

RELATÓRIO DE INVESTIGAÇÃO ADMINISTRATIVA – VERSÃO FINAL

Portaria de Instauração: Portaria SPI nº 021, de 27 de abril de 2026.

Objeto: Apuração de incêndio ocorrido em equipamento portuário nas dependências do Porto de Itajaí.

COMISSÃO: INVESTIGADORA

Presidente: Maurício Humberto Fornari Moromizato
Diretoria-Geral de Engenharia (DIGEN)

Relator: Diogo Henrique Schmitt
Coordenador-Geral do Sistema de Segurança Portuária (COSEG)

Secretária: Sabrina Motta dos Santos
Estagiária Coordenadoria de Planejamento (COPLAN)

LISTA DE ANEXOS INTEGRANTES DESTE RELATÓRIO

- Anexo I Ata de Reunião – 27/04/2026 (Incidente no Porto de Itajaí)
- Anexo II Ata de Reunião – 28/04/2026 (Comissão da Portaria nº 021)
- Anexo III Ata de Reunião – 29/04/2026 (Comissão sobre o Incidente)
- Anexo IV Ata de Reunião – 08/05/2026 (Comissão sobre o Incidente)
- Anexo V Ata de Reunião – 13/05/2026 (Comissão sobre o Incidente)
- Anexo VI Relatório Preliminar da Comissão de Investigação - 11/05/2026
- Anexo VII Relatório Final de Atendimento – Ambipar (RA 34056-34067) - 25/04 a 04/05/2026
- Anexo VIII Relatório de Investigação de Acidente – JBS Terminais - Abril/2026

1. DA INSTAURAÇÃO E DO OBJETO DA APURAÇÃO

Procedimento administrativo investigativo instaurado pela Portaria SPI nº 021, de 27 de abril de 2026, expedida pela Superintendência do Porto de Itajaí, destinado à apuração dos fatos, circunstâncias, causas técnicas, operacionais e eventuais responsabilidades relacionadas ao incêndio ocorrido às 21h45min do dia 25 de abril de 2026, envolvendo o Guindaste Móvel Portuário (Mobile Harbor Crane – MHC) nº 04 (conforme identificação da JBS Terminais), localizado no Berço 02 da área primária arrendada do Porto de Itajaí, sob responsabilidade da JBS Terminais Ltda.

A Comissão, regularmente constituída, promoveu a realização de reuniões técnicas, diligências, coleta de informações, levantamento documental e interlocução com os órgãos, entidades e agentes envolvidos direta ou indiretamente no evento.

2. DAS DILIGÊNCIAS E ATOS INSTRUTÓRIOS

Foram realizadas as seguintes diligências pela Comissão:

- 2.1.** Reuniões presenciais nos dias 27, 28, 29 de abril e 08, 13 de maio de 2026, com a participação da Superintendência, Guarda Portuária, JBS Terminais, Ambipar, Corpo de Bombeiros (CBMSC) e Intersindical (conforme Anexos I a V);
- 2.2.** Coleta e análise do Relatório Final de Atendimento da Ambipar (Anexo VI);
- 2.3.** Coleta e análise do Relatório de Investigação de Acidente da JBS Terminais (Anexo VII);
- 2.4.** Verificação dos protocolos operacionais e emergenciais adotados durante e após a ocorrência;
- 2.5.** Avaliação dos impactos operacionais, ambientais e estruturais decorrentes do sinistro;
- 2.6.** Identificação de providências técnicas já instauradas para apuração específica das causas;
- 2.7.** Constatação de vazamento de resíduos identificado no dia anterior ao incêndio (24/04/2026), comunicado à JBS para contenção.

3. DOS FATOS APURADOS

3.1. Das condições operacionais do equipamento e da dinâmica do incêndio

Conforme o relatório da JBS Terminais (Anexo VIII), o equipamento MHC-04 não se encontrava em operação portuária ativa no momento da ocorrência, estando submetido a manutenção preventiva programada iniciada na sexta-feira, 24/04/2026, às 15h30.

Atividades de manutenção realizadas:

- Substituição de mangueiras;
- Reparos no coletor de escape e em suas proteções;
- Troca das juntas das tampas de válvula;
- Verificação da vedação do bloco da bomba injetora;
- Desmontagem do bloco distribuidor de diesel;
- Substituição de vedações e remontagem dos componentes;
- Pressurização do sistema de diesel do motor.

No turno da noite (25/04/2026):

- Complementação do óleo do cárter;
- Conclusão da pressurização do sistema de diesel;
- Partida do guindaste;
- Inspeção da bomba d'água e sistema de injeção de diesel;
- Identificação de leve fumaça proveniente da proteção do coletor de escapamento (atribuída à queima de tinta aplicada em reparo);
- Motor permaneceu funcionando por aproximadamente 15 minutos;
- Alarme de baixo nível de líquido de arrefecimento – desligamento do equipamento;
- Reabastecimento do líquido de arrefecimento e religação do motor;
- Inspeção de mangueiras hidráulicas e do motor – nenhum vazamento identificado.

Cronologia do incêndio (conforme Anexo VII):

Horário	Evento
21h33	- Disparo de alarme na cabine superior
21h33	- Início da saída de fumaça pela porta e respiro do radiador
21h35	- Após atuação do sistema de incêndio do motor, redução da fumaça
21h37	- Reignição do incêndio na parte inferior do motor (portas abertas)
21h38	- Incêndio atinge grandes proporções
21h38	- Brigada de emergência inicia combate
21h47	- Chegada do Corpo de Bombeiros Militar de Santa Catarina
22h06	- Chegada do rebocador SAAM Antares (sistema Fire Fighting)
22h14	- Corpo de Bombeiros inicia combate efetivo
22h17	- Controle das chamas

Não houve vítimas, apenas danos materiais ao equipamento.

3.2. Dos achados relacionados à resposta ambiental

Conforme o relatório da Ambipar (Anexo VI):

- Acionamento: 25/04/2026, 21h50;
- Atuação: instalação de barreiras absorventes, mantas, turfa, e cerco preventivo no Rio Itajaí-Açu;
- Materiais utilizados: 56 barreiras absorventes (3m cada), 300 mantas absorventes, 01 tanque IBC (1.000 L), 01 tambor metálico (200 L), entre outros;
- Equipe mobilizada: 08 operadores de emergência, 01 supervisor, 01 gerente operacional, 01 coordenador operacional;
- Monitoramento: de 25/04 a 04/05/2026, incluindo acompanhamento da transferência de aproximadamente 12.000 litros de diesel do tanque do MHC;
- Desmobilização final: 04/05/2026, com recolhimento dos materiais absorventes e inspeção final;

- Conclusão ambiental: não foi constatada contaminação relevante do Rio Itajaí-Açu; pequenos gotejamentos de óleo hidráulico em solo foram contidos e absorvidos.

3.3. Das causas prováveis do incêndio (análise isenta com base no Anexo VII)

A investigação realizada revelou como causas mais prováveis do incêndio, as seguintes hipóteses, organizadas pelo método 6M e 5 Porquês:

Hipótese principal: Possível vazamento de óleo diesel sobre componentes quentes do motor (turbina com temperatura externa aproximada de 800°C), decorrente de falha na montagem de componentes do sistema de injeção ou vedações.

Possíveis falhas de montagem identificadas:

3.3.1. Deficiência na vedação do bico com o cabeçote (arruela de vedação danificada);

3.3.2. Defeito no corpo do bico injetor (trinca, desgaste interno, material fadigado);

3.3.3. Retorno irregular de diesel dos injetores (mangueiras/tubos rachados ou conexões frouxas);

3.3.4. Falha na conexão da linha de alta pressão (decorrente de aperto inadequado, vibração, deformação);

3.3.5. Ocorrência de vazamento interno do injetor (não aparente externamente).

Fatores contribuintes identificados:

1. As portas do compartimento do motor estavam abertas no momento do acionamento do sistema de combate a incêndio embarcado, reduzindo, assim, a sua efetividade;

2. O procedimento de verificação pós-manutenção foi insuficiente para diagnosticar os problemas identificados como possíveis causadores do incêndio;

3. O tempo de observação após a partida (aproximadamente 15 minutos) pode não ter sido suficiente para identificar pequenos vazamentos antes do aquecimento total do motor.

Apesar da identificação de tais possíveis irregularidades, a investigação não logrou êxito em identificar, de forma conclusiva, responsabilidade individual ou falha grosseira, o que poderá eventualmente ser possível após a conclusão de todas as demais análises técnicas, em especial por parte da perícia especializada a ser realizada no equipamento pela seguradora.

3.4. Das falhas operacionais e de processo identificadas (com base nas Atas – Anexos I a V)

Não obstante o acima identificado, a investigação

3.4.1. Ausência de fiscalização periódica normatizada, por parte da SPI (Anexo I);

3.4.2. Procedimentos de verificação pós-manutenção insuficientes (Anexo V);

3.4.3. Bloqueio de hidrantes localizados no cais por contêineres – operadores expostos a risco ao remover os containers durante o incêndio (Anexo II);

3.4.4. Sistema de combate a incêndio embarcado do MHC com efetividade reduzida (portas abertas) (Anexo VII);

3.4.5. Comunicação operacional deficiente – casa de bombas com acionamento manual em razão de manutenção no dispositivo de acionamento automático – nem todas as equipes operacionais tinham conhecimento do fato (Anexo I);

3.4.6. Falta de simulados periódicos e fiscalizações não vigentes (Anexo I);

3.5. Das ações imediatas já adotadas

Com base nas informações fornecidas, já foram implementadas ou encontram-se em andamento as seguintes medidas:

- Remoção segura de aproximadamente 12.000 litros de diesel do tanque do MHC sinistrado;
- Reaproveitamento do combustível para abastecimento de empilhadeiras Reach Stacker e Terminal Tractor;

- Desmobilização dos materiais absorventes e encerramento do monitoramento ambiental em 04/05/2026;
- Previsão de desmontagem do motor para perícia técnica aprofundada;
- Treinamento específico em rotas de fuga e escape, conforme informado em ata de 13/05/2026 (Anexo V).

4. DAS CONCLUSÕES (ISENTAS E FUNDAMENTADAS)

A Comissão, com base nos elementos constantes dos autos e nos Anexos I a VII, conclui que:

- 4.1.** Não há, até o momento, elementos para atribuição definitiva de responsabilidade individual ou institucional; a investigação permanece em curso, pendente de perícia complementar (desmontagem do motor).
- 4.2.** A causa mais provável do incêndio está relacionada a falha de montagem ou vedação no sistema de injeção de diesel durante a manutenção preventiva, resultando em pequeno vazamento de combustível sobre componentes quentes (turbina ~800°C).
- 4.3.** A resposta emergencial foi tempestiva e coordenada, com destaque para a atuação do Corpo de Bombeiros, do rebocador SAAM Antares e da Ambipar, que evitou contaminação ambiental relevante.
- 4.4.** O sistema de combate a incêndio embarcado foi acionado, mas teve sua efetividade reduzida em razão das portas do compartimento do motor estarem abertas.
- 4.5.** Foram identificadas fragilidades processuais que, embora não tenham causado diretamente o incêndio, contribuíram para o desfecho e devem ser corrigidas para evitar recorrência.

5. DAS RECOMENDAÇÕES E ORIENTAÇÕES PARA PREVENÇÃO

Com o objetivo de mitigar ou evitar novas ocorrências semelhantes, a Comissão recomenda as seguintes medidas:

5.1. Quanto aos procedimentos de manutenção

5.1.1. Revisão dos procedimentos de verificação pós-manutenção pela JBS – incluir checklist específico para teste de pressurização do sistema de diesel com motor em funcionamento por período superior a 30 minutos, com inspeção em todas as conexões e vedações após aquecimento pleno.

5.1.2. Implementação de teste de fumaça ou detecção de vazamentos antes da liberação operacional após intervenções no sistema de combustível.

5.1.3. Registro obrigatório de todas as intervenções com identificação dos componentes montados e assinatura do responsável técnico;

5.1.4. Implementar sinalização visual e orientação das equipes de manutenção quanto a necessidade de que as portas do compartimento do motor permaneçam fechadas para garantir a efetividade do sistema embarcado de combate a incêndio em caso de incidente.

5.2. Quanto aos sistemas de segurança

5.2.1. Revisão da vedação dos compartimentos do motor – as portas devem permanecer fechadas durante o funcionamento para garantir a efetividade do sistema de combate a incêndio embarcado (névoa).

5.2.2. Instalação de sensores de fumaça adicionais no compartimento do motor com alarme remoto na cabine de operação.

5.2.3. Teste periódico do sistema de combate a incêndio do MHC, com simulação de acionamento e verificação dos sprinklers;

5.2.4. Testes periódicos da casa de bombas do sistema de combate a incêndio da instalação portuária, com registro de simulação de acionamento.

5.3. Quanto à resposta a emergências

5.3.1. Garantia de acesso livre aos hidrantes – proibir estacionamento ou armazenamento de contêineres na área de influência dos pontos de hidrante (Anexo I);

5.3.2. Realização de estudo para disponibilização de caminhão ABT (Auto Bomba Tanque) com canhão monitor para combate a incêndio, com dedicação exclusiva para área portuária (Anexo II);

5.3.3. Realização de simulados periódicos envolvendo incêndio em equipamento portuário, com participação do Corpo de Bombeiros, brigada interna e Ambipar (Anexo I).

5.4. Quanto à gestão institucional

5.4.1. Revisão das normas de fiscalização da SPI e elaboração de rotinas de fiscalização (Anexo I);

5.4.2. Instaurar rotinas de fiscalização com reuniões periódicas e atas públicas (Anexo I);

5.4.3. Obrigatoriedade de comunicação à SPI de qualquer incidente ou quase-acidente envolvendo segurança operacional, inclusive vazamentos e falhas em manutenção (Anexo I);

5.4.4. Obrigatoriedade de resposta imediata por parte das empresas arrendatárias e operadoras portuárias, quanto as não conformidades apontadas pelas equipes de fiscalização da SPI (Anexo I);

5.4.5. Criação de protocolo de suporte psicossocial aos trabalhadores impactados por eventos críticos (Anexo II).

6. DOS ENCAMINHAMENTOS FINAIS

A Comissão delibera:

6.1. O presente relatório, com seus sete anexos, será encaminhado à Superintendência do Porto de Itajaí para ciência e adoção das medidas cabíveis.

6.2. A JBS Terminais deverá apresentar, no prazo de 30 (trinta) dias, plano de ação para implementação das recomendações pertinentes às suas atividades.

6.3. A Superintendência deverá avaliar a viabilidade das recomendações de âmbito portuário e promover, se for o caso, a revisão de normas e procedimentos internos.

6.4. A investigação permanecerá em aberto até a conclusão da perícia com desmontagem do motor, ocasião em que este relatório poderá ser complementado.

6.5. Os Anexos I a VIII integram o presente documento para todos os fins.

7. DAS ASSINATURAS

Itajaí, 29 de maio de 2026.

Maurício Humberto Fornari Moromizato
Presidente da Comissão
Diretoria-Geral de Engenharia

Diogo Henrique Schmitt
Relator
Coordenador-Geral do Sistema de Segurança Portuária

Sabrina Motta dos Santos
Secretária
COPLAN

Artur Antunes Pereira
Superintendente do Porto de Itajaí
(por ciência e homologação)

LISTA DE ANEXOS (RESUMO PARA RODAPÉ)

Anexo	Documento	Nº de páginas
Anexo I	Ata 27/04/2026	3
Anexo II	Ata 28/04/2026	3

Anexo III	Ata 29/04/2026	3
Anexo IV	Ata 08/05/2026	2
Anexo V	Ata 13/05/2026	3
Anexo VI	Relatório Preliminar da Comissão	7
Anexo VII	Relatório Ambipar (RA 34056-34067)	34
Anexo VIII	Relatório JBS (apresentação)	14

Total de páginas do relatório (corpo): 10

Total com anexos: aproximadamente 72 páginas.

