

COMUNICADO À IMPRENSA

Conclusões do processo de inquérito instaurado na sequência do acidente envolvendo uma viatura das Forças Armadas no dia 02 de abril, em Guindão, Santiago.

Às Forças Armadas de Cabo Verde, enquanto instituição perene e republicana, incumbe, em exclusivo, a execução da componente militar da defesa nacional, competindo-lhes assegurar a defesa militar da República contra qualquer ameaça ou agressão externas. Para além da missão clássica, desempenham, também as missões que lhe forem atribuídas, nos termos da lei.

Além dessas missões tradicionais, à mesma instituição são incumbidas outras missões, em que se incluem as de defesa das populações, mormente no cumprimento de missões de colaboração na satisfação das necessidades básicas e melhoria das condições de vida das mesmas, participação no sistema nacional de proteção civil e desempenho de outras missões de interesse público, conforme estabelecido na Constituição da República.

Outrossim, a Lei n.º 12/VIII/2012 (Lei de Bases de Proteção Civil), em referência ao Sistema Nacional de Proteção Civil em Cabo Verde, reza que as Forças Armadas são Agentes de Proteção Civil, de acordo com as suas

atribuições próprias, tendo como tal, deveres especiais de colaboração em situações de emergência.

É neste contexto, e sob a égide dos preceitos devidamente estatuídos na Constituição da República e demais legislação pertinente que, na sequência do incêndio deflagrado nos concelhos de Santa Catarina e Tarrafal, a pedido Serviço Nacional de Proteção Civil e Bombeiros, no dia 2 de abril, foi destacado um segundo contingente para apoiar no combate ao incêndio que se alastrava para a localidade de Ribeira da Prata.do

Durante o transporte para o cumprimento dessa missão, ocorreu um acidente de viação que causou 8 vítimas mortais e 23 feridos.

Na sequência, no âmbito das minhas competências, enquanto CEMFA, determinei a instauração de um Processo de Inquérito, com vista a apurar as causas do fatídico acidente e fatores contributivos, que estiveram na base dessa ocorrência, tirar as ilações necessárias e emitir, caso seja necessário, recomendações de segurança com vista a incrementar a segurança operacional nos transportes terrestres nas Forças Armadas.

A investigação versou sobre 3 aspetos fundamentais, nomeadamente o Fator Humano, o Fator Material e o Fator Ambiental, bem como a recolha de depoimentos de militares que sobreviveram ao acidente.

Para a consecução desse objetivo, foram requeridas peritagens técnicas, sendo uma efetuada por uma equipa multisectorial, constituída por técnicos da DGTR, da ITAC e das Forças Armadas, e outras independentes, com recurso a oficinas de mecânica para a inspeção da viatura acidentada, nomeadamente à caixa de velocidades, sistema de direção, entre outras.

Assim, concluídas todas as diligências processuais, apurou-se que às 10h30, do dia 02 de abril, o caminhão de marca “DONGFENG”, matrícula FA-07-76, partiu da cidade da Praia, com um contingente de 31 militares, sendo três na cabine e 28 na carroçaria.

Por volta das 16h54, o caminhão, partiu de Figueira das Naus para a Ribeira da Prata, via Serra Malagueta, seguido por uma viatura ligeira das Forças Armadas, onde se encontrava o Oficial de Operações do Comando da Terceira Região Militar.

A meio do trajeto, após concertação entre o chefe da viatura “DONGFENG”, FA-07-76, e o Oficial de Operações que seguia na viatura ligeira, esta passou para a frente do caminhão, continuando a marcha em velocidade moderada e com uma distância entre as duas viaturas que variava entre os 10 e 50 metros.

Depois de uma descida de forte inclinação, seguida de uma curva à direita, aproximando-se de uma contracurva à esquerda, o condutor do caminhão tentou alterar a marcha do veículo.

Nessa tentativa de mudança de marcha do veículo, o condutor do caminhão informou aos dois outros ocupantes da cabine de que a parte superior da alavanca da caixa de velocidade se tinha partido.

Na sequência, o condutor informou aos outros dois ocupantes da cabine, de que iria embater o caminhão “na rocha”, para o tentar parar. Nessa tentativa, o caminhão subiu uma pequena encosta, acabando por capotar, por volta das 17h27.

O condutor estava devidamente habilitado para o exercício das funções de condutor de veículos pesados, pois possuía carta de condução nas categorias B, C e F desde o ano de 2017.

O camião foi fabricado em 2021 e oferecido às Forças Armadas de Cabo Verde no mesmo ano, tendo sido providenciado aos condutores, instrução para a condução desse tipo de viaturas em Santiago, Sal e São Vicente.

A estrada onde ocorreu o acidente trata-se de uma Estrada Nacional com inúmeras curvas e contracurvas em descidas de forte inclinação, de piso asfaltado, com duas faixas de rodagem, sinalizadas apenas no pavimento e sem sinais verticais, encontrando-se em bom estado de conservação.

Porém, a descida onde ocorreu o acidente não era de acentuada inclinação, conforme imagem recolhida no local e confirmada no relatório do acidente apresentado, pelo Comando Regional da Polícia Nacional de Santiago Norte e relatório da perícia da equipa multisectorial.

O piso apresentava-se seco, fazia-se bom tempo, com boa visibilidade, tendo o acidente ocorrido “à luz do dia”.

Das perícias técnicas efetuadas, não foram detetadas anomalias nos sistemas de travão ou caixa de velocidade do camião acidentado.

Aliás, analisados os sistemas de travão da viatura, constatou-se que a mesma dispõe de um sistema de travão pneumático com sistema ABS (sistema anti-bloqueio de travões), com quatro válvulas independentes, protegidas pela válvula protetora de quatro circuitos, que protege cada um dos circuitos do sistema de freio, a ar comprimido entre si, garantindo desta

forma, uma proteção de pressão dos circuitos de freio intactos, se, no caso de uma queda de pressão, um ou mais circuitos de freio falharem, impedindo uma falha total dos travões.

Segundo o chefe de viatura, que se encontrava na cabine da mesma no momento do acidente, o veículo fez a descida da Serra Malagueta dentro da normalidade, e o condutor usou os travões (travão de montanha e travão de serviço) sempre que se mostrou necessário e a viatura comportou-se normalmente até ao ponto, onde se deu a quebra da cabeça da alavanca.

Verificou-se, também, através da análise ao material, de que não houve o sobreaquecimento das maxilas e as espessuras dos calços de travão das rodas traseiras e dianteiras encontram-se dentro dos parâmetros normais recomendados pelo fabricante.

Consta ainda que a viatura é dotada de sistema pneumático de travagem de dois circuitos com o filtro secador, que permite eliminação de vapor de águas no sistema de travagem e nos depósitos de ar comprimido. Ademais, durante os trabalhos de peritagem, foi verificado o sistema e não se encontrou água no circuito.

Outrossim, de acordo com os dados recolhidos, o sistema de ar foi carregado sem nenhum problema em Figueira das Naus, comprovando deste modo que o sistema estava pronto para o arranque, permitindo, por conseguinte, o desbloqueio das válvulas de travagem traseira que, de acordo com informação do fabricante, só é possível se a pressão de ar estiver dentro dos parâmetros normais.

De acordo com o depoimento do chefe de viatura, o condutor fez uso dos travões de montanha e de serviço sempre que se mostrou necessário durante o percurso, e em momento algum, avisou ou alertou ter denotado falha nos travões.

Antes do acidente a vara da alavanca de mudanças, na parte superior onde se aloja a cabeça da alavanca, medindo 13,5 centímetros, partiu-se, devido à pressão exercida na tentativa de alterar a marcha em que seguia a viatura, ficando a parte inferior da alavanca com um comprimento de 21,5 centímetros.

A perícia técnica independente efetuada pelo Gabinete de Peritagens e Avaliações da Oficina “BOCAR”, concluiu que:

- (1) O volante e a parte superior da coluna de direção, apresentavam danos derivados do acidente;
- (2) O sistema de travagem pneumático, não apresentava vestígios de fugas, nas botijas de ar e em toda a tubagem anexa;
- (3) Após verificar todo o sistema de travagem, suspensão da frente e de trás, sistema de transmissão e sistema de direção, não se encontrou na viatura nenhum problema técnico que pudesse ter provocado o acidente.

Com o objetivo de analisar o estado físico, integridade e operacionalidade da caixa de velocidades e suas componentes, foi elaborada uma perícia técnica pela equipa técnica independente da empresa “ABREU, Transporte e Logística”.

Após a inspeção, in loco, da referida viatura, procedeu-se à remoção da sua caixa de transmissão tendo-a transportado para a sede da empresa, Abreu Transportes e Logísticas, onde se procedeu à análise e inspeção.

Após análise técnica à caixa de transmissão, não se verificaram quaisquer danos evidentes.

De seguida, a equipa colocou a caixa de transmissão pertencente à viatura acidentada, FA-07-76, numa viatura idêntica, do mesmo modelo e marca, de matrícula FA-07-78.

Instalada a caixa de transmissão da viatura FA-07-76 na viatura FA-07-78, a mesma foi testada em condução pelos técnicos da empresa “ABREU”, sem que nenhum destes tenha declarado anomalia.

Esta perícia técnica concluiu que a caixa de transmissão 8JS85E pertencente à viatura FA-07-76 encontra-se em perfeito estado de utilização;

Entre o local onde a alavanca se partiu e o local do primeiro impacto, a distância percorrida foi de cerca de 72 (setenta e dois) metros. No entanto, da trajetória da viatura, conforme se pode constatar nos registos, não há qualquer marca e/ou evidências de travagem ou rastros dos pneus no pavimento até o momento do impacto.

De acordo com os depoimentos colhidos, após o condutor decidir “embater a viatura na rocha” para a parar, a viatura subiu uma pequena encosta na direção diagonal, contornando o declive da rocha até atingir uma altura de cerca de 4.6 metros, a partir da estrada, tendo capotado de seguida.

Dos impactos resultou a projeção do para-brisas a uma distância de cerca de 4 metros a partir do local do último impacto, bem como a projeção de vários

militares que se encontravam na carroçaria e dos outros dois ocupantes da cabine.

CONCLUSÕES

1. O camião “DONFENG” FA-07-76 encontrava-se em condições operacionais de utilização, aquando do seu empenhamento nessa missão, não tendo sido detetada, até ao momento do acidente, nenhuma avaria ou anomalia no camião. Esta constatação ficou confirmada com os trabalhos de peritagem realizados no sistema de travão, direção e outros sistemas e órgãos do veículo, que não acusaram qualquer anomalia.
2. O condutor estava devidamente habilitado para a condução do veículo acidentado, pois possuía carta de condução nas categorias B, C e F desde o ano de 2017.
3. A peritagem multisectorial é de entendimento de que a origem do acidente teve início na recolha de informações por parte do condutor sobre a via e na tardia decisão e efetiva execução em relação à curva e o necessário abrandamento da marcha.
4. Esta falha na adequação da velocidade às condições da via (curva muita fechada), do veículo (cumprimento de 8,5 metros) e em relação ao peso que possuía, levou à perda de controle do veículo, tendo o condutor decidido embater o veículo na “rocha”, contornando o declive da mesma atingindo uma altura de 4,6 metros a partir da estrada e de seguida capotar.

5. Analisados todos os factos e evidências recolhidas durante o processo de investigação, inclusive das perícias técnicas e depoimentos dos entrevistados, conclui-se que **a causa direta do acidente** é a perda de controlo da viatura por parte do condutor, na sequência da alavanca se ter partido, associado a uma incorreta avaliação situacional, que resultou na decisão de embater com o camião na “rocha”, aliado à falta de evidências da utilização dos travões.
6. O **fator contributivo** é a falha no procedimento de mudança de marcha do veículo e consequente perda do controlo do mesmo, após várias tentativas, e que resultaram na quebra da parte superior da alavanca.

RECOMENDAÇÕES

Em decorrência das conclusões do inquérito, foram identificadas ações a serem adotadas pelas Forças Armadas, com vista a incrementar a segurança operacional nos meios de transporte terrestres, cujas instruções constam do meu despacho sobre este processo de inquérito e cuja implementação se iniciará de imediato, nomeadamente:

1. Incrementar a formação contínua dos condutores, incluindo a realização de exercícios teóricos e práticos, baseados em cenários diversos, com vista a preparar os condutores a enfrentarem e reagirem com discernimento e sangue frio, a qualquer tipo de avarias com viaturas em movimento;
2. Implementar a formação de condução defensiva e evasiva;

3. Potenciar a capacitação transversal dos recursos humanos que trabalham na área de manutenção, operação, condução e administração de viaturas, através de intercâmbios técnico-científicos com instituições com expertise nessa área;
4. Dotar as viaturas de transporte geral de melhores condições de segurança para o transporte de pessoal nas carroçarias;
5. Equipar as viaturas das Forças Armadas, quando operacionalmente adequado, com equipamentos de segurança e controle, tais quais sejam tacógrafos ou sistemas GPS e limitadores de velocidade;
6. Implementar procedimentos sobre a utilização de Equipamentos de Proteção Individual para proteção de militares a serem transportados em viaturas de caixa aberta;
7. Dotar a Oficina Central das Forças Armadas de melhores equipamentos, visando garantir, de forma autónoma, a reparação e manutenção dos seus meios de transportes terrestres.

Forças Armadas de Cabo Verde, 25 de maio de 2023.