



DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS

CURSO DE INQUÉRITOS E DE INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES – IAFN E ISAIM

(1ª Revisão em Janeiro/2017)

UE

1.0

INQUÉRITOS ADMINISTRATIVOS

1.1 - INTRODUÇÃO

O **Inquérito Administrativo** de que trata esta unidade é um conjunto de atos e diligências, realizados por ordem da Autoridade Marítima, que visa a apurar alguma irregularidade ocorrida.

Para um melhor entendimento desse assunto podemos dividir os inquéritos administrativos em dois tipos:

1º Tipo - Os Inquéritos Administrativos voltados para apurar fatos e acidentes de navegação, onde se tem de levantar dados e fatos que possam subsidiar um processo e seu julgamento por parte do Tribunal Marítimo; e

2º Tipo - Os Inquéritos Administrativos voltados para apurar fatos irregulares cometidos contra o estabelecido pela **Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário** e sua Regulamentação, conforme previsto no INCISO III, do ART. 9º da RLESTA.

Existem algumas diferenças entre esses dois tipos de inquéritos, seja na forma de instauração ou na condução dos mesmos. Portanto, veremos cada um em separado, como se segue.

1º Tipo - INQUÉRITO ADMINISTRATIVO (IAFN)

Esse tipo de Inquérito, denominado de **Inquérito Administrativo sobre Acidentes e Fatos de Navegação (IAFN)**, tem como propósito elucidar fatos inerentes à navegação, de modo a possibilitar que as peças possam compor processo a ser julgado pelo Tribunal Marítimo.

As informações necessárias para a instauração e apuração de IAFN estão contidas nas [NORMAM 09/DPC](#) e [NORTEC 09/DPC](#).

Genericamente, podemos entender que um **Inquérito Administrativo** é dividido em três etapas distintas, a saber:

1 - Instauração

Esta etapa abrange desde a análise dos fatos e elementos disponíveis até a abertura,

propriamente dita, do *Inquérito*.

2 - Desenvolvimento

Nesta etapa, que também é conhecida como *Instrução do Inquérito*, abrange todos os esforços para apuração dos fatos, que poderão ocorrer por meio de depoimentos, coleta de provas, laudo de Peritos, defesas e outras formas de elucidar o acontecido.

3 - Conclusão

Esta é a última etapa e consiste no parecer da Autoridade Encarregada do Inquérito, em conformidade com os dados levantados na etapa anterior, a respeito do ocorrido.

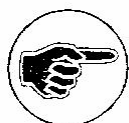
No caso específico de IAFN, devemos observar as principais ações a serem tomadas em cada uma dessas etapas, que serão mostradas na Unidade de Ensino 2.0.

2º Tipo - INQUÉRITO ADMINISTRATIVO

Esse tipo de Inquérito Administrativo tem como escopo a apuração, pela Autoridade Marítima, de infrações à Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário - LESTA (Lei nº 9537, de 11/12/97), **não enquadradas como fatos ou acidentes da navegação**. Normalmente, as penas de suspensão do Certificado de Habilitação superiores a 60 dias e a de cancelamento do Certificado de Habilitação deverão ser precedidas por Inquérito Administrativo, de modo também a assegurar ao acusado ampla defesa.

OBSERVAÇÕES IMPORTANTES:

Em Inquéritos Administrativos desse tipo o julgamento e a punição são atribuições da **própria** Autoridade Marítima instauradora, em conformidade com a Lei de Segurança do tráfego Aquaviário (LESTA) e o Regulamento da LESTA (RLESTA).



Quando o fato apurado constituir crime, a autoridade instauradora do inquérito providenciará, cumulativamente, a instauração de inquérito policial .

1.2 - NORMAS E PROCEDIMENTOS ESPECÍFICOS PARA INSTAURAÇÃO DE INQUÉRITO ADMINISTRATIVO

(NORMAM 07/DPC)

O Inquérito Administrativo (IA), previsto no Art.9º do RLESTA, tem como escopo a apuração de fatos, **não enquadrados como fatos ou acidentes da navegação**, que tenham chegado ao conhecimento da Autoridade Marítima, para a constatação de possível infração e o seu autor material.

Nos precisos termos no art. 5o, inciso LV, da Constituição Federal de 1988, aos litigantes, em processo judicial ou administrativo, e aos acusados, em geral, são assegurados o contraditório e a ampla defesa, com os meios e recursos a ela inerentes.

O Inquérito Administrativo compreende, além dos termos e despachos, os seguintes atos:

- a) Portaria do Capitão dos Portos/Delegado designando o Encarregado do Inquérito, Peritos e escrivão;
- b) Auto de perguntas ao indiciado;
- c) Auto de inquirição das testemunhas;
- d) Auto de inquirição da vítima (quando houver);
- e) Auto de busca e apreensão (se for o caso);
- f) Relatório;
- g) Conclusão;
- h) Defesa.

O Inquérito Administrativo (IA) será dividido em **5 fases**



FASES DO IA

1ª fase: inquirições, diligências, perícias e documentária;

2ª fase: instrução;

3ª fase: relatório;

4ª fase: conclusão; e

5ª fase: defesa, a qual pode ser direta, quando apresentada pelo próprio acusado; indireta, quando apresentada por procurador devidamente constituído; e, “ex-officio”, no caso de revelia.

j) O Inquérito Administrativo deverá ser concluído no prazo de trinta (30) dias, prorrogável por mais trinta (30), pela autoridade instauradora.

APLICAÇÃO DE PENALIDADES E ADOÇÃO DE MEDIDAS ADMINISTRATIVAS

Caso constatado, após a conclusão do inquérito, que houve infração e foi identificado o autor material, deverá ser cumprido o respectivo “PROCEDIMENTO ADMINISTRATIVO”, citado adiante, para a imposição de pena ou, ainda, concomitante ou não, para imposição de medida administrativa.

a) Tendo em vista a elevada incidência de acidentes de navegação com a ocorrência de mortes e lesões corporais, muitas vezes decorrentes de ações que caracterizam um crime e/ou contravenção penal, sejam elas por dolo ou por culpa, os órgãos do SSTA devem envidar esforços no sentido de colaborar com o Ministério Público, a fim de que os responsáveis sejam punidos não apenas na esfera administrativa, mas também no campo penal e, por desejo dos prejudicados, na esfera cível. Dentro dessas ações delituosas pode-se destacar as seguintes: excesso de lotação, excesso de carga, transporte ilegal de passageiros, transporte ilegal de mercadorias perigosas, falta de habilitação etc. Quando a autoridade instauradora do inquérito administrativo, na sua conclusão, verificar que há

indícios de crime (morte, lesão corporal etc), o Ministério Público deverá ser informado da ocorrência, devendo ser encaminhada cópia do inquérito com todas as suas peças e elementos de convicção.

As CP, DL e AG antes de noticiarem o Ministério Público sobre uma possível ocorrência de crime e/ou contravenção penal, vislumbrado no inquérito administrativo, deverão submeter o assunto à apreciação do respectivo Distrito Naval (DN).

b) As presentes normas aplicam-se, também, no que couber, aos inquéritos procedidos a bordo pelo Comandante da embarcação, na imposição das sanções disciplinares cabíveis, com base no art. 10, da LESTA, devendo ser observados, nesses casos, o princípio do contraditório e da ampla defesa, mediante o recebimento da defesa do indiciado .

c) Na condução do Inquérito Administrativo, aplicar-se-ão no que couber, com as alterações necessárias, o disposto nas Normas para Inquérito sobre Acidentes ou Fatos da Navegação (IAFN) - NORMAM 09.

PROCEDIMENTO ADMINISTRATIVO

a) O procedimento administrativo para aplicação das medidas administrativas se inicia com o Auto de Infração, assegurados o contraditório e a ampla defesa.

b) Em situação de emergência e para preservar a salvaguarda da vida humana ou a segurança da navegação, a medida administrativa poderá ser aplicada liminarmente, devendo a comunicação formal ser encaminhada posteriormente.

c) A imposição das medidas administrativas não elide a aplicação das penalidades previstas na LESTA, possuindo caráter complementar a elas. As medidas administrativas serão suspensas tão logo sanados os motivos que ensejaram a sua imposição.

CASOS OMISSOS

Os casos omissos ou não previstos na NORMAM-07/DPC serão resolvidos pelo Representante da Autoridade Marítima (RAM) para a Segurança do Tráfego Aquaviário (Diretor de Portos e Costas - DPC).

1.3 - TRIBUNAL MARÍTIMO

Conforme foi apresentado na unidade anterior, os Inquéritos Administrativos sobre Acidentes e Fatos da Navegação (IAFN), depois de concluídos, são enviados ao ***Tribunal Marítimo*** para o devido julgamento.

Nesta unidade, veremos como funciona esse importante *fórum* especializado em julgar acidentes e fatos da navegação, assim como a tramitação de ***Processos*** dessa natureza.

Para iniciar, cabe uma definição das atribuições .

O Tribunal Marítimo é um órgão autônomo, auxiliar do Poder Judiciário, vinculado ao Poder Executivo através da Marinha do Brasil, que tem como atribuições julgar os acidentes e fatos da navegação marítima, fluvial e lacustre, bem como as questões relacionadas com tal atividade, conforme preceitua a Lei n° 2.180, de 05/02/ 1954.

Dessa forma, apesar de ser um tribunal composto por juízes, conforme prevê a lei nº 2.180/54, não pertence ele ao Poder Judiciário, funcionando como um órgão auxiliar, sendo que suas decisões são atos administrativos que funcionam como elemento de prova técnica, a serem levados em juízo pelos interessados, e também como agente para atos disciplinares relacionados aos marítimos que se envolvem em acidentes ou fatos da navegação.

A COMPETÊNCIA DO TM

Compete ao Tribunal Marítimo, primeiramente, julgar os acidentes e fatos da navegação, de modo a:

- definir sua natureza e extensão;
- determinar suas causas;

- **indicar os responsáveis e aplicando-lhes penas administrativas; e**
- **propor medidas preventivas e de segurança para a navegação.**

Em segundo lugar, compete ao Tribunal Marítimo, e já aí como atividade cartorial, manter registro da propriedade naval, das hipotecas e outros ônus e o registro dos armadores.

Complementarmente, compete ainda ao Tribunal:

- **dar parecer nas consultas concernentes à Marinha Mercante que lhe forem submetidas pelo governo;**
- **funcionar, quando nomeado pelos interessados, como júzo arbitral nos litígios patrimoniais consequentes de acidentes;**
- **propor ao governo recompensas por atos humanitários praticados nos acidentes; e**
- **sugerir ao governo modificações na legislação da Marinha Mercante.**

Como se pode desde já verificar, o **Tribunal Marítimo** é um órgão intimamente relacionado com a atividade da Marinha Mercante.

A JURISDIÇÃO DO TM

Apesar de a atividade jurisdicional ser um monopólio do Poder Judiciário, a existência do órgão da justiça administrativa, como é sabido, não implica ofensa a esse monopólio, já que as decisões proferidas pelos colegiados administrativos não se revestem de carácter jurisdicional; portanto, não transitam materialmente em julgado, ficando sujeita a matéria ao reexame dos tribunais, quanto aos aspectos relativos à legalidade dos atos, evidentemente não quanto aos aspectos relacionados com a conveniência, a oportunidade ou ao mérito da medida administrativa tomada.

A COMPOSIÇÃO TM

O Tribunal Marítimo é composto por juízes, a saber:

- **juiz presidente** – almirante do Corpo da Armada, nomeado pelo Presidente da República, com mandato de dois anos, podendo ser reconduzido (não é um cargo efetivo);
- **dois juízes militares** – um oficial do Corpo da Armada (presentemente especializado em hidrografia) e outro do Corpo de Engenheiros e Técnicos Navais (especializado em casco e máquinas), ambos na inatividade e nomeados por indicação do Comandante da Marinha;
- **quatro juízes civis** – dois bacharéis em Direito (um especializado em Direito Marítimo e outro em Direito Internacional Público); um especializado em armação de navios e em navegação comercial e, finalmente, um Capitão-de-Longo-Curso da Marinha Mercante, todos os quatro nomeados mediante aprovação em concurso público.

Há um juiz vice-presidente, eleito entre os seis juízes e que substitui o juiz presidente em sua ausência.

Cada juiz efetivo dispõe de um juiz suplente que funciona quando convocado pelo juiz presidente, nos casos previstos no regimento interno, para os impedimentos ou afastamentos do juiz titular.

1.4 - CAUSAS MAIS COMUNS DOS ACIDENTES E FATOS DA NAVEGAÇÃO

Podem ser elas enquadradas, segundo as seguintes categorias:

1º) **por ação do meio ambiente** (quando incontrollável por sua intensidade, quando repentina colhendo a embarcação em situação desfavorável sem a possibilidade de medidas corretivas, quando persistente ou imprevisível) – como no caso de ação de correntes anômalas, onda, chuvarada, tempestade, névoa, cerração, ventos fortes, ciclone etc, dando ao acidente as características daqueles, que se convencionou chamar,

decorrentes de fortuna do mar.

Nesses casos é notório o interesse das partes envolvidas para que o Tribunal desde logo se pronuncie, para que, fundadas na conclusão do julgamento do acidente, possam pleitear indenizações, pagamento de seguros etc. Tem-se notícia, até, de que muitas vezes o julgado do TM dispensa o ingresso na justiça comum para a realização de acordos;

2°) por deficiência dos auxílios à navegação (por inoperância ou mau funcionamento de faróis ou estações rádio, mau posicionamento de boias, barcas-farol, incorreções cartográficas etc.) – nesses casos não são apontados responsáveis, porém, em geral, são propostas medidas de segurança para corrigir aquelas deficiências junto à DHN.

Nessas duas categorias de causas de acidente (a saber, a ação do meio ambiente e a deficiência dos auxílios à navegação) verifica-se a importância da presença na corte de um juiz especializado em hidrografia, meteorologia, etc.

3°) por deficiência devido a avarias, defeitos, mau funcionamento, ruptura, deformações excessivas de estruturas, equipamentos, máquinas e materiais relacionados com o desempenho do casco, das máquinas, acessórios etc.

Em suma: são frequentes os casos em que acidentes (como naufrágio, explosão, arribada etc.) são decorrentes de fator material e que, por si só, já configura um acidente da navegação que, como tal, deve ser também julgado.

Verifica-se, nesses casos, a importância da presença de um engenheiro naval na corte.

4°) o fator operacional também, e com muita frequência, contribui para a ocorrência de acidente, devido a erro (falha) na atuação do pessoal responsável pela operação da embarcação, podendo essas falhas serem classificadas como:

erro de manobra – por falha ou demora no uso de leme, dos propulsores, erros, amarras, cabos rebocadores, por falha na aproximação por má escolha de velocidade, deficiência de vigilância ou não cumprimento de ação recomendada para evitar abalroamento etc.

erro de navegação - por falha na determinação da posição do navio, na escolha de rumos

ou velocidade, na avaliação de abatimentos ou avanços, na interpretação de cartas ou auxílios à navegação, na escolha de derrota em zonas restritas ou na condução da embarcação sob mau tempo, etc. **erro de operação** – (ou da condução) de equipamentos por falhas devido a acionamento inoportuno de propulsor, de escadas, de aparelhos de carga, por uso sem controle de fontes de calor ou ignição próximo a tanques de combustível, utilização de meio inadequado para acesso, operação indevida de equipamento apresentando sinais visíveis de mau funcionamento etc.

Como se pode imaginar a presença na corte de um Capitão -de- Longo-Curso, com experiência superior a cinco anos no efetivo comando de navio de longo curso, é de grande valia para a análise desses fatores contribuintes para os acidentes, como também no caso de:

erro de manutenção – de equipamento e estruturas, por falha na rotina de revisão e reposição de peças, no tratamento anticorrosão, ao deixar ultrapassar o número de horas de funcionamento, na provisão de estoques de sobressalentes, no controle de qualidade dos combustíveis e lubrificantes etc.

erro de projeto e/ou construção – por falha devido à deficiência de estabilidade (estática ou dinâmica), por reserva de fluabilidade insuficiente, por resistência estrutural incompatível, por deficiência no controle de qualidade de fabricação dos perfis, costuras etc. Nesses casos, verificam-se, com certa frequência, vícios nas embarcações decorrentes de modificações que são promovidas sem atendimentos aos critérios de engenharia naval ou mesmo até construções de embarcações regionais sem os mínimos requisitos técnicos, na maioria das vezes, fugindo ao controle do Departamento de Material da DPC.

5°) o não cumprimento de ações recomendadas por regras, regulamentos, normas, instruções, como por exemplo o RIPEAM, o SOLAS, o STCW, normas de permanência nos portos, normas de segurança do trabalho, muitas vezes funcionam como causas de acidentes e fatos da navegação;

6°) a ação intencional do comandante, de tripulantes ou mesmo do armador, em casos

especiais, é o fator determinante para a ocorrência de acidentes, como as arribadas, a varação, o abandono, o alijamento de carga, na maior parte das vezes na expectativa de evitar um mal maior. Há casos em que ao final se apura que a ação visava auferir vantagem pecuniária (como o transporte de mercadoria não manifestada, contrabando ou transporte clandestino de passageiros, ou mesmo o naufrágio criminoso de embarcação para obtenção de seguro). Nesses casos o Tribunal Marítimo, evidentemente, não julga o crime praticado, mas o uso da embarcação para a prática de crime;

Ao lado da importância já enfatizada da presença dos juízes com formação técnico-marítima (o Capitão-de-Longo-Curso, os oficiais da Marinha do Corpo da Armada e o engenheiro naval) ressalta-se a importância da presença dos juízes com formação jurídica em Direito Internacional Público e em Direito Marítimo como também do especialista em armação de navios e comércio marítimo, ainda sob o aspecto técnico de sua especialidade, cujas peculiaridades necessitam ser levadas em conta nas discussões, como, por exemplo, no caso de abalroamento envolvendo navio de bandeira estrangeira, fatos da navegação ocorridos em águas internacionais, como também casos específicos de desvio de rota, avarias na carga ou problemas relacionados com o aprestamento dos navios pelos armadores, afretadores etc.

Este é, em resumo, o elenco das causas mais comuns de acidentes.

Quando prontos, os autos são remetidos ao Tribunal Marítimo.

Recebidos os inquéritos no TM, são eles autuados e distribuídos, por sorteio, sendo designado para cada um o juiz relator e o juiz revisor.

Cabe ao relator redigir o processo e orientá-lo de forma a assegurar o rápido andamento, sem prejuízo da defesa dos interessados e da finalidade do Tribunal.

Seu primeiro ato, após as avaliações preliminares do inquérito, será remeter os autos à **Procuradoria Especial da Marinha (PEM)**, que é um órgão instituído pela própria Lei nº 2.180/54 e modificada, recentemente, pela Lei nº 7.642/87. Diretamente subordinada ao Comando da Marinha, é constituída por procuradores e defensores públicos, funciona junto ao Tribunal Marítimo como fiscal da lei e de forma semelhante ao Ministério Público.

Na Procuradoria, o inquérito é distribuído a um procurador, que, após analisá-lo, deve se manifestar oferecendo uma representação, caso considere a existência de responsáveis, ou através de um pedido de arquivamento do inquérito. Neste segundo caso, é dado um prazo de dois meses para que possíveis interessados se manifestem, já que, conforme prevê a lei, a iniciativa para uma representação, além da Procuradoria, pode partir também de uma parte interessada (através de uma representação privada ou de parte) ou ainda por decisão do próprio Tribunal. A Procuradoria, naqueles casos, sempre opinará sobre o legítimo interesse econômico ou moral das partes, no julgamento de acidente ou fato de navegação, bem como sobre a competência do TM.

Juntada aos autos a representação, será ela levada ao conhecimento do Tribunal pelo juiz relator, que, de forma resumida, descreve seus fundamentos para que a corte analise seus termos e decida sobre seu recebimento, dando-se prosseguimento ao curso do processo.

Há casos em que o Tribunal não recebe a representação, determinando o retorno dos autos à Procuradoria para, por exemplo, estendê-la contra um determinado tripulante ou para excluir da representação um certo representado.

Algumas vezes, também, um pedido de arquivamento pode ser rejeitado, decidindo o Tribunal pelo retorno dos autos à Procuradoria para oferecer representação em face de um determinado agente. Recebida a representação, os representados serão necessariamente citados (sob pena de nulidade), por mandado ou por edital (neste último caso, se desconhecido ou incerto o local de permanência do representado).

É então dado um prazo (15 dias) para que o representado apresente a sua defesa, juntando ou indicando os meios de prova, elaborada por advogado legalmente constituído por procuração.

Caso a defesa não chegue aos autos no prazo, é declarada a revelia do representado, sendo designado advogado de ofício ou **ad hoc** para proceder à defesa.

O processo entra então em sua fase de instrução, quando serão introduzidas novas

provas, se houver, com a juntada de documentos, laudos técnicos, depoimentos de testemunhas. (Para ser ouvida testemunha fora da sede do Tribunal, é feita delegação de atribuições para o Capitão dos Portos / Delegado da área de jurisdição onde reside a testemunha).

Qualquer interessado pode intervir no processo (comprovada a legitimidade de seu interesse) e atuará como assistente da Procuradoria ou do representado, recebendo a causa no estado em que se achar.

Encerrada a instrução, é novamente dada vista às partes (Procuradoria, parte autora da representação, representados e seus respectivos assistentes) para falar em alegações finais, após o que, em geral, o processo se encontra maduro para o julgamento que, inclusive, poderá ser convertido em diligência, a critério do Tribunal, por proposta fundamentada de algum juiz.

Pronto para o julgamento, o processo é remetido ao juiz revisor com o relatório incluso.

O julgamento do processo obedece a normas formais, sendo iniciado pelo relatório do relator descrevendo o acidente, as apurações e as inclusões do encarregado do inquérito, os termos da representação da defesa, como o conhecimento das preliminares e recursos, e a descrição das provas.

Em seguida é dada a palavra às partes para sustentar suas alegações finais.

Resolvidas as questões preliminares, a palavra retorna ao relator para apresentar suas conclusões finais e adiantar sua decisão.

A seguir inicia-se a discussão, sendo dada a palavra, em primeiro lugar, ao juiz revisor, que, como o relator, conhece os autos.

A palavra é então aberta aos demais juízes, que, com perguntas, ponderações, objeções ou opiniões, enriquecem a discussão para a consolidação de seus julgamentos.

Persistindo dúvidas, qualquer juiz poderá pedir vistas do processo até a sessão seguinte ou, excepcionalmente, por prazo mais longo.

É o juiz presidente quem coordena essas diversas fases do julgamento.

Encerrada a discussão, inicia-se a votação, começando pelo relator, seguido pelo juiz que pedir vistas e, a seguir, pelos demais, a partir do mais moderno para o mais antigo. Em caso de empate, o juiz presidente desempatará, de acordo com o seu convencimento.

Na papeleta de voto constam:

- a) a natureza e a extensão do acidente ou fato;
- b) a sua causa determinante;
- c) a decisão: onde se julga o acidente capitulado na letra, do artigo qual, da Lei nº 2.180/54, como decorrente de, por exemplo, fortuna do mar, ou ação dolosa do comandante, ação culposa por negligência, imprudência ou imperícia de tripulante etc, determinando o arquivamento do inquérito ou condenando os representantes a penas administrativas, pagamento de custas etc;
- d) medidas preventivas e de segurança; e
- e) propostas de recompensas.

As penas aplicadas aos aquaviários são disciplinares, como repreensão, suspensão, interdição para o exercício de determinada função e cancelamento da matrícula. Para os que, sem serem matriculados como aquaviários, exercem essas funções, tais penalidades não podem ser aplicadas sendo então impostas multas, como também nos casos de pessoas jurídicas, como os proprietários e os armadores.

Encerrado o julgamento, o relatório e a decisão vencedora serão publicados na forma de um acórdão, sendo também divulgados os fundamentos dos votos vencidos, quando houver.

As decisões do Tribunal Marítimo admitem os seguintes tipos de recursos:

embargos infringentes – quando a decisão não for unânime, baseada no voto vencido, ou quando versar sobre matéria nova baseando-se em prova posterior ao encerramento.

Embargos de declaração – quando a decisão do Tribunal apresentar ambiguidade, obscuridade, contradição ou omissão.

Dos despachos e decisões dos juízes cabem agravos, que serão julgados pelo Tribunal, com efeito suspensivo apenas em relação ao ponto agravado.

CASOS MAIS FREQUENTES JULGADOS PELO TM

Podemos citar:

abalroamento em rios da Amazônia – desconhecimento das regras de navegação em canais estreitos e da lei do rio; a cartilha de navegação; comboios integrados; deficiência de equipagem e na vigilância ordinária; o práctico-timoneiro-vigia; a hora do cochilo; esquemas da mão e contramão nos furos e paranás;

navrágio de embarcações de pequeno porte – utilização fora da classificação; falta de material de salvatagem provocando perda de vidas; impropriedade da embarcação sob aspecto de estabilidade; excesso de peso a bordo;

abalroamento ou colisão durante manobra de atracção/desatracção – falha no uso de rebocadores, ação de prácticos, deficiências em terminais, ação de mau tempo, garração;

arribadas – por pane de máquinas, prestação de socorro a tripulantes, barcos de pesca estrangeiros em portos do Nordeste;

fatos e acidentes envolvendo barcos de pesca – queda ao mar de tripulante com morte por afogamento ou desaparecimento (por falta de uso de colete salva-vidas, roupas inadequadas, falta de cuidado no manuseio de equipamento); desaparecimento de pescador e seu caíque (falta de material de sinalização), abalroamento de pesqueiros (por falta de vigilância diante da preocupação com a busca do cardume), navrágio ou encalhe na praia (por ação de mar revolto sobre embarcação classificada para navegação interior);

abalroamento em mar aberto – falha na vigilância ordinária.

UE.

2.0

NORMAS PARA INQUÉRITOS ADMINISTRATIVOS SOBRE ACIDENTES E FATOS DA NAVEGAÇÃO (IAFN)

(NORMAM 09/DPC - DESTINA-SE AO PÚBLICO INTERNO E EXTERNO À MB)

2.1 - PROPÓSITO

Estabelecer normas para instauração e instrução de Inquérito Administrativo sobre Acidentes e Fatos da Navegação (IAFN), suas formalidades e tramitação até o Tribunal Marítimo (TM).

2.2 - APLICAÇÃO

As presentes normas se aplicam a qualquer acidente ou fato da navegação, envolvendo:

- a)** embarcações mercantes e de esporte e recreio de qualquer nacionalidade, em águas jurisdicionais brasileiras;
- b)** embarcações mercantes e de esporte e recreio brasileiras em alto mar ou em águas

estrangeiras;

c) embarcações estrangeiras em alto mar, no caso de estarem envolvidas em qualquer acidente, incidente ou fato da navegação, no qual tenha pessoa física brasileira perdido a vida ou sofrido ferimentos graves, ou que tenham provocado danos graves a navios ou a instalações brasileiras ou ao meio marinho, de acordo com normas do Direito Internacional;

d) os aquaviários e amadores brasileiros;

e) os aquaviários e amadores estrangeiros, em território ou águas jurisdicionais brasileiras;

f) os proprietários, armadores, operadores, locatários, carregadores, agentes, consignatários de carga, sociedades classificadoras e respectivos prepostos, de embarcações brasileiras e estrangeiras;

g) os empreiteiros e proprietários de construções executadas sob, sobre e às margens das águas interiores e do mar territorial brasileiros, sob e sobre a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileiras e que, por erro, ou inadequação de projeto, ou execução, ou pela não observância de especificações técnicas de materiais, métodos e processos adequados ou, ainda, por introduzir modificações estruturais não autorizadas nas obras originais, atentem contra a segurança da navegação;

h) toda pessoa jurídica ou física envolvida com construção e reparo naval;

i) as marinas, clubes náuticos, pontões, trapiches e similares;

j) ilhas artificiais, instalações estruturais, bem como embarcações de qualquer nacionalidade empregadas em operações relacionadas com pesquisa científica marinha, prospecção, exploração, exploração, produção, armazenamento e beneficiamento dos recursos naturais, nas águas interiores, no mar territorial, na zona econômica exclusiva e na plataforma continental brasileira, respeitados os acordos bilaterais ou multilaterais firmados pelo País e as normas do Direito Internacional; e

l) toda pessoa jurídica ou física envolvida em Acidente ou Fato da Navegação, por qualquer forma ou motivo, respeitados os demais instrumentos do Direito Interno e as normas do Direito Internacional.

2.3 - COMPETÊNCIA PARA INSTAURAÇÃO DE IAFN

- a)** Conforme determina o art.33 da Lei nº 2.180/54, será instaurado IAFN, sempre que chegar ao conhecimento de um Agente da Autoridade Marítima, por qualquer meio de comunicação, a ocorrência de acidente ou fato da navegação. A inobservância deste preceito implicará a aplicação das penas da lei.
- b)** Somente as Capitâneas (CP) e Delegacias (DL) poderão instaurar IAFN.
- c)** Quando uma Agência da Capitania dos Portos tiver o conhecimento da ocorrência de acidente ou fato da navegação, deverá comunicar imediatamente o fato à Capitania que estiver subordinada, para que essa instaure o competente IAFN.

PRECEDÊNCIA PARA INSTAURAÇÃO DE IAFN

Terá precedência para a instauração do IAFN a Capitania (CP) ou Delegacia (DL):

- a)** em cuja jurisdição tiver ocorrido o acidente ou fato da navegação;
- b)** do primeiro porto de escala ou de arribada da embarcação;
- c)** de inscrição da embarcação; ou
- d)** que for designada pelo TM. Qualquer dúvida sobre competência para instauração de IAFN será dirimida, sumariamente, pelo TM (art. 34, parágrafo único da Lei nº 2.180/54).

PRAZO PARA INSTAURAÇÃO DE IAFN

O IAFN deve ser instaurado imediatamente ou até o prazo de 5 (cinco) dias, contados da data em que um dos Agentes da Autoridade Marítima houver tomado conhecimento do acidente ou fato da navegação.

DEFINIÇÃO DE ACIDENTES E FATOS DA NAVEGAÇÃO

As seguintes ocorrências são consideradas Acidentes ou Fatos da Navegação:

- **Acidentes da navegação**

1) naufrágio, encalhe, colisão, abalroação, água aberta, explosão, incêndio, varação, arribada e alijamento:

I) **naufrágio** – afundamento total ou parcial da embarcação por perda de fluabilidade, decorrente de embarque de água em seus espaços internos devido a adernamento, emborcamento ou alagamento;

II) **encalhe** – contato das chamadas obras vivas da embarcação com o fundo, provocando resistências externas que dificultam ou impedem a movimentação da embarcação;

III) **colisão** – choque mecânico da embarcação e/ou seus apêndices e acessórios, contra qualquer objeto que não seja outra embarcação ou, ainda, contra pessoa (banhista, mergulhador etc). Assim, haverá colisão se a embarcação se chocar com um corpo fixo ou flutuante insusceptível de navegar ou manobrar, tal como: recife, cais, casco soçobrado, bóia, cabo submarino etc;

IV) **abalroação ou abalroamento** – choque mecânico entre embarcações ou seus pertences e acessórios;

V) **água aberta** – ocorrência de abertura nas obras vivas que permita o ingresso descontrolado de água nos espaços internos, ou a descarga de líquidos dos tanques, por rombo no chapeamento, falhas no calafeto, ou nas costuras, por válvulas de fundo abertas ou mal vedadas, por defeitos nos engaxetamentos dos eixos, ou qualquer falha ou avaria que comprometa a estanqueidade da embarcação;

VI) **explosão** – combustão brusca, provocando a deflagração de ondas de pressão de grande intensidade;

VII) **incêndio** – destruição provocada pela ação do fogo por: combustão dos materiais de bordo, ou sobre as águas, em decorrência de derramamento de combustível ou inflamável, curto-circuito elétrico, guarda ou manuseio incorretos de material inflamável ou explosivo;

VIII) **varação** – ato deliberado de fazer encalhar ou por em seco a embarcação, para evitar que evento mais danoso sobrevenha;

IX) **arribada** – fazer entrar a embarcação num porto ou lugar não previsto para a presente

travessia, isto é, que não seja o porto ou local de escala programada ou de destino; e

X) **alijamento** – é o ato deliberado de lançar n'água, no todo ou em parte, carga ou outros bens existentes a bordo, com a finalidade de salvar a embarcação, parte da carga ou outros bens.

