

Relatório de Investigação

055 - 2013



“Ana Lídia”

27 de abril de 2013

Relatório nº: 055/2013
Título: “ANA LÍDIA”
Homologação: 23.04.2015
Classificação: Acidente Grave
Nome navio/embarcação: Ana Lídia
nº IMO:
nº Registo: C-790-L

Estado substancialmente interessado:

Relatório elaborado pelo Gabinete de Prevenção e de Investigação de Acidentes Marítimos (GPIAM), que é o serviço da administração central do Estado que tem por missão investigar os acidentes e incidentes marítimos, com a maior eficácia e rapidez possível, visando identificar as respetivas causas, elaborar e divulgar os correspondentes relatórios, promover estudos, formular recomendações em matéria de segurança marítima que visem reduzir a sinistralidade marítima e assegurar a participação em comissões, organismos ou atividades, nacionais ou estrangeiras.

O presente relatório foi elaborado respeitando as normas da Organização Marítima Internacional (IMO) e seguindo a metodologia comum estabelecida pela União Europeia.

As investigações do GPIAM são independentes de organismos de regulação, operadores ou outros externos. Não é o objetivo de uma investigação determinar a culpa ou a responsabilidade portanto, este relatório não deverá ser usado para a ação judicial nem ser usado em tribunal como evidência.

As recomendações de segurança que resultam deste relatório não podem, em caso algum, criar uma presunção de responsabilidade ou de culpa.

As horas apresentadas neste relatório são horas UTC e as coordenadas estão no *datum* WGS84.

Índice

Summary	1
Descrição	2
Dados	4
I. <i>Navio</i>	4
II. <i>Condições Meteorológicas</i>	4
III. <i>Viagem</i>	5
IV. <i>Acidente</i>	5
Análise	6
Conclusões	8
Recomendações de Segurança	9
ANEXO 1	10
Abreviaturas	10

Summary

The aim of the technical investigation conducted to the accident (capsizing) of the fishing vessel "Ana Lúcia" Southern of the entrance to the mouth of the river Minho, in Caminha (area of Moledo) in 27ABR13 and subsequent death of his only crewman, while proceeded to its fishing activity, is to find the causes that originated it.

It was received by the maritime authorities, an alert about the capsizing of a local fishing watercraft in the area of "Ponta Grossa" and the disappearance at sea of his only crewman.

The body was found by a general cargo ship, floating in seawater off the coast of Aveiro, on 08MAI2013, by 19:07, eleven kilometres from the coast.

The watercraft got only some minor damage.

Descrição

Pelas 08:00 do dia 27ABR2013, a embarcação de pesca local “Ana Lúcia” foi encontrada soçobrada, na zona da “Ponta Grossa”, ao largo de Moledo, Concelho de Caminha a aproximadamente 50 m da linha de água.

A embarcação tinha a bordo um único tripulante, que também era o proprietário da mesma, e que ficou desaparecido durante 11 dias até ser encontrado, por um navio de carga geral, ao largo de Aveiro, no dia 08MAI2013, pelas 19:07, a onze quilómetros da costa.

A Capitania do Porto de Caminha e o MRCC Lisboa coordenaram a operação de busca e salvamento. Após receber o alerta, a Capitania do Porto de Caminha empenhou de imediato uma embarcação semirrígida, o piquete do Comando Local da Polícia Marítima e a lancha salva-vidas “Atento” do Instituto de Socorros a Náufragos de Viana do Castelo, para fazer buscas na Foz do Rio Minho e para sul. Nesta ativação de meios, foi igualmente designado um helicóptero “Alouette III”, da Força Aérea Portuguesa, para participar nas ações de busca.

Paralelamente, foi solicitada a colaboração da Autoridade espanhola responsável pela Busca e Salvamento Marítimo em águas sob responsabilidade do reino de Espanha, que realizou buscas para Norte da Foz do Rio Minho, recorrendo a um helicóptero “Sikorsky S-61” e a equipas terrestres.

A embarcação ficou com danos ligeiros.

Esta era uma pequena embarcação que se dedicava essencialmente à atividade piscatória (tipo gamela), na área de jurisdição da Capitania do porto de Caminha, sendo autorizada a navegar em águas oceânicas e em águas interiores marítimas e não marítimas, utilizando as respetivas artes de pesca, também elas devidamente autorizadas.

A identidade do pescador, de 45 anos e residente em Moledo, concelho de Caminha, foi confirmada através do colete salva-vidas, que envergava e que tinha o seu nome, mas também por documentos de identificação que foram encontrados nas roupas.

A embarcação dedicava-se essencialmente à pesca da lampreia, sendo que para tal utilizava um tipo de rede denominada por lampreeira que são redes de emalhar ou tresmalhos (derivante) que são utilizadas para a captura da lampreia nos estuários ou nos troços de rio ainda influenciados pelas marés. Na fase de maré vazante, os barcos lançam as redes e depois deixam-se arrastar para jusante, durante várias centenas de metros. Aí içam as redes, retiram as lampreias que ficaram presas na rede, e voltam ao ponto de partida. De acordo com a legislação em vigor a lampreia-marinha e de rio podem ser pescadas de 16 de janeiro a 14 de junho.

De acordo com testemunhas, existiam alguns problemas familiares: A vítima era divorciada há aproximadamente 2 anos e teve um divórcio litigioso. Existiam queixas na polícia de perseguição por parte da ex-esposa. A mãe da vítima tinha sido operada dia 16 de abril.

No dia 26 de abril de 2013, pelas 11:20, a vítima esteve a almoçar com o pai e não apresentava sinais de nervosismo ou qualquer outro comportamento anormais. A vítima saiu às 23:30 para a faina e tinha na altura, aproximadamente 8h de sono. A vítima sabia nadar bem.

A rede foi encontrada a uma hora de distância a sudoeste e a roupa foi encontrada juntamente com as botas, em terra.

Familiares declararam que a rede deverá ter ficado engatada na chaminé do “vapor”. O “vapor” é uma embarcação submersa, aproximadamente na posição N41°51.321' W08°52.192', onde o mastro dessa embarcação fica a descoberto nas fases de maré baixa (ver fig. 1). A zona habitual onde a vítima costumava pescar é entre a “Ponta Grossa” (N41°52.170 W08°51.766') e o “vico” ou “moinho” (N41°51.132' W08°52.055') (ver fig. 1).

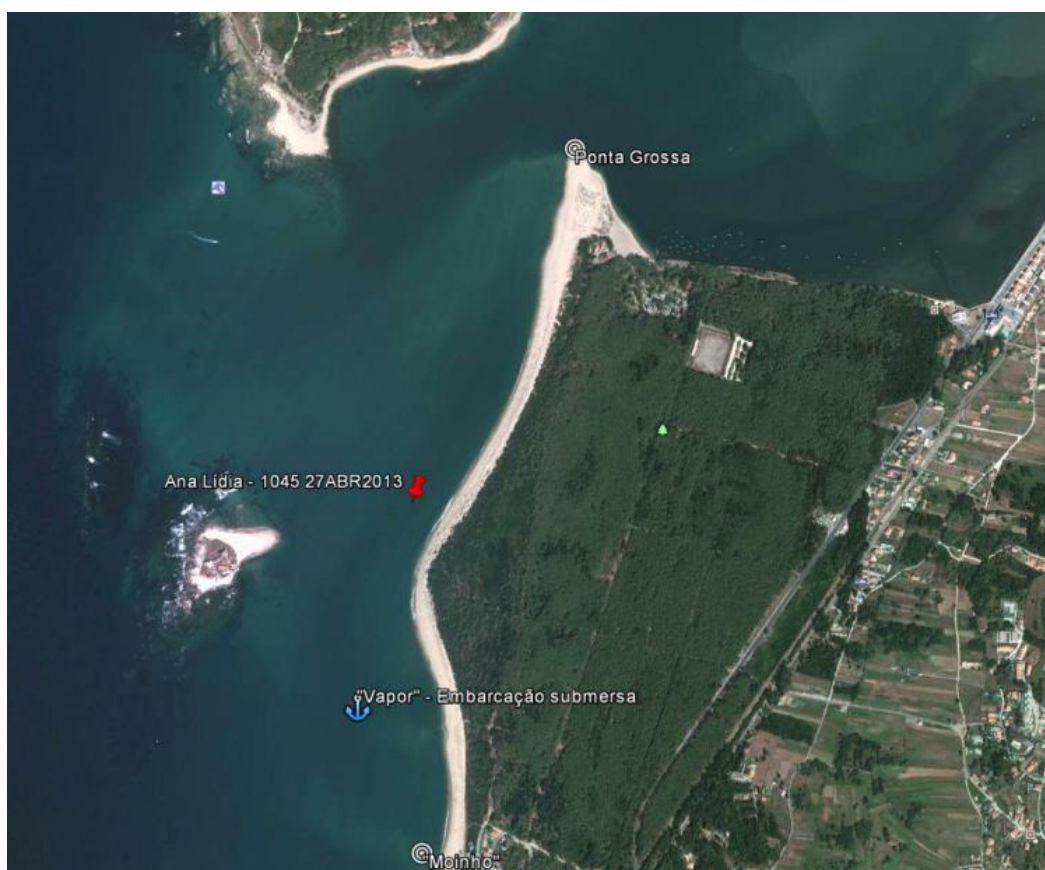


Fig. 1 – Localizações da “Ponta Grossa”; “Moinho”; “Vapor” e onde foi encontrada a embarcação. Imagem Google Earth®.

Um colega pescador de uma outra embarcação, foi a última pessoa que, pelas 00:00 horas, viu a vítima na embarcação, quando se cruzou com a “Ana Lúcia”, que se dirigia então para a zona da “Ponta Grossa”, para a faina de pesca. Do apurado, a vítima ia sozinha, sentada, levava na cabeça um boné de pala de cor avermelhada e “envergava um colete dos antigos de cor alaranjada”. No entanto, não houve testemunhas oculares do momento do acidente.

Note-se que a embarcação possuía uma apostilha válida, emitida pela autoridade marítima local, que autoriza a saída da embarcação para a pesca com apenas 1 pessoa a bordo.

Dados

I. Navio

Nome:	"Ana Lúdia"
Indicativo de chamada:	
IMO:	
Conjunto de Identificação:	C-790-L
Bandeira:	Portugal
Porto de registo:	Caminha
Tipo:	Pesca
Subtipo:	"Gamela" / Rede de tresmalho derivante
Classificadora:	
Arqueação bruta:	0,75
Arqueação líquida:	
Deslocamento:	
Porte bruto (tdw):	
Comprimento (fora a fora):	4,95 m
Comprimento (entre perpendiculares):	
Boca:	1,91 m
Calado:	
Ano de construção:	1990
Estaleiro:	
Local da construção:	
Material do Casco:	Madeira, revestida a fibra de vidro
Tipo de casco:	Monocasco
Máquina principal:	
Potência da Instalação:	7,28 kW + 5,9 kW (principal + auxiliar)
Nº de geradores:	
Proprietário:	O tripulante falecido
Armador/Operador:	
Lotação de segurança/máxima:	1/3
Carga autorizada:	Pescado fresco diverso

II. Condições Meteorológicas

Estado do mar:	Grosso (2,5 – 4 m)
Direção da ondulação:	De NW
Altura da ondulação:	3 m
Altura da Vaga:	
Força do vento:	Moderado (11-16 nós)
Direção do vento:	De NE
Visibilidade:	Boa (5,0 – 25,0 mi)
Luz natural:	Dia
Maré:	Fase vazante
Altura da maré:	Aprox. 0,50 m
Corrente:	
Temperatura da água:	
Temperatura do ar:	

III. Viagem

Porto de origem: Caminha
Portos de escala: -
Porto de destino: Caminha
Tipo: Pesca
Segmento:
Número de dias desde a partida:
Viagem comercial:
Número de tripulantes: 1
Número de passageiros: 0
Língua de trabalho oficial a bordo: Português
Número de nacionalidades: 1
Carga: Pescado fresco diverso

IV. Acidente

Tipo: Grave
Data: 28/01/2015
Hora: 0950
Localização: Mar territorial (Nazaré)
Latitude: N39°52.41'
Longitude: W009°31.32'
Local a bordo: Popa, junto à porta de arrasto de EB
Vitimas mortais: 0
Feridos graves: 1

Análise

A vítima tinha saído naquele dia para a faina da pesca da lampreia, tal como já tinha feito muitas outras vezes.

Segundo testemunhas, a vítima não apresentou comportamentos anormais, momentos antes de embarcar e a própria embarcação não estava com problemas estruturais ou mecânicos, logo não é atribuível causa decorrentes destas situações. Note-se que o motor foi perdido no mar, tendo rebentado o respetivo suporte. No entanto, isto poderá ter ocorrido após o naufrágio, evidenciando uma sobrecarga neste elemento provocada pela energia do próprio motor em funcionamento ou simplesmente pelos impactos sofridos pelas ondas e eventualmente no fundo do mar.



Fig. 2 – Suporte partido do motor fora de borda da embarcação “Ana Lídia”.

A vítima envergava um colete rígido, que estava homologado e consequentemente estava autorizado a ser envergado naquelas condições (embarcação de pesca local).

De salientar que, segundo a Polícia Marítima, o colete salva-vidas insuflável começou a ser utilizado desde 18 de janeiro de 2012 em embarcações de pesca local (com comprimento total até nove metros), sem balsas salva-vidas a bordo, num contexto onde os acidentes ocorrem de forma muito rápida e inesperada e sem dar tempo aos pescadores para abandonar as embarcações em segurança.

Assim, apesar de estar só a bordo, pode-se afirmar que vítima possuía as prerrogativas de segurança elementares, para levar a cabo a sua função a bordo da embarcação “Ana Lídia”.

Apesar de não ter sido possível obter uma prova inequívoca, são levantadas duas hipóteses que possam ter motivado o naufrágio, nomeadamente:

1. Estar a pescar com a rede de tresmalho derivante que eventualmente poderá ter ficado presa ao “vapor” ou mastro da embarcação submersa. Se tal aconteceu, motivou que o motor da embarcação efetuasse um esforço adicional de modo a que a embarcação “Ana Lídia” soçobrasse até ficar de quilha à tona. Este é um cenário que não é muito provável devido à posição onde se encontra o “vapor” e onde foi encontrada a embarcação. Recorde-se que a vítima derivou para sul, tendo sido encontrada já em Aveiro, o que indicia que a deriva seria no sentido norte-sul (ter em consideração ainda o vento que vinha de nordeste e a fase de maré vazante), revelando que seria muito improvável a embarcação ter sido encontrada a norte do “vapor” – ver fig. 1. Note-

se ainda que a vítima tinha experiência de pesca no local e que que tinha conhecimento da localização exata da embarcação submersa;

2. Estar a pescar numa zona de rebentação e que subitamente, com um “golpe de mar” fez soçobrar a embarcação. Note-se que os problemas familiares podem ter influenciado o estado de alerta da vítima e consequentemente ter levado a uma situação de não retorno. Dado a roupa e botas terem sido encontradas juntas e na margem, é denunciador de que existe a possibilidade da vítima ter conseguido chegar a terra após o soçobramento, tido tempo de se descalçar e despir no intuito de supostamente, tentar recuperar a embarcação.

Conclusões

O facto de não terem existido testemunhas oculares do acidente e de a vítima mortal ter sido a única pessoa que estava a bordo, condiciona a obtenção da causa que deu origem ao acidente marítimo que provocou o soçobramento da embarcação de pesca “Ana Lídia”.

No entanto, e perante o apurado e as condições então existentes, a embarcação deverá ter virado com a ondulação junto à barra sul do porto de Caminha, tendo soçobrado e o tripulante caído à água.

Como Fatores Contributivos para o acidente:

1. As condicionantes psicológicas do único ocupante da embarcação que podem ter motivado o erro e/ou distração num momento crucial da manobra de navegação e/ou de faina de pesca;
2. As condições de mar que se faziam sentir no dia do acidente, aumentando o risco no caso de uma embarcação de pequenas dimensões, como é o caso da “Ana Lídia”;
3. A existência de apenas uma pessoa a bordo, pois com mais do que uma pessoa, o risco poderia ter sido minimizado e acidentes como este evitados.

Recomendações de Segurança

Dadas as conclusões apresentadas, e as limitações na elaboração deste relatório, não são apresentadas recomendações de segurança.

Abreviaturas

AMN – Autoridade Marítima Nacional / National Maritime Authority
ACT – Autoridade para as Condições do Trabalho / Work Conditions Authority
BB – Bombordo / Port side (PS)
Cl. – Classe / Degree
DGAM – Direção-Geral da Autoridade Marítima / Maritime Authority General Directorate
DGRM – Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos / Natural Resources, Safety and Maritime Services General Directorate
EB – Estibordo / Starboard side (SS)
EMSA – Agência Europeia de Segurança Marítima / European Maritime Safety Agency
EPI – Equipamento de Proteção Individual/ (PPE) Personnel Protection Equipment
Dx – Distância / Distance
IMO – Organização Marítima Internacional / International Maritime Organization
INEM – Instituto Nacional de Emergência Médica / National Institute of Medical Emergency
IPMA – Instituto Português do Mar e da Atmosfera / Sea and Atmosphere Portuguese Institute
IPTM – Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos / Port and Maritime Transport Institute
ISN – Instituto de Socorros a Náufragos / Life-Saving Institute
Kg – Kilograma-força / Kilogram-force
Km – Quilómetro / Kilometer
kN – KiloNewton / KiloNewton
kts – Nós / knots
kW – Quilowatt / Kilowatt
L_{ff} – Comprimento fora-a-fora / Length over all
L_{pp} – Comprimento entre perpendiculares / Length between perpendiculars
LT – Hora local / Local Time
m – metro / meter
mi – Milha náutica / (nm) Nautical mile
min – Minuto(s) / Minute(s)
MRCC – Centro de Coordenação de Busca e Salvamento Marítimo / Maritime Rescue Coordination Centre
N/A – Não aplicável / Not applicable
SHST – Saúde, Higiene e Segurança no Trabalho / OHS - Safety, Health and Welfare at Work
STCW – Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos / International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers
STCW-F - Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos para Tripulantes de Embarcações de Pesca / International Convention on Training and Certification for Fishing Vessel Personnel
tf – Tonelada-força / Ton-force
UTC – Tempo Universal Coordenado / Coordinated Universal Time
Vis – Visibilidade / Visibility
WGS – Sistema Geodésico Mundial / World Geodetic System