Anexo I**ATA DE REUNIÃO – INCIDENTE NO PORTO DE ITAJAÍ****Data:** 27/04/2026**Horário:** 17:09 (Horário de Brasília)**Local:** Superintendência do Porto de Itajaí

Participantes: *Artur Pereira, Diogo Schmitt, José Carpes, Marcelo Peres, Antônio Accioli, Ricardo Amorim, Jorge Maia, Maurício Moromizato, Dayane Nunes, Eliane Razera, Cristina Biu, Roberto Felsky, Rafael Canela e Sabrina Motta.*

O **Superintendente do Porto de Itajaí, Sr. Artur Pereira**, iniciou a reunião abordando o incêndio ocorrido no último sábado, dia 25/04/2026, em um guindaste do tipo MHC (Mobile Harbor Crane), utilizado para carga e descarga de mercadorias em navios, nas dependências do Porto de Itajaí, especificamente no berço operado pela empresa JBS Terminais.

Na ocasião, destacou a necessidade de avaliar a adequação da resposta ao incidente, identificar eventuais falhas, propor ajustes e alinhar informações para a reunião com participantes externos a ser realizada no dia seguinte.

Diogo Schmitt, Coordenador da Guarda Portuária, relata que foi identificado, no dia anterior ao incêndio (24/04/2026), vazamento de resíduos no guindaste, tendo sido realizadas comunicações para a JBS para a contenção do fluido. Durante o dia, houve acompanhamento da situação.

No dia 25/04/2026, o incêndio teria se iniciado em razão de óleo presente no motor do guindaste, enquanto o operador realizava manutenção no equipamento. Consta que o guindaste encontrava-se parado há aproximadamente um ano e que o sistema de combate a incêndio do próprio equipamento não funcionou no momento do incidente. Verificou-se falha no sistema de hidrante, cuja bomba não acionou automaticamente, exigindo acionamento manual, o que retardou o combate às chamas. Porém a situação foi devidamente controlada com auxílio da Brigada dos Bombeiros, trabalhadores portuários e JBS Terminais. Marcelo

Peres acompanhou todo o ocorrido e afirmou que tanto a Brigada de Bombeiros quanto a equipe da JBS atuaram de forma proativa durante o incidente.

Durante as discussões, o **Sr. Artur** questionou se, tendo havido conhecimento prévio do vazamento, não seria o caso de sua resolução imediata. O **Sr. Diogo** pontuou que vazamentos de fluidos, embora indesejáveis, ocorrem com certa frequência nas operações. O **Sr. José Carpes**, ressaltou que são realizados simulados semestrais, sendo o último em dezembro 2025, onde são realizadas simulações de situações como queda de homem ao mar, incêndio, explosões, vazamento de produtos químicos, atendimento a vítima, situações climáticas adversas de tempo e vazamento de hidrocarboneto (óleo), e tão logo seja finalizado a nova contratação de equipe de atendimento ambiental emergencial, que está em andamentos neste primeiro semestre, serão feitos novos simulados, sendo que os serviços de fiscalização são executados na área portuária pela SPI (COAMB, COINT e COSEG), sendo que com a efetivação de novo contrato com a base de atendimento de emergências, os serviços de fiscalização preventiva voltará a sua normalidade, com rotina de rondas diárias, nos turnos da manhã, tarde e noite, bem como a realização de simulados e treinamentos.

O **Sr. José Carpes** também mencionou a importância de requisitar que a arrendatária apresente periodicamente, no mínimo uma vez ao ano, um laudo dos equipamentos, acompanhado de uma ART - Anotação de responsabilidade técnica, assinada pelo Eng. responsável, isto pode ser requisitada ao arrendatário na investigação pertinente ao equipamento sinistrado. Ainda nos trabalhos de investigação, importante a verificação da qualificação técnica do operador de manutenção do guindaste, bem como para essas atividades de maior risco importante implementar a permissão de trabalho assinada por um técnico responsável, bem como pensar na aplicação de teste de bafômetro para o operador nas próximas ações, principalmente nos fins de semana, neste caso o incidente ocorreu no sábado à noite, mas em virtude da situação ocorrida ter prioridade, não foi aplicado aos operadores após a ocorrências. Embora alguns vazamento em terra ocorram periodicamente e sejam rapidamente mitigados, não devem serem aceitos como normais nas operações, quando acontecem precisam também ter um olhar mais crítico, se não está relacionada à qualidade dos equipamentos e da manutenção executada pelos operadores, devendo ser verificado periodicamente sua qualificação técnica.

Sr. Antônio Accioli, destacou a necessidade de adoção rigorosa de procedimentos de segurança, como a disponibilização de extintores próximos aos técnicos durante manutenções com produtos inflamáveis e a utilização de mangueiras certificadas.

Foi discutido a inexistência de uma comissão de fiscalização atualmente, mencionado que tal comissão já existiu, porém não se reunia periodicamente, o que resultava na morosidade das ações e na recorrência dos problemas, de acordo com o relato do Sr. Ricardo Amorim.

O **Sr. Jorge Maia** informou que, conforme diálogo com a JBS, o equipamento será desativado.

O **Sr. Maurício Moromizato**, destacou a ausência de comunicação eficaz por parte da JBS Terminais, relatando que, por vezes, problemas são solucionados sem o devido reporte à administração do Porto de Itajaí, o que compromete o acompanhamento e a prevenção de novos incidentes.

Também se deliberou sobre a necessidade de alinhamento institucional entre os servidores da SPI, de modo que haja uniformidade nas manifestações, especialmente em reuniões externas, restringindo-se a intervenções quando estritamente necessárias. Ao final, concluiu-se que, apesar da ausência de vítimas, o ocorrido evidenciou falhas relevantes nos processos de manutenção, fiscalização, comunicação e segurança operacional. Destacou-se a necessidade de implementação de fiscalizações mais rigorosas e frequentes na área portuária, bem como a urgente formalização de documento detalhado sobre o incidente, uma vez que ainda não há registro oficial.

ANEXO II

ATA DE REUNIÃO – 28/04/2026

Pauta: Comissão da Portaria nº 021/2026

Aos vinte e oito dias do mês de abril de dois mil e vinte e seis, realizou-se reunião para tratar da abertura de comissão voltada à análise do incêndio ocorrido, bem como à avaliação de medidas preventivas.

Participantes: *Artur Pereira, Diogo Schimitt, José Carpes, Marcelo Peres, Antônio Accioli, Ricardo Amorim, Jorge Maia, Maurício Moromizato, Dayane Nunes, Eliane Razera, AMBIPAR, JBS, INTERSINDICAL.*

O Sr. **Maurício Moromizato- Diretor de Engenharia** deu início à reunião, agradecendo o apoio de todos no combate ao incêndio, destacando que não houve vítimas fatais.

Na sequência, foi apresentada a finalidade da reunião: instituir uma comissão com o objetivo de verificar a necessidade de melhorias nos procedimentos operacionais, propor novas intervenções ambientais e evitar a repetição de eventos semelhantes.

Ficou definido que haverá nova reunião no dia seguinte, por volta das 14h, ocasião em que serão escolhidos o relator e o presidente da comissão. O objetivo da comissão será coletar informações, analisar os fatos e propor melhorias.

O Sr. **Artur Antunes- Superintendente** destacou que o incêndio foi uma fatalidade, ressaltando a pronta atuação no combate. Enfatizou ainda a importância de aperfeiçoar os processos da superintendência, visando prevenir novas ocorrências e garantir respostas mais eficazes.

O Sr. **Flávio Sousa- Gerente de manutenção da JBS**, relatou a dinâmica do incêndio. Informou que o incidente teve início em um guindaste durante atividade de manutenção, quando foi identificada uma névoa de fumaça proveniente do motor, possivelmente causada por vazamento de óleo hidráulico ou diesel, relatou que foi utilizado extintor de CO₂, porém sem sucesso no controle total das chamas.

Informou ainda que o operador desceu rapidamente da cabine e que o equipamento possuía certificação operacional válida, incluindo os dispositivos de combate a incêndio. Ressaltou que a seguradora realizou vistoria no local, constatando a utilização dos equipamentos disponíveis, e que se aguarda a chegada dos peritos para apuração das causas.

O **representante da Ambipar, Sr. Raul**, informou que, ao chegar ao local, já havia uma guarnição do Corpo de Bombeiros atuando. Destacou a atuação voltada à proteção ambiental, especialmente para evitar o vazamento de hidrocarbonetos no rio.

O **Sr. Diogo Schmitt Coordenador da Guarda Portuária**, relatou que a Guarda Portuária acionou prontamente o Corpo de Bombeiros e a equipe de segurança do porto, destacando a eficácia das ações realizadas.

O **Sr. José Luis Carpes - Coordenador de Meio Ambiente, Segurança do Trabalho e Sustentabilidade** ressaltou que a comunicação e o acionamento foram efetivos, e que a atuação das equipes de plantão e da Ambipar foi decisiva para evitar a contaminação do rio e a ampliação do incidente. Informou ainda que foi utilizado um rebocador em apoio ao combate ao incêndio.

A **Sra. Eliane Razera - Coordenadora de Operações e Inteligência da Fiscalização**, informou que a equipe de plantão realizou o acionamento do CCCAM da Delegacia da Capitania dos Portos e da Praticagem, que disponibilizou um rebocador equipado com canhão de água, contribuindo para o controle do incêndio e prevenção de vazamento de óleo no rio.

O **Sr. Capitão Ricardo Melo, do Corpo de Bombeiros (CBMSC)**, destacou a importância do apoio da praticagem no combate ao incêndio. Alertou que recentes ocorrências na região acendem um sinal de atenção, reconhecendo avanços do Porto de Itajaí nas ações de combate e prevenção, mas ressaltando a necessidade de aprimoramento contínuo dos processos e medidas preventivas.

O **Sr. Ernando João Alves Junior- Representante da Intersindical**, destacou a necessidade de um plano de segurança e contingência mais robusto, incluindo suporte psicológico aos trabalhadores. Informou que o equipamento envolvido estava em manutenção e havia sido retirado de operação por risco. Alertou que operadores de empilhadeira se expuseram a risco ao remover contêineres que bloqueavam hidrantes, reforçando a necessidade de revisão dos procedimentos de segurança relacionados a guindastes e equipamentos.

O **Sr. Flávio Cabral, da Ambipar**, ressaltou o crescimento do Porto de Itajaí e a necessidade de disponibilização de caminhão de bombeiros e ambulância em regime de 24 horas.

Em resposta, o **Sr. Flávio, gerente de manutenção da JBS**, informou que já há ambulância disponível 24 horas no porto.

Nada mais havendo a tratar, o **Sr. Maurício Moromizato** encerrou a reunião às 14h50.

ANEXO III

ATA DE REUNIÃO – 29/04/2026

Pauta: Comissão sobre o Incidente no Porto de Itajaí

Participantes: *Diogo Schmitt, José Carpes, Marcelo Peres, Ricardo Amorim, Jorge Maia, Maurício Moromizato, Dayane Nunes, Eliane Razera, Rafael Canela, Arthur Martins, Marcio José, Ricardo Dummel, Daiani Woloszyn, Geraldo Moreira, Roberto Vieira, Flavio Sousa e Sabrina Motta.*

O Sr. Maurício Moromizato, da Diretoria-Geral de Engenharia, deu início à reunião, destacando que o objetivo do encontro é apurar os fatos relacionados ao incidente ocorrido. Na ocasião, foram definidos os membros responsáveis pela comissão, ficando assim constituída:

- **Presidente:** Maurício Humberto Fornari Moromizato (**Diretoria-Geral de Engenharia**)
- **Relator:** Diogo Henrique Schmitt (**Coordenador-Geral do Sistema de Segurança Portuária**)
- **Secretária:** Sabrina Motta dos Santos (**Estagiária – COPLAN**)

A composição da comissão foi submetida à apreciação dos presentes e aprovada por unanimidade.

A **Sra. Daiani Woloszyn, Coordenação de Segurança do Trabalho e Meio Ambiente**, informou que, no momento da ocorrência, foram adotados todos os procedimentos previstos no plano de emergência, com acionamento imediato do Corpo de Bombeiros.

Relatou que a equipe se dirigiu à casa de bombas, a qual havia passado por reforma recente, motivo pelo qual o acionamento do sistema ocorreu de forma manual no hidrante.

O Sr. Flávio Sousa, Gerente de Manutenção da JBS Terminais informou que o guindaste não se encontrava em operação no momento do incidente, estando em manutenção preventiva, sem presença de navio no berço, apenas movimentação pelo Gate 1. Após o ocorrido, as operações passaram a ser realizadas pelo Gate 2.

Informou ainda que o equipamento passou por inspeção pericial, estando em fase final de elaboração de relatório, com possibilidade de desmontagem do guindaste. Destacou que, ao revisar as imagens de CFTV da JBS Terminais, foi constatado que o sistema de combate a incêndio do guindaste foi acionado, liberando a névoa de combate as chamas, e que na sequência o técnico em manutenção que estava no local tentou conter as chamas com extintor, porém sem sucesso.

O Sr. Arthur Martins, representante da Ambipar relatou que foi acionada por volta das 21h50, mobilizando inicialmente equipe de plantão e, diante da complexidade do cenário, reforço externo, totalizando oito operadores de emergência. Informou que a atuação teve como foco principal a proteção ambiental. Após o resfriamento da área, a equipe realizou procedimentos com utilização de barreiras absorventes, manejo de água de rescaldo e controle de resíduos como fuligem e pequenos vazamentos de óleo hidráulico decorrentes de rompimento de mangueiras hidráulicas.

Destacou ainda que houve pequena quantidade de óleo no berço 2 em terra, sendo adotadas as medidas imediatas de contenção. Informou que, desde o incidente, foram realizadas inspeções no rio e que não foi constatado vazamento. Porém, de forma preventiva está sendo realizado monitoramento contínuo da área e mantido as barreiras em água nas proximidades do local do incidente, até que seja realizado a remoção do óleo diesel do tanque do equipamento sinistrado, o qual ainda possui em torno de 12.000 litros de óleo diesel. Durante os monitoramentos foram identificados apenas fuligem e pequenos gotejamentos de óleo hidráulico em solo, os quais foram prontamente protegidos por mantas, já controlados com materiais absorventes. Ressaltou também que não houve impacto ambiental relevante, especialmente no rio Itajaí-Açu, permanecendo a situação sob controle e monitoramento, inclusive quanto à fauna local.

O representante do Corpo de Bombeiros, **Capitão Ricardo Dummel**, informou que, conforme relato do Chefe de Socorro, o apoio do rebocador e da autoescada foi essencial para o combate ao incêndio, o qual teve duração aproximada de uma hora. Destacou que, por se tratar de área externa, a situação apresentou maior facilidade de controle.

Agradeceu o apoio de todos os envolvidos e considerou que o atendimento a ocorrência foi bem sucedida e que o RTI - Reserva Técnica de Incêndio da JBS alimentou o caminhão com a autoescada, permitindo um combate sem interrupção por falta de água, haja visto a casa de bombas ser alimentada pelo rio Itajaí-Açú.

Apontou, contudo, que os brigadistas atuantes não utilizaram roupas de aproximação (Equipamentos de Proteção Individual -EPI de combate a incêndio) no momento da atuação. Em resposta, a **Sra. Daiani** esclareceu que havia disponibilidade de 05 (cinco) roupas de aproximação, porém, em razão da distância e da atuação por meio de canhões automáticos, não foi considerada necessária sua utilização naquele momento. A **JBS Terminais** esclareceu também que o incêndio não atingiu o tanque de combustível do guindaste MHC (diesel), mas aproximadamente 1.600 litros de óleo hidráulico que faziam parte do sistema do equipamento foram consumidos pelas chamas. Informou que o sistema do guindaste possui mecanismo automático de segurança, que identifica o incêndio, isola o tanque de combustível e realiza o desligamento do equipamento.

