



INSTITUTO DE PREVENÇÃO E INVESTIGAÇÃO  
DE ACIDENTES AERONÁUTICOS E MARÍTIMOS

**Relatório Final de Investigação de  
Acidente Marítimo**

**Ocorrência**

**Acidente Marítimo**

**[Nº 04-/ACCID-M/IPIAAM/2025]**

## Controlo documental

Informações sobre a publicação original	
Título	Incêndio a bordo da embarcação “PEIXE REI II”
Tipo de Documento	Relatório de investigação de segurança
N.º do Documento	Nº 04-/ACCID - M/IPIAAM/2025
Data de publicação	



## Página de aprovação

O presente relatório final é aprovado nos termos do art.10º, alínea (i) dos Estatutos do Instituto de Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos e Marítimos, aprovado pelo Decreto-Lei 62/2018 de 12 de dezembro.

O Conselho Diretivo

  
  
/Eng.º Jorge Manuel Fernandes Barbosa da Silva Rodrigues/  
Presidente

<b>Publicação:</b> IPIAAM – Instituto de Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos e Marítimos
<b>Endereço:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Sede: Rua Angola, Cidade do Mindelo, São Vicente – Cabo Verde</li><li>▪ Delegação: Achada Grande Frente, Cidade da Praia, Santiago - Cabo Verde</li></ul>
<b>Telefones:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Geral Sede (+238) 2300992</li><li>▪ Geral Delegação (+238) 2603430</li></ul>
<b>Website:</b> <a href="http://www.ipiaam.cv">www.ipiaam.cv</a>
<b>Notificação de acidentes / incidentes:</b> <u>Telefones:</u> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Aeronáutico: (+238) 9931711</li><li>▪ Marítimo (+238)9852872</li></ul> <u>E-mail:</u> <a href="mailto:notification@ipiaam.gov.cv">notification@ipiaam.gov.cv</a>

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 IPIAAM – Instituto de Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos e Marítimos como a fonte, o título, o ano de edição e a referência, 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 elaboração e divulgação dos 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 com o nº3 do art.1º do Decreto-lei n.º 7/2023, de 23 de janeiro que estabelece os princípios que regem a investigação técnica dos acidentes marítimos, a investigação e o relatório correspondente não têm por objetivo o apuramento de culpas e/ou a determinação de responsabilidades.

## **RELATÓRIO FINAL DA INVESTIGAÇÃO DO ACIDENTE- INCÊNDIO A BORDO DA EMBARCAÇÃO “PEIXE REI II” NO PORTO DA PRAIA, OCORRIDO NO DIA 12 DE MAIO DO ANO DE 2025.**

### **NOTA IMPORTANTE:**

*O OBJETIVO ÚNICO DA INVESTIGAÇÃO DE QUALQUER ACIDENTE 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

1	INTRODUÇÃO .....	8
2	RESUMO .....	9
3	INFORMAÇÕES FACTUAIS.....	10
3.1	CARACTERÍSTICAS DA EMBARCAÇÃO.....	10
3.2	MATERIAS E EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA E PONTE .....	10
3.3	INFORMAÇÕES RELATIVAS AO ACIDENTE .....	11
4	NARRATIVA DE EVENTOS.....	12
4.1	SEQUÊNCIA DE ACONTECIMENTOS .....	12
4.2	DANOS RESULTANTES .....	12
4.3	RESPOSTA AO ACIDENTE .....	13
5	ANÁLISE.....	14
5.1	CONTEXTO.....	14
5.1.1	O Cais .....	14
5.2	PROJETO .....	15
5.2.1	Características da embarcação.....	15
5.2.2	Compartimentação.....	16
5.2.3	Superestrutura e Equipamentos de Convés .....	16
5.2.4	Casa das Máquinas .....	16
5.2.5	Análise do projeto.....	16
5.3	CONSTRUÇÃO .....	17
5.4	VISTORIAS .....	17
5.4.1	Vistoria para lançamento da embarcação à água.....	17
5.4.2	Vistoria para registo e certificação .....	17
5.5	ERROS E OMISSÕES .....	18
5.6	FATORES CONTRIBUTIVOS .....	18
6	CONCLUSÕES.....	19
7	RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA.....	20
7.1	EMPRESA NACIONAL DE ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS.....	20
7.2	INSTITUTO MARÍTIMO PORTUÁRIO.....	20
7.3	ARMADORES E PROPRIETÁRIOS DE EMBARCAÇÕES .....	20
7.4	COMPLEXO DE PESCA DO PORTO DA PRAIA.....	20
7.5	ASSOCIAÇÃO DOS ARMADORES DE PESCA DE CABO VERDE .....	21

