

Relatório de Investigação Técnica / Investigation report

conforme previsto no artigo 11º da Lei n.º 18/2012, de 07 de maio

ROISIN ALVOR, registo 5625PM5 (MT)

Acidente marítimo muito grave / Very serious marine casualty

REGISTO GAMA 2017-152

Relatório elaborado pelo Gabinete de Investigação de Acidentes Marítimos e da Autoridade para a Meteorologia Aeronáutica (GAMA), 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 e emitir recomendações em matéria de segurança marítima que visem reduzir a sinistralidade marítima. O presente relatório foi elaborado respeitando as normas da Organização Marítima Internacional (IMO) e seguindo a Metodologia comum estabelecida pela União Europeia. Conforme disposto na Lei n.º 18/2012, de 07 de maio, que transpõe a Diretiva 2009/18/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, as investigações do GAMA são independentes de organismos de regulação, operadores ou outros. Não é o objetivo de uma investigação determinar culpa ou responsabilidade. Este relatório não deverá ser usado para ações judiciais e 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. Todas as horas são locais (UTC +1) e todas as posições têm como datum geodésico de referência WGS84

Informação e relatório disponível em:
www.gama.mm.gov.pt

Correio eletrónico:

iam@gama.mm.gov.pt

Summary

On 15 August 2017 at 18:30 hours, the recreational craft ROISIN ALVOR, with one crewmember and twelve passengers on board, while returning to Portimão Port coming from Benagil beach, hit a swimmer in front of Padre São Vicente beach. From the accident resulted one fatality.

Resumo

No dia 15 de agosto às 18:30 horas, a embarcação Roisin Alvor, com 1 tripulante e 12 passageiros a bordo, em atividade marítima turística, ao regressar à marina de Portimão, vinda de Benagil, embateu numa nadadora em frente à praia Padre São Vicente. Do acidente resultou uma vítima mortal.



Figura 1 – Embarcação de recreio Roisin Alvor, registada na atividade marítimo turística.

1) Dados

a) Dados da embarcação

Nome, registo	Roisin Alvor, 5652PM5
Atividade	Marítimo turística
Comprimento de fora a fora (Cff)	6.96 mts
Número de tripulantes	1 - Skipper
Ano de construção	2017
Material do casco	Liga de plástico
Máquina Propulsora	Motor fora de borda

b) Dados do acidente

Data e hora	15 de agosto de 2017, pelas 18:45 horas
Localização	Em frente à praia Padre São Vicente, Freguesia de Carvoeiro, Concelho de Lagoa.
Posição Latitude/Longitude	37° 05. 53' N / 008° 28.57' W
Classificação	Muito grave
Vítimas mortais	1
Tripulantes a bordo / categoria	1 / Carta de desportista náutico com a categoria de Patrão Local
Passageiros a bordo	12

c) Dados da viagem

Porto de saída, data e hora	Marina de Portimão, 15/8/17, 16:30 horas
Regresso	Marina de Portimão
Atividade	Marítimo Turística

d) Meios de salvamento

Bombeiros Voluntários de Lagoa
Polícia Marítima de Portimão
Embarcação salva-vidas de Ferragudo
Instituto Nacional de Emergência Médica (INEM)

2) Informação factual

A embarcação de recreio Roisin Alvor, registada na atividade marítimo turística, largou da marina de Portimão no dia 15 de agosto de 2017, pelas 16:30 horas, com 12 passageiros e 1 tripulante a bordo (timoneiro /Skipper).

Durante a viagem de Portimão até á praia de Benagil, a embarcação efetuou uma navegação bastante próxima da costa, entre os 30 e os 100 mts, e visitou o interior de algumas grutas (passageiros nunca desembarcaram nas praias ou grutas).

A embarcação chegou á praia de Benagil pelas 18:00 horas e deu inicio ao regresso à marina de Portimão para desembarcar os 12 passageiros (entre os quais 2 crianças e 2 adolescentes).

Para a viagem de regresso estava previsto o acesso à baía em frente à praia Padre São Vicente, navegando através de uma passagem nas rochas do lado Este, seguida de uma navegação junto à costa até à marina de Portimão.

