



MARINHA DO BRASIL  
CAPITANIA DOS PORTOS DO AMAPÁ

610  
A

RELATÓRIO DE IAFN

Vistos e bem examinados os presentes autos deste Inquérito, instaurado em cumprimento à Portaria nº 24/2013, datada de 28 de março de 2013, do Senhor Capitão dos Portos do Amapá, deles se verifica que no dia 28 de março de 2013, por volta das 00h15min, houve um acidente dentro das instalações da empresa ANGLO FERROUS AMAPÁ MINERAÇÃO LTDA, localizada na margem esquerda do rio Amazonas, município de Santana – AP, LAT 00°03'44" e LONG 051°10'88", envolvendo o Terminal Flutuante da empresa, o N/M "SABRINA VENTURE" e outras 12 (doze) embarcações regionais, que, teve como consequência a destruição total e naufrágio do aludido Terminal Flutuante da empresa ANGLO FERROUS AMAPÁ MINERAÇÃO LTDA, avarias no N/M "SABRINA VENTURE" e avarias e naufrágios em outras 12 (doze) embarcações regionais.

A

**1 – DESCRIÇÃO DAS DILIGÊNCIAS REALIZADAS:**

No presente procedimento apuratório foram inquiridas oito testemunhas, realizada perícia no Local do Acidente e no N/M SABRINA VENTURE; analisadas e juntadas aos autos à documentação ordinária das embarcações, o Laudo de Exame Pericial da Polícia Técnico Científica do Estado do Amapá – POLITC/AP, o Laudo Técnico de Vistoria do Instituto do Meio Ambiente e de Ordenamento Territorial – IMAP/AP e Laudo Técnico da Empresa VOGBR.

Até a data de 10 de outubro de 2013, não foi apresentado a esta Capitania dos Portos as conclusões da investigação Policial da 1ª Delegacia de Polícia de Santana – AP.

**2 - DADOS DAS EMBARCAÇÕES:**

(a) Características:

a.1) **NM "SABRINA VENTURE":**

Nome:..... NM "SABRINA VENTURE";  
 Bandeira:..... Hong Kong;  
 Prefixo:..... VRGW8;  
 Porto de Inscrição:..... Hong Kong;  
 IMO:..... 9482500;  
 Tipo:..... Graneleiro;  
 Propulsão:..... motor;  
 Área de Navegação:..... Mar Aberto;  
 Arqueação Bruta:..... 32.591;  
 Comprimento total:..... 189,90 metros;  
 Boca:..... 32,26 metros;  
 Pontal:..... 17,50 metros;  
 Calado:..... 12,54 metros;  
 Material do Casco:..... Aço;  
 Sociedade Classificadora:..... Bureau Veritas;  
 Proprietário:..... Chainhurst Limited;  
 Operador:..... Wah Kwong Ship Management (HK) Ltd.;

611  
A

a.2) **TERMINAL FLUTUANTE ANGLO FERROUS AMAPÁ MINERAÇÃO LTDA:**

Nome:..... TERMINAL FLUTUANTE ANGLO FERROUS AMAPÁ MINERAÇÃO LTDA.;  
 Tipo:..... Flutuante;  
 Inscrição:..... Não inscrito;  
 Registro:..... Não registrado;  
 Certificação:..... Não certificado;  
 Arqueação Bruta:..... Não arqueado;  
 Comprimento:..... 250 m;  
 Boca:..... 9 m;

Pontal: ..... 1,7 m. 612  
 Material do Casco: ..... Aço: A  
 Proprietário: ..... Anglo Ferrous Amapá Mineração Ltda.;

a.3) LM "SILMAR I";

Nome: ..... LM "SILMAR I";  
 Tipo: ..... Passageiro e Carga geral;  
 Propulsão: ..... Motor;  
 Área de navegação: ..... Interior;  
 Inscrição: ..... 022 002585-1;  
 CSN: ..... Isenta;  
 Comprimento: ..... 14,0 metros;  
 Boca: ..... 4,30 metros;  
 Arqueação Bruta: ..... 19,0;  
 Material do Casco: ..... Madeira;  
 Proprietário: ..... Silmar Navegação Ltda.;

a.4) Balsa "AYLA"

Nome: ..... Balsa "AYLA";  
 Tipo: ..... Carga geral;  
 Inscrição: ..... 022 007622-7;  
 Tipo de propulsão: ..... sem propulsão;  
 Área de Navegação: ..... Interior;  
 Arqueação Bruta: ..... 31,80;  
 CSN: ..... Isenta;  
 Comprimento: ..... 16,00 metros;

Boca: ..... 6,05 metros: **6,13**  
 Material do Casco: ..... Aço: **EF**  
 Proprietário: ..... Silmar Navegação Ltda.;

a 5) LM "SILMARZINHA"

Nome: ..... LM "SILMARZINHA";  
 Tipo: ..... Passageiro;  
 Inscrição: ..... 022M200900011-9;  
 Tipo de propulsão: ..... Motor;  
 Área de Navegação: ..... Interior;  
 Arqueação Bruta: ..... Isenta;  
 CSN: ..... Isenta;  
 Comprimento: ..... 4,90 metros;  
 Material do Casco: ..... Alumínio;  
 Proprietário: ..... Silmar Navegação Ltda.;



a.6) BM "COMANDANTE ANDERSON"

Nome: ..... BM "COMANDANTE ANDERSON";  
 Tipo: ..... Carga geral;  
 Inscrição: ..... 022 0075271;  
 Tipo de propulsão: ..... Motor;  
 Área de Navegação: ..... Interior;  
 Arqueação Bruta: ..... 2,40;  
 CSN: ..... Isenta;  
 Comprimento: ..... 10,48 metros;  
 Boca: ..... 2,05 metros;

Material do Casco: ..... Madeira;

Proprietário: ..... Antero Dias dos Santos;

624  
[Handwritten signature]

**a.7) BM "A. A. SOUZA NETO"**

Nome: ..... BM "A. A. SOUZA NETO";

Tipo: ..... Passageiro e Carga geral;

Inscrição: ..... 021 0219084;

Tipo de propulsão: ..... Motor;

Área de Navegação: ..... Interior;

Arqueação Bruta: ..... 8,90;

CSN: ..... Isenta;

Comprimento: ..... 11,50 metros;

Boca: ..... 3,30 metros;

Material do Casco: ..... Madeira;

Proprietário: ..... Francisco de Maria dos Santos Sousa;

[Handwritten signature]

**a.8) BM "JESUS VOLTARÁ"**

Nome: ..... BM "JESUS VOLTARÁ";

Tipo: ..... Carga geral;

Inscrição: ..... 021 0070088;

Tipo de propulsão: ..... Motor;

Área de Navegação: ..... Interior;

Arqueação Bruta: ..... 1,50;

CSN: ..... Isenta;

Comprimento: ..... 8,90 metros;

Boca: ..... 1,80 metros;

Material do Casco: ..... Madeira;

Proprietário: ..... Maria Ilma de Souza Pena.

1043  
[Handwritten signature]

b) Documentos apurados:

Foi apresentada a seguinte documentação pelas embarcações:

**b.1) NM SABRINA VENTURE**

- Certificado de Segurança de Construção para Navios de carga, validade 24-11-2015;
- Certificado de Segurança de Equipamento para Navios de Carga, validade 24-11-2015;
- Certificado de Segurança de Rádio para Navio de Carga, validade 24-11-2015;
- Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Óleo, validade 24-11-2015;
- Certificado Internacional de Borda Livre, validade 24-11-2015;
- Certificado de Classe, validade 24-11-2015;
- Documento de Conformidade – ISM Code, validade 29-08-2015;
- Certificado de Gerenciamento de Segurança – ISM Code, validade 31-03-2016;
- Certificado Internacional de Proteção do Navio – ISPS Code, validade 31-03-2016;
- Certificado de Arqueação, validade indeterminada;
- Certificado de Tripulação Mínima de Segurança – CTS. Validade indeterminada

**b.2) LM SILMAR I**

- Título de Inscrição de Embarcação – TIE, inscrita em 14-04-1981.

**b.3) Balsa AYLA**

- Título de Inscrição de Embarcação – TIE, inscrita em 19-05-2009.

**b.4) LM SILMARZINHA**

- Título de Inscrição de Embarcação – TIE, inscrita em 05-02-2009.

[Handwritten signature]

Material do Casco: ..... Madeira;

Proprietário: ..... Simeão da Conceição Bagundes;

615  
[Handwritten signature]a.9) **BM "W. CESAR"**

Nome: ..... BM "W. CESAR";

Tipo: ..... Carga geral;

Inscrição: ..... Não inscrita;

Tipo de propulsão: ..... Motor;

Área de Navegação: ..... Interior;

Arqueação Bruta: ..... 1,50;

CSN: ..... Isenta;

Comprimento: ..... 8,00 metros;

Boca: ..... 1,80 metros;

Material do Casco: ..... Madeira;

Proprietário: ..... Pantaleão Façanha Dias;

[Handwritten signature]

a.10) **BM "COMTE VITORIA"**

Nome: ..... BM "COMTE VITORIA";

Tipo: ..... Carga geral;

Inscrição: ..... Não inscrita;

Tipo de propulsão: ..... Motor;

Área de Navegação: ..... Interior;

Arqueação Bruta: ..... 2,40;

CSN: ..... Isenta;

Comprimento: ..... 10,00 metros;

Boca: ..... 2,00 metros;

620  
*[Handwritten signature]*

Material do Casco: ..... Madeira;

Proprietário: ..... Francisco Moura Serra;

**a.11) BM "ALESSANDRO FILHO"**

Nome: ..... BM "ALESSANDRO FILHO";

Tipo: ..... Carga geral;

Inscrição: ..... Não inscrito;

Tipo de propulsão: ..... Motor;

Área de Navegação: ..... Interior;

Arqueação Bruta: ..... Não;

CSN: ..... Isenta;

Comprimento: ..... Não informado;

Boca: ..... Não informado;

Material do Casco: ..... Madeira;

Proprietário: ..... Ismael Carlos Dias Rocha;

*[Handwritten signature]*

**a.12) BM "PRÍNCIPE DA PAZ"**

Nome: ..... BM "PRÍNCIPE DA PAZ";

Tipo: ..... Passageiro e Carga geral;

Inscrição: ..... 022 0040681;

Tipo de propulsão: ..... Motor;

Área de Navegação: ..... Interior;

Arqueação Bruta: ..... 2,20;

CSN: ..... Isenta;

Comprimento: ..... 10,70 metros;

Boca: ..... 2,00 metros;



617  
[Handwritten signature]

Material do Casco: ..... Madeira;  
Proprietário: ..... Pedro Machado dos Santos,

**a.13) BM "COMTE RAILAN**

Nome: ..... BM "COMTE RAILAN";  
Tipo: .....Passageiro e Carga geral;  
Inscrição: ..... 022 0080283,  
Tipo de propulsão: ..... Motor;  
Área de Navegação: ..... Interior;  
Arqueação Bruta: ..... 3,17;  
CSN: ..... Isenta;  
Comprimento: ..... 11,40 metros;  
Boca: ..... 2,23 metros;  
Material do Casco: ..... Madeira;  
Proprietário: ..... Manoel Aragão Ladislau;

[Handwritten signature]

**a.14) BM "COMTE JOSINEI";**

Nome: ..... BM "COMTE JOSINEI";  
Tipo: .....Passageiro e Carga geral;  
Inscrição: ..... 022 0081506;  
Tipo de propulsão: ..... Motor;  
Área de Navegação: ..... Interior;  
Arqueação Bruta: ..... 1,40;  
CSN: ..... Isenta;  
Comprimento: ..... 10,27 metros;  
Boca: ..... 1,60 metros;

**b.5) BM COMTE ANDERSON**

- Título de Inscrição de Embarcação – TIE, inscrita em 10-02-2009.