2) avaria ou defeito no navio ou nas suas instalações (aparelhos, equipamentos, peças, acessórios e materiais de bordo), que ponha em risco a embarcação, as vidas e fazendas de bordo.

- **Fatos da navegação**

1) O mau aparelhamento ou a impropriedade da embarcação para o serviço em que é utilizada e a deficiência da equipagem:

I) **mau aparelhamento da embarcação** – a falta ou a impropriedade de aparelhos, equipamentos, peças sobressalentes, acessórios e materiais, quando em desacordo com o projeto aprovado e as exigências da boa técnica marinheira; e as demais normas e padrões técnicos recomendados;

II) **impropriedade da embarcação** para o serviço e/ou local em que é utilizada – utilização da embarcação em desacordo com sua destinação, área de navegação e/ou atividades estabelecidas em seu Título de Inscrição; e

III) **deficiência de equipagem** – falta ou deficiência quanto à quantidade e à qualificação de tripulantes, em desacordo com as exigências regulamentares, como a do cumprimento do cartão da tripulação de segurança da embarcação;

2) alteração da rota – desvio da derrota inicialmente programada e para a qual o navio estava aprestado, pondo em risco a expedição ou gerando prejuízos;

3) má estivação da carga, que acarrete a risco à segurança da expedição – má peação, colocação em local inadequado ou a má arrumação no porão, no convés ou mesmo no interior do container, quer no granel, quer na carga geral, sem observar, ainda, a adequabilidade da embalagem, pondo em risco a estabilidade do navio, a integridade da

própria carga e das pessoas de bordo;

4) recusa injustificada de socorro à embarcação ou a náufragos em perigo;

5) todos os fatos que prejudiquem ou ponham em risco a incolumidade e segurança da embarcação, as vidas e fazendas de bordo (como o caso da presença de clandestino a bordo); e

6) emprego da embarcação, no todo ou em parte, na prática de atos ilícitos, previstos em lei como crime ou contravenção penal, ou lesivos à Fazenda Nacional (como o caso de contrabando ou descaminho).

2.4 - SITUAÇÕES ESPECIAIS

- **Casos de Dispensa de IAFN**

1) navios da Marinha do Brasil (MB)

Não cabe a instauração de IAFN no caso de Acidente ou Fato da Navegação, envolvendo navio da Marinha do Brasil, exceto se empregado em atividade comercial. A CP ou DL apenas participa a ocorrência ao seu escalão hierárquico superior. Compete ao Comando imediatamente superior do navio envolvido, a abertura de Sindicância e/ou Inquérito Policial Militar.

2) arribada justificada

A arribada será dispensada de instauração de IAFN, desde que previamente solicitada à CP, DL ou AG de despacho e não se enquadre em qualquer das situações previstas nos “casos de arribadas não justificadas”, quando ocorrer uma das seguintes necessidades:

I) acrescentar porto de escala para abastecimento;

II) prestar serviços médico-hospitalares a passageiros ou tripulantes, cujo tratamento não puder ser administrado com os recursos de bordo, desde que para tal ocorrência não tenham contribuído as pessoas, serviço ou aparelhos de bordo;

III) substituir o porto de destino, sem prejuízo de terceiros, quando ocorrer o aparecimento de carga em porto diferente e sem prejuízo dos controles estabelecidos pelos diversos órgãos federais na fiscalização marítima;

IV) desembarcar corpo de tripulante ou passageiro, que tenha falecido de causa natural, devidamente comprovada por Certidão de Óbito ou Laudo Necrológico. A prova legal do falecimento se caracteriza pela Certidão de Óbito passada por Cartório de Registros Públicos ou pelo Laudo Necrológico emitido por Instituto de Medicina Legal ou outro órgão equivalente reconhecido oficialmente; ou

V) solicitação de abrigo em caso de mau tempo.

Obs: a CP, DL ou AG, que receber uma das solicitações anteriormente descritas, comunicará a alteração ao Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo (COMCONTRAM), à CP de destino inicial e de jurisdição do novo destino da embarcação, bem como a seus respectivos Comandos de Distritos Navais.

- **Casos de Arribadas não Justificadas**

Os seguintes casos constituem arribadas não justificadas, tornando obrigatória a instauração de IAFN:

1) arribada de embarcação de pesca estrangeira, não autorizada a operar em AJB;
2) se a falta de víveres ou de aguada proceder de não ter sido efetuada a provisão necessária segundo o costume e uso da navegação, ou de haver-se perdido e estragado por má arrumação ou descuido, ou porque o comandante vendeu alguma parte dos referidos mantimentos; ou

3) nascendo a inavegabilidade do navio de mau conserto, de falta de apercebimento ou esquipação, ou de má arrumação da carga.

PROVAS

a) Durante a fase de instrução do IAFN serão colhidas pelo encarregado do inquérito provas testemunhal, pericial e documental na busca da causa determinante e do responsável pelo evento. Como no IAFN não está consagrado o princípio do contraditório, sendo mera fase de coleta de provas, não cabe a participação da parte interessada, durante o processamento do IAFN até sua conclusão final.

b) Para elaboração dos exames periciais necessários, o Comandante ou Armador colocará à disposição da Autoridade Marítima, pelo prazo necessário à elucidação da ocorrência, a embarcação, os equipamentos (inclusive o registrador de dados de viagem - Voyage Data Recorder/VDR - com o software necessário à sua decodificação) ou demais objetos solicitados.

DEPOIMENTO

a) notificação

A convocação de depoente será realizada por meio de Notificação ou Requisição (no caso de ser o “notificado” funcionário público, civil ou militar), assinada pelo Encarregado do Inquérito, para que compareça à CP, DL ou AG no dia e hora designados, a fim de ser inquirido na qualidade de testemunha. O recebedor da Notificação ou Requisição firmará o recibo numa cópia, ficando com o original. O recibo deverá conter, além da assinatura do notificado ou recebedor, a sua identificação (nome legível e sua relação com o notificado, quando não for o próprio), o local, a data e a hora do recebimento, sendo firmado de próprio punho. No caso de a pessoa notificada ou requisitada ser analfabeta, esta condição deverá ser expressa no recibo, que será então firmado por duas (2) testemunhas, perfeitamente identificadas, e conterà a impressão digital do polegar direito do notificado ou requisitado, ou outra digital com a qual seja identificado.

b) qualificação das testemunhas

Nome ou apelido, se tiver, nacionalidade, filiação, estado civil, profissão, identidade, categoria funcional, número de inscrição pessoal (CIR), Capitania de Inscrição, função a bordo ou na empresa ou entidade relacionada com o Acidente ou Fato da Navegação, residência e/ou domicílio, telefone, logradouro, bairro, cidade, Estado, Código de Endereçamento Postal (CEP) e o CPF (pessoa física) ou CNPJ (pessoa jurídica). Se o depoente for estrangeiro, deverá informar quem é o Agente de sua embarcação, bem como o Armador e/ou operador, fazendo também constar a qualificação do intérprete, que verterá as perguntas ao depoente estrangeiro e as respostas deste para o Encarregado do

Inquérito.

c) compromisso de dizer a verdade

Como testemunha, poderá ser ouvida qualquer pessoa, desde que não seja incapaz. Porém, só dos maiores de dezoito (18) anos se exigirá o compromisso de dizer a verdade, em razão de eventual caracterização do crime de falso testemunho (art. 342 do Código Penal Brasileiro).

d) depoimento de adolescente

Os adolescentes entre doze (12) e dezoito (18) anos incompletos poderão ser ouvidos nos autos do IAFN na qualidade de informantes, sem prestar o compromisso de dizer a verdade, devidamente acompanhados pelo pai, responsável ou curador, que assistirá ao depoimento e assinará o termo de inquirição.

e) conhecimento da conclusão do relatório

No curso dos depoimentos, deverá o Encarregado alertar os depoentes para que compareçam à Organização Militar (OM), no prazo fixado para o término do Inquérito, a fim de que tomem conhecimento da conclusão do relatório, onde poderão vir a constar como possíveis responsáveis. Neste caso, o indiciado será notificado para apresentar sua defesa prévia.

f) perguntas do Encarregado do Inquérito

O Encarregado do Inquérito fará as perguntas cabíveis, cujas respostas contribuam para o perfeito esclarecimento dos fatos, considerando de máxima importância ficarem bem pormenorizadas as circunstâncias e antecedentes e, na impossibilidade de se levantar dados na Perícia, procurará obter das testemunhas as informações precisas, relativas ao estado do material, dos instrumentos de navegação, rumos, cargas e estivação, pontos marcados na derrota antes do acidente, velocidade etc.

g) acompanhamento de advogado

Na tomada de depoimento, é facultado ao depoente fazer-se acompanhar de um advogado, comprovadamente inscrito na OAB e legitimamente constituído. Este não tem o direito de interferir na oitiva, podendo atuar no sentido de orientar seu cliente para apresentar protesto, na eventualidade de seus direitos estarem sendo preteridos ou de suas correções não serem consignadas. Caso o advogado insista em prejudicar o depoimento com interferências diretas, ele deverá ser convidado a se retirar.

h) cópia do depoimento

É facultado ao depoente o recebimento de cópia daquilo que assinou, por requerimento, diretamente ou por meio de seu advogado.

i) cópia de peças do IAFN

Ao término do IAFN, é legítimo que as partes interessadas, definidas como tal pelo art. 9º da Lei n.º 9.784/99, requeiram e seja-lhes deferido pedido de cópia dos autos, às suas expensas. Os autos ou peças do IAFN não poderão ser retirados das dependências da OM.

j) depoimento de estrangeiros

A versão para o português dos depoimentos de estrangeiros que não dominem o português por Intérprete Comercial é exigência legal, conforme estabelece o art. 23 do Decreto nº 13.609 de 21 de outubro de 1942, correndo as despesas por conta do armador, proprietário ou agente. Caso o depoente saiba falar fluentemente a língua portuguesa, deverá declarar sua habilitação inicialmente no depoimento.

l) despacho do Encarregado do Inquérito

Restando alguém a ser inquirido, o Escrivão fará conclusão dos autos ao Encarregado do Inquérito, que, por despacho, designará novo dia e hora, ordenando as intimações e diligências necessárias.

DOCUMENTOS EM IDIOMA ESTRANGEIRO

A tradução por tradutor público dos documentos escritos é exigência legal, correndo as despesas por conta do armador, proprietário ou agente, conforme estabelece o art. 23 do Decreto nº 13.609, de 21 de outubro de 1942, sendo obrigatória, também, a juntada dos documentos originais em língua estrangeira.

2.5 - PRAZO PARA CONCLUSÃO E PRORROGAÇÃO

- a) O Inquérito deverá ser concluído, por meio de relatório circunstanciado, no prazo máximo de noventa (90) dias, a contar da data de sua instauração até a ciência e o “de acordo” do Capitão dos Portos ou Delegado. Se houver possível responsável (indiciado), serão necessários: efetuar a NOTIFICAÇÃO e atribuir-se mais um prazo de dez (10) dias para Defesa Prévia.
- b) Em não sendo possível incluir tal prazo de notificação e Defesa prévia dentro dos 90 dias ou havendo necessidade de prorrogação por outro motivo objetivamente fundamentado, o Encarregado do Inquérito deverá solicitá-la ao Capitão dos Portos. Todas as decisões de prorrogações devem ser participadas ao Distrito Naval (DN) por mensagem, com informação ao TM, à Diretoria de Portos e Costas (DPC) e à Procuradoria Especial da Marinha (PEM).
- c) Os controles dos prazos dos IAFN e a decisão sobre o pedido de prorrogação ficarão a cargo do Capitão dos Portos da jurisdição.
- d) Em situações especiais e excepcionais, em que o Inquérito não tenha sido concluído no prazo máximo de um (1) ano, a prorrogação será autorizada somente pelo Comandante do DN, que avaliará o pedido devidamente circunstanciado e decidirá a respeito.
- e) O andamento de um IAFN não será obstado pela falta de depoimento de pessoas ausentes ou desaparecidas. Nestes casos, o Encarregado do Inquérito prosseguirá com os atos e procedimentos até a conclusão, fazendo constar tal circunstância do Relatório.

2.6 - DA COMPETÊNCIA DO COMANDANTE, DO PRÁTICO E DO SUPERINTENDENTE DE PLATAFORMA

Compete ao Comandante e ao Prático comunicar à Autoridade Marítima qualquer alteração ocorrida na sinalização náutica de auxílio à navegação, bem como os acidentes e fatos da navegação ocorridos com sua embarcação ou de outrem, de conformidade com o art. 8º, inciso V, e art. 12 da Lei no 9.537/97 (LESTA) e [NORMAM-12/DPC](#).

Nas plataformas fixas estacionárias, esta competência caberá ao Superintendente da Plataforma.

UE.

3.0

PROCEDIMENTOS RELATIVOS AO INQUÉRITO ADMINISTRATIVO (IAFN) E À PREVENÇÃO DE ACIDENTES E FATOS DA NAVEGAÇÃO

(NORTEC 09 - DESTINA-SE AOS MILITARES e CIVIS DA MB)

3.1 - PROPÓSITO

- a) estabelecer os procedimentos para instauração e instrução de Inquérito Administrativo sobre Acidentes e Fatos da Navegação (IAFN), suas formalidades e tramitação até conclusão final, inclusive com a notificação dos indiciados e envio ao Tribunal Marítimo (TM); e
- b) estabelecer os procedimentos para a promoção da prevenção de Acidentes e Fatos da Navegação.

3.2 - OBJETIVO DO IAFN

- a) coletar as provas necessárias para apuração da causa determinante do

Acidente ou Fato da Navegação, sua extensão e consequência(s); e
b) identificar os possíveis responsáveis pelo Acidente ou Fato da Navegação.

3.3 - DA OBRIGATORIEDADE DA INSTAURAÇÃO E PRAZOS DO IAFN

a) obrigatoriedade

Sempre que chegar ao conhecimento de uma Capitania dos Portos (CP) ou Delegacia (DL) a ocorrência de qualquer acidente ou fato da navegação obrigatoriamente será instaurado o IAFN. Havendo dúvida se determinada ocorrência é objeto de IAFN, a CP/DL deve consultar as definições de acidentes e fatos da navegação constantes da [NORMAM-09/DPC](#) e o [ANEXO 1-A](#) (MENSAGEM DE INSTAURAÇÃO DO IAFN), desta NORTEC, que contém a relação dos casos mais comuns de acidentes e fatos da navegação. Persistindo a dúvida, deve ser instaurado IAFN;

b) arquivamento

A OM onde foi instaurado o IAFN não poderá arquivá-lo. Este procedimento somente pode ser autorizado pelo TM;

c) prazo para instauração

O IAFN deve ser instaurado imediatamente ou até o prazo de 5 (cinco) dias, contados da data em que uma das CP ou DL houver tomado conhecimento do acidente ou fato da navegação. Se a comunicação do acidente chegar ao conhecimento do Capitão dos Portos ou Delegado com mais de 5 dias da ocorrência, este deverá justificar na mensagem de instauração o motivo pelo qual a instauração do IAFN ocorreu somente naquela data. Caso o IAFN não seja instaurado dentro do referido prazo, a providência poderá ser determinada pelo Comandante da Marinha (CM) ou pelo TM;

As Agências devem enviar a solicitação de instauração de IAFN por mensagem à Capitania dos Portos, com os dados necessários à composição da mensagem de

instauração do IAFN prevista no [ANEXO 1-A](#), incluindo os nomes do Encarregado do Inquérito, Peritos e do Escrivão que serão designados na Portaria de instauração do IAFN;

d) prazo para conclusão

O IAFN deverá ser concluído no prazo máximo de 90 (noventa) dias, a contar de sua instauração até a ciência e "de acordo" do Capitão dos Portos ou Delegado;

e) prorrogações

Havendo necessidade de pedido de prorrogação, o Encarregado do Inquérito na Capitania deverá solicitá-la ao Capitão dos Portos, por motivo objetivamente fundamentado, por um período máximo de 90 dias, prorrogáveis até completar 1 (um) ano. Sendo autorizada a prorrogação, a CP enviará mensagem ao Distrito Naval (DN), participando tal prorrogação, devendo constar na mensagem o período em que se propõe a referida prorrogação. Na mensagem constará informação ao Tribunal Marítimo (TM), à Diretoria de Portos e Costas (DPC) e à Procuradoria Especial da Marinha (PEM), que por meio do SISIAF (Sistema de Inquéritos sobre Acidentes e Fatos da Navegação) acompanha todo esse fluxo, prestando assessoria jurídica, quando necessário. Cópia da mensagem deverá ser anexada aos autos do IAFN.

As Delegacias solicitarão a prorrogação do IAFN por mensagem à Capitania dos Portos a que estiverem subordinadas, com informação ao DN, TM, DPC e PEM. O Capitão dos Portos, se autorizar a prorrogação, enviará mensagem ao DN, com informação ao TM, DPC, PEM e DL. Cópia da mensagem deverá ser anexada aos autos do IAFN;

f) prorrogação excepcional

Situações excepcionais em que o IAFN não tenha sido concluído no prazo máximo de 1 (um) ano, a prorrogação será apreciada pelo Comandante do DN, que avaliará pedido devidamente circunstanciado e decidirá a respeito; e

g) atualização de informações

Sempre que houver novos dados disponíveis, as CP/DL deverão atualizar por mensagem os dados que tenham sido informados na mensagem de instauração como “a ser apurado” ou dados que estejam incorretos, tais como: alteração de nº de vítimas fatais, feridos e desaparecidos, atividade, navegação, natureza, descrição da natureza, etc.

3.4 - MENSAGEM DE INSTAURAÇÃO DE IAFN

O Capitão dos Portos ou Delegado enviará mensagem ao DN, com informação ao TM, DPC, PEM, OM de inscrição da embarcação e à OM com jurisdição sobre o porto que as embarcações se destinam, conforme [ANEXO 1-A](#). As DL deverão incluir a CP de jurisdição como endereçada de informação.

3.5 - INSTAURAÇÃO E DESIGNAÇÃO DO ENCARREGADO DO INQUÉRITO, PERITOS E ESCRIVÃO

a) determinada a competência, o inquérito será imediatamente instaurado ([ANEXO 1-B](#)), e o Capitão dos Portos ou Delegado designará o Encarregado do Inquérito, os Peritos e o Escrivão, por meio de Portaria ([ANEXO 1-B](#)). A Portaria será autuada pelo Escrivão ([ANEXO 1-C](#));

b) o Encarregado do Inquérito não poderá atuar como Perito;

c) nos casos de acidente ou fato da navegação com vítima fatal, lesão corporal grave e/ou significativa poluição hídrica, para a melhor apuração e instrução do IAFN, os mesmos devem ser conduzidos por oficiais com antiguidade e experiência adequadas. Caso necessário, a CP deve participar a impossibilidade e pedir apoio ao DN;

d) os Peritos serão normalmente designados entre pessoas da área do DN que possuam requisitos técnicos compatíveis com os exames que irão proceder, usando-

se, preferencialmente, Vistoriadores e Inspectores Navais das OM, devidamente preparados para a tarefa. Para isso, as CP/DL/AG devem manter um corpo de Peritos conhecedores do conteúdo da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA), da Lei que a regulamenta (RLESTA), das Normas da Autoridade Marítima (NORMAM) e em especial do contido nesta Norma;

e) os Peritos designados devem ser no mínimo dois, mas poderão ser designados tantos quantos o Capitão dos Portos ou Delegado considerarem necessários, formando nestes casos uma Comissão de Peritos, sendo que todos assinarão o Laudo Pericial;

f) em se tratando de acidentes ou fatos envolvendo embarcações classificadas ou sujeitas às convenções internacionais tais como SOLAS ou MARPOL, é recomendável que seja designado como Perito pelo menos um Vistoriador Naval/Inspetor Naval pertencente ao GVI das CP/DL. Caso a DL não possua tais profissionais em seu efetivo, poderá solicitar à CP de jurisdição. Caso a CP não possua tais profissionais em seu efetivo, poderá solicitar apoio ao DN que analisará a possibilidade de atendimento por meio de outra CP de sua jurisdição ou por solicitação de apoio da DPC. Nesses casos, deve ser realizada, imediatamente, a perícia conforme estabelecido no item 5 do artigo 0107 desta norma, em virtude do tempo necessário ao deslocamento dos Peritos que, assim que possível, complementarão os dados colhidos;

g) poderão, também, ser requisitados os serviços de elementos extra-MB, desde que disponham de reconhecida idoneidade e de comprovada experiência técnica relacionada à natureza do exame. Os Peritos extra-MB prestarão o compromisso de bem e fielmente desempenhar o encargo;

h) as CP/DL devem manter uma relação de profissionais lotados nas OM da área que poderão ser solicitados ao DN como Peritos, tais como engenheiros e mergulhadores. Esses profissionais devem ter conhecimento do contido nas NORMAM relacionadas aos casos que irão periciar; e

i) caso haja necessidade de mudança do Encarregado de Inquérito, de Perito ou Escrivão, o Capitão dos Portos ou Delegado que os designou procederá conforme descrito no artigo 0128 da [NORTEC 09/DPC](#).

3.6 - AÇÕES INICIAIS

a) do Capitão dos Portos ou Delegado

Para a melhor apuração e instrução do IAFN, a autoridade competente, logo que tiver conhecimento da ocorrência de acidente e/ou fato da navegação, assim configurado conforme a aplicação e as definições estabelecidas na [NORMAM-09/DPC](#), deverá:

1) designar o Encarregado do Inquérito, Peritos e Escrivão, conforme artigo 0105, da [NORTEC-09/DPC](#) acima, que, na medida do possível, não devem estar diretamente envolvidos nas ações de socorro, assistência e salvamento, sujeitas estas a instruções do Comando de Operações Navais e Comando dos Distritos Navais, não fazendo parte do escopo desta norma;

2) determinar para que não seja alterado o estado e conservação das coisas, enquanto necessário;

3) determinar a identificação de todos os instrumentos e os objetos que tiverem relação com o fato;

4) determinar tirar cópias dos Diários de Navegação, de Máquinas e respectivos “bandalhos”, e, também, dos Certificados de Classe e dos demais Certificados previstos nas Convenções Internacionais, se for o caso;

5) determinar que os Peritos providenciem a imediata realização de perícia direta;

6) determinar a averiguação e anexar aos autos cópia da documentação da embarcação, inclusive o Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Embarcações ou por sua Carga (DPEM), se for o caso, com a autenticação bancária de pagamento legível, de acordo com sua área de navegação e tipo de atividade;

7) determinar a averiguação da habilitação do Comandante e tripulação, anexando cópia aos autos, informando se está de acordo com a área de navegação e tipo de atividade autorizada à embarcação;

8) determinar a coleta de todas as provas que servirem para o esclarecimento do evento ou circunstâncias;

- 9) determinar a coleta de nome, endereço e telefone de possíveis testemunhas;
- 10) enviar mensagem de instauração do IAFN conforme artigo 0104, da [NORTEC-09/DPC](#); e
- 11) atentar para o sigilo contido no artigo 0108, dando as instruções pertinentes ao pessoal subordinado.

b) do encarregado do inquérito

Ao ser designado, o Encarregado do Inquérito deverá:

- 1) assumir a condução das coletas de provas materiais e documentais conforme o contido nos artigos 0107 a 0115;
- 2) conforme o contido no artigo 0111 e [ANEXO 1-D](#), emitir o rol de quesitos ([ANEXO 1-E](#)) e orientar a ação dos Peritos;
- 3) notificar as testemunhas, conforme o contido no artigo 0116, para, tão logo possível, iniciar a tomada de depoimentos; e
- 4) atentar para o sigilo contido no artigo 0108, dando as instruções pertinentes aos Peritos e Escrivão.

c) dos Peritos

Perito é aquela pessoa capaz que, por suas qualidades ou conhecimentos, está em condições de esclarecer os fatores contribuintes e a causa determinante do acidente e ou fato da navegação em investigação, devendo obedecer ao que prevê o artigo 0105, alínea

d), o qual cita os requisitos a serem preenchidos pelos Peritos nomeados.

Ao serem designados, os peritos devem:

- 1) guarnecer os materiais necessários, tais como máquina fotográfica, preferencialmente digital, extrato dos artigos 0107 e 0111 e do [ANEXO 1-D](#) desta norma, as fichas de incêndio ([ANEXO 1-F](#)), abalroamento ([ANEXO 1-G](#)), naufrágio, encalhe, colisão, água aberta, varação, etc ([ANEXO 1-H](#)), avarias ([ANEXO](#)

- [1-I](#)), conforme o caso, NORMAM referentes às embarcações acidentadas, Normas e Procedimentos para as Capitânicas dos Portos (NPCP), listas de verificação para a execução da vistoria para emissão de laudo pericial nas embarcações envolvidas, Normas do Ministério do Trabalho e Emprego (NR- MTE), capacetes, luvas e lanterna;
- 2) receber o rol de quesitos ([ANEXO 1-E](#)) e as orientações do encarregado do inquérito;
 - 3) ao chegar ao local do acidente, iniciar o registro fotográfico e a elaboração de croqui ilustrativo;
 - 4) proceder a perícia direta, isto é, o exame técnico, a pesquisa, a investigação direta do objeto (embarcação, máquinas, motores, equipamentos, estabilidade etc.) e do local onde ocorreu o evento;
 - 5) colher dados pessoais das possíveis testemunhas, a serem inquiridas pelo Encarregado do Inquérito, que se encontrem no local e que tenham presenciado ou participado do acidente ou fato da navegação, colher os documentos da embarcação e Livros de Bordo, as Vistorias e os Certificados emitidos pela Autoridade Marítima ou pelas Sociedades Classificadoras, inclusive os Certificados de Classe dos equipamentos de bordo. Caso não seja possível apresentar a conclusão do Laudo Pericial por meio de perícia direta, utilizar tais documentos para proceder à perícia indireta. Quando não forem encontrados os dados, isto é, a embarcação e ou seus documentos, nem for possível examinar os vestígios do evento e o local do mesmo, que possibilitem a realização da perícia direta ou da indireta, a lei admite o suprimento destas pela prova testemunhal supletiva;
 - 6) verificar a habilitação dos envolvidos, informando se está de acordo com a área de navegação e tipo de atividade autorizada à embarcação;
 - 7) proceder a vistoria para emissão de Laudo de Exame Pericial, anotando as discrepâncias apresentadas;
 - 8) colher todas as provas que sejam pertinentes conforme o artigo 0107, tais como seguro DPEM, relatório do Comandante de participação do acidente, caso ainda não tenha sido feito, etc ; e
 - 9) agir de acordo com o contido no [ANEXO 1-D](#), de forma a emitir o laudo de exame

pericial, preencher as fichas atinentes ao caso, apontar a causa determinante do acidente ou fato da navegação e a causa da fatalidade, caso tenha ocorrido.

d) do escrivão

Ao ser designado, o escrivão deverá:

1) efetuar juntada de todos os documentos e outros determinados pelo encarregado do inquérito, iniciando-se pela portaria de instauração e pelos documentos disponíveis na OM; e

2) redigir as notificações determinadas pelo Encarregado do Inquérito.

