

Relatório de Investigação

116 - 2014



“Fábio Edgar”

06 de maio de 2014

Relatório nº: 1162014
Título: “Fábio Edgar”
Despacho de homologação: 27.01.2015
Classificação: Muito Grave

Nome navio/embarcação: Fábio Edgar
nº IMO:
nº Registo: V-634-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 locais e as coordenadas estão no *datum* WGS84.

Índice

Descrição	1
I. <i>Navio</i>	2
II. <i>Condições Meteorológicas</i>	2
III. <i>Viagem</i>	2
IV. <i>Acidente</i>	3
Análise	4
Recomendações de Segurança	7
ANEXO 1	8
Abreviaturas	8

Descrição

No dia 6 de maio de 2014, durante a madrugada (antes das 0610), a embarcação “Fábio Edgar” encontrava-se ao largo da freguesia de Belinho, a sul de Castelo de Neiva, concelho de Esposende, afastada da linha de água da praia cerca de 1 a 1,5 mi, com 2 tripulantes a bordo, o mestre e um pescador, em faina de pesca na manobra de alagem de covos, quando uma vaga de mar rebentou sobre a embarcação, virando-a e provocando-lhe diversas avarias, entre as quais se citam a quebra da proa da embarcação perdendo-se o alador que estava montado na amura de estibordo (fig. 1), e a projeção da gaiuta de proteção dos equipamentos da embarcação (fig. 2).



Fig. 1 – Embarcação “Fábio Edgar” após retirada do fundo



Fig.2 – Gaiuta da embarcação recolhida após o naufrágio

Os dois tripulantes, que envergavam coletes salva-vidas autoinsufláveis, foram projetados para fora da embarcação. O pescador ao cair na água viu o seu colete disparar permitindo-lhe garantir a sua flutuabilidade até que foi recolhido pela embarcação “São Rafael”, que o transportou para o areal. Já no caso do mestre, o seu colete não insuflou, o que lhe dificultou a flutuabilidade, até que foi recolhido pela embarcação “Almas Santas” que, de imediato, o transportou também para o areal.

Chamado o 112, os náufragos foram assistidos pelo INEM sendo que o mestre, que tinha chegado à praia em paragem respiratória após afogamento, embora ainda com pulso, viu o seu óbito declarado pelo médico do INEM pelas 0705 desse mesmo dia, após a realização de quinze ciclos de SAV (suporte avançado de vida), devido a paragem cardiorrespiratória.

Dados

I. Navio

Nome:	Fábio Edgar
Indicativo de chamada:	
IMO:	
Conjunto de Identificação:	
Nº de Registo	V-634-L
Bandeira:	Portuguesa
Porto de registo:	Viana do Castelo
Tipo:	Pesca local
Subtipo:	Boca aberta
Classificadora:	
Arqueação bruta:	1.43
Arqueação líquida:	
Deslocamento:	0.43
Porte bruto (tdw):	
Comprimento (fora a fora):	6.10 m
Comprimento (entre perpendiculares):	5.73 m
Boca:	1.98 m
Calado (verão):	0.90 m
Ano de construção:	
Estaleiro:	2010
Local da construção:	
Material do Casco:	Madeira
Tipo de casco:	Monocasco
Máquina principal:	Motor fora de borda Honda (gasolina)
Potência da Instalação:	44,63 kW
Nº de geradores:	
Proprietário:	Manuel Abreu Martins de Brito
Armador/Operador:	Manuel Abreu Martins de Brito
Lotação de segurança/máxima:	2 / 4
Carga autorizada:	Pescado fresco

II. Condições Meteorológicas

Estado do mar:	Cavado
Direção da ondulação:	Noroeste (NW)
Altura da ondulação:	1,5 a 2 m
Altura da Vaga:	1,25 a 2,5 m
Força do vento:	4 - Moderado
Direção do vento:	NW
Visibilidade:	Boa
Luz natural:	Crepúsculo matutino
Maré:	Enchente
Altura da maré:	BM – 1.28m; PM – 2.59m
Corrente:	Inferior a 0,5 nós
Temperatura da água:	
Temperatura do ar:	

III. Viagem

Porto de origem:	Castelo do Neiva
Portos de escala:	

Porto de destino: Castelo do Neiva
Tipo: Pesca (covos)
Segmento: Alagem do aparelho
Número de dias desde a partida: 0
Viagem comercial:
Número de tripulantes: 2
Número de passageiros: 0
Língua de trabalho oficial a bordo: Português
Número de nacionalidades: 1
Carga:

IV. Acidente

Tipo: Muito grave
Data: 06 de maio de 2014
Hora: Cerca das 0600
Localização: Frente à freguesia de Belinho (Castelo do Neiva)
aproximadamente a 1 mi da linha de praia
Latitude: 41° 35' N
Longitude: 008° 50' W
Local a bordo:
Vitimas mortais: 1

Análise

De acordo com o Roteiro da Costa de Portugal – Portugal Continental (Rio Minho ao Cabo Carvoeiro) do IH - a zona costeira a Sul de Viana do Castelo até, pelo menos à foz do rio Cávado (até cerca das 2 a 3 mi da linha da costa) é uma zona onde se podem encontrar inúmeros perigos, com diversos baixios apresentando sondas reduzidas (Sr) bastante diminutas (a título de exemplo citam-se: o Pontal – Sr = 3.7m; o Baixo da Eira Sr = 1.1m; os recifes conhecidos como os Cavalos de Fão com pedras sempre cobertas e outras cobrindo e descobrindo conforme a maré; etc.). A natureza do fundo é na sua esmagadora maioria constituída por rocha. Nesta zona a batimétrica dos 20 m corre mais ou menos paralela à costa a uma distância de cerca de 2 a 3 mi.

Nesta zona é frequente a ocorrência do designado Mar de Noroeste (cerca de 80% do ano) cuja geração ocorre nas regiões de latitudes elevadas do Atlântico Norte, associado a vaga gerada pelos ventos locais de N e NW (situação existente no dia do acidente). Esta agitação marítima ao se aproximar da linha da costa cria com frequência duas (e em situações muito especiais, por vezes mais) zonas de rebentação. Estas duas zonas de rebentação, a primária (mais afastada da linha de costa) e a secundária (junto à praia/costa), dependendo do perfil dos fundos, em algumas zonas estão suficientemente afastadas entre si para permitirem a navegação, em condições de maior ou menor segurança, dependendo do estado do tempo e mar, de pequenas embarcações, situação que muitas vezes é “aproveitada” pelas embarcações de pesca local para lançarem os seus aparelhos.

A embarcação “Fábio Edgar” encontrava-se a recolher aparelho (covos) a cerca de 1 mi a 1.5 mi da linha de costa na zona frente à freguesia de Belinho, na posição aproximada supra indicada a qual, por não ter rigor suficiente, não permite analisar em pormenor a forma de aproximação da ondulação à praia. No entanto, segundo testemunhas conhecedoras e frequentadoras da zona em que se verificou o acidente, esta é uma área onde se regista com frequência duas linhas de rebentação, entre as quais muitas vezes existe espaço que permite a circulação de pequenas embarcações.

A embarcação encontrava-se a virar o aparelho pelo que, de acordo com a prática normal, se encontrava à rola, sem seguimento (à “mercê” da ondulação vento e/ou correntes). Nestas condições é normal que a embarcação se atravessasse ao mar. Assim, pode admitir-se que eventualmente, ou por a embarcação se ter aproximado da zona de rebentação primária, ou por se ter desenvolvido no trem de ondas na zona de rebentação primária uma vaga de maior dimensão, a embarcação tenha sido sujeita a um golpe de mar que não só lhe destruiu parte da estrutura e, eventualmente lhe terá “arrancado” o motor fora-de-borda (fig. 1) e a gaiuta (fig. 2), e obrigado a fazer cambota, como também originou que os seus dois tripulantes fossem atirados para fora de borda.

Os tripulantes durante as operações de pesca que estavam a executar tinham envergado os seus coletes autoinsufláveis pelo que, ao caírem à água estes deveriam insuflar-se.

Os coletes em uso pelos tripulantes do “Fábio Edgar” eram de modelo aprovado para uso na pesca local, do tipo de insuflação automática (equipado com garrafas de 150N), com disparador hidrostático. Este tipo de disparador deve estar apto a atuar quando o dispositivo submerge 10 cm abaixo da superfície da água, fazendo disparar a garrafa de enchimento do colete.

No caso do tripulante que sobreviveu (o pescador), verifica-se que o colete e respetivo sistema funcionaram corretamente (fig. 3), embora a sua validade estivesse caducada pois a etiqueta de manutenção indicava que deveria ser objeto de revisão por serviço técnico habilitado até 22-05-2013.



Fig. 3 – Colete envergado pelo sobrevivente; pormenor da garrafa de gás devidamente percutida e etiqueta de manutenção

No caso do tripulante que faleceu por afogamento (o arrais da embarcação), embora também envergasse o colete, este não se encontrava devidamente montado pelo que não insuflou (fig. 4).