Destacou que todas as atividades de manutenção seguem procedimentos internos rigorosos, com planejamento prévio, definição de equipe, local e riscos envolvidos, visando garantir a segurança das operações. Informou que as manutenções no equipamento vinham sendo realizadas desde os dias anteriores, abrangendo diversos sistemas, e que, no momento do incidente, estavam sendo realizados testes operacionais após ajuste de nível de óleo. Ressaltou ainda que há registros documentais detalhados de todas as manutenções realizadas.

O **Sr. José Carpes, Coordenador de Meio Ambiente, Segurança do Trabalho e Sustentabilidade**, destacou que durante o incidente, além do acionamento do PEI – Plano de Emergência Individual, foi acionado o PAM – Plano de Ajuda Mútua, sendo que de acordo com os recursos conhecidos e apresentados pelas instalações Portuárias ao PAM, a empresa Portonave possuía recursos relevantes que auxiliariam no combate ao incêndio, como

brigadistas, uma vez que o caminhão de bombeiros do terminal Portonave encontrava-se em manutenção, mas a equipe foi deslocada e permaneceu em prontidão no local até o encerramento da ocorrência, que já estava sendo atendida pelos caminhões dos CBMSC e rebocador.

Por fim, foi deliberado o agendamento de nova reunião para o dia 08/05/2026 sexta-feira, às 14h, com o objetivo de dar continuidade aos trabalhos da comissão e definição de medidas preventivas.

Nada mais havendo a tratar, foi encerrada a reunião.

ANEXO IV

ATA DE REUNIÃO – 08/05/2026

Pauta: Comissão sobre o Incidente no Porto de Itajaí

Participantes: *Diogo Schmitt, Ricardo Amorim, Maurício Moromizato, Dayane Nunes, Eliane Razera, Rafael Canela, Arthur Martins, Marcio José, Ricardo Dummel e Sabrina Motta.*

Aos oito dias do mês de maio de 2026, realizou-se reunião da Comissão instituída para acompanhamento e apuração do incidente ocorrido no Porto de Itajaí, relacionado ao incêndio em guindaste no terminal operado pela JBS Terminais.

Inicialmente, foi aprovada a ata da reunião realizada no dia 29/04/2026, bem como o relatório preliminar apresentado pela Comissão.

Durante a reunião, foram discutidos pontos considerados relevantes para aprimoramento das medidas de prevenção e resposta a emergências, destacando-se questões relacionadas à autoescada, hidrantes e à necessidade de aperfeiçoamento dos protocolos operacionais para eventual ocorrência de novos incidentes.

Na sequência, **Arthur Martins, representante da Ambipar**, apresentou informações acerca das ações de monitoramento ambiental realizadas até o dia 04/05/2026, visando verificar eventual vazamento decorrente do incidente. Foi informado que houve apenas

gotejamento proveniente de mangueira hidráulica, sem constatação de vazamento significativo.

Relatou-se ainda que a JBS Terminais acionou a Ambipar para controle ambiental no local, sendo posteriormente removido o combustível do tanque do guindaste para outros tanques móveis tipo IBC (Intermediate Bulk Container) de 1000 litros cada.

Estima-se que aproximadamente de 2 a 3 mil litros de combustível tenham sido retirados do tanque do guindaste para reaproveitamento em tanques móveis tipo IBC. Informou também que parte do combustível retirado do guindaste foi reaproveitado para abastecimento de outros equipamentos portuários, com empilhadeiras Reach-Stackers.

Foi registrado que, no dia 01/05/2026, foram retirados os materiais absorventes e desmobilizadas as barreiras de contenção, não sendo constatado vazamento no Rio Itajaí-Açu e nem na área de cais. Em razão da estabilização da situação, foi dispensada a permanência da Ambipar no local.

A Comissão consignou que os representantes da JBS Terminais não compareceram à presente reunião, sem apresentação de justificativa prévia. Em razão da ausência, permaneceram pendentes esclarecimentos acerca de diversos questionamentos levantados pela Comissão, especialmente quanto ao procedimento que será adotado para remoção do guindaste sinistrado, o local onde será realizada a operação, bem como a previsão de data para sua execução.

O **Sr. Ricardo Dummel, Representante do Corpo de Bombeiros** informou não haver acréscimos no momento, apresentando apenas sugestão para aquisição de caminhão destinado à prevenção e combate a incêndios, visando maior prontidão em eventual ocorrência futura.

Por fim, deliberou-se que, na próxima reunião da Comissão, serão realizados questionamentos direcionados à JBS Terminais, diante das diversas dúvidas ainda pendentes de esclarecimento.

Ficou definida a próxima reunião para o dia 13/05/2026, quarta-feira, às 16hs.

Nada mais havendo a tratar, foi encerrada a reunião, sendo lavrada a presente ata.

ANEXO V**ATA DE REUNIÃO – 13/05/2026**

Pauta: Comissão sobre o Incidente no Porto de Itajaí.

Participantes: *Mauricio Moromizato, Diogo Schmitt, Ricardo Amorim, Dayane Nnes, Eliane Razera, Artur Martins, Ricardo Dummel, Jorge Maia, Geraldo Moreira, Daiani Woloszyn, Flavio Sousa e Sabrina Motta.*

Aos treze dias do mês de maio de 2026, realizou-se reunião da Comissão responsável pelo acompanhamento e apuração do incidente ocorrido no guindaste MHC no Porto de Itajaí, contando com a presença dos representantes envolvidos no processo de análise e elaboração dos relatórios técnicos.

Inicialmente, foi informado que os relatórios elaborados pela Ambipar e JBS Terminais já se encontram concluídos. O **Sr. Maurício Moromizato, Diretor Geral de Engenharia** comunicou que realizou algumas alterações no relatório preliminar anteriormente apresentado.

Na sequência, o representante da Ambipar, Arthur Martins, repassou as informações da reunião anteriormente realizada entre as partes envolvidas. Durante a reunião, o **Sr. Diogo Schmitt - Coordenador da Guarda Portuária**, questionou a **Sra. Daiani Woloszyn, Coordenadora de Segurança do Trabalho e Meio Ambiente**, acerca da quantidade de litros de óleo consumidos no incêndio, bem como sobre o consumo semanal de diesel do equipamento. Em resposta, a **Sra. Daiani** informou que não há confirmação precisa no momento, sendo necessário verificar os dados constantes no relatório técnico. Acrescentou ainda que não faz parte da rotina operacional manter os tanques completamente abastecidos, porém, em razão do aumento no valor do diesel, optou-se por manter os reservatórios cheios.

Em seguida, o **Sr. Flávio Sousa, Gerente de Manutenção da JBS Terminais** apresentou as possíveis causas do incidente, destacando duas hipóteses principais:

1. Durante manutenção preventiva realizada nos bicos injetores, é provável que alguma arruela de vedação tenha sido mal encaixada, ocasionando vazamento de combustível. Também foi mencionada a possibilidade de alguma mangueira apresentar fissura durante o teste operacional. Segundo relatado, o aperto excessivo de alguma conexão poderia ter causado fissura em componente, assim como aperto insuficiente poderia ter ocasionado vazamento.

Conforme exposto, a causa raiz do incidente estaria relacionada ao procedimento de manutenção. Ressaltou-se que as manutenções rotineiras eram realizadas pela empresa JBS Terminais.

2. Após a conclusão da manutenção, o motor permaneceu ligado e foi emitido o “ok” operacional. Posteriormente, o equipamento foi novamente acionado por aproximadamente cinco minutos, momento em que teve início o incêndio. Segundo informado, o teste realizado após a manutenção preventiva não teria sido suficiente para identificar eventual falha de montagem, sendo necessário aperfeiçoar e reforçar treinamentos voltados à identificação de erros de montagem.

O **Sr. Flávio** ressaltou que a equipe responsável possui qualificação técnica para execução das manutenções, porém reconheceu a possibilidade de ocorrência de falhas humanas e falhas relacionadas aos materiais, afirmando ainda que deverá ser definido procedimento mais robusto para o período pós-manutenção preventiva, a fim de identificar eventuais irregularidades. Informou também que os materiais utilizados pela empresa são de qualidade reconhecida, citando como exemplo as mangueiras da marca Caterpillar.

Também foi esclarecido que o guindaste possui uma turbina cuja parte externa opera em temperatura aproximada de 800 graus Celsius. Foi relatado que o mecânico observou o fogo sob o motor, ocasião em que o sistema anti-incêndio foi acionado e as chamas inicialmente controladas. Contudo, provavelmente em razão do superaquecimento da turbina, o fogo voltou a se alastrar.

Foi informado ainda que o equipamento possui dois compartimentos distintos, sendo um destinado ao diesel e outro ao óleo hidráulico. Segundo esclarecido, o incêndio teria se iniciado em razão do óleo diesel que, embora não entre em combustão espontaneamente, pode incendiar-se ao entrar em contato com superfície superaquecida. O vazamento de óleo hidráulico teria contribuído para a propagação do incêndio. Há suspeita de vazamento na tubulação de óleo diesel.

Foi consignado que o motor somente poderá ser analisado após sua desmontagem, razão pela qual, até o presente momento, não é possível a realização completa da perícia técnica.

Na sequência, o **Sr. Jorge Maia, Coordenador de Manutenção Portuária e Instalações** questionou de que forma o **Sr. Flávio Sousa** conseguiu identificar que o incêndio teria se iniciado pelo óleo diesel. Em resposta, foi esclarecido que, na parte superior do motor, há exclusivamente tubulações relacionadas ao diesel, sendo aquele o local exato onde o incêndio teve início.

Ainda conforme relatado pelo **Sr. Flávio Sousa**, a causa do incidente está relacionada a algum procedimento executado nos três dias anteriores ao evento.

O **Sr. Flávio Sousa** informou ainda que a recuperação do guindaste possui estimativa aproximada de vinte milhões de reais. Acrescentou também que, nos últimos dois anos, outros seis guindastes da mesma marca registraram ocorrência de incêndio no Brasil.

Na oportunidade, o **Sr. Maurício Moromizato** questionou sobre possíveis medidas de melhoria decorrentes da análise realizada. Em resposta, o **Sr. Flávio Sousa** afirmou que o principal objetivo é identificar a causa raiz do incidente, acrescentando que o equipamento possui rota de fuga por rapel, além da escada caracol já existente. A **Sra. Daiani Woloszyn** informou que a equipe realizará treinamento específico relacionado às rotas de escape.

Foi ressaltado que o relatório possui como foco principal a identificação das causas do incidente e das práticas que deverão ser evitadas futuramente, não se restringindo necessariamente à definição de medidas complementares de melhoria. Contudo, deliberou-se pela realização de complementação do relatório inicial, possibilitando o aperfeiçoamento do documento com inclusão de medidas adicionais preventivas e corretivas.

Ao final, todos os presentes concordaram com os encaminhamentos definidos, restando acordado que as partes manterão comunicação até o dia 15/05/2026 (sexta-feira) e que, até dia 18/05/2026 (segunda-feira), será apresentada resposta definitiva acerca da complementação do relatório.

Nada mais havendo a tratar, encerrou-se a reunião, sendo lavrada a presente ata.

ANEXO VI

RELATÓRIO PRELIMINAR DE INVESTIGAÇÃO ADMINISTRATIVA

Portaria de Instauração: Portaria SPI nº 021, de 27 de abril de 2026.

Objeto: Apuração de incêndio ocorrido em equipamento portuário nas dependências do Porto de Itajaí.

1. DA INSTAURAÇÃO E DO OBJETO DA APURAÇÃO

Trata-se de procedimento administrativo investigativo instaurado por intermédio da Portaria SPI nº 021, de 27 de abril de 2026, expedida pela Superintendência do Porto de Itajaí, destinado à apuração dos fatos, circunstâncias, causas técnicas, operacionais e eventuais responsabilidades relacionadas ao incêndio ocorrido às 21h45min, do dia 25 de abril de 2026, envolvendo Guindaste Móvel Portuário (Mobile Harbor Crane – MHC), nas dependências do Porto de Itajaí.

No exercício de suas atribuições institucionais, a Comissão regularmente constituída promoveu a realização de diligências, reuniões técnicas, coleta de informações, levantamento documental e interlocução com os órgãos, entidades e agentes envolvidos direta ou

indiretamente no evento, visando à formação de juízo preliminar acerca da dinâmica do sinistro e de seus desdobramentos operacionais, ambientais e de segurança

2. DAS DILIGÊNCIAS E ATOS INSTRUTÓRIOS

No curso da instrução preliminar, foram promovidas reuniões técnicas e operacionais voltadas à consolidação de elementos informativos e à definição das linhas investigativas pertinentes ao caso.

As diligências realizadas permitiram à Comissão:

- 1. Coletar informações preliminares acerca da dinâmica do incêndio;**
- 2. Identificar os protocolos operacionais e emergenciais adotados durante a ocorrência;**
- 3. Verificar as medidas de resposta implementadas pelos agentes envolvidos;**
- 4. Avaliar os potenciais impactos operacionais, ambientais e estruturais decorrentes do sinistro;**
- 5. Identificar providências técnicas já instauradas para apuração específica das causas do evento.**

Foram igualmente requisitados documentos, registros operacionais, informações técnicas e esclarecimentos complementares destinados ao aprofundamento da investigação.

3. DOS ACHADOS PRELIMINARES DA INVESTIGAÇÃO

3.1 Das condições operacionais do equipamento e da dinâmica inicial do incêndio;

Os elementos colhidos até o presente momento indicam que o equipamento sinistrado não se encontrava em operação portuária ativa no momento da ocorrência, estando submetido a procedimento de manutenção preventiva e testes operacionais subsequentes a intervenções técnicas relacionadas ao sistema hidráulico.

Constatou-se que não havia embarcação atracada no local no momento do evento, registrando-se apenas movimentação operacional restrita à área de Gate.

Os levantamentos preliminares apontam que o incêndio teve início durante a fase de testes operacionais realizados após ajustes nos níveis de óleo hidráulico do equipamento, circunstância que constitui, até o presente estágio investigativo, um dos principais vetores técnicos sob análise.

Verificou-se, ainda, que o equipamento possuía certificação operacional vigente e contava, em tese, com sistemas automáticos de segurança e combate a incêndio regularmente instalados.

Foi constatado o acionamento automático do sistema de combate a incêndio embarcado, com liberação de agente extintor em forma de névoa, seguido da adoção de medidas manuais de contenção por equipe técnica presente no local, as quais se mostraram insuficientes para impedir a propagação das chamas.

Apurou-se que aproximadamente 1.600 litros de óleo hidráulico foram consumidos pelo incêndio, não havendo, contudo, comprometimento estrutural do tanque de combustível diesel do equipamento.

A Comissão identificou, ainda, a instauração de procedimentos periciais específicos voltados à análise aprofundada do equipamento, inclusive com possibilidade de desmontagem técnica para exame estrutural e identificação da causa determinante do sinistro.

3.1 Dos achados relacionados à resposta ambiental e contenção de danos;

As diligências realizadas permitiram verificar que as medidas de resposta ambiental foram implementadas de forma imediata após o controle inicial do incêndio, mediante mobilização de equipe técnica especializada em atendimento emergencial ambiental.

Constatou-se a adoção de procedimentos de mitigação consistentes na instalação de barreiras absorventes, contenção de resíduos oleosos, manejo de água de rescaldo e monitoramento contínuo da área afetada.