**b.6) BM A. A. SOUZA NETO**

- Título de Inscrição de Embarcação – TIE, inscrita em 03-07-2007

**b.7) BM JESUS VOLTARÁ**

- Título de Inscrição de Embarcação – TIE, inscrita em 24-06-2009.

**b.8) BM W. CESAR**

- Título de Inscrição de Embarcação – TIE, não inscrita.

**b.9) BM COMANDANTE VITÓRIA**

- Título de Inscrição de Embarcação – TIE, não inscrita.

**b.10) BM ALESSANDRO FILHO**

- Título de Inscrição de Embarcação – TIE, não inscrita.

**b.11) BM PRÍNCIPE DA PAZ**

- Título de Inscrição de Embarcação – TIE, inscrita em 01-11-1998

**b.12) BM COMTE RAILAN**

- Título de Inscrição de Embarcação – TIE, inscrita em 09-09-2010

**b.13) BM COMTE JOSINEI**

- Título de Inscrição de Embarcação – TIE, inscrita em 25-01-2011.

c) Condições em que se encontravam as embarcações:

**c.1) NM SABRINA VENTURE:**

O NM SABRINA VENTURE encontrava-se ancorado no fundeadouro do Terminal Flutuante da empresa Anglo Ferrous Amapá Mineração LTDA, no município de Santana – AP em condições normais de flutuação e estanqueidade, estando seus equipamentos de navegação, governo, comunicação, propulsão e material de salvatagem em condições normais de operação.

As seguintes avarias foram encontradas e apresentando reparos provisórios:

619  
AF

AF

620  
A

1) empeno de cerca de 1 metro na parte superior da braçola de bombordo do porão de carga nr/04;

2) destruição de uma escada vertical de 2 metros, localizada por bombordo da braçola do porão de carga nr/04;

3) dois rasgos verticais no costado de cerca de 20 centímetros de altura por 2 centímetros de largura no tanque de lastro de bombordo nr/04, chapa da cinta entre as cavernas nr/94/95 e nr/101/102, iniciando na altura do convés principal;

4) destruição de 15 metros de varada no convés principal por bombordo na direção do porão de carga nr/04;

5) rasgo de 20 centímetros de comprimento por 2 centímetros de largura no chapeamento das obras vivas, entre as cavernas nr/24/25, 6,9 metros acima da quilha;

6) vários arranhões no chapeamento do costado por bombordo iniciando na proa até a popa; e

7) também foram cortadas, em emergência, 12 espias de amarração, todas consideradas perdidas devido excesso de esforço sofrido por ocasião do acidente, ver fotos 4,5 e 6 nas páginas.....

A

#### c.2) **TERMINAL FLUTUANTE ANGLO FERROUS LOGÍSTICA DO AMAPÁ LTDA:**

Totalmente destruído. Duas partes que foram seccionadas encontravam-se flutuando e as demais partes estavam submersas, ver foto 01 na pagina.....

#### c.3) **LM "SILMAR I":**

Encontrava-se abarrancada no porto da empresa Silmar Navegação LTDA com problemas de flutuação, estanqueidade, propulsão e governo.

As seguintes avarias foram encontradas:

1) Casco na proa e popa com abertura no revestimento de madeira e perda do calafeto;

2) leme empenado;

3) danos no revestimento de fibra de vidro nos conveses do castelo, tombadilho e tolda;

4) corrimão da balaustrada avariado;

- 5) vidros das vigias quebrados;  
6) portas empenadas;  
7) caixa d'água avariada; e  
8) danos no motor de propulsão e gerador de energia.

621  
A

c.4) **BALSA "AYLA":**

Encontrava-se naufragada.

c.5) **LM "SILMARZINHA":**

Encontrava-se naufragada.

c.6) **BM "COMTE ANDERSON", BM "A. A. SOUZA NETO", BM "JESUS VOLTARÁ", BM "W. CESAR", BM "COMANDANTE VITÓRIA", BM "ALESSANDRO FILHO", BM "PRÍNCIPE DA PAZ", BM "COMTE RAILAN" e BM "COMTE JOSINEI":**

Foram removidos dos locais onde sofreram avarias e naufrágios, não foram apresentados para pericia.

**3 - RESULTADO DE EXAMES PERICIAIS:**

I) Seguro Obrigatório:

N/M SABRINA VENTURE de bandeira de Hong Kong apresentou todos os Certificados de Seguros exigidos pela legislação.

II) Documentação das embarcações:

Foram solicitadas e apresentadas cópias traduzidas dos documentos/certificados do N/M SABRINA VENTURE. As doze (12) embarcações regionais avariadas apresentaram documentos de inscrição ou recibos de compra e venda.

**N/M SABRINA VENTURE:**

- Diário de Bordo (folhas do dia anterior e do dia do acidente)
- Classification Certificate
- International Ship Security Certificate
- Certificate of Entry

- International Load Line Certificate
- Cargo Ship Safety Construction Certificate
- Minimum Safe Manning
- International Tonnage Certificate
- Cargo Ship Safety Equipment Certificate
- Cargo Ship Safety Radio Certificate
- Safety Management Certificate
- International Oil Pollution Prevention Certificate
- International Sewage Pollution Prevention Certificate
- Statement of the Facts Regarding Event of Mud Contrast
- Report on class Survey
- Master's Guarantee Letter

077  


### III) Causa determinante:

A vista do acima exposto, conclui-se que a causa determinante do Acidente da Navegação, com avarias no NM "SABRINA VENTURE", destruição e naufrágio do Terminal Flutuante da Anglo Ferrous Amapá Mineração Ltda, avarias e naufrágios de outras 12 embarcações regionais, foi em consequência do desbarrancamento da margem do rio na área do terreno da empresa Ferrous Amapá Mineração Ltda, causando o tombamento do dispositivo de carregamento de minério de ferro sobre o Terminal Flutuante. Também uma forte correnteza foi gerada na área do acidente, na ocasião do desbarrancamento, uma grande massa de água foi deslocada na direção do costado do NM "SABRINA VENTURE", onde foi represada, elevando o nível do rio, em seguida esta massa de água foi direcionada para montante e jusante do rio como uma forte correnteza, vindo a atingir as embarcações regionais que colidiram com o flutuante do porto do Grego.



### 4 - DEPOIMENTOS:

#### i) Resumo de depoimentos

- **LI GUODONG**, nacionalidade chinesa, filho de Li Zhaoxin, com 42 anos, casado, nascido em 31/12/1971, Capitão de Longo Curso, Seaman's Book nº G31960808, Passaporte Nº A00241336, residente à Hainingxilu, Zhongyin District

623  
A

23-1-202, Haizhouqu, Lianyungang, city Jiangsu Province, Lianyungang, China, acompanhado por seu intérprete Sr. MARCOS COELHO MALCHER, brasileiro, casado, ID nº 276221-DPTC-AP, CPF 627.225.222-68, residente na Rua Chico Mendes, nº 254, bairro INFRAERO I, Macapá/AP e pelo advogado Dr. CARLOS JOSÉ ALCANTARA, brasileiro, divorciado, nascido em 14/12/1949, Carteira de Identidade nº 918177-SSP-BA, OAB-BA nº 6617, CPF nº 052.370.415-15, residente a rua Portugal, nº 5/7, saia 701, comercio, Salvador-BA, CEP 40015-000, declarou estava a bordo do N/M SABRINA VENTURE, por volta das 00h00min, do dia vinte e oito do mês de março do ano de dois mil e treze, quando o N/M SABRINA VENTURE sofreu avarias atracado no Terminal Flutuante da empresa ANGLO AMERICAN FERROUS, localizado na cidade de Santana-AP, que é o Comandante do N/M SABRINA VENTURE e encontrava no momento do acidente repousando, que o navio pertence CHAIN HURST LTD, que o porto de origem ALUMAR-MA - SANTANA-AP e destino TRINIDAD TOBAGO, que não sabe informar como ocorreu o acidente, mas que o navio atracou no dia 27 de março de 2013, por volta das 13h48min para receber minério de ferro, que foi informado sobre o acidente por volta das 00h18min pelo Marinheiro de Convés GAO HONG LIANG que o Terminal tinha desabado, que o aludido Terminal sofreu uma avaria muito grande, que não percebeu nada na hora do acidente, pois estava muito cansado, que os danos sofridos pelo N/M SABRINA VENTURE no acidente foi aberto dois buracos no costado do convés principal na altura do porão nº 4, nas obras mortas; um amolgamento no costado, próximo da meia nau de bombordo; danos na balaustrada de bombordo, na extensão de aproximadamente 20 metros, conforme fotos anexas, que em decorrência deste acidente nenhum tripulante se feriu, que as condições do rio, maré, vento e visibilidade no momento do acidente eram de maré de enchente, com forte correnteza, tempo bom e boa visibilidade, que o ecobatímetro do navio estava ligado no momento do acidente, mas que não ocorreu a leitura antes do acidente, que a leitura só ocorreu aproximadamente 40 minutos depois do acidente, em torno de 00h55min, que no momento do acidente não havia nenhum prático a bordo, que o embarque do Prático ocorreu às 02h30min, que as circunstâncias em que o navio desatracou do terminal após o acidente foram que as amarras foram cortadas imediatamente, que nenhuma delas se rompeu com a queda do