3.7- REQUISITOS FUNDAMENTAIS PARA O INQUÉRITO

a) elementos essenciais

São elementos essenciais ao inquérito:

- 1) comunicação ou relatório do Comandante ou Mestre da embarcação, parte de qualquer dos interessados ou determinação “ex-officio”;
- 2) depoimento do Comandante ou Mestre, do Prático, dos componentes da tripulação, ou qualquer outra testemunha idônea, que tenha tido conhecimento ou participado do acidente ou fato da navegação a ser apurado;
- 3) acareação e reinquirição de depoentes quando uma declaração divergir das demais, ou se fizer necessária para tomada de informações mais detalhadas sobre fato relevante, para apuração da causa determinante do evento, objeto do inquérito. Poderão ser efetuadas quantas reinquirições e acareações forem necessárias para apuração da causa determinante e dos possíveis responsáveis pelo evento;
- 4) conteúdo do Diário de Navegação, do Diário de Máquinas e de seus respectivos “bandalhos”, relativos ao período compreendendo, pelo menos, 24 horas anteriores ao evento, salvo no caso de embarcação dispensada dos aludidos lançamentos, quando serão reconstituídos os pormenores da navegação, rumos, manobras, sinais etc. Estes documentos são instrumentos preciosos para se

extrair informações essenciais, pois nele se assentam, diariamente, as observações que o Comandante e os Oficiais são obrigados a fazer de todas as ocorrências interessantes à navegação, acontecimentos extraordinários que possam ter lugar a bordo, as condições adversas de tempo e danos ou avarias que o navio ou carga possam ter sofrido, trabalhos e reparos que foram realizados a bordo, e as deliberações que se tomarem por acordo dos Oficiais e os competentes Protestos Marítimos, com a juntada aos autos de cópias de inteiro teor dos lançamentos de termos, atas e protestos do Diário de Navegação. Esses lançamentos darão ensejo à investigação do evento, quando serão reconstituídos os pormenores da navegação, rumos, manobras, sinais etc. Caso as cópias dos lançamentos nos Diários estejam ilegíveis, requisitar traslado digitado mecanicamente e juntá-lo aos autos acompanhado do documento inicialmente apresentado;

- 5) exame pericial realizado imediatamente após o acidente ou fato da navegação, com juntada do respectivo Laudo de Exame Pericial ao inquérito, conforme [ANEXO 1-E](#), assinado no mínimo por dois (2) Peritos. Para a melhor execução do exame pericial, os peritos poderão solicitar, quando necessário, testes de material em laboratórios, e deverão tirar fotos das embarcações, dos objetos que possam ter determinado ou contribuído para o evento, do local do acidente, das avarias (inclusive equipamento e carga avariada), e efetuar esquemas ilustrativos (croquis);
- 6) as características e dimensões das embarcações envolvidas, inclusive sistemas de propulsão e governo, emprego autorizado, estado geral da embarcação, local e hora da ocorrência, condições meteorológicas reinantes, estas acompanhadas do Boletim de Informações Ambientais expedido pelo Centro de Hidrografia da Marinha (CHM) ou outro correspondente, desde que expedido por órgão oficial;
- 7) para verificar a possibilidade de ter sido o evento praticado de determinado modo, a Autoridade competente, quando couber, for possível e/ou achar conveniente, procederá à reprodução simulada dos fatos (reconstituição), desde que esta não contrarie a moralidade, a ordem pública e não traga evidente dano material ou

pessoal aos envolvidos;

- 8)** juntada da cópia de CIR, documentos pessoais dos envolvidos (inclusive comprovação do endereço residencial, como contas de luz, gás ou telefone), cópia do Cartão de Tripulação de Segurança (CTS) da embarcação e mencionar se, na viagem em que se deu o acidente ou fato da navegação em estudo, o número de tripulantes estava de acordo com o da tripulação aprovada, especialmente, nos casos de embarcações com licença especial para operar em mar aberto;
- 9)** nos casos possíveis, os objetos que interessem à prova, acompanharão os autos do Inquérito;
- 10)** juntada da cópia do Seguro Obrigatório (DPEM) à época do acidente ou fato da navegação, Certificado de Segurança da Navegação contendo o resultado das últimas vistorias a que foi submetida a embarcação, antes do acidente ou fato da navegação a ser apurado, bem como cópia da Provisão de Registro, Atestado de Inscrição Temporária (AIT) e Título de Inscrição da Embarcação (TIE), caso a embarcação não seja registrada no TM e demais documentos que esclareçam os dados técnicos da embarcação, bem como os da sua propriedade e armação, na ocasião do acidente. Das embarcações que não forem obrigadas a vistorias, juntar a cópia autenticada do Termo de Responsabilidade;
- 11)** juntada do Manifesto de Carga ou do Plano de Carregamento se graneleiro, com esclarecimento sobre a forma pela qual se achava estivada, se tiver havido alijamento, se foi afetada ou se a mesma tiver contribuído para o fato ou acidente da navegação;
- 12)** juntada aos autos de documentos considerados pertinentes à natureza do acidente/fato da navegação, tais como relatório da prova de inclinação, estudo de estabilidade definitivo, planos de linhas, curvas hidrostáticas, curvas cruzadas de estabilidade e certificado de borda-livre; e informações sobre calados AV, MN e AR, antes e depois do acidente, quando se tratar de naufrágio, emborcamento, adernamento, encalhe, varação ou colisão com o fundo;
- 13)** certidão de óbito ou laudo necrológico em caso de falecimento por

acidente a bordo, devendo ser solicitadas as cópias do Relatório Conclusivo da Autoridade Policial e, se for o caso, das manifestações do Ministério Público ou do Juízo competentes;

- 14) requisição a qualquer outra autoridade de informações e documentos que não possam ser obtidos das autoridades navais;
- 15) juntadas de fichas, devidamente preenchidas, conforme [ANEXO 1-F](#), no caso de ocorrência de incêndio a bordo, de acordo com os [ANEXOS 1-G](#) e [1-H](#), respectivamente, quando ocorrer abalroação, encalhe, naufrágio, água aberta, colisão em varação e conforme [ANEXO 1-I](#), em caso de avarias;
- 16) sempre que possível e julgado necessário, juntada de fotos, croquis da derrota da embarcação até o momento do acidente e a cópia da Carta Náutica realmente usada, fotocópias de páginas de manuais técnicos e vídeo; e
- 17) em caso de acidente de trabalho ocorrido a bordo, deve ser requisitado junto ao Ministério do Trabalho e Emprego o fornecimento de documentos alusivos à investigação administrativa neste Órgão eventualmente instaurada.

b) determinações específicas do Tribunal Marítimo

O TM poderá baixar Provimento em que fixe, para cada acidente ou fato da navegação, a matéria a ser apurada pela CP ou DL que proceder ao inquérito.

c) acidente ou fato da navegação que preceda ao evento do IAFN

Quando qualquer acidente ou fato da navegação for precedido por outro acidente e/ou fato, o inquérito deverá apurar também o precedente, pois, as ocorrências que precedem ao apurado no inquérito, poderão ter importância na causa determinante ou no fator contribuinte do que se está apurando.

d) causa determinante

O êxito de um processo no TM depende, essencialmente, do conhecimento da causa determinante do acidente ou fato da navegação tecnicamente analisado. Tal conhecimento implica na elaboração de um Inquérito revestido de todos os requisitos técnicos que o formalizem como peça instrutória básica.

e) juntada de documentos requeridas por requerimento das partes interessadas

Ao ser requerida a juntada por partes interessadas, poderão ser juntados aos autos do IAFN documentos relativos ao evento ou à prova dele e suas circunstâncias. Cabe, entretanto, ao Encarregado do Inquérito, segundo seu critério, deferir ou indeferir tais requerimentos. No caso em que a juntada de documentos possa vir a servir, presumivelmente, à apuração do fato ou suas circunstâncias, deve deferir o pedido; caso contrário, o indeferimento deverá ser motivado.

3.8 - SIGILO DAS INVESTIGAÇÕES E ACESSO DE ADVOGADO AOS AUTOS

a) sigilo

Sobre o sigilo:

- 1) observar o art. 5º, inciso XXXIII, da Constituição Federal (CF): Sigilo imprescindível à segurança da sociedade e do Estado.
- 2) observar o art. 20 do Código de Processo Penal: A autoridade assegurará no inquérito o sigilo necessário à elucidação do fato ou o exigido pelo interesse da sociedade.
- 3) observar o art. 7º, incisos XIII e XIV da Lei nº 8.906, de 04 de julho de 1994;
- 4) O Encarregado do Inquérito poderá assegurar no IAFN, em decisão motivada, o sigilo necessário à elucidação do evento, sob pena de pôr em risco o sucesso da investigação.
- 5) De acordo com o art. 5º, inciso XXXIII, da Constituição Federal, os órgãos públicos devem, no prazo improrrogável de 15 dias (Lei nº 9.051, de 18 de maio de 1995) responder, sob pena de responsabilidade, aos pedidos de certidões e informações escritas para defesa de direitos e esclarecimento de situações, exceto se a certidão requerida comprometer o sigilo das investigações, quando esse tiver sido adotado, na forma trazida no item 4; e

6) Em razão do IAFN possuir sigilo OSTENSIVO, não deverão ser juntadas peças de Inquérito Policial Militar (IPM), sindicância ou mensagens de sigilo SECRETO ou RESERVADO. Caso necessário, poderão ser feitas referências ao documento sigiloso e transcritos trechos essenciais ao entendimento e exigências do IAFN.

b) relacionamento com a imprensa

Notas e esclarecimentos à imprensa devem seguir o disposto no Plano de Comunicação Social da Marinha (PCSM) que estabelece que “no âmbito regional, a divulgação de eventos para a mídia será coordenada pelo respectivo Comandante do Distrito Naval, observado o que preconiza o Manual de Relações Públicas da Marinha EMA- 860”.

c) acesso de advogado aos autos

É direito do advogado examinar nas Capitânicas dos Portos, Delegacias e Agências, os autos de inquérito, em andamento ou findos, ainda que conclusos à autoridade, desde que não esteja sujeito a sigilo (observar a alínea a retro), podendo copiar peças e tomar apontamentos, mas **não lhe é permitido**, sob nenhuma hipótese, **retirar os autos de inquérito**, de acordo com art. 7º, inciso XIII e XIV da Lei nº 8.906/94;

d) cópia de peças do IAFN

Ao término do IAFN e antes do seu envio ao Tribunal Marítimo, é legítimo que as partes interessadas, definidas como tal pelo artigo 9º da Lei n.º 9.784, de 29 de janeiro de 1999, requeiram que lhes seja deferido pedido de cópia dos autos, às suas expensas. Os autos ou peças do IAFN não poderão ser retirados das dependências da OM; e

e) cópia do depoimento

É facultado ao depoente o recebimento de cópia daquilo que assinou, por requerimento, diretamente, ou por meio de seu Advogado. Conforme a redação dada pela Lei 11.719, de 20 de junho de 2008, ao Art. 405 do Código do Processo Civil, no caso de também haver registro do depoimento por meio audiovisual, uma cópia deve

ser fornecida ao depoente, se requerida.

3.9 - PROCEDIMENTOS ESPECÍFICOS PARA CADA ACIDENTE OU FATO DA NAVEGAÇÃO

Para que o Encarregado do Inquérito conduza com método, objetividade e tenha bom êxito em suas conclusões finais, deverá fazer uso das diretrizes contidas no [ANEXO 1-D](#), de onde deverá retirar os elementos específicos para apuração do acidente ou fato da navegação que estiver sob investigação, utilizando-os quando for efetuar as oitivas das testemunhas (prova testemunhal); como indicadores dos documentos a serem anexados aos autos (prova documental); e, também, na execução dos quesitos a serem apurados pelos Peritos (prova pericial). Desta forma, conseguirão colher provas pertinentes e concretas, que estabelecerão a causa determinante, natureza, circunstâncias, extensão e os possíveis responsáveis pelo acidente ou fato da navegação.

DOCUMENTOS EM IDIOMA ESTRANGEIRO

- a)** A tradução, por tradutor público, dos documentos escritos em idioma estrangeiro, é exigência legal, conforme estabelece o art. 23 do Decreto nº 13.609, de 21 de outubro de 1942, correndo as despesas por conta do armador, proprietário ou agente, sendo obrigatória, também, a juntada dos documentos originais em língua estrangeira. As CP, DL e AG deverão ter um cadastro com a relação nominal desses profissionais, a qual poderá ser obtida nas Juntas Comerciais dos Estados.
- b)** Compete as CP, DL e AG providenciar a intimação dos tradutores públicos, por mandado, a ser cumprido por um funcionário da OM ou pelos interessados, conforme o modelo constante do [ANEXO 1-J](#);
- c)** O prazo para o atendimento à intimação é de três dias úteis, conforme estabelece o art. 26 §2º da Lei nº 9.784/99;

- d)** Se três tradutores públicos, devidamente intimados, por qualquer motivo, não atenderem à referida intimação, que se dará na forma sucessiva, ou não houver na localidade o referido profissional, o Encarregado nomeará pessoa idônea, capacitada para traduzir os documentos em idioma estrangeiro;
- e)** O tradutor público não oficial deverá ser qualificado nos autos, juntando cópia dos seus documentos e prestando o compromisso de bem e fielmente desempenhar o encargo, conforme definido no Termo de Compromisso, de acordo com o modelo do [ANEXO 1-L](#); e
- f)** Não poderá exercer as funções de tradutor o militar ou civil que pertença ao quadro de pessoal da ativa ou da reserva da Marinha do Brasil.

EXAMES PERICIAIS

a) Perícia Direta

Exame técnico, pesquisa, investigação direta do objeto e do local do acidente ou fato da navegação. Verificação, pelos Peritos nomeados, dos elementos ligados diretamente ao evento, sendo, portanto, a análise técnica a concluir sobre a causa determinante do evento, resultando no Laudo Pericial. A perícia direta só pode ser baseada no exame direto dos objetos e do local do acidente ou fato da navegação, constando desta a análise técnica dos fatores que contribuíram para a eclosão do evento. Tem como objetivo estabelecer a causa determinante que levou a ocorrência do acidente ou do fato sob investigação.

b) Perícia Indireta e Prova Testemunhal Supletiva

Na impossibilidade de avaliação direta, os peritos procederão à avaliação por meio dos elementos existentes nos autos e dos que resultarem de diligências, quando, então, será lavrado o Laudo Pericial Indireto.

Para este fim, deverão examinar os documentos, tais como: inscrição, certificados e demais documentos da embarcação; habilitação formal do Comandante, Mestre e tripulação; normas de navegação da região do evento expedidas pela Autoridade Marítima (NORMAM, NPCP, Roteiro, Aviso aos Navegantes - com citação dos dispositivos infringidos - e Cartas Náuticas). Deverão, ainda, considerar as demais normas expedidas pelas pessoas jurídicas responsáveis pelos portos, hidrovias e corredores de transportes nas bacias hidrográficas brasileiras, além dos usos e costumes da navegação na região do evento. Deverão realizar o estudo e reconstituição da derrota efetuada pela embarcação, de preferência sobre a Carta Náutica local e anexar fotografias, filmes, croquis, reconstituindo os fatos que levaram à eclosão do evento. Quando não existirem dados que possibilitem a perícia direta ou indireta, será admitido o suprimento pela prova testemunhal. Nestes casos, o Laudo Pericial será substituído pela **Prova Testemunhal Supletiva**, devendo constar nos autos as razões da substituição do laudo pericial pela prova supletiva.



Prova Testemunhal Supletiva, portanto, é o laudo baseado na prova testemunhal, onde as testemunhas afirmam que viram alguns aspectos ou vestígios do evento, (exemplo: embarcação que sumiu no mar: ouvir testemunhas que a viram partir, inclusive familiares dos tripulantes; outras que com suas embarcações cruzaram com a desaparecida no mar, e outras, ainda, que descrevam as más condições de tempo no rumo em que a investigada se dirigia), com a conclusão dos peritos, através de análise criteriosa, sobre a materialidade do acidente e ou fato da navegação que se pretende apurar.

Estes depoimentos formarão a Prova Testemunhal Supletiva, prevista no art.

167 do código de processo penal (*Art. 167: Não sendo possível o exame de corpo de delito, por haverem desaparecido os vestígios, a prova testemunhal poderá suprir-lhe a falta*). Neste tipo de prova os Peritos limitar-se-ão a entrevistar as testemunhas, sem emitirem qualquer tipo de avaliação sobre o evento em apuração. As testemunhas a serem entrevistadas serão aquelas que possam sustentar indícios de que o evento em investigação tenha ocorrido. O Encarregado do Inquérito deve inquirir as testemunhas já entrevistadas pelos Peritos.

Deve-se ter atenção em não confundir as testemunhas utilizadas na prova testemunhal supletiva, com aquelas ouvidas no IAFN pelo Encarregado do inquérito, na qualidade de testemunhas, pois estas, normalmente, possuem interesses diversos e tendem a desvirtuar como os fatos realmente ocorreram, afastando os peritos da real causa determinante do evento em investigação.

Na impossibilidade de se definir a causa determinante, por exame pericial direto, ou de não haver nas demais provas anexadas aos autos, em especial a documental, ou na testemunhal supletiva, condições de se apontar tal causa determinante, deverão os peritos informar as razões pelas quais chegaram a tal conclusão, consignando no Laudo de Exame Pericial que o acidente ou fato da navegação não teve a sua causa determinante apurada com precisão.

c) quesitos a serem formulados aos Peritos

Os quesitos a serem formulados aos peritos serão tantos quantos forem julgados necessários e devem ser feitos de forma objetiva, de acordo com as circunstâncias e o que se deseja esclarecer, conforme contido no [ANEXO 1-E](#), devendo o Encarregado do Inquérito tomar como base o contido no [ANEXO 1-D](#), com as adaptações necessárias ao evento a ser apurado.

d) participação das partes interessadas

Durante a fase de instrução do IAFN, por ser esta peça investigatória, a perícia deverá ser realizada pelos Peritos oficiais, indicados pelo Capitão dos Portos ou Delegado, sem a presença ou participação, nem mesmo através de quesitos, de assistentes técnicos das partes interessadas.

e) circunstâncias para execução da perícia

1) O Exame Pericial é o elemento essencial do Inquérito, devendo ser realizado, sempre que exequível, imediatamente após o Agente da Autoridade Marítima ter tomado conhecimento da ocorrência de um acidente ou fato da navegação. Deverá a Autoridade que tiver conhecimento do evento providenciar imediatamente para que não se altere o estado das coisas até a chegada dos Peritos e a conclusão da Perícia;

2) Se tiver havido modificação no estado das coisas, os Peritos registrarão tais alterações e determinarão, no laudo pericial, as consequências dessas alterações na dinâmica dos fatos;

3) Nos casos de incêndio, os peritos verificarão a causa e o lugar em que houver começado, o perigo que dele tiver resultado para a vida, patrimônio alheio, navegação local, além da extensão do dano e as demais circunstâncias que interessarem à elucidação do evento;

4) Nos IAFN instaurados para apurar eventos com destruição ou rompimento dos obstáculos por meio de escalada (roubo ou furto de carga ou bens a bordo de embarcação) e nos eventos em que houver danos à coisa, os peritos, além de descreverem os vestígios, devem indicar com que instrumentos, por que meios e em que época presumem ter sido o fato praticado. Se impossível a avaliação direta, os peritos procederão à avaliação por meio dos elementos existentes nos autos e dos que resultarem de diligências;

5) O êxito do julgamento do processo no TM depende, essencialmente, da apuração da causa determinante do acidente ou fato da navegação; e

6) Os Peritos devem seguir as orientações contidas no [ANEXO 1-D](#).

f) necessidade de exames periciais complementares

1) Nos casos em que forem necessários exames periciais complementares para apuração de fatores contribuintes ou causa determinante do evento, estes deverão ser solicitados aos órgãos governamentais, de acordo com suas competências (INPM, INMETRO, IPT, IML, Universidades Públicas, etc.) devendo, os Peritos, guardar

material suficiente para a eventualidade de nova perícia - contraprova - (ex.: tinta retirada de embarcações, pedaços de cabo etc.).

2) Todo condutor de embarcação, envolvido em acidente ou fato da navegação, sob suspeita de estar alcoolizado, deverá ser encaminhado ao Instituto Médico Legal, se houver na área do evento, a fim de ser submetido a teste de alcoolemia, conforme disposto no [ANEXO 1-M](#). Caso o envolvido se recuse a atender ao encaminhamento do Agente da Autoridade Marítima para a realização do exame, esse deverá certificar a recusa nos autos do procedimento, observado o modelo constante do [ANEXO 1-N](#).

g) conteúdo do laudo de exame pericial

1) fotos e croquis - O laudo, sempre que possível, será ilustrado com fotografias, desenhos ou croquis (esquemas ilustrativos), podendo estes, inclusive, serem realizados em cópia da Carta Náutica da região do acidente, fazendo constar, nesta cópia, a Rosa dos Ventos, com o posicionamento igual ao determinado na original, quando se tratar de reconstituição da navegação que a embarcação realizava. Fotos e croquis da situação são elementos valiosos e devem ser feitos o mais rapidamente possível, para que não ocorra a perda de indícios e evidências valiosas. O croqui da situação deve apresentar a disposição geral das embarcações envolvidas, tal qual foram encontradas no local do acidente e a dinâmica da ocorrência que a antecedeu. Devem ser mostrados no croqui os seguintes dados, caso sejam pertinentes:

- I) os sobreviventes e corpos dos falecidos, se no interior da embarcação ou fora;
- II) partes e peças da embarcação, material de salvação, etc;
- III) norte verdadeiro e magnético;
- IV) avaria das embarcações;
- V) a direção e intensidade do vento;
- VI) margem, profundidade, construções, pontes, rede elétrica, bancos de areia etc, e tudo que for considerado digno de nota;
- VII) a distância da margem;
- VIII) direção e intensidade da corrente;

- IX) o rumo de aproximação provável das embarcações;
- X) o ponto de colisão, abalroamento, emborcamento, naufrágio etc;
- XI) qualquer outro detalhe julgado importante e pertinente; e
- XII) nos casos de abalroação ou colisão, gráficos da situação e da dinâmica do acidente, estabelecendo-se nestes os ângulos de choque.

2) manuais e assentamentos - deverão, também, vir acompanhados de cópias de manuais técnicos, assentos oficiais da embarcação (Diários da Navegação e de Máquinas, de Certificados emitidos pela Sociedade Classificadora etc.) e da Carta Náutica original;

3) causa determinante - os peritos não poderão concluir por uma ou várias possíveis ou prováveis causas, não podendo, também, apontar alternativas para a causa determinante do evento, pois a realização da perícia é exatamente para determinar a causa do acidente ou fato da navegação. Não deverão, ainda, apontar nominalmente os responsáveis pelo evento, visto ser esta atribuição do Encarregado do Inquérito, em seu relatório, após analisar o conjunto das provas produzidas no IAFN. Poderão apontar a sua função (comandante, imediato, proprietário, etc.).

A causa determinante deve ser uma das seguintes: dolo, imprudência, imperícia, negligência, caso fortuito, força maior, fortuna do mar ou indeterminada. No caso de imprudência, imperícia ou negligência, pode ser citada mais de uma destas três causas determinantes. A definição de cada uma das causas determinantes consta na alínea c) do artigo 0119, da [NORTEC 09/DPC](#);

4) exames laboratoriais - tendo sido realizado exame laboratorial, anexá-lo ao Laudo de Exame Pericial efetuando a respectiva menção de sua existência, bem como de sua conclusão;

5) fadiga do material - concluir pela fadiga do material somente quando tiver

certeza, visto que tal fato está relacionado com as características físicas do material, a tensão de ruptura e o número de ciclos máximos para vida finita. Esta fadiga pode ter sido causada por imperícia, imprudência ou negligência do operador, por meio de desalinhamento de eixos rotativos, frequentes impactos por operação descuidada etc.

6) embarcação não inscrita - no caso de embarcação não inscrita nas CP/DL/AG, os peritos deverão providenciar, além dos exames ordinários, as medidas necessárias, visando determinar suas características de arqueação e outros dados afins, bem como o tipo de serviço e/ou atividade em que a embarcação melhor se aplique, em função do tipo de construção, material do casco etc., ensejando com isso obter subsídios para um maior esclarecimento dos fatos.

7) embarcações marítimas classificadas - maior cuidado deve ser observado nas perícias de embarcações classificadas onde deve ser verificado o cumprimento do contido no código de Gerenciamento de Segurança - ISM e sua relação com o acidente ou fato. Nas embarcações dotadas de "Voyage Data Recorder" (VDR), caso necessário para a elucidação do acidente, deve ser solicitado o registro de informações das horas anteriores ao acidente e, se possível, reprodução das informações no monitor para que sejam fotografadas. O perito deverá registrar nomes e bandeiras anteriores do navio, caso existam.

8) laudo de exame pericial - ([ANEXO 1-O](#)) deve ser conclusivo, positivo ou negativo, ressaltando detalhadamente:

I) Dados de cada Embarcação:

(a) Características, tais como nome, bandeira, porto de inscrição, tipo, propulsão, comprimento, atividade (caso não seja inscrita, identificar a atividade na qual vinha sendo utilizada e se era apropriada para tal), proprietário, armador, sociedade classificadora, número IMO, número de inscrição na CP/DL, Arqueação Bruta (caso não seja inscrita, a AB deve ser calculada), área de navegação autorizada para a

embarcação, fotos, de preferência digitais, que devem ser anexadas ao Laudo;

(b) Documentos da embarcação, relacionando toda a documentação que deveria portar e a que foi apurada, mencionando a validade;

(c) Condição em que se encontrava a embarcação, resultado da Vistoria Especial para Emissão de Laudo Pericial, relacionando as discrepâncias observadas, principalmente no tocante ao material de salvatagem e descrevendo o estado da embarcação, avarias, perda parcial, perda total, etc. Para embarcações superiores a 24 metros, deve ser preenchida e anexada a Ficha Registro de Avarias ([ANEXO 1-I](#));

II) Dados Pessoais dos entrevistados:

(a) qualificação de aquaviários, amadores, tripulantes, profissionais não tripulantes, armadores, proprietários, agentes e engenheiros envolvidos direta ou indiretamente na ocorrência do acidente (ou fato) com nome, função, CIR (mencionando se válida e de acordo com a função exercida), identidade, endereço, telefone, empresa para a qual trabalha e tarefa que executava no momento da ocorrência ou anterior a ela, mas que esteja relacionada com a mesma. As cópias dos documentos devem ser anexadas aos autos por termo de juntada, de acordo com o artigo 0115 desta norma;

(b) qualificação de passageiros e quaisquer pessoas que possam testemunhar a respeito do ocorrido com nome, identidade, endereço e telefone, mencionando de que forma testemunhou e/ou participou da ocorrência;

III) Dados do local do acidente (ou fato) da navegação:

(a) identificação - latitude e longitude, região geográfica, nome, profundidade, área de navegação (interior ou mar aberto), distância de terra, distância da cidade mais próxima e outros dados julgados pertinentes à elucidação da ocorrência;

(b) condições ambientais no momento da ocorrência - citando direção e intensidade do vento e da corrente, o estado do mar, condições de visibilidade e outras julgadas pertinentes à elucidação da ocorrência, mencionando a fonte de informação;

IV) Sequência dos Acontecimentos

Sumário cronológico, se possível com horários de ocorrência, onde constem os eventos, circunstâncias, ações e omissões que redundaram no acidente (ou fato), inclusive socorro e/ou salvamento por parte das embarcações próximas, confeccionando croqui ilustrativo, caso necessário ao perfeito entendimento. Devem ser incluídas nesse sumário todas as consequências do acidente ou fato, principalmente os acidentes pessoais e a ocorrência de poluição, indicando as ações realizadas para evitá-los e se foram utilizados equipamentos de salvatagem adequados. Caso a obtenção da informação tenha sido indireta, citar o nome da fonte;

V) Consequências do acidente ou fato da navegação:

(a) acidentes pessoais - qualificação das vítimas com nome, idade e sexo, descrevendo lesões e causa mortis (de acordo com a Certidão de Óbito ou Laudo de Necropsia, obrigatoriamente juntado aos autos) ou desaparecimento do corpo;

(b) danos materiais - descrição das avarias da embarcação, naufrágio com perda parcial ou perda total, avarias da carga, da sinalização náutica, da infraestrutura portuária ou quaisquer outras decorrentes do acidente ou fato da navegação em questão;

(c) poluição - indicação do material poluente e a quantidade apurada por sondagem de tanques ou estimada;

VI) Análise dos dados obtidos

Argumentação concatenada sobre a investigação realizada, de forma a facilitar o entendimento completo da ocorrência para responder nos itens seguintes o Rol de Quesitos do Encarregado do Inquérito e concluir acerca dos fatores contribuintes e da causa determinante;

VII) Resposta ao Rol de quesitos do Encarregado do Inquérito.

VIII) Fatores contribuintes

Assinalar os que concorreram para o evento inicial do acidente ou fato da navegação e os que concorreram para as consequências, separados metodicamente, devendo ser analisados conforme abaixo:

(a) Fator Humano - o agente causador sob o ponto de vista biopsicológico – ex.: audição e/ou visão deficiente, sob efeitos de entorpecentes, embriaguez, fadiga, sob severas perturbações mentais etc.;

(b) Fator Material - a embarcação, o complexo da engenharia naval e os materiais homologáveis afins sob os aspectos de fabricação, projeto e manutenção e disponibilidade - ex.: condições estruturais, estado de conservação e manutenção, fadiga de material, falta ou inadequabilidade do material de salvatagem, falta ou inadequabilidade das luzes de navegação etc.; e

(c) Fator Operacional - as ações e/ou omissões dos profissionais e/ou aquaviários e/ou amadores ou a eles equiparados no desempenho de suas respectivas atividades – ex.: erro de navegação, erro de manobra, violação a normas, falta de manutenção, falta de uso efetivo de coletes salva-vidas, excesso de lotação etc.). Ressalte-se que o fator operacional pode estar correlacionado com o fator humano, e vice-versa, assim como o fator material pode ter concorrido para o acidente devido ao fator operacional, por meio de negligência na manutenção, imperícia na operação, etc;

IX) Causa Determinante

Após a análise dos dados obtidos, da descrição das avarias e dos fatores contribuintes, deverá ser apontada a causa determinante ou indicadas as razões da impossibilidade do seu estabelecimento. A causa determinante é a causa do evento inicial (primeira ocorrência indesejável na sequência de eventos que redundou no acidente ou fato da navegação e suas consequências). Assim, embora o naufrágio seja classificado como acidente da navegação, o evento inicial pode ter sido uma colisão, um abalroamento, um emborcamento, a água aberta, o alagamento por abertura de válvula de fundo, etc. Também o abalroamento e a colisão podem ter sido fruto de uma avaria de máquinas, por exemplo.

A causa determinante é uma das seguintes: dolo, imprudência, imperícia, negligência, caso fortuito, força maior, fortuna do mar ou indeterminada; no caso de imprudência, imperícia ou negligência, pode ser citada mais de uma destas três causas determinantes; a definição de cada uma das causas determinantes consta na alínea c) do artigo 0119. A causa determinante deve estar relacionada com a argumentação efetuada no item VI) Análise dos dados obtidos.

Os peritos não poderão concluir por uma ou várias possíveis ou prováveis causas, não podendo, também, apontar alternativas para a causa determinante do evento, pois a realização da perícia é exatamente para determinar a causa do acidente ou fato da navegação. Não deverão, ainda, nomear possíveis responsáveis pelo evento, visto ser esta atribuição do Encarregado do Inquérito, em seu relatório, após analisar o conjunto das provas produzidas no IAFN. Poderão apontar a sua função: comandante, proprietário, etc.;

X) Infrações Cometidas:

Os Peritos, em seu relatório, deverão também apontar eventuais infrações às normas decorrentes da LESTA, mesmo que não tenham nexos de causalidade com o acidente ou fato da navegação, e o não cumprimento de leis, normas, regulamentos e convenções, caso tenha ocorrido; e

XI) Outras Informações Julgadas Pertinentes:

Informar o agente consignatário da embarcação. Nos casos de dano ao meio ambiente, fazer constar nome e endereço do Agente Consignatário da carga, extraído do conhecimento de embarque ("Bill of Lading"), do representante no Brasil da embarcação estrangeira e consignar a Agência do Banco do Brasil S.A., onde tenha sido feita a caução.

Observações:

- As ações dos Peritos não se encerram com a entrega do Laudo de Exame Pericial ao Encarregado do Inquérito, porque ele, após conhecer o Laudo, fará a inquirição das testemunhas. Nesta ocasião, fatos novos poderão ensejar novas questões que serão esclarecidas com nova perícia adicional a bordo da embarcação. Assim, o Laudo de Exame Pericial será complementado. Estas ações serão repetidas até o Encarregado do Inquérito estar satisfeito com as informações existentes e puder

iniciar o preparo do seu Relatório.

- Os peritos não poderão usar qualquer inquirição formal de testemunha na perícia porque isto irá anular todo o inquérito no TM, o qual será arquivado;

h) diferença entre vistoria e exame pericial

Vistoria e Perícia são atos distintos. Vistoria é a ação técnico-administrativa, eventual ou periódica, pela qual é verificado o cumprimento de requisitos estabelecidos em normas nacionais e internacionais, referentes à prevenção da poluição ambiental e às condições de segurança e habitabilidade de embarcações e plataformas. A Perícia, mesmo ao se utilizar da Vistoria Especial para Emissão de Laudo Pericial para verificar a documentação e as condições em que se encontravam as embarcações, buscará no entanto a determinação da causa determinante do acidente ou fato da navegação, da capacidade de operação segura das embarcações e tripulações envolvidas e sua relação com a causa determinante. A simples constatação do evento não se constitui em um Exame Pericial;

i) prorrogação de prazo para perícia

O Encarregado do Inquérito deverá fixar o prazo para a conclusão da perícia no rol de quesitos. Se os peritos pedirem prorrogações para a apresentação do Laudo de Exame Pericial, a solicitação poderá ser atendida, desde que seja apresentada uma justificativa, devendo este fato ser consignado no Laudo, sempre tendo em mente o prazo de noventa dias para processamento do IAFN.

3.10 - CRIME OU CONTRAVENÇÃO PENAL

a) Concluído e enviado o IAFN ao TM, se apurada a existência de crime (morte, lesão corporal etc.) a Autoridade instauradora do IAFN deverá solicitar autorização por

mensagem ao DN para encaminhar à Autoridade Policial (Distrito Policial responsável pela apuração da ocorrência) e/ou ao Ministério Público, quando solicitado, cópia do Relatório e do Laudo Pericial, a fim de instruir o competente Inquérito Policial ou ação penal, em conformidade com o art. 129 da Constituição Federal e art. 27 do Código de Processo Penal.

b) Independente de instauração de IAFN, a CP/DL ou AG poderá instaurar sindicância para apurar se o proprietário ou comandante da embarcação tinha “animus” de prosseguir em prática ilícita, após frequentes punições administrativas semelhantes, relativas a infrações ao RLESTA, que concretizem a colocação em risco da vida humana ou das fazendas de bordo, tais como, excesso de passageiros/carga, e encaminhar o seu resultado ao Ministério Público Federal local, ouvido previamente o Comandante do DN. Deverão compor os autos da sindicância, cópias dos autos de infração, punições outras aplicadas ao infrator e outros documentos que demonstrem inequivocamente, que as punições administrativas eram frequentes.