## **SIGLAS E ACRÓNIMOS**

APESCA – Associação dos Armadores de Pesca de Cabo Verde

BB – Bombordo

CIA – Código de Investigação de Acidentes

CMCV – Código Marítimo de Cabo Verde

DSC – Digital Selective Calling

EB – Estibordo

ENAPOR – Empresa Nacional de Administração dos Portos

FRT – Fire Retardant Treated

GPS – Global Positioning System

IMO - International Maritime Organization

IMP - Instituto Marítimo Portuário

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

MPP – Máquina Principal

MSC – Maritime Safety Committee

PM – Polícia Marítima

PRFV – Plástico Reforçado com Fibra de Vidro

RSM – Recomendações de Segurança Marítima

VHF – Very High Frequency

VUCI – Veículo Urbano de Combate a Incêndios

# 1 INTRODUÇÃO

Na sequência do incêndio ocorrido a bordo da embarcação de pesca “PEIXE REI II” atracado de braço dado com outras embarcações, no complexo de pesca, no Porto da Praia, no dia 12 de maio do ano de 2025, que resultou na destruição de toda a ponte de comando e superestrutura da embarcação e respetivos aprestos, causando também consideráveis danos materiais às duas embarcações com as quais o “PEIXE REI II” se encontrava de braços dados, configurando-se, à luz da legislação aplicável, como um acidente grave, o Instituto de Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos e Marítimos – IPIAAM procedeu, no âmbito das suas atribuições estatutárias, à abertura de um processo de investigação, visando apurar as causas e circunstâncias em que ocorreu o incêndio, tirar as devidas conclusões e fazer as necessárias recomendações aos diferentes intervenientes, com o propósito de prevenir e evitar que acidentes com as mesmas causas se repitam.

Desta forma, considerando as competências e atribuições do IPIAAM, enquanto autoridade nacional de investigação de acidentes e incidentes nos setores de aviação civil e marítimo, ocorridos nos espaços sob responsabilidade de Cabo Verde, ao abrigo do artigo nº 2º do Decreto-lei nº 62/2018, de 12 de dezembro que cria o IPIAAM e aprova os seus estatutos, por deliberação do Conselho Diretivo deste mesmo órgão, foi credenciada uma equipa de investigadores, com competência estatutária necessária para prosseguir com as diligências inerentes à investigação desta ocorrência.

O presente relatório foi desenvolvido com base nas premissas consubstanciadas no Código de Investigação de Acidentes - CIA, de acordo com a Resolução MSC.255(84) sob os auspícios da IMO, sendo este considerado o chapéu maior na investigação de acidentes/incidentes marítimos, instrumento fundamental adotado no exercício da aludida investigação.

Assim, este relatório é de natureza técnica, baseado em factos e contribuições das testemunhas e/ou envolvidos direta ou indiretamente no acidente, assim como das entidades com responsabilidades em matéria de administração marítima, bem como outros órgãos que foram auscultados durante o período da investigação. As informações prestadas são de natureza confidencial e não podem ser utilizadas para quaisquer outros fins, que não sejam os previstos na resolução da IMO, ou seja, prevenir que acidentes ou incidentes semelhantes ocorram com base nas mesmas causas, não tendo nunca a pretensão de incriminar civil ou criminalmente quem quer que seja.

A utilização do presente relatório para qualquer outro propósito poderá induzir a interpretações errôneas e trazer efeitos adversos à prevenção de acidentes marítimos e afins.

O conteúdo deste relatório está em conformidade com as informações documentais recolhidas e entrevistas realizadas, e deve ser do conhecimento de todas as partes interessadas.