624  
\*

Terminal, que o navio ficou encalhado pela popa cerca de 20 minutos, que houve um segundo encalhe que durou cerca de 30 minutos, que após foi auxiliado por um rebocador para o desencale e permaneceu no local sem máquinas e âncora, que o Agente Marítimo informou a autorização da Capitania dos Portos por volta das 01h30min para se deslocar para o Fundeadouro de Fazendinha - AP, que iniciou o deslocamento às 02h25min com auxílio do rebocador e que o Prático embarcou 5 minutos após o início da manobra, que antes do início do deslocamento o depoente percebeu que o hélice e o radar estavam apresentando falhas, mas que não prejudicou o deslocamento do navio, que essas falhas serão verificadas pela vistoria da Classificadora, que o apoio de rebocadores foi necessário para segurança do deslocamento do navio após o acidente, que desde o momento do encalhe até o deslocamento para o fundeadouro de Fazendinha - AP, os rebocadores foram de grande valia para o bom andamento da manobra e da viagem, que a vistoria da Classificadora encontra-se no momento em andamento e que a documentação será encaminhada para a Capitania dos Portos, que não sabe informar o que pode ter ocasionado a queda do Terminal Flutuante da empresa ANGLO AMERICAN FERROUS e nem se o ocorrido esta relacionado com acontecimento da natureza, que não chegou a prestar socorro para nenhum naufrago ou ferido logo após o acidente, que não sabe informar se a carga foi afetada, porém, que o navio recebeu até aquele momento apenas 25% da carga total que seria carregada, que a carga será objeto de vistoria pelo vistoriador do proprietário da carga, que desconhece a existência do resíduo de lama no convés principal, que logo após o acidente alguns tripulantes aparentavam nervosismo no momento.

- **YE CHANG PU**, nacionalidade chinesa, filho de Ye de Chun e de Tong Wen Dong, com 38 anos, casado, nascido em 03/07/1985, Segundo Oficial de Náutica, Seaman's Book nº G24620154, Passaporte Nº A00240813, residente à Yang gu . Xian Liao Cheng city Shan Dong, China, acompanhado por seu intérprete Sr. MARCOS COELHO MALCHER, brasileiro, casado, ID nº 276221-DPTC-AP, CPF 627.225.222-68, residente na Rua Chico Mendes, nº 254, bairro INFRAERO I, Macapá/AP e pelo advogado Dr. CARLOS JOSÉ ALCANTARA, brasileiro, divorciado, nascido em 14/12/1949, identidade nº 918177-SSP-BA, OAB-BA nº 6617, CPF nº 052.370.415-15, residente a rua Portugal, nº 5/7, sala

701, comercio, Salvador-BA, CEP 40015-000, declarou que estava a bordo do N/M SABRINA VENTURE, por volta das 00h00min, do dia vinte e oito do mês de março do ano de dois mil e treze, quando o N/M SABRINA VENTURE sofreu avarias atracado no Terminal Flutuante da empresa ANGLO AMERICAN FERROUS, localizado na cidade de Santana-AP, que exerce a bordo do N/M SABRINA VENTURE a função de Segundo Oficial de Náutica, que estava de serviço, que se encontrava próximo a escada de portaló, que entrou de serviço às 23h45min do dia 27 de março de 2013, que por volta das 00h05min percebeu a queda de algumas árvores e o deslizamento de terra de parte do terreno da empresa ANGLO AMERICAN FERROUS, que o terreno por trás do Terminal flutuante desceu de uma vez, que a esteira de carregamento começou a abaixar e em segundo quebrou, o Terminal foi direto para o fundo, juntamente com a carga que estava na esteira, a água cresceu repentinamente em relação ao navio, lavando o convés uma única vez, chegando aproximadamente na altura da cintura do depoente, empurrando o depoente que perdeu o capacete, levado pela água, que o depoente se agarrou na balaustrada para também não ser arrastado para fora do navio, que estava próximo do Marinheiro de Convés GAO HONG LIANG, que no momento só pode observar o dano sofrido pela balaustrada e que em seguida foi para a ponte fazer contato com o Terminal, que em decorrência deste acidente nenhum tripulante se feriu, que no momento do acidente a maré estava enchendo, tempo bom e boa visibilidade, que o ecobatímetro do navio estava ligado, mas que não sabe informar se tem registro das marcações, que no momento do acidente não havia prático a bordo, que após o acidente as amarras foram cortadas imediatamente por ordem do Comandante do navio, que nenhuma das amarras se rompeu com a queda do Terminal, que o navio chegou a ficar encalhado, que a maré estava enchendo, mas que a quantidade de detritos decorrente do desmoronamento se deslocou para debaixo do navio, ocasionando encalhe, que o navio encalhou por duas vezes, que no primeiro permaneceu encalhado por cerca de trinta minutos, desencilhando naturalmente, que no segundo permaneceu encalhado por cerca de uns dez minutos e não se lembra se o desencilhe ocorreu naturalmente ou com auxílio de rebocadores que se encontravam na área, que aproximadamente uma hora e trinta minutos após o acidente o navio se deslocou para o Fundeadouro de Fazendinha - AP com

625  
8/3



626

Prático a bordo, que durante o deslocamento do fundeadouro de Fazendinha, os equipamentos de navegação, comunicação estavam operando perfeitamente, mas não sabe informar quanto à propulsão, que o apoio de rebocadores foi necessário para segurança do deslocamento do navio após o acidente, que não sabe informar se a vistoria da Classificadora já tinha sido realizada, que não chegou a prestar socorro para nenhum naufrago ou ferido logo após o acidente, que não viu ninguém precisando de socorro naquele momento, que não sabe informar qual a quantidade de carga recebida no Terminal até o momento do acidente e nem se a carga recebida no Terminal da ANGLO AMERICAN FERROUS chegou ser afetada, que após a passagem da água pelo convés principal, não ficou nenhum resíduo de detritos, que o acidente não afetou a operação do navio, que a tripulação ficou de prontidão aguardando as ordens do Comandante, que acha que o Terminal não era seguro.

- **GAO HONG LIANG**, nacionalidade chinesa, filho de Gao Kui Xing e de Wu Xing Hua, com 29 anos, casado, nascido em 16/05/1984, Marinheiro de convés, Seaman's Book nº G34023143, Passaporte Nº A00198324, residente à Shan Dong Sheng Lin Yi city, China, acompanhado por seu intérprete Sr. MARCOS COELHO MALCHER, brasileiro, casado, ID nº 276221-DPTC-AP, CPF 627.225.222-68, residente na Rua Chico Mendes, nº 254, bairro INFRAERO I, Macapá/AP e pelo advogado Dr. CARLOS JOSÉ ALCANTARA, brasileiro, divorciado, nascido em 14/12/1949, identidade nº 918177-SSP-BA, OAB-BA nº 6617, CPF nº 052.370.415-15, residente a rua Portugal, nº 5/7, sala 701, comercio, Salvador-BA, CEP 40015-000, declarou que estava a bordo do N/M SABRINA VENTURE, por volta das 00h00min, do dia vinte e oito do mês de março do ano de dois mil e treze, quando o N/M SABRINA VENTURE sofreu avarias atracado no Terminal Flutuante da empresa ANGLO AMERICAN FERROUS, localizado na cidade de Santana-AP, que exerce a bordo do N/M SABRINA VENTURE a função de Marinheiro de Convés, que estava de serviço, que se encontrava próximo a escada de portaló, juntamente com o Segundo Oficial de Náutica do navio, que entrou de serviço às 23h45min do dia 27 de março de 2013, que por volta das 00h15min estava enrolando um cabo próximo da escada de portaló, quando ouviu um barulho do tipo de um gongo e sucessivamente foi surpreendido por uma onda que o encobriu e o arrastou até a

balaustrada, onde o depoente se agarrou, que após a passagem dessa onda constatou a queda do Terminal e da esteira. que a seguir o depoente se dirigiu a cabine do Comandante do navio para informá-lo do ocorrido, que o Comandante informou imediatamente o Agente Marítimo e acionou a praça de máquinas, que o depoente se dirigiu para o passadiço, onde permaneceu ao lado do timoneiro para aguardar novas ordens, que o navio desatracou do terminal após o acidente, que as amarras foram cortadas por ordem do Comandante do navio, mas que não sabe exatamente o momento, pois se encontrava no passadiço, que acha que o Terminal não era seguro.

- **WANG SIU WAH**, Hong Kong, filiação desconhecida, com 62 anos, casado, nascido em 08/05/1951, Imediato do navio, Seaman's Book n° A985532, Passaporte N° K00495139, residente à Rm 2411- Tung Hing Build. Shui Wan Ho, Hong Kong. acompanhado por seu intérprete Sr. MARCOS COELHO MALCHER, brasileiro, casado, Carteira de Identidade n° 276221-DPTC-AP, CPF 627.225.222-68, residente na Rua Chico Mendes, n° 254, bairro INFRAERO I, Macapá/AP e pelo advogado Dr. CARLOS JOSÉ ALCANTARA, brasileiro, divorciado, nascido em 14/12/1949, identidade n° 918177-SSP-BA, OAB-BA n° 6617, CPF n° 052.370.415-15, residente a rua Portugal, n° 5/7, sala 701, comercio, Salvador-BA, CEP 40015-000, declarou que estava a bordo do N/M SABRINA VENTURE, por volta das 00h00min, do dia vinte e oito do mês de março do ano de dois mil e treze, quando o N/M SABRINA VENTURE sofreu avarias atracado no Terminal Flutuante da empresa ANGLO AMERICAN FERROUS, localizado na cidade de Santana-AP, que exerce a bordo do N/M SABRINA VENTURE a função de Imediato do navio, que se encontrava na cabine, que não sabe exatamente à hora em que o acidente ocorreu, mas que acha que tenha sido por volta das 00h00min do dia 28 de março de 2013, que despertou por conta da movimentação do pessoal de bordo, falando em voz alta, que o depoente saiu da cabine e se dirigiu para o passadiço, que não presenciou absolutamente nada no momento do acidente, que no momento só pode observar o dano sofrido pela balaustrada, que durante o movimento do navio para o fundeadouro de Fazendinha foi informado sobre a entrada de água na praça de máquinas do navio, que em decorrência deste acidente nenhum tripulante se feriu, que o ecobatímetro do navio estava ligado no momento do acidente, mas que não sabe informar se tem registro das

678  
[Handwritten signature]

marcações, que no momento do acidente não havia Prático a bordo, que após o acidente os cabos de amarração foram cortadas por ordem do Comandante do navio, que nenhum cabo de amarração se rompeu com a queda do Terminal, que o posicionamento da amarração do navio no Terminal Flutuante era de três lançantes para o píer fixo, um través, dois espringues para o Terminal Flutuante na posição de proa e na popa três lançantes para bóia de amarração e um través e dois espringues para o Terminal Flutuante, que houve encalhe, mas não lembra quantas vezes e não sabe informar o tempo decorrido, que o navio se deslocou para o Fundeadouro de Fazendinha - AP com auxílio de Prático, mas não sabe a hora que ele embarcou, que também não sabe a que horas o navio iniciou o movimento para o fundeadouro de Fazendinha - AP, que não sabe informar se durante o deslocamento do fundeadouro de Fazendinha, o navio apresentou alguma falha nos equipamentos de navegação, comunicação e propulsão, que o apoio de rebocadores foi necessário para segurança do deslocamento do navio após o acidente, que o acidente não afetou a operação do navio e que a tripulação ficou de prontidão aguardando as ordens do Comandante, que o Marinheiro que estava de serviço tomou um banho súbito ficou um pouco abalado, mas sem implicações, apenas o susto, que os buracos no navio foram temporariamente reparados e que estão aguardando a inspeção dos vistoriadores e que a recomendação da Classificadora era para não receber mais carga.