RELACIONAMENTO COM INQUÉRITO POLICIAL

No caso de haver inquérito policial que, de alguma forma, tenha relação com o IAFN, a este poderão ser juntadas as peças julgadas necessárias extraídas daquele, e vice-versa.

3.11 - AUTUAÇÕES POR INFRAÇÃO À LEI DE SEGURANÇA DO TRÁFEGO AQUAVIÁRIO (LESTA)

Instaurado o inquérito, os Capitães dos Portos, Delegados e Agentes não poderão aplicar punições contra quaisquer pessoas ou entidades envolvidas, direta ou indiretamente, visto que a apreciação do TM vai estender-se a todos os que

para ele concorreram ou nele figuram mesmo por simples infração de Inspeção Naval, cometida antes, durante ou depois da causa do inquérito, com exceção da hipótese de poluição das águas, quando deverá ser aplicada a Lei nº 9.966/2000 e o Decreto nº 4.136/2002, observado o procedimento na [NORMAM 07/DPC](#) e anexado o respectivo auto de infração. As possíveis infrações serão apenas comentadas no Relatório do IAFN e não poderão ser elaborados os autos de infração. As punições às infrações somente ocorrerão após o julgamento do processo e a publicação do Acórdão pelo TM.

3.12 - FORMATAÇÃO DOS AUTOS DOS IAFN

a) padronização

Os autos de inquéritos devem ser digitados pelo processamento eletrônico de dados em papel A4, fonte arial 12 com espaçamento entre linhas de 1,5 e margens superior 2,0 cm, inferior 1,5 cm, esquerda com 2,5 cm e direita 1,5 cm, tendo cabeçalho e rodapé 1,2 cm e nada deve ser escrito nas margens;

b) ordem dos termos

Os termos devem ser feitos continuamente, em ordem cronológica, não havendo necessidade de constar cada um em uma folha separada ([ANEXOS 1-P, 1-Q, 1-R e 1-S](#));

c) erros nos termos

As correções, caso sejam necessárias, após a conclusão do termo, deverão ser efetuadas em tinta de cor carmim ou encarnada, e em uma das margens deverá constar a carmim a data e a rubrica do Encarregado do Inquérito e do depoente ou de quem assinou o termo;

“vale a correção a carmim que diz.....”;

d) datas dos termos e laudos

As datas mencionadas no texto de todos os Termos e Laudos deverão ser escritas por extenso, exemplo: “trinta de setembro de dois mil e três;

e) termo de conclusão

Sempre que os autos forem entregues ao Encarregado do Inquérito, será lavrado o

Termo de Conclusão ([ANEXO 1-P](#));

f) termo de juntada

Os Ofícios de Notificação e Requisição e os relacionados com as providências determinadas pelo Encarregado do Inquérito, bem como todos os documentos mandados juntar aos autos, deverão ser relacionados no Termo de Juntada, a ser lavrado pelo Escrivão ([ANEXO 1-S](#));

g) juntada aos autos

Por medida de economia e, sempre que possível, observar a inclusão em uma mesma página dos Termos de Juntada, Conclusão, Despachos do Encarregado do Inquérito, etc. Nenhum documento será juntado aos autos sem a ordem do Encarregado do Inquérito, exarada no próprio documento, pela expressão "junte-se aos autos" ou "por meio de Despacho". Além dos documentos descritos, só devem ser juntados aos autos do Inquérito os documentos que, realmente, sirvam para esclarecer o acidente ou fato da navegação (ou apontar prejuízos decorrentes) sempre precedidos do Termo de Juntada ([ANEXO 1-S](#));

h) despachos do Encarregado do Inquérito

O Encarregado do Inquérito determinará ao Escrivão as providências a serem tomadas por meio de Despacho ([ANEXO 1-Q](#));

i) cumprimento dos despachos do Encarregado do Inquérito

O Escrivão lavrará, após o cumprimento do Despacho, uma Certidão ([ANEXO 1-R](#)), na qual definirá perfeitamente a maneira como foram cumpridas as determinações do Encarregado do Inquérito ou justificará as razões que impediram o seu cumprimento;

j) solicitações do Encarregado às Autoridades e Entidades

Todas as determinações ou solicitações do Encarregado do Inquérito às Autoridades e

Entidades deverão ser feitas por meio de Ofício por ele assinado;

l) numeração de páginas

As folhas dos autos do Inquérito deverão ser numeradas e rubricadas pelo Escrivão,

à proporção que forem sendo juntadas, inclusive o Relatório, Laudo de Exame Pericial, Notificações e Defesas Prévias, e serão parte integrante dos autos. Se houver espaços em branco, inutilizá-los por meio de linhas sinuosas verticais.

3.13 - DEPOIMENTO

a) notificação

A convocação de depoente será realizada por meio de Notificação ou, no caso de funcionário público, civil ou militar, por meio de Requisição, assinada pelo Encarregado do Inquérito ([ANEXOS 1-T](#) e [1-U](#)), para que compareça à CP, DL ou AG, no dia e hora designados, a fim de ser inquirido na qualidade de testemunha ([ANEXO 1- V](#)). O recebedor da Notificação ou Requisição firmará o recibo numa cópia, ficando com o original. O recibo deverá conter, além da assinatura do notificado ou recebedor, a sua identificação (nome legível e sua relação com o notificado, quando não for o próprio), o local, a data e a hora do recebimento, sendo firmado de próprio punho. No caso de a pessoa notificada ou requisitada ser analfabeta, esta condição deverá ser expressa no recibo, que será então firmado por duas (2) testemunhas, perfeitamente identificadas, e conterà a impressão digital do polegar direito do notificado ou requisitado, ou outra digital com a qual seja identificado;

b) qualificação das testemunhas

Nome e apelido, nacionalidade, filiação, estado civil, profissão, identidade, número de inscrição pessoal e local de inscrição, categoria funcional, Capitania de Inscrição, função a bordo ou na empresa ou entidade relacionada com o Acidente ou Fato da Navegação, residência e/ou domicílio, telefone, logradouro, bairro, cidade, Estado e o Código de Endereçamento Postal (CEP); se o depoente for estrangeiro, deverá informar também quem é o Agente de sua embarcação, bem como o Armador e/ou operador, fazendo também constar a qualificação do intérprete ([ANEXO 1- X](#)), que verterà as perguntas ao depoente estrangeiro e as respostas deste para o Encarregado do Inquérito.

É importante, na qualificação das testemunhas (pessoas físicas), ou na qualificação das Empresas (pessoas jurídicas), a aposição do Cadastro de Pessoa Física (CPF) ou do Cadastro Nacional de Pessoas Jurídicas (CNPJ), respectivamente;

c) compromisso de dizer a verdade

Como testemunha, poderá ser ouvida qualquer pessoa, desde que não seja incapaz. Porém, só dos maiores de dezoito (18) anos se exigirá o compromisso de dizer a verdade, em razão de eventual caracterização do crime de falso testemunho, capitulado no art. 342 do Código Penal Brasileiro; este compromisso deve ser formalizado pela testemunha no início da inquirição, sendo citado este artigo 342 do Código Penal referente ao falso testemunho;

d) depoimento de adolescente

Os adolescentes entre doze (12) e dezoito (18) anos incompletos, poderão ser ouvidos nos autos do IAFN na qualidade de informantes, sem prestar o compromisso de dizer a verdade, devidamente acompanhados pelo pai, responsável ou curador, que assistirá ao depoimento e assinará o termo de inquirição. De acordo com o preconizado na Lei nº 8.069/1990 (Estatuto da Criança e do Adolescente), o IAFN não poderá conter identificação do menor, como: nome, apelido, filiação, parentesco, endereço, identidade, foto e assinatura. Todos os dados lançados serão do seu pai, responsável ou curador;

e) conhecimento da conclusão do relatório

No curso dos depoimentos, deverá o Encarregado, alertar aos depoentes para que compareçam à OM, no prazo fixado para o término do Inquérito, a fim de que tomem conhecimento da conclusão do relatório, onde poderão vir a constar como possíveis responsáveis. Neste caso, o indiciado será notificado para apresentar sua defesa prévia;

f) perguntas do Encarregado do Inquérito

O Encarregado do Inquérito fará as perguntas, tomando por base as constantes do [ANEXO 1-Z](#) e dos PROCEDIMENTOS ESPECÍFICOS PARA CADA ACIDENTE OU FATO DA NAVEGAÇÃO ([ANEXO 1-D](#)), e outras que julgar convenientes e necessárias, em razão do evento em investigação, cujas respostas contribuam para o perfeito esclarecimento dos fatos, considerando de máxima importância ficarem bem pormenorizadas as circunstâncias e antecedentes e, na impossibilidade de se levantar dados na Perícia, procurará obter das testemunhas as informações precisas, relativas ao estado do material, dos instrumentos de navegação, rumos, cargas e estivação, pontos marcados na derrota antes do acidente, velocidade, etc. Com perguntas aos depoentes, o encarregado procurará confirmar os dados colhidos (perícia, fichas registro de acidente, documentos, etc) e estabelecer os fatores que contribuíram para o acidente ou fato, a extensão das consequências e os possíveis responsáveis;

g) alegações de mau tempo

1) Sempre que a testemunha alegar mau tempo ou condições atmosféricas adversas, o Encarregado do Inquérito deverá oficializar ou transmitir mensagem ao Centro de Hidrografia da Marinha (CHM), solicitando o Boletim de Informações Ambientais ([ANEXO 1-AA](#) ou [1-AB](#)), voltado para as condições alegadas e relativo ao período compreendido entre o dia anterior até o dia posterior ao do acidente, solicitando informações sobre as condições de tempo, mar, vento, visibilidade e correnteza no local do acidente, bem como indagando, ainda, se a referida embarcação manteve em dia, desde a saída do último porto, as previsões meteorológicas e se transmitiu ao citado Centro a mensagem, informando as condições adversas alegadas, na forma prevista nas instruções a respeito.

2) Quando a área do acidente não for coberta pelo CHM(Centro de Hidrografia da Marinha), o pedido do Boletim de Informações Ambientais deverá ser feito junto a outro órgão oficial que cubra a área considerada. Mesmo quando não houver meios de cumprir o acima estabelecido, deve-se procurar saber a situação meteorológica, através de “MENSAGEM SHIP” de outras embarcações, que trafegavam pelas áreas

próximas, na ocasião do acidente. Tal situação também deverá ser analisada com a verificação do respectivo lançamento no Diário de Navegação, nas pastas especiais relacionadas com o assunto e, até mesmo, com a solicitação de informações ao Comando do Controle do Tráfego Marítimo (COMCONTRAM), quando houver necessidade de conhecimento das embarcações que navegavam naquela área, por ocasião do acidente, para a devida confirmação.

3) Em locais distantes, onde a navegação é interior, buscar informações com os profissionais que navegam naquela área;

h) citações a pessoas, documentos ou fatos

Deverá o Encarregado do Inquérito, quando o depoente se referir a outra pessoa, a documentos ou fatos, notificar a testemunha referida para oitiva, juntar aos autos os novos documentos e, em se tratando de fatos, apurá-los devidamente. Evitar que as testemunhas já inquiridas se comuniquem com as que ainda serão ouvidas;

i) acompanhamento de advogado

1) Na tomada de depoimento, é facultado ao depoente fazer-se acompanhar de advogado, comprovadamente inscrito na Ordem dos Advogados do Brasil (OAB), exibindo a respectiva carteira e legitimamente constituído pelo depoente (por procuração ou mediante nomeação, no ato da oitiva). Este não tem o direito de interferir na oitiva, podendo atuar, apenas, no sentido de orientar seu cliente para apresentar protesto na eventualidade de seus direitos estarem sendo preteridos, ou de correções não serem consignadas. Caso o advogado insista em prejudicar o depoimento com interferências diretas, ele será convidado a se retirar;

2) O instrumento de procuração assim outorgado não necessita de firma reconhecida, considerando o disposto no art. 38 do Código de Processo Civil (a dispensa do reconhecimento de firma na procuração foi autorizada pela Lei 8.952, de 13/12/94);

j) cópia do depoimento

É facultado ao depoente o recebimento de cópia daquilo que assinou, por requerimento, diretamente ou por meio de seu advogado. Conforme a redação dada pela Lei 11.719, de 20 de junho de 2008, ao Art. 405 do Código do Processo Civil, no caso de também haver registro do depoimento por meio audiovisual, uma cópia deve ser fornecida ao depoente, se requerida.

l) depoimento de estrangeiros

1) A versão para o português dos depoimentos de estrangeiros que não dominem o português por Intérprete Comercial é exigência legal, conforme estabelece o art. 23 do Decreto nº 13.609 de 21 de outubro de 1942, correndo as despesas por conta do armador, proprietário ou agente. Caso o depoente saiba falar fluentemente a língua portuguesa, este deverá declarar sua habilitação inicialmente no depoimento. As CP, DL e AG deverão ter um cadastro com relação nominal desses profissionais, a qual poderá ser obtida nas Juntas Comerciais dos Estados.

2) Compete as CP, DL e AG providenciar a intimação dos intérpretes Comerciais, por mandado, a ser cumprido por um funcionário da OM, ou pelos interessados, conforme o modelo constante do [ANEXO 1-J](#).

3) O prazo para o atendimento à intimação é de três dias úteis, conforme estabelece o art. 26 §2º da Lei nº 9.784/99.

4) Se três Intérpretes Comerciais, devidamente intimados, por qualquer motivo, não atenderem à referida intimação que se dará na forma sucessiva, ou não houver na localidade o referido profissional, o Encarregado nomeará pessoa idônea, capacitada para traduzir os documentos em idioma estrangeiro.

5) O intérprete não oficial deverá ser qualificado nos autos, prestando o compromisso de bem e fielmente desempenhar o encargo, conforme definido no Termo de Compromisso ([ANEXO 1-L](#)).

6) Também, não poderá exercer as funções de intérprete o militar ou civil que pertença ao quadro de pessoal da ativa ou da reserva da Marinha do Brasil.

7) Deverá ser feita a juntada das cópias dos documentos pessoais do estrangeiro,

como passaporte e o certificado de marítimo (SEAFARER'S REGISTRATION CERTIFICATE, SEAMAN'S RECORD BOOK ou SEAFARER'S IDENTITY DOCUMENT).

m) circunstâncias para a realização dos depoimentos

Os depoimentos devem ser obtidos pelo Encarregado do Inquérito, tão logo seja possível. É muito comum o acréscimo ou supressão de fatos, fruto de fantasia e da imaginação de cada indivíduo, motivo pelo qual o fator tempo, para a tomada de depoimentos, torna-se importante. Quanto mais cedo forem obtidos os depoimentos, mais próximos da realidade eles estarão. Quanto mais demorar, maiores as possibilidades dos relatos virem acompanhados de conclusões e deduções pessoais ou da interferência de terceiros. Além disso, é comum testemunhas retornarem para suas residências, por vezes distantes das sedes das Agências da Autoridade Marítima, dificultando a realização dos depoimentos.

n) despacho do Encarregado do Inquérito

Restando alguém a ser inquirido, o Escrivão fará conclusão dos autos ao Encarregado do Inquérito, que, por despacho, designará novo dia e hora, ordenando as intimações e diligências necessárias.

3.14 - ACAREAÇÃO

Se as circunstâncias, no inquérito, indicarem a necessidade de acareação de testemunhas com depoimentos divergentes e conflitantes, o Encarregado do Inquérito fará a Acareação, tantas vezes quantas forem necessárias, que se restringirá aos pontos de divergência. A acareação será efetuada entre as testemunhas que tenham depoimentos divergentes. O Escrivão abrirá o termo respectivo ([ANEXO 1-AC](#)) precedido de assentada ([ANEXO 1-AD](#)).

3.15 - CARTA PRECATÓRIA

A testemunha ou indiciado, que se encontrar em local distante da cidade onde foi instaurado o Inquérito poderá ser ouvida, se houver necessidade, por meio da Carta Precatória, encaminhada ao Capitão dos Portos, Delegado ou Agente da OM sediada no local onde se encontre a testemunha ou o indiciado. A autoridade militar, de preferência da MB, recebedora da deprecata despachará, em atendimento à deprecante, determinando o seu cumprimento, de acordo com as instruções da OM de origem, providenciando a sua restituição, sempre com a maior brevidade, respeitando os prazos para a conclusão do Inquérito, de acordo com os [ANEXOS 1-AE](#), [1-AF](#) e [1-AG](#).

3.16 - RELATÓRIO DO ENCARREGADO DO INQUÉRITO

- **prazo para elaboração**

O relatório deverá ser elaborado no prazo de dez (10) dias, após a conclusão das diligências. Findo este prazo, a autoridade que conduziu o IAFN deverá encaminhá-lo, imediatamente, ao Capitão dos Portos ou Delegado para apreciação e posterior despacho final ([ANEXO 1-AL](#)). Caso o Capitão dos Portos ou Delegado tenha sido o Encarregado do IAFN, será dispensada a apreciação por outra autoridade.

- **apreciação do Capitão dos Portos ou Delegado**

Na hipótese da não concordância com a conclusão do Encarregado do Inquérito, o Capitão dos Portos ou Delegado deverá, em despacho fundamentado ([ANEXO 1-AM](#)), determinar, se for o caso, a realização de novas diligências, devendo, ao final, ser

elaborado novo relatório.

- **conteúdo do relatório**

Encerrada a coleta de provas, o Encarregado do Inquérito deverá elaborar um relatório circunstanciado, claro, pertinente e cronológico, consistindo numa exposição minuciosa dos resultados colhidos, concluído de modo coerente com as provas dos autos e indicando ou não possíveis responsáveis pelo acidente ou fato da navegação ([ANEXO 1-AH](#)). No relatório deverá constar:

1) descrição das diligências realizadas;

2) descrição das características da embarcação;

3) resultado de exames periciais (transcrever do Laudo de Exame Pericial):

I) Seguro Obrigatório DPEM, mencionando se estava em vigor e anexando-o aos autos (Lei 8.374/91 para as embarcações brasileiras, observando o que dispõe o seu art. 15);

II) Documentação da embarcação, mencionando validade; e

III) Causa determinante, consequências e todas as evidências que corroborem a conclusão dos Peritos.

4) depoimentos:

I) resumo de cada um dos depoimentos, principalmente dos trechos que corroborem a conclusão;

II) os meios legais utilizados para localizar e ouvir depoimentos de testemunhas e a razão pela qual não puderam ser ouvidas; e

III) testemunhas que não foram inquiridas, com o endereço onde possam ser encontradas.

5) sequência dos acontecimentos - descrição minuciosa e cronológica do Acidente ou Fato da Navegação, com data, hora e local, relatando toda e qualquer circunstância que, de alguma forma, se relacione com o evento em si ou com suas consequências, como peculiaridades da região do evento, faina de resgate etc;

6) análise dos dados obtidos - argumentação concatenada sobre a investigação realizada de forma a facilitar o entendimento completo da ocorrência e fundamentar a conclusão;

7) conclusão –

(neste item é feita a indicação dos fatores contribuintes e suas consequências, da extensão das avarias, dos acidentes pessoais, da poluição hídrica, do não cumprimento de leis, normas, regulamentos e convenções, caso tenha ocorrido, da indicação da causa determinante do evento e, se for o caso, de possíveis responsáveis quando um Acidente ou Fato da Navegação ocorreu em consequência de dolo ou culpa dos indiciados. A conclusão não poderá conter informações que não tenham sido mencionadas anteriormente no relatório).

Para a conclusão, devem ser considerados os seguintes conceitos e orientações:

l) fatores contribuintes:

Assinalar os que contribuíram para o evento inicial do acidente ou fato da navegação e os que concorreram para as consequências, separados metodicamente, devendo ser analisados conforme abaixo:

(a) fator humano - o agente causador sob o ponto de vista biopsicológico – ex.: audição e/ou visão deficiente, sob o efeito de entorpecentes, embriaguez, fadiga, sob severas perturbações mentais etc.;

(b) fator material - a embarcação, o complexo da engenharia naval e os materiais homologáveis afins sob os aspectos de fabricação, projeto e manutenção e disponibilidade - ex.: condições estruturais, estado de conservação e manutenção, fadiga de material, falta ou inadequabilidade do material de salvatagem, das luzes de navegação, etc.; e

(c) fator operacional - as ações e/ou omissões dos profissionais, e/ou

aquaviários, e/ou amadores, ou a eles equiparados no desempenho de suas respectivas atividades – ex.: erro de navegação, erro de manobra, violação a normas, falta de manutenção, falta de uso efetivo de coletes salva-vidas, excesso de lotação, etc.). Ressalte-se que o fator operacional pode estar correlacionado com o fator humano, e vice-versa, assim como o fator material pode ter concorrido para o acidente devido ao fator operacional, por meio de negligência na manutenção, imperícia na operação, etc.;

II) extensão das avarias, dos acidentes pessoais, da poluição e legislação não atendida - que, em consequência, houve.....(prejuízos ocorridos ou danos causados às embarcações, à carga, passageiros ou a elementos outros, tais como: cais, boias, etc., conforme consta às fls., poluição hídrica, apontando o não cumprimento de leis, normas, regulamentos e convenções, caso tenha ocorrido.....) e eventuais infrações às normas decorrentes da LESTA, mesmo que não tenham nexos de causalidade com o acidente ou fato da navegação.....;

III) causa determinante:

Após análise dos fatores contribuintes e da descrição das avarias, deverá ser apontada a causa determinante ou indicadas razões da impossibilidade do seu estabelecimento. Os nomes e funções dos possíveis responsáveis diretos e indiretos devem ser citados.

A causa determinante é a causa do evento inicial (primeira ocorrência indesejável na sequência de eventos que redundou no acidente ou fato da navegação e suas consequências). Assim, embora o naufrágio seja classificado como acidente da navegação, o evento inicial pode ter sido uma colisão, um abalroamento, um emborcamento, a água aberta, o alagamento por abertura de válvula de fundo, etc. Também o abalroamento e a colisão podem ter sido fruto de uma avaria de máquinas, por exemplo.

A causa determinante é uma das seguintes: dolo, imprudência, imperícia, negligência, caso fortuito, força maior, fortuna do mar ou indeterminada; no caso de imprudência, imperícia ou negligência, pode ser citada mais de uma destas três causas determinantes; a definição de cada uma das causas determinantes é:

- dolo - vontade deliberada e consciente, ou livre determinação da pessoa, na

prática do fato ou ato causador do dano. O dolo é a forma mais grave que tipifica uma conduta ilícita, uma vez que havia a intenção da pessoa em produzir o fato ou resultado danoso.

- culpa - não há vontade deliberada e consciente na prática do fato ou ato causador do dano. As modalidades de culpa são as seguintes e pode ser necessário apontar mais de uma:

(a) imprudência - o mesmo que imprevidência e consiste na inobservância de medidas de precaução e segurança, de consequências previsíveis, que se faziam necessárias no momento, para evitar o acidente ou fato da navegação. Exemplo: o comandante decidiu efetuar a atracação da embarcação com mau tempo e colidiu com o cais;

(b) imperícia - falta de habilitação, experiência ou aptidão necessárias, reveladas pela pessoa no exercício de sua função. É o erro. Também se caracteriza por erro a ação de todo aquele que é habilitado para um serviço e que não o faz com habilidade; Exemplos: comandante não habilitado; comandante habilitado deixou de cumprir corretamente o RIPEAM e provocou o abalroamento; e

(c) negligência - omissão de diligência ou cuidado; falta ou demora, ou, ainda, inoportunidade na aplicação de meios e ações mais aptas ou adequadas, que a técnica, prudência ou bom senso aconselham. Exemplos: o comandante deixou de providenciar a manutenção preventiva necessária do motor de propulsão antes da saída da embarcação; falta de atenção na condução ou na navegação da embarcação;

- força maior, caso fortuito ou fortuna do mar:

Caso o Encarregado do Inquérito conclua que o Acidente ou Fato da Navegação se deu por força maior, caso fortuito ou fortuna do mar, deverá ter em mente os seguintes conceitos:

(a) força maior - acontecimento inopinado, previsto ou previsível, não podendo ser evitado pela vontade ou pela ação do homem, se caracteriza precipuamente pela irresistibilidade, não se levando em conta, quanto ao acontecimento que se registra, se era previsto ou não; exemplo: efetuar o encalhe proposital (varação) para evitar o naufrágio da embarcação que sofre um alagamento.

(b) caso fortuito - acontecimento possível, mas estranho à ação e a vontade

humana, de efeito imprevisível, inevitável e irresistível. São assim todos os acidentes que ocorrem, sem que a vontade do homem os possa impedir ou sem que tenha ele participado de qualquer maneira para a sua efetivação; exemplo: morte natural de pessoa; e

(c) fortuna do mar - fenômeno natural de caráter excepcional, inevitável e irresistível, geralmente ligado a bruscas alterações meteorológicas.

- causa indeterminada

Na hipótese de não restar apurada a causa determinante do evento, deverá o Encarregado do Inquérito fundamentar tal conclusão.

IV) outras informações julgadas pertinentes

Informar o agente consignatário da embarcação. Nos casos de dano ao meio ambiente, fazer constar nome e endereço do Agente Consignatário da carga, extraído do conhecimento de embarque ("Bill of Lading"), do representante no Brasil da embarcação estrangeira e consignar a Agência do Banco do Brasil S.A., onde tenha sido feita a caução;

Observação: a causa determinante estabelecida pelos Peritos pode ser diferente daquela do Encarregado do Inquérito porque este, após tomar conhecimento do Laudo de Exame Pericial, efetuará a inquirição das testemunhas. Nesta ocasião, novas informações poderão surgir que alterem as conclusões e a causa determinante do acidente ou fato da navegação ocorrido.

- **divulgação do relatório**

1) Para a Autoridade Policial e/ou Ministério Público

Encerrada a fase de coleta de provas, o relatório de IAFN, elaborado pelo encarregado do IAFN, pode ou não indicar possíveis responsáveis, diretos ou indiretos, pelo acidente ou fato da navegação, a serem julgados pelo Tribunal Marítimo, em conformidade com o que estabelece a Lei 2.180/54. Apurada a possível existência de

crime (morte, lesão corporal etc.), a autoridade instauradora do IAFN deverá solicitar autorização ao DN para encaminhar à Autoridade Policial (Distrito Policial responsável pela apuração da ocorrência) e/ou ao Ministério Público, se solicitado, cópia do Relatório e do Laudo Pericial, a fim de instruir o competente Inquérito Policial ou ação penal, em conformidade com o art. 129 da Constituição Federal e art. 27 do Código de Processo Penal.

2) Para a Imprensa

Ao serem requisitados pela Imprensa acerca das conclusões da apuração de acidente ou fato da navegação, os Agentes da Autoridade Marítima e Encarregados de Inquérito devem observar o contido no Plano de Comunicação Social da Marinha (PCSM) ao estabelecer que “no âmbito regional, a divulgação de eventos para a mídia será coordenada pelo respectivo Comandante do Distrito, observado o que preconiza o Manual de Relações Públicas da Marinha EMA-860”. A lei no 2.180/54 não estabelece qualquer impedimento à publicidade ou divulgação do relatório do inquérito. Por outro lado, o inciso LX do artigo 5o da Constituição Federal cita que “a lei só poderá restringir a publicidade dos atos processuais, quando a defesa da intimidade ou o interesse social o exigirem”, entendendo-se como defesa da intimidade o resguardo da vida íntima envolvendo questões pessoais concernentes ao decoro, à honra, a anomalias de ordem física, psíquica ou moral. Assim sendo, os seguintes procedimentos deverão ser adotados:

I) O Encarregado do Inquérito não deve emitir opinião ou divulgar conclusões sem a concordância e aprovação do Capitão dos Portos/Delegado da área de jurisdição;

II) Quando o relatório do inquérito não atinge o direito subjetivo público à intimidade das pessoas ou o interesse social, não há como se sustentar a recusa de sua divulgação, devendo o Agente da Autoridade Marítima fazê-lo, após autorização do DN; e

III) Quando o relatório do inquérito atinge o direito subjetivo público à intimidade das pessoas, ou o interesse social, ao invés de expressar uma recusa formal à imprensa, o Agente da Autoridade Marítima deverá submeter à aprovação do DN, nota oficial contendo os pontos principais do relatório e despacho final do IAFN, registrando, ainda, os limites da estrita competência da

Autoridade Marítima na apuração em nível local e o posterior julgamento pelo TM, a quem estão sendo encaminhados os autos com a urgência que a lei determina.

3.17 - DEFESA PRÉVIA

a) prazo

1) Ao apontar possíveis responsáveis, o Capitão dos Portos ou Delegado mandará notificá-los, conforme [ANEXO 1-AI](#), para que, no prazo de dez (10) dias, possam apresentar Defesa Prévia. Esgotado o prazo para apresentação da Defesa Prévia, será procedido o Despacho Final do Capitão dos Portos ou Delegado e será remetido o Inquérito ao Tribunal Marítimo, com a Defesa Prévia ou informação de que o Notificando deixou de ofertá-la; e

2) mesmo que a defesa prévia seja oferecida após a remessa do IAFN ao TM, a CP/DL deverá enviá-la ao TM, por ofício, consignando sua extemporaneidade na entrega.

b) notificação e procedimentos

1) Para a notificação dos possíveis responsáveis, os seguintes procedimentos deverão ser adotados:

(a) havendo certeza do domicílio e/ou da residência no país do possível responsável, deverá ser ele notificado, pessoalmente, através de mandado, a ser cumprido por um funcionário da OM, constando na cópia da notificação a data da ciência, local, hora, a assinatura e nome do notificado ou recebedor, sua identificação (nome legível e sua relação com o notificado, quando não for o próprio), ou via postal, com aviso de recebimento (AR), no caso de residir o notificando fora da localidade da OM.

(b) no caso de Armador ou tripulante estrangeiro, a notificação se fará

através da Agência Marítima representante do Armador;

(c) para aqueles dos quais se desconheça o endereço do domicílio e/ou da residência ou tenham mudado para local incerto e não sabido ou inacessível, segundo certidão do encarregado da notificação pessoal, ou que a correspondência postal tenha sido restituída, far-se-á a notificação por Edital;

(d) o Edital deverá ser afixado na sede da OM e publicado no órgão oficial uma vez e no jornal local, onde houver, pelo menos por duas (2) vezes;

(e) o prazo do Edital será de quinze (15) dias e correrá da data de sua publicação;

(f) juntar-se-á aos autos do inquérito um exemplar de cada publicação ou a notificação;

(g) Na hipótese de o indiciado residir fora da sede da CP, DL ou AG e for notificado por AR, via correio, deverá ser enviada, juntamente com a Notificação, cópia do relatório; e

2) O escrivão, após a expedição do mandado de notificação, certificará, conforme o [ANEXO 1-AJ](#).

c) vistas dos autos

1) Os indiciados ou seus defensores, querendo, poderão ter vistas dos autos do inquérito terminado, dentro da CP, DL ou AG, podendo tirar cópias de peças ou tomar apontamentos, desde que não esteja sujeito a sigilo. As cópias serão pagas pela parte que as requerer.

2) O IAFN não poderá ser retirado da CP, DL ou AG sob qualquer hipótese.