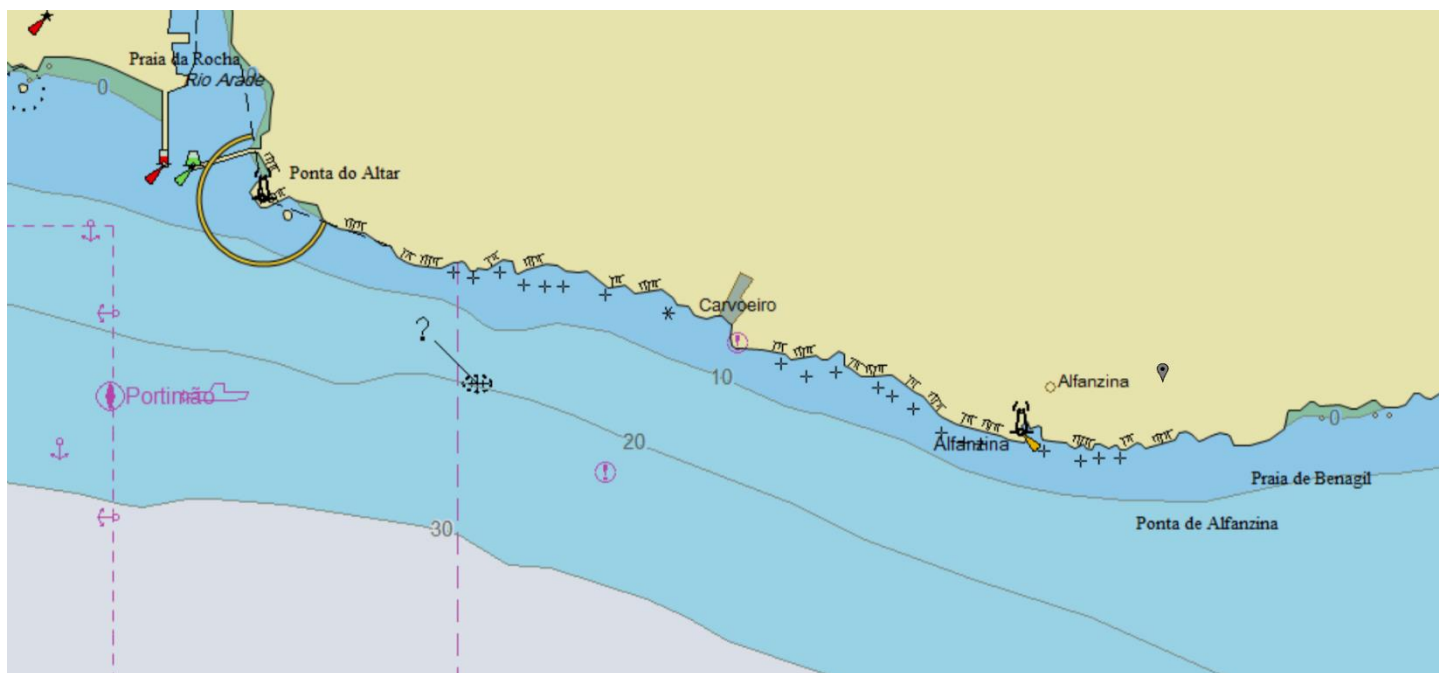


Figura 2 – Aspeto geral da viagem da embarcação Roisin Alvor no dia 15 de agosto de 2017.

Na viagem de regresso a embarcação Roisin Alvor entrou na baía, em frente à praia Padre São Vicente, vinda de Este, através de uma gruta com cerca de 7 mts de comprimento.

Esta gruta é navegável durante a preia-mar ou com meia maré a encher e tem uma rocha a meio e outra logo à saída, obrigando a embarcação a navegar com o seu bombordo encostado à parede da gruta e assim que sai da gruta tem que alterar o rumo para bombordo.

