



**DIRETORIA DE
PORTOS E COSTAS**

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

NORMAM-302/DPC



**MARINHA
DO BRASIL**

INTENCIONALMENTE EM BRANCO

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

MARINHA DO BRASIL

DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS

2023

TIPO: NORMA

FINALIDADE: NORMATIVA

INTENCIONALMENTE EM BRANCO

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

FOLHA DE REGISTRO DE MODIFICAÇÕES

NÚMERO DA MODIFICAÇÃO	EXPEDIENTE QUE A DETERMINOU E RESPECTIVA DATA	PÁGINAS AFETADAS	DATA DA ALTERAÇÃO	RUBRICA

INTENCIONALMENTE EM BRANCO

GLOSSÁRIO

DPC - Diretoria de Portos e Costas.

IAFN - Inquérito Administrativo sobre Acidentes e Fatos da Navegação.

ISAIM - Investigação de Segurança dos Acidentes e Incidentes Marítimos.

PEM - Procuradoria Especial da Marinha.

TM - Tribunal Marítimo.

INTENCIONALMENTE EM BRANCO

SUMÁRIO

FOLHA DE ROSTO	I
FOLHA DE REGISTRO DE MODIFICAÇÕES.....	III
GLOSSÁRIO.....	V
SUMÁRIO.....	VII
INTRODUÇÃO.....	IX
CAPÍTULO 1 NORMAS DA AUTORIDADE MARÍTIMA PARA INQUÉRITOS ADMINISTRATIVOS SOBRE ACIDENTES E FATOS DA NAVEGAÇÃO (IAFN)	
1.1. PROPÓSITO.....	1-1
1.2. APLICAÇÃO.....	1-1
1.3. COMPETÊNCIA PARA INSTAURAÇÃO DE IAFN.....	1-2
1.4. PRECEDÊNCIA PARA INSTAURAÇÃO DE IAFN.....	1-2
1.5. PRAZO PARA INSTAURAÇÃO DE IAFN.....	1-3
1.6. DEFINIÇÃO DE ACIDENTES E FATOS DA NAVEGAÇÃO.....	1-3
1.6.1 ACIDENTES DA NAVEGAÇÃO.....	1-3
1.6.2 FATOS DA NAVEGAÇÃO.....	1-4
1.7. SITUAÇÕES ESPECIAIS.....	1-5
1.7.1 CASOS DE DISPENSA DE IAFN.....	1-5
1.7.2 CASOS DE ARRIBADAS NÃO JUSTIFICADAS.....	1-6
1.8. PROVAS.....	1-7
1.9. DEPOIMENTO.....	1-7
A) NOTIFICAÇÃO.....	1-7
B) QUALIFICAÇÃO DE TESTEMUNHAS.....	1-8
C) COMPROMISSO DE DIZER A VERDADE.....	1-8
D) DEPOIMENTO DE ADOLESCENTE.....	1-8
E) CONHECIMENTO DA CONCLUSÃO DO RELATÓRIO.....	1-8
F) PERGUNTAS DO ENCARREGADO DO INQUÉRITO.....	1-8
G) ACOMPANHAMENTO DE ADVOGADO.....	1-9

H) CÓPIA DO DEPOIMENTO.....	1-9
I) CÓPIA DE PEÇAS DO IAFN.....	1-9
J) DEPOIMENTO DE ESTRANGEIROS.....	1-9
K) DESPACHO DO ENCARREGADO DO INQUÉRITO.....	1-10
1.10. DOCUMENTOS EM IDIOMA ESTRANGEIRO.....	1-10
1.11. PRAZO PARA CONCLUSÃO E PRORROGAÇÃO.....	1-10
1.12. COMPETÊNCIA DO COMANDANTE, DO PRÁTICO E DO GERENTE DE INSTALAÇÃO OFFSHORE.....	1-11

CAPÍTULO 2 NORMAS PARA A INVESTIGAÇÃO DE SEGURANÇA DOS ACIDENTES E INCIDENTES MARÍTIMOS (ISAIM)

2.1. PROPÓSITO.....	2-1
2.2. APLICAÇÃO.....	2-1
2.3. PRAZO PARA INSTAURAÇÃO E CANCELAMENTO DA ISAIM.....	2-2
2.4. DEFINIÇÕES.....	2-2
2.5. PRAZO PARA CONCLUSÃO E PRORROGAÇÕES.....	2-5
2.6. CULPADOS E/OU RESPONSÁVEIS.....	2-5
2.7. NOTIFICAÇÃO SOBRE INVESTIGAÇÃO DE SEGURANÇA DE ACIDENTE MARÍTIMO.....	2-5
2.8. ACORDO DO ESTADO DA BANDEIRA COM OUTRO ESTADO SUBSTANCIALMENTE INTERESSADO PARA REALIZAR UMA INVESTIGAÇÃO DE SEGURANÇA MARÍTIMA COOPERAÇÃO.....	2-6
2.9. RELATÓRIOS DAS INVESTIGAÇÕES DE SEGURANÇA MARÍTIMA.....	2-6

ANEXO

ANEXO - CÓDIGO DE NORMAS INTERNACIONAIS E PRÁTICAS RECOMENDADAS PARA INVESTIGAÇÃO DE SEGURANÇA DE UM ACIDENTE MARÍTIMO OU DE UM INCIDENTE MARÍTIMO (CÓDIGO DE INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES – CIA)

INTRODUÇÃO

1. PROPÓSITO

Apresentar os procedimentos relativos ao Inquérito Administrativo e à Prevenção de Acidentes e Fatos da Navegação e à Investigação de Segurança dos Acidentes e Incidentes Marítimos.

2. DESCRIÇÃO

Esta publicação divide-se em dois capítulos e um anexo: o capítulo um descreve os procedimentos relativos aos Inquéritos Administrativos e à Prevenção de Acidentes e Fatos da Navegação e o capítulo dois descreve os procedimentos relativos à Investigação de Segurança dos Acidentes e Incidentes Marítimos.

3. PRINCIPAIS MODIFICAÇÕES

Dentre as modificações implementadas, destacam-se:

- a) Alteração da capa;
- b) Inclusão do sumário clicável;
- c) Inclusão da folha de rosto e
- d) Alteração dos elementos textuais de acordo com a VEGAMARINST 30-03.

4. CLASSIFICAÇÃO

Esta publicação é classificada como: Publicação da Marinha do Brasil (PMB) não controlada, ostensiva e normativa.

5. SUBSTITUIÇÃO

Esta publicação substitui a NORMAM-09/DPC - 1ª Revisão, aprovada pela Portaria nº 18, em 9 de junho de 2021 e publicada no Diário Oficial da União nº 110, seção I, página 15.

INTENCIONALMENTE EM BRANCO

CAPÍTULO 1

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

1.1. 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).

1.2. 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, respeitando-se os regimes jurídicos previstos para o Mar Territorial, Zona Contígua, Zona Econômica Exclusiva e Plataforma Continental, em consonância com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (Lei nº 8.617, de 4 de janeiro de 1993, e Decreto nº 1.530, de 22 de junho de 1995);

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 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 os 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, atente 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 brasileiras, respeitados os acordos bilaterais ou multilaterais firmados pelo País e as normas do Direito Internacional; e

k) 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.

1.3. COMPETÊNCIA PARA INSTAURAÇÃO DE IAFN

a) Conforme determina o Art.33 da Lei nº 2.180/1954, 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 Capitania (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 a que estiver subordinada, para que essa instaure o competente IAFN.

1.4. 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 2.180/1954). Conforme a relevância do mérito do IAFN, este pode ser classificado como de “Alta Relevância para a Segurança da Navegação”, nos casos de grande repercussão na sociedade; com acentuado número de vítimas fatais/feridos; cujos acidentes ou fatos da navegação tenham causado danos ambientais de grande amplitude ou impactem/impeçam o regular fluxo de embarcações; que envolvam elevada complexidade ou demandem atuação extraordinária de força de trabalho para apuração da (s) causa (s) determinante (s); e outras hipóteses que apresentem características peculiares, devidamente justificadas e reconhecidas pelas autoridades competentes, com a consequente tramitação especial e equipe multidisciplinar em apoio. (Resolução nº 54/2021 do Tribunal Marítimo (TM))”

1.5. PRAZO PARA INSTAURAÇÃO DE IAFN

O IAFN deve ser instaurado imediatamente ou até o prazo de cinco dias, contados da data em que um dos Agentes da Autoridade Marítima houver tomado conhecimento do acidente ou fato da navegação. Acidentes e fatos da navegação são informados na maior brevidade possível.