[Handwritten signature]

- **GIRIMIAS DA SILVA MOURA**, Brasileiro, filho de Raimundo Ribeiro Moura e de Maria Izabel da Silva Moura, com 32 anos, casado, nascido em 14/07/1980, Tecnólogo em Gestão da Produção, Carteira de Identidade nº 090519 - POLITEC - AP, CPF nº 710.237.802-59, residente à Avenida Pará, nº 77, apto 02, Pacoval, Macapá - AP, Telefone 96 9122-1347, 96 8408-5030, acompanhado do advogado da empresa ANGLO FERROUS AMAPÁ MINERAÇÃO LTDA, Dr. SERGIO FERREIRA SANTIAGO, brasileiro, casado, OAB-SP nº 05.076 e OAB/PR nº 15.889-A, CPF nº 064.386.388-54, declarou que é funcionário da empresa ANGLO FERROUS AMAPÁ MINERAÇÃO LTDA, localizada em Santana - AP, que é Tecnólogo em Gestão da Produção e exerce a função de Coordenador de Operações Portuárias, que se encontrava em sua residência nos primeiros minutos do dia vinte e oito do mês de março do ano de dois mil e treze, quando houve um acidente envolvendo o N/M SABRINA VENTURE, o Terminal

629  


Fixo Flutuante da empresa ANGLO FERROUS AMAPÁ MINERAÇÃO LTDA e outras embarcações regionais, que tomou conhecimento do acidente dentro da empresa ANGLO FERROUS AMAPÁ MINERAÇÃO LTDA via telefone, aproximadamente às 00h012min, que chegou ao local as às 00h50min, que depois de acionado por telefone, ainda no trajeto, entendendo a gravidade do problema, ligou para o Diretor da empresa, Senhor JOSE LUIZ MARTINS, informando o ocorrido, que em seguida, o depoente iniciou ações para evitar a propagação do dano, através das seguintes providências: solicitou a presença do técnico do Centro de Controle Operacional (CCO), Senhor DARLAN BARBOSA, para descrever o cenário do ocorrido no local, que o Senhor DARLAN BARBOSA informou ao depoente que o Pier Flutuante e todo o sistema de embarque estavam no fundo, que o navio estava adernado, preso pelos cabos de amarração, destruindo tudo, que o Senhor DARLAN BARBOSA considerava importante a retirada do navio do local, que neste momento, o depoente, ainda em trânsito para o local, concordou com proposta do Senhor DARLAN BARBOSA e acionou o agente do navio, Senhor MARCOS PEREIRA, da empresa LBH, informando a necessidade de realizar a manobra de desatracação de emergência do navio, que, para tal, a Agência deveria acionar um Prático e informar o Representante da OLDENDORFF, bem como, o Comandante do navio, que seria também necessário o corte dos cabos de amarração, prontamente, o Senhor MARCOS PEREIRA conduziu os trâmites e retornou a ligação, informando que o navio estava com um furo abaixo da linha d'água, na altura da casa de máquinas, que o depoente então informou que o navio estava com aproximadamente 10.500 toneladas a bordo, que o Agente fizesse contato com o Comandante, solicitando para realizar o deslastreamento do navio, que em sequência, o depoente acionou os dois rebocadores azimutais para auxiliar a retirada do navio do local do acidente, que neste momento, o depoente chega ao local do acidente e liga para o supervisor de operações, Senhor MÁRCIO ROBERTO, para cuidar da operação de desatracação, que o Senhor MÁRCIO ROBERTO assumiu a manobra, enquanto o depoente realizava outros procedimentos, tais como, acionamento da defesa civil, corpo de bombeiros de Macapá, que prontamente se deslocaram para o local, chegando em aproximadamente 30 a 40 minutos, que solicitou ao Senhor ANDRÉ, proprietário da empresa SILMAR NAVEGAÇÃO, que



630  
A

fizesse uma busca do lado externo do navio em busca de possíveis sobreviventes, que resultado dessa busca, foram encontrados e resgatados dois sobreviventes da empresa CFX, que com a chegada dos rebocadores e o corte dos cabos de amarração do navio, o mesmo foi rebocado para o fundeadouro de Fazendinha - AP. Que solicitou ao Senhor FÁBIO CARVALHO o levantamento do quantitativo geral de funcionários dentro da empresa na hora do acidente para levantar os ausentes, que foram levantadas 86 pessoas dentro do cenário e que foram identificadas 6 ausências, sendo três funcionários da empresa e três terceirizados, que não sabe informar como aconteceu o acidente, pois quando chegou ao local do sinistro, já encontrou um cenário de grande destruição, que houve seis vítimas, que até o presente momento foram recuperados três corpos e continuam as buscas por três desaparecidos, que os danos materiais e estruturais até o momento causados pelo acidente em questão foram a perda total do Terminal Flutuante, do sistema de embarque, torre de amostragem, escritório e alguns equipamentos (dois caminhões, uma pá carregadeira e um "shiploader" da empresa UNAMGEM, que a pessoa que atua como "Funcionário de proteção das instalações portuárias" (PFSO) da empresa ANGLO FERROUS AMAPÁ MINERAÇÃO LTDA, conforme previsto na Parte "A" seção 17 item 17.1 do CÓDIGO INTERNACIONAL PARA A PROTEÇÃO DE NAVIOS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS (ISPS CODE) é o Senhor MARCO AURÉLIO DE CAMPOS SILVA, o qual foi acionado pelo depoente e permaneceu no local, que as imagens do acidente em questão foram registradas pelas câmaras de segurança, conforme previsto na Parte "B" seção 16, Item 16.49 do ISPS CODE, que o responsável pela manutenção do Terminal portuário e de seus equipamentos é o Senhor CELSO MAGALHÃES, Gerente de Manutenção do Porto/Ferrovia, que com a relação a estocagem e definição de movimentação de cargas no porto e gerenciamento do mesmo é o Senhor MIVALDO FRANÇA PAZ, que exerce a função de Gerente Geral do Porto, além da gestão dos gastos orçamentários com a manutenção do porto, que no momento do acidente a maré estava enchendo, tempo bom, no momento sem chuvas e boa visibilidade, que ocorreu chuva cerca de uma hora antes do acidente, que no momento do acidente o N/M SABRINA VENTURE não estava recebendo carga em função da paralisação do embarque motivada pela forte chuva momentos antes e troca de turno de pessoal, que

K

naquele momento tinha aproximadamente 10.500 toneladas de minério de ferro embarcados, que não sabe informar o número de embarcações afetadas pelo acidente em questão, que continua a disposição da autoridade marítima para eventuais esclarecimentos, se necessário.

631  
A

- **AUDEMAIR DE SOUZA GÓES**, Brasileiro, filho de Enéias de Siqueira Góes e de Iris de Souza Góes, com 59 anos, solteiro, nascido em 02/02/1954, Conductor Fluvial Motorista, Carteira de Identidade nº 130837 – POLITEC - AP, CPF nº 066.735.892-72, residente à Avenida 15 de Novembro, nº 1420, Centro, Santana – AP, Telefone 96 9119-7490, declarou que é funcionário da empresa SILMAR NAVEGAÇÃO LTDA, localizada em Santana - AP, que é Conductor Fluvial Motorista, mas que exerce a função de Marinheiro Fluvial de Máquinas, que nos primeiros minutos do dia vinte e oito do mês de março do ano de dois mil e treze, quando houve um acidente envolvendo o N/M SABRINA VENTURE, o Terminal Fixo Flutuante da empresa ANGLO FERROUS AMAPÁ MINERAÇÃO LTDA e outras embarcações regionais se encontrava a bordo da lancha SILMAR I, atracada, juntamente com a balsa AYLA, também de propriedade da empresa SILMAR NAVEGAÇÃO LTDA, na parte interna do Terminal Flutuante da empresa ANGLO FERROUS AMAPÁ MINERAÇÃO LTDA, que o acidente ocorreu por volta das 00h10min do dia 28 de março de 2013, que no momento estava a bordo da lancha SILMAR I, juntamente com outro tripulante de nome JOSE CARLOS, que estava assistindo televisão, enquanto JOSE CARLOS acessava seu celular, que foram surpreendidos com um grande estrondo e os cabos das embarcações SILMAR I e Balsa AYLA se arrebatando, que saíram da cabine para o convés, que viram o Terminal Flutuante desabado juntamente com um faixa de terra, que seu colega de empresa disse que viu a Balsa AYLA indo para debaixo de um pedaço das ferragens do Pier Flutuante, que a Balsa AYLA afundou, juntamente com uma lancha tipo voadeira com motor de popa, denominada de "SILMAZINHA", que perceberam que o N/M SABRINA VENTURE começou a se deslocar juntamente com os destroços do Terminal Flutuante para cima da lancha SILMAR I e em direção a terra, que a lancha foi projetada para a margem, que neste momento, o depoente e seu colega de empresa, Senhor JOSE CARLOS, pularam para o barranco, que sentiram que o terreno ainda continuava desmoronando, que o depoente e seu colega de empresa começaram a correr.

