



INSTITUTO DE PREVENÇÃO E INVESTIGAÇÃO
DE ACIDENTES AERONÁUTICOS E MARÍTIMOS

**Relatório Sumário das Evidências
Recolhidas do Incidente com o
F/RO-RO CHIQUINHO BL**

Ocorrência

Incidente Marítimo

[Nº 02/INCID-M/IPIAAM/2021]

Controlo documental

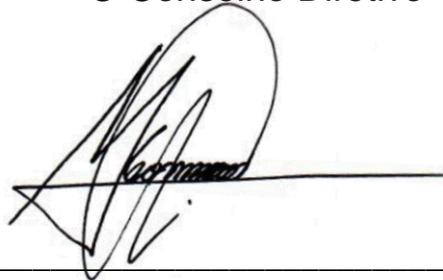
Informações sobre a publicação original	
Título	Incidente com o F/RO-RO CHIQUINHO BL
Tipo de Documento	Relatório sumário das evidências recolhidas
N.º do Documento	Nº 02/INCID - M/IPIAAM/2021
Data de publicação	



Página de Aprovação

O presente relatório sumário é aprovado de acordo com as competências estatutárias, nos termos do Decreto Lei 62/2018 de 12 de dezembro.

O Conselho Diretivo



/Engº. Mário Margarito Gomes/

Presidente

Publicação

IPIAAM – Instituto de Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos e Marítimos

Endereço

Sede: Rua Angola, Cidade do Mindelo, São Vicente – Cabo Verde

Delegação: Achada Grande Frente, Cidade da Praia, Santiago - Cabo Verde

Telefones

Geral Sede (+238) 2300992

Geral Delegação (+238) 2603430

Website

www.ipiaam.cv

Notificação de acidentes / incidentes

Telefones: Aeronáutico (+238) 9931711; (+238) 9967443;

Marítimo (+238)9852872; (+238) 5843765.

E-mail: notification@ipiaam.gov.cv

No interesse de aumentar o valor da informação contida nesta publicação, com a exceção de fins comerciais, é permitido imprimir, reproduzir e distribuir este material, mencionando o Instituto de Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos e Marítimos – IPIAAM como a fonte, o título, o ano de edição, a referência e desde que a sua utilização seja feita com exatidão e dentro do contexto original.

No entanto, direitos de autor sobre algum material utilizado no âmbito deste relatório obtido a partir de outras agências, indivíduos ou organizações privadas, pertencem às entidades originárias. Onde for pretendido usar esse material o interessado deverá contactá-las diretamente.

PREFÁCIO

O Instituto de Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos e Marítimos (IPIAAM) é o organismo do Estado Cabo-verdiano que tem por missão, investigar os acidentes, incidentes e outras ocorrências relacionadas com a segurança da aviação civil e dos transportes marítimos, visando a identificação das respetivas causas, bem como elaborar e divulgar os correspondentes relatórios.

No exercício das suas atribuições, o IPIAAM funciona de modo inteiramente independente das autoridades responsáveis pela segurança, de qualquer entidade reguladora da aviação civil e do transporte marítimo e de qualquer outra parte, cujos interesses possam colidir com as tarefas que estão confiadas ao Instituto.

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

Em conformidade com a Resolução MSC 255(84) da IMO e do art.º 2º do Decreto-lei n.º 62/2018, de 12 de dezembro que cria o IPIAAM e seus Estatutos, a investigação e o relatório correspondente não têm por objetivo o apuramento de culpas ou a determinação de responsabilidades.

RELATÓRIO SUMÁRIO DA RECOLHA DE EVIDÊNCIAS DO INCIDENTE COM O NAVIO “CHIQUNHO BL”, NO PORTO NOVO, ILHA DE SANTO ANTÃO, NO DIA 28 DE OUTUBRO DE 2021

NOTA IMPORTANTE:

O OBJETIVO ÚNICO DA INVESTIGAÇÃO DE QUALQUER ACIDENTE/INCIDENTE CONDUZIDO COM BASE NA RESOLUÇÃO MSC.255 (84) - NORMAS INTERNACIONAIS E PRÁTICAS RECOMENDADAS PARA UMA INVESTIGAÇÃO DE SEGURANÇA EM UM ACIDENTE MARÍTIMO OU INCIDENTE MARÍTIMO (CÓDIGO DE INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES) - É A PREVENÇÃO DE FUTUROS ACIDENTES ATRAVÉS DA DETERMINAÇÃO DE SUAS CAUSAS E CIRCUNSTÂNCIAS.