1.6. DEFINIÇÃO DE ACIDENTES E FATOS DA NAVEGAÇÃO

As seguintes ocorrências são consideradas Acidentes ou Fatos da Navegação:

1.6.1. Acidentes da Navegação

Naufrágio, encalhe, colisão, abalroação, água aberta, explosão, incêndio, varação, arribada e alijamento:

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

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

c) 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, boia,

cabo submarino etc;

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

e) 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;

f) explosão – combustão brusca provocando a deflagração de ondas de pressão de grande intensidade;

g) 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;

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

i) 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;

j) 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 e

l) 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.

1.6.2. Fatos da Navegação

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

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

técnicos recomendados;

b) impropriedade da embarcação para o serviço ou local em que é utilizada – utilização da embarcação em desacordo com sua destinação, área de navegação ou atividade estabelecida em seu Título de Inscrição; e

c) 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;

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

e) má estivação da carga, que sujeite a risco a 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;

f) recusa injustificada de socorro à embarcação ou a naufragos em perigo;

g) 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

h) 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).

1.7. SITUAÇÕES ESPECIAIS

1.7.1. Casos de Dispensa de IAFN

a) 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.

b) 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 na alínea b do presente artigo, 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 acima, comunicará a alteração ao Centro Integrado de Segurança Marítima (CISMAR), à CP de destino inicial e de jurisdição do novo destino da embarcação, bem como a seus respectivos Comandos de Distritos Navais.

1.7.2. Casos de Arribadas não Justificadas

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

- I) arribada de embarcação de pesca estrangeira, não autorizada a operar em AJB;
- II) arribada de embarcação por falta de víveres ou de aguada, por não haver-se feito 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 mesmos; ou
- III) arribada de embarcação com falta de condições para navegar, decorrente

de mau reparo, de falta de apercebimento das deficiências ou da ausência de equipamento, ou de má arrumação da carga.

1.8. PROVAS

a) Durante a fase de instrução do IAFN serão colhidas pelo encarregado do inquérito as provas testemunhal, pericial e documental na busca da causa determinante e do responsável pelo evento. Como no IAFN não há instaurado 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. A Resolução nº 54/2021, do Tribunal Marítimo (TM), recepcionou o instituto da Colaboração Premiada, prevista na Lei nº 12.850, de 2 de agosto de 2013, bem como o Acordo de Leniência, previsto no art. 16, da Lei nº 12.846, de 1º de agosto de 2013 no transcurso dos Inquéritos Administrativos sobre Acidentes e Fatos da Navegação (IAFN) e dos Processos sobre Acidente ou Fato da Navegação, em quaisquer de suas fases. Somente a Procuradoria Especial da Marinha (PEM) terá competência para avaliar e celebrar a proposta de Acordo de Leniência ou Colaboração Premiada”.

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.

1.9. DEPOIMENTO

a) notificação - a convocação de depoente será realizada por meio de Notificação ou Requisição (no caso de ser o “notificado” militar ou servidor público civil), 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 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, 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 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 e dezoito 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 será cursado e 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 correções não serem consignadas. Caso o advogado insista em prejudicar o depoimento com interferências diretas, ele será 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 - durante o IAFN, é legítimo que as partes interessadas, definidas como tal pelo Art. 9º da Lei nº 9.784/1999, 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 1943, 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.

k) 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.

1.10. 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 1943, sendo obrigatória, também, a juntada dos documentos originais em língua estrangeira.

1.11. PRAZO PARA CONCLUSÃO E PRORROGAÇÃO

a) O Inquérito deverá ser concluído, por meio de relatório circunstanciado, no prazo máximo de noventa 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 a NOTIFICAÇÃO e mais um prazo de dez dias para Defesa Prévia.

b) Em não sendo possível incluir tal prazo de notificação e defesa prévia dentro dos noventa 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 Tribunal Marítimo (TM), Diretoria de Portos e Costas (DPC) e 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 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.

f) Concluído o inquérito e cumpridas as formalidades legais, o mesmo será encaminhado ao Tribunal Marítimo, que fará a devida distribuição e autuação, o qual dará vista à Procuradoria Especial da Marinha para que adote as medidas previstas no art. 42, da Lei nº 2.180/1954.

1.12. DA COMPETÊNCIA DO COMANDANTE, DO PRÁTICO E DO GERENTE DE INSTALAÇÃO OFFSHORE

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 9.537/1997 (LESTA) e NORMAM-311.

Nas plataformas fixas estacionárias, esta competência caberá ao Gerente de Instalação Offshore.

CAPÍTULO 2

NORMAS PARA A INVESTIGAÇÃO DE SEGURANÇA DOS ACIDENTES E INCIDENTES MARÍTIMOS (ISAIM)

2.1. PROPÓSITO

Divulgar o “Código de Normas Internacionais e Práticas Recomendadas para uma Investigação de Segurança de um Acidente Marítimo, ou de um Incidente Marítimo”, 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).

2.2. APLICAÇÃO

Sob as Convenções SOLAS Regulação I/21 e MARPOL artigos 8 e 12, cada Administração deve conduzir uma investigação quando da ocorrência de 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 desta Norma, 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.

No entanto, o Código reconhece também que quando ocorre um acidente ou um incidente marítimo no território, incluindo o mar territorial, de um Estado, aquele Estado tem o direito de investigar a causa daquele acidente ou incidente marítimo, que possa oferecer um risco à vida humana ou ao meio ambiente, envolver as autoridades de busca e salvamento do Estado costeiro, ou afetá-lo de outra maneira.

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.

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.

2.3. PRAZO PARA INSTAURAÇÃO E CANCELAMENTO DE ISAIM

A ISAIM deve ser iniciada até 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 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.

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

2.4. DEFINIÇÕES

As definições a seguir, entre outras, constam do Código de Normas Internacionais e Práticas Recomendadas para uma Investigação de Segurança de um Acidente Marítimo, ou de um Incidente Marítimo (Código de Investigação de Acidentes - CIA), aprovado pela Resolução MSC.255(84) da Organização Marítima Internacional (IMO).

Quando forem empregados nas normas obrigatórias e nas práticas recomendadas para as investigações de segurança marítima, os termos a seguir possuem 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:

- I) a morte de uma pessoa, ou ferimentos graves numa pessoa;
- II) a perda de uma pessoa de um navio;
- III) a perda, suposta perda ou abandono de um navio;
- IV) um dano material a um navio;
- V) o encalhe ou a incapacitação de um navio, ou o envolvimento de um navio numa colisão;
- VI) 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
- VII) danos graves ao meio ambiente, ou a possibilidade de danos graves ao meio ambiente, provocados pelos danos causados a um navio ou a navios.

Um acidente marítimo não inclui, entretanto, um ato ou omissão deliberada com a intenção de causar danos à segurança de um navio, de uma pessoa ou ao meio ambiente.

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:
- I) afete de maneira significativa a integridade estrutural, o desempenho ou as características operacionais da infraestrutura marítima ou de um navio; e
 - II) exija reparos de vulto ou a substituição de um ou mais componentes importantes; ou
 - III) a destruição da infraestrutura marítima ou do navio.

e) ferimento grave - um ferimento que seja sofrido por uma pessoa, resultando na incapacidade 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:

I) que seja o Estado da Bandeira de um navio envolvido num acidente marítimo, ou num incidente marítimo;

II) que seja o Estado Costeiro envolvido num acidente marítimo, ou num incidente marítimo;

III) 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

IV) 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

V) que, em decorrência de um acidente marítimo, cidadãos daquele Estado tenham perdido suas vidas ou sofrido ferimentos graves; ou

VI) que possua à sua disposição informações importantes que o Estado, ou os Estados, que estão investigando a segurança marítima considerem úteis para a investigação; ou

VII) que por alguma outra razão crie um interesse que seja considerado significativo pelo Estado, ou Estados, que estão investigando a segurança marítima.

j) Estados Investigadores 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 de acordo com o CIA.