## 2 RESUMO

No dia 12 de maio de 2025, estando a embarcação de pesca “PEIXE REI II,” nº de registo 4.125-P atracado de braços dados com as embarcações “Calhau” e “Maurício” no cais do complexo de pesca do Porto da Praia, foi detetado incêndio a bordo por volta das 04:45 da manhã, que veio a resultar na destruição da ponte de comando e superestrutura da embarcação, incluindo as bordas falsas, mastros, paus de carga entre outros aprestos que guarneciam o convés principal, mastro, a cozinha e casa de banho.

As duas embarcações “Maurício e Calhau” foram também atingidos pelo incêndio, tendo Calhau sofrido danos ligeiros e Maurício ardido quase na totalidade.

No dia anterior, 11 de maio, a embarcação zarpou do Porto da Praia por volta das 11h45, permanecendo ao largo da Cidade Velha, em provas de mar, testando os sistemas de bordo. Esses testes tinham sido planeados no âmbito do comissionamento da embarcação. A atracação ocorreu no cais do complexo de pesca do Porto da Praia aproximadamente às 16h45, sem anomalias a registar.

Por volta das 4h45 da manhã do dia 12, o guarda da embarcação, detetou o incêndio a bordo que pelos indícios deflagrou-se por estibordo, alastrando para casa de comando (ponte) e outras partes do convés principal.

Não havendo formas de combater o incêndio, após a sua deteção foram alertados os restantes guardas das outras embarcações, foram acionados os bombeiros e aguardou-se a chegada e atuação destes.

O incêndio foi considerado extinto por volta das 07:45 com a embarcação sinistrada amarrada ao cais nº 8 do Porto da Praia.

### 3 INFORMAÇÕES FACTUAIS

#### 3.1 CARACTERÍSTICAS DA EMBARCAÇÃO

<b>EMBARCAÇÃO “PEIXE REI II”</b>	
NOME	Peixe Rei II
IDENTIFICAÇÃO	4.125 – P
PORTO DE REGISTO	Ilha de Santiago
PORTO BASE	Santiago
BANDEIRA	Cabo Verde
TIPO	Pesca Costeira
CONSTRUÇÃO	2024 – Santiago, Cabo Verde
ARQUEAÇÃO BRUTA	35 t
COMPRIMENTO (FORA/FORA)	13 m
BOCA	4 m
MPP	DOOSAN, 320 HP
PROPRIETÁRIO	Peixe Rei – Comércio, Pesca e Prestação de Serviço, LDA – Porto Abaixo – Vila de Pedra Badejo – Santiago Maior, Santiago

Tabela 1: Características da embarcação

A construção da embarcação foi iniciada na ilha de Santiago em 2024, o registo provisório foi feito a 24 de dezembro do mesmo ano e a construção foi concluída em 2025.

#### 3.2 MATERIAS E EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA E PONTE

<b>EQUIPAMENTOS DE PONTE E MATERIAIS DE SEGURANÇA</b>	
<b>EQUIPAMENTO</b>	<b>ESTADO</b>
Um rádio VHF-DSC	operacional
Um GPS	operacional
Um plotter	operacional
Um Sonda	Por configurar
Uma Bússola	operacional
Binóculo	operacional
Uma carta do arquipélago em papel	operacional
Uma boia salva-vidas	Sem retenida
Onze coletes salva-vidas	operacionais
Duas bombas de incendio/esgoto acopladas à MPP	operacionais
Dois extintores de pó químico ABC	operacionais

Tabela 2: Apetrechos de segurança, navegação e comunicação

### 3.3 INFORMAÇÕES RELATIVAS AO ACIDENTE

<b>INCÊNDIO A BORDO DA EMBARCAÇÃO “PEIXE REI II”</b>	
TIPO DE ACIDENTE	Acidente grave
DATA E HORA	12/05/2025 – hora: 04:45
LOCAL DO ACIDENTE	Porto da Praia, Ilha de Santiago
COORDENADAS GEOGRÁFICAS	LAT: 14°54’45” N LONG: 023°30’05” W
RESPONSÁVEL PELA EMBARCAÇÃO NO MOMENTO DO INCÊNDIO	Guarda
ESTADO FINAL	Embarcação consumida pelas chamas

*Tabela 3: Detalhes do acidente*

O acidente é classificado como grave à luz da alínea c) do nº2 do artigo 90º do Código Marítimo de Cabo Verde.