A

que com muita dificuldade chegaram em local seguro em terra firme, que logo após viu o navio se deslocando, que não sabe informar se os cabos de amarração do navio arrebentaram ou foram cortados, que a lancha SILMAR I estava indo a pique juntamente com seus pertences, incluindo seu "LAP TOP", Celular e documentos pessoais, que o proprietário da empresa SILMAR NAVEGAÇÃO LTDA. Senhor ANDRÉ, se deslocou do porto da empresa com uma lancha voadeira para auxiliar o nosso resgate e de outros possíveis náufragos, que a aludida lancha resgatou uma pessoa, provavelmente da empresa ANGLO FERROUS AMAPÁ MINERAÇÃO LTDA ou da terceirizada, que tinha algum mineiro depositado na parte de terra que desmoronou, pois havia nas proximidades do escritório dois montes de minério de ferro, que um desses montes, localizado na parte de cima em relação ao rio Amazonas desmoronou totalmente, que o outro monte, localizado na parte de baixo em relação ao rio Amazonas, desmoronou somente pela metade, que o escritório que se encontrava dentro dessa área, também foi tragado completamente, que momentos antes do acidente a maré estava começando a encher, tempo bom, com chuvas esparsas, porém na hora do acidente não chovia, boa visibilidade e com ventos brandos, que no momento do acidente o N/M SABRINA VENTURE não estava recebendo carga em função da paralisação do embarque motivada pela chuva momentos antes e pela troca de turno do pessoal empresa ANGLO.

- **JOSÉ CARLOS MARTINS FIGUEIREDO**, Brasileiro, filho de José Luiz dos Santos Figueiredo e de Alminda Martins Figueiredo, com 24 anos, solteiro, nascido em 17/12/1988, Marinheiro Fluvial de Convés, Carteira de Identidade nº 405584 – POLITEC - AP, CPF nº 004.575.502-79, residente à Avenida Maria Colares, nº 627, Hospitalidade, Santana – AP, CEP 68925-000, Telefone 96 3281-1390 e 96 9129-1077, declarou que é funcionário da empresa SILMAR NAVEGAÇÃO LTDA, localizada em Santana – AP, que é Marinheiro Fluvial de Convés e que exerce a função de Marinheiro Fluvial de Convés, que nos primeiros minutos do dia vinte e oito do mês de março do ano de dois mil e treze, quando houve um acidente envolvendo o N/M SABRINA VENTURE, o Terminal Fixo Flutuante da empresa ANGLO FERROUS AMAPÁ MINERAÇÃO LTDA e outras embarcações regionais, se encontrava a bordo da lancha SILMAR I, atracada, juntamente com a balsa AYLA, também de propriedade da empresa

SILMAR NAVEGAÇÃO LTDA, na parte interna do Terminal Flutuante da empresa ANGLO FERROUS AMAPÁ MINERAÇÃO LTDA, que se encontrava sentado na cadeira de Comando da lancha, que o acidente ocorreu por volta das 00h05min do dia 28 de março de 2013, que no momento estava a bordo da lancha SILMAR I, juntamente com outro tripulante de nome AUDEMAIR DE SOUZA GÓES, que o Senhor AUDEMAIR estava assistindo televisão, enquanto o depoente acessava seu celular para enviar uma mensagem de texto, que repentinamente percebeu a lancha SILMAR I e a Balsa AYLA se afastando do Terminal Flutuante tesando os cabos de amarração da Lancha e da Balsa até arrebenhá-los, que nessa sequência constatou um forte estrondo seguido de uma forte onda que lavou a Lancha SILMAR I, que percebeu que parte do Terminal Flutuante já tinha caído e a outra parte estava se retorcendo, que não avistou mais o shiploader, que percebeu que parte do terreno tinha desmoronado, que as ferragens do Terminal juntamente com o navio começaram a se deslocar em direção a terra, encobrendo a Balsa AYLA que naufragou subitamente, que acredita que a lancha tipo voadeira com motor de popa, denominada de "SILMAZINHA", também de propriedade da empresa SILMAR NAVEGAÇÃO LTDA, tenha naufragado juntamente com Balsa AYLA, pois a mesma estava atracada à contra bordo da Balsa, que com o movimento do navio e parte das ferragens do Terminal Flutuante, a Lancha SILMAR I foi projetada em direção a terra até bater na nova margem aberta dentro do terreno desmoronado da empresa ANGLO, que neste momento, o depoente e seu colega de empresa, Senhor AUDEMAIR, pularam para terra, que sentiram que o terreno ainda continuava cedendo, que o depoente e seu colega de empresa então começaram a correr, que enquanto corriam o terreno continuava a ceder, que com muita dificuldade chegaram em local seguro em terra firme, que após chegar em terra avistou a Lancha SILMAR I dentro de uma espécie de redemoinho, que perdeu alguns pertences a bordo da lancha, tais como livros de leitura, Celular e a Carteira Marítima, que tinha minério depositado na parte de terra que desmoronou, havia nas proximidades do portão de entrada do trator que a Balsa AYLA transportava para o navio um monte de minério de ferro que foi tragado junto com o terreno que desmoronou, que momentos antes do acidente a maré estava começando a encher, tempo bom, com chuvas moderadas e esparsas, porém na hora do acidente não chovia, boa

633  
A

A



visibilidade e com ventos brandos, que não sabe informar se o N/M SABRINA VENTURE estava sendo carregado no momento do acidente, mas o SHIPLOADER estava situado na direção de um dos porões do navio.

634  
AF

- **MIVALDO DE FRANÇA PAZ**, Brasileiro, filho de Antonio Bezerra Paz e de Minerva de França Paz, com 47 anos, casado, nascido em 02/04/1966, Administrador, Carteira de Identidade nº 1.293.481 – SSP - MA, CPF nº 475.710.044-20, residente à Avenida Henrique Galúcio, nº 1738, apto 202, Centro, Macapá – AP, Telefone 96 8128-0908, 96 3281-6052, acompanhado do seu Advogado nomeado no ato da oitiva o senhor MARCELO XAVIER DE FREITAS CRESPO, brasileiro, casado, OAB-SP nº 210811, CPF nº 294.977.989-40, declarou que é funcionário da empresa ANGLO FERROUS AMAPÁ MINERAÇÃO LTDA, localizada em Santana – AP, que é Administrador de Empresas, que exerce a função de Gerente Geral de Logística, que nos primeiros minutos do dia vinte e oito do mês de março do ano de dois mil e treze, quando houve um acidente envolvendo o N/M SABRINA VENTURE, o Terminal Fixo Flutuante da empresa ANGLO FERROUS AMAPÁ MINERAÇÃO LTDA e outras embarcações regionais, se encontrava em Campina Grande, na Paraíba, que tomou conhecimento do acidente dentro da empresa ANGLO FERROUS AMAPÁ MINERAÇÃO LTDA aproximadamente quinze minutos depois do ocorrido, que chegou ao local no dia 29 de março de 2013, que sabe informar que o acidente ocorreu nos primeiros minutos do dia 28 de março de 2013, que não sabe informar exatamente como aconteceu, mas segundo informações das equipes que se encontravam na área do sinistro, houve um desmoronamento da parte frontal do Terminal Fixo Flutuante da empresa, que no momento encontra-se em desenvolvimento com profunda investigação de diversos profissionais e de diversas disciplinas, que houve seis vítimas, que até o presente momento foram recuperados três corpos, sendo um funcionário efetivo da empresa e dois terceirizados e continuam as buscas por três desaparecidos, sendo dois da empresa Anglo e um terceirizado, que não sabe informar quais os danos materiais e estruturais até o momento foram causados pelo acidente em questão, no entanto informa a perda total do Terminal Fixo Flutuante, do sistema de embarque, torre de amostragem, escritório operacional, alguns equipamentos (caminhões e pá carregadeira terceirizada e um "shiploader" da empresa), que a

AF

pessoa que atua como "Funcionário de proteção das instalações portuárias" (PFSSO) da empresa ANGLO FERROUS AMAPÁ MINERAÇÃO LTDA, conforme previsto na Parte "A" seção 17 item 17.1 do CÓDIGO INTERNACIONAL PARA A PROTEÇÃO DE NAVIOS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS (ISPS CODE é o Senhor MARCO AURÉLIO DE CAMPOS SILVA, que não sabe informar se a empresa cumpre o que está preconizado no ISPS CODE em razão de não se tratar de sua atribuição, que as imagens do acidente em questão foram registradas pelas câmaras de segurança, conforme previsto na Parte "B" seção 16, Item 16.49 do ISPS CODE, que toda área da empresa é monitorada por trinta câmeras, mas somente uma câmera captou as imagens do acidente até segundos antes, tendo em vista a quebra da fibra ótica causada pelo sinistro, que não sabe informar quantas câmeras existem voltadas para o monitoramento da área do Terminal Flutuante, que o funcionário da empresa Senhor MARCO AURÉLIO DE CAMPOS SILVA tem essa informação, que o responsável pela manutenção do Terminal portuário e de seus equipamentos é o Gerente de Manutenção de equipamentos/porto/ferrovia, Senhor CELSO MAGALHÃES, que o responsável pela estocagem e definição de movimentação de cargas no porto é o Senhor GIRIMIAS MOURA, que foi informado que o N/M SABRINA VENTURE não estava recebendo carga no momento do acidente em função da paralisação do embarque motivada pela forte chuva, que não sabe informar o numero de embarcações afetadas pelo acidente em questão, que a manutenção dos equipamentos e instalações portuárias estavam em dia e a empresa pode encaminhar a documentação e/ou esclarecimentos a respeito por solicitação da Capitania dos Portos, que não sabe informar se o Terminal Flutuante da empresa é classificado por alguma classificadora reconhecida pelos órgãos competentes, por não ser sua atribuição dentro da empresa e essa informação poderá ser obtida do funcionário Senhor GIRIMIAS, que nossa operação sempre foi baseada nas normas, leis e regulamentos, que neste momento estamos desenvolvendo uma investigação com uma equipe multidisciplinar para tentar identificar as possíveis causas do sinistro, que continua a disposição da autoridade marítima para eventuais esclarecimentos, se necessário, que a empresa também reforça o compromisso de apoiar os familiares de todas as vítimas.

635  
e

Z

II) Meios legais utilizados para localizar e ouvir depoimentos de testemunhas:  
Foram empregadas notificações para comparecimento das testemunhas.

III) Testemunhas que não foram inquiridas:

Todas as testemunhas notificadas foram inquiridas.