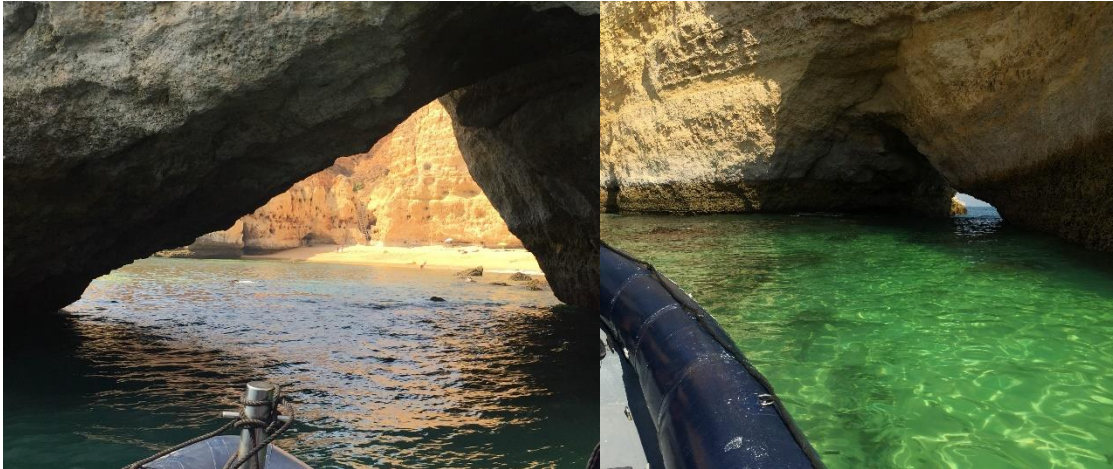


Figura 3 –Entrada e saída da gruta no lado da praia Padre São Vicente.

A embarcação, após navegar através da passagem na encosta, alterou o rumo para bombordo para não encalhar na rocha à sua proa, e de seguida aumentou a velocidade enquanto alterava o rumo para estibordo de forma a cruzar a baía.

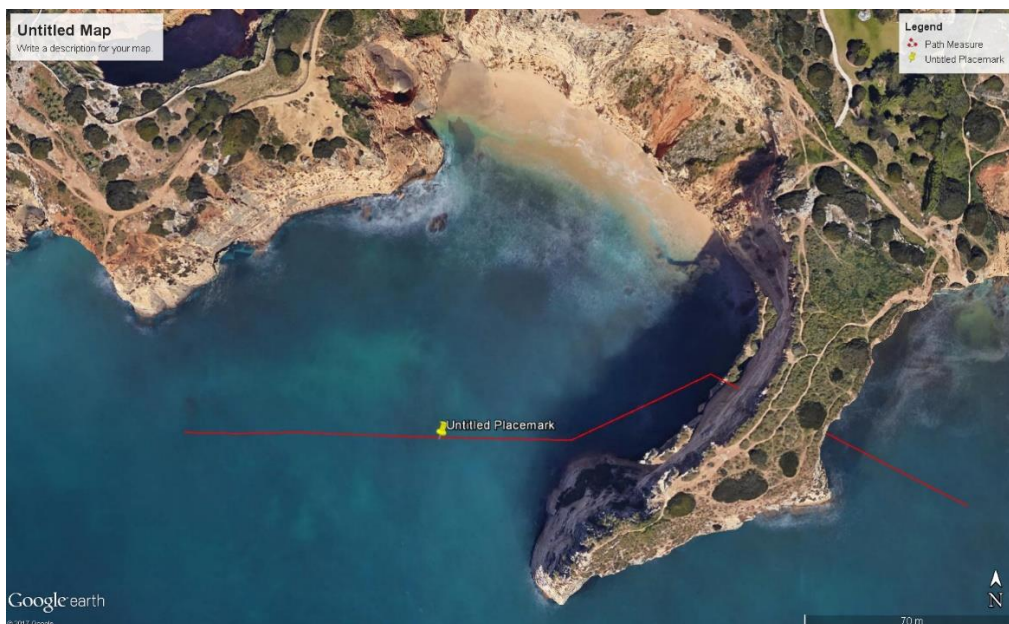


Figura 4 – Percurso realizado pela embarcação para aceder à baía em frente à praia Padre São Vicente e após saída da gruta.