## 4 NARRATIVA DE EVENTOS

De acordo com o que se pôde apurar ao longo da presente investigação, no dia da ocorrência, a embarcação fez-se ao mar no período de manhã com sete pessoas a bordo e regressou no período de tarde.

Quando regressaram, a embarcação ficou atracada com a proa para dentro, de braços dados com a embarcação “Calhau” à BB (lado do cais) e uma embarcação de boca aberta de nome “Maurício” por EB (lado do mar).

### 4.1 SEQUÊNCIA DE ACONTECIMENTOS

- A partida para provas do mar ocorreu por volta das 11:45;
- O regresso ao Porto da Praia foi por volta das 16:45;
- A última ronda feita pelo guarda, responsável pela embarcação, que tinha pernoitado no cais juntamente com outros guardas ocorreu por volta das 20:00 horas, durante a qual constatou que estava tudo dentro na normalidade;
- O incêndio foi detetado por volta das 04:45 do dia 12 de maio, pelo pessoal de guarda que dormia no cais em frente às embarcações;
- Os bombeiros foram acionados pelos guardas;
- Os bombeiros chegaram por volta das 05:30, e o incêndio foi extinto por volta das 07:45.

### 4.2 DANOS RESULTANTES

Do acidente resultou a combustão da ponte de comando, cozinha, casa de banho, mastros e toda a superestrutura da embarcação juntamente com todos os respetivos apetrechos,



Figura 1: Embarcação consumida pelas chamas

incluindo antenas, luzes, equipamentos de navegação e comunicação dentro e sobre a ponte, buzina, faróis, alador, pau de carga e restantes apetrechos dos mastros. A embarcação ficou no estado que se vê na imagem 1, após a extinção do incêndio, ainda com a embarcação a flutuar no Porto da

Praia.

No momento do incêndio a embarcação encontrava-se de braços dados com duas outras, uma de cada bordo, entre os quais um sofreu danos ligeiros e outro ficou extremamente danificado.

A embarcação de boca aberta de nome “Maurício” ardeu quase totalmente como se pode ser na figura 2, enquanto a embarcação “Calhau” registou pequenos danos no casco, devido a destreza do pessoal de guarda que soltou a embarcação já em chamas para evitar que o incêndio se alastrasse.



Figura 2: Embarcação Mauricio

A embarcação “Maurício” esteve amarrada à embarcação “Peixe Rei II” durante todo o incêndio, pois, por estar a sotavento não foi possível ter sido libertada.

### 4.3 RESPOSTA AO ACIDENTE

Aquando do incêndio, não havia hidrantes nem mangueiras e nem agulhetas no cais. Os extintores que existem estavam do lado de dentro do mercado de peixe, ou seja, inacessíveis.



Figura 3: Atuação dos bombeiros já com o navio encostado ao cais

Não havendo nenhuma embarcação com capacidade para combate a incêndios, foram acionados os bombeiros municipais.

Aquando da chegada dos bombeiros não foi possível atacar o incêndio de imediato pelo facto da embarcação em chamas estar afastada do cais. A

embarcação tinha sido solta e empurrada para evitar que o incêndio alastrasse para as restantes.

No dia e no período do acidente o vento soprava predominantemente pelos setores de NNE, o que facilitava a aproximação da embarcação ao cais 8 onde os bombeiros esperavam para poderem combater o incêndio. No entanto, a referida aproximação demorou algum tempo, o que acabou por agravar o impacto do acidente. O incêndio foi extinto pelos Bombeiros Municipais da Praia com recurso a:

- Efetivo – Dez elementos;
- Veículos tanques bombeiro e VUCI (Veículo Urbano de Combate a Incêndio) – Três unidades;
- Ambulâncias – Duas unidades;
- Pessoal de apoio – Efetivos da Polícia Nacional.

## 5 ANÁLISE

### 5.1 CONTEXTO

A embarcação em causa, Peixe Rei II”, tinha acabado de ser construído e lançado ao mar. No dia do ocorrido, a embarcação teria saído em provas de mar no âmbito da sua certificação de segurança para de seguida proceder aos tramites legais subsequentes para o licenciamento e certificação para o exercício da pesca.