## 5 - SEQUÊNCIA DOS ACONTECIMENTOS:

O NM "SABRINA VENTURE", procedente do porto da Alumar – em São Luis, no Maranhão, em condição de lastro, chegou ao porto de Santana às 13h00min do dia 25/03/2013. Às 14h36min do dia 27/03/2013 atracou por bombordo no Terminal Flutuante da Anglo Ferrous Amapá Mineração Ltda com três lançantes, dois espringues e um través, na proa e popa, para carregamento total de minério de ferro. Às 15h40min iniciou a operação de carregamento pelo porão de carga nr/03, após a primeira passada pelo porão nr/03, passou a carregar o porão de carga nr/04. Às 00h15min do dia 28/03/2013 estando a operação de carregamento interrompida devido a fortes chuvas ocorrido horas atrás, aconteceu um desbarrancamento da margem do rio no terreno da Empresa Anglo Ferrous Amapá Mineração Ltda. O equipamento de carregamento tombou e deslizou pela borda de bombordo na altura do porão nr/04, caindo sobre o terminal flutuante. Todo o dispositivo de carregamento e o terminal flutuante sofreram graves avarias, foram totalmente destruídos e submergiram.

Neste momento uma grande quantidade de água varreu o convés principal na área da escada de portaló. O NM movimentou para vante e para ré e em seguida encalhou de popa na margem do rio. A LM "SILMARZINHA" e o comboio LM "SILMAR I" e Balsa "AYLA", atracadas na extremidade do terminal também foram empurradas para a margem junto com o terminal e o NM.

Às 00h55min foi efetuada sondagem por bombordo do porão nr/05 e na popa, foi encontrada as profundidades de 5 metros e 5,5 metros respectivamente. À 01h00min efetuado sondagem por boreste do porão de carga nr/05, foi encontrada profundidade de 25 metros. Às 01h45min rebocador com volta na proa. Às 02h09min rebocador com volta na popa. Às 02h15min foram cortados os lançantes da popa e os espringues de vante. Às 02h19min foram cortados espringues e través da popa. Às 02h25min foram cortados os lançantes e través

636  
A

J

de vante, rebocadores rebocaram o NM para o meio do rio. Às 02h30min Prático a bordo. Às 02h50min efetuada sondagem em todos os tanques e porões de carga, foi encontrado um rasgo de 20 centímetros localizado por bombordo, 6.9 metros acima da quilha, entre as cavernas nr/24 e nr/25, com ingresso de água na Praça de Máquinas, feito deslastro para ajustar o trim e manter banda para boreste, a fim de posicionar o rasgo acima do nível do mar. Às 02h54min motor principal pronto para uso, NM "SABRINA VENTURE" seguiu para fundeadouro. Às 04h00min NM "SABRINA VENTURE" fundeado no ancoradouro do porto de Santana: lat. 00° 03'.8 S e long. 051° 06'.2 W. Às 04h12min dispensado os rebocadores. Às 04h15min desembarcou o Prático.

## 6 - ANÁLISE:

Compulsando os autos do presente Inquérito, neles verifica-se que não foi possível encontrar a inscrição do Terminal Flutuante da empresa Anglo Ferrous Amapá Mineração Ltda na Capitania dos Portos do Amapá, nem o registro no Tribunal Marítimo e nem sua certificação por uma Sociedade Classificadora ou Certificadora reconhecida pela autoridade marítima brasileira.

Não foram apresentados pelo proprietário do Terminal Flutuante os planos e/ou as plantas ou os desenhos aprovados por um profissional de engenharia, onde identifique como estava disposto a configuração e armação do Terminal Flutuante.

O Terminal Flutuante era composto por 74 flutuantes, cada flutuante medindo 6.16 metros de comprimento, 2.60 metros de largura e 1.70 metros de altura. Todas as unidades formavam uma única estrutura ligada por cantoneiras tipo treliça, ver Pier Flutuante ver páginas ...601 e 602.

O pier de atracação estava formado por 50 flutuantes, medindo cerca de 250 metros de comprimento e 9 metros de largura, posicionado paralelo à margem do rio. Na parte central do terminal no lado interno, 24 flutuantes formavam duas composições de 12 flutuantes, onde estava fixada uma estrutura que sustentava a ponte metálica em que estava instalado o dispositivo de embarque de carga, sendo uma esteira de carga e um shiploader, ver arranjo geral longitudinal páginas.....

Na hora do acidente o tempo estava bom, a maré de enchente, o vento fraco, não havia ocorrência de vaga e chuva na hora do acidente, ver oitivas, páginas

638  
EF

O NM "SABRINA VENTURE" encontrava-se atracado no Terminal Flutuante, por bombordo, com a seguinte amarração: proa - três lançantes passados para um pier fixo a jusante do Terminal Flutuante, dois espringues e um través passados para o Terminal Flutuante; popa - três lançantes passados para uma bóia de amarração a montante do Terminal Flutuante, dois espringues e um través passados para o Terminal Flutuante.

O comboio Balsa "AYLA" e LM "SILMAR I" e a LM "SILMARZINHA" encontravam-se atracadas na extremidade à montante do Terminal Flutuante. A LM "SILMAR I" estava tripulada por um Marinheiro de Convés e um Marinheiro de Máquinas.

O dispositivo de carregamento (shiploader) e a esteira que transportava a carga estavam instalados sobre uma ponte metálica. Uma das extremidades da ponte estava apoiada em uma estrutura metálica montada na margem do rio e a outra extremidade apoiada em uma estrutura, fixada em duas composições de 12 flutuantes cada, posicionados na parte central do Terminal Flutuante.

O minério de ferro estava armazenado em vários pátios, localizados em uma área em frente do prédio de administração da Empresa Anglo Ferrous Amapá Mineração Ltda. Conforme informação do Sr. GIRIMIAS DA SILVA, Coordenador de Operações Portuárias da Anglo Ferrous Amapá Mineração Ltda, os pátios mais próximos da margem do rio, um a direita e outro a esquerda da esteira de carga, continham um montante de 65.000 tons e 55.000 tons de minério de ferro em cada pátio.

EF

A área da margem do rio atingida pelo desbarrancamento foi cerca de 300 metros de comprimento por 100 metros de largura. Todo o pátio que continha 65.000 tons e 70% do pátio que continha 55.000 tons de minério afundaram no rio por ocasião do desbarrancamento. Após o acidente pequenas áreas continuaram desbarrancando, ver foto 01 e oitava testemunha ver pagina. 595, 40 e 33...

Na ocasião as seguintes pessoas estavam trabalhando na área afetada pelo acidente, NM "SABRINA VENTURE": um Oficial de Náutica e um Marinheiro de

Convés posicionados no convés principal por bombordo, próximo da escada de portaló; no Terminal Flutuante: um operador de carga posicionado na cabine do shiploader; na LM "SILMAR I": um Marinheiro de Convés e um Marinheiro de Máquinas posicionados na sala de estar; e em terra: três operários posicionados nos pátios de minério de ferro e torre de amostragem e dois operários posicionados dentro da sala do escritório operacional, localizado próximo da margem do rio.

O início do acidente foi presenciado somente pelo Oficial de Náutica do NM "SABRINA VENTURE", que encontrava-se no convés principal por bombordo próximo a escada de portaló, ver , oitava segunda testemunha, pagina...15.....

O Oficial de Náutica percebeu a queda de algumas árvores e o deslizamento de terra de parte do terreno da Empresa Anglo Ferrous Amapá Mineração Ltda. O terreno por trás do Terminal Flutuante desceu de uma vez. A esteira de carregamento começou a abaixar e em segundos quebrou. O terminal foi direto para o fundo junto com a esteira de carga. A água cresceu repentinamente em relação ao navio, lavando o convés. Ver oitava segunda testemunha e diário do convés ver pagina...15.....

As embarcações "SILMARZINHA" e o comboio LM "SILMAR I" e a Balsa "AYLA" estavam atracadas na extremidade do Terminal Flutuante a montante do rio, pelo lado interno, ver oitava sexta testemunha, pagina...33.....

Os tripulantes da LM "SILMAR I" estavam na cabine assistindo televisão, ouviram um grande estrondo, correram para o convés e viram o Terminal Flutuante desabado juntamente com a faixa de terra. O NM "SABRINA VENTURE" começou a deslocar juntamente com os destroços do Terminal Flutuante para cima da LM "SILMAR I" em direção de terra, a qual foi projetada para a margem, ver oitava sexta testemunha, ver pagina...33.....

A altura do convés principal do NM "SABRINA VENTURE" acima do nível do mar estava cerca de 10 metros. O volume de água deslocada pelo desbarrancamento da margem do rio foi tão grande que o nível do rio elevou-se acentuadamente quando atingiu o costado do NM "SABRINA VENTURE", varrendo o convés principal com água e causando um redemoinho entre o NM e a

margem do rio, ver oitavas segunda, terceira e sétima testemunhas, ver páginas 15, 19 e 35.....

640

O desbarrancamento da margem onde a ponte metálica estava apoiada, a elevação do nível do rio entre a margem e o costado do NM "SABRINA VENTURE" e o redemoinho formado na área, causaram o tombamento da ponte metálica, onde a esteira de carga e o shiploader estavam instalados.

O tombamento da ponte metálica foi na direção para montante do rio, caindo sobre o Terminal Flutuante. O terminal, o NM "SABRINA VENTURE", a LM "SILMARZINHA" e o comboio LM "SILMAR I" e Balsa "AYLA" foram empurrados para a margem a montante do rio, onde ocorreu o encalhe da popa do NM "SABRINA VENTURE", das 00h15min às 00h50min, ver foto 02 página 296.....

O Terminal Flutuante ficou submerso embaixo do casco e amarrado no NM "SABRINA VENTURE" pelos espringues e traveses avante e a ré, o NM "SABRINA VENTURE" e a LM "SILMAR I" encalhados e a LM "SILMARZINHA" e a Balsa "AYLA" foram a pique.

O acentuado volume de água deslocado pelo desbarrancamento foi represado quando atingiu o costado do navio e causou a elevação do nível do rio. Esta massa de água foi descarregada para vante e para ré no costado do NM "SABRINA VENTURE", gerando uma intensa correnteza e atingindo as embarcações que estavam atracadas nas proximidades do Terminal Flutuante.

Às 02h15min foram contados os lançantes de popa e os espringues de vante. Às 02h19min foram cortados todos os espringues e través de popa. Às 02h25min foram cortados os lançantes e o través de proa, o NM foi rebocado para o centro do rio por dois rebocadores.

Depois de cortadas as espigas que amarravam o NM "SABRINA VENTURE" no Terminal Flutuante, duas seções do terminal refluíram. Os Flutuantes onde a ponte metálica estava apoiada permaneceram flutuando, com uma parte deles emborcados, ver foto 01 página 295.....