2.5. PRAZO PARA CONCLUSÃO E PRORROGAÇÕES

A ISAIM será concluída por meio da elaboração e envio à DPC, pelo Agente da Autoridade Marítima (Capitania dos Portos ou Delegacia) responsável por sua condução, de minuta do Relatório de Investigação de Segurança Marítima, no prazo máximo de noventa 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 dias, a prorrogação poderá ser autorizada pelo Diretor de Portos e Costas, que avaliará o pedido devidamente circunstanciado e decidirá a respeito.

2.6. CULPADOS E/OU RESPONSÁVEIS

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.

2.7. NOTIFICAÇÃO SOBRE INVESTIGAÇÃO DE SEGURANÇA DE ACIDENTE MARÍTIMO

Conforme disposto no Código de Investigação de Acidentes, quando um acidente ou incidente 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 ou incidente marítimo ocorrer no território, incluindo o mar territorial, de um Estado Costeiro, o Estado da bandeira e o Estado Costeiro deverão notificar um ou 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 sobre a realização de uma Investigação de Segurança de Acidente Marítimo será 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 às Agências Marítimas que representam os armadores e aos Comandantes dos navios envolvidos na investigação.

2.8. ACORDO DO ESTADO DA BANDEIRA COM OUTRO ESTADO SUBSTANCIALMENTE INTERESSADO PARA REALIZAR UMA INVESTIGAÇÃO DE SEGURANÇA MARÍTIMA E COOPERAÇÃO

As consultas para buscar um acordo sobre qual Estado será o Investigador de Segurança Marítima, em conformidade com o disposto no Código, serão conduzidas pela DPC com base nos seus dispositivos.

Todos os Estados substancialmente interessados deverão cooperar, na medida do possível, com os Estados Investigadores da Segurança Marítima. Dessa forma caberá à DPC conduzir os acertos para a participação de investigadores de acidentes marítimos de Estados substancialmente interessados nas ISAIM realizadas pelos Agentes da Autoridade Marítima Brasileira (Capitanias dos Portos e Delegacias).

2.9. RELATÓRIOS DAS INVESTIGAÇÕES DE SEGURANÇA MARÍTIMA

O Relatório da investigação de segurança marítima deverá ser produzido ao final da investigação, e conter as seguintes informações:

- 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 marítimo, ou do incidente marítimo;

- e) uma análise e 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) quando for adequado, recomendações visando impedir a ocorrência de acidentes e de incidentes marítimos no futuro.

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.

INTENCIONALMENTE EM BRANCO

ANEXO

CÓDIGO DE NORMAS INTERNACIONAIS E PRÁTICAS RECOMENDADAS PARA UMA INVESTIGAÇÃO DE SEGURANÇA DE UM ACIDENTE MARÍTIMO, OU DE UM INCIDENTE MARÍTIMO (CÓDIGO DE INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTE – CIA)

Parte I	Disposições gerais	5
Capítulo 1	Propósito	5
Capítulo 2	Definições.....	6
Capítulo 3	Aplicação dos capítulos Contidos nas Partes II e III.....	13
	.	
Parte II	Normas obrigatórias.....	13
Capítulo 4	Autoridade de investigação de segurança marítima.....	13
Capítulo 5	Notificação.....	13
Capítulo 6	Exigência de investigar acidentes marítimos muito graves.....	14
Capítulo 7	Acordo do estado da bandeira com outro Estado substancialmente interessado para realizar uma investigação de segurança marítima.....	15
Capítulo 8	Poderes de uma investigação	16
Capítulo 9	Investigações paralelas	16
Capítulo 10	Cooperação	16
Capítulo 11	Investigação não sujeita a uma direção externa	17
Capítulo 12	Obtenção de provas de marítimos	17
Capítulo 13	Minuta dos relatórios de investigações de segurança marítima	18
Capítulo 14	Relatórios de investigações de segurança marítima	19
Parte III	Práticas recomendadas	20
Capítulo 15	Responsabilidades administrativas	20
Capítulo 16	Princípios da investigação	21
Capítulo 17	Investigação de acidentes marítimos (exceto de acidentes marítimos e	

	graves) e de incidentes marítimos.....	24
Capítulo 18	Fatores que devem ser levados em consideração ao procurar obter um acordo com base no Capítulo 7 da parte II	24
Capítulo 19	Atos de interferência ilícita	25
Capítulo 20	Notificação às partes envolvidas e início de uma investigação	26
Capítulo 21	Coordenação de uma investigação	27
Capítulo 22	Coleta de provas	28
Capítulo 23	Sigilo das informações	29
Capítulo 24	Proteção a testemunhas e a partes envolvidas	31
Capítulo 25	Minuta do relatório e relatório final	32
Capítulo 26	Reabertura de uma investigação	33

Prefácio

1. Este Código reúne e se baseia nas melhores práticas na investigação de acidentes marítimos, e de incidentes marítimos, que foram estabelecidas pelo Código para a Investigação de Acidentes e de Incidentes Marítimos, adotado em novembro de 1997 pela Organização Marítima Internacional (a Organização), através da Resolução A.849(20). O Código para a Investigação de Acidentes e de Incidentes Marítimos busca promover a cooperação entre Estados e uma abordagem comum à investigação de acidentes marítimos e de incidentes marítimos.

Histórico

2. A Organização, através de várias resoluções, incentivou a cooperação e o reconhecimento da existência de um interesse mútuo. A primeira foi a Resolução A.173(ES IV) (Participação em Inquéritos Oficiais sobre Acidentes Marítimos), adotada em novembro de 1968. Seguiram-se outras resoluções, inclusive: Resolução A.322(IX) (A Realização de Investigações de Acidentes), adotada em novembro de 1975; Resolução A.440(XI) (Troca de Informações para Investigações de Acidentes Marítimos) e a Resolução A.442(XI) (Necessidades das Administrações em Termos de Recursos Humanos e Materiais para a

Investigação de Acidentes e da Violação de Convenções), ambas adotadas em novembro de 1979; Resolução A.637(16) (Cooperação em Investigações de Acidentes Marítimos), adotada em 1989.

3. Essas resoluções foram reunidas e ampliadas pela Organização com a adoção do Código para a Investigação de Acidentes e de Incidentes Marítimos. A Resolução A.884(21) (Emendas ao Código para a Investigação de Acidentes e de Incidentes Marítimos, Resolução A.849(20)), adotada em novembro de 1999, ampliou o Código, fornecendo diretrizes para a investigação de fatores humanos.

4. A Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), 1948, incluiu um dispositivo exigindo que as Administrações dos Estados da bandeira realizassem investigações de qualquer acidente sofrido por um navio com a sua bandeira, se aquela investigação pudesse ajudar a identificar questões regimentais como constituindo um fator contribuinte. Essa disposição foi mantida nas Convenções da SOLAS de 1960 e de 1974. Foi incluída também na Convenção Internacional sobre Linhas de Carga, 1966. Além disto, foi exigido que os Estados da bandeira investigassem certos acidentes marítimos, e incidentes marítimos, ocorridos em alto-mar.*

** É feita referência à Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar (UNCLOS), Artigo 94(7), ou às exigências do direito internacional e consuetudinário.*

5. A soberania de um Estado costeiro se estende além das suas terras e das suas águas interiores, por toda a extensão do seu mar territorial.* Essa jurisdição dá ao Estado Costeiro um direito inerente de investigar acidentes marítimos, e incidentes marítimos, relacionados com o seu território. A maioria das Administrações nacionais possui dispositivos legais que tratam da investigação de um acidente marítimo ocorrido dentro de suas águas interiores e do seu mar territorial, independentemente da bandeira do navio.

** É feita referência à Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar (UNCLOS), Artigo 2,*

ou às exigências do direito internacional e consuetudinário.