O acidente ocorreu com a embarcação atracada no Porto da Praia, mais precisamente no cais atribuído ao Complexo de Pesca, de braços dados com outras embarcações, estando do lado de sotavento uma embarcação de boca aberta de nome “Maurício” e a barlavento a embarcação semi-industrial de nome “Calhau”.

No momento do acidente, a embarcação encontrava-se a cargo de uma pessoa que tinha a responsabilidade de a guardar. No entanto, esta mesma pessoa sobre quem recaía a responsabilidade da segurança da embarcação não se encontrava a bordo. Tinha-se pernoitado no cais juntamente com outros guardas.

O incêndio foi detetado por volta das 04h45 da manhã. O combate iniciou por volta das 05h30 e por volta das 07h45 o incêndio foi extinto.

#### 5.1.1 O Cais

O cais usado para a atracação das embarcações de pesca no Porto da Praia encontra-se assinalado a vermelho na imagem abaixo, figura 4.



Figura 4: Layout do Porto da Praia

O espaço atribuído ao complexo de pesca é manifestamente insuficiente para a quantidade de embarcações que atracam no referido espaço, conforme se pode ver na imagem 5. Pelo que se pôde constatar “*in loco*” ao longo da presente investigação, por vezes atracam mais de 10 embarcações de braços dados paralelos ao cais.

O referido espaço, destinado a atracação das embarcações de pesca, não dispõe de acesso aos veículos dos bombeiros. A única entrada que pode ser praticada pelos tanques bombeiro dá acesso apenas aos cais números 7, 8 e 9.



Figura 5: Imagem satélite do cais

Pela imagem acima consegue-se perceber a real situação das embarcações de pesca atracadas no cais de pesca do Porto da Praia.

## 5.2 RESPONSABILIDADE SOB O COMPLEXO

A responsabilidade sobre o Complexo de Pesca do Porto da Praia recai sobre a ENAPOR na qualidade de Concessionária Geral dos Portos de Cabo Verde. No entanto, a exploração do referido complexo é feita pela empresa CV OCEAN na qualidade de subconcessionária.

A subconcessão é concebida através de um contrato celebrado entre as partes, no qual o objeto da subconcessão é a gestão e exploração do Complexo de Pesca do Porto da Praia.

Além da gestão, a subconcessionária tem direito a fazer modificações nas instalações mediante autorização da subconcedente, e é da responsabilidade da primeira, a segurança a conservação e manutenção das instalações, infraestruturas e equipamentos.

Finda a subconcessão, é salvaguardada a caducidade dos direitos da subconcessionária sobre infraestruturas feitas pela mesma no complexo.

A gestão do complexo é feita nos termos do contrato, respeitando um regulamento interno elaborado pela subconcessionária e aprovado pela subconcedente.

## 5.3 PROJETO DA EMBARCAÇÃO

A embarcação foi concebida mediante projeto aprovado pelo IMP. O referido projeto, denominado “PROJETO DE EMBARCAÇÃO DE PESCA COSTEIRA” representa o projeto de arquitetura da embarcação, do qual constam os detalhes abaixo listados

### 5.3.1 Características da embarcação

O projeto inicialmente concebido tinha as seguintes características principais:

- Comprimento – 13 metros;
- Boca – 4 metros;

- Pontal – 2.5 metros;
- Deslocamento – 32,5 toneladas.

O projeto inicial sofreu uma alteração, devidamente autorizada pela IMP, passando de 13 para 14 metros de comprimento e o deslocamento bruto de 32.5 para 35 toneladas.

### **5.3.2 Compartimentação**

A embarcação contava com apenas um convés acima do qual se encontravam instalados os equipamentos para operações de pesca e os seguintes compartimentos:

- Ponte de comando sobre o qual se encontrava a superestrutura e respectivos aprestos;
- Uma cozinha;
- Uma casa de banho.

No convés também se encontravam os acessos aos compartimentos do nível inferior, com a seguinte compartimentação:

- Acomodações para dez pessoas a vante;
- Seis porões de carga, dos quais quatro situados a vante da cabine da ponte e dois a ré da mesma;
- Casa de máquina;
- Casa da máquina do leme.