A embarcação navegou através da passagem na encosta, e à saída guinou para bombordo à velocidade de 5 nós, de seguida, aumentou a velocidade para 12 nós enquanto alterava o rumo para estibordo.

Foi durante este aumento de velocidade e alteração de rumo para estibordo que o timoneiro se apercebeu que a embarcação embateu em algo e decidiu reduzir a velocidade e inverter o rumo.

Após inverter o rumo o timoneiro apercebeu-se que tinha atingido uma banhista que se encontrava a nadar no local assinalado na figura 4.

Com a embarcação a pairar junto á vitima, o timoneiro ligou, via telemóvel, para as autoridades e solicitou apoio médico e socorro.

Enquanto aguardava a chegada das autoridades e equipas de socorro decidiu rebocar a vitima para a praia, ainda com os 12 passageiros a bordo.

Com o corpo da vitima no areal e com as autoridades e equipas de socorro a chegar ao local, a embarcação prosseguiu para a marina de Portimão para desembarcar os 12 passageiros, entre os quais se encontravam 2 crianças e 2 menores de idade.

Com a chegada das autoridades e equipas de socorro á praia Padre São Vicente a vitima foi transportada para a estação salva-vidas de Ferragudo, onde às 19:21 horas foi declarado o óbito. De seguida a vítima foi transportada para o Centro Hospitalar do Barlavento Algarvio.

No dia 15 de agosto de 2017 a vítima estava na praia Padre São Vicente, praia não concessionada e de difícil acesso por terra, acompanhada por familiares.

O Acesso por terra á praia Padre São Vicente, é feito descendo a encosta e utilizando uma escada existente no local conforme figura 5.



Figura 5 – Acesso à praia Padre São Vicente por terra.

3) Análise

O Decreto-Lei n.º 149/2014, de 10 de outubro, aprova o Regulamento das Embarcações utilizadas na Atividade Marítimo-Turística e refere que, as embarcações de recreio podem ser utilizadas na atividade marítimo-turística e que às embarcações de recreio utilizadas na atividade marítimo-turística é aplicável o disposto no Decreto-Lei n.º 149/2014, de 10 de outubro e, subsidiariamente, o disposto no Regulamento da Náutica de Recreio, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 124/2004, de 25 de maio.

O Regulamento da Náutica de Recreio refere que, a navegação junto às praias¹ obedece ao regime estabelecido para cada uma das seguintes zonas:

- a) Zona de navegação livre é a zona distanciada da costa mais de 300 m, fora das áreas restritas e interditas, onde é permitido fundear, navegar ou praticar desportos náuticos;
- b) Zona de navegação restrita é a zona distanciada da costa até 300 m, fora das áreas interditas, onde só é permitida a navegação a velocidade extremamente reduzida e suficiente para o governo da embarcação de recreio (ER) e unicamente destinada para recolher ou largar passageiros, nas praias ou nos ancoradouros e onde não é permitido fundear e praticar desportos náuticos;
- c) Zona de navegação interdita é a zona distanciada da costa até 300 m destinada exclusivamente à prática de banhos e de natação nos locais para o efeito concessionados.

O Regulamento da Náutica de Recreio, refere ainda que, nas zonas de navegação restrita, o governo das ER é obrigatoriamente exercido na posição de pé e o trajeto nos dois sentidos é efetuado apenas na direção perpendicular à linha da costa.

Anualmente é publicada em Diário da República a lista das praias marítimas para a época balnear em questão. Praias marítimas são aquelas que são concessionadas e as, que não sendo concessionadas, constam igualmente da referida portaria. Da Portaria 173/2017, de 26 de maio, constam as praias marítimas para o ano de 2017. A praia Padre São Vicente não consta da referida Portaria.

Assim, nas praias concessionadas a navegação é interdita até aos 300 mts contados a partir da linha de água, nas restantes praias a navegação não é interdita, mas existem restrições, aplicando-se o previsto na COLREG 1972, no Regulamento da Náutica de Recreio e nos Editais das Capitánias das áreas a que dizem respeito.