6. Mais recentemente, a Convenção do Trabalho Marítimo de 2006, da Organização Internacional do Trabalho, estabelece um dispositivo para a investigação de alguns acidentes marítimos graves, bem como especifica as condições de trabalho para os marítimos. Reconhecendo a necessidade de uma proteção especial para os marítimos durante uma investigação, a Organização adotou, em dezembro de 2005, as “Diretrizes para um Tratamento Justo a Marítimos em Caso de um Acidente Marítimo”, através da Resolução A.987(24). As Diretrizes foram promulgadas pela IMO e pela ILO em 1º de Julho de 2006.

Adoção do Código

7. Desde a adoção da primeira Convenção da SOLAS, tem havido grandes mudanças na estrutura da atividade marítima internacional e mudanças no direito internacional. Essas mudanças aumentaram potencialmente o número de Estados com interesse no processo e nos resultados das investigações de segurança marítima em caso de um acidente marítimo, ou de um incidente marítimo, aumentando o potencial para diferenças jurisdicionais e outras diferenças de procedimentos entre os Estados afetados.

8. Este Código, embora especifique alguns requisitos obrigatórios, reconhece as diferenças existentes entre a legislação internacional e a nacional em relação à investigação de acidentes marítimos e de incidentes marítimos. Este Código destina-se a facilitar investigações de segurança marítima objetivas, em benefício dos Estados da bandeira, dos Estados costeiros, da Organização e da atividade da navegação marítima em geral.

PARTE I DISPOSIÇÕES GERAIS

Capítulo 1

PROPÓSITO

1.1 O propósito deste Código é proporcionar uma abordagem comum a ser adotada pelos Estados na realização de investigações de segurança marítima de acidentes marítimos e de incidentes marítimos. As investigações de segurança marítima não procuram atribuir culpa nem determinar responsabilidades. Em vez disto, uma investigação de segurança marítima, como definido neste Código, é uma investigação realizada com o propósito de impedir que no futuro ocorram acidentes marítimos e incidentes marítimos. Este Código considera que este propósito será alcançado através dos Estados:

.1 empregando uma metodologia e uma abordagem coerentes, para permitir e incentivar uma ampla gama de investigações, quando necessário, no interesse de revelar os fatores causais e outros riscos à segurança; e

.2 fornecendo relatórios à Organização para permitir uma ampla disseminação das informações, para ajudar a atividade marítima internacional a tratar das questões relacionadas com a segurança.

1.2 Uma investigação de segurança marítima deve ser separada e independente de qualquer outra forma de investigação. No entanto, não é intenção deste Código impedir qualquer outra forma de investigação, inclusive de investigações para ações em processos cíveis, criminais e administrativos.

Além disto, não é intenção do Código que um Estado ou Estados que estiverem realizando uma investigação de segurança marítima deixem de informar todos os fatores causais de um acidente marítimo, ou de um incidente marítimo, porque a culpa ou a responsabilidade pode ser deduzida do que foi apurado.

1.3 Este Código reconhece que de acordo com os instrumentos da Organização, 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. O Código leva em conta também que um Estado de Bandeira deverá * fazer com que seja aberta uma investigação, por uma ou mais pessoas adequadamente qualificadas, de certos acidentes marítimos, ou de certos incidentes marítimos de navegação em alto-mar. No entanto, o Código reconhece também que quando ocorre um acidente marítimo, ou um incidente marítimo, no território, incluindo o mar territorial, de um Estado, aquele Estado tem o direito ** de investigar a causa daquele acidente marítimo, ou incidente marítimo, que possa oferecer um risco à vida humana ou ao meio ambiente, envolver as autoridades de busca e salvamento do Estado costeiro, ou afetá-lo de outra maneira.

** É feita referência à Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar (UNCLOS), Artigo 94, ou às exigências do direito internacional e consuetudinário.*

*** É feita referência à Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar (UNCLOS), Artigo 2, ou às exigências do direito internacional e consuetudinário.*

Capítulo 2

DEFINIÇÕES

Quando forem empregados nas normas obrigatórias e nas práticas recomendadas para investigações de segurança marítima os termos a seguir, eles possuem o seguinte significado:

2.1 Um **agente** significa qualquer pessoa, física ou jurídica, empenhada em nome do armador, do afretador, do operador de um navio ou do proprietário da carga, em prestar serviços aos navios, inclusive em tomar medidas administrativas para o navio que está sendo objeto de uma investigação de segurança marítima.

2.2 Um **fator causal** significa ações, omissões, acontecimentos ou condições sem as quais:

.1 o acidente marítimo, ou o incidente marítimo, não teria ocorrido; ou

.2 as consequências adversas relacionadas com o acidente marítimo, ou com o incidente marítimo, provavelmente não teriam ocorrido, ou não teriam sido tão graves; ou

.3 uma outra ação, omissão, acontecimento ou condição relacionada com um resultado ou com uma consequência mencionada em .1, ou em .2, provavelmente não teria ocorrido.

2.3 Um **Estado Costeiro** significa um Estado em cujo território, inclusive no seu mar territorial, *ocorre* um acidente marítimo, ou um incidente marítimo.

2.4 **Zona Econômica Exclusiva** significa a zona econômica exclusiva como definida pelo Artigo 55 da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar.

2.5 **Estado de Bandeira** significa um Estado cuja bandeira um navio está autorizado a arvorar.

2.6 **Alto-Mar** significa o alto-mar como definido no Artigo 86 da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar.

2.7 **Parte Interessada** significa uma organização, ou uma pessoa, que, como determinado pelo Estado ou pelos Estados que estão realizando uma investigação de segurança marítima, possui interesses significativos, direitos ou expectativas legítimas com relação ao resultado de uma investigação de segurança marítima.

2.8 **Código Internacional de Gerenciamento da Segurança (ISM)** significa o Código Internacional de Gerenciamento para a Operação Segura de Navios e para a Prevenção da Poluição, como adotado pela Organização através da Resolução A.741(18), como emendada.

2.9 Um **acidente marítimo** significa um 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 ou ferimentos graves, de uma 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 ao meio ambiente, ou a possibilidade de danos graves ao meio ambiente, provocados pelos danos causados a um navio ou a navios.

Um acidente 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.

2.10 Um **incidente marítimo** significa um acontecimento, ou uma 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.

2.11 Uma **investigação de segurança marítima** significa 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.

2.12 Um **relatório da investigação de segurança marítima** significa um relatório que contenha:

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

.2 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);

.3 quando for pertinente, os 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 trabalham no navio;

.4 uma narrativa detalhando as circunstâncias do acidente marítimo, ou do incidente marítimo;

.5 uma análise e comentários sobre fatores causais, incluindo quaisquer fatores mecânicos, humanos e organizacionais;

.6 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

.7 quando for adequado, recomendações visando impedir a ocorrência de acidentes e de incidentes marítimos no futuro.

2.13 **Autoridade de investigação de segurança marítima** significa uma Autoridade de um Estado, responsável pela realização de investigações de acordo com este Código.

2.14 **Estado ou Estados Investigador(es) de Segurança Marítima** significa o 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 de acordo com este Código.

2.15 Um **registro de segurança marítima** significa os seguintes tipos de registros coletados para uma investigação de segurança marítima:

.1 todos os depoimentos tomados com o propósito de realizar uma investigação de segurança marítima;

.2 todas as comunicações entre pessoas, no que diz respeito à operação do navio;

.3 todas as informações médicas ou particulares relativas às pessoas envolvidas no acidente marítimo, ou no incidente marítimo;

.4 todos os registros relativos à análise das informações ou do material referente às provas adquiridas durante uma investigação de segurança marítima;

.5 informações obtidas no registrador de dados da viagem.

2.16 Um **dano material**, em relação a um acidente marítimo, significa:

.1 um dano que:

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

.1.2 exija reparos de vulto ou a substituição de um ou mais componentes importantes; ou

.2 a destruição da infraestrutura marítima ou do navio.

2.17 Um **marítimo** significa qualquer pessoa que estiver empregada ou empenhada em trabalhos, em qualquer condição, a bordo de um navio.

2.18 Um **ferimento grave** significa 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.

2.19 Um **dano grave ao meio ambiente** significa 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.

2.20 **Estado substancialmente interessado** significa um Estado:

.1 que seja o Estado da Bandeira de um navio envolvido num acidente marítimo, ou num incidente marítimo; ou

.2 que seja o Estado Costeiro envolvido num acidente marítimo, ou num incidente marítimo; ou

.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.