### **5.3.3 Superestrutura e Equipamentos de Convés**

- Um guincho;
- Um pau de carga;
- Um alador;
- Dois mastros em inox;
- Antena VHF, para-raios, luzes de navegação e projetores nos mastros;
- Projetor, buzina e suspiros sobre a ponte de comando.

### **5.3.4 Casa das Máquinas**

A casa das máquinas da embarcação contemplava os seguintes compartimentos e equipamentos:

- Motor Doosan de 320 cavalos de potência;
- Dois tanques de combustível com capacidade de 1200 litros cada;
- Um separador de óleo;
- Uma bomba de guincho;
- Um refrigerador de água de guincho.

### **5.3.5 Análise do projeto**

Apesar do projeto existente conter muita informação relativamente à arquitetura da embarcação, existem muitas informações em falta, com especial destaque para os seguintes:

- Esquema do sistema elétrico;
- Esquema do circuito de combustível;
- Esquemas dos circuitos de óleos lubrificantes e hidráulicos;
- Esquema do sistema de propulsão;

- Esquema dos sistemas de refrigeração.

A embarcação em questão não dispunha de este tipo de esquemas. Os projetos das embarcações precisam de esquemas técnicos de todos os sistemas instalados a bordo mediante apetrechamento de cada embarcação.

## 5.4 CONSTRUÇÃO

A embarcação foi construída nos estaleiros da construtora, em Achada Grande Frente na Cidade da Praia, Ilha de Santiago.

A construção foi feita sobre uma ossada em madeira do tipo casquinha revestida com fibra de vidro.

Do Processo de construção da embarcação fizeram parte, um projetista, um construtor e um montador de acordo com as seguintes incumbências:

**Projetista** – Elabora o projeto da embarcação de acordo com as necessidades do proprietário.

**Construtor** – Dá corpo ao projeto, executando-o de acordo com o previsto nos diferentes planos e detalhes apresentados no projeto aprovado pelo IMP.

**Montador** – É o responsável pela montagem e instalação dos sistemas e equipamentos a bordo da embarcação em conformidade com o projeto.

## 5.5 VISTORIAS

Durante a construção da embarcação e preparação da mesma para a certificação e operação foram realizadas duas vistorias pelo IMP:

### 5.5.1 Vistoria para lançamento da embarcação à água

Esta vistoria foi feita a 11 de abril de 2025 nos estaleiros do construtor em Achada Grande Frente.

Foram inspecionados o casco e todos os compartimentos da embarcação, e, nesta vistoria, feita pelo IMP (Instituto Marítimo e Portuário), constatou-se que: a quilha, a roda de proa, o cadastre, as longarinas, as cavernas, as anteparas, os pés de carneiro, o costado, o convés, os porões e tanques estavam todos **OK**.

A conclusão desta vistoria foi de que a embarcação apresentava condições satisfatórias de segurança e navegabilidade, pelo que foi emitido um parecer favorável, sem quaisquer recomendações, para o lançamento da embarcação à água, para posterior vistoria para registo e emissão de certificados.

### 5.5.2 Vistoria para registo e certificação

A vistoria para registo e certificação ocorreu a 24 de abril do mesmo ano, com a embarcação a flutuar, atracado no cais de pesca do Porto da Praia.

- Foram inspecionados o casco, o convés, os porões, a superestrutura e os compartimentos, e foram todos considerados **OK**.
- Foram também inspecionados os meios de salvação, as luzes e sinais visuais, os instrumentos de navegação, comunicação e segurança. Destes, a única recomendação foi para se proceder a configuração da sonda.

- Quanto aos meios de combate a incêndio, bombas de esgoto e a paragem de emergência na ponte, estavam todos de acordo com o previsto e não houve recomendações.
- Os sistemas de alimentação de combustível, lubrificação, água e escape estavam todos **OK**. Sem qualquer fuga ou inconformidade.

Pelos resultados das vistorias feitas durante a construção e lançamento da embarcação à água, estava tudo dentro da normalidade. No entanto, sem ter acesso a qualquer esquema, principalmente de eletricidade, não se consegue perceber se havia algum erro na conceção e montagem que eventualmente poderia ter conduzido ao incêndio.