Em toda a área do costado do NM "SABRINA VENTURE" da proa até a popa, próximo da linha d'água, foram observadas marcas no chapeamento, todas causadas pelo terminal, ocasião em que o NM foi empurrado para a margem do

rio junto com o mesmo onde permaneceu submerso e amarrado pelos espringues e traveses do NM, ver foto 03, 04 e 05 páginas ... 597, 598 e 599.

A maioria das embarcações avariadas e naufragadas estava atracada no porto flutuante do Grego e proximidades, localizado a jusante do Terminal da Anglo Ferrous Amapá Mineração Ltda, distante cerca de 0,1 milhas.

As imagens registradas pela câmera do porto do Grego mostram que as embarcações foram atingidas pela correnteza e colidiram contra o flutuante do porto e entre si.

As imagens registradas pela única câmera voltada para o Terminal Flutuante da Anglo Ferrous Amapá Mineração Ltda não agregam em termos de relevância, posto que as imagens estão inalteradas até o momento do desbarrancamento, quando então tem o registro suspenso ante o rompimento dos cabos de alimentação, valendo dizer resumidamente que, as imagens fixam um ponto do Terminal Flutuante que permanece imutável por horas, ou seja sem registro, até o momento em que se vê os refletores de iluminação gradativamente apagar-se em sequência, ocasionado pelo rompimento dos cabos de energia, sendo relevante destacar que não existe áudio nesses registros.

Compulsando ainda os autos, podem-se destacar pontos importantes apontados no Laudo de Exame pericial nº 440/2013, da Polícia Técnico-Científica de Santana-AP – POLITEC/AP, tais como: O peso dos depósitos de minérios e operações de embarque sobre o talude pode ter contribuído ao gerar vibrações no terreno. Não foram encontrados documentos ou registros de estudo prévios do solo como testes de sondagens e pesquisas geológicas da área, que possibilitassem a movimentação e tráfego de cargas elevadas com segurança na margem do terminal portuário em questão, ver página 243. Item VII. O sinistro foi resultante de um conjunto de fatores, como: sobrecargas produzidas de operações, transporte e embarque de minério em solo desconhecido geotecnicamente, estoque de minérios localizados próximos da margem e ausência de estruturas de contenção adequada, portanto resultou de imprudência e negligência, ver página 244., Sexto quesito. É possível afirmar que o sinistro em questão poderia ter sido evitado com a realização de obras de contenção, como muro de arrimo ou outra obra, para evitar a ação da água e o consequente



assoreamento do barranco do rio Amazonas, ver pagina 244. Segundo Quesito. Que houve imprudência e imperícia por parte dos responsáveis da empresa em questão, ao não realizarem tais obras, ou a operarem com excesso de peso próximo ao barranco do rio Amazonas, ver pagina 245, Terceiro Quesito.

No Laudo técnico de vistoria do Instituto do Meio Ambiente e de Ordenamento Territorial – IMAP/AP destaca-se: A área atingida pelo acidente foi de aproximadamente 17.000 m<sup>2</sup> e um volume total deslocado de 92.000 m<sup>3</sup> para o leito do rio Amazonas. Os impactos ambientais gerados tiveram uma abrangência além da área de entorno ao empreendimento e ocasionou sensíveis alterações ao meio ambiente conforme já descrito na avaliação de impacto ambiental. Urge ressaltar que a empresa assumiu o risco de um possível acidente quando não realizou estudo sobre a capacidade de suporte do solo e ao armazenar carga excessiva sobre o mesmo em área muito próxima a margem do rio. Neste diapasão do acidente existia uma pilha de minério de ferro de aproximadamente 20.000 toneladas que estava armazenada fora dos pátios licenciados da empresa e as operações de embarque mineral estavam sendo executadas com auxílio de caminhões basculantes uma vez que o equipamento normalmente utilizado estava em manutenção, ver página 271.....parágrafo quatro e cinco.

No Laudo Técnico/Relatório Geotécnico/Parecer Técnico, elaborados a pedido da empresa Anglo Ferrous Amapá Minerações Ltda., que foram elaborados pela empresa VOGBR e encaminhados a esta Capitania dos Portos, resumidamente destaca-se as conclusões dos mesmos:

**1) Laudo Técnico** - Foi possível concluir por meio desse laudo que a causa do acidente não teve qualquer relação com as atividades de operação portuária ou ferroviária desenvolvidas na área do terminal da empresa Anglo Ferrous Amapá Minerações Ltda. Em Santana, em especial a construção da pêra ferroviária e a pilha de minérios do tipo sinter feed, mas sim com o comportamento anômalo de solo de argila muito mole (meta estável) existente com maior espessura na rótula oeste do terminal, onde se iniciou a sua ruptura, propagando-se posteriormente para a faixa mais a leste, sem qualquer sinal prévio e com extraordinária rapidez. O referido laudo ainda da a possibilidade do acidente ter concorrido em combinação do efeito de maré de sizígia.

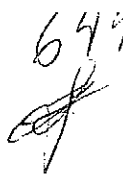
643  
SA

2) **Relatório Geotécnico** – A principal causa do acidente foi a presença de solo com características especialíssimas, qual seja, argila mole do tipo "sensível", rara no mundo e cuja existência no Brasil era até aqui completamente desconhecida, nem a pilha de minério sinter feed, nem a pêra ferroviária construída foram causas adequadas da provocação do acidente, o agente deflagrador há de ter sido a continua ação das marés, que não teria qualquer impacto em solo com características normais. Consequentemente, o acidente em questão só pode ser atribuído a uma situação de força maior, sem qualquer responsabilidade da empresa Anglo Ferrous Amapá Minerações Ltda.

3) **Parecer Técnico** – Nele consta a inexistência de danos ambientais em decorrência do acidente no porto da empresa Anglo Ferrous Amapá Minerações Ltda., apoio às famílias das vítimas, compostos danos matérias aos proprietários de pequenas embarcações ancoradas nas mediações do acidente bem como proprietários de caminhões e equipamentos atingidos também no evento em questão.

#### 7- CONCLUSÃO:

De tudo quanto contem os presentes autos, conclui-se que o acidente da Navegação com avarias no NM "SABRINA VENTURE", tombamento do dispositivo de carregamento de minério de ferro sobre o Terminal Flutuante da empresa Anglo Ferrous Amapá Mineração Ltda, seguida de destruição e naufrágio do aludido Terminal Flutuante, avarias e naufrágios de outras 12 embarcações regionais, deslocamento de uma grande massa de água na direção do costado do NM "SABRINA VENTURE", onde foi represada, elevando o nível do rio e em seguida esta massa de água foi direcionada para montante e jusante do rio como uma forte correnteza, vindo a atingir as embarcações regionais que colidiram com o flutuante do porto do Grego e que levou para o leito do rio Amazonas um montante de aproximadamente 100.000 tons de minério de ferro, foi provocado pelo desbarrancamento, da margem esquerda a jusante do rio Amazonas, de cerca de aproximadamente 300 metros de comprimento por 100 metros de largura dentro da área do terreno da empresa Anglo Ferrous Amapá Mineração Ltda, localizada no município de Santana-AP.

647  


Com o tombamento do dispositivo de carregamento de minério de ferro sobre o Terminal Flutuante e partes do dispositivo de carregamento sobre o NM SABRINA VENTURE, houve a perda total do Terminal Fixo Flutuante, do sistema de embarque, da torre de amostragem, do escritório operacional, de alguns equipamentos como caminhões e pá carregadeira e um "shiploader", bem como, na sequência uma grande massa de água foi deslocada na direção do costado do NM SABRINA VENTURE, onde foi represada, elevando o nível do rio Amazonas momentaneamente naquele local, em seguida esta massa de água foi direcionada para montante e jusante do rio em forma de uma forte correnteza, vindo a atingir/avariar/naufragar embarcações regionais que estavam próximas ao sinistro como também embarcações atracadas no porto do Grego, conforme registrada nas imagens gravadas no porto do Grego, ver cópia em CD anexa aos autos.

Ainda em decorrência do acidente, houve seis vítimas fatais, com a recuperação dos corpos de quatro trabalhadores, **MANOEL MORAES DE A. E SOUZA, JOSMAR DE OLIVEIRA ABREU, EGLISON NAZARIO DOS SANTOS e PEDRO COELHO RIBEIRO**, sendo que até a presente data os corpos de dois trabalhadores: **BENEDITO CLAUDIO LOPES DOS SANTOS e MARIO CLEI CARVALHO DA SILVA** continuam desaparecidos.



Até presente data não foi apresentada nenhuma documentação que comprovasse que o Terminal Flutuante da empresa Anglo Ferrous Amapá Mineração Ltda é inscrito na Capitania dos Portos do Amapá, nem que está registrado no Tribunal Marítimo e nem certificado por uma Sociedade Classificadora ou Certificadora reconhecida pela autoridade marítima brasileira, nem possui o título de inscrição da estrutura flutuante na Capitania dos Portos, bem como, não apresentou o seguro de danos pessoais (DPEM), em desacordo com o disposto no **Capítulo II, Item 0201, das Normas da Autoridade Marítima – NORMAM – 02/DPC**, conforme a seguir:

**- INSCRIÇÃO E REGISTRO DE EMBARCAÇÕES - 0201 – APLICAÇÃO:**

"Todas as embarcações brasileiras estão sujeitas à inscrição nas Capitâncias dos Portos (CP), Delegacias (DL) ou Agências (AG), excetuando-se as pertencentes à Marinha do Brasil.

As embarcações com arqueação bruta maior ou igual a 100, além de inscritas nas CP, DL ou AG, devem ser registradas no Tribunal Marítimo.

As plataformas móveis são consideradas embarcações, estando sujeitas à inscrição e/ou registro. As plataformas fixas, quando rebocadas, são consideradas embarcações, estando, também, sujeitas à inscrição e/ou registro.

As embarcações miúdas com propulsão estão sujeitas à inscrição simplificada, conforme prescrito no subitem 0205 c).

Estão dispensados de inscrição as embarcações miúdas sem propulsão e os dispositivos flutuantes destinados a serem rebocados, do tipo "banana boat", com até 10 (dez) metros de comprimento.

Em se tratando de flutuantes destinados a operar ou funcionar como Cais Flutuantes, Postos de Combustível Flutuantes, Hotéis Flutuantes, Casas Flutuantes, Bares Flutuantes e outras estruturas flutuantes similares, a emissão do Título de Inscrição de Embarcação estará condicionada ao cumprimento do disposto no Capítulo 1 da NORMAM-11.