2.21 **Mar territorial** significa o mar territorial como definido pela Seção 2 da Parte II da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar.

2.22 Um **acidente marítimo muito grave** significa um acidente marítimo envolvendo a perda total do navio ou uma morte, ou danos graves ao meio ambiente.

Capítulo 3

APLICAÇÃO DOS CAPÍTULOS CONTIDOS NAS PARTES II E III

3.1 A Parte II deste Código contém normas obrigatórias para as investigações de segurança marítima. Algumas cláusulas só se aplicam em relação a certas categorias de acidentes marítimos e só são obrigatórias para as investigações de segurança marítima daqueles acidentes marítimos.

3.2 As cláusulas contidas na Parte III deste Código podem se referir a cláusulas contidas nesta parte que só se aplicam a certos acidentes marítimos. As cláusulas contidas na Parte III podem recomendar que essas cláusulas sejam aplicadas nas investigações de segurança marítima de outros acidentes marítimos, ou de outros incidentes marítimos.

PARTE II NORMAS OBRIGATÓRIAS

Capítulo 4

AUTORIDADE DE INVESTIGAÇÃO DE SEGURANÇA MARÍTIMA

4.1 O Governo de cada Estado deverá fornecer à organização informações detalhadas para contato com a Autoridade, ou Autoridades, de investigação de segurança marítima que estão realizando investigações de segurança marítima em seu Estado.

Capítulo 5

NOTIFICAÇÃO

5.1 Quando um acidente marítimo ocorre em alto-mar ou uma zona econômica exclusiva, o Estado da bandeira de um navio, ou de navios envolvidos, deverá notificar outros Estados substancialmente interessados logo que for razoavelmente possível.

5.2 Quando um acidente marítimo ocorre 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.

5.3 A notificação não deverá ser retardada devido à falta de informações completas.

5.4 Formato e conteúdo: a notificação deverá conter a maior quantidade das seguintes informações, uma vez que são facilmente disponíveis:

- .1 o nome do navio e do seu Estado da Bandeira;
- .2 o número IMO de identificação do navio;
- .3 a natureza do acidente marítimo;
- .4 o local do acidente marítimo;
- .5 a hora e a data do acidente marítimo;

- .6 o número de quaisquer pessoas gravemente feridas ou mortas;
- .7 as consequências do acidente marítimo para pessoas, propriedades e meio ambiente; e
- .8 a identificação de qualquer outro navio envolvido.

Capítulo 6

EXIGÊNCIA DE INVESTIGAR ACIDENTES MARÍTIMOS MUITO GRAVES

6.1 Deve ser realizada uma investigação de segurança marítima na ocorrência de qualquer acidente marítimo muito grave.

6.2 Sujeito a qualquer Acordo feito em consonância com o Capítulo 7, o Estado da bandeira de um navio envolvido num acidente marítimo muito grave é responsável por assegurar que uma investigação de segurança marítima seja realizada e concluída de acordo com este Código.

Capítulo 7

ACORDO DO ESTADO DA BANDEIRA COM OUTRO ESTADO SUBSTANCIALMENTE INTERESSADO PARA REALIZAR UMA INVESTIGAÇÃO DE SEGURANÇA MARÍTIMA

7.1 Sem restringir o direito dos Estados realizarem separadamente a sua própria investigação de segurança marítima quando ocorrer um acidente marítimo no território, incluindo o mar territorial de um Estado ou Estados da Bandeira envolvidos no acidente marítimo e o Estado Costeiro deverão realizar consultas para buscar um acordo no qual o Estado ou Estados serão os Estados Investigadores de Segurança Marítima de acordo com uma exigência, ou com uma recomendação para investigar, feita com base neste Código.

7.2 Sem restringir o direito dos Estados realizarem separadamente a sua própria investigação de segurança marítima se ocorrer um acidente marítimo em alto-mar ou na zona econômica exclusiva de um Estado, e aquele incidente envolver mais de um Estado da Bandeira, os Estados deverão realizar consultas para buscar um acordo no qual o Estado ou Estados serão

Estados Investigadores de Segurança Marítima de acordo com uma exigência, ou com uma recomendação para investigar, feita com base neste Código.

7.3 Para um acidente marítimo mencionado no parágrafo 7.1 ou 7.2, pode ser obtido um acordo pelos Estados pertinentes com outro Estado substancialmente interessado, para que aquele Estado ou Estados sejam Estados Investigadores de Segurança Marítima.

7.4 Antes de chegar a um acordo, ou se não se chegar a um acordo em consonância com o parágrafo 7.1, 7.2 ou 7.3, as obrigações e os direitos existentes dos Estados, de acordo com este Código e com outras leis internacionais, de realizar uma investigação de segurança marítima permanecem com as respectivas partes para que realizem a sua própria investigação.

7.5 Participando plenamente de uma investigação de segurança marítima realizada por outro Estado substancialmente interessado, o Estado da Bandeira será considerado como cumprindo as suas obrigações de acordo com este Código, com a Regra I/21 da SOLAS e com o Artigo 94, seção 7 da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar.

Capítulo 8

PODERES DE UMA INVESTIGAÇÃO

8.1 Todos os Estados deverão assegurar que as suas leis nacionais proporcionem ao investigador, ou investigadores, que estão realizando uma investigação de segurança marítima, a capacidade de entrar a bordo de um navio, entrevistar o comandante e a tripulação e qualquer outra pessoa envolvida, e obter material relativo a provas para os efeitos de uma investigação de segurança marítima.

Capítulo 9

INVESTIGAÇÕES PARALELAS

9.1 Quando o Estado ou Estados que estão investigando a segurança marítima estiverem

realizando uma investigação de segurança marítima de acordo com este Código, nada prejudica o direito de outro Estado substancialmente interessado realizar separadamente a sua própria investigação de segurança marítima.

9.2 Embora reconhecendo que o Estado ou Estados Investigadores de Segurança Marítima deverão ser capazes de cumprir as suas obrigações de acordo com este Código, o Estado ou Estados Investigadores de Segurança Marítima e qualquer outro Estado substancialmente interessado que estiver realizando uma investigação de segurança marítima deverão procurar coordenar o ritmo das suas investigações para evitar, quando possível, que haja demandas conflitantes sobre testemunhas e acesso às provas.

Capítulo 10

COOPERAÇÃO

10.1 Todos os Estados substancialmente interessados deverão cooperar, na medida do possível, com o Estado ou Estados Investigadores de Segurança Marítima. O Estado ou Estados Investigadores de Segurança Marítima deverão proporcionar, na medida do possível, a participação dos Estados substancialmente interessados.*

** A referência a “na medida do possível” pode ser interpretada como significando, por exemplo, que a cooperação ou a participação é restrita porque as leis nacionais tornam impossível cooperar ou participar plenamente.*

Capítulo 11

INVESTIGAÇÃO NÃO SUJEITA A UMA DIREÇÃO EXTERNA

11.1 O Estado ou Estados Investigadores de Segurança Marítima devem assegurar-se de que o investigador ou investigadores que estão realizando uma investigação de segurança marítima sejam imparciais e objetivos. A investigação de segurança marítima deverá ser capaz de informar os resultados daquela investigação sem que haja a direção ou a interferência de quaisquer pessoas ou organizações que possam ser afetadas pelo seu resultado.

Capítulo 12

OBTENÇÃO DE PROVAS DE MARÍTIMOS

12.1 Quando uma investigação de segurança marítima precisar que um marítimo forneça a ela uma prova, a prova deverá ser obtida na primeira oportunidade possível. Deverá ser permitido que o marítimo volte para o seu navio, ou que seja repatriado na primeira oportunidade possível. Os direitos humanos dos marítimos deverão ser sempre preservados.

12.2 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 ser informado dos seguintes aspectos, e deverá ser permitido que tenha acesso a uma assessoria jurídica com relação a esses aspectos:

.1 qualquer possível risco de que possam incriminar-se em quaisquer processos posteriores à investigação de segurança marítima;

.2 qualquer direito de não se incriminar ou de permanecer em silêncio;

.3 qualquer proteção concedida ao marítimo para impedir que a prova seja usada contra ele, se fornecer a prova à investigação de segurança marítima.