3.18 - DESPACHO FINAL DO CAPITÃO DOS PORTOS

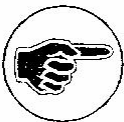
OU DELEGADO

a) O Capitão dos Portos ou Delegado, na sua apreciação, concordará ou não com a conclusão a que chegou o Encarregado do Inquérito, ([ANEXOS 1-AL](#), [1-AM](#), [1-AN](#), [1-AO](#)), devendo o despacho ser digitado pelo processamento eletrônico de dados e firmado de próprio punho, com tinta azul ou preta. Na eventualidade de serem devolvidos os autos para execução de novas diligências, deverá ser elaborado um novo Relatório. Ao concordar com as conclusões do Encarregado do Inquérito, o Capitão dos Portos ou Delegado será, também, responsável por elas. Após a apreciação do Inquérito pelo Capitão dos Portos ou Delegado, os autos serão encaminhados ao TM; e

b) Em sendo o Inquérito processado em Agências, deverá o Agente enviar os autos do

Inquérito, com o relatório, ao Capitão dos Portos da jurisdição, que procederá como supra mencionado.

3.19 - CANCELAMENTO DE IAFN



O IAFN não pode ser cancelado, senão por decisão do TM.

Tal vedação deve ser observada mesmo na hipótese de ter havido acordo entre as partes envolvidas no acidente ou fato da navegação, bem como quando for verificado que o evento não caracterizou um acidente ou fato da navegação. A solicitação do cancelamento deverá ser feita através de mensagem ao TM, com informação para o DN, DPC e PEM, com justificativa.

3.20 - REMESSA E TRAMITAÇÃO DO IAFN

a) ofício de remessa

O Ofício de remessa dos autos do Inquérito será classificado como Especial e deverá ser encaminhado com brevidade ao TM ([ANEXO 1-AP](#)), contendo a documentação relacionada na alínea c) deste artigo. Uma cópia deverá ser encaminhada para o Comando do Distrito Naval da área de jurisdição e à DPC, contendo o relatório do encarregado do inquérito e o laudo de exame pericial, com apensos (croquis, fotografias, cartas náuticas) e capeados ([ANEXO 1-AQ](#)), a fim de que sejam analisados sob o aspecto preventivo de acidentes e fatos da navegação. Para tanto, as cópias a serem enviadas para a DPC devem conter as Fichas Registro de Acidente dos [ANEXOS 1-F](#), [1-G](#) e [1-H](#), conforme o caso, as Fichas Registro de Avarias, [ANEXO 1-I](#), no caso em que qualquer embarcação acima de 25 metros de comprimento venha a sofrer avarias, e o Questionário de Prevenção de Acidentes (QPA), [ANEXO 1-AX](#), conforme contido no artigo 0134;

b) mensagem de encaminhamento dos autos e cópias

A CP ou DL participará, por mensagem, ao DN da área, com informação à DPC,

PEM e TM, o encaminhamento dos referidos autos e cópias; esta mensagem deverá fazer referência à mensagem de instauração do referido IAFN; e

c) ordem dos autos

Os documentos serão anexados aos autos, com exclusão do ofício de encaminhamento, e capeados ([ANEXO 1-AQ](#)), obedecendo, sempre que possível, à seguinte ordem:

- 1) Autuação;
- 2) Comunicação do evento;
- 3) Portaria de Delegação de Competência, se houver;
- 4) Portaria de Instauração;
- 5) Rol de quesitos;
- 6) Laudo de Exame Pericial;
- 7) Convocação de testemunhas;
- 8) Assentada;
- 9) Depoimentos;
- 10) Juntada de cópias da documentação pessoal dos inquiridos, intérpretes, das embarcações e demais documentos pertinentes ao IAFN;
- 11) Boletim de Informações Ambientais expedido pelo CHM, se for o caso;
- 12) Relatório do Encarregado do Inquérito;
- 13) Despacho, quando houver delegação;
- 14) Notificação do responsável, quando houver;
- 15) Defesa Prévia, quando houver;
- 16) Mensagem de prorrogação, caso haja;
- 17) Conclusão ao Capitão dos Portos ou Delegado;
- 18) Despacho do Capitão dos Portos ou Delegado;
- 19) Certidão para fins de seguro obrigatório de danos pessoais causados por embarcações ou por sua carga, se for o caso;
- 20) Ficha Registro de Avarias, se for o caso;
- 21) Ficha Registro de Acidente, se for o caso;
- 22) Manifesto de Carga ou Plano de Carregamento, se NM Graneleiro;

23) Requisição a qualquer outra autoridade de informações de documentos que não possam ser obtidos das autoridades navais, se for o caso; e

24) Um CD/DVD contendo o relatório, o laudo de exame pericial e os depoimentos, no formato texto em arquivo doc.

3.21 - MANDADO DE CITAÇÃO DO TRIBUNAL

MARÍTIMO

a) No cumprimento de Mandado de Citação, quando o encarregado da diligência não encontrar o citando no endereço, deverá procurar o Armador, Proprietário ou Agente da embarcação, para se informar a respeito de onde possa encontrá-lo. Não deve ser feita a citação na pessoa de outrem;

b) Quando o citando estiver aguardando o regresso da embarcação, enviar mensagem a respeito para o TM; e

c) Quando o citando for tripulante de embarcação que não esteja fazendo escala no porto onde deva ser citado, transferir o expediente para a OM mais viável ou restituir o mandado ao TM, informando o nome da embarcação e o porto onde poderá ser encontrado.

3.22 - DELEGAÇÃO DE ATRIBUIÇÃO DO TRIBUNAL

MARÍTIMO

a) Cumprir o mais rápido possível para não retardar o andamento do processo;

b) Quando a testemunha não for encontrada e o advogado for da cidade sede da OM, deverá este último ser intimado para esclarecer o endereço daquele. Caso não o faça, no prazo de 5 dias, restituir o expediente com o que foi conseguido realizar,

comprovando as medidas tomadas;

c) Quando a testemunha estiver em viagem, observar os procedimentos do artigo 0124, conforme a situação, sendo, neste último caso, dada a transferência da delegação para outra OM; e

d) Informar ao TM quinzenalmente sobre o andamento da Delegação de Atribuições ou qualquer outra providência requerida pelo TM.

3.23 - PROCEDIMENTOS PARA A EXECUÇÃO DO ACÓRDÃO

a) As CP, DL e AG receberão, diretamente do TM, os Acórdãos para cumprimento;

b) Os Acórdãos do TM podem conter punições sobre a forma de multas, por meio de guia de julgado que será cumprida de conformidade com o [ANEXO 1-AR](#). Neste caso as guias serão emitidas por aquele Tribunal e encaminhadas às OM para cobrança;

c) O Acórdão pode, ainda, propor medidas preventivas e apontar infrações à LESTA, devendo, nesta situação, serem cumpridos os procedimentos habituais da lavratura do auto de infração e estabelecimento da multa pertinente pelo Capitão dos Portos, Delegado ou Agente, com informação ao TM e DN;

d) Quanto à intimação do executado, a OM deverá observar o mesmo procedimento previsto no artigo 0124 desta NORTEC 09. Ocorrendo a não localização definitiva dos responsáveis pelo acidente ou fato da navegação, a OM deverá manter o(s) nome(s) destes possíveis responsáveis em cadastro no setor de Inspeção Naval, a fim de autuação no eventual comparecimento deste(s) à CP, DL ou AG;

e) Observar o prazo legal de dez (10) dias para o pagamento de dívida. Após o decurso desse prazo, encaminhar a Guia de Julgado ao TM, com esclarecimentos que se fizerem necessários;

f) Devolver a Guia de Julgado, sempre com o expediente que fizer a remessa do pagamento da multa imposta pelo TM;

g) Quando o executado requerer a isenção ou o parcelamento da multa, de conformidade com o artigo 131, Parágrafo Único da Lei no. 2.180/54, exigir sempre o comprovante de sua renda mensal; e

h) O Agente da Autoridade Marítima ao receber o Acórdão deverá verificar se há ações ou medidas a implementar em termos de alterações das normas ou em estruturas, dotações, tripulação ou lotação das embarcações, tomando as medidas necessárias mantendo o TM, o Comando do DN e a DPC informados.

3.24 - ARQUIVAMENTO DOS IAFN E ACORDÃOS

- a)** Uma cópia do Inquérito deverá ser arquivada na OM que o instaurou; no caso de ser conduzido por uma Agência, esta também deverá arquivar uma cópia do mesmo, após o “de acordo” do Capitão dos Portos; e
- b)** Após a OM receber cópia do Acórdão, este deverá ser juntado à cópia do Inquérito que ficou em arquivo, onde permanecerá arquivado de acordo com o inciso 5.8.4 da SGM-105 - Rev. 4 (Normas sobre Documentação Administrativa e Arquivamento na Marinha- NODAM).

3.25 - MUDANÇA DO ENCARREGADO DO INQUÉRITO, PERITOS E DO ESCRIVÃO

Caso haja necessidade de mudança do Encarregado de Inquérito, de Peritos ou de Escrivão, a autoridade que os designou lavrará uma Portaria cancelando as atribuições do(s) substituído(s) e designando novo Encarregado ou novo Escrivão. Em seguida os envolvidos assinarão o Termo de Mudança, conforme o [ANEXO 1-AS](#).

3.26 - FORNECIMENTO DE CERTIDÃO DE OCORRÊNCIA DE ACIDENTE

- a) A Lei nº 8.374 de 30 de dezembro de 1991, que dispõe sobre o Seguro Obrigatório de Danos Pessoais (DPEM) causados por embarcações ou por sua carga, tem por finalidade dar cobertura a pessoas transportadas ou não, inclusive aos proprietários, tripulantes e/ou condutores das embarcações e a seus respectivos beneficiários ou dependentes, esteja ou não a embarcação operando;
- b) Segundo a Lei acima citada, o direito à indenização relativa ao seguro decorre da simples prova do acidente e do dano, independentemente da existência de culpa;
- c) Estão obrigados a contratar o Seguro Obrigatório de Danos Pessoais causados por embarcações ou por suas cargas todos os proprietários ou armadores em geral, de embarcações nacionais ou estrangeiras sujeitas à inscrição e/ou registro nas Capitânicas dos Portos e órgãos subordinados;
- d) O Capitão dos Portos, Delegado ou Agente deverá expedir a Certidão de ocorrência como documento hábil de comprovação do acidente, ([ANEXO 1-AT](#)), independente da existência de culpa, entregá-la à vítima ou ao beneficiário da vítima fatal e anexar cópia aos autos do IAFN; e
- e) O Encarregado do inquérito deverá comunicar à vítima ou ao beneficiário legal, no caso de vítima fatal, o direito de pleitear junto à Entidade Seguradora a liquidação do sinistro coberto pelo Seguro Obrigatório (DPEM).

3.27 - ATUALIZAÇÃO DO SISGEMB

Por ocasião da ocorrência de acidente ou fato da navegação, com a instauração de IAFN, as CP, DL e AG deverão atualizar o SISGEMB, dependendo do porte da embarcação, registrando a ocorrência. Como exemplo, para uma embarcação

naufrajada, deverá ser registrado no SISGEMB como “fora de operação”.

3.28 - PROTESTOS MARÍTIMOS

O [ANEXO 1-AU](#) descreve os procedimentos que deverão ser observados pelas CP, DL e AG, ao receberem “Protestos Marítimos”.

3.29 - APOIO À APURAÇÃO DE EVENTOS DE REPERCUSSÃO

O Capitão dos Portos ou Delegado, à vista da importância e repercussão de determinado acidente ou fato da navegação, poderá solicitar apoio às demais OM da área de jurisdição, ao DN, à DPC, bem como à PEM, no tocante a apoio jurídico, a fim de melhor instruir o inquérito, dentro da técnica mais perfeita possível.

3.30 - GRUPO DE APOIO TÉCNICO (GAT) DA DPC

- a) O GAT da DPC tem a finalidade de auxiliar, tecnicamente, os DN na condução dos IAFN nos casos que envolverem perda de vidas humanas, lesão corporal grave e poluição hídrica com significativo impacto sobre o meio ambiente;
- b) O GAT, quando formado, será constituído por profissionais de diversas especialidades tais como engenheiros, especialistas em meio ambiente, advogados, entre outros peritos, em função do tipo de ocorrência verificada;
- c) O GAT pode ser solicitado pelo DN, por mensagem preferencial, caso este não possua os recursos humanos adequados à apuração do acidente ou fato; e

d) A Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) poderá participar do GAT sempre que solicitada pelos DN ou pela DPC.

3.31 - INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES E FATOS DA NAVEGAÇÃO

- **Investigação de acidentes e fatos da navegação**

1) O aperfeiçoamento dos requisitos técnicos das embarcações com vistas à segurança da navegação, à preservação da vida humana de passageiros e tripulantes e à prevenção da poluição hídrica dependem, entre outros aspectos, da correta identificação das causas determinantes dos acidentes e fatos da navegação e seus fatores contribuintes;

2) O relatório tem, a princípio, noventa dias para ser concluído. Porém, o prazo ficará condicionado à conclusão de novos trabalhos desenvolvidos pela equipe investigadora e este poderá ser prorrogado quantas vezes forem necessárias;

3) Medidas de caráter preventivo imediato poderão ser indicadas, mesmo antes de concluída a investigação. Essas medidas serão complementadas, alteradas, ou até, canceladas se, no curso da investigação, houver indícios que sugiram a adoção de novos procedimentos; e

4) O exame da necessidade de investigação se inicia antes mesmo do envio da mensagem de instauração de IAFN.

- **Prevenção de acidentes e fatos da navegação**

1) A prevenção de acidentes e fatos da navegação é o conjunto de ações empreendidas por todos os setores da comunidade aquaviária, que visa preservar recursos humanos, materiais, e financeiros por meio da eliminação ou redução dos riscos inerentes à navegação.

2) O ciclo da prevenção é o processo que permite atingir o propósito da prevenção. Esse ciclo compõe-se, basicamente, de cinco etapas:

- I) Coleta de dados – consiste em identificar situações com potencial de causar acidentes ou fatos da navegação, perdas de vida humana, lesões ou danos materiais. Abrangem situações de risco e, principalmente, as causas determinantes de acidentes ou fatos da navegação ocorridos na região, as causas das conseqüentes fatalidades e seus fatores contribuintes;
- II) Análise de dados – consiste em analisar os dados coletados, buscando determinar as origens das condições identificadas na etapa de coleta de dados e os riscos associados. Os dados colhidos devem ser analisados exclusivamente sob o foco da prevenção de acidentes. O resultado das análises indica os riscos, os segmentos da comunidade aquaviária e os tipos de embarcações envolvidas, para os quais serão estabelecidas medidas preventivas;
- III) Formulação de medidas preventivas – consiste na formulação das ações ou procedimentos que possam neutralizar ou reduzir os riscos identificados na análise. As medidas preventivas podem ser de cunho:
 - (a) **educativo**, tais como recomendações de segurança, campanhas de conscientização, seminários, cursos, palestras, reuniões com integrantes da comunidade aquaviária etc. São indicadas diante da constatação de que o desconhecimento de normas, regulamentos e procedimentos em vigor ou das conseqüências de sua inobservância teve influência no resultado negativo;
 - (b) **normativo**, como a imposição de novos requisitos, procedimentos e especificações ou a alteração dos existentes. Indicadas quando da constatação de que não há normas em vigor sobre o assunto ou as existentes não atenderam à expectativa, necessitando reavaliação; ou
 - (c) **restritivo**, como orientações para ações de inspeção naval e exigências em caráter especial, dirigidas a determinado acontecimento, até que se sustentem as condicionantes que representem risco à segurança da navegação. Indicadas quando a causa determinante do acidente ou fato da navegação, ou mesmo de uma conseqüente fatalidade, foi fruto de violações conscientes a leis, normas, regulamentos, procedimentos em vigor ou do não atendimento de requisitos e

especificações nelas previstas.

Note-se que um acidente ou fato da navegação pode indicar mais de uma das alternativas citadas e que as ações devem ser exequíveis e estar sob o controle da CP, DL ou AG, ou seja, sob sua competência e jurisdição;

IV) Emprego de medidas preventivas; e

V) Controle da eficácia – consiste em verificar os resultados das medidas preventivas empregadas. Caso se perceba a ineficácia de alguma delas, deve-se retornar à etapa de formulação;

3) Os CP, DL e AG devem utilizar o ciclo da prevenção em suas jurisdições, de forma a estimular e coordenar os esforços de toda comunidade aquaviária na prevenção de acidentes e fatos da navegação.

- **Mapa de Acompanhamento de Medidas Preventivas**

As CP, DL e AG deverão manter acompanhamento dos acidentes, fatos e riscos à navegação observados e das respectivas medidas preventivas empreendidas em sua área de jurisdição, por meio do Mapa de Acompanhamento de Medidas Preventivas ([ANEXO 1- AV](#)). O Mapa deverá conter também os resultados obtidos com a adoção das medidas preventivas. Tal procedimento permitirá às CP, DL e AG acompanhar o processo desde a implantação de tais medidas até a obtenção dos resultados finais. O Mapa atualizado deverá ser encaminhado à DPC por comunicação eletrônica e assinado digitalmente pelo Capitão dos Portos, Delegado ou Agente, com cópia para o DN, até 31 de janeiro de cada ano.

- **Questionário de prevenção de acidentes**

1) Visando o aperfeiçoamento das Normas da Autoridade Marítima e a cooperação com a IMO na prevenção de acidentes, o Questionário de Prevenção de Acidentes (QPA), [ANEXO 1-AX](#), deve ser preenchido (um para cada embarcação envolvida) e enviado à DPC, juntamente com as cópias do relatório de IAFN, do laudo de exame

- pericial e das fichas registro de acidente;
- 2) Em acidentes envolvendo embarcações sujeitas às convenções SOLAS e MARPOL, o QPA deve ser respondido por Inspetor ou Vistoriador Naval do GVI da CP ou DL, preferencialmente com curso de Investigação e Prevenção de Acidentes, caso esta tenha esses profissionais em sua lotação;
 - 3) Sempre que, fruto de análise do acidente ou fato da navegação, for vislumbrada pela CP ou DL uma possível alteração de requisitos, especificações e procedimentos das Normas da Autoridade Marítima como medida preventiva de cunho normativo, esta deve ser encaminhada à DPC, a título de sugestão, por meio do QPA, para que seja analisada pelo Departamento de Inquéritos e Investigações de Acidentes de Navegação pelo corpo técnico da DPC quanto à sua adequabilidade e exequibilidade. Caso sejam pertinentes, as propostas de alteração serão encaminhadas ao Diretor de Portos e Costas para aprovação.

RECOMENDAÇÕES FINAIS



- a) A estrita observância das instruções desta norma pelos responsáveis na instauração e condução dos IAFN reduzirá as possíveis falhas na apuração. Tais falhas devem ser objeto de rigorosa apuração e severamente reprimidas com as penalidades da lei, no caso de terem ocorrido por omissão ou negligência.
- b) Para tanto, recomenda-se que, sempre que for julgada necessária, seja solicitada assessoria à DPC, à PEM ou mesmo ao TM; e
- c) O pleno conhecimento desta norma e o levantamento de todas as instruções normativas da DPC, CP e OM subordinadas decorrentes da LESTA, que sejam pertinentes ao evento, facilitará a identificação de eventuais descumprimentos à legislação que deverá ser comentada no laudo de exame pericial e no relatório do Encarregado do Inquérito.

PRINCIPAIS ERROS OBSERVADOS NOS IAFN

ERROS	REFERÊNCIA
1 - Relatório do Encarregado do Inquérito terminado em 20/AGO/2012 e encaminhado por ofício ao TM após oito meses, em 10/MAI/2013.	Art. 0121 e 0123 da NORTEC 09/DPC.
2 - Demora na realização da perícia pelos Peritos indicados por Portaria.	Art. 0106 e 0107 da NORTEC 09/DPC.
3 - Ausência de fotos e croquis no Laudo de Exame Pericial.	Art.0111 da NORTEC 09/DPC.
4 - Estabelecimento incorreto dos Fatores Contribuintes - Fator Humano, Fator Material e Fator Operacional - contidos no Relatório do Encarregado do Inquérito e no Laudo de Exame Pericial.	Art. 0111 e Anexo 1-AH da NORTEC 09/DPC.
5 - Ausência do Rol de Quesitos do Encarregado do Inquérito respondido pelos Peritos no Laudo de Exame Pericial.	Art.0111 e Anexo 1-O da NORTEC 09/DPC.
6 - Alegação de fortuna do mar como causa determinante do acidente/fato da navegação sem a confirmação do Centro de Hidrografia da Marinha.	Art. 0116 da NORTEC 09/DPC.
7 - Notificação ou Termo de Inquirição de testemunha sem incluir a informação do CPF, para a correta identificação.	Anexos 1-T e 1-X da NORTEC 09/DPC.
8 - Ausência de possíveis responsáveis diretos ou indiretos na conclusão do Relatório do Encarregado do Inquérito, quando há reais elementos para tal.	ART. 0119 da NORTEC 09/DPC.
9 - Conclusão do Relatório do Encarregado do Inquérito ou do Laudo de Exame Pericial com causa determinante diferente de uma das previstas: dolo, imprudência, imperícia, negligência, força maior, caso fortuito, fortuna do mar ou causa indeterminada.	Art. 0119 da NORTEC 09/DPC.
10 - Seguro obrigatório DPEM fora de vigor e não descrito no Relatório do Encarregado do Inquérito.	Art. 0119 da NORTEC 09/DPC.

12 - Páginas não numeradas no Relatório do Encarregado do Inquérito, sem a rubrica do Escrivão ou numeradas a lápis.	Art. 0115 da NORTEC 09/DPC.
13 - Ausência de despacho concordante do Capitão dos Portos ou Delegado ao Relatório do Encarregado do Inquérito.	Art. 0121 e Anexos 1-AL, 1-AM, 1-AN e 1-AO da NORTEC 09/DPC.
14 - Prazo para conclusão do Relatório do Encarregado do Inquérito superior a 90 dias, sem solicitação de prorrogação anexa aos autos ou não Justificado.	Art.0103 da NORTEC 09/DPC.
15 - Mensagem de instauração do IAFN fora da padronização.	Art. 0104 e Anexo 1-A da NORTEC 09/DPC.
16 - Dados informados na mensagem de instauração como "a ser apurado" não são atualizados quando as informações estão disponíveis.	Art.0103 da NORTEC 09/DPC.
17 - O conteúdo do Laudo de Exame Pericial não possui todos os itens constantes do modelo instituído.	Art.0111 e Anexo 1-O da NORTEC 09/DPC.
18 - O conteúdo do Relatório do Encarregado do Inquérito não possui todos os itens do modelo instituído.	Art. 0119 e Anexo 1-AH da NORTEC 09/DPC.
19 - AUSÊNCIA DE NOTIFICAÇÃO OU NOTIFICAÇÃO SEM ASSINATURA PARA DEFESA PRÉVIA, devendo constar a justificativa na hipótese de impossibilidade de cumprimento.	, Art. 0120, alínea "b", da NORTEC 09/DPC.
20 - AUSÊNCIA DE CERTIDÃO DE ÓBITO E/OU LAUDO NECROLÓGICO EM CASO DE MORTE.	Art. 0107, alínea "a", subitem 13, da NORTEC 09/DPC.
21 - NÃO INCLUSÃO DE PEÇAS A SEREM SOLICITADAS DO INQUÉRITO POLICIAL, NO CASO DE CRIME.	- Art. 0113, da NORTEC 09/DPC
22 - DADOS PESSOAIS COM QUALIFICAÇÃO INCOMPLETA.	Art. 0111, alínea "g", 8), subitem II, alíneas "a" e "b" da NORTEC 09/DPC; Art. 0116, alínea "b" da NORTEC 09/DPC

PRINCIPAIS ESCLARECIMENTOS A SEREM ADOTADOS EM RELAÇÃO A TESTEMUNHAS

1 – Caso uma testemunha se recuse a assinar a notificação para comparecimento, qual o procedimento a ser adotado?

R - Deverá ser colocado na notificação uma CERTIDÃO informando que a testemunha se recusou a assinar a notificação. Tal certidão deverá ser assinada pelo portador da notificação e havendo uma testemunha desse fato, por ela também. A testemunha pode ser outro militar que foi acompanhando,

inclusive o motorista a viatura da OM.

2 – Caso uma testemunha assine a notificação, mas não comparece à oitiva, qual o procedimento a ser adotado?

R - Deverá ser feita outra notificação (no caso de não ser muito longe o domicílio do notificado), colocando nesta notificação que está é a segunda vez, pois não houve o comparecimento da testemunha no dia e hora marcados. Caso a testemunha não compareça novamente, seguir com o IAFN e, no Relatório deixar bem claro que a testemunha foi notificada por duas vezes e não compareceu. Sempre é conveniente que se entre em contato, via telefone com a testemunha (no caso de haver como realizar esse contato) para tentar entrar em entendimento e trazê-la com boa vontade para depor. Não há como se obrigar uma testemunha a vir depor no caso dos IAFNs.

3 – Caso uma testemunha não seja encontrada, a publicação do edital além de ser feita em jornal de grande circulação, deverá ser publicada no Diário Oficial do Município?

R - Sim. O diário Oficial é que dá cunho oficial à notificação.

CONTEÚDOS ESSENCIAIS PARA CONFECCÃO DO LAUDO DE EXAME PERICIAL

Causas determinantes – os peritos não poderão concluir por uma ou várias possíveis ou prováveis causas, não podendo apontar alternativas para a causa determinante do evento, nem apontar responsáveis pelo evento (esta atribuição é do encarregado do inquérito).

Na perícia oficial os peritos não poderão se fazer acompanhar por representantes de partes interessadas ou quaisquer outras pessoas estranhas ao ato que irão realizar.

Também não poderão responder a quesitos formulados por Assistentes Técnicos de partes interessadas ou advogados, e muito menos permitirem que tais Assistentes Técnicos ou advogados interfiram na perícia.

Não poderão usar qualquer inquirição formal na perícia, sob a pena de anular todo o inquérito.

Dúvidas: fazer contato com a Procuradoria Especial da Marinha (PEM)

Tel: (21) 2104-5298 – Procurador de plantão, todos os dias úteis da semana.

**MARINHA DO BRASIL
(NOME DA OM)**

LAUDO DE EXAME PERICIAL

Aos.....dias do mês de do ano de, nesta cidade (ou o lugar onde for), presente os Peritos.....(qualificação completa), designados pelo Sr. (Capitão dos Portos/Delegado) e prestados pelos aludidos Peritos o compromisso legal de bem e fielmente desempenharem os deveres dos seus encargos, declarando com verdade o que encontrarem em sã consciência entenderem, encarregou-os aquela autoridade de proceder a exame pericial (referir minuciosamente o fato que constitui objeto da Perícia), havendo os Peritos procedido ao exame ordenado e as diligências que julgaram necessárias, declarando o seguinte:

I) DADOS DA(S) EMBARCAÇÃO(ÕES):

(a) Características: tais como nome, bandeira, porto de inscrição, tipo, propulsão, comprimento, atividade (caso não seja inscrita, identificar a atividade na qual vinha sendo utilizada e se era apropriada para tal), proprietário, armador, sociedade classificadora, número IMO, número de inscrição na CP/DL, Arqueação Bruta (caso não seja inscrita, a AB deve ser calculada), área de navegação autorizada para a embarcação, fotos, de preferência digitais, que devem ser anexadas ao Laudo;

(b) Documentos das embarcações: deve ser citada toda a documentação que deveria portar e a que foi apurada, mencionando a validade; as cópias dos documentos devem ser anexadas aos autos por termo de juntada, de acordo com o artigo 0115 desta norma;

(c) Condição em que se encontrava cada embarcação: resultado da Vistoria Especial para Emissão de Laudo Pericial, relacionando as discrepâncias observadas, principalmente no tocante ao material de salvatagem e descrevendo o estado de cada embarcação, avarias, perda parcial, perda total, etc. Para embarcações superiores a 24 metros, deve ser preenchida e anexada a Ficha Registro de Avarias;

II) DADOS PESSOAIS DOS ENTREVISTADOS:

(a) qualificação de aquaviários, amadores, tripulantes, profissionais não tripulantes, armadores, proprietários, agentes e engenheiros envolvidos direta ou indiretamente na ocorrência do acidente (ou fato): devem ser citados nome, função, CIR (mencionando se válida e de acordo com a função exercida e prevista no CTS), identidade, endereço, telefone, empresa para a qual trabalha e tarefa que executava no momento da ocorrência ou anterior a ela, mas que esteja relacionada com a mesma; as cópias dos documentos devem ser anexados aos autos por termo de juntada, de acordo com o artigo 0115 desta norma;

(b) qualificação de passageiros e quaisquer pessoas que possam testemunhar a respeito do ocorrido, caso julgado de interesse para a apuração: com nome, identidade, endereço e telefone, mencionando de que forma testemunhou e/ou participou da ocorrência;

III) DADOS DO LOCAL DO ACIDENTE (OU FATO) DA NAVEGAÇÃO:

(a) identificação - latitude e longitude, região geográfica, nome, profundidade, área de navegação (interior ou mar aberto), distância de terra, distância da cidade mais próxima e outros dados julgados pertinentes à elucidação da ocorrência;

(b) condições ambientais no momento da ocorrência - citando direção e intensidade do vento e da corrente, o estado do mar, condições de visibilidade e outras julgadas pertinentes à elucidação da ocorrência, mencionando a fonte de informação;

IV) SEQUÊNCIA DOS ACONTECIMENTOS:

Sumário cronológico, se possível com horários de ocorrência, onde constem os eventos, circunstâncias, ações e omissões que redundaram no acidente (ou fato), inclusive socorro e/ou salvamento por parte das embarcações próximas, confeccionando croqui ilustrativo, caso necessário ao perfeito entendimento. Devem ser incluídas nesse sumário todas as consequências do acidente ou fato, principalmente os acidentes pessoais e a ocorrência de poluição, indicando as ações realizadas para evitá-los e se foram utilizados equipamentos de salvatagem adequados. Caso a obtenção da informação tenha sido indireta, citar o nome da fonte;

V) CONSEQUÊNCIAS DO ACIDENTE (OU FATO) DA NAVEGAÇÃO:

(a) acidentes pessoais - qualificação das vítimas com nome, idade e sexo, descrevendo lesões e causa mortis (de acordo com a Certidão de Óbito ou Laudo de

Necropsia, obrigatoriamente juntado aos autos) ou desaparecimento do corpo;

(b) danos materiais - descrição das avarias da (s) embarcação(ões), naufrágio com perda parcial ou perda total, avarias da (s) carga(s), da sinalização náutica, da infraestrutura portuária ou quaisquer outras decorrentes do acidente ou fato da navegação em questão;

(c) poluição - indicação do material poluente e a quantidade apurada por sondagem de tanques ou estimada;

VI) ANÁLISE DOS DADOS OBTIDOS:

Argumentação concatenada sobre a investigação realizada, de forma a facilitar o entendimento completo da ocorrência para responder nos itens seguintes o ROL de Quesitos do Encarregado do Inquérito e concluir acerca dos fatores contribuintes e da causa determinante;

VII) RESPOSTA AO ROL DE QUESITOS DO ENCARREGADO DO INQUÉRITO;

Citar cada pergunta e a sua resposta.