Os elementos técnicos analisados até o momento não evidenciam ocorrência de contaminação relevante das águas do rio Itajaí-Açu, tendo sido registradas apenas ocorrências pontuais e controladas de vazamento, prontamente mitigadas mediante utilização de materiais absorventes específicos.

Verificou-se, ainda, que aproximadamente 12.000 litros de combustível diesel remanescentes no equipamento foram posteriormente removidos de forma controlada e segura, medida que contribuiu significativamente para eliminação de riscos secundários de agravamento ambiental.

Em análise preliminar, não foram identificados indícios de impacto ambiental de maior magnitude decorrente do evento.

3.3. Dos achados relativos à atuação operacional de emergência;

A Comissão apurou que a resposta emergencial ao incêndio foi executada de forma coordenada e contínua, com emprego simultâneo de recursos terrestres e aquaviários de combate a incêndio.

Constatou-se que o controle das chamas demandou aproximadamente uma hora de atuação operacional intensiva, destacando-se o suporte prestado por rebocador dotado de canhão d'água, pelo Corpo de Bombeiros e por equipamento de autoescada, fatores que contribuíram decisivamente para a contenção do sinistro.

Verificou-se, ainda, que o abastecimento hídrico destinado às operações de combate foi mantido sem interrupções em razão da disponibilidade operacional da Reserva Técnica de Incêndio (RTI), circunstância que assegurou estabilidade e continuidade às ações emergenciais.

Os elementos até então produzidos indicam que a atuação integrada entre os órgãos e equipes envolvidas mostrou-se eficaz para impedir a propagação do incêndio e preservar a segurança operacional da área portuária.

Não obstante, identificou-se a necessidade de contínuo aprimoramento dos protocolos preventivos e das rotinas de gerenciamento de riscos aplicáveis a equipamentos portuários.

3.4. Dos mecanismos de resposta institucional e segurança operacional;

Restou constatado que os mecanismos institucionais de resposta emergencial foram prontamente acionados, incluindo o Plano de Emergência Individual (PEI) e o Plano de Ajuda Mútua (PAM), os quais operaram de forma coordenada durante toda a ocorrência.

Verificou-se, igualmente, o apoio operacional prestado por brigada externa especializada, mantida em estado de prontidão ao longo de todo o atendimento emergencial,

circunstância que contribuiu para reforço da segurança operacional e mitigação dos riscos associados ao evento.

A análise preliminar evidencia que a atuação integrada entre os diversos agentes envolvidos foi determinante para evitar agravamento do sinistro, propagação dos danos e ocorrência de impactos ambientais relevantes

3.5. Dos elementos relacionados às condições pretéritas do equipamento;

No curso das diligências, foram identificados elementos informativos indicando histórico anterior de vazamentos relacionados ao sistema hidráulico do equipamento sinistrado, circunstância que teria motivado sua retirada temporária de operação para manutenção técnica.

Tais informações passam a integrar o escopo investigativo da Comissão, especialmente para fins de verificação acerca da suficiência das medidas de manutenção preventiva adotadas, da adequação dos protocolos de segurança operacional e da observância das rotinas técnicas aplicáveis ao equipamento.

Também foram identificadas manifestações voltadas à necessidade de revisão e aperfeiçoamento dos protocolos de contingência e segurança operacional aplicáveis às operações portuárias, bem como à implementação de medidas de suporte psicossocial aos trabalhadores eventualmente impactados pelo evento.

4. DAS CONSIDERAÇÕES PRELIMINARES E ENCAMINHAMENTOS

Em análise preliminar, verifica-se que o evento permanece sob regular apuração técnica e administrativa, inexistindo, até o presente momento, conclusão definitiva acerca da causa determinante do incêndio ou acerca de eventuais responsabilidades administrativas, operacionais ou técnicas.

Os elementos até então produzidos evidenciam, contudo, que a pronta atuação coordenada entre os órgãos, equipes técnicas e instituições envolvidas foi decisiva para a contenção do sinistro, mitigação dos riscos operacionais e prevenção de danos ambientais de maior extensão.

As diligências realizadas também revelam a necessidade de aprofundamento investigativo quanto:

- 1. às condições técnicas do equipamento;**
- 2. aos procedimentos de manutenção preventiva executados;**
- 3. à adequação dos protocolos de segurança operacional;**
- 4. à efetividade dos sistemas automáticos de combate a incêndio;**
- 5. às rotinas de gerenciamento de risco aplicáveis à operação portuária.**

Por deliberação da Comissão, foi designada nova reunião técnica para continuidade da instrução investigativa, oportunidade em que serão analisados os documentos complementares requisitados, os laudos técnicos em elaboração e eventuais medidas preventivas adicionais reputadas necessárias à preservação da segurança operacional portuária.

Itajaí, 11 de maio de 2026.

ambipar[®]

RELATÓRIO FINAL DE ATENDIMENTO
JBS TERMINAIS LTDA.
RA 34056 A 34059
RA 34061 A 34067

+55 11 3526-3526 • ☎ +55 19 99999-9584
vendas@ambipar.com • ambipar.com

Chamado RA:

34056 A 34059 – 34061 A 34067

Município - UF:

ITAJAÍ – SC.

Contratante:

JBS TERMINAIS LTDA.

Data:

25/04/2026



SUMÁRIO

1.	DADOS DA CONTRATANTE	3
2.	ACIONAMENTO DA CENTRAL DE EMERGÊNCIA	3
3.	LOCAL DA OCORRÊNCIA	4
4.	DESCRIÇÃO DA OCORRÊNCIA	4
5.	EQUIPAMENTO ENVOLVIDO	4
6.	SUBSTÂNCIA ENVOLVIDA	4
6.1	FLUIDOS DO EQUIPAMENTO	4
7.	ÁREA AFETADA.....	4
8.	PESSOAL ENVOLVIDO	4
9.	MATERIAIS E EQUIPAMENTOS UTILIZADOS	5
10.	EQUIPE DE ATENDIMENTO EMERGENCIAL	5
11.	CENÁRIO	6
12.	ATIVIDADES DESENVOLVIDAS	6
13.	MOVIMENTAÇÃO DA EQUIPE E VIATURA	31



ambipar.com | +55 11 3429-5000

Av. Angélica, 2330 - Consolação São

Paulo/SP - CEP 01228-200

ambipar®

Chamado RA:

34056 A 34059 – 34061 A 34067

Município - UF:

ITAJAÍ – SC.

Contratante:

JBS TERMINAIS LTDA.

Data:

25/04/2026



1. Dados da Contratante

Razão social: JBS TERMINAIS LTDA.

CNPJ: 11.448.549/0001-60

2. Acionamento da Central de Emergência

Data: 25/04/2026

Hora: 21h50min.

Responsável: Willian- CO JBS Terminais

Cargo: Monitoramento

Telefone: (47) 99144-5954



ambipar.com | +55 11 3429-5000

Av. Angélica, 2330 - Consolação São

Paulo/SP - CEP 01228-200

ambipar®

Chamado RA:

34056 A 34059 – 34061 A 34067

Município - UF:

ITAJAÍ – SC.

Contratante:

JBS TERMINAIS LTDA.

Data:

25/04/2026



ATENDIMENTO EMERGENCIAL

3. Local da ocorrência

Endereço: Av. Cel. Eugênio Muller, 300 – Centro**Município - UF:** Itajaí – SC.**Uso e ocupação do solo:** Portuário

4. Descrição da ocorrência

Natureza da atividade: Portuária**Tipo de ocorrência:** Incêndio e vazamento de hidrocarboneto.**Meio afetado:** Solo

5. Equipamento envolvido

Equipamento: Equipamento Mobile Harbour Crane (MHC) N° 03

6. Substância envolvida

6.1 Fluidos do equipamento

Óleo hidráulico: Sim**Óleo diesel combustível:** Não**Óleo lubrificante do motor:** Não

7. Área afetada

Ponto	Local	Tipo
1	Berço 02 - Área de cais	Concreto

8. Pessoal envolvido

Instituição	Nome
JBS Terminais Ltda.	Jefferson Pampuch Daiane Woloszyn
Autoridade Portuária	José Luís Carpes
Corpo de Bombeiros Militar de Santa Catarina	



ambipar.com | +55 11 3429-5000

Av. Angélica, 2330 - Consolação São

Paulo/SP - CEP 01228-200

ambipar[®]

9. Materiais e Equipamentos utilizados

Item	Quantidade	Perda
Luva nitrílica / par	16	16
Barreira Absorvente (3 m cada)	56	56
Manta absorvente - Linha branca / unidade	300	300
Manta absorvente - Linha branca / rolo	04	04
Turfa absorvente (embalagem de 10 kg)	01	01
Fita de isolamento - metro	50	50
Barreira de contenção / metro - de 26/04 a 30/04	100	--
Cabo de polipropileno / metro	40	--
Ancora / unidade - 30 kg cada	02	--
Cone de sinalização / unidade	05	--
Big Bag / unidade	03	03
Liner / unidade	03	03
Pá	01	--
Vassourão	02	--
Tanque IBC - 1000 l	01	01
Tambor metálico - 200 l	01	01

10. Equipe de Atendimento Emergencial

Base: Itajaí - SC.

Viatura: OP RDZ2B42 + carretinha - RAG8706

Raul Casas (Gerente Operacional)

Marcio Camargo (Supervisor Operacional)

Jociane Dobler (Operadora de Emergência)

Equipe: Ayslan Robert (Operador de Emergência)

Sergio Leão (Operador de Emergência)

Lucas Oliveira (Operador de Emergência)

Micael Brito (Operador de Emergência)

Base: Itajaí - SC.

Viatura: OP QJT4A97

Coordenador: Arthur Martins (Coordenador Operacional)



Base: Itajaí – SC.**Embarcação:** Ambipar 29

Leonardo Smanioto (Operador de Emergência)

Equipe: João Vitor (Operador de Emergência)

Jonatan Pereira (Operador de Emergência)

Após o acionamento da equipe, todas as informações necessárias, suporte e coordenação referentes a esta ocorrência permaneceram centralizadas e sob administração da CECOE - Central de Controle e Gerenciamento de Emergências, bem como do Gerente de Operações Raul Casas.

11. Cenário

Quando da chegada da equipe da Ambipar Response Marine no local da ocorrência, identificou-se Incêndio de grandes proporções registrado no equipamento Mobile Harbour Crane (MHC) nº 03, localizado no berço 02 da área primária arrendada do Porto de Itajaí, sob responsabilidade do arrendatário JBS Terminais Ltda.

No local, já atuavam o Corpo de Bombeiros Militar de Santa Catarina e o rebocador Saam Antares, da empresa SAAM Towage, equipado com sistema Fire Fighting, realizando o combate ao incêndio.

Em decorrência da ação do fogo, houve comprometimento estrutural do equipamento, com avaria e queima das mangueiras do sistema hidráulico, resultando no vazamento de óleo hidráulico para o pavimento da área operacional.

Encontravam-se no local o Sr. José Luis Carpes (Coordenação de Meio Ambiente, Segurança do Trabalho e Sustentabilidade), o Sr. Jefferson Pampuch (Segurança do Trabalho da JBS Terminais) e a Sra. Daiani Woloszyn (Gerente de SSMA da JBS Terminais).

12. Atividades desenvolvidas

DATA: 25/04/2026 - Sábado

Utilizando EPI (Equipamento de Proteção Individual) adequado à situação, foi realizada uma avaliação em toda a área e extensão da ocorrência, onde foi identificado o cenário anteriormente descrito.



Após avaliação inicial, a equipe da Ambipar Response Marine realizou contato com os representantes das partes envolvidas presentes no local, dentre eles o Sr. José Luis Carpes (Coordenação de Meio Ambiente, Segurança do Trabalho e Sustentabilidade), o Sr. Jefferson Pampuch (Segurança do Trabalho da JBS Terminais) e a Sra. Daiani Woloszyn (Gerente de SSMA da JBS Terminais). Em reunião de alinhamento operacional, foi definido que, após a debelação do incêndio e liberação segura de acesso à área quente, a equipe da Ambipar Response Marine iniciaria as ações de contenção ambiental, incluindo a instalação de materiais absorventes (barreiras e mantas) no entorno do equipamento sinistrado, drenagens e canaletas da área de cais, com o objetivo de impedir o carreamento de óleo hidráulico ao corpo hídrico adjacente (Rio Itajaí-Açu), bem como a implementação de cerco preventivo com a instalação de barreiras de contenção na lâmina d'água nas proximidades do berço 02.

Às 22h15, o Coordenador Operacional Arthur Martins adentrou o porto com a viatura operacional QJT4A97, transportando volume adicional de materiais absorventes para suporte à ocorrência.

Às 22h25, a equipe iniciou o posicionamento logístico dos materiais nas proximidades da área quente, bem como reforçou o isolamento da área com cones e fita zebra, ampliando o perímetro de segurança.

Às 22h35, registrou-se a chegada do Operador de Emergência Ayslan Robert para reforço da equipe.

Às 22h40, o incêndio foi controlado, iniciando-se a fase de rescaldo e resfriamento do equipamento, sendo então liberado o acesso controlado da equipe da Ambipar Response Marine à área quente. Durante a inspeção, constatou-se a presença de água de combate (água de rescaldo) associada a resíduos de combustão, predominantemente fuligem, além de pequena quantidade de óleo hidráulico oriundo do rompimento de mangueiras do equipamento, formando mistura oleosa sobre o pavimento do cais.

Mediante autorização do cliente, a equipe da Ambipar Response Marine iniciou imediatamente as ações de resposta, utilizando EPIs adequados, com a instalação de barreiras absorventes no entorno do equipamento, aplicação de mantas e rolos absorventes, visando a contenção do contaminante, prevenção de migração para o sistema de drenagem e consequente alcance ao Rio Itajaí-Açu, bem como a absorção do óleo livre presente na área.



Às 23h00, a área no entorno do equipamento encontrava-se completamente contida na região de cais, mantendo retidos os resíduos de fuligem e óleo hidráulico. A equipe da Ambipar Response Marine permaneceu em monitoramento contínuo, realizando substituição de materiais saturados e inspeção do corpo hídrico, não sendo identificados indícios de contaminação do rio.

Data - 26/04/2026 - Domingo

Às 00h20, a embarcação chegou às proximidades do berço 02 com as barreiras de contenção.

Às 00h25, foi iniciado o lançamento das barreiras de contenção na água e execução da manobra de cerco preventivo, com auxílio de duas âncoras de 30 kg e aproximadamente 40 metros de cabo de polipropileno.

Às 00h30, registrou-se a chegada do Operador de Emergência Sergio Leão ao local.

Às 01h10, foi finalizada a instalação do cerco preventivo no Rio Itajaí-Açu, nas proximidades do berço 02.

Considerando a ausência de novos aportes de óleo e a efetividade das medidas de contenção implementadas, às 01h50 iniciou-se a desmobilização parcial da equipe, sendo mantidas as estruturas de contenção em terra e o cerco preventivo no corpo hídrico, além do monitoramento contínuo durante o período noturno pela equipe de plantão da base.

Paralisação das atividades, sendo a equipe da Ambipar Response Marine liberada do local. Ficando programado o retorno para o dia seguinte para subsequente para reavaliação do cenário e execução de atividades complementares de limpeza.

Saída da equipe do local.



Chamado RA:

34056 A 34059 – 34061 A 34067

Município - UF:

ITAJAÍ – SC.