Capítulo 13

MINUTA DOS RELATÓRIOS DE INVESTIGAÇÕES DE SEGURANÇA MARÍTIMA

13.1 Sujeito ao disposto nos parágrafos 13.2 e 13.3, e quando for solicitado, o Estado ou Estados Investigadores de Segurança Marítima deverão enviar uma minuta do relatório a um Estado substancialmente interessado, para permitir que aquele Estado faça comentários sobre a minuta do relatório.

13.2 O Estado ou Estados Investigadores de Segurança Marítima só estão obrigados a cumprir o parágrafo 13.1 quando o Estado substancialmente interessado que vai receber o

relatório garantir que não o disseminará nem fará com que seja disseminado, publicado ou que seja dado acesso à minuta do relatório ou de qualquer parte daquele relatório sem a autorização expressa do Estado ou Estados Investigadores de Segurança Marítima, ou a menos que aqueles relatórios ou documentos já tenham sido publicados por aquele Estado ou Estados.

13.3 O Estado ou Estados Investigadores de Segurança Marítima não estão obrigados a cumprir o parágrafo 13.1 se:

.1 o Estado ou Estados Investigadores de Segurança Marítima solicitarem que o Estado substancialmente interessado que está recebendo o relatório afirme que a prova contida na minuta do relatório não será admitida em processos cíveis ou criminais contra uma pessoa que a tiver fornecido; e'

.2 o Estado substancialmente interessado se recusar a fazer aquela afirmativa.

13.4 O Estado ou Estados Investigadores de Segurança Marítima deverão solicitar aos Estados substancialmente interessados que apresentem seus comentários sobre a minuta do relatório dentro de 30 dias, ou dentro de algum período mutuamente acordado. O Estado ou Estados Investigadores de Segurança Marítima deverão analisar os comentários antes de elaborar o relatório final e, quando a aceitação ou a rejeição dos comentários tiver um impacto direto sobre os interesses do Estado que os apresentou, o Estado ou Estados Investigadores de Segurança Marítima deverão notificar o Estado substancialmente interessado sobre a maneira pela qual foram tratados os comentários. Se o Estado ou Estados Investigadores de Segurança Marítima não receberem qualquer comentário após 30 dias, ou após haver expirado o período mutuamente acordado, eles podem então prosseguir e concluir o relatório.

13.5 O Estado ou Estados Investigadores de Segurança Marítima deverão procurar verificar pelos meios mais práticos, e até onde for possível, a exatidão da minuta do relatório e se ela está completa.

Capítulo 14

RELATÓRIOS DAS INVESTIGAÇÕES DE SEGURANÇA MARÍTIMA

14.1 O Estado ou Estados Investigadores de Segurança Marítima deverão submeter à Organização a versão final de um relatório de investigação de segurança marítima para cada investigação de segurança marítima realizada para um acidente marítimo muito grave.

14.2 Quando for realizada uma investigação de segurança marítima de um acidente marítimo, ou de um incidente marítimo, que não de um acidente marítimo muito grave, e for elaborado um relatório da investigação de segurança marítima que contenha informações que possam impedir a ocorrência no futuro de acidentes marítimos, ou de incidentes marítimos, ou atenuar a sua gravidade, a versão final deverá ser submetida à Organização.

14.3 O relatório da investigação de segurança marítima mencionado nos parágrafos 14.1 e 14.2 deverá utilizar todas as informações obtidas durante uma investigação de segurança marítima, levando em consideração o seu propósito, que sejam necessárias para assegurar que todas as questões pertinentes sejam incluídas e compreendidas, de modo que possa ser tomada uma medida de segurança, como for necessário.

14.4 O relatório final da investigação de segurança marítima deverá ser disponibilizado ao público e à atividade de navegação marítima pelo Estado ou Estados Investigadores de Segurança Marítima, ou esse Estado ou Estados deverão se comprometer a auxiliar o público e a atividade de navegação marítima fornecendo os detalhes que forem necessários para *que* tenham acesso ao relatório, quando ele for publicado por um outro Estado ou pela Organização.

PARTE III PRÁTICAS RECOMENDADAS

Capítulo 15

RESPONSABILIDADES ADMINISTRATIVAS

15.1 Os Estados devem assegurar que as Autoridades que estiverem investigando a segurança marítima tenham à sua disposição material e recursos financeiros suficientes, bem como pessoal adequadamente qualificado, para permitir que sejam facilitadas as obrigações do Estado no sentido de realizar investigações de segurança marítima de acidentes marítimos e de incidentes marítimos de acordo com este Código.

15.2 Qualquer investigador que faça parte de uma investigação de segurança marítima deverá ser designado com base nos conhecimentos apresentados na Resolução A.996(25) para investigadores.

15.3 O parágrafo 15.2 não impede, entretanto, a designação adequada de investigadores que possuam os conhecimentos especializados necessários para fazer parte de uma investigação de segurança marítima numa base temporária, nem impede a utilização de consultores para fornecer uma assessoria especializada sobre qualquer aspecto de uma investigação de segurança marítima.

15.4 Qualquer pessoa que seja um investigador numa investigação de segurança marítima, ou que esteja auxiliando uma investigação de segurança marítima, deve ser obrigada a trabalhar de acordo com este Código.

Capítulo 16
PRINCÍPIOS DA INVESTIGAÇÃO

16.1 Independência: Uma investigação de segurança marítima não deve ter opiniões preconcebidas, para assegurar que haja um fluxo livre de informações para ela.

16.1.1 Para obter o resultado mencionado no parágrafo 16.1, o investigador ou investigadores que estiverem realizando uma investigação de segurança marítima devem ter independência funcional:

.1 das partes envolvidas no acidente marítimo, ou no incidente marítimo;

.2 de qualquer pessoa que possa tomar uma decisão de adotar uma medida administrativa ou disciplinar contra uma pessoa ou organização envolvida num acidente marítimo, ou num incidente marítimo; e

.3 de processos judiciais.

16.1.2 O investigador ou investigadores que estiverem realizando uma investigação de segurança marítima devem estar livres de interferência das partes mencionadas em .1,.2 e .3 do parágrafo 16.1.1, em relação a:

.1 obtenção de todas as informações disponíveis que forem pertinentes ao acidente marítimo, ou ao incidente marítimo, inclusive os registros de dados da viagem e os registros dos serviços de tráfego de embarcações;

.2 análise das provas e determinação dos fatores causais;

.3 chegada a conclusões pertinentes aos fatores causais;

.4 distribuição da minuta de um relatório para comentários e elaboração do relatório final; e

.5 se for adequado, fazer recomendações relativas à segurança.

16.2 Concentrada na segurança: Não é o propósito de uma investigação de segurança marítima determinar responsabilidades ou atribuir culpa. No entanto, o investigador, ou investigadores, que estiverem realizando uma investigação de segurança marítima não devem abster-se de fornecer todas as informações sobre os fatores causais porque do que for apurado pode ser deduzida culpa ou responsabilidade.

16.3 Cooperação: Quando for possível e compatível com as exigências e as recomendações deste Código, em especial do Capítulo 10 sobre Cooperação, o Estado, ou Estados, que estiverem investigando a segurança marítima devem procurar facilitar ao máximo a cooperação entre Estados substancialmente interessados e outras pessoas ou organizações que estiverem realizando uma investigação de um acidente marítimo ou de um incidente marítimo.

16.4 Prioridade: Na medida do possível, deve ser atribuída a uma investigação de segurança marítima a mesma prioridade que a atribuída a qualquer outra investigação, inclusive às investigações de um acidente marítimo, ou de um incidente marítimo, realizadas por um Estado para fins criminais.

16.4.1 De acordo com o parágrafo 16.4, o investigador ou investigadores que estiverem realizando uma investigação de segurança marítima não devem ser impedidos de ter acesso a provas em circunstâncias em que outra pessoa, ou organização, estiver realizando uma investigação separada de um acidente marítimo ou de um incidente marítimo.

16.4.2 As provas para as quais deve ser proporcionado um pronto acesso abrangem:

.1 vistorias e outros registros mantidos pelo Estado da Bandeira, pelos armadores e pelas sociedades classificadoras;

.2 todos os dados registrados, inclusive dos registradores de dados da viagem; e

.3 provas que possam ser fornecidas por vistoriadores do governo, oficiais da guarda costeira, operadores do serviço de tráfego de embarcações, práticos ou outro pessoal marítimo.

16.5 Propósito de uma investigação de segurança marítima: A identificação correta dos fatores causais exige uma investigação metódica e feita a tempo, que vá bem além das provas imediatas e que busque as condições subjacentes, que podem estar longe do local do acidente marítimo, ou do incidente marítimo, e que podem provocar outros acidentes marítimos e outros incidentes marítimos. As investigações de segurança marítima devem ser vistas, portanto, como um meio de identificar não só os fatores causais imediatos, mas também falhas que possam estar presentes em toda a cadeia de responsabilidade.

Capítulo 17

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES MARÍTIMOS

(EXCETO DE ACIDENTES MARÍTIMOS MUITO GRAVES) E DE INCIDENTES MARÍTIMOS

17.1 Deve ser realizada uma investigação de segurança marítima de acidentes marítimos (exceto de acidentes marítimos muito graves, que são tratados no Capítulo 6 deste Código) e de incidentes marítimos pelo Estado da bandeira de um navio envolvido, se for considerado provável que aquela investigação vá fornecer informações que possam ser utilizadas para impedir que no futuro ocorram acidentes marítimos e incidentes marítimos.

17.2 O Capítulo 7 contém os requisitos obrigatórios para determinar qual é o Estado, ou quais são os Estados, que irão realizar a investigação de segurança marítima de um acidente marítimo. Quando a ocorrência que está sendo investigada de acordo com este capítulo for um incidente marítimo, o Capítulo 7 deve ser seguido como uma prática recomendada, como se ele se referisse a incidentes marítimos.

Capítulo 18

FATORES QUE DEVEM SER LEVADOS EM CONSIDERAÇÃO AO PROCURAR OBTER UM ACORDO COM BASE NO CAPÍTULO 7 DA PARTE II

18.1 Quando o Estado ou Estados da Bandeira, um Estado costeiro (se estiver envolvido), ou outros Estados substancialmente interessados estiverem procurando chegar a um acordo, de acordo com o Capítulo 7 da Parte II, pelo qual um Estado ou Estados irão realizar a investigação de segurança marítima com base neste Código, os seguintes fatores devem ser levados em consideração:

.1 se o acidente marítimo, ou incidente marítimo, ocorreu no território, incluindo o mar territorial, de um Estado;

.2 se o navio ou navios envolvidos num acidente marítimo, ou num incidente marítimo, ocorrido em alto-mar, ou na zona econômica exclusiva, navegaram em seguida no mar territorial de um Estado;

.3 os recursos e os compromissos exigidos do Estado da Bandeira e de outros Estados substancialmente interessados;

.4 o possível propósito da investigação de segurança marítima e a capacidade do Estado da Bandeira, ou de outro Estado substancialmente interessado fazer frente a aquele propósito;

.5 a necessidade do investigador, ou investigadores, que estiverem realizando uma investigação de segurança marítima terem acesso a provas e à consideração do Estado, ou Estados, que estiverem mais bem posicionados no sentido de facilitar o acesso àquelas provas;

.6 quaisquer efeitos adversos, percebidos ou reais, do acidente marítimo, ou do incidente marítimo, sobre outros Estados;

.7 a nacionalidade da tripulação, dos passageiros e de outras pessoas afetadas pelo acidente marítimo, ou pelo incidente marítimo.

Capítulo 19

ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA

19.1 Se durante a realização de uma investigação de segurança marítima tornar-se conhecido, ou se houver suspeita de que foi cometido um delito com base no Artigo 3, 3bis, 3ter ou 3quarter da Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos Contra a Segurança da Navegação Marítima, 1988, a Autoridade de investigação de segurança marítima deve procurar imediatamente assegurar-se de que as Autoridades de segurança marítima do Estado ou dos Estados envolvidos sejam informadas.

Capítulo 20

NOTIFICAÇÃO ÀS PARTES ENVOLVIDAS E INÍCIO DE UMA INVESTIGAÇÃO

20.1 Quando tem início uma investigação de segurança marítima de acordo com este Código, o comandante, o armador e o agente de um navio envolvido no acidente marítimo, ou no incidente marítimo, que está sendo investigado devem ser informados logo que possível sobre:

.1 o acidente marítimo, ou o incidente marítimo, sob investigação;

.2 a hora e o local em que terá início a investigação de segurança marítima;

.3 o nome e os detalhes para contato da Autoridade, ou Autoridades, de investigação de segurança marítima;

.4 os detalhes pertinentes da legislação com base na qual está sendo realizada a

investigação de segurança marítima;

.5 os direitos e as obrigações das partes que estão sendo submetidas à investigação de segurança marítima; e

.6 os direitos e as obrigações do Estado ou Estados que estão realizando a investigação de segurança marítima.

20.2 Todo Estado deve elaborar um documento padrão, detalhando as informações mencionadas no parágrafo 20.1, que possa ser transmitido eletronicamente ao comandante, ao agente e ao *armador* do navio.

20.3 Reconhecendo que qualquer navio envolvido num acidente marítimo, ou num incidente marítimo, pode continuar em serviço, e que um navio não deve ser retardado mais do que for absolutamente necessário o Estado ou Estados que estiverem realizando a investigação de segurança marítima devem dar início àquela investigação o mais cedo que for razoavelmente possível, sem retardar desnecessariamente o navio.

Capítulo 21

COORDENAÇÃO DE UMA INVESTIGAÇÃO

21.1 As recomendações apresentadas neste capítulo devem ser aplicadas de acordo com os princípios estabelecidos nos Capítulos 10 e 11 deste Código.

21.2 O Estado ou Estados Investigadores de Segurança Marítima devem assegurar que exista uma estrutura apropriada no Estado para:

.1 a designação de investigadores para a investigação de segurança marítima, inclusive de um investigador para chefiar a investigação de segurança marítima;

.2 o fornecimento de um nível de apoio razoável aos membros da investigação de segurança marítima;

.3 a elaboração de uma estratégia para a investigação de segurança marítima em ligação com outros Estados substancialmente interessados;

.4 assegurar que a metodologia seguida durante a investigação de segurança marítima seja compatível com a recomendada na Resolução A.884(21), como emendada;

.5 assegurar que a investigação de segurança marítima leve em consideração quaisquer recomendações ou instrumentos publicados pela Organização ou pela Organização Internacional do Trabalho, que sejam pertinentes para a realização de uma investigação de segurança marítima; e

.6 assegurar que a investigação de segurança marítima leve em consideração os procedimentos de gerenciamento da segurança e a política de segurança do operador de um navio, nos termos do Código ISM.

21.3 O Estado ou Estados Investigadores de Segurança Marítima devem permitir que um Estado substancialmente interessado participe, na medida do possível, de certos aspectos da investigação de segurança marítima que sejam pertinentes a ele.

21.3.1 A participação deve incluir representantes do Estado substancialmente interessado para:

.1 entrevistar testemunhas;

.2 as possibilidades do meio utilizado para a leitura dos dados;

.3 a oportunidade da leitura dos dados; e

.4 o local em que se encontra o meio a ser utilizado.

Capítulo 22

COLETA DE PROVAS

22.1 Um Estado ou Estados Investigadores de Segurança Marítima não devem deter desnecessariamente um navio para a obtenção de provas, ou para dele retirar documentos originais ou equipamentos, a menos que isto seja essencial para fins de realizar a investigação de segurança marítima.

22.2 O investigador ou investigadores que estiverem realizando uma investigação de segurança marítima devem guardar em um local seguro os registros das entrevistas e outras provas obtidas durante uma investigação de segurança marítima, de modo a impedir o acesso a pessoas que não precisem deles para os efeitos da investigação.