A embarcação de recreio Roisin Alvor está registada na atividade marítimo turística e durante a época balnear efetua normalmente 4 viagens diárias entre a marina de Portimão e a praia de Benagil (figura 1). A lotação da embarcação é de 12 passageiros e um tripulante. O tripulante único (timoneiro), é simultaneamente responsável pela segurança, governo da embarcação e por prestar informações turísticas aos passageiros.

¹ Não faz referência à qualificação como praias de banhos, conforme consta da Portaria n.º 173/2017, de 26 de maio.

O timoneiro da embarcação Roisin Alvor tem a carta de desportista náutico com a categoria de Patrão Local, efetua esta atividade desde maio de 2017 e foi instruído, pelo proprietário da embarcação, sobre como deveria efetuar as viagens e em que condições de maré deveria visitar as grutas.

O acesso por terra à praia Padre São Vicente é efetuado descendo a encosta e os últimos metros são transpostos através de uma escada de madeira colocada junto à encosta (figura 5).

A praia Padre São Vicente tem um areal com uma extensão de 100 mts na preia-mar e a ‘linha de fecho’ da baía encontra-se a cerca de 120 mts do areal.

A vítima quando foi colhida pela embarcação encontrava-se a nadar de regresso à praia Padre São Vicente, a 95 mt do areal.



Figura 6 – Pormenor da baía da praia Padre São Vicente.

A embarcação Roisin Alvor acedeu à baía em frente à praia Padre São Vicente, lateralmente, através de uma passagem na rocha do lado Este, a uma velocidade de 5 nós e quando se encontrava na baía aumentou a velocidade para 12 nós.

A navegação durante a manobra de saída da gruta e consequente aumento de velocidade, foi efetuada em condições de visibilidade reduzida pois, às 18:30 horas o sol estava de frente para o timoneiro, o vento era fresco do quadrante de NW e na água já eram visíveis os efeitos do vento.

A alteração de rumo para estibordo, com a embarcação carregada com 12 passageiros, fez com que a proa da embarcação se elevasse enquanto a popa se deslocava para bombordo.

Com a alteração de rumo para estibordo e o aumento de velocidade, o lado de bombordo da embarcação, bem como a proa, elevaram-se em relação ao lado de estibordo e à popa, respetivamente, reduzindo assim a visibilidade para vante e para bombordo. Durante a realização desta manobra a vítima, que se encontrava a nadar de regresso ao areal da praia Padre São Vicente, foi colhida pela embarcação.

4) Conclusões

Não existe nenhuma proibição de aceder à praia Padre São Vicente por terra e também não existe nenhuma proibição de nadar, pois o facto da praia não ser concessionada não implica que não seja, ou possa ser, frequentada.

Em termos de navegação, sendo uma praia não concessionada, a zona distanciada da costa até 300 mts não é uma zona interdita, assim sendo, a embarcação Roisin Alvor podia praticar aquelas águas, desde que, o fizesse a uma velocidade extremamente reduzida, suficiente apenas para o governo da embarcação, e o objetivo fosse largar ou recolher passageiros, e neste caso o governo da embarcação teria de ser feito de pé e o trajeto nos dois sentidos efetuado na direção perpendicular à linha de costa.

A vítima encontrava-se a nadar de regresso ao areal e estava a cerca de 95 mts da linha de água, encontrando-se assim dentro da 'linha de fecho' da baía. Esta noção é de extrema importância pois transmite segurança ao nadador através da sensação de que não se está a nadar em 'mar aberto' e está protegido pela costa.

A bordo da embarcação, e nas condições de tempo e mar que se faziam sentir, é extremamente difícil avistar nadadores -mesmo aqueles que se fazem assinalar através do uso de flutuadores de cor visível.



Figura 7 – Nadadores identificados com flutuadores de cor visível no local do acidente.

O timoneiro da embarcação é, simultaneamente responsável pelo governo da embarcação, pela segurança da navegação e segurança dos passageiros.

Considerando que, para ser timoneiro de embarcações dedