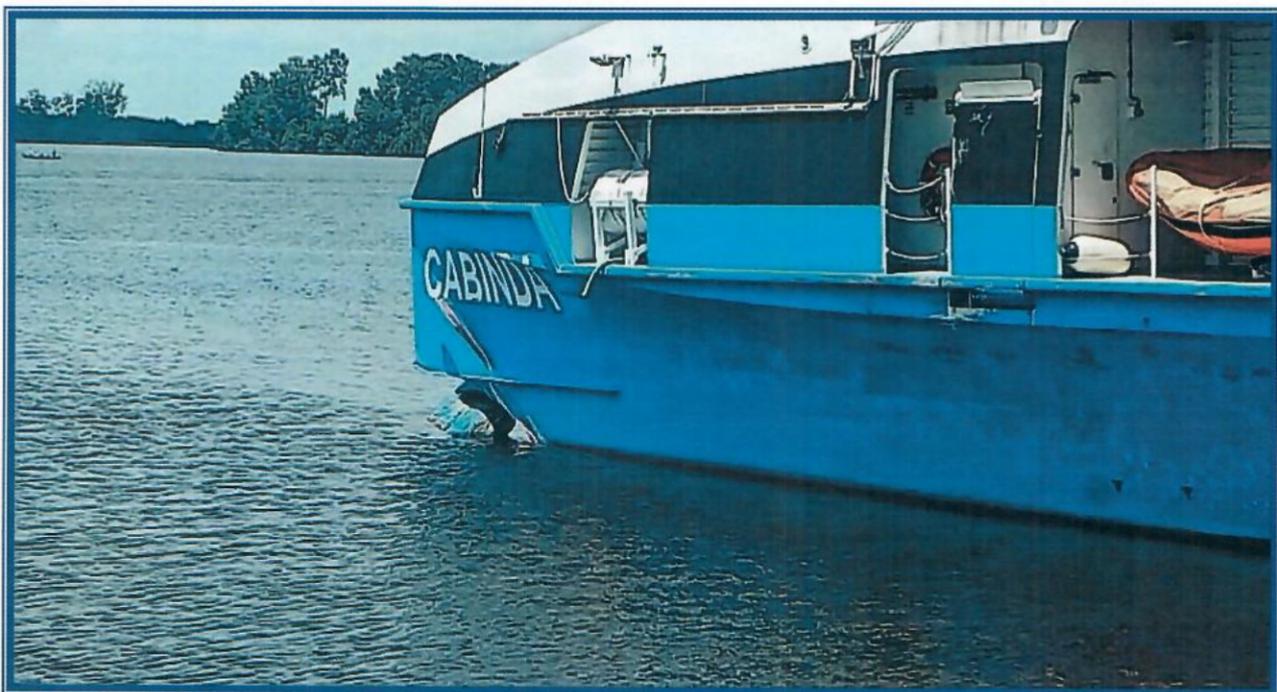
A entidade que assina este formulário, assim como as folhas de continuação que o integram, declara o seu conhecimento pleno das obrigações e direitos e garante que as informações apostas no presente formulário vão de acordo com as normas previstas no n.º 1 do artigo 41º do Código Aduaneiro, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 5/06, de 4 de Outubro, são verdadeiras e não contêm qualquer incorrecção ou falsidade que possa comprometer, no todo ou em parte, o fim a que se destina este documento.

Ao assinar e entregar o presente formulário o Declarante fica obrigado a cumprir com o que está estabelecido nos regulamentos circulares e diplomas que aprovam o procedimento utilizado, assim como fica sujeito às penalidades cíveis, criminais e administrativas que possam decorrer da incorrecta, inadequada ou inoportuna aplicação dos procedimentos decorrentes da aplicação do formulário junto dos Serviços Aduaneiros da AGT.

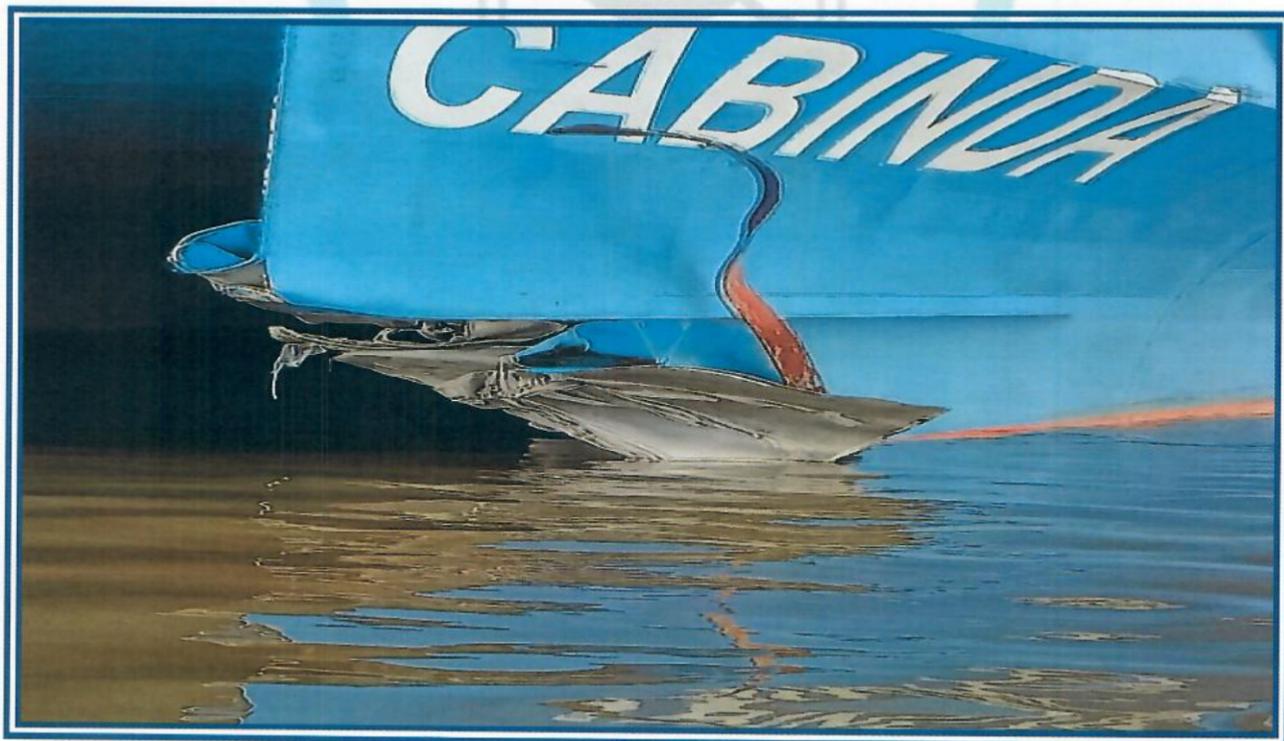
19 DATA **2 7 0 3 2 0 2 4** 20 CARTEIRO E ASSINATURA DO DECLARANTE **Hélio B. Madaleno** 21 CONTINUAÇÃO  SIM  NÃO  QUERER PREENHER

Cédula nº 61315 - Série P  
**ALFANDEGA DE LUANDA**





**Figura 5.6.1** - Retrato da Embarcação Embatida na Proa do BB



**Figura 5.6.2** - Perfuração na Proa BB do Lado Esquerdo da Embarcação



**Figura 5.6.3** - Perfuração na Proa BB do Lado Esquerdo da Embarcação



**Figura 5.6.4** – Obstáculo Fixo no Mar com o qual a Embarcação Colidiu