A relação da legislação pertinente consta no anexo 2-A".

O disposto nas **Normas da Autoridade Marítima – NORMAM – 11/DPC Capítulo I, Item 0108 - PORTOS OU INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS, CAIS, PIERS, MOLHES, TRAPICHES, MARINAS OU SIMILARES:**

"O interessado na realização desse tipo de obra deverá apresentar à CP, DL ou AG com jurisdição sobre o local da construção duas vias dos seguintes documentos:

- a) Requerimento ao Capitão dos Portos, Delegado ou Agente (conforme o caso).
- b) Planta de localização;
- c) Planta de situação;
- d) Planta de construção (projeto);
- e) Memorial descritivo da obra pretendida;
- f) Cópia do contrato de aforamento ou autorização para ocupação;
- g) Documentação fotográfica; e
- h) Apresentação da Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) referente à obra que o interessado pretenda realizar.

646  


**NOTA:** Caso a obra tenha obtido parecer favorável, deverão ser cumpridas as seguintes exigências, além de outras porventura estabelecidas:

I) O início e término dos serviços deverão ser informados à CP, DL ou AG, para divulgação em Avisos aos Navegantes.

II) Apresentação em duas vias da Planta Final de Situação (PFS), conforme as Instruções constantes do Anexo 1-B, assinada pelo engenheiro responsável pela obra, nela contendo o seu nome completo e registro no CREA. A PFS deverá ser elaborada após a execução da obra. Tal exigência aplica-se apenas às obras com dimensões horizontais superiores a 20 m.

III) Obter o Título de Inscrição da estrutura flutuante na CP, DL ou AG, caso esta seja parte integrante da estrutura fixa, observando o disposto no Capítulo 2 da NORMAM- 02/DPC.

IV) Apresentação à CP, DL OU AG, antes do início da obra, da documentação referente ao SPU citada no subitem f) deste item."

O disposto nas **Normas da Autoridade Marítima – NORMAM – 06/DPC Capítulo II, Item 0201, letra a)** "O Reconhecimento para atuar em nome da Autoridade Marítima Brasileira será relativo à realização de testes, medições, cálculos, vistorias, inspeções, auditorias em empresas de navegação, embarcações e estruturas marítimas, incluindo seus sistemas, equipamentos e instalações associadas e emissão, renovação e/ou endosso dos respectivos certificados, relatórios, licenças ou qualquer outro documento pertinente, previstos nas Convenções e Códigos Internacionais e nas demais normas nacionais aplicáveis."

Existe a necessidade da classificação de Terminais tipo "Cais Flutuantes", citando como exemplo o Cais Flutuante de Passageiro e Carga da Cidade Manaus-AM, "Cais das Torres", que por décadas vinha sendo utilizado sem a devida certificação, operando em desacordo com as normas de segurança para passageiros, operações de cargas, embarcação de pequeno e grande porte aportadas diariamente no referido cais. Atualmente o "Cais das Torres" encontra-se revitalizado, liberado para as operações portuárias e com Certificado de Segurança da Navegação, Certificado Nacional de Arqueação, Certificado de



Classificação do Casco Condicional e Certificado Nacional de Borda Livre para Navegação Interior, ver cópias dos referidos Certificados nas paginas.....

Cabe ainda destacar que no dia 20 de outubro de 1993 ocorreu um acidente de características semelhantes no antigo Cais Flutuante, no mesmo local. Naquela ocasião, o referido Cais era de responsabilidade da empresa Indústria e Comercio de Minérios S.A. (ICOMI) e na época a Delegacia da Capitania dos Portos de Macapá instaurou IAFN, concluiu e encaminhou ao Tribunal Marítimo, onde o IAFN foi transformado no Processo nº 15.695/94, julgado e arquivado, conforme Acórdão datado de 13 de setembro de 1994. Desse Acórdão destaca-se o seguinte:

1) Os peritos atribuíram como causa determinante da avaria dos sistemas do Cais Flutuante e do carregamento de navios "o movimento brusco e violento das águas, que impulsionaram o conjunto navio, cais flutuante e sistema de carregamento nas direções horizontal e vertical, sendo que o sistema flutuante não resistiu ao impacto do peso do navio e do sistema de carregamento por ocasião do movimento ascendente, tendo arriado e afundado."

2) Ressaltaram os peritos que não se pode precisar as causas do movimento brusco das águas em área abrigada e de histórica tranquilidade, pois haveria necessidade de um estudo geológico na área, tendo em vista que o movimento ficou circunscrito próximo ao porto da própria ICOMI e área portuária de Santana, numa extensão máxima de três mil metros, danificando diversas embarcações de pequeno porte ali atracadas.

3) Conforme a avaliação batimétrica, continuaram os peritos, "constata-se que na área interna do sistema flutuante, isto é, entre este e o barranco houve um grande deslizamento de terra e aumento acentuado da profundidade média, que era de 0.5 metro aproximadamente, e ficou entre 8.9 a 9,4 metros. Supõe-se, portanto, que houve uma acomodação brusca de camadas de terra e o conseqüente movimento das águas. A área livre entre o flutuante e o barranco aumentou cerca de 10 metros. Não houve alteração batimétrica no canal de acesso ao porto e próximo ao cais. Houve apenas alterações batimétricas no interior da bacia dos flutuadores, conforme exposto anteriormente."

674  


O acidente ocorrido no ano de 1993 deixou a incerteza da causa determinante do ocorrido, os responsáveis por aquele terminal de embarque de minério de ferro daquela época até a época que antecedeu o acidente do dia 28 de março 2013, SMJ, não providenciaram estudos que pudessem levar ao conhecimento do tipo de solo e suas características, bem como a necessidade ou não de estruturas de sustentação para a continuidade das operações portuárias do citado terminal, uma vez que o aumento de minério de ferro estocados fora dos pátios e próximo a margem da bacia localizada entre a margem e o terminal flutuante levou neste ultimo acidente ao colapso de todo o aparato ali disposto, como também foram ceifadas as vidas de seis trabalhadores.

I - Fatores que contribuíram para a ocorrência em causa:

a) Fator humano – não contribuiu

b) Fator material – Contribuiu, uma vez que não foi comprovada até presente data a inscrição do terminal flutuante da Anglo Ferrous Amapá Mineração Ltda na Capitania dos Portos do Amapá, nem o registro no Tribunal Marítimo e nem sua certificação por uma Sociedade Classificadora ou Certificadora reconhecida pela autoridade marítima brasileira, bem como, não dispõe do título de inscrição da estrutura flutuante na Capitania dos Portos, não sendo possível, portanto, ser constatado as condições de estrutura, conservação e segurança do terminal antes do acidente



c) Fator operacional – Contribuiu, o acidente foi resultante de um conjunto de fatores, tais como: Sobrecarga excessiva produzidas nas operações constantes de transporte pesado (caminhões e tratores), grande quantidade de minérios de ferro estocado/armazenado fora dos pátios licenciados da empresa, construção de alvenaria (escritório) e falta de estruturas de contenção adequada. Todo este conjunto, SMJ, em solo desconhecido geotecnica e localizado muito próximo da margem do rio Amazonas.

II - Que, em consequência houve morte de seis trabalhadores; diversas avarias no N/M SABRINA VENTURE que se encontrava atracado no terminal; perda total do Terminal Flutuante da empresa Anglo Ferrous Amapá Mineração Ltda, sistema de embarque, torre de amostragem, escritório operacional, alguns equipamentos, caminhões, pá carregadeira, um "shiploader"; avarias/naufrágio

em doze (12) embarcações regionais; e despejo no leito do rio Amazonas de um montante aproximado de 100.000 tons de minério de ferro.

649  
A

III – Que são possíveis responsáveis pela ocorrência em pauta, capitulada nos casos de acidentes da Navegação, previstos no art. 14, alínea b, da Lei nº 2.180/1954, que dispõe sobre o Tribunal Marítimo:

a) Diretamente, o Gerente Geral de Logística da empresa Anglo Ferrous Amapá Mineração Ltda, Senhor **MIVALDO DE FRANÇA PAZ**, pela sua responsabilidade intrínseca na função que exercia na empresa, sendo responsável direto pelas instalações e equipamentos de apoio e a execução das atividades no terminal flutuante da empresa, conforme Cap. I, Art. 2º, inciso VIII da LESTA – Instalação de Apoio – Instalação ou equipamento, localizado nas águas, de apoio à execução das atividades nas plataformas ou terminais de movimentação de cargas.

b) Indiretamente, o Coordenador de Operações Portuárias da empresa Anglo Ferrous Amapá Mineração Ltda, Senhor **GIRIMIAS DA SILVA MOURA**, pela sua responsabilidade na função que exercia na empresa, sendo responsável direto pela coordenação de operações e movimentações de cargas no terminal flutuante da empresa, conforme Cap. I, Art. 2º, inciso VIII da LESTA – Instalação de Apoio – instalação ou equipamento, localizado nas águas, de apoio à execução das atividades nas plataformas ou terminais de movimentação de cargas.

de

c) Solidariamente, a empresa Anglo Ferrous Amapá Mineração Ltda, proprietária do Terminal Flutuante, na pessoa do seu diretor, Senhor **JOSE LUIZ MARTINS**, que em seu nome e sob sua responsabilidade, apresta a embarcação com fins comerciais, pondo-a ou não a navegar por sua conta, conforme disposto no inciso III e V, do Art. 2º, da Lei nº 9.537/97 – LESTA.

Que houve, sem nexo de causalidade com o acidente da navegação, infração à Lei 8.374/91, pelo responsável do Terminal flutuante a empresa Anglo Ferrous Amapá Mineração Ltda, Senhor **JOSE LUIZ MARTINS**, por não ter apresentado o comprovante de pagamento do Seguro Obrigatório de Danos Pessoais.

Que houve também, sem nexo de causalidade com o acidente da navegação, infração ao Decreto nº 2.596/98 (RLESTA) pelo responsável do Terminal




Flutuante da empresa Anglo Ferrous Amapá Mineração Ltda, Senhor **JOSE LUIZ MARTINS**, de acordo com o exposto abaixo:

- Art. 16º – Deixar de inscrever ou de registrar a embarcação.

Sejam os presentes autos conclusos ao Senhor Capitão dos Portos do Amapá, para os fins de direito.

Capitania dos Portos do Amapá, em 28 de novembro de 2013.

  
**RUBENS JOSÉ ESTEVES CORRÊA**  
Capitão-de-Corveta (RM1-T)  
Encarregado do Inquérito