## 5.6 ERROS E OMISSÕES

Em termos de erros e omissões, destacam-se os seguintes factos:

- O Guarda da embarcação não estava a bordo. A pessoa contratada para tomar conta da embarcação enquanto atracado no Porto da Praia devia estar a bordo e ter uma preparação mínima para a utilização dos equipamentos e dispositivos de segurança;
- Os extintores do complexo de pesca encontravam-se fechados do lado de dentro do mercado de peixe no momento da ocorrência. Havia extintores no cais, mas estavam inacessíveis;
- Resposta tardia dos bombeiros. Os bombeiros demoraram a chegar. Se a resposta tivesse sido mais célere o impacto do incêndio teria sido menor.

## 5.7 FATORES CONTRIBUTIVOS

São considerados fatores contributivos para o acidente e respetivo impacto, os seguintes:

- O guarda não se encontrava a bordo da embarcação, o que terá levado a uma deteção tardia do incêndio;
- O cais não tem hidrantes devidamente pressurizados e linhas de mangueira e agulhetas para responder a incêndio;
- Falta de extintores disponíveis no cais;
- Falta de acesso para as viaturas de bombeiros ao cais do complexo de pesca e a toda a sua extensão;
- Não utilização de aditivos e materiais retardadores na construção das embarcações;
- Excesso de embarcações no cais do Complexo de Pesca.

## 6 CONCLUSÕES

Das análises feitas no âmbito desta investigação, não foi possível perceber qual foi a origem do incêndio. A inexistência de esquemas técnicos não permitiu analisar o ocorrido numa perspetiva de se entender se algum fator relacionado com a construção poderia ter gerado a ignição.

No entanto, independentemente da origem do incêndio foram vários os aspetos que se destacaram ao longo desta investigação, como fatores determinantes no desfecho do incêndio a nível de danos e perigosidade.

1. Durante a fase de projeção, concebeu-se o projeto de arquitetura, mas não foram concebidos os restantes projetos ou esquemas técnicos fundamentais para a fase de construção e montagem da embarcação. Pelo que se pôde constatar, a construção da embarcação é feita com base no projeto de arquitetura, mas as montagens são feitas de forma empírica, baseando-se apenas no conhecimento e experiência do montador. Os referidos projetos, esquemas ou desenhos, em falta, trariam mais rigor na montagem dos equipamentos e sistemas de bordo e suportariam de melhor forma a avaliação da conformidade da embarcação durante as vistorias;
2. Aquando da construção da embarcação, devia ter sido usado aditivo retardador de incêndio durante o processo de revestimento com fibra de vidro. Este aditivo é usado neste tipo de processo para retardar a queima do material revestido em situações de incêndio com o objetivo de minimizar a destruição do material quando exposto ao fogo;
3. O cais no qual a embarcação sinistrada encontrava-se atracada não dispunha de condições de segurança adequadas. Existiam extintores, mas estavam inacessíveis pois após o período de funcionamento do mercado estes ficam trancados do lado de dentro. Por outro lado, o cais não dispõe de hidrantes nem acessórios de combate a incêndio. Também não dispõe de acesso para veículos tanques bombeiro. Estes factos fazem com que situações de incêndio tenham um potencial de agravamento muito elevado;
4. Concluiu-se também que o número de embarcações atracadas no cais do complexo de pesca é um fator de risco. O incêndio a bordo da embarcação “Peixe Rei II” alastrou por outras duas embarcações, uma das quais ficou totalmente destruída. A situação podia ser muito pior se houvesse mais embarcações a sotavento da embarcação sinistrada;
5. No momento do incêndio, o Guarda não se encontrava a bordo da embarcação. Quando se apercebeu que a embarcação estava a arder, as chamas já tinham uma dimensão considerável, embora ainda desse para controlar. A embarcação dispunha de bombas de incêndio e extintores de pó químico. Uma deteção atempada do incêndio poderia ter permitido uma resposta adequada recorrendo a estes equipamentos. No entanto, o fato do guarda não se encontrar a bordo e estar distante inviabilizou qualquer resposta que pudesse ser dada com recurso aos equipamentos de bordo;
6. Os bombeiros demoraram mais de quarenta minutos a chegar ao local do incêndio. Quando o incêndio foi detetado, estendia-se, na vertical, até o nível da cabine da ponte, sendo que o foco do incêndio era no convés à EB. Nessa fase, o incêndio era controlável. No entanto, trinta minutos depois do incêndio ter sido detetado as chamas atingiam proporções muito maiores e difíceis de controlar.