VIII) FATORES CONTRIBUINTES:

Que concorreram para o evento inicial do acidente ou fato da navegação e os que concorreram para as consequências, separados metodicamente, devendo ser analisados a vista do citado no item VI) Análise dos dados obtidos:

(a) Fator Humano - o agente causador sob o ponto de vista bio-psicológico – ex.: audição e/ou visão deficiente, sob efeitos de entorpecentes, embriaguez, fadiga, sob severas perturbações mentais, etc.;

(b) Fator Material – a embarcação, o complexo da engenharia naval e os materiais homologáveis afins sob os aspectos de fabricação, projeto, manutenção e disponibilidade – ex.: condições estruturais, estado de conservação e manutenção, fadiga de material, falta ou inadequabilidade do material de salvatagem, falta ou inadequabilidade das luzes de navegação, etc.; e

(c) Fator Operacional – as ações e/ ou omissões dos profissionais e/ou aquaviários e/ou amadores ou a eles equiparados no desempenho de suas respectivas atividades – ex.: erro de navegação, erro de manobra falta de manutenção, falta de uso efetivo de coletes salva-vidas, excesso de lotação et c.). Ressalte-se que o fator operacional pode estar correlacionado com o fator humano, e vice-versa, assim como o

fator material pode ter concorrido para o acidente devido ao fator operacional, por meio de negligência na manutenção, imperícia na operação, etc.;

IX) CAUSA DETERMINANTE:

(após a análise dos dados obtidos, da descrição das avarias e dos fatores contribuintes, deverá ser apontada a causa determinante ou declarada, aduzindo as razões, a impossibilidade do seu estabelecimento. A causa determinante é a causa do evento inicial, primeira ocorrência indesejável na sequência de eventos que redundaram no acidente ou fato da navegação e nas suas consequências. Assim, embora o naufrágio seja classificado como acidente da navegação, o evento inicial pode ter sido uma colisão, um abalroamento, um emborcamento, água aberta, alagamento por abertura de válvula de fundo, etc. Também o abalroamento e a colisão podem ter sido fruto de uma avaria de máquinas, por exemplo.

A causa determinante é uma das seguintes: dolo, imprudência, imperícia, negligência, caso fortuito, força maior, fortuna do mar ou indeterminada; no caso de imprudência, imperícia ou negligência, pode ser citada mais de uma destas três causas determinantes; a definição de cada uma das causas determinantes consta na alínea c) do artigo 0119. A causa determinante deve estar relacionada com a argumentação efetuada no item VI) Análise dos dados obtidos.

Os peritos não poderão concluir por uma ou várias possíveis ou prováveis causas, não podendo, também, apontar alternativas para a causa determinante do evento, pois a realização da perícia é exatamente para determinar a causa do acidente ou fato da navegação. Não deverão, ainda, nomear responsáveis pelo evento, visto ser esta atribuição do Encarregado do Inquérito, em seu relatório, após analisar o conjunto das provas produzidas no IAFN; poderão apontar a sua função: comandante, proprietário, etc.)

Conclui-se, portanto, que a causa determinante foi

X) INFRAÇÕES COMETIDAS:

Os Peritos, em seu relatório, deverão também apontar eventuais infrações às normas decorrentes da LESTA, mesmo que não tenham nexos de causalidade com o acidente ou fato da navegação, e o não cumprimento de leis, normas, regulamentos e convenções, caso tenha ocorrido;

XI) OUTRAS INFORMAÇÕES JULGADAS PERTINENTES:

Informar o agente consignatário da embarcação. Nos casos de dano ao meio ambiente, fazer constar nome e endereço do Agente Consignatário da carga, extraído do conhecimento de embarque ("Bill of Lading"), do representante no Brasil da embarcação estrangeira e consignar a Agência do Banco do Brasil S.A., onde tenha sido feita a caução;

E, por nada mais terem a examinar e a declarar, deu-se por findo o exame, do qual lavrei o presente LAUDO que, lido e achado conforme, vai assinado pelos peritos acima mencionados e de tudo dou fé. Eu, (posto ou graduação, quadro, número e assinatura) servindo de Escrivão, o subscrevi.

Assinatura do Perito
Nome
Posto/Grad.

Assinatura do Perito
Nome
Posto/Grad.

OBS:

Os Peritos devem observar o contido no artigo 0111 e os procedimentos específicos para cada Fato ou Acidente constantes do anexo 1-D, bem como a confecção de um croqui e obtenção de fotografias do local do acidente a fim de instruir uma perícia criteriosa.

MARINHA DO

BRASIL

(NOME DA OM)

RELATÓRIO DE IAFN

Vistos e bem examinados os presentes autos do inquérito, instaurado em virtude da (Portaria) de folhas, deles consta que (dia, mês, hora, local) (referir minuciosamente o fato que constitui objeto do Inquérito).

1) DESCRIÇÃO DAS DILIGÊNCIAS REALIZADAS:

2) DESCRIÇÃO DAS CARACTERÍSTICAS DA(S) EMBARCAÇÃO(ÕES):

embarcação:	bandeira:	porto de
inscrição: atividade:	tipo:	propulsão:
área de navegação:	AB:	comprimento:
proprietário:	armador:	sociedade
classificadora: Nº IMO	Nº Inscrição:	provisão de registro:
carga:	material do casco:	outros dados:

3) RESULTADO DE EXAMES PERICIAIS:

(transcrever do Laudo de Exame Pericial)

I) Seguro Obrigatório DPEM, mencionando se estava em vigor (Lei 8.374/91);

II) Documentação da(s) embarcação(ões), mencionando validade; e

III) Causa determinante, consequências e todas as evidências que corroborem a conclusão dos Peritos;

4) DEPOIMENTOS:

I) resumo de cada um dos depoimentos, principalmente dos trechos que corroborem o item 7) Conclusão;

II) os meios legais utilizados para localizar e ouvir depoimentos de testemunhas e a razão pela qual não puderam ser ouvidas;

III) testemunhas que não foram inquiridas, com o endereço onde possam ser encontradas;

5) SEQUÊNCIA DOS ACONTECIMENTOS – (descrição minuciosa e cronológica do

Acidente ou Fato da Navegação, com data, hora e local, relatando toda e qualquer circunstância que, de alguma forma, se relacione com o evento em si ou com suas consequências, como peculiaridades da região do evento; faina de resgate; Capitães, mestres, armadores, proprietários, etc., das embarcações envolvidas no acidente; inscrição (ões); se houve perda de vidas, quais as pessoas que pereceram ou desapareceram e em que circunstâncias; se houve perda ou alijamento da carga (qual a sua natureza e avarias, etc.); se houve avarias nas embarcações, perda de acessórios ou quaisquer danos e prejuízos; se o prejuízo aparente foi resultante de atraso de viagem, devido ao tempo consumido nos trabalhos de safamento, salvamento, etc. Todos os eventos, atos, fatos, ações, omissões, decisões e condições apresentadas na sequência devem estar relacionadas com provas periciais, documentais e testemunhais colhidas e citadas no contexto do relatório);

6) ANÁLISE – (argumentação concatenada, baseada em fatos já citados, de forma a fundamentar a Conclusão);

7) CONCLUSÃO – (a partir da argumentação constante do item (6) Análise, deve ser feita a indicação dos fatores contribuintes, consequências, extensão das avarias, dos acidentes pessoais e da poluição, do não cumprimento de leis, normas, regulamentos e convenções, caso tenha ocorrido, da causa determinante do evento e a indicação, se for o caso, de possível (eis) responsável (eis) quando um Acidente ou Fato da Navegação ocorreu em consequência de dolo ou culpa (imprudência, imperícia ou negligência) dos possíveis responsáveis);

De tudo quanto contêm os presentes autos, conclui-se:

l) fatores que contribuíram para o acidente:

(a) fator humano – (o agente causador sob o ponto de vista bio-psicológico – ex.: audição e/ou visão deficiente, sob efeitos de entorpecentes, embriaguez, fadiga, sob severas perturbações mentais, etc.);

(b) fator material – (a embarcação, o complexo da engenharia naval e os materiais homologáveis afins sob os aspectos de fabricação, projeto, manutenção e disponibilidade - ex.: condições estruturais, estado de conservação e manutenção, fadiga de material, falta ou inadequabilidade do material de salvatagem, falta ou inadequabilidade das luzes de navegação, etc.); e

(c) fator operacional – (as ações e/ou omissões dos profissionais e/ou aquaviários

e/ou amadores ou a eles equiparados no desempenho de suas respectivas atividades – ex.: erro de navegação, erro de manobra, falta de manutenção, falta de uso efetivo de coletes salva-vidas, excesso de lotação etc.). Ressalte-se que o fator operacional pode estar correlacionado com o fator humano, e vice-versa, assim como o fator material pode ter concorrido para o acidente devido ao fator operacional, por meio de negligência na manutenção, imperícia na operação, etc.);

II) extensão das avarias, dos acidentes pessoais, da poluição e legislação não atendida: que, em consequência, houve.....(prejuízos ocorridos ou danos causados às embarcações, à carga, passageiros ou a elementos outros, tais como: cais, boias, etc., conforme consta às fls., poluição hídrica, apontando o não cumprimento de leis, normas, regulamentos e convenções, caso tenha ocorrido.....) e eventuais infrações às normas decorrentes da LESTA, mesmo que não tenham nexos de causalidade com o acidente ou fato da navegação.....;

III) Causa determinante:

(após análise dos fatores contribuintes e da descrição das avarias, deverá ser apontada a causa determinante ou indicadas as razões da impossibilidade do seu estabelecimento:

A causa determinante é a causa do evento inicial, primeira ocorrência indesejável na sequência de eventos que redundaram no acidente ou fato da navegação e nas suas consequências. Assim, embora o naufrágio seja classificado como acidente da navegação, o evento inicial pode ter sido uma colisão, um abalroamento, um emborcamento, água aberta, alagamento por abertura de válvula de fundo, etc. Também o abalroamento e a colisão podem ter sido fruto de uma avaria de máquinas, por exemplo.

O Encarregado do Inquérito não poderá concluir por uma ou várias possíveis ou prováveis causas, não podendo, também, apontar alternativas para a causa determinante do evento, pois a realização do inquérito é exatamente para determinar a causa do acidente ou fato da navegação.

A causa determinante deve ser uma das seguintes: dolo, imprudência, imperícia, negligência, caso fortuito, força maior, fortuna do mar ou indeterminada; no caso de imprudência, imperícia ou negligência, pode ser citada mais de uma destas três causas determinantes; a definição de cada uma das causas determinantes consta na alínea c) do artigo 0119. A causa determinante deve estar relacionada com a argumentação do item

(6) Análise).

(a) Conclui-se, portanto, que a causa determinante do acidente (ou fato da navegação) foi (se houve dolo ou imprudência, imperícia, negligência), e são os possíveis responsáveis diretos: (nome e função)....., ou não há possíveis responsáveis diretos porque que o fato se deu por motivo de(força maior ou fortuna do mar ou caso fortuito ou indeterminada).

(b) São possíveis responsáveis indiretos: (nome e função), por (dolo ou imprudência, imperícia, negligência); e

IV) outras informações julgadas pertinentes:

(informar o agente consignatário da embarcação. Nos casos de dano ao meio ambiente, fazer constar nome e endereço do Agente Consignatário da carga, extraído do conhecimento de embarque ("Bill of Lading"), do representante no Brasil da embarcação estrangeira e consignar a Agência do Banco do Brasil S.A., onde tenha sido feita a caução).

Sejam os presentes autos conclusos ao Sr. Capitão dos Portos (ou Delegado), para os fins de direito.

Em de de 20.....

Assinatura do Encarregado do Inquérito
Nome
Posto/Graduação

UE.

4.0

**NORMAS E PROCEDIMENTOS
RELATIVOS À INVESTIGAÇÃO DE
SEGURANÇA DOS ACIDENTES E
INCIDENTES MARÍTIMOS (ISAIM)
(NORMAM-09 E NORTEC 09/DPC)**



**ATENÇÃO: NESTE MÓDULO ALGUNS PROCEDIMENTOS DIZEM
RESPEITO APENAS ÀS ORGANIZAÇÕES MILITARES (NORTEC-09/DPC)**

4.1 - PROPÓSITOS (NORMAM-09 e NORTEC-09/DPC)

a) Divulgar o “Código de Normas Internacionais e Práticas Recomendadas para uma Investigação de Segurança dos Acidentes e Incidentes Marítimos”, também conhecido como “Código de Investigação de Acidentes (CIA)”, aprovado pela Resolução MSC.255(84) da Organização Marítima Internacional (IMO), os procedimentos da Investigação de Segurança dos Acidentes e Incidentes Marítimos (ISAIM) e seu encaminhamento à Diretoria de Portos e Costas (DPC) – [NORMAM-09](#); e

b) Estabelecer os procedimentos para condução da Investigação de Segurança dos Acidentes e Incidentes Marítimos (ISAIM) e envio para a Diretoria de Portos e Costas (DPC). A investigação abrange a coleta e a análise de provas, a identificação dos fatores causais e a elaboração das recomendações de segurança que forem necessárias – [NORTEC-09](#); e

4.2 - OBJETIVO DA ISAIM (NORTEC-09/DPC)

As Investigações de Segurança Marítima não procuram atribuir culpa nem determinar responsabilidades. Em vez disto, uma Investigação de Segurança Marítima tem o propósito de prevenir que no futuro ocorram acidentes e incidentes marítimos semelhantes. ([NORTEC-09](#))

4.3 - DA OBRIGATORIEDADE DE INSTAURAÇÃO E PRAZOS DA ISAIM (NORMAM-09 e NORTEC-09/DPC)

a) Aplicação (NORMAM-09)

Sob as Convenções SOLAS Regulação I/21 e MARPOL artigos 8 e 12, cada

Administração deve conduzir uma investigação quando ocorrer um acidente envolvendo navios de sua bandeira sujeitos a essas convenções, e deverá suprir a Organização Marítima Internacional (IMO) com as informações concernentes às conclusões de tais investigações.

O Código de Investigação de Acidentes (CIA), cuja versão em português constitui o [Anexo A da NORMAM-09/DPC](#) reconhece que, de acordo com os instrumentos da IMO, todo Estado de Bandeira tem o dever de realizar uma investigação de qualquer acidente que ocorra a qualquer dos seus navios, quando julgar que aquela investigação pode ajudar a determinar que alterações podem ser desejáveis que sejam feitas nas presentes regras, ou se aquele acidente produziu um efeito danoso de grandes proporções ao meio ambiente.

A Investigação de Segurança dos Acidentes e Incidentes Marítimos (ISAIM) não substitui o Inquérito Administrativo sobre Acidentes e Fatos da navegação (IAFN). Ao contrário, sempre que for iniciada a realização de uma ISAIM já deverá ter sido instaurado, obrigatoriamente, um IAFN.

b) Obrigatoriedade (NORTEC-09)

O Código de Investigação de Acidentes se aplica às investigações de acidentes envolvendo qualquer tipo de embarcação e/ou atividade.

O Código de Normas Internacionais e Práticas Recomendadas para uma Investigação de Segurança dos Acidentes e Incidentes Marítimos, também conhecido como “Código de Investigação de Acidentes (CIA)”, [Anexo 2-A da NORTEC 09/DPC](#), reconhece que, de acordo com os instrumentos da Organização Marítima Internacional (IMO), todo Estado de Bandeira tem o dever de realizar uma investigação de qualquer acidente que ocorra em qualquer dos seus navios, quando julgar que isto pode contribuir para proceder alterações às normas existentes no sentido de evitar sua repetição.

O Código leva em conta também que um Estado de Bandeira deverá fazer com que seja aberta uma investigação de certos acidentes ou incidentes marítimos de navegação em Alto-Mar. O código reconhece ainda que, quando ocorre um acidente ou incidente marítimo, no território, incluindo o Mar Territorial, de um Estado, esse Estado tem o direito de investigar a causa desse acidente ou incidente marítimo, que possa oferecer um risco à

vida humana ou ao meio ambiente, que possa envolver as autoridades de busca e salvamento do Estado costeiro ou afetá-lo de outra maneira.

Finalmente o Código estabelece que ***deverá ser realizada e concluída, de acordo com suas normas, uma Investigação de Segurança Marítima de qualquer acidente marítimo muito grave.***



Assim, na ocorrência de qualquer acidente marítimo muito grave, conforme definido pelo Código, envolvendo embarcações de bandeira brasileira, o Agente da Autoridade Marítima (Capitania dos Portos ou Delegacia) da área de jurisdição determinará a realização de uma Investigação de Segurança Marítima, de acordo com o disposto no Código. A realização de uma Investigação de Segurança Marítima de um acidente ou incidente marítimo muito grave, envolvendo embarcações de bandeira estrangeira, e de acidentes ou incidentes marítimos, envolvendo embarcações nacionais que não sejam classificados como muito grave, ficará a critério da DPC, caso seja considerado que tal investigação fornecerá informações que possam ser utilizadas para impedir que no futuro ocorram sinistros semelhantes, ou atenuar a sua gravidade. As definições de acidente marítimo muito grave, grave e incidente marítimo constam do Código de Investigação de Acidentes (CIA), Anexo 2 – A.

c) prazo para instauração e cancelamento (NORMAM-09 e NORTEC-09/DPC)

A ISAIM deve ser iniciada até 5 (cinco) dias, contados da data em que um dos Agentes

da Autoridade Marítima houver tomado conhecimento da ocorrência de acidente marítimo muito grave, envolvendo embarcações de bandeira brasileira, em sua área de jurisdição. O mesmo prazo será observado quando determinada a instauração de ISAIM pela DPC por conta da ocorrência de um acidente marítimo muito grave ou incidente marítimo envolvendo embarcações de bandeira estrangeira, e de acidentes ou incidentes marítimos, envolvendo embarcações nacionais que não sejam classificados como muito grave.

O início da ISAIM será comunicado por meio de mensagem padrão, [Anexo 2-B da NORTEC 09/DPC](#) (MENSAGEM PADRÃO DE INSTAURAÇÃO DE ISAIM).

Após o envio da mensagem de instauração da ISAIM, a OM responsável por sua condução deverá encaminhar à DPC, com cópia ao Comando do Distrito Naval da área de jurisdição, a mensagem já mencionada, tão logo sejam obtidas as informações pertinentes.

Após sua instauração, a ISAIM somente poderá ser cancelada com autorização da DPC.

c) prazo para a conclusão e prorrogações (NORMAM-09 e NORTEC-09/DPC)

A ISAIM deverá ser concluída, por meio da elaboração e envio à DPC de minuta do Relatório de Investigação de Segurança Marítima, no prazo máximo de noventa (90) dias, a contar da data de sua instauração.

Em situações especiais e excepcionais, em que a ISAIM não tenha sido concluída no prazo máximo de noventa (90) dias, a prorrogação poderá ser solicitada à DPC por mensagem e autorizada pelo Diretor de Portos e Costas, que avaliará o pedido devidamente circunstanciado e decidirá a respeito.

4.4 - DEFINIÇÕES (NORMAM-09 e NORTEC-09/DPC)

As definições a seguir, entre outras, constam do Código de Normas Internacionais e Práticas Recomendadas para uma Investigação de Segurança dos Acidentes e Incidentes Marítimos (Código de Investigação de Acidentes - CIA), aprovado pela Resolução MSC.255(84) da Organização Marítima Internacional (IMO) e [ANEXO 2-A da NORTEC-09/DPC](#).

Quando forem empregados nas normas obrigatórias e nas práticas recomendadas para

as investigações de segurança marítima, os termos a seguir têm o seguinte significado:

a) acidente marítimo - acontecimento, ou uma sequência de acontecimentos, que tenha resultado em qualquer das ocorrências a seguir, diretamente relacionado com as operações de um navio:

1 - a morte de uma pessoa, ou ferimentos graves numa pessoa;

2 - a perda de uma pessoa de um navio;

3 - a perda, suposta perda ou abandono de um navio;

4 - um dano material a um navio;

5 - o encalhe ou a incapacitação de um navio, ou o envolvimento de um navio numa colisão;

6 - um dano material à infraestrutura marítima estranha a um navio, que possa colocar seriamente em perigo a segurança do navio, de um outro navio ou de uma pessoa; ou

7 - danos graves ou a possibilidade de danos graves ao meio ambiente, provocados pelos danos causados a um ou mais navios.

b) acidente marítimo muito grave - significa um acidente marítimo, envolvendo a perda total do navio ou uma morte, ou danos graves ao meio ambiente.

c) incidente marítimo - acontecimento, ou sequência de acontecimentos, que não um acidente marítimo, que tenha ocorrido diretamente em relação à operação de um navio e que tenha colocado em perigo ou, que se não for corrigido, pode colocar em perigo a segurança do navio, dos seus ocupantes, de qualquer pessoa ou o meio ambiente. Um incidente marítimo não inclui, entretanto, um ato ou uma omissão deliberada com a intenção de causar danos à segurança de um navio, de uma pessoa ou ao meio ambiente.

d) dano material em relação a um acidente marítimo – significa um dano que:

1 - afete de maneira significativa a integridade estrutural, o desempenho ou as características operacionais da infraestrutura marítima ou de um navio; e

- 2 - exija reparos de vulto ou a substituição de um ou mais componentes importantes; ou
- 3 - a destruição da infraestrutura marítima ou do navio.

e) ferimento grave - um ferimento que seja sofrido por uma pessoa, resultando numa incapacitação em que a pessoa fique incapaz de trabalhar normalmente por mais de 72 horas, a partir de sete dias após a data em que foi sofrido o ferimento.

f) dano grave ao meio ambiente - um dano ao meio ambiente que, como avaliado pelo Estado, ou Estados, afetados ou pelo Estado da Bandeira, como for adequado, produza um grande efeito danoso ao meio ambiente.

g) Investigação de Segurança Marítima - uma investigação, ou um inquérito, (como for denominado por um Estado) de um acidente marítimo, ou de um incidente marítimo, realizado com o propósito de impedir a ocorrência de acidentes e de incidentes marítimos no futuro. A investigação abrange a coleta e a análise de provas, a identificação dos fatores causais e a elaboração das recomendações de segurança que forem necessárias.

h) Estado de Bandeira - Estado cuja bandeira um navio está autorizado a arvorar.

i) Estado substancialmente interessado - significa um Estado:

- 1 - que seja o Estado da Bandeira de um navio envolvido num acidente marítimo, ou num incidente marítimo;
- 2 - que seja o Estado Costeiro envolvido num acidente marítimo, ou num incidente marítimo;
- 3 - cujo meio ambiente tenha sido danificado gravemente, ou de maneira significativa, por um acidente marítimo (inclusive o meio ambiente de suas águas e de seus territórios reconhecidos de acordo com o direito internacional); ou
- 4 - em que as consequências de um acidente marítimo, ou de um incidente marítimo, causado ou ameaçado, danifique gravemente aquele Estado ou ilhas artificiais, instalações ou estruturas sobre as quais tenha o direito de exercer jurisdição; ou

- 5 - que, em decorrência de um acidente marítimo, cidadãos daquele Estado tenham perdido suas vidas ou sofrido ferimentos graves; ou
- 6 - possua à sua disposição informações importantes que o Estado, ou os Estados, que estão investigando a segurança marítima considerem úteis para a investigação; ou
- 7 - que por alguma outra razão crie um interesse que seja considerado significativo pelo Estado, ou Estados, que estão investigando a segurança marítima.

j) Estado(s) Investigador(es) da Segurança Marítima - Estado da Bandeira ou, quando for pertinente, o Estado, ou os Estados, que assumem a responsabilidade pela realização da investigação de segurança marítima, como acordado mutuamente em conformidade com o CIA.

4.5 - CULPADOS E /OU RESPONSÁVEIS (NORMAM-09/DPC)

As ISAIM não procuram atribuir culpa nem determinar responsabilidades. Em vez disso, uma ISAIM, conforme definida no Código, é uma investigação realizada com o propósito de impedir que no futuro ocorram acidentes e incidentes marítimos semelhantes ou, no caso de ocorrerem, que suas consequências sejam minimizadas.

4.6 - INSTAURAÇÃO E DESIGNAÇÃO DOS INVESTIGADORES DE SEGURANÇA MARÍTIMA (NORTEC-09/DPC)

a) Verificada a necessidade da realização da Investigação de Segurança Marítima o Capitão dos Portos ou Delegado designará os Investigadores de Segurança Marítima.

Aos Investigadores de Segurança Marítima será garantida a capacidade de entrar a bordo de um navio, entrevistar o comandante, a tripulação e qualquer outra pessoa envolvida, e obter material relativo a provas para os efeitos de uma investigação de segurança marítima, conforme previsto no CIA; e

b) A ISAIM deve ser obrigatoriamente conduzida por no mínimo 2 (dois) Inspetores e/ou

Vistoriadores Navais da Gerência de Vistorias, Inspeções e Perícias Técnicas (GEVI) lotados nas CP/DL. Caso a DL não possua tais profissionais em seu efetivo, poderá solicitar apoio ao DN que analisará a possibilidade de atendimento por meio de outra CP de sua jurisdição ou por solicitação de apoio da DPC. Os Investigadores de Segurança Marítima acumularão as funções de Peritos do correspondente IAFN. Para facilitar a instauração da ISAIM por decisão da DPC, no caso de um acidente muito grave envolvendo uma embarcação de bandeira estrangeira, devem ser designados como Peritos do IAFN dois Inspetores ou Vistoriadores Navais da GEVI lotados na CP/DL.

4.7 - NOTIFICAÇÃO SOBRE INVESTIGAÇÃO DE SEGURANÇA DE ACIDENTE MARÍTIMO (NORMAM-09 e NORTEC-09/DPC)

Conforme disposto no Código de Investigação de Acidentes (CIA) quando um acidente marítimo ocorre em Alto-Mar ou uma Zona Econômica Exclusiva, o Estado da Bandeira do navio, ou navios envolvidos, deverá notificar outros Estados substancialmente interessados logo que for razoavelmente possível. No caso do acidente marítimo ocorrer no território, incluindo o mar territorial, de um Estado Costeiro, o Estado da Bandeira e o Estado Costeiro deverão notificar um ao outro e juntos notificar outros Estados substancialmente interessados, logo que for razoavelmente possível. Essa notificação não deverá ser retardada devido à falta de informações completas.

A Notificação será elaborada pela DPC com base nos dados informados pelas mensagens de instauração da ISAIM.

O [Anexo 2-C da NORTEC-09/DPC](#) apresenta o formato e o conteúdo da Notificação Sobre Investigação de Segurança de Acidente Marítimo que deverá ser encaminhada pela DPC, preferencialmente por meio eletrônico, para a Embaixada ou representação consular do Estado de Bandeira em Brasília, com cópias para o Comando do Distrito Naval da Área de Jurisdição do acidente, para a Capitania dos Portos ou Delegacia responsável pela condução da investigação e para o Órgão responsável pela investigação de acidentes do Estado da Bandeira do navio(s) envolvido(s) no acidente marítimo objeto da investigação.

A Capitania dos Portos ou Delegacia responsável pela condução da investigação será responsável pela entrega da notificação à Agência Marítima que representa o armador do(s) navio(s) envolvido(s) na investigação e ao(s) Comandantes do(s) navio(s).

4.8 - ACORDO DO ESTADO DA BANDEIRA COM OUTRO ESTADO SUBSTANCIALMENTE INTERESSADO PARA REALIZAR UMA INVESTIGAÇÃO DE SEGURANÇA MARÍTIMA. (NORMAM-09 e NORTEC-09/DPC)

As consultas para buscar um acordo sobre qual Estado, ou Estados, será ou serão os Investigadores da Segurança Marítima, em conformidade com o disposto no CIA, serão conduzidas pela DPC. Independente disso, nada prejudica o direito de um Estado substancialmente interessado realizar separadamente sua própria Investigação de Segurança Marítima.

O Estado Investigador da Segurança Marítima deverá ser capaz de cumprir suas obrigações de acordo com o CIA, e deverá procurar coordenar o ritmo das suas investigações com a conduzida pelos Estados substancialmente interessados para evitar, quando possível, que haja demandas conflitantes sobre testemunhas e acesso às provas.

4.9 - COOPERAÇÃO (NORMAM-09 e NORTEC-09/DPC)

Todos os Estados substancialmente interessados deverão cooperar, na medida do possível, com o Estado Investigador da Segurança Marítima. A participação na ISAIM de Investigadores de Acidentes Marítimos de Estados substancialmente interessados será coordenada pela DPC, para onde deverão ser endereçadas quaisquer solicitações de tal natureza, caso recebidas pelas CP/DL.

4.10 - OBTENÇÃO DE PROVAS DE MARÍTIMOS

(NORTEC-09/DPC)

Em conformidade com o disposto no CIA, todos os marítimos dos quais se pretende obter uma prova, deverão ser informados da natureza e da base da Investigação de Segurança Marítima. Além disto, um marítimo do qual se pretende obter uma prova deverá ter permitido acesso a uma assessoria jurídica, além de ser informado dos seguintes aspectos:

- 1 - qualquer possível risco de que possam se incriminar em quaisquer processos posteriores à investigação de segurança marítima;
- 2 - o direito de não se incriminar ou de permanecer em silêncio; e
- 3 - é vedada a promessa de qualquer proteção ao marítimo para impedir que a prova seja usada contra ele, caso seja fornecida à investigação de segurança marítima.

4.11 - RELATÓRIO DAS INVESTIGAÇÕES DE SEGURANÇA

MARÍTIMA (NORMAM-09 e NORTEC-09/DPC)

O Relatório da Investigação de Segurança Marítima deverá ser produzido ao final da investigação, e conter as seguintes informações, de acordo com o disposto no [Anexo 2-D NORTEC-09/DPC](#):

- a) um resumo, expondo em linhas gerais os fatos básicos do acidente marítimo, ou incidente marítimo, e informando se em decorrência daqueles fatos ocorreram quaisquer mortes, ferimentos ou poluição;

- b)** a identidade do Estado da Bandeira, dos armadores, operadores, da companhia identificada no certificado de gerenciamento da segurança e da Sociedade Classificadora (sujeito a qualquer legislação nacional relativa à privacidade);
- c)** detalhes relativos às dimensões das máquinas de qualquer navio envolvido, juntamente com uma descrição da tripulação, da rotina de trabalho e outras questões, como o tempo em que trabalhavam no navio;
- d)** uma narrativa, detalhando as circunstâncias do acidente, ou do incidente marítimo.
- e)** uma análise, contendo comentários sobre os fatores causais, incluindo quaisquer fatores, mecânicos, humanos e organizacionais;
- f)** um exame do que foi apurado na Investigação de Segurança Marítima, inclusive a identificação de questões relacionadas com a segurança, e as conclusões da Investigação de Segurança Marítima; e
- g)** recomendações, visando a impedir a ocorrência de acidentes e de incidentes marítimos semelhantes.

Os investigadores deverão observar as orientações disponíveis nos [ANEXOS 2-F](#), [2-G](#) e [2-H](#), na NORTEC-09/DPC.

A minuta do Relatório da investigação de segurança marítima será encaminhada, pela OM que conduziu a investigação, para a DPC, a quem caberá a sua revisão e aprovação, assim como sua divulgação para a Organização Marítima Internacional (IMO), para a comunidade marítima nacional e internacional, e para o público externo. **(NORMAM-09/DPC)**

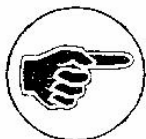
4.12 - REMESSA DO RELATÓRIO DA ISAIM (NORTEC-09/DPC)

O Ofício de remessa do Relatório da Investigação de Segurança Marítima deverá ser encaminhado com brevidade à DPC ([ANEXO 2-E](#)), eletronicamente, com cópia para o Comando do Distrito Naval da área de jurisdição.

4.13 - DIVULGAÇÃO DOS RELATÓRIOS DAS INVESTIGAÇÕES DE SEGURANÇA MARÍTIMA (NORTEC-09/DPC)

Caberá à DPC o envio da minuta do Relatório da Investigação de Segurança Marítima aos Estados substancialmente interessados para permitir que façam comentários pertinentes. Após serem recebidos esses comentários, ou findo o prazo para seu recebimento, a DPC providenciará a divulgação da versão final do Relatório da Investigação de Segurança Marítima para a Organização Marítima Internacional, em conformidade com o CIA. A divulgação da versão final do Relatório da Investigação de Segurança Marítima ao Tribunal Marítimo, à comunidade marítima e ao público externo, também será de responsabilidade da DPC.