ÍNDICE

ABREVIATURAS.....	7
1. INTRODUÇÃO.....	8
2. RESUMO.....	9
3. INFORMAÇÕES FACTUAIS.....	10
3.1. CARACTERÍSTICAS DO PORTO NOVO	10
3.1.1. EMBARCAÇÕES FUNDEADAS NAS PROXIMIDADES DO CAIS Nº 2.....	10
3.2.1. NAVIO CHIQUINHO BL.....	11
3.2.1.1. INEXISTÊNCIA DE PROPULSOR DE PROA – <i>BOW THRUSTER</i>	12
3.2.2. NAVIO CRUZEIRO HANSEATIC NATURE.....	12
3.4. DESCRIÇÃO DO INCIDENTE PELO COMANDANTE DO NAVIO CHIQUINHO BL	13
3.5. DANOS RESULTANTES DO INCIDENTE.....	14
4. ANÁLISE.....	15
4.1. CONDIÇÕES DE SEGURANÇA PARA ATRACAÇÃO	15
4.2. DECISÃO DO COMANDANTE DO F/RO-RO “CHIQUINHO”	16
4.3. RESPONSABILIDADES DA ADMINISTRAÇÃO MARÍTIMA/ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA	16
5. CONCLUSÕES.....	16
6. RECOMENDAÇÕES	17
6.2. ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA.....	18
6.3. CABO VERDE INTERILHAS	18

ABREVIATURAS

BB – Bombordo

CIA – Código de Investigação de Acidentes

CVI – Cabo Verde Interilhas

EB – Estibordo

ENAPOR - Empresa Nacional de Administração dos Portos

F/RO-RO – Ferry Roll-on/Roll-off

IMO - International Maritime Organization

IMP - Instituto Marítimo Portuário

INMG - Instituto Nacional de Meteorologia e Geofísica

IPIAAM - Instituto de Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos e Marítimos

MPP – Máquina Principal

MSC – Maritime Safety Committee

NE – Nordeste

NNE – Norte/Nordeste

PM – Polícia Marítima

PM-PN – Polícia Marítima do Porto Novo

PM-SV – Polícia Marítima de São Vicente

1. INTRODUÇÃO

Na sequência do incidente ocorrido no dia 28 de outubro do corrente ano, com o F/RO-RO “CHIQUINHO BL”, Nº IMO – 9899246, de bandeira Cabo-verdiana e operado pelo armador CABO VERDE INTERILHAS - CVI, durante a manobra de atracação no cais nº2 do Porto Novo, ilha de Santo Antão, o Instituto de Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos e Marítimos – IPIAAM procedeu, no âmbito das suas atribuições estatutárias, em conformidade com o Decreto-Lei nº 62/2018, à recolha de informações pertinentes por forma a apurar se existiam factos que suportassem a abertura de uma investigação desse incidente, nos termos estabelecidos pelo Código de Investigação de Acidentes (CIA), resultante da Resolução MSC.255(84) sob os auspícios da IMO.

Das informações apuradas, localmente, junto das entidades competentes, bem como do Comandante do F/RO-RO “CHIQUINHO BL”, constatou-se que, embora todas as condições reunidas para uma ocorrência de grandes dimensões, o incidente acabou por não ser grave e resultou apenas em pequenos danos materiais.

Em resultado da análise dessas informações recolhidas, o Conselho Diretivo do IPIAAM decidiu, tendo em conta a avaliação da gravidade e dos danos causados, pela não abertura de uma investigação desse incidente marítimo, nos termos consubstanciados no CIA.

Porém, com o ímpeto de salientar os fatores contributivos para a ocorrência do referido incidente e que já estiveram na base de outros acidentes/incidentes no mesmo porto, elabora-se este relatório, visando reiterar e adequar as recomendações já emitidas em relatórios anteriores, em que foram analisadas ocorrências idênticas.