## 7 RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Analisados o contexto, os factos, as evidencias e documentos relevantes, estando também identificados os fatores contributivos e os erros e omissões, formulam-se as recomendações de segurança conforme se segue, com o intuito de evitar que acidentes semelhantes voltem a acontecer.

### 7.1 EMPRESA NACIONAL DE ADMINISTRAÇÃO DOS PORTOS

#### **RECOMENDAÇÃO DE SEGURANÇA N°020-IAM/2025:**

- Devem ser garantidas linhas de incêndio devidamente pressurizadas, hidrantes, mangueiras e agulhetas, assim como o acesso às viaturas dos bombeiros a toda a extensão dos cais, inclusive a parte destinada às atividades ligas à pesca.

### 7.2 INSTITUTO MARÍTIMO PORTUÁRIO

**RECOMENDAÇÃO DE SEGURANÇA N°021-IAM/2025:** Além dos projetos de construção, devem ser exigidos os esquemas relevantes e indispensáveis para uma avaliação criteriosa do projeto da embarcação, nomeadamente os seguintes:

- Esquema do sistema elétrico;
- Esquema do circuito de combustível;
- Esquemas dos circuitos de óleos lubrificantes e hidráulicos;
- Esquema do sistema de propulsão;
- Esquema dos sistemas de refrigeração.

**RECOMENDAÇÃO DE SEGURANÇA N°022-IAM/2025:** o IMP deve determinar a utilização de aditivos retardadores ou materiais com maior resistência à incêndios nas construções de embarcações.

### 7.3 ARMADORES E PROPRIETÁRIOS DE EMBARCAÇÕES

**RECOMENDAÇÃO DE SEGURANÇA N°023-IAM/2025:** os armadores e proprietários de embarcações de pesca que pernhoitam atracados devem garantir que as pessoas responsáveis por guardar as suas embarcações permaneçam a bordo e que estejam preparadas para agir em emergências, conhecendo as bombas, os extintores e os EPIs a bordo, e com conhecimento para os envergar e utilizar.

**RECOMENDAÇÃO DE SEGURANÇA N°024-IAM/2025:** Os materiais utilizados nas construções de embarcações devem ter a menor combustibilidade possível por forma a minimizar os riscos de incêndio ou diminuir o impacto quando ocorram. Alternativamente podem ser usados aditivos retardadores durante a fibragem.

### 7.4 COMPLEXO DE PESCA DO PORTO DA PRAIA

**RECOMENDAÇÃO DE SEGURANÇA N°025-IAM/2025:** a administração do Complexo de Pesca do Porto da Praia deve, junto da ENAPOR, encontrar soluções para minimizar os riscos de incêndio e respetivo impacto nas instalações sob sua responsabilidade, garantindo que:

- Os extintores devem estar acessíveis a qualquer hora do dia;

- A densidade de embarcações de pesca no espaço deve ser reduzida;

**RECOMENDAÇÃO DE SEGURANÇA N°026-IAM/2025:** Criar e estabelecer um plano de segurança e emergência, considerando esquemas de combate a incêndio, de evacuação e acessibilidade dos veículos dos bombeiros a toda a extensão do cais de pesca.

## 7.5 ASSOCIAÇÃO DOS ARMADORES DE PESCA DE CABO VERDE

**RECOMENDAÇÃO DE SEGURANÇA N°027-IAM/2025:** a APESC deve fazer ações de sensibilização junto dos proprietários, gestores, armadores e construtores de embarcações a fim de adotarem boas prática em matéria de construção, por forma a assegurar que os materiais utilizados nas construções e acabamentos sejam resistentes ao fogo e/ou sejam utilizados aditivos retardadores para reduzir o risco de incêndio.