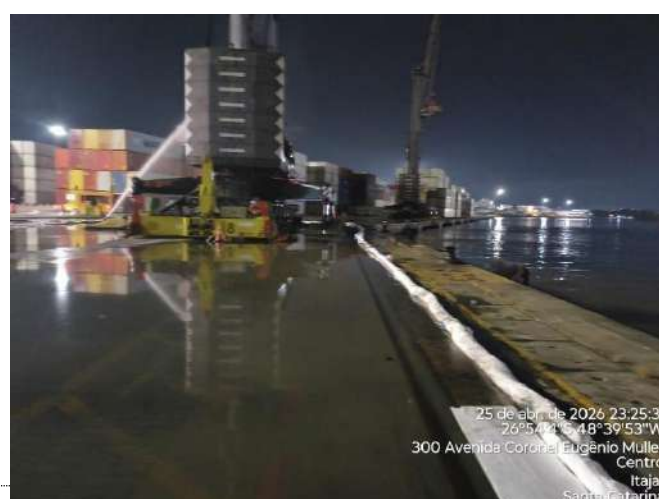
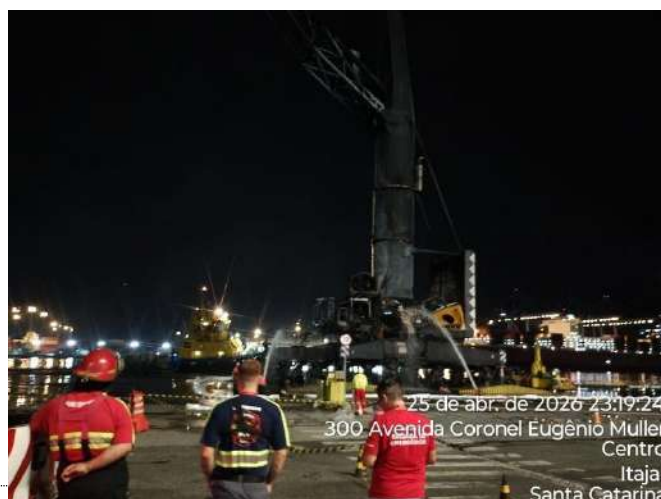
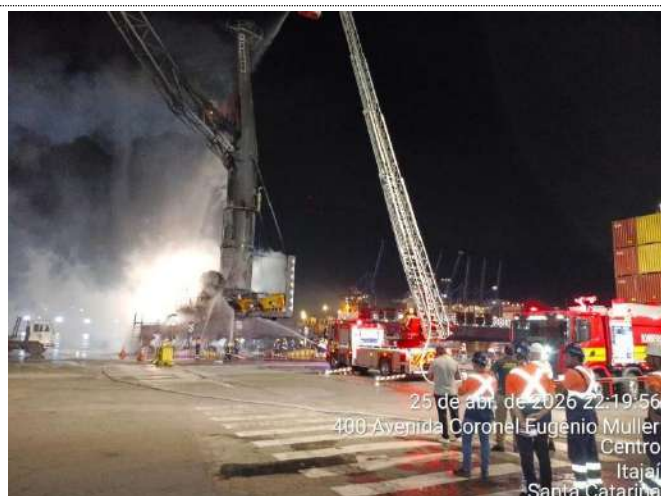
Contratante:

JBS TERMINAIS LTDA.

Data:

25/04/2026

CODEBA
ambipar®



ambipar.com | +55 11 3429-5000

Av. Angélica, 2330 - Consolação São
Paulo/SP - CEP 01228-200

ambipar®

Chamado RA:

34056 A 34059 – 34061 A 34067

Município - UF:

ITAJAÍ – SC.

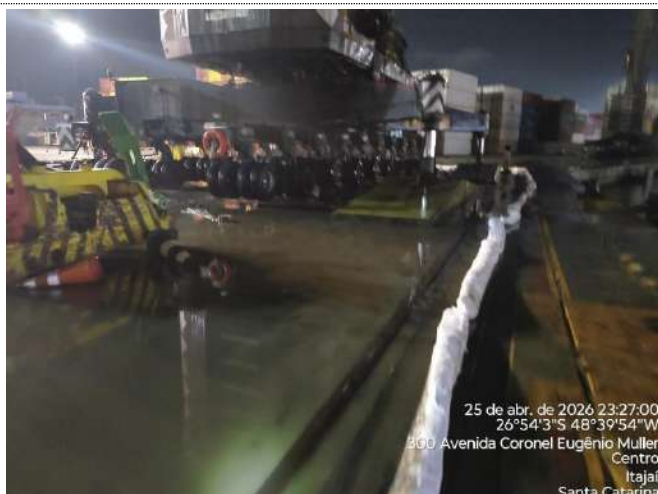
Contratante:

JBS TERMINAIS LTDA.

Data:

25/04/2026

CODEBA
ambipar®



ambipar.com | +55 11 3429-5000

Av. Angélica, 2330 - Consolação São
Paulo/SP - CEP 01228-200

ambipar®

Chamado RA:

34056 A 34059 – 34061 A 34067

Município - UF:

ITAJAÍ – SC.

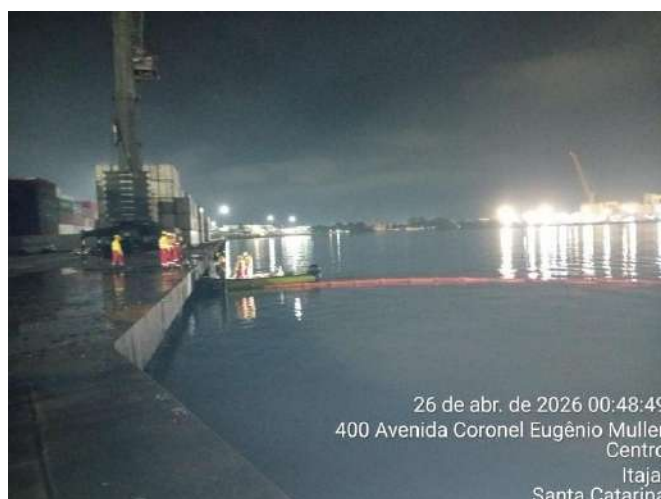
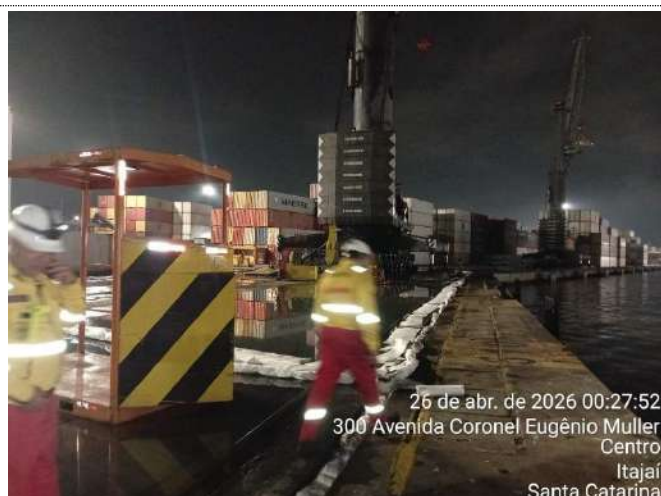
Contratante:

JBS TERMINAIS LTDA.

Data:

25/04/2026

CODEBA
ambipar®



ambipar.com | +55 11 3429-5000

Av. Angélica, 2330 - Consolação São
Paulo/SP - CEP 01228-200

ambipar®



DATA: 26/04/2026 - Domingo

Conforme programação, a equipe da Ambipar Response Marine retornou ao local da ocorrência, no Porto de Itajaí, para reavaliação das condições operacionais e ambientais da área atingida.

Durante a inspeção, foi constatada a saturação por óleo em parte dos materiais absorventes aplicados no atendimento inicial, bem como a deformação do cerco preventivo instalado no corpo hídrico adjacente, em função das variações de maré e esforços hidrodinâmicos atuantes.

Diante desse cenário, foram executadas ações corretivas e complementares, incluindo a remoção dos materiais absorventes saturados ou com vestígios de óleo, os quais foram devidamente acondicionados em liners e big bags para armazenamento temporário, em conformidade com as boas práticas de gerenciamento de resíduos contaminados. Adicionalmente, foi realizada a aplicação de material natural absorvente granulado (turfa) em pontos localizados com gotejamento de óleo, seguido de sua coleta manual com o uso de ferramentas apropriadas (pá e vassoura), sendo o resíduo igualmente acondicionado em big bags.

Também foi realizada a aplicação adicional de mantas absorventes nas áreas onde ainda foram identificados pequenos aportes de óleo hidráulico, oriundos de remanescentes danos nas mangueiras do equipamento Mobile Harbour Crane (MHC) sinistrado.

A equipe procedeu ainda com a limpeza mecânica e varrição da área operacional do berço 03, onde foi observada significativa presença de fuligem e resíduos sólidos provenientes do incêndio.



Todo o material resultante dessa atividade foi recolhido e acondicionado adequadamente em big bags para destinação posterior.

Na mesma data, foi realizado o deslocamento da embarcação Ambipar 29 para execução de manutenção e readequação do cerco preventivo instalado no berço 02, garantindo sua correta conformação e eficiência operacional frente às condições de maré.

Após a conclusão das atividades, foi realizada nova inspeção e monitoramento da área, não sendo identificada a presença de óleo hidráulico no corpo hídrico adjacente. Diante da estabilização do cenário, procedeu-se à desmobilização da equipe, mantendo-se, contudo, as estruturas de contenção em terra e o cerco preventivo em água, como medida de segurança.

Os resíduos gerados durante o atendimento, devidamente acondicionados em big bags, permaneceram no local, ficando sob responsabilidade do arrendatário JBS Terminais Ltda o armazenamento temporário e a destinação final ambientalmente adequada dos materiais contaminados.

Paralisação das atividades, sendo a equipe da Ambipar Response Marine liberada do local. Ficando programado o retorno para o dia seguinte para reavaliação e monitoramento da área atingida.

Saída da equipe do local.



Chamado RA:

34056 A 34059 – 34061 A 34067

Município - UF:

ITAJAÍ – SC.

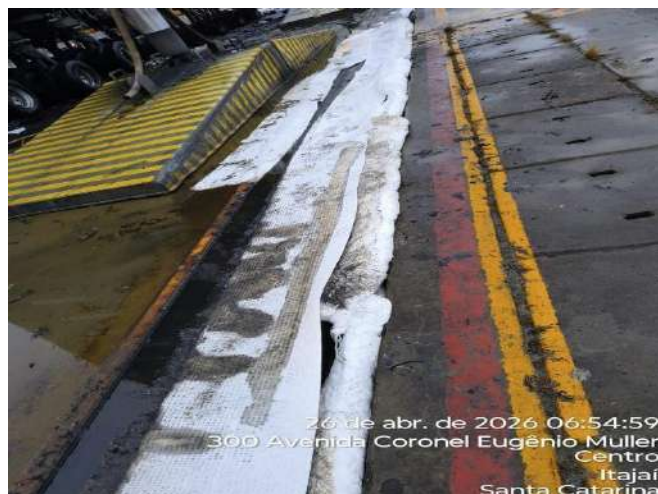
Contratante:

JBS TERMINAIS LTDA.

Data:

25/04/2026

CODEBA
ambipar®



ambipar.com | +55 11 3429-5000

Av. Angélica, 2330 - Consolação São
Paulo/SP - CEP 01228-200

ambipar®

Chamado RA:

34056 A 34059 – 34061 A 34067

Município - UF:

ITAJAÍ – SC.

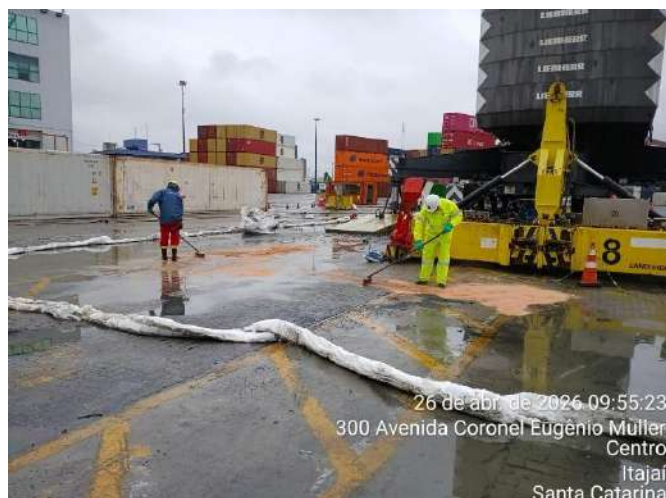
Contratante:

JBS TERMINAIS LTDA.

Data:

25/04/2026

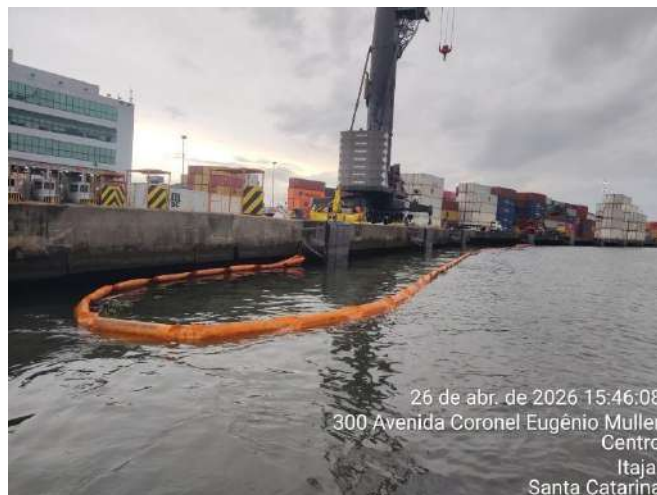
CODEBA
ambipar®



ambipar.com | +55 11 3429-5000

Av. Angélica, 2330 - Consolação São
Paulo/SP - CEP 01228-200

ambipar®



DATA: 27/04/2026 - Segunda-feira

Conforme programação, a equipe da Ambipar Response Marine retornou ao local da ocorrência, no Porto de Itajaí, junto ao equipamento Mobile Harbour Crane (MHC) sinistrado.

Realizada inspeção na área atingida, onde foram identificados pequenos gotejamentos de óleo hidráulico nas proximidades das sapatas do equipamento. Diante dessa condição, e considerando a disponibilidade de materiais absorventes em boas condições no local, a equipe da Ambipar Response Marine procedeu com o reposicionamento de mantas absorventes da linha branca já instaladas no entorno do equipamento, alocando-as diretamente sob os pontos de gotejamento, com o objetivo de promover a contenção imediata e absorção do contaminante.

Adicionalmente, com apoio da embarcação própria foi realizada a verificação do cerco preventivo instalado no Rio Itajaí-Açu, o qual se encontrava em conformidade operacional, apresentando geometria adequada e sem necessidade de ajustes ou manutenção. Durante o monitoramento, não foram observados indícios de presença de hidrocarbonetos no corpo hídrico.

Considerando a estabilidade do cenário e a ausência de não conformidades ambientais relevantes, a equipe da Ambipar Response Marine foi liberada do local para retorno a base, onde permaneceu em regime de prontidão para eventual necessidade de nova intervenção.



Chamado RA:

34056 A 34059 – 34061 A 34067

Município - UF:

ITAJAÍ – SC.