Este relatório baseia-se em factos apurados junto das entidades com competência na matéria em causa e não pretende culpabilizar nem responsabilizar quem quer que seja, sendo o seu único propósito o exposto nos parágrafos anteriores. A sua utilização para qualquer outro propósito poderá induzir a interpretações errôneas e trazer efeitos adversos à prevenção de acidentes/incidentes marítimos e afins.

O presente relatório é redigido em conformidade com o acordo ortográfico, em vigor desde outubro de 2015.

2. RESUMO

No dia 28 de outubro do ano em curso, durante a manobra de atracação no Porto Novo, ilha de Santo Antão, o F/RO-RO “CHIQUNHO BL”, Nº IMO 9899246, com bandeira Cabo-verdiana e arqueação bruta igual a 1316, operado pelo armador Cabo Verde ITERILHAS - CVI, embateu no Navio Cruzeiro “HANSEATIC NATURE”, arvorando a bandeira de Malta, e abalroou duas embarcações, sendo uma da Polícia Marítima do Porto Novo e outra de boca aberta, pesca local.

O incidente ocorreu por volta das 15h00, durante a entrada para atracação no cais nº2, naquela que era a segunda viagem do dia do F/RO-RO “CHIQUNHO BL” entre o Porto Grande, ilha de São Vicente, e o Porto Novo, ilha de Santo Antão, com centenas de passageiros a bordo e dezenas de viaturas carregadas de mercadoria diversa.

Com o cais nº1, habitual cais de atracação, ocupado pelo Navio Cruzeiro “HANSEATIC NATURE”, o F/RO-RO “CHIQUNHO BL” teria de atracar no cais nº2, de maior dificuldade de atracação, devido à sua orientação e subsequente necessidade de rotação num curto espaço de manobra, aliado ao facto do vento entrar pelo través do navio, afastando-o do cais.

O F/RO-RO “CHIQUNHO BL” fez duas tentativas de atracação no cais nº2, sendo que na primeira tentativa embateu, durante a guinada para BB e sob efeito do vento forte que se fazia sentir, com a alheta de EB no costado de BB do Navio Cruzeiro “HANSEATIC NATURE” e posteriormente abalroou, ao de leve, uma embarcação de boca aberta. Já na segunda tentativa chegou a ter os cabos de vante (Lançante e Spring) nos cabeços, porém, a força do vento fez com que os cabos arrebentassem e o navio se abatesse perigosamente para BB, na direção das embarcações fundeadas ou amarradas à boia. Durante a manobra para afastar o navio dessas embarcações, o F/RO-RO “CHIQUNHO BL” acabou por abalroar uma embarcação da PM-PN, causando alguns danos materiais.

Nessas circunstâncias, o Comandante do F/RO-RO “CHIQUNHO BL” decidiu não voltar a tentar a atracação no cais nº2 e aguardou a saída do Navio Cruzeiro “HANSEATIC NATURE”, tendo posteriormente atracado no cais nº1, às 19h10.

Deste incidente resultaram pequenos danos materiais, nomeadamente no Navio Cruzeiro “HANSEATIC NATURE”, na embarcação da PM-PN, na embarcação de boca aberta de nome “MARIZONA” e no F/RO-RO “CHIQUNHO BL”, não se tendo registado nenhuma ocorrência com os tripulantes e/ou passageiros.