22.3 O investigador ou investigadores que estiverem realizando uma investigação de segurança marítima devem utilizar de maneira eficaz todos os dados registrados, inclusive dos registradores de dados de viagem, se houver. Os registradores de dados da viagem devem ser disponibilizados para que o investigador ou investigadores que estão realizando uma investigação de segurança marítima, ou um representante designado, possam baixar os dados necessários.

22.3.1 Caso o Estado ou Estados Investigadores de Segurança Marítima não possuam meios adequados para ler um registrador de dados da viagem, os Estados que possuírem esses meios devem oferecer os seus serviços, levando na devida consideração:

- .1 os recursos disponíveis;
- .2 as possibilidades do meio utilizado para a leitura dos dados;
- .3 a oportunidade da leitura dos dados; e
- .4 o local em que se encontra o meio a ser utilizado.

Capítulo 23

SIGILO DAS INFORMAÇÕES

23.1 Os Estados devem assegurar que o investigador ou investigadores que estiverem realizando uma investigação de segurança marítima só divulguem informações contidas num registro de uma investigação de segurança marítima quando:

- .1 for necessário ou desejável fazê-lo para fins de segurança do transporte, sendo levado em consideração qualquer impacto sobre a disponibilidade futura de informações de segurança para uma investigação de segurança marítima; ou

.2 for permitido de acordo com este Código.*

** Os Estados reconhecem que há vantagens em manter confidenciais as informações contidas no registro de segurança marítima quando for necessário compartilhá-las com pessoas estranhas à investigação de segurança marítima com a finalidade de realizar aquela investigação. Um exemplo disto é quando é preciso fornecer a um perito de fora as informações contidas nos registros de segurança marítima para a sua análise, ou para obter uma segunda opinião. O sigilo deve procurar assegurar que informações sensíveis não sejam divulgadas de maneira inadequada com outras finalidades que não a de serem utilizadas na investigação de segurança marítima, num momento em que ainda não tenha sido determinado como as informações ajudarão a determinar os fatores contribuintes de um acidente marítimo, ou de um incidente marítimo. Uma divulgação inadequada pode atribuir culpa ou responsabilidade a partes envolvidas no acidente marítimo, ou no incidente marítimo.*

23.2 Os Estados envolvidos numa investigação de segurança marítima de acordo com este Código devem assegurar que qualquer registro de segurança marítima que esteja em seu poder não seja divulgado em processos criminais, cíveis, disciplinares ou administrativos, a menos que:

.1 a autoridade adequada do poder judiciário do Estado determine que qualquer impacto adverso, doméstico ou internacional, que a divulgação das informações possa ter sobre quaisquer investigações de segurança, em andamento ou futuras, serão compensadas pelo interesse público na distribuição da justiça; e*

* Os exemplos de quando pode ser adequado divulgar informações contidas num registro de segurança marítima em processos criminais, cíveis, disciplinares ou administrativos podem abranger: quando uma pessoa que for objeto do processo tiver realizado a ação com a intenção de causar um resultado nocivo; ou quando uma pessoa que for objeto do processo estivesse ciente de que iria haver um risco significativo de que ocorresse um resultado nocivo e, levando em consideração as circunstâncias conhecidas para ele ou para

ela, tivesse conhecimento de que era injustificável correr o risco.

.2 quando for adequado nas circunstâncias, o Estado que forneceu o registro de segurança marítima para a investigação de segurança marítima autorizar a sua divulgação.

23.3 Os registros de segurança marítima só devem ser incluídos no relatório final, ou nos seus apêndices, quando forem pertinentes à análise do acidente marítimo, ou do incidente marítimo. As partes dos registros que não forem pertinentes e que não forem incluídas no relatório final não devem ser divulgadas.

23.4 Os Estados só precisam fornecer informações contidas num registro de segurança marítima a um Estado substancialmente interessado quando, ao fazê-lo, não comprometerem a integridade e a credibilidade de qualquer investigação de segurança marítima que estiver sendo realizada pelo Estado ou Estados que forneceram as informações.

23.4.1 O Estado que está fornecendo as informações contidas num registro de segurança marítima pode exigir que o Estado que as está recebendo se comprometa a mantê-las confidenciais.

Capítulo 24

PROTEÇÃO A TESTEMUNHAS E A PARTES ENVOLVIDAS

24.1 Se for exigido por lei que uma pessoa forneça provas que possam incriminá-la, com a finalidade de serem utilizadas numa investigação de segurança marítima, deve ser impedido, até onde a legislação nacional permitir, que as provas sejam admitidas em processos cíveis ou criminais contra aquela pessoa.

24.2 Uma pessoa da qual se procure obter provas deve ser informada sobre a natureza e a base da investigação. Deve ser permitido que essa pessoa tenha acesso a um

assessoramento jurídico, e que seja informada sobre:

- .1 qualquer possível risco de que possa incriminar-se em qualquer processo posterior à investigação de segurança marítima;
- .2 qualquer direito de não incriminar-se, ou de permanecer em silêncio;
- .3 qualquer proteção concedida à pessoa no sentido de impedir que as provas sejam utilizadas contra ela, se as fornecer à investigação de segurança marítima.

Capítulo 25

MINUTA DO RELATÓRIO E RELATÓRIO FINAL

25.1 Os relatórios de investigações de segurança marítimas relativos a uma investigação de segurança marítima devem ser concluídos o mais rapidamente possível.

25.2 Quando for solicitado, e quando for possível, o Estado ou Estados que estão investigando a segurança marítima devem enviar uma cópia da minuta de um relatório da investigação de segurança marítima às partes interessadas, para comentários. Esta recomendação não será aplicada, entretanto, quando não houver garantias de que a parte interessada não vá disseminar, fazer com que seja disseminado, publicar ou dar acesso à minuta do relatório da investigação de segurança marítima, ou a qualquer parte daquele relatório, sem a autorização expressa do Estado ou Estados que estão investigando a segurança marítima.

25.3 O Estado ou Estados Investigadores de Segurança Marítima deverão conceder à parte interessada um prazo de 30 dias, ou algum outro prazo mutuamente acordado, para apresentar os seus comentários sobre o relatório daquela investigação. O Estado ou Estados Investigadores de Segurança Marítima deverão analisar os comentários antes de elaborar o

relatório final da investigação de segurança marítima e, quando a aceitação ou a rejeição dos comentários tiver um impacto direto sobre os interesses da parte interessada que os apresentou, o Estado ou Estados Investigadores de Segurança Marítima devem notificar a parte interessada sobre a maneira como foram tratados os seus comentários. Se o Estado ou Estados Investigadores de Segurança Marítima não receberem qualquer comentário após transcorridos os 30 dias, ou após ter expirado o prazo mutuamente acordado, eles podem então prosseguir e concluir o relatório final da investigação de segurança marítima.*

** Ver Capítulo 13 quando as disposições relativas a fornecer os relatórios às partes interessadas mediante solicitação puderem ser incluídas alternativamente como uma disposição obrigatória.*

25.4 Quando for permitido pela legislação nacional do Estado que está elaborando o relatório da investigação de segurança marítima, deve ser impedido que a minuta e o relatório final sejam admissíveis como prova em processos relacionados ao acidente marítimo, ou ao incidente marítimo, que possam levar a medidas disciplinares, condenação criminal ou determinação de responsabilidade cível.

25.5 Em qualquer estágio de uma investigação de segurança marítima podem ser recomendadas medidas de segurança provisórias.

25.6 Quando um Estado substancialmente interessado discordar de todo o relatório final da investigação de segurança marítima, ou de parte dele, pode submeter o seu próprio relatório à Organização.

Capítulo 26

REABERTURA DE UMA INVESTIGAÇÃO

26.1 O Estado ou Estados que estavam investigando a segurança marítima, e que tiverem concluído aquela investigação, devem reconsiderar as suas conclusões e considerar a

reabertura das investigações quando for apresentada uma nova prova que possa alterar substancialmente a análise e as conclusões a que chegaram.

26.2 Quando for apresentada ao Estado ou Estados que estavam investigando a segurança marítima, e que a tinham concluído, uma nova prova significativa relativa a qualquer acidente marítimo, ou incidente marítimo, a prova deve ser bem analisada e enviada para outros Estados substancialmente interessados para que tomem as medidas adequadas.