CANCELAMENTO DE ISAIM



Após sua instauração, a ISAIM somente poderá ser cancelada com autorização da DPC.

4.14 - GLOBAL INTEGRATED SHIPPING INFORMATION SYSTEM (GISIS) (NORTEC-09/DPC)

a) A Circular MSC-MEPC.3/Circ. 3 da IMO, de 18 de Dezembro de 2008, solicita às Autoridades Marítimas signatárias submeterem àquela entidade os dados referentes a acidentes e/ou incidentes marítimos, utilizando para tal as facilidades disponíveis no “Global Integrated Shipping Information System (GISIS)”, cujo módulo referente aos Acidentes e Incidentes Marítimos recebe os relatórios das investigações de segurança elaboradas pelos Especialistas indicados pela Autoridade Marítima Brasileira, sob a supervisão da DPC;

b) No caso da instauração de ISAIM, o Capitão dos Portos/Delegado deverá enviar à DPC com cópia ao Comando do DN a que a OM está subordinada, mensagem Preferencial com os seguintes dados, tão logo sejam coletados e independentemente do andamento da Investigação:

UM – Nº IMO, nome, bandeira e tipo de navio, tonelage bruta, comprimento total, sociedade classificadora, P&I, proprietário e operador;

DOIS – Nome, bandeira e sociedade classificadora anterior (se for o caso), data de batimento de quilha e lançamento, estaleiro construtor, material e nº do casco, se o casco é duplo ou singelo, nº de tripulantes e passageiros constantes nos Certificados, carga transportada, tipo de viagem (internacional, cabotagem, etc), tipo de propulsão (diesel, vapor, etc);

TRÊS – Dados relativos ao acidente da navegação: data e hora, posição (nome do local e as coordenadas em latitude e longitude), tipo de sinistro, consequências (perda total do navio, navio impossibilitado de prosseguir viagem, navio apto a prosseguir viagem, poluição, perda de vidas e/ou danos sérios), nº de tripulantes, passageiros e outros a bordo no momento do acidente, se havia práctico embarcado no momento do acidente, sequência resumida dos acontecimentos, e restrições de viagem impostas ao navio.

UE.

5.0

ANÁLISE DE DADOS

5.1 - Ferramentas e Técnicas

USO DOS PRINCIPAIS MÉTODOS DE ANÁLISE:

- 1) Diagrama de eventos e fatores causais (causa determinante)
- 2) Análise das barreiras
- 3) Análise das mudanças/ alterações
- 4) Análise da Causa Raiz (origem das causas determinantes)

1) DIAGRAMA DE EVENTOS E FATORES CAUSAIS

- Uma análise cuidadosa e completa dos eventos após um acidente é a base para a identificação precisa das causas.
- A análise de uma única particularidade será sempre considerada como o ponto central de um amplo processo que inclui todos os eventos;
- Algumas vezes o método analítico não é suficiente para determinar as causas do acidente; e
- Tente usar diferentes métodos de análise. Isso poderá ajudar na comparação e validação dos eventos.

Na Determinação dos Eventos (Fatos) leve em consideração:

A) Após um acidente - a quantidade de dados aumenta rapidamente (testemunhos, evidências...) / alguns podem estar errados ou contrastar entre si.

Dados verdadeiros e falsos → o importante é separar → isso auxilia a identificar as causas do acidente.

Portanto, vale seguir as seguintes orientações:

- * Estabelecer quais atividades estavam sendo realizadas no momento do acidente;
- * Conduzir pessoalmente uma explicação passo a passo da cena do acidente;
- * Determinar quais "fatos" são incompatíveis com outras provas;
- * Corroborar os fatos através de entrevistas;
- * Testar / inspecionar componentes pertinentes para determinar os modos de falha e evidências físicas; e
- * Rever as políticas, procedimentos e registros de trabalho para determinar o nível de cumprimento ou execução.

B) Começa durante a coleta das evidências.

Eventos **não** são **hipóteses, opiniões, análises ou conjecturas**. Caso não sejam claramente identificados → serão considerados como hipóteses.

DICA: Comece a desenvolver a cronologia dos acontecimentos à medida em que os fatos forem sendo observados e as provas colhidas.

Os Acidentes envolvem:

- Uma sequência de **EVENTOS** (têm início e final).
- Os **EVENTOS** são afetados pelas **CONDIÇÕES** existentes no momento.
- **EVENTOS** e **CONDIÇÕES** resultam em um dano não intencional (acidente).

Primeiramente você terá de identificar os EVENTOS.

Critério para a descrição de EVENTOS:

- Eventos devem ser baseados em evidências válidas; e
- Eventos deverão variar entre o começo e o fim de uma sequência do acidente.

A seguir você deve:

- Analisar todas as informações do acidente;

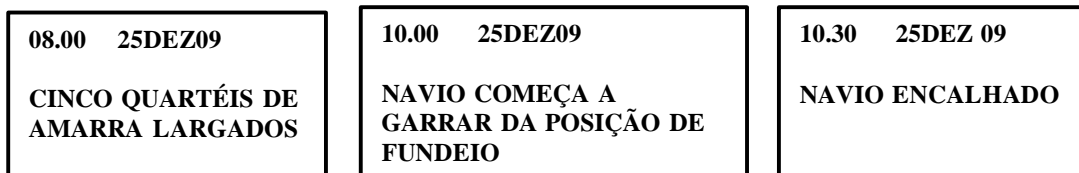
- Identificar todas as condições existentes na cena do acidente; e
- Determinar as causas do acidente.

Diagrama de eventos e fatores causais

Os acidentes raramente resultam de uma única causa.

No que tange ao Diagrama de eventos e fatores causais pode-se dizer que:

- a) são úteis na identificação das causas múltiplas e representam graficamente as condições de desencadeamento dos eventos necessários e suficientes para que o acidente tenha ocorrido.



- b) é uma apresentação gráfica da cronologia do acidente.
- c) é usado principalmente para a compilação e organização de evidências que mostram a sequência de eventos.
- d) é um processo contínuo realizado durante toda a investigação.

O Diagrama de eventos e fatores causais permite determinar os fatores causais através da identificação de eventos significativos e das condições que levaram ao acidente.

À medida que os resultados de outras técnicas analíticas (por exemplo, análise de barreiras) são concluídos, eles são incorporados ao quadro de eventos e fatores causais. Quando o gráfico está totalmente desenvolvido, a análise é concluída na identificação de fatores causais.

Para identificar os fatores causais, você deve ter uma compreensão clara das relações entre os **eventos** e as **condições** que permitiram que o acidente ocorresse.

Para a Construção do diagrama de eventos e fatores causais você deve:

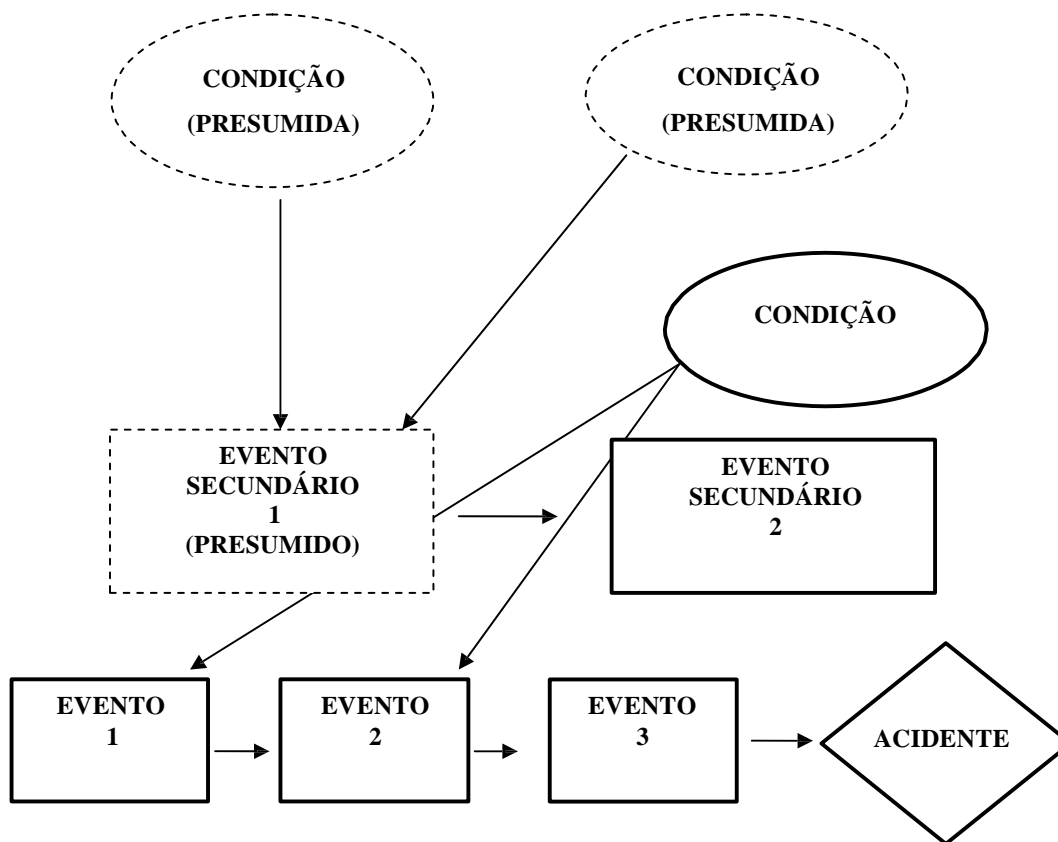
- Começar logo no início da investigação;
- Manter atualizado (eventos e condições serão descobertos em um curto espaço de tempo. Lacunas de informação são identificadas e o investigador tem uma representação clara da cronologia de acidentes para uso na coleta de provas e testemunhos);

- Adotar o Método computadorizado (ainda não disponível);
- Adotar o Método manual - usar adesivo removível para retratar cronologicamente os eventos e as condições (Permite alterações da sequência de informações);
- Iniciar o Processo pela construção cronológica, da esquerda para a direita, da sequência de eventos principais que levaram ao acidente; e
- Adicionar as sequências de eventos secundários ao diagrama em uma linha acima da sequência principal.

FAÇA AS PERGUNTAS:

Como a CONDIÇÃO foi originada?

Por que o sistema permitiu a existência das CONDIÇÕES?



1. Todos os **eventos** são anotados em retângulos
2. Todas as **condições** são anotadas em ovais.
3. Todos os **eventos** são conectados entre si por setas.
4. Todas as **condições** são conectadas entre si e/ou a eventos por setas cheias. Se a condição é presumida, deve ser usada a linha pontilhada.
5. **Eventos** e/ou **condições** presumidas são anotadas em retângulos e/ou ovais pontilhadas.
6. **Sequências de eventos principais** são representadas em uma linha horizontal reta com a sequência de tempo da esquerda para a direita.
7. **Sequências de eventos secundários, fatores contribuintes e sistêmicos** são representadas acima ou abaixo da linha de sequenciamento primário.

Todos os detalhes devem ser claramente indicados:

08.00 25DEZ09

CINCO QUARTÉIS DE
AMARRA LARGADOS
(TIPO DE FUNDO
AREIA E LAMA)

10.00 25DEZ09

NAVIO COMEÇA A GARRAR
DA POSIÇÃO DE FUNDEIO
(LATITUDE... LONGITUDE)

10.30 25DEZ09

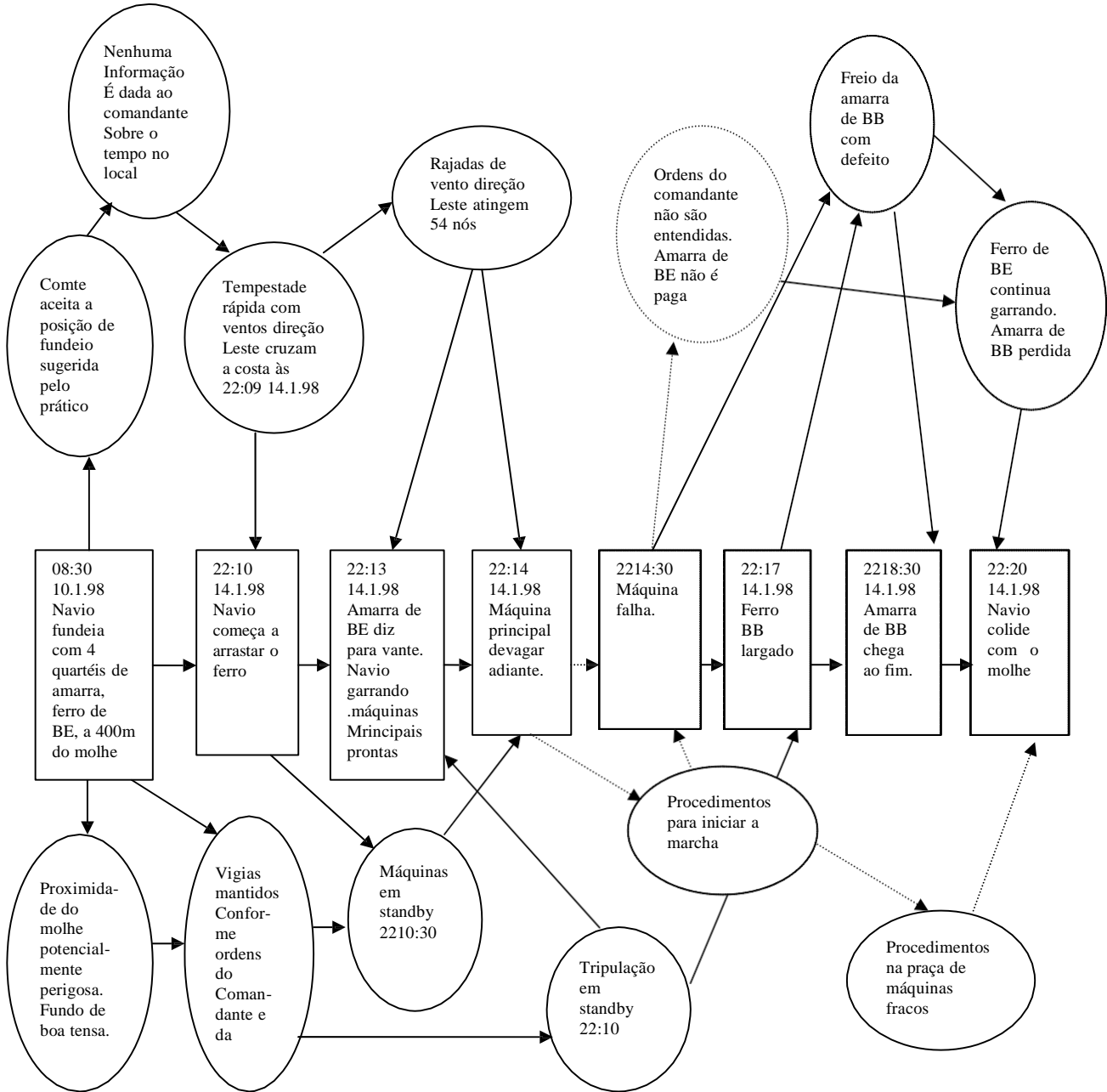
NAVIO ENCALHOU
(NA PROFUNDIDADE
DE 7M)

CONDIÇÕES

CONDIÇÕES: São passivas (ex: baixa visibilidade, neblina, chuva...na área do acidente). Elas **não são eventos, são situações e devem ser claramente indicadas.**

09.50 25DEZ09
RAJADAS DE VENTO,
FORÇA 7

EXEMPLO: Acidente – colisão com o molhe:





ESTUDO DE CASO : N/M " TORREY CANYON" :

Informações obtidas nas investigações do acidente

Em 18 de março de 1967 o "Torrey Canyon" colidiu com as Rock Pollard, no recife Seven Stones, entre as ilhas Scilly e Land's End, na Inglaterra.

Primeiro dos grandes superpetroleiros, transportando uma carga de 120.000 toneladas de petróleo.

O óleo vazou do navio e espalhou-se ao longo do mar entre a Inglaterra e a França, matando a maioria da vida marinha ao longo de toda a costa sul da Grã-Bretanha e as praias da Normandia na França, afetando a região por muitos anos depois.

Como ninguém tinha estava preparado para isso, todos os tipos de medidas de emergência foram tentadas, muitas das quais pioraram a situação.

Dispensantes químicos foram finalmente pulverizados sobre a mancha de óleo, mas foram mais letais para a vida marinha do que o óleo original.

Tempo calmo, céu claro, e trânsito à luz do dia no Canal Inglês. Enquanto navegava nas proximidades das Ilhas Scilly, o navio encalhou, derramando 100.000 toneladas de petróleo.

Detalhes sobre o "Torrey Canyon"

Construído nos EUA, em 1959, com uma capacidade de carga de 60.000 toneladas. Mais tarde, no Japão, ampliada para o dobro da capacidade.

Velocidade de cruzeiro - 17 nós, com um único motor e hélice única.

Levou cerca de 1 minuto para guinar 20 graus.

Percorreu 5 milhas antes de parar

"Torrey Canyon" - Piloto automático:

- * 3 modos: manual, automático, desligado (direção de algum outro ponto do navio).
- * em auto - curso pode ser alterado em + / - 3 graus.
- * piloto automático "clica" (sinal sonoro) para todos os graus de variação de rumos, em automático ou manual.

Proprietário - Subsidiária da Union Oil, registrada na Libéria;

Tripulação - italiana;

Fretado para a companhia BRITISH PETROLEUM.

O navio deixou o Kuwait, 19 de fevereiro de 1967 com destino ao Oceano Atlântico.

Ilhas Canárias em 14 março de 1967, e foi informado do destino - Milford Haven, até 18.3.67.

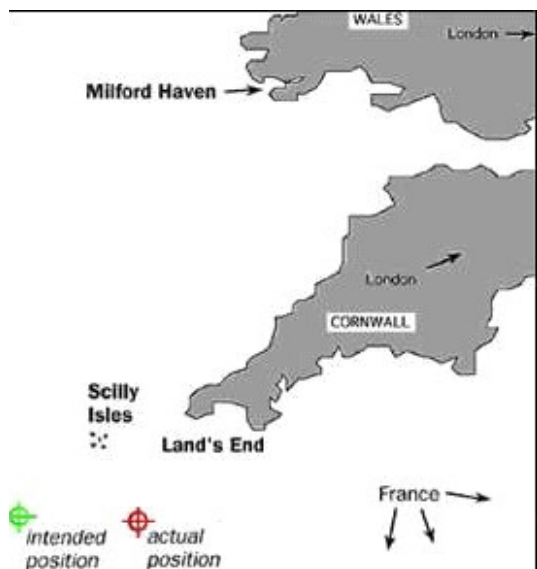
Devido ao tamanho do navio, eles tinham que pegar a maré alta em 23:00, ou esperar mais 6 dias. Tinham de estar na entrada às 6:00 do dia 18 de março.

Navegação por piloto automático, utilizando técnicas de navegação clássica.

Ilhas Scilly seria a primeira terra avistada.

No mapa: extremidade sul-ocidental da Grã-Bretanha, posição do "Torrey Canyon", quando o navio chegou a esta área.

A distância entre as Ilhas Scilly e Land's End é de cerca de 20 milhas e entre as Ilhas Scilly e Milford Haven é de cerca de 200 milhas.



Posição
Pretendida

Posição
Real

DIA 18 DE MARÇO DE 1967

03.30 horas - Comandante vai dormir; instruções para ser acordado às 6.00 a.m. Ilhas Scilly fora do alcance radar.

06.00 horas- Comandante acordado. Ilhas Scilly ainda fora do alcance radar (alcance radar = 40'). Comandante decide dormir mais.

06.30 horas- Comandante acordado novamente. Ilhas Scilly agora no radar, mas a bombordo e não a boreste (ver mapa). Comandante permanece no rumo após breve debate.

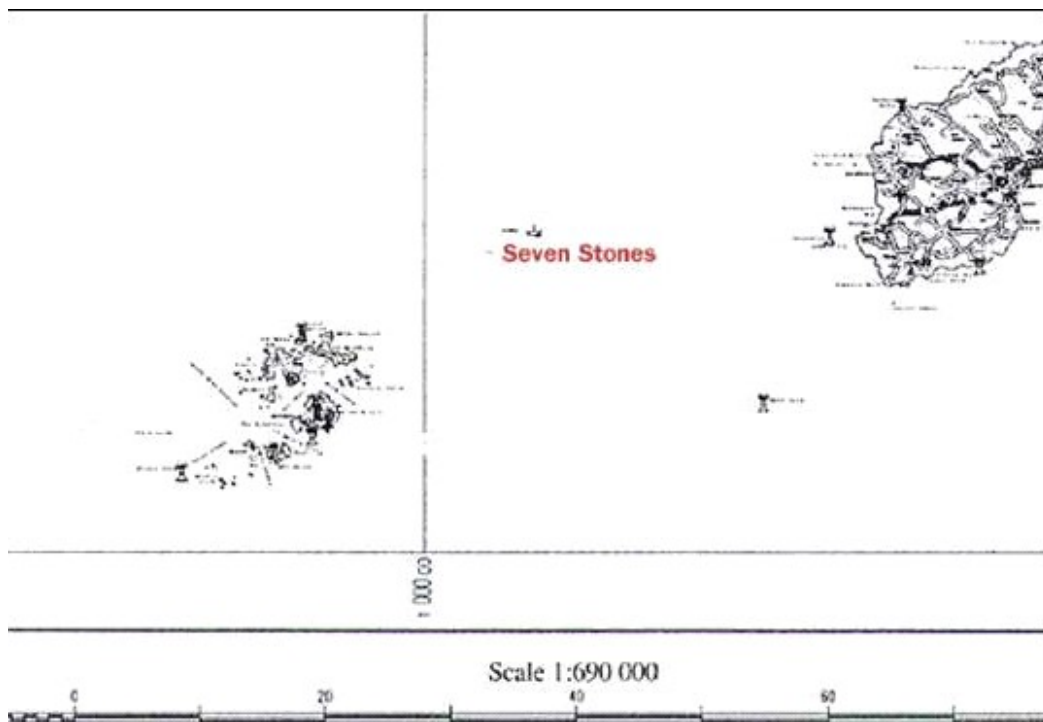
07.00 horas- Comandante no passadiço.

0800 horas - Troca de serviço: Comandante, Oficial de Convés (1ª viagem) e um Timoneiro experiente.

Oficial de Convés designado para os serviços de navegação;

Navio em piloto automático - timoneiro como vigia na asa do passadiço.

08.15 a.m. - Torrey Canyon cruzando as Ilhas Scilly, a 30 minutos para os recifes Seven Stones (ver o mapa anexo). Comandante ordena mudança de rumo enquanto navega no piloto automático.



"Torrey Canyon" aproado com as Ilhas Scilly, e está guinando para passar entre as Ilhas Scilly e os recifes Seven Stones.

O Oficial de Convés usa método de marcações e distâncias para determinar a posição na carta (atalho).

Navios de pesca no canal; Comandante orienta o navio para a direita do canal (próximo ao recife Seven Stones) para evitar as redes.

8:40 horas - Comandante e Oficial de Convés descobrem um erro de plotagem; rapidamente eles replotam a posição. Descobrem que o navio está a apenas 2,8 milhas da extremidade dos recifes.

Timoneiro reassume. Mudança rápida de rumo para o Norte:

- * piloto automático ligado para direção manual
- * estabelecido novo rumo
- * volta para o piloto automático para ouvir os cliques
- * Replotada posição: ainda rumando para os recifes

Emergência: mudança de rumo para 340:

* piloto automático desligado, navegação em manual

* Posição replotada

O Comandante dirige-se ao camarim de cartas atrás do passadiço para consultar a carta mais uma vez.

O Timoneiro grita que não ouve os cliques do piloto automático. Comandante não ouve o timoneiro.

O Comandante percebe que também não ouve os cliques do piloto automático. Comandante conclui que os fusíveis podem ter queimado (isso tinha acontecido antes), e abre a caixa de fusíveis para verificar.

Fusíveis OK. Então as bombas de óleo que movem o leme devem ter falhado (isso também tinha acontecido antes).

O Comandante chama a praça de máquinas para mandar checar as bombas; por engano, ele disca o número errado (cozinha).

O Capitão olha de relance a alavanca de controle do piloto automático e percebe qual é o problema; move a alavanca para manual e muda o rumo.

Tarde demais. Torrey Canyon atinge as Rock Pollard nos recifes Seven Stones com 17 nós de velocidade e rasga seis tanques.

Durante as próximas semanas, todo o petróleo que escapou se espalha pelas praias do litoral sul da Inglaterra e da costa francesa da Normandia, devastando a biologia marinha da região. Não havia planos para combater a catástrofe.

Esta foi a primeira das grandes catástrofes envolvendo óleo, e o que foi tentado era muito tarde, muito pequeno em alcance, ou tornou as coisas piores.

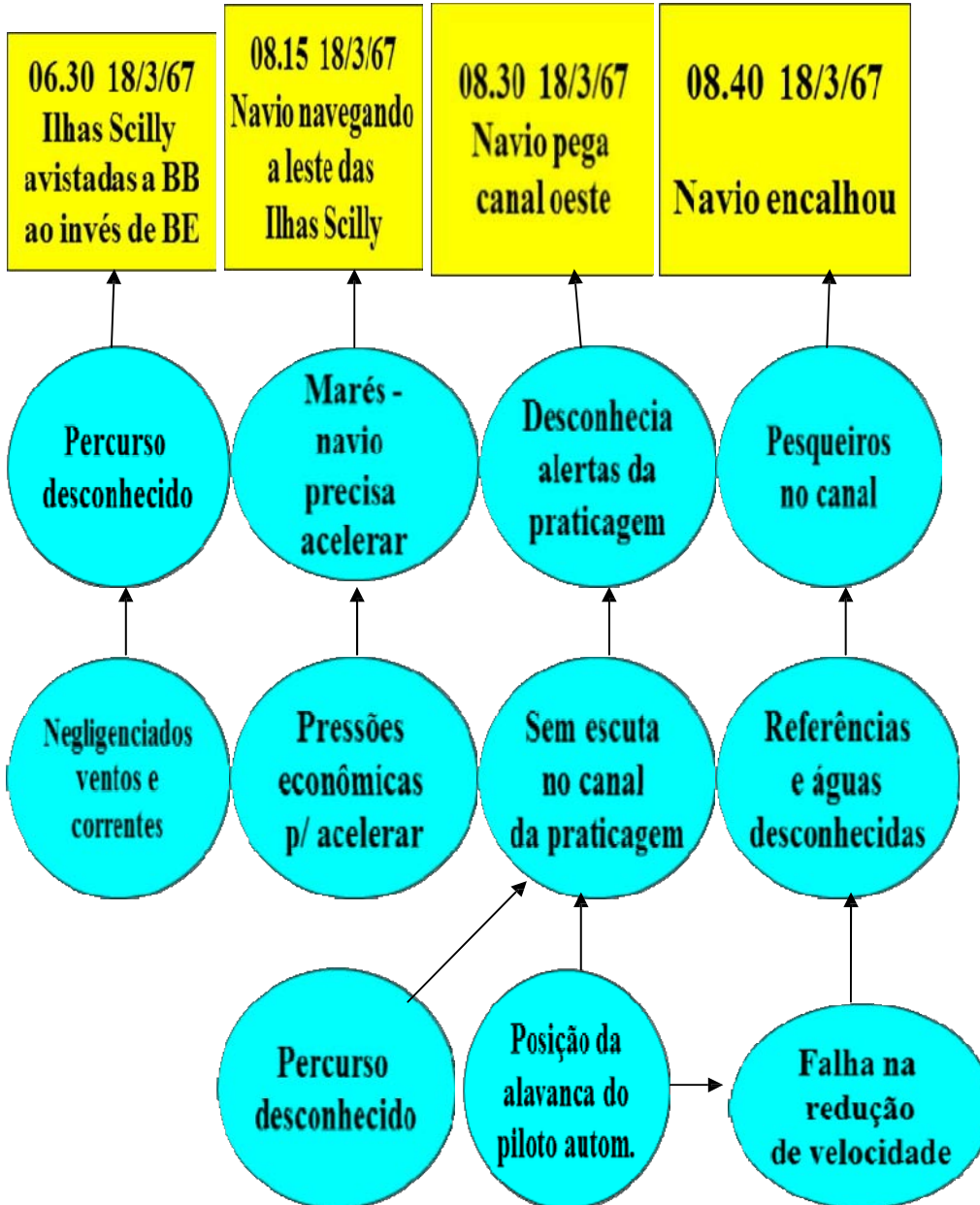
ANÁLISE DOS DADOS

1) DIAGRAMA DE EVENTOS E FATORES CAUSAIS

QUATRO GRANDES EVENTOS:

- As Ilhas Scilly são avistadas a bombordo e não a boreste como deveriam ser;
- O Comandante navega pelo canal oeste entre as Ilhas Scilly e Land's End;
- O TORREY CANYON navega a leste das Ilhas Scilly; e
- O TORREY CANYON falhou ao fazer sua mudança de rumo e encalhou;

• **DIAGRAMA DE EVENTOS:**



POSSÍVEIS CAUSAS:

Projeto do Navio

- * problemas de manobrabilidade: A resposta lenta do navio.
- * projeto do piloto automático: o piloto automático funcionou bem em si, mas a concepção e colocação da alavanca poderiam conduzir ao modo de controle errado que está sendo selecionado. Foi o que aconteceu neste caso.

Questões da Empresa

- * Programação Operacional de navios: Esperar até as Ilhas Canárias para informar ao Comandante o seu destino final não deve ser, provavelmente, uma boa prática empresarial porque leva a pressão do tempo sobre as pessoas responsáveis. A pressão do tempo sempre aumenta a probabilidade de erros e más decisões.
- * Equipagem do navio para programação de horários: Se você esperar para dizer para o navio aonde ir, você deve garantir que todas as cartas náuticas estejam a bordo antes de o navio sair do porto. A conexão entre o agendamento do navio e a mobilização de recursos não parece ter funcionado bem nesse caso.
- * Responsabilidades de competência: O Oficial de Convés cometeu um erro de navegação, o qual demorou em se tornar evidente. A tripulação não se torna competente em sala de aula, mas ganha experiência fazendo o trabalho real, com o risco de cometer erros.

Questões operacionais

- * problemas de Prontidão: Talvez o Comandante tenha demorado para perceber o que estava acontecendo porque não tinha dormido o suficiente na noite anterior. A fadiga aumenta a probabilidade de erros.
- * A pressão do tempo: Em muitas catástrofes, a pressão do tempo desempenha um importante papel. Isso geralmente significa que a alternativa segura de uma decisão é descartada, porque ela precisa de mais tempo. Devemos sempre tentar garantir que haja tempo suficiente para um trabalho a ser feito corretamente.

* Oficial de Convés na navegação: é necessária alguma experiência, incluindo navegação em águas restritas. A presença do Comandante no passadiço funcionava como uma checagem. Infelizmente, o erro levou um tempo para ser encontrado.

* Atalhos no método de navegação: Atalhos são parte da natureza humana, e o que precisamos é de procedimentos eficientes que não precisem de atalhos.

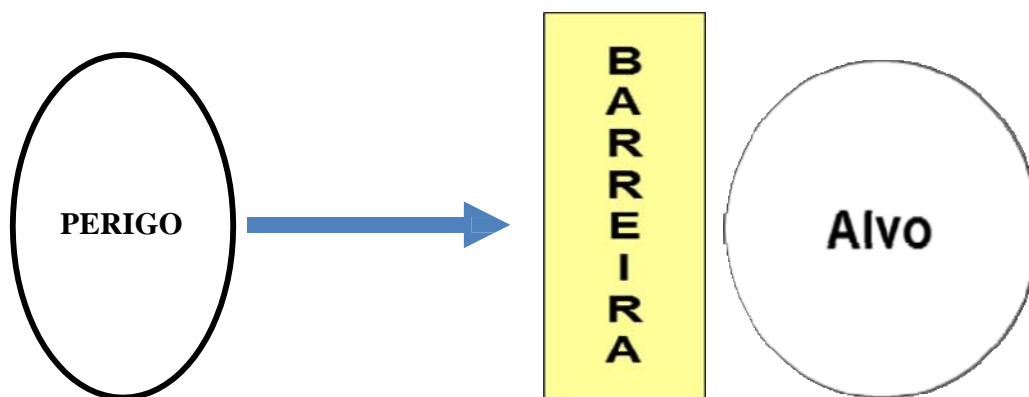
* Decisões desfavoráveis: Nenhuma das decisões do Comandante, por si só, foram ruins (exceção a de atravessar o canal com um navio não manobrável); foi a combinação de várias decisões desfavoráveis que levaram ao desastre. Mesmo assim, se o navio tivesse sido mais manobrável, ele poderia ter escapado.

A causa determinante do acidente foi a negligência na navegação

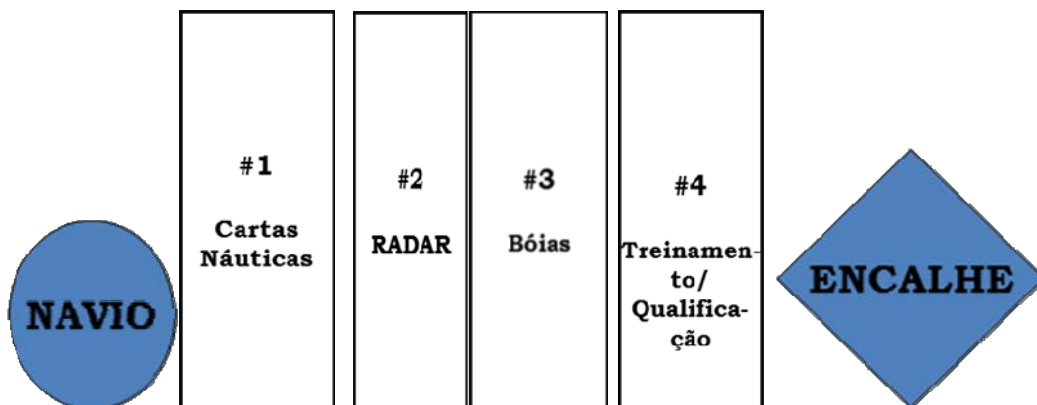
2) ANÁLISE DE BARREIRAS (defesas, salvaguardas...)

Análise de barreiras (análise de barreiras e controles) é baseada na premissa de que um fluxo de energia está associado a todos os acidentes. Obstáculos são desenvolvidos e integrados em um processo do sistema ou trabalham para proteger o pessoal e o equipamento a partir dos fluxos de energia não desejada.

Um perigo atinge um alvo porque a barreira não foi usada ou era ineficaz.



ENCALHE DO NAVIO NO CANAL DE ACESSO AO PORTO



3) MÉTODO DE ANÁLISE DE MUDANÇAS

Mudança: algo que perturba o "equilíbrio" de um sistema operacional como planejado.

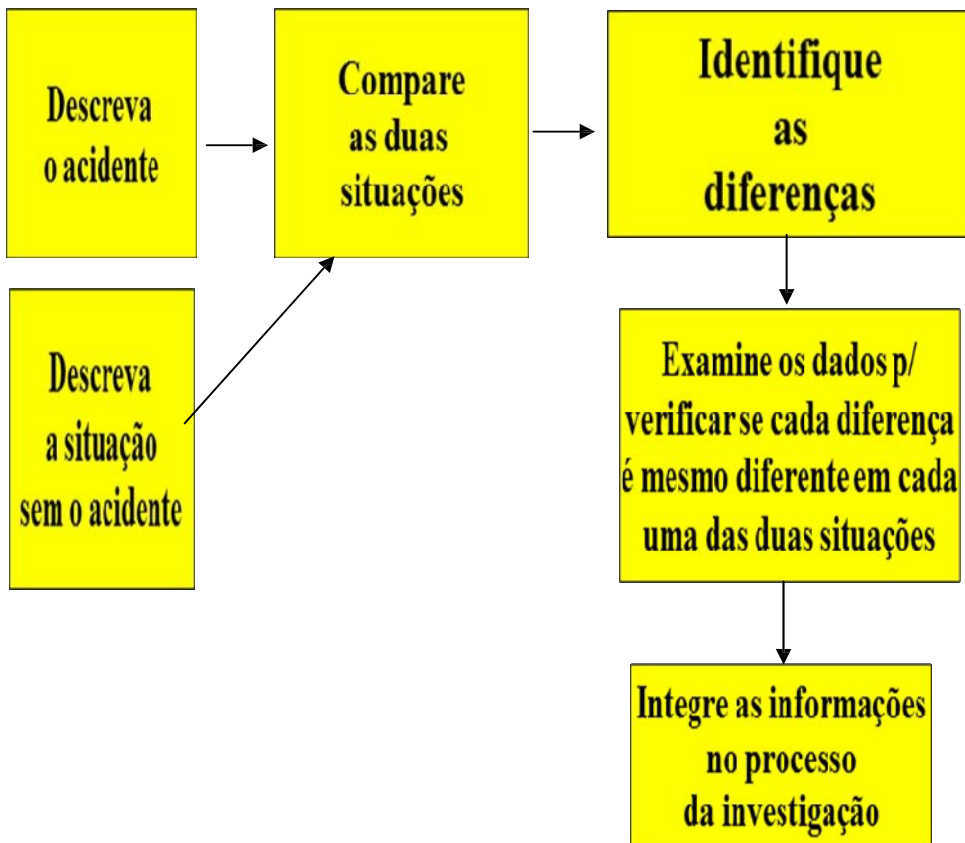
A mudança é muitas vezes fonte de desvios na operação do sistema. Sua análise examina as mudanças planejadas ou não que podem causar resultados indesejados.

- Mudanças de tempo
- Mudanças tecnológicas
- Mudanças de pessoal
- Mudanças organizacionais
- Mudanças operacionais

Analisar as diferenças entre o que é esperado ou planejado (desvios), e a sequência dos acontecimentos.

Exemplo: por que um sistema que funciona corretamente 99 vezes em 100 não funcionou como esperado em uma das vezes?

Seis etapas. Na última etapa é fundamental combinar os resultados da análise de mudanças com os resultados de outros métodos, para desenvolver uma compreensão ampla e abrangente do acidente.



Considerar as seguintes questões:

O QUÊ?

QUANDO?

ONDE?

QUEM?

COMO?

4) ANÁLISE DE CAUSA-RAIZ

Causa raiz - inicial de uma cadeia de eventos que leva ao resultado indesejado (ou desejado).

Se corrigida, preveniria a repetição do acidente.

Encontrá-la(s) é pré-requisito para o desenvolvimento e implementação e medidas corretivas e preventivas.

Ausência, negligência ou deficiências de aspectos dos sistemas de gerenciamento são fundamentalmente as causas-raiz dos acidentes.

Acidentes - sintomas de um problema maior dentro de um sistema.

Características de uma Causa- Raiz

- Indica uma fraqueza no sistema de gerenciamento da segurança;
- É algo sobre o qual a gerência tem controle;
- Representa um nível elementar para o qual maior detalhamento seria improdutivo;
- Raramente vem sozinha; e
- Influencia outros possíveis cenários de acidentes.

Armadilhas em Causas- Raiz:

⊗ **Falhas de equipamentos**

“apenas gastou; nada dura para sempre”

“foi apenas uma peça ruim”

⊗ **Erros Humanos**

“Os procedimentos estão corretos e ele foi bem treinado, mas apenas pisou na bola”.

⊗ **Eventos externos**

“Foi um fenômeno natural além do nosso controle”

Análise da Causa Raiz

Propósito: identificar e tratar somente as causas de raiz que podem ser controladas dentro do sistema que está sendo investigado.

(exclui os eventos ou efeitos que não podem ser razoavelmente previstos ou controlados: terremotos, furacões, inundações e outros desastres naturais).

Etapa 1. Defina o Problema

Uma definição clara do problema é extremamente importante para o levantamento das particularidades de um acidente dentro do contexto das metas e objetivos (todas as perspectivas deveriam ser incorporadas)...

Etapa 2. Diagrama de Níveis

Técnica usada para identificar as causas raiz do acidente e o nível de responsabilidade de gestão associada às causas-raiz e aos fatores contribuintes.

Diagrama de Níveis

Passo 1) Identificar os eventos e condições relevantes

Passo 2) Atribuir letras designadoras para cada fator causal (A, B, C. ..) em uma nota adesiva

Passo 3) Desenvolver estrutura de diagrama de níveis

NÍVEL	FATOR CAUSAL (CAUSAL FACTOR)	CAUSA RAIZ
5 - DIREÇÃO		
4 - GERÊNCIA		
3 - CHEFIA		
2 - SUPERVISÃO		
1 - AÇÕES DO TRIPULANTE		

Passo 4) Analisar cada nível

Passo 5) Identificar as causas raiz

EXEMPLO:

Rever os seguintes itens. Indicar os que são Fatores Causais, Causa Raiz ou nenhum.

Item	Descrição	Fator Causal	Causa Raiz	Nenhum
1	Um operador relativamente novo esqueceu de tirar uma amostra do material no tanque de produto antes de transferir a solução para um tanque de armazenagem. O procedimento de transferência exige a amostragem antes de transferir	✓		
2	Não há política sobre o número de horas extras que uma pessoa pode trabalhar. A falta de uma política resultou em problemas operacionais quando os operadores ficaram demasiadamente cansados para operar o sistema de forma adequada		✓	
3	Um rolamento numa nova peça de equipamento falhou. O rolamento tinha sido instalado incorretamente	✓		
4	O procedimento para projeto de equipamento não requer uma revisão independente para projetos novos. Como resultado de não haver revisões de projetos novos, alguns equipamentos foram projetados inadequadamente e falharam durante o serviço		✓	
5	O programa de treinamento para os novos técnicos químicos não requer treino no uso das balanças do laboratório. Estes técnicos são testados antes de serem contratados para garantir que eles são treinados no use destas balanças. A falta deste tipo de treinamento nunca causou problemas			✓

OUTRO EXEMPLO:

PERIGO	BARREIRA OU CONTROLE	POSSÍVEIS FATORES QUE CONTRIBUEM PARA FALHAS DE BARREIRA OU DE CONTROLE	POSSÍVEL CAUSA RAZIZ DA FALHA	AVALIAÇÃO
FRIO EXTREMO	ROUPA PROTETORA	1. ROUPA PROTETORA ADEQUADA NÃO DISPONÍVEL 2. TRIPULANTE NÃO USAVA A ROUPA ADEQUADA 3. ROUPA PROTETORA NÃO ERA ADEQUADA ÀS CONDIÇÕES DE TRABALHO	1. GERENCIAMENTO 2. TREINAMENTO	1. FALHA NO GERENCIAMENTO 2. FALTA DE RECURSOS

VERIFICAÇÃO DOS RESULTADOS OBTIDOS

Uma boa maneira de verificar os resultados obtidos é fazer as cinco perguntas: “POR QUÊ?” (mais de cinco é improdutivo)

EX: O navio encalhou. POR QUÊ?

Porque a propulsão falhou no canal de acesso ao porto. POR QUÊ?

Porque faltou combustível no tanque de serviço do motor diesel principal.

POR QUÊ?

Porque falhou a bomba de transferência de combustível. POR QUÊ?

Porque a manutenção da bomba era deficiente. POR QUÊ?

Porque a gerência da Companhia é deficiente.

Causa determinante: negligência do responsável pela manutenção da bomba e negligência da Companhia.

UE.

6.0

**INQUIRÇÃO/ENTREVISTA DE
TESTEMUNHAS**



6.1 - INQUIRIÇÃO/ENTREVISTA DE TESTEMUNHAS

É uma atividade fundamental para qualquer inquérito administrativo ou investigação de segurança marítima. Requer conhecimento adequado do assunto, preparação minuciosa, atenção permanente e acumulação de experiência.

Na fase de instrução de um IAFN há um processo interativo contínuo entre o Encarregado do Inquérito e os peritos como vemos a seguir:

O Encarregado formula as perguntas a serem respondidas pelos peritos. Os peritos entregam o seu relatório da perícia com os quesitos respondidos juntamente com as demais informações obtidas. Estas informações serão utilizadas pelo Encarregado na inquirição das testemunhas, para o esclarecimento dos fatos e possível atribuição de responsabilidades. Nas inquirições das testemunhas aparecem fatos novos a serem esclarecidos em perícia complementar pelos peritos. Os peritos voltam ao local da perícia, obtêm novas informações, complementam o relatório de perícia inicial, o qual é entregue ao Encarregado do Inquérito. Este convoca as testemunhas necessárias para outra inquirição, gerando novas indagações... Este processo se repete até o Encarregado do Inquérito estar satisfeito com as informações recebidas, pois já conhece todos os fatos relativos ao acidente ou fato da navegação e, se necessário, pode atribuir responsabilidades aos agentes causadores do mesmo. Dessa forma, o seu relatório já pode ser redigido para encaminhamento ao Titular da OM, para apreciação e aceitação.

Na investigação de segurança também há uma interação necessária entre os investigadores de segurança e as testemunhas até que todos os fatos relacionados com o acidente sejam esclarecidos e as informações acumuladas até ser possível estabelecer as recomendações a serem divulgadas para que este acidente não se repita.

A **inquirição de testemunhas em um IAFN** é feita com **caráter formal**, durante a qual as declarações são lançadas em um documento denominado **TERMO DE INQUIRIÇÃO** (NORTEC 09/DPC, [ANEXO 1-X](#)). Este documento será anexado ao Relatório do Encarregado do Inquérito. Há a necessidade de apurar responsabilidades sobre o acidente.

A **entrevista de testemunhas em uma perícia ou na ISAIM** é efetuada em **caráter informal**, mas deve ser escriturada para permitir a emissão de cópia, se for solicitada. Não há a necessidade de apurar responsabilidades porque a meta é a prevenção, para evitar a ocorrência de acidente similar no futuro.

O planejamento e a realização de uma inquirição são as mesmas de uma entrevista; assim, a inquirição e a entrevista serão tratadas neste texto de forma indistinta.

Filosofia que deve presidir as entrevistas:

- Realizar a entrevista logo que possível;
- Realizar a entrevista de forma individual, de preferência, a fim de evitar influências mútuas;
- Efetuar a busca de responsabilidades no IAFN;
- Evitar a busca de responsabilidades na ISAIM;
- Aceitar apenas os fatos provados;
- Evitar fazer juízos de valor nesta fase da investigação.

Planejamento da entrevista:

- Liste quem poderá ser entrevistado;
- Analise quais evidências você já tem;
- Considere quais evidências você precisa;
- Pergunte considerando os fatores e elementos como você os entende;
- Peça sugestões sobre quem poderia ser entrevistado.

O que se pretende obter?

- Estabelecer ou confirmar o que aconteceu;
- Entender a relação entre as testemunhas e o acidente;
- Identificar os elementos e fatores deste acidente;
- Prevenir a ocorrência de acidentes similares

Quem entrevistar?

- Pessoas envolvidas na operação da embarcação;
- Testemunhas oculares;
- Qualquer pessoa que possa acrescentar entendimento aos eventos que ocorreram;
- Qualquer pessoa que possa prover ou corroborar evidências.

Os Dez mandamentos da entrevista:

- PARE DE FALAR!;
- Deixe a testemunha confortável;
- Mostre à testemunha que você está interessado em ouvir (não pense na próxima pergunta);
- Não se distraia (rabiscos, desenhos...) para não dar a impressão de que não a escutamos!;

- Tente se colocar no lugar da testemunha;
- Seja paciente, NÃO INTERROMPA;
- Controle o seu temperamento (irritação...);
- Evite argumentos ao que está sendo dito;
- Evite críticas (a testemunha ficará na defensiva); e
- **PARE DE FALAR!**

Comportamento dos entrevistados:

- Contam a verdade como viram (a maioria);
- Podem enfeitar a verdade ou mentir; e
- Interpretam as suas ações da melhor maneira possível.

Cada indivíduo percebe a realidade de uma forma própria em particular. LAZARUS Y FOLKMAN (1986)

Três tipos básicos de avaliação ambiental e suas exigências:

- NEUTRA: Quando as exigências não representam implicações para o indivíduo.
- POSITIVA: Quando as exigências **não** são uma ameaça para o indivíduo.
- ESTRESSANTE: Quando as exigências são uma ameaça para o indivíduo.

Os tipos de testemunhas:

- Imparcial (nada a ganhar ou a perder);
- Tendenciosa (tem interesse nos resultados);
- Hostil (sente-se ameaçada e é hostil ao entrevistador e à autoridade em geral);
- Falsa (diz o que acredita que o entrevistador quer ouvir);
- Nervosa (falta de confiança ou culpa);
- Relutante (sente-se intimidada ou ameaçada pelas consequências);
- Perito (pode se estender além dos pontos de interesse); e
- Negativa (não ouviu, não viu, não se lembra de nada)

Características das entrevistas:

- A memória das pessoas, bem como a sua disponibilidade para apoiar a investigação, pode ser afetada pela maneira como eles são questionados;
- O entrevistador precisa extrair a informação da memória das testemunhas;

- Com base na disponibilidade das testemunhas, o tempo dos membros da equipe, bem como a natureza e a complexidade do acidente, o investigador principal e os membros da equipe devem determinar em que ordem e que técnicas de entrevista serão empregadas;
- *Grande parte da investigação ocorre na entrevista;*
- Entrevistadores devem estar bem preparados e com objetivos claros para cada entrevista;
- As entrevistas devem ser realizadas depois que a equipe decidiu sobre as áreas e tópicos a serem cobertos;
- Considerar os lugares mais adequados para a realização das entrevistas. **A segurança e a privacidade são primordiais!**
- Conceber uma estratégia de preparação que seja flexível;
- As lembranças declinam rapidamente nas primeiras 24 horas após um acidente ou evento traumático;
- As testemunhas devem ser localizadas e entrevistadas logo que possível e com elevada prioridade; e
- Novas evidências físicas e documentais, durante a investigação, permitem novos questionamentos.

Seleção dos entrevistados (na cena de ação):

- Comandante, Imediato e Chefe de Máquinas - normalmente podem fornecer uma visão geral da ocorrência;
- Testemunhas presentes no local e hora da ocorrência, pertencentes à tripulação;
- Testemunhas presentes no local e hora da ocorrência, não pertencentes à tripulação, tais como pessoal de atracação ou amarração, práticos, agentes ou contratados;
- Testemunhas presentes no momento da ocorrência, mas não no local da ocorrência (ex: pessoal que assistia à manobra no convés inferior);
- Pessoal não envolvido com a ocorrência, mas com a pós-ocorrência (controle de danos, rebocadores, busca e salvamento, outras embarcações...).

Seleção dos entrevistados (fora da cena de ação):

- Pessoa designada pela empresa, nos termos do código ISM.
- Operadores de navios em terra.
- Superintendentes Técnicos em terra.
- Gerentes gerais da empresa em terra.
- Especialistas / Consultores (relevantes para a ocorrência).
- Autoridades de regulamentação.
- Representantes das Sociedades Classificadoras.
- Membros da comissão de segurança, incluindo representantes da tripulação.
- Projetistas, construtores, fabricantes e reparadores.

Obtenção de provas de marítimos:

Conforme o Código de Investigação de Acidentes, todos os marítimos dos quais se pretende obter uma prova deverão ser informados da natureza da Investigação de Segurança Marítima (ISAIM), de se obter a prevenção da ocorrência de acidentes similares no futuro. Além disto, um marítimo do qual se pretende obter uma prova deverá ter permitido o acesso a uma assessoria jurídica, além de ser informado dos seguintes aspectos:

- Qualquer possível risco de que possa ser incriminado em quaisquer processos posteriores à investigação de segurança marítima;
- O direito de não se incriminar ou de permanecer em silêncio;
- É vedada a promessa de qualquer proteção ao marítimo para impedir que a prova seja usada contra ele, caso seja fornecida à investigação de segurança marítima.

Condução de entrevistas:

(Pautar-se pelo disposto na NORTEC 09/DPC sobre a presença de advogados ou de terceiros, durante uma inquirição);

- Apresente-se (aperto de mãos);
- Aja com educação;
- Descreva a finalidade da investigação e da entrevista;
- Aborde o possível uso futuro sobre o conhecimento e material obtido durante a entrevista;

- Explique que a testemunha poderá ser entrevistada mais de uma vez se necessário;
 - Inicie a entrevista com as seis primeiras perguntas a seguir:
 - 1- Nome (se for preciso, pedir para soletrar).
 - 2- Endereços para contato (se for preciso, pedir para soletrar).
 - 3- Números de telefones para contato.
 - 4- Idade, data e local de nascimento.
 - 5- Quaisquer qualificações que possua.
 - 6- Experiência profissional / marítima (tempo de embarque, na função...).
 - Estabeleça uma linha de perguntas e mantenha-se nela;
 - Deixe a testemunha falar da sua maneira. Começar com “O que você pode me falar sobre...”;
 - Pergunte a mesma coisa a várias testemunhas para confirmar os fatos;
 - Faça perguntas com referências (“Como você compararia a iluminação do local com a iluminação desta sala?”);
 - Auxilie a testemunha com recursos visuais (fotos, desenhos, croquis...);
 - Seja um ouvinte ativo e repita os pontos chave do depoimento para a testemunha;
 - Faça perguntas que requeiram mais do que um SIM ou NÃO;
 - Faça perguntas simples e em linguagem clara;
 - Encerre a entrevista agradecendo à testemunha pelo seu tempo e esforço;
 - Permita à testemunha ler o que depôs e comentar se desejar;
 - Entregue cópia da declaração à testemunha, caso solicitada; e
 - Relembra à testemunha de que ela poderá ser entrevistada novamente.
- * Na entrevista individual as pessoas devem ser convidadas a discorrer passo a passo os acontecimentos em torno da ocorrência, descrevendo as suas próprias ações e as ações dos outros; o uso de gravador é de grande auxílio;*
- * O valor da declaração de uma testemunha pode ser fortemente influenciado pelo estilo do entrevistador, cuja principal tarefa é ouvir a história da testemunha e não influenciá-la.*



NÃO FAÇA!

- Não se distraia (rabiscos, desenhos...);
 - Não seja impaciente, não interrompa nem apresse a testemunha enquanto ela está falando;
 - Evite argumentos e críticas (as testemunhas ficam na defensiva);
 - Não julgue, ameace ou intimide a testemunha;
 - Não sugira respostas (“o cheiro era de combustível?”);
 - Não faça promessas que não poderão ser mantidas;
 - Não use palavras “inflamadas” (assassino, mentiroso, estúpido...);
-
- Não deixe de perguntar alguma coisa porque você acha que já sabe a resposta;
 - Não pergunte sobre qualquer particular antes de perguntar sobre os aspectos gerais;
 - Não passe para o assunto seguinte antes de esgotar o que está sendo tratado.

Uso de intérpretes:

- As pessoas sentem-se mais confortáveis falando em seu próprio idioma.
- O intérprete deve conhecer perfeitamente os idiomas falados.
- Reunião prévia para esclarecer termos técnicos (Lista).
- Intérprete senta-se lateralmente.
- Intérprete não deve avaliar o conteúdo da pergunta/ resposta.
- Intérprete repete exatamente o que a testemunha diz.
- Declaração do intérprete sobre a exatidão de seu trabalho.

Entrevista com mais de um entrevistador:

- Nos casos de mais de um entrevistador, grande cuidado deve ser tomado para não fazer uma testemunha se sentir intimidada pelos entrevistadores;
- A Equipe de investigação pode ser vista como tendo um papel de repressão;
- Pode haver relutância em falar livremente se o entrevistado pensa que pode incriminar a si próprio ou seus colegas;
- Um investigador não está em condições de dar a imunidade em troca de

provas, mas deve tentar convencer os entrevistados da finalidade da entrevista e da necessidade de franqueza;

- Além de exigir paciência e compreensão, a entrevista bem-sucedida requer a existência de uma atmosfera "sem-culpa" em que a testemunha pode se sentir confortável e é encorajada a dizer a verdade. Não é o papel de o entrevistador repartir a culpa. Seu objetivo é o de conhecer os fatos e estabelecer por que a ocorrência aconteceu; e
- No final de uma entrevista, a discussão deve ser resumida para se certificar de que não há equívocos. Um registro pode ser feito por escrito da entrevista e isso pode ser discutido com a testemunha para esclarecer eventuais anomalias. Prover o entrevistado com uma cópia do registro escrito das suas declarações, se solicitada.
- Os entrevistadores devem estar atentos às diferenças culturais que podem ser esperadas e ainda às subculturas existentes a bordo de um navio, principalmente aqueles com tripulação multinacional.

Técnicas de entrevistas:

1) Perguntas e respostas

- Preparar um questionário verbal.
- Não é adequado levar um questionário escrito porque favorece preconceber ideias.

2) Manejo da conversação

- É solicitado à testemunha expor o acontecimento.
- O investigador divide o que foi relatado em partes e solicita que volte a expor cada parte; cada parte é seguida de novas perguntas.
- Ao completar cada parte, deve ser feito um resumo para permitir a testemunha efetuar acréscimos ou correções, se necessário.
- É missão do investigador encadear os assuntos de forma lógica.
- Ao finalizar, deve ser feito um resumo global para facilitar o aparecimento de mais informações ou correções.

3) Abordagem cognitiva (AC)

Desenvolvida na década de 1980 para avaliar fontes de erro de respostas na pesquisa por questionários, por metodólogos e psicólogos.

A abordagem cognitiva (AC) surgiu como uma resposta à necessidade de melhorar a recordação das testemunhas.

Uso: Miami Police, LAPD (Los Angeles Police Department) e United Kingdom Police Services.

Modelo Geral da abordagem cognitiva:

1º Passo:

Introdução – procura-se proceder de modo a que o estado psicológico apropriado da testemunha e a dinâmica interpessoal, necessários à evocação eficiente e à comunicação adequada da informação, sejam estabelecidos.

Deste modo, o entrevistador:

- Esforça-se por organizar o relacionamento com a testemunha;
- Transmitir convenientemente as exigências de informação extensa e detalhada;
- Incentivar a testemunha a ter um papel ativo através da partilha de informação.

2º Passo:

Narrativa aberta – este tipo de narrativa ou relato:

- Possibilita a inferência da representação global que a testemunha conserva do acontecimento; e
- Consequentemente, faculta a utilização de uma estratégia que permita sondar os vários códigos mnésicos.
- O entrevistador deve:
- Prestar atenção às “imagens mentais” que a testemunha retém do suspeito e de objetivos significativos (por exemplo: armas); e
- Construir um plano inicial sobre:
 - quais as imagens a sondar;
 - em que sequência; e
 - que questões colocar para cada uma das imagens evocadas.

3º Passo:

Sondagem – trata-se da parte mais importante da EC para a obtenção de informação.

Nesta fase, o entrevistador:

- Deverá guiar a testemunha de modo a esta aceder a fontes mais ricas de conhecimento e a partir destas extrair meticulosamente toda a informação;
- Poderá instruir a testemunha para fechar os olhos, solicitar-lhe que pense, por exemplo, na melhor imagem que dispõe do suspeito e a descreva em pormenor; e

- Seguidamente colocará questões sobre essa imagem de forma a obter mais informação.

4º Passo:

Revisão – toda a informação registrada pelo entrevistador é recapitulada, com o objetivo de:

- Confirmar a sua exatidão; e.
- Proporcionar novamente a ocorrência de evocação de informação adicional sobre o evento.

5º Passo:

Desfecho – no término, o entrevistador:

- Deverá prolongar a continuação funcional da entrevista encorajando a testemunha para contatá-lo, no caso desta se recordar de informação não referida durante a sessão.

Atitudes típicas de uma testemunha:

- Se abaixa os olhos —————> possível mentira
- Se cerra os punhos —————> possível cólera
- Se fica com os olhos muito abertos —————> possível temor
- Se cruza os braços e as pernas —————> possível atitude de defesa
- Se agita as pernas e os pés —————> possível desejo de fugir

Entrevista individual ou em grupo:

Deve ser bem planejada antes da sua realização

	Entrevista Individual	Entrevista em Grupo
Vantagens	<ul style="list-style-type: none">• Obtenção de histórias independentes• Obtenção de percepções individuais• Estabelecimento de concordâncias	<ul style="list-style-type: none">• Mais eficiente em tempo (ganha tempo).• Todos os entrevistados complementam a história; isto pode fornecer um quadro mais completo.• Outras pessoas ajudam a relembrar.
Desvantagens	<ul style="list-style-type: none">• Mais tempo dispendido• Pode ser mais difícil agendar todas as entrevistas	<ul style="list-style-type: none">• Entrevistados não terão histórias independentes.• Os entrevistados que falam mais tendem a influenciar o restante do grupo.• Pensamento em grupo – alguns detalhes individuais podem ser perdidos.• Contradições podem não ser reveladas.

14 Passos para conduzir uma inquirição/ entrevista:

Passo 1

Preparação

Preparar o check-list
Preparar formulários
Linha de Tempo p/ detectar falhas

Passo 2

Agendar entrevistas

Quem? Qual ordem? Onde?
Quando?
Qual o tipo de entrevista?

Passo 3

Métodos da entrevista

Escolha da técnica da entrevista
Anotar os tópicos
Revisar antes da entrevista

Passo 4

Introdução da entrevista

Início da entrevista
Apresente-se
Propósito da entrevista
Atmosfera "sem culpa"

Passo 5

Quebre o "gelo"

Qual o seu nome?
Poderia soletrar?
Informações gerais

Passo 6

O que aconteceu?

" Em suas próprias palavras..."
Permitir a fala. Não interrompa

Passo 7

Esclarecimentos de questões

Não pergunte "PORQUÊ?".
Use "COMO ?", "ONDE ?",
"O QUE ?"

Passo 8

Na hora do acidente...

Para cada etapa perguntar:
O que você viu - ouviu - sentiu
- pensou/ achou - qual o cheiro - qual o gosto...

Passo 9

Revisão do que foi obtido

Informações precisas?
Existem lacunas?
Juntar detalhes
Alguma informação importante?

Passo 10

Ao final, explicar a necessidade de

Coleta de informações é um processo contínuo: “Posso ter o seu telefone?”

Passo 11

Revisão para o entrevistado

Resumir as informações dadas
Nenhum mal-entendido
Fornecer ao entrevistado uma cópia do depoimento. Fim da entrevista

Passo 12

Verifique os dados coletados

Você pode ler tudo?
Perguntas não respondidas?
Novas questões para outros entrevistados?

Passo 13

Atualizar informações compartilhadas

Mantenha a equipe atualizada e no mesmo caminho



Passo 14

Relatório provisório

Compilar declarações / informações factuais para serem revistas pelas pessoas da equipe.



Encerrando a Entrevista:

- Ao terminar uma entrevista, peça à testemunha para contatá-lo se lembrar de qualquer outro detalhe;
- Informar à testemunha que você poderá precisar contatá-la para mais detalhes;
- Expressar apreço pela contribuição; e
- Quando a testemunha deixar o local da entrevista, completar o resumo das informações.

=====