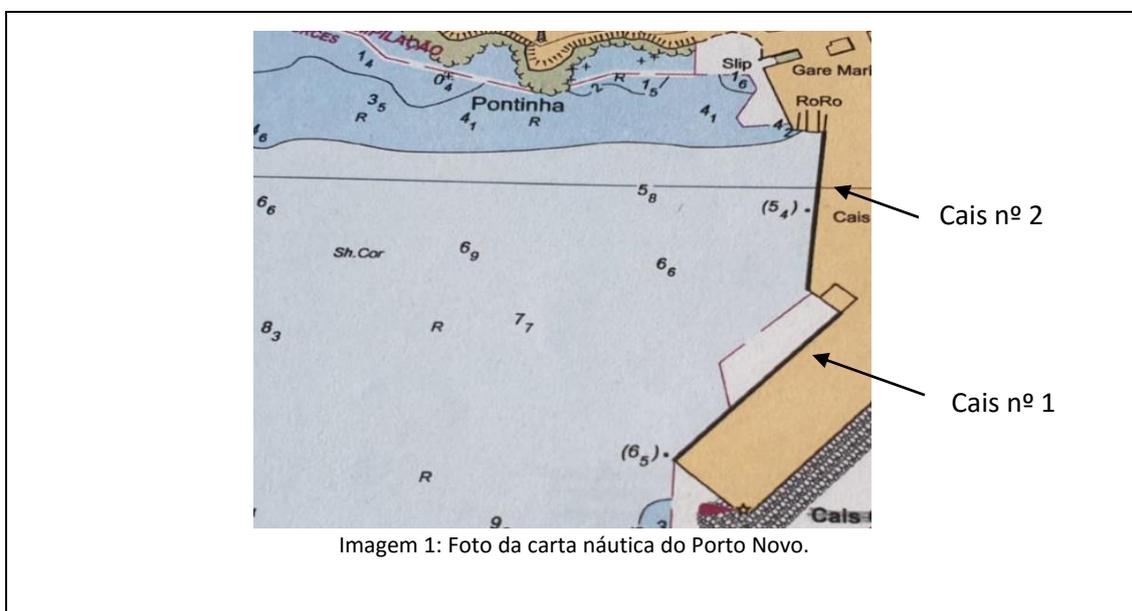
3. INFORMAÇÕES FACTUAIS

Estas informações baseiam-se em entrevistas com as entidades competentes, nomeadamente a Delegação Marítima de Santo Antão, a Polícia Marítima do Porto Novo e a Direção do Porto de Porto Novo, bem como com o Comandante do F/RO-RO “CHIQUINHO BL”. Constatam também das informações factuais as recolhidas localmente, através de imagens.

Nota: Todas as horas referidas no presente relatório correspondem ao fuso horário local (N).

3.1. CARACTERÍSTICAS DO PORTO NOVO

O Porto Novo possui dois cais de 92 e 115 metros, respetivamente, sendo o calado máximo permitido no cais nº1 (o de maior comprimento) de 8,0 metros e no nº2 de 6,0 metros, conforme dados disponíveis no sítio da ENAPOR na internet.



3.1.1. EMBARCAÇÕES FUNDEADAS NAS PROXIMIDADES DO CAIS Nº 2

Durante a visita ao Porto Novo, constatou-se a existência de um conjunto de embarcações fundeadas ou amarradas à boia, sendo quase na sua totalidade de pesca local e/ou semi-industrial, o que reduz, consideravelmente, o espaço de manobra de navios que praticam o porto, principalmente os que atracam no cais nº2 e, em particular, quando o nº1 esteja ocupado. O exíguo espaço de manobra associado às difíceis condições meteorológicas e oceanográficas que, com regularidade e especialmente entre meados de outono até meados da primavera, se verificam dentro desse porto, condicionam a manobra dos navios e põem, muitas vezes, em causa a segurança dos mesmos.



Imagem 2: embarcações fundeadas ou amarradas à boia dentro da bacia de manobra do Porto Novo.

3.2. CARACTERÍSTICAS DOS NAVIOS CHIQUINHO BL E NAVIO CRUZEIRO *HANSEATIC NATURE*

3.2.1. NAVIO CHIQUINHO BL

NOME	CHIQUINHO BL
Nº IMO	9899246
INDICATIVO DE CHAMADA	D4HR
PORTO DE REGISTO	MINDELO
BANDEIRA	CABO VERDE
TIPO	FERRY RO-RO PASSAGEIROS E CARGA
ANO DE CONSTRUÇÃO	2019
PAÍS DE CONSTRUÇÃO	COREIA DO SUL
MATERIAL DE CONSTRUÇÃO	AÇO
ARQUEAÇÃO BRUTA	1316
ARQUEAÇÃO LÍQUIDA	394
COMPRIMENTO (FORA/FORA)	76,2m
COMPRIMENTO ENTRE PERPENDICULARES	60,0m
BOCA	16,0m
CALADO	2,15m
MPP	2 STX CUMMINS/KTA38M2-1350HP
MÁQUINAS AUXILIARES	2 STX CUMMINS 168KW QSB7DMGA
QUANTIDADE DE PASSAGEIROS	430

3.2.1.1. INEXISTÊNCIA DE PROPULSOR DE PROA – *BOW THRUSTER*

Importa realçar que o F/RO-RO “CHIQUINHO BL” não possui “*Bow Thruster*”, facto que limita a sua capacidade de manobra em espaços reduzidos, mormente em condições meteorológicas e oceanográficas desfavoráveis.

A existência de “*Bow Thruster*” facilitaria as manobras de atracação e largada desse navio no Porto Novo, principalmente quando, por motivos de disponibilidade de cais, seja obrigado a atracar no cais nº2.

3.2.2. NAVIO CRUZEIRO HANSEATIC NATURE

NOME	MS HANSEATIC NATURE
Nº IMO	9817133
INDICATIVO DE CHAMADA	9HA5276
PORTO DE REGISTO	VALLETTA
BANDEIRA	MALTA
TIPO	CRUZEIRO/PASSAGEIRO
ANO DE CONSTRUÇÃO	2019
PAÍS DE CONSTRUÇÃO	NORUEGA
MATERIAL DE CONSTRUÇÃO	AÇO
ARQUEAÇÃO BRUTA	15651
ARQUEAÇÃO LÍQUIDA	4707
COMPRIMENTO (FORA/FORA)	138,7m
BOCA	24,3m
CALADO	5,75m
MPP	MAK 8M 25E (3200 KW)

3.3. CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS E OCEANOGRÁFICAS VERIFICADAS

De acordo com as previsões meteorológicas disponibilizadas pelo Instituto Nacional de Meteorologia e Geofísica - INMG, para o período compreendido entre as 12h00 do dia 28 de outubro e as 12h00 do dia 29 do mesmo mês, para as ilhas de Santo Antão, São Vicente e São Nicolau, o vento seria de NE/NNE moderado ou fresco (20 – 38 km/h), soprando temporariamente muito fresco (39 – 49 km/h) nalgumas zonas da sub-região ao longo do período da tarde; A ondulação seria de NE 1.5 – 3.0 metros de altura, aumentando para Norte/Oeste do Arquipélago, localmente 1.0 – 2.0 metros em Zonas Costeiras Sul.

Contudo, as condições meteorológicas verificadas no dia 28 de outubro, no período da tarde, dentro do Porto Novo, estariam, consideravelmente piores do que as previstas,

conforme se pode ver na foto abaixo, da autoria do Comandante do F/RO-RO “CHIQUINHO BL”, tirada durante uma das tentativas de atracação do navio no cais nº2.



3.4. DESCRIÇÃO DO INCIDENTE PELO COMANDANTE DO NAVIO CHIQUINHO BL

O navio largou do Porto Grande às 14h00, com destino ao Porto Novo, tendo a atracação programada para as 15h00, no cais nº 2, visto que o cais nº1 encontrava-se ocupado pelo Navio Cruzeiro “HANSEATIC NATURE”, como de resto já tinha acontecido na viagem da manhã (atracação no cais nº2 às 08h00).

Durante a travessia do Canal de São Vicente, rumo ao Porto Novo, o Comandante do F/RO-RO “CHIQUINHO BL” teve a preocupação de medir a intensidade do vento, com recurso a um anemómetro portátil, cujo valor foi de 34 nós, cerca de 63 km/h, intensidade considerável, mas que considerou dentro das condições de segurança para a atracação no Porto Novo.

Chegado à entrada do porto e dado ao espaço ocupado pelo Navio Cruzeiro “HANSEATIC NATURE – boca de 24,3 metros), o Comandante do F/RO-RO “CHIQUINHO BL” decidiu, inicialmente, aproar o navio à rampa do cais nº2 e posteriormente, já dentro do porto, ao meio do mesmo cais. Com os navios lado a lado (EB de F/RO-RO “CHIQUINHO BL” e BB do Navio Cruzeiro “HANSEATIC NATURE”) o F/RO-RO “CHIQUINHO BL” ficou, por alguns instantes, abrigado do vento que soprava por BB (NNE/NE) do Navio Cruzeiro “HANSEATIC NATURE”, experimentando uma acalmia instantânea.

Com o aproximar ao cais nº2 e já com o navio a guinar para BB, por forma a aproar à rampa desse mesmo cais, o F/RO-RO “CHIQUINHO BL” saiu da zona de abrigo proporcionada pelo Navio Cruzeiro “HANSEATIC NATURE” e ficou sob efeito de remoinhos de vento, o que fez com que, automaticamente, a sua proa guinasse para BB, aproximando excessivamente a sua alheta de EB ao referido navio cruzeiro.

Dessa aproximação excessiva resultou o embate da alheta de EB do F/RO-RO “CHIQUINHO BL” com o costado a BB do Navio Cruzeiro “HANSEATIC NATURE”, causando pequenos danos no costado desse navio. Contudo, o F/RO-RO “CHIQUINHO BL” conseguiu rodar para BB (MPPEBAV e MPPBBAR e com leme a BB) e aproximar-se do cais nº2 para atracação, contudo sem sucesso devido ao vento forte que afastou o navio.

Fracassada a primeira tentativa, o F/RO-RO “CHIQUINHO BL” afastou-se do cais nº2 para voltar a fazer a manobra de aproximação e atracação nesse mesmo cais. Nessa segunda tentativa, o navio aproximou-se do cais nº2 com mais força nas MPP’s e conseguiu encostar a proa e passar os cabos de vante (Spring e Lançante). Porém, devido ao forte vento que se fazia sentir os cabos não aguentaram o peso do navio e arrebentaram simultaneamente, fazendo com que o navio se abatesse, perigosamente, para cima das embarcações fundeadas nas proximidades do cais nº2. De imediato, o Comandante decidiu afastar o navio dessa área, com as duas MPP’s a ré, ao mesmo tempo que a proa guinava, de forma indesejada, para BB.

Durante essa manobra com vista a afastar o navio dessa área de perigo e devido ao efeito do vento no navio (guinada da proa para BB), o F/RO-RO “CHIQUINHO BL” acabou por abalroar uma embarcação da Polícia Marítima – PM amarrada a uma boia, nas proximidades do cais nº2.

Nesse momento, o Comandante do F/RO-RO “CHIQUINHO BL” voltou a medir a intensidade do vento, com recurso ao anemómetro portátil, cujo valor foi de cerca de 50 nós. Dadas as circunstâncias, decidiu não voltar a tentar a atracação no cais nº2, informando a companhia e a Direção do Porto de Porto Novo de que iria aguardar a saída do Navio Cruzeiro “HANSEATIC NATURE”, prevista para as 18h00, para depois proceder à atracação no cais nº1.

Verificado algum atraso na saída do Navio Cruzeiro “HANSEATIC NATURE”, o F/RO-RO “CHIQUINHO BL” só conseguiu atracar, em segurança, no cais nº1 e proceder ao desembarque dos passageiros às 19h10, 4 horas e 10 minutos mais tarde do que o programado.

3.5. DANOS RESULTANTES DO INCIDENTE

Deste incidente não se registou nenhuma ocorrência com o pessoal de nenhum dos navios ou embarcações envolvidas, sendo o resultado pequenos danos materiais, como a seguir se enumeram:

- a) Pequenos danos no costado (pequena amolgadela da chapa ou danificação da pintura) a BB do Navio Cruzeiro “HANSEATIC NATURE” – não colocou em causa a operacionalidade do navio;

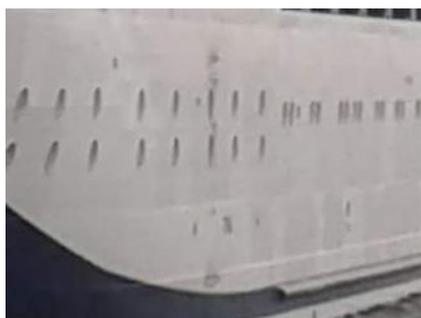


Imagem 4: zona de embate do F/RO-RO “CHIQUINHO BL” no Navio Cruzeiro “HANSEATIC NATURE”

- b) Danificação da cobertura da embarcação da PM-PN e consequentemente das ligações dos sistemas de RADAR, comunicações e plotter;



Imagem 5: Danos materiais na embarcação da PM-PN



Imagem 6: Embarcação da PM-PN antes do acidente (com recurso a uma embarcação idêntica da PM-SV).

- c) Pequenos danos numa embarcação de boca aberta (pesca local) de nome “MARIZONA”.

À data da deslocação do investigador marítimo do IPIAAM a Porto Novo (02 de novembro) não tinha dado entrada, na Delegação Marítima de Santo Antão, nenhum protesto relativo a danos resultantes deste incidente, embora pôde-se apurar da intenção da PM-PN em formular tal protesto.

4. ANÁLISE

Da análise pretende-se, principalmente, determinar os fatores contributivos e as causas do incidente, como base para se fazer recomendações que possam contribuir para evitar que acidentes/incidentes semelhantes ocorram no futuro.

4.1. CONDIÇÕES DE SEGURANÇA PARA ATRACAÇÃO

A atracação de navios de cabotagem nos cais do Porto Novo é, sempre que a intensidade do vento esteja relativamente alta, revestida de alguma dificuldade, principalmente se se pretender atracar no cais nº2, quando o cais nº1 estiver ocupado com um navio da dimensão do “HANSEATIC NATURE”. A direção de incidência do vento nesse porto faz com que o efeito no navio seja de o afastar do cais, sobretudo no cais nº2 e com maior

relevo em navios com grande área vélica, como é, relativamente, o caso do F/RO-RO “CHIQUINHO BL”.

Estando o cais nº1 ocupado por um navio cruzeiro com uma boca de 24,3m e dadas as condições meteorológicas que se verificavam dentro do Porto Novo, com a intensidade do vento a chegar aos 50 nós (cerca de 92km/h), conforme registada por um anemómetro a bordo do F/RO-RO “CHIQUINHO BL”, não se reuniam todas as condições para uma atracação em segurança do F/RO-RO “CHIQUINHO BL”, com centenas de passageiros a bordo, no cais nº2, com a agravante da existência de um exíguo espaço para a manobra, dadas as embarcações fundeadas ou amarradas à boia nessa proximidade.

4.2. DECISÃO DO COMANDANTE DO F/RO-RO “CHIQUINHO”

A decisão do Comandante do F/RO-RO “CHIQUINHO BL” em tentar fazer a atracação do navio no cais nº2, embora com as condições meteorológicas desfavoráveis, mormente a intensidade do vento, justifica-se pela dimensão dos constrangimentos que uma decisão de não atracação causaria, tendo, contudo, em devida atenção a segurança dos passageiros e do navio.

Com centenas de pessoas a bordo e toneladas de carga, alguma dela produtos congelados e sujeitos a rápida deterioração, levando em conta que o Navio Cruzeiro “HANSEATIC NATURE” só largaria do cais nº1 às 18h00 (3h mais tarde da chegada do F/RO-RO “CHIQUINHO BL” ao Porto Novo”, o Comandante decidiu, por duas vezes, tentar a atracação, contudo sem sucesso.

Fracassadas as duas tentativas de atracação no cais nº2, resultando num pequeno embate no Navio cruzeiro “HANSEATIC NATURE” e no abalroamento da embarcação da PM-PN, que se encontrava amarrada a uma boia, o Comandante do F/RO-RO “CHIQUINHO BL” decidiu por não voltar a tentar a atracação nesse cais e esperar a largada do navio cruzeiro para atracar no cais nº1, o que só aconteceu às 19h10.

4.3. RESPONSABILIDADES DA ADMINISTRAÇÃO MARÍTIMA/ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA

De acordo com o Código Marítimo de Cabo Verde, aprovado pelo Decreto-Legislativo nº14/2010, de 15 de novembro, e a Lei dos Portos de Cabo Verde, aprovado pelo Decreto-Legislativo nº1/2013, que altera o Decreto-Legislativo nº10/2010, de 1 de novembro, e demais legislações aplicáveis, compete à administração marítima, em concertação com outras autoridades com competência na matéria, determinar as zonas de segurança para os fundeadouros, canais de navegação, zonas adjacentes aos portos, entre outras, com a finalidade de preservar a segurança da navegação, assim como a entrada e saída de navios que neles operem.

5. CONCLUSÕES

- a) As condições meteorológicas que se faziam sentir dentro do Porto Novo eram, de todo, desfavoráveis para uma atracação em segurança do F/RO-RO “CHIQUINHO BL”

no cais nº2, tendo em conta todo o espaço de manobra ocupado pelo Navio Cruzeiro “HANSEATIC NATURE”, acrescido do fato do F/RO-RO “CHIQUINHO BL” não possuir o bow thruster.

- b) Pelas condições meteorológicas verificadas e depois de os cabos de amarração de vante terem arrebitados, não restava ao Comandante do F/RO-RO “CHIQUINHO BL” outra manobra diferente daquela que efetuou, com vista a impedir o abatimento do navio para cima das embarcações fundeadas ou amarradas à boia, área de pouca profundidade e que colocaria em causa a segurança do navio;
- c) A atracação de navios com dimensões semelhantes às do F/RO-RO “CHIQUINHO BL” no cais nº2 do Porto Novo, desprovidos de “Bow Thruster”, estando o cais nº1 ocupado por navios de grandes dimensões e com vento de relativa intensidade, configura-se de elevada dificuldade e, por consequência, acarreta algum risco no que toca à segurança dos mesmos navios;
- d) A utilização de um pequeno rebocador eliminaria ou minimizaria as dificuldades de atracação no cais nº2, nas condições expostas no número anterior;
- e) As embarcações fundeadas ou amarradas à boia nas proximidades do cais nº2 diminuem, consideravelmente, a área de manobra dos navios que praticam o Porto Novo, assim como representam um elevado risco para a segurança da navegação durante as manobras de atracação e desatracação;

Não se conseguiu apurar a existência de condições meteorológicas e oceanográficas de referência para a prática do Porto Novo, determinadas pelas autoridades competentes, com vista a garantir as manobras de entrada, atracação, desatracação e saída desse porto em segurança.

6. RECOMENDAÇÕES

Das informações recolhidas e processadas, identificados os fatores contributivos deste incidente, emite-se, abaixo, algumas recomendações, consideradas pertinentes com vista a evitar e/ou mitigar o risco de ocorrências de futuros acidentes/incidentes com base nas mesmas causas.

6.1. ADMINISTRAÇÃO MARÍTIMA (IMP)

Recomendação de Segurança Nº 023-IIM/2021

- a) Definir as condições meteorológicas e oceanográficas de referência para a autorização de manobras de entrada e saída do Porto Novo;
- b) Definir, em coordenação com a Administração Portuária, conforme o consubstanciado nas legislações relevantes, outra área destinada a fundeio ou amarração à boia das embarcações de pesca e/ou recreio, com o devido resguardo de segurança da bacia de manobra do Porto Novo.

6.2. ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA (ENAPOR)

Recomendação de Segurança Nº 024-IIM/2021

- a) Definir, em coordenação com a Administração Marítima, conforme o consubstanciado nas legislações, outra área destinada a fundeio ou amarração à boia das embarcações de pesca e/ou recreio, com o devido resguardo de segurança da bacia de manobra do Porto Novo;
- b) Avaliar, em coordenação com os armadores de cabotagem, a necessidade de empenhamento pontual de um pequeno rebocador para apoio nas manobras de atracação/desatracação no cais nº2 do Porto Novo, quando o cais nº1 se encontra ocupado por navios de grandes dimensões;
- c) Criar as condições de recolha e registo das informações meteorológicas portuárias, bem como procedimentos para a sua disseminação para os navios que se aproximam dos portos para atracação ou fundeio.

6.3. CABO VERDE INTERILHAS

Recomendação de Segurança Nº 025-IIM/2021

Definir, em função das características dos navios e das particularidades de cada porto, os requisitos de segurança para a prática de entrada e saída dos respetivos portos nacionais, com base nas condições meteorológicas e oceanográficas.