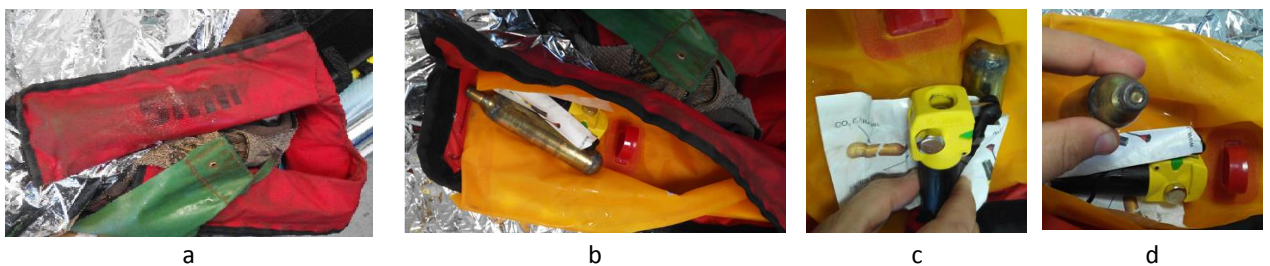


Fig. 4 – Colete envergado pela vítima: a – colete; b – forma como foi encontrado o mecanismo de insuflação, c – disparador hidrostático; bocal da garrafa de gás não percutido

Note-se que a validade do sistema de insuflação deste colete se encontrava dentro do prazo de validade (Setembro de 2014) embora não se tenha conseguido apurar a razão pela qual a garrafa se encontrava desmontada do sistema de disparo (fig. 5)



Fig. 5 – Marcação de validade do sistema de disparo

A embarcação estava equipada com duas boias de salvação (fig. 2) que, por estarem amarradas no teto da gaiuta, não se libertaram a quando do acidente, mantendo-se amarradas no referido lugar. Esta situação, boias amarradas ao teto da gaiuta em vez estarem colocadas no local próprio prontas a serem largadas para o mar ou a soltarem-se em caso de acidente resultando no afundamento da embarcação, contribuiu para que os dois náufragos não tivessem ao seu dispor, quando dentro de água, outro flutuador que não os coletes que envergavam.

Conclusões

Do exposto se conclui que a causa direta do acidente se deveu a um golpe de mar sofrido pela embarcação. Contribuíram para a ocorrência do acidente, e sua gravidade, os seguintes factos relativos à embarcação:

- Esta se encontrar a operar muito perto da costa, em zona perto da rebentação primária;
- A natureza e perfil do fundo na zona onde se encontrava;
- Se encontrar à rola com o seu equipamento propulsor desengrenado;
- Os dois tripulantes estarem a operar o aparelho de pesca em simultâneo não estando um deles de atenção, em exclusivo, ao mar;

Para a gravidade do acidente, em particular para a ocorrência de uma vítima mortal, contribuiu o facto de o arrais envergar um colete insuflável que não estava corretamente montado, pelo que o náufrago, dado o estado do mar e zona em que caiu ao mar, se defrontou com grandes dificuldades para se manter a flutuar. Desconhece-se se, na sequência da queda ao mar, terá ou não perdido os sentidos. O facto das duas boias estarem amarradas ao teto da gaiuta em vez de se encontrarem estivadas em lugar próprio e prontas a largar, contribuiu para que a probabilidade de sobrevivência dos náufragos ficasse reduzida, caso os coletes não fossem suficientes para assegurar a sua capacidade de flutuação.

Recomendações de Segurança

Face às conclusões alcançadas no âmbito deste relatório, o GPIAM recomenda a todos os arrais de embarcações de pesca local, que:

116-2014.1 – Antes de saírem para o mar procedam a vistoria minuciosa das condições de funcionamento e operacionalidade do equipamento de segurança que equipa as suas embarcações.

ANEXO 1

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)
ECDIS – **Electronic Chart Display and Information System**
EMSA – **Agência Europeia de Segurança Marítima** / European Maritime Safety Agency
EPI – **Equipamento de Proteção Individual**/ (PPE) Personal Protection Equipment
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 Português e dos Transportes Marítimos** / Port and Maritime Transport Institute
ISN – **Instituto de Socorros a Náufragos** / Life-Saving Institute
Km – **Quilómetro** / Kilometer
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
mt – **toneladas métricas** / metric tons
mi – **Milha náutica** / (nm) Nautical mile
Kts – **Nós** / knots
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
Vis – **Visibilidade** / Visibility