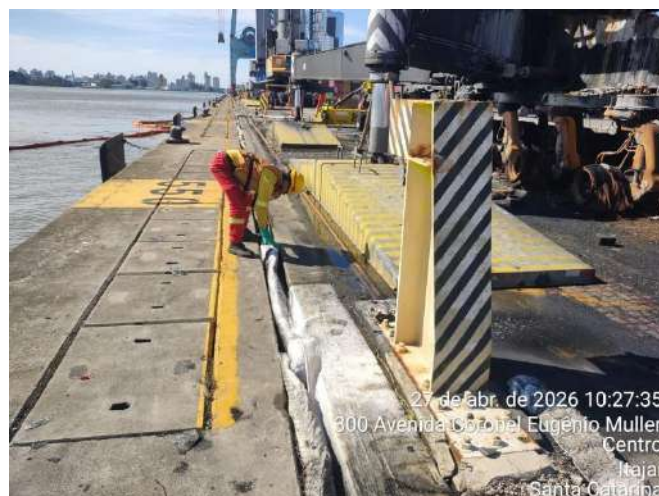
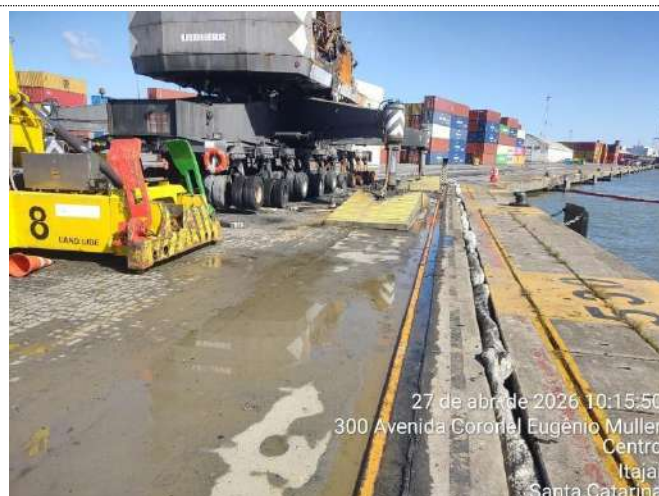
Contratante:

JBS TERMINAIS LTDA.

Data:

25/04/2026

CODEBA
ambipar®



ambipar.com | +55 11 3429-5000

Av. Angélica, 2330 - Consolação São
Paulo/SP - CEP 01228-200

ambipar®

Chamado RA:

Município - UF:

Contratante:

34056 A 34059 – 34061 A 34067

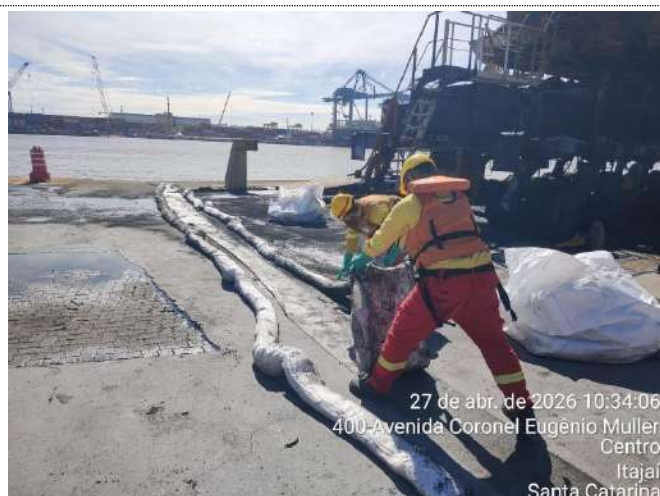
ITAJAÍ – SC.

JBS TERMINAIS LTDA.

Data:

25/04/2026

CODEBA
ambipar®



ambipar.com | +55 11 3429-5000

Av. Angélica, 2330 - Consolação São
Paulo/SP - CEP 01228-200

ambipar®

Chamado RA:

34056 A 34059 – 34061 A 34067

Município - UF:

ITAJAÍ – SC.

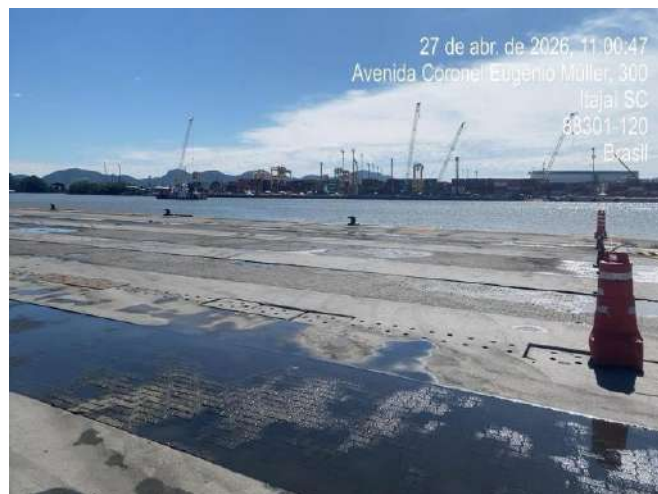
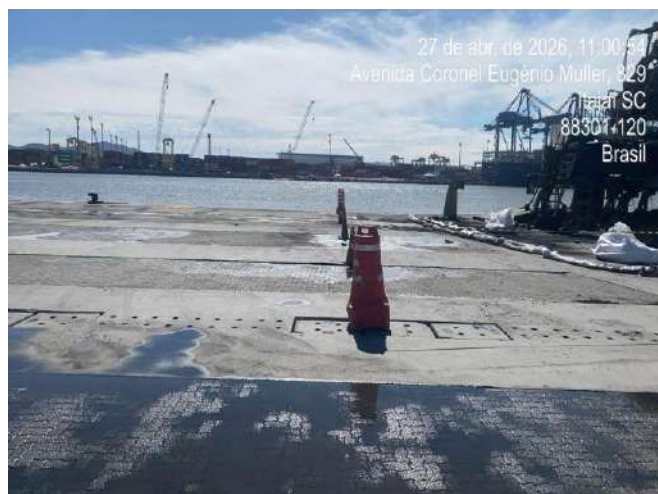
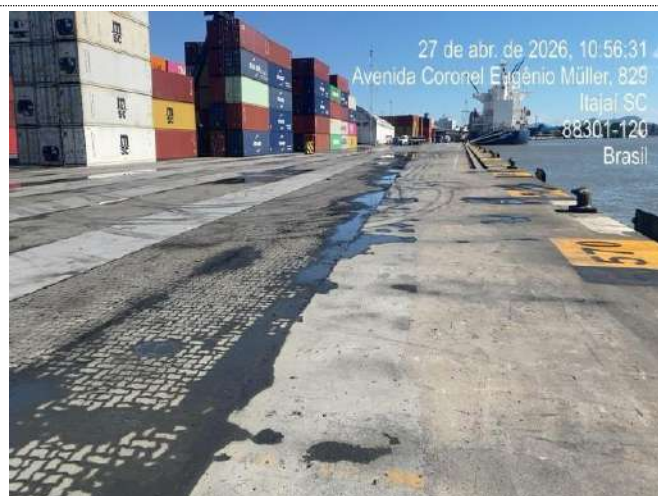
Contratante:

JBS TERMINAIS LTDA.

Data:

25/04/2026

CODEBA
ambipar®



DATA: 28/04/2026 - Terça-feira

Conforme programação, a equipe da Ambipar Response Marine retornou ao local da ocorrência, no Porto de Itajaí, junto ao equipamento Mobile Harbour Crane (MHC) sinistrado.

Durante a avaliação em campo, foi identificado cenário semelhante ao observado no dia anterior, com a presença de pequenos gotejamentos de óleo hidráulico nas proximidades das sapatas do equipamento, localizado no cais do berço 02. Como medida corretiva imediata, a equipe da Ambipar Response Marine procedeu com o reposicionamento de materiais absorventes em bom estado já disponíveis no local, alocando-os diretamente sob todos os pontos de gotejamento identificados, com o objetivo de conter e absorver o contaminante.



ambipar.com | +55 11 3429-5000

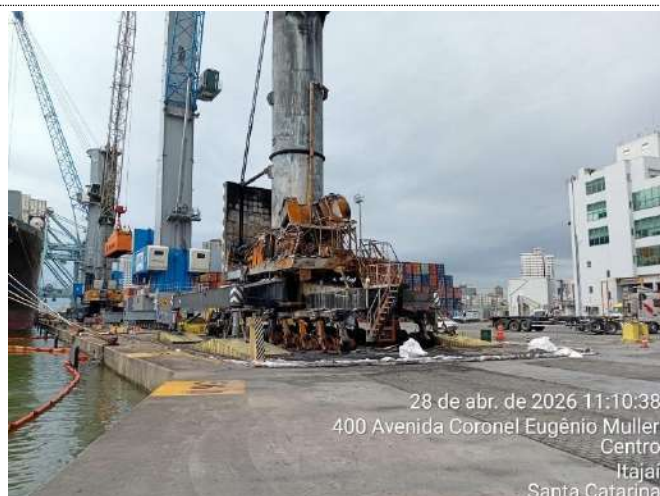
Av. Angélica, 2330 - Consolação São
Paulo/SP - CEP 01228-200

ambipar®

Adicionalmente, verificou-se que o cerco preventivo instalado no corpo hídrico adjacente apresentava desconfiguração geométrica, em decorrência da ação de correntes e variações de maré, sendo necessária a realização de ajustes e manutenção para restabelecimento de sua eficiência operacional.

Após a conclusão da inspeção terrestre, uma segunda equipe iniciou o deslocamento por via aquaviária, utilizando a embarcação Ambipar 29. Ao atingir a região do berço 02, a equipe executou as atividades de reconfiguração, tensionamento e ajuste do cerco preventivo, garantindo sua correta disposição e funcionalidade.

Concluídas as intervenções, os materiais absorventes aplicados em terra e o cerco preventivo em água permaneceram instalados no local, conforme alinhamento com a JBS Terminais Ltda, sendo a equipe da Ambipar Response Marine foi liberada do local para retorno a base, onde permaneceu em regime de prontidão para eventual necessidade de nova intervenção.



Chamado RA:

34056 A 34059 – 34061 A 34067

Município - UF:

ITAJAÍ – SC.

Contratante:

JBS TERMINAIS LTDA.

Data:

25/04/2026

CODEBA
ambipar®



ambipar.com | +55 11 3429-5000

Av. Angélica, 2330 - Consolação São
Paulo/SP - CEP 01228-200

ambipar®

DATA: 30/04/2026 - Quinta-feira

Conforme programado previamente com o setor de Meio Ambiente da JBS Terminais Ltda, às 13h00 o Centro de Operações da empresa realizou o acionamento da Base de Emergência para acompanhamento de prontidão ambiental durante a atividade de transbordo e retirada de óleo diesel combustível do tanque do MHC nº 03, equipamento sinistrado em decorrência do incêndio ocorrido no Berço 02 da área primária arrendada do Porto de Itajaí.

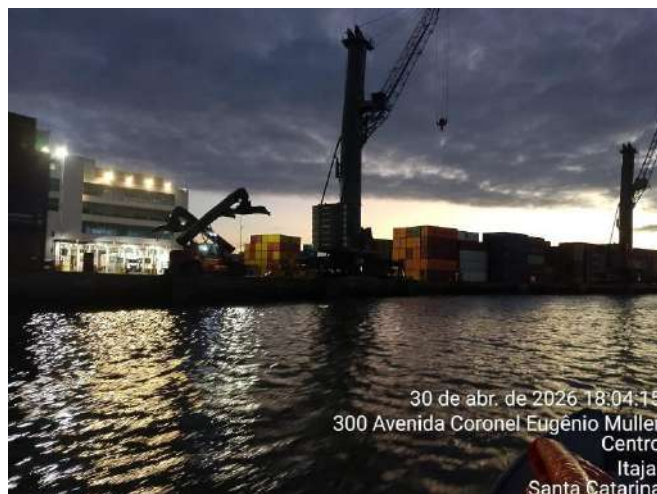
Diante do exposto, a dupla de operadores da Base de Emergência da Ambipar Response Marine, utilizando a viatura operacional RDZ2B42 juntamente com a carretinha de primeira resposta, deslocou-se até o local da ocorrência, realizando o fornecimento de 01 tanque IBC com capacidade de 1.000 litros e 01 tambor metálico com capacidade de 200 litros aos representantes da JBS Terminais Ltda presentes na área, possibilitando o início da transferência do combustível armazenado no equipamento sinistrado.

Após a transferência de aproximadamente 400 litros de óleo diesel, a operação foi finalizada dentro da normalidade, sem registro de vazamentos, gotejamentos ou quaisquer intercorrências ambientais durante a execução da atividade.

Conforme orientação da Sra. Livia, representante do setor de Meio Ambiente da JBS Terminais Ltda, após a conclusão do acompanhamento da transferência, a equipe manteve todo o material absorvente disposto preventivamente na área de cais e, na sequência, iniciou o deslocamento por via aquaviária utilizando a embarcação Ambipar 29, com o objetivo de realizar a remoção do cerco preventivo instalado no Rio Itajaí-Açu, composto por barreiras de contenção posicionadas no Berço 02 do Porto de Itajaí desde o dia 26/04/2026.

Após a remoção das barreiras de contenção, a equipe da Ambipar Response Marine foi liberada do local para retorno a base.



**DATA: 01/05/2026 - Sexta-feira**

Conforme acionamento realizado pelo Centro de Operações da JBS Terminais Ltda. no início do período da manhã, operador de emergência da Ambipar Response Marine deslocou-se até o Berço 02 do Porto de Itajaí para acompanhamento de prontidão ambiental da atividade de transbordo e transferência de óleo diesel do tanque do equipamento MHC nº 03, sinistrado em decorrência do incêndio ocorrido no local.

Encontrava-se presente na operação o Sr. Vitor Bruno, representante da JBS Terminais Ltda, responsável pelo acompanhamento das atividades executadas. Após a conclusão da transferência do combustível do tanque do MHC para o tanque IBC, o operador da Ambipar Response Marine permaneceu na área realizando o acompanhamento de prontidão ambiental do abastecimento das



máquinas portuárias, compostas por empilhadeiras Reach Stacker e Terminal Tractor (TT), as quais foram abastecidas com o combustível removido do equipamento sinistrado.

Durante todo o período da manhã, as atividades transcorreram dentro da normalidade, sem registros, indícios ou evidências de vazamento, gotejamento ou derramamento de óleo diesel na área operacional.

Posteriormente, no período da tarde, o Centro de Operações da JBS Terminais Ltda. realizou novo acionamento da Base Ambipar Itajaí para acompanhamento da continuidade da atividade de transbordo e retirada de óleo diesel combustível do tanque do MHC sinistrado para tanque IBC. Após a finalização da transferência, a equipe acompanhou novamente o abastecimento das máquinas portuárias, compostas por empilhadeiras Reach Stacker e Terminal Tractor (TT), utilizando o combustível previamente retirado do equipamento.

Assim como observado no período da manhã, a operação foi executada dentro da normalidade, sem qualquer indício, registro ou evidência de vazamento de combustível, sendo as atividades encerradas em segurança e sem intercorrências ambientais, sendo o Operador da Ambipar Response Marine liberado do local.



Chamado RA:

34056 A 34059 – 34061 A 34067

Município - UF:

ITAJAÍ – SC.

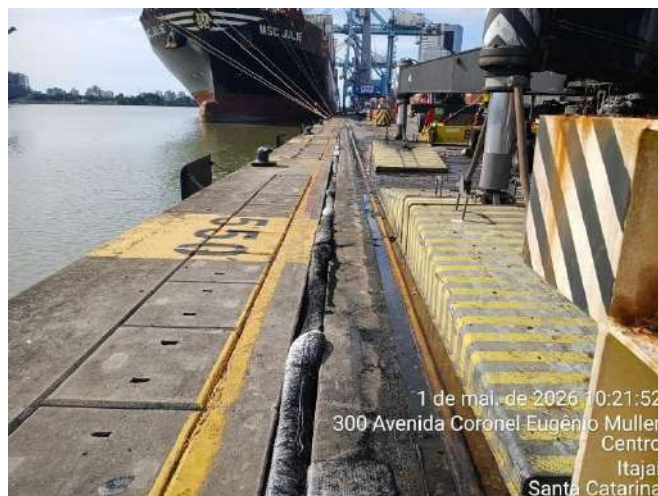
Contratante:

JBS TERMINAIS LTDA.

Data:

25/04/2026

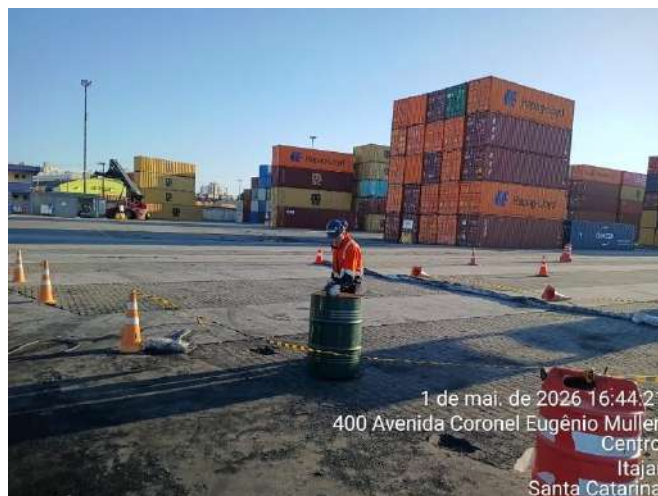
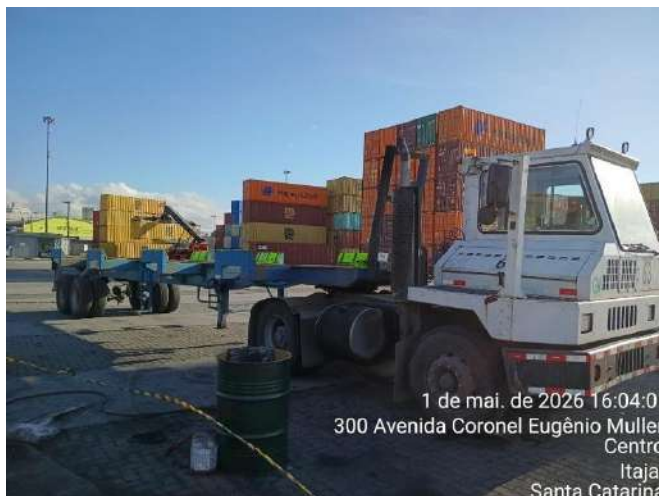
CODEBA
ambipar®



ambipar.com | +55 11 3429-5000

Av. Angélica, 2330 - Consolação São
Paulo/SP - CEP 01228-200

ambipar®



DATA: 02/05/2026 - Sábado

Conforme acionamento realizado pelo Centro de Operações da JBS Terminais Ltda no período da manhã, operador da Base Ambipar Itajaí deslocou-se até o Berço 02 do Porto de Itajaí para continuidade do acompanhamento de prontidão ambiental da atividade de transbordo de óleo diesel combustível proveniente do tanque do MHC nº 03 sinistrado pelo incêndio.

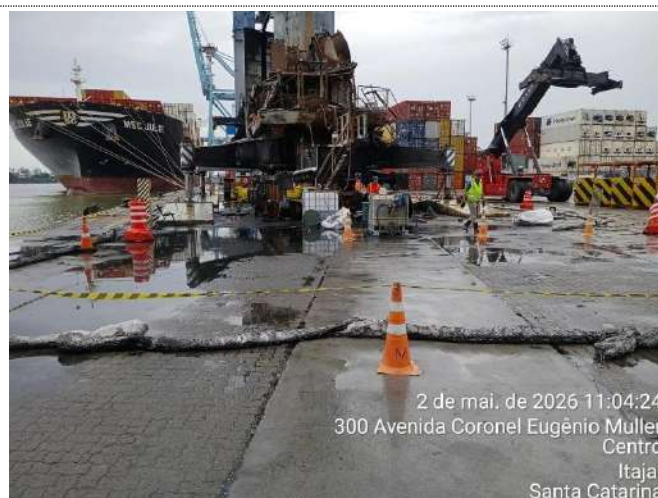
Após a finalização do transbordo e preenchimento do tanque IBC, iniciou-se a atividade de abastecimento de máquinas e equipamentos operacionais do terminal, compostos por empilhadeiras Reach Stacker e Terminal Tractor (TT), utilizando o combustível removido do equipamento sinistrado.

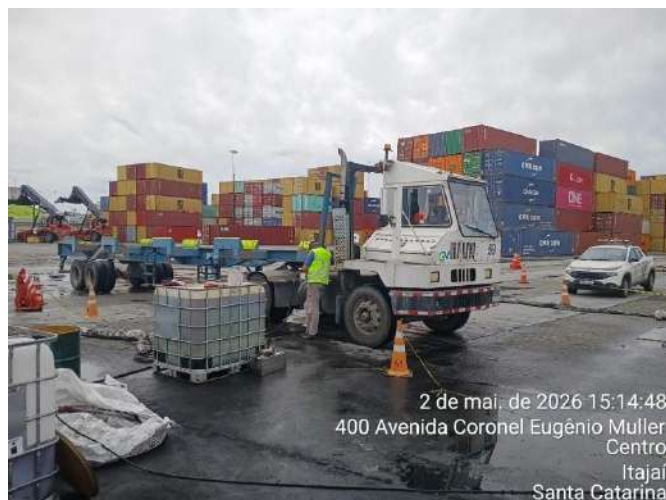


Durante todo o período de acompanhamento e prontidão ambiental, as atividades transcorreram dentro da normalidade, sem qualquer indício, evidência ou registro de vazamento, gotejamento ou derramamento de combustível na área operacional.

Posteriormente, no período da tarde, o operador de plantão da Base Ambipar Itajaí foi novamente acionado pelo Centro de Operações da JBS Terminais Ltda para realização do acompanhamento de prontidão ambiental da continuidade do serviço de transbordo do combustível do tanque do MHC nº 03 e posterior abastecimento de máquinas e equipamentos do terminal.

Assim como observado no período da manhã, as atividades foram executadas dentro da normalidade, sem qualquer indício ou registro de vazamento de combustível, sendo a operação concluída sem intercorrências ambientais, sendo o Operado da Ambipar Response Marine liberado do local.



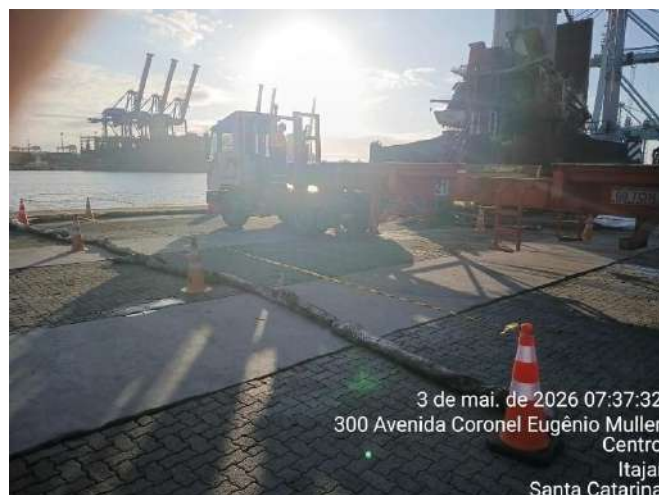
**DATA: 03/05/2026 - Domingo**

Conforme acionamento realizado pelo Centro de Operações da JBS Terminais Ltda. no período da manhã, operador da Base Ambipar Itajaí deslocou-se até o Berço 02 do Porto de Itajaí para continuidade do acompanhamento de prontidão ambiental da atividade de transbordo de óleo diesel combustível proveniente do tanque do MHC nº 03 sinistrado pelo incêndio.

Após a finalização do transbordo e preenchimento do tanque IBC, iniciou-se a atividade de abastecimento de máquinas e equipamentos operacionais do terminal, compostos por empilhadeiras Reach Stacker e Terminal Tractor (TT), utilizando o combustível removido do equipamento sinistrado.

Durante todo o período de acompanhamento e prontidão ambiental, as atividades transcorreram dentro da normalidade, sem qualquer indício, evidência ou registro de vazamento, gotejamento ou derramamento de combustível na área operacional, sendo o Operador da Ambipar Response Marine liberado do local.





DATA: 04/05/2026 - Segunda-feira

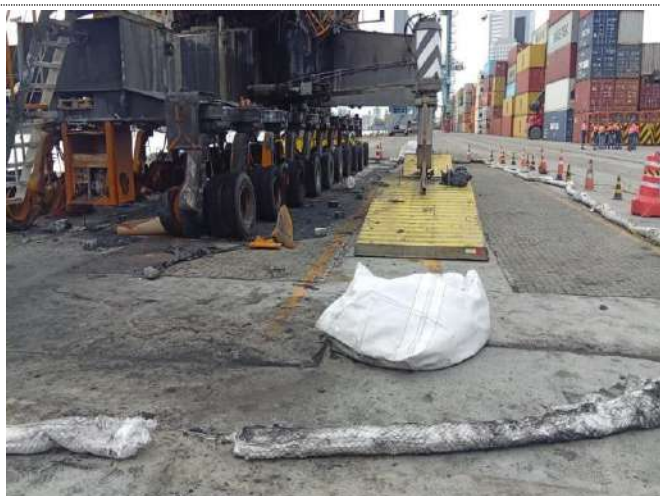
Conforme solicitação da Sra. Livia, representante do setor de Meio Ambiente da JBS Terminais Ltda, o operador de plantão da Base Ambipar Itajaí deslocou-se até o Berço 02 da área primária arrendada do Porto de Itajaí para realização do recolhimento e desmobilização dos recursos absorventes empregados preventivamente na área de cais durante o atendimento à ocorrência envolvendo o equipamento MHC nº 03.

O operador da Ambipar Response Marine iniciou manualmente o recolhimento das barreiras absorventes, mantas absorventes e rolos absorventes anteriormente aplicados no local, realizando o acondicionamento dos resíduos em 03 big bags com liner, os quais já se encontravam disponibilizados na área operacional.



Após a conclusão do recolhimento de todos os materiais absorventes dispostos no cais, os big bags permaneceram acondicionados no local para posterior armazenamento temporário e destinação final ambientalmente adequada por parte da JBS Terminais Ltda.

Além da atividade de desmobilização dos materiais, o operador da Ambipar Response Marine realizou inspeção visual e avaliação preventiva da área operacional, não sendo constatados indícios, evidências ou registros de vazamento de óleo diesel ou óleo hidráulico no local, sendo o mesmo liberado do local.



Chamado RA:

34056 A 34059 – 34061 A 34067

Município - UF:

ITAJAÍ – SC.

Contratante:

JBS TERMINAIS LTDA.

Data:

25/04/2026



13. Movimentação da Equipe e Viatura

Base: Itajaí - SC.**Viatura:** OP RDZ2B42

Data	Saída da Base		Chegada no local		Saída do local		Retorno à Base	
	Hora	Km	Hora	Km	Hora	Km	Hora	Km
25/04/2026	22:00	114830	22:05	114832	01:50 (26/04)	114832	02:00 (26/04)	114834
26/04/2026	06:56	114834	07:00	114835	11:05	114835	11:10	114835
27/04/2026	10:00	--	10:09	--	11:12	--	11:28	--
28/04/2026	11:05	--	11:10	--	11:34	--	11:40	--
30/04/2026	13:00	114837	13:16	114837	16:38	114837	16:47	114838
01/05/2026	08:15	114840	08:21	114841	11:59	114841	12:09	114842
01/05/2026	14:48	114842	14:55	114842	16:45	114843	16:55	114843
02/05/2026	11:00	114845	11:05	114846	11:58	114846	12:15	114846
02/05/2026	13:29	114848	13:51	114848	16:21	114849	16:30	114849
03/05/2026	07:24	114852	07:31	114853	09:54	114853	10:00	114854
04/05/2026	08:30	--	08:40	--	09:47	--	09:50	--



ambipar.com | +55 11 3429-5000

Av. Angélica, 2330 - Consolação São
Paulo/SP - CEP 01228-200**ambipar**

Chamado RA:

34056 A 34059 – 34061 A 34067

Município - UF:

ITAJAÍ – SC.

Contratante:

JBS TERMINAIS LTDA.

Data:

25/04/2026



Base:	Itajaí - SC.			
Embarcação:	Ambipar 29			
Data	Saída da Base	Chegada no local	Saída do local	Retorno à Base
	Hora	Hora	Hora	Hora
25/04/2026	23:50	00:20 (26/04)	01:20 (26/04)	01:50 (26/04)
26/04/2026	09:30	10:03	10:35	11:12
28/04/2026	11:50	12:06	12:42	12:57
30/04/2026	17:00	17:18	17:50	18:04

Base:	Itajaí - SC.							
Viatura:	OP QJT4A97							
Data	Saída da Base		Chegada no local		Saída do local		Retorno à Base	
	Hora	Km	Hora	Km	Hora	Km	Hora	Km
25/04/2026	22:10	109589	22:15	109590	01:20 (26/04)	109591	01:30 (26/04)	109592

EPAE - Equipe de Pronto Atendimento Emergencial

Data - 25/04/2026 - Sábado

Raul Casas (Gerente Operacional): 22h05 – 01h30

Marcio Camargo (Supervisor Operacional): 22h05 – 01h30

Jociane Dobler (Operadora de Emergência): 22h00 – 01h30

Arthur Martins (Coordenador Operacional): 22h15 – 01h30

Ayslan Robert (Operador de Emergência): 22h35 – 01h50

Leonardo Smanioto (Operador de Emergência): 23h00 – 01h49

João Vitor (Operador de Emergência): 23h00 – 01h49

Jonatan Pereira (Operador de Emergência): 23h10 – 01h00

Sergio Leão (Operador de Emergência): 00h30 – 01h50



ambipar.com | +55 11 3429-5000

Av. Angélica, 2330 - Consolação São

Paulo/SP - CEP 01228-200

ambipar

Chamado RA:

34056 A 34059 – 34061 A 34067

Município - UF:

ITAJAÍ – SC.

Contratante:

JBS TERMINAIS LTDA.

Data:

25/04/2026



Data - 26/04/2026 - Domingo

Raul Casas (Gerente Operacional): 06h56 – 11h10

Marcio Camargo (Supervisor Operacional): 06h56 – 11h10

Jociane Dobler (Operadora de Emergência): 06h56 – 11h10

Sergio Leão (Operador de Emergência): 06h56 – 11h10

João Victor (Operador de Emergência): 09h30 – 11h12

Jonatan Pereira (Operador de Emergência): 09h30 – 11h12

Data - 27/04/2026 - Segunda-feira

Jonatan Pereira (Operador de Emergência): 10h00 – 11h28

Marcio Camargo (Supervisor Operacional): 10h00 – 11h28

Data - 28/04/2026 - Terça-feira

Marcio Camargo (Supervisor Operacional): 11h05 – 11h40

Arthur Martins (Coordenador Operacional): 11h05 – 11h40

Leonardo Smaniotto (Operador de Emergência): 11h50 – 12h57

Lucas Oliveira (Operador de Emergência): 11h50 – 12h57

João Victor (Operador de Emergência): 11h50 – 12h57

Data - 30/04/2026 - Quinta-feira

Lucas Oliveira (Operador de Emergência): 13h00 às 18h04

Micael Brito (Operador de Emergência): 13h00 às 18h04.

Data - 01/05/2026 - Sexta-feira

Jhonatan Pereira (Operador de Emergência): 08h15 às 12h06 / 14h48 às 16h55

Data - 02/05/2026 - Sábado

Lucas Oliveira (Operador de Emergência): 11h00 às 12h15 / 13h25 às 16h30

Data - 03/05/2026 - Domingo

Jhonatan Pereira (Operador de Emergência): 07h24min - 10h00



ambipar.com | +55 11 3429-5000

Av. Angélica, 2330 - Consolação São

Paulo/SP - CEP 01228-200

ambipar®

Data - 04/05/2026 - Segunda-feira

Micael Brito (Operador de Emergência): 08h30 às 09h50



ambipar.com | +55 11 3429-5000

Av. Angélica, 2330 - Consolação São
Paulo/SP - CEP 01228-200

ambipar[®]

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTE

JBS TERMINAIS

ITAJAÍ/SC

Abril, 2026



Tipo de incidente: Incêndio de grande proporção
Localização: Itajaí
Equipamento: MHC-04 (Mobile Harbor Crane)



Descrição do Ocorrido 01:

Durante a manutenção preventiva programada do equipamento MHC-04, iniciada na sexta-feira, 24/04/2026, às 15h30, foram realizadas atividades de substituição de mangueiras e iniciados os reparos no coletor de escape e em suas proteções.

No sábado, 25/04/2026, a equipe de manutenção preventiva efetuou a troca das juntas das tampas de válvula, verificou a vedação do bloco da bomba injetora e realizou a desmontagem do bloco distribuidor de diesel. Após a substituição das vedações e a remontagem dos componentes, o equipamento foi preparado e higienizado para testes.

Na sequência, foi realizada a instalação da proteção do coletor de escapamento, previamente reparada pela equipe de solda, e iniciado o processo de pressurização do sistema de diesel do motor.

Observação: as 18h houve a troca de turno entre os líderes do dia e a equipe da noite, onde foram repassado as informações necessárias para que o serviços de manutenção continuasse.

Envolvidos na manutenção na inicial:

0001000562	JANAELSON JOSE DO NASCIMENTO	Técnico Mecânico II
0001000559	DEIVSON JESULTON NAZARENO ARAUJO SANTOS	Técnico Mecânico II
0001000501	VICTOR BRUNO DIAS DE MELO	Técnico Mecânico II
0001000164	VITOR CLEVERSON ULLIRSCH GOETTEN	Técnico Mecânico III



Tipo de incidente: Incêndio de grande proporção
Localização: Itajaí
Equipamento: MHC-04 (Mobile Harbor Crane)

Descrição do Ocorrido 02:

No turno da noite, a equipe finalizou o processo de complementação do óleo do cárter e concluiu a pressurização do sistema de diesel. Em seguida, foi feita a partida do guindaste. Após a partida, foi realizada inspeção na bomba d'água para verificar a ausência de vazamentos de líquido de arrefecimento e inspeção no sistema de injeção de diesel. Durante essa verificação, o técnico Roberto Ramos Taborda observou a presença de leve fumaça proveniente da proteção do coletor de escapamento. Essa condição ocorreu devido à queima da tinta aplicada na peça durante o reparo realizado pela equipe de dia. Ressalta-se que não se tratava de fumaça intensa, sendo um efeito momentâneo decorrente do aquecimento inicial do motor. O motor permaneceu em funcionamento por aproximadamente 15 minutos, até o aquecimento do mesmo e a abertura da válvula termostática, momento em que ocorreu a redução do nível do líquido de arrefecimento, gerando alarme de baixo nível. Diante dessa condição, o técnico Felipe Zimmermann realizou o desligamento do equipamento. Na sequência, o técnico Roberto Ramos Taborda efetuou o reabastecimento do líquido de arrefecimento. Após a normalização do nível, o motor diesel foi religado. Foi então realizada verificação nas mangueiras hidráulicas substituídas, não sendo identificado vazamentos. Inspeccionado o motor diesel quanto a possíveis vazamentos, não identificando nenhuma anomalia ou vazamento sobre o motor diesel, nem vazamento de óleo diesel ou de líquido de arrefecimento.

Após esse processo, o técnico deixou a sala de máquinas por alguns minutos para aguardar a continuidade dos testes operacionais. Durante a realização desses testes, por volta das 21h33 o técnico Felipe Zimmermann, que se encontrava na cabine superior, ouviu alarmes no sistema, porém não identificou qual sua origem, no mesmo instante o técnico Roberto Ramos Taborda observou a presença de fumaça excessiva saindo na casa de máquinas e constatou um princípio de incêndio sobre o motor diesel. Imediatamente, Roberto comunicou Felipe Zimmermann para que deixasse a cabine superior e iniciou o combate ao incêndio utilizando extintor de pó químico porém a atuação não foi o suficiente para controlar o incêndio.

Observação: Não houve vítimas somente danos materiais

Envolvidos na manutenção no turno da noite:

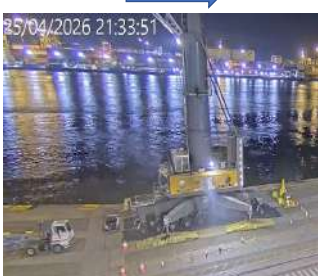
0001000163	ROBERTO RAMOS LOPES TABORDA	Técnico Mecânico II
0001000472	FELIPE ZIMMERMANN	Técnico Mecânico II



Sequência do evento



As 21:33 dispara um alarme na cabine superior.



21:33:51 Começa sair fumaça pela porta e respiro do radiador.



Pela direção de saída da fumaça possivelmente o sistema de incêndio do motor foi acionado.



21:35:03 Após a atuação do sistema de incêndio, observa-se a redução da fumaça.

Sequência do evento

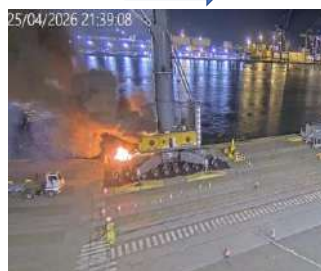
(JBS)



Às 21:37:33, como as portas da sala do motor estavam abertas, o incêndio iniciou novamente na parte inferior do motor.



Às 21:38, o incêndio se torna de grandes proporções.



Às 21:38, Brigada de emergência tenta iniciar o combate ao Incêndio.



Às 21:47, chegada do Corpo de Bombeiros Militar de Santa Catarina.

Sequência do evento

(JBS)



Às 22:06, Rebocador chega para auxiliar no combate ao incêndio.



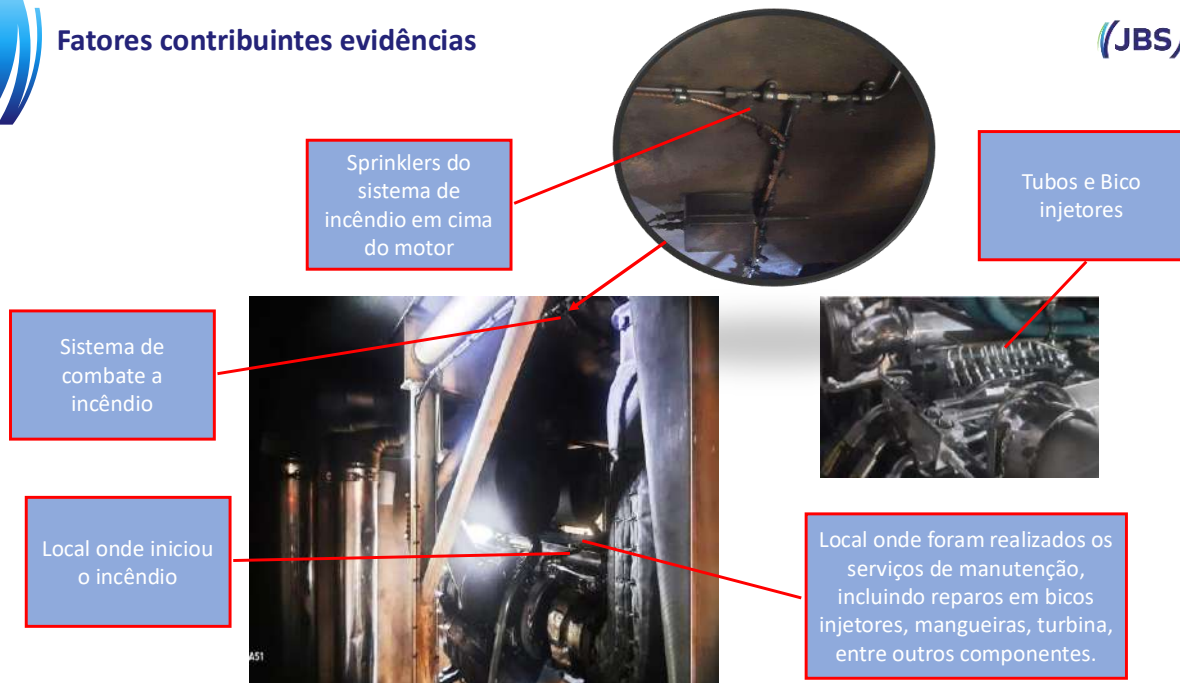
Às 22:14, Corpo de bombeiros inicia o combate a incêndio.



Às 22:17, Bombeiros juntamente com abrigada de emergência faz o controle das chamas.

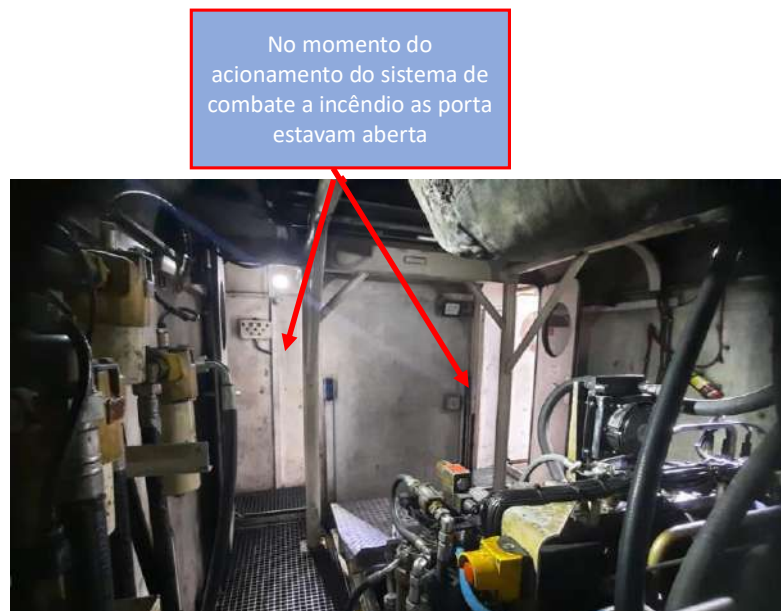
Fatores contribuintes evidências

(JBS)



Fatores contribuintes evidências

(JBS)



Fatores contribuintes evidências

(JBS)

02 Mecânicos
estavam no
Guindaste (01
cabine superior e
outro na cabine
inferior / Sala de
máquinas



Início do incêndio

Fatores contribuintes evidências

(JBS)

Disparo do sistema de
incêndio do motor, como
as portas do
compartimento do
motor estavam abetas
não houve efetividade
do sistema



Localização do evento




CAUSAS MAIS PROVÁVEIS (6M)



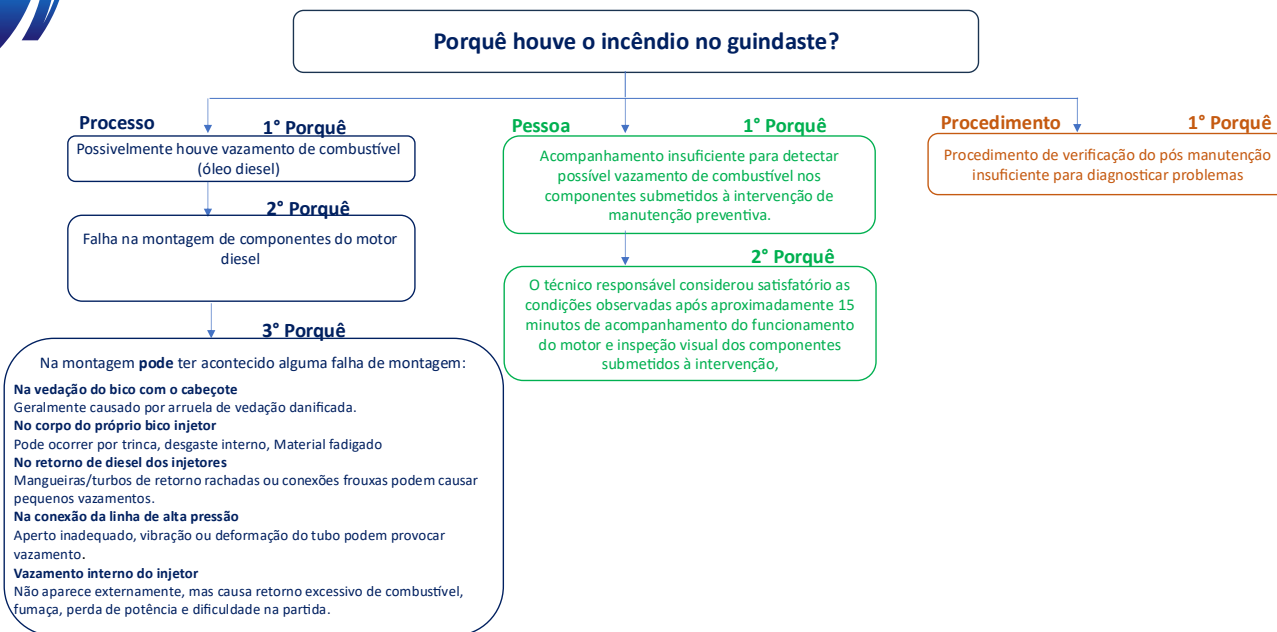
Terminais

MÉTODO	MEIO AMBIENTE	MÁQUINA
☒ Falta/Falha de Procedimento/Norma ☐ Falta/Falha de Manutenção ☐ Falta/Falha de Exames Médicos ☐ Falha na Admissão ou Realocação ☐ Falta/Falha de Planejamento ☐ Falta/Falha de Seleção e/ou Fornecedor ☐ Outros:	☐ Agentes Físicos ☐ Agentes Químicos ☐ Agentes Biológicos ☐ Agentes Ergonômicos ☐ Falta de Ordem e Limpeza ☐ Ambiente Inadequado de Trabalho ☐ Sinalização Ausente/Deficiente ☐ Outros:	☐ EPC Ausente/Inadequado/Defeituoso ☐ Sinalização Ausente e/ou Deficiente ☐ Máq./Equip. Inadequado e/ou Defeituosa ☐ Defeito Elétrico ☐ EPI Ausente, Inadequado ou Defeituoso ☐ Outros:
☐ Falta/Falha de Gestão ☒ Falta/Falha de Manutenção ☐ Falta/Falha de Treinamento/Formação Técnica ☐ Falta/Falha de Comunicação ☐ Falta/Falha no uso de EPI ☐ Sabotagem / Vandalismo ☐ Outros: Falta de percepção de Risco	☐ Material Não Conforme ☐ Falta de Matéria-prima/Produto ☐ Falta de Insumo ☐ Outros: Possível de desgastes do material	☐ Padrão Não Conforme ☐ Falta/Falha de Calibração ☐ Falta/Falha de Instrumento ☐ Dispositivo de Medição Não Conforme ☐ Outros:
MÃO DE OBRA	MATERIAL	MEDIDA



INVESTIGAÇÃO – 5 PORQUÊS

(JBS)



AÇÕES

(JBS)

CAUSA	AÇÃO	RESPONSÁVEL	PRAZO	STATUS
Possível falha ou defeito em componentes do sistema de combustível, tais como bico injetor ou tubulação de diesel.	Treinar Técnicos em procedimentos de montagem (aperto de conexões, montagem de bomba injetora, mangueiras hidráulicas, vedações de sistemas de combustível e hidráulicos) como forma de padronização interna JBS	Diogo Krenke	30/06/2026	Planejado
Acompanhamento dos testes pós preventivas realizado de forma ineficiente, com tempo de observação possivelmente insuficiente para identificação de falhas	Revisar o procedimento de testes para assegurar a qualidade da execução e encontrar possíveis falhas de montagem	Diogo Krenke	15/06/2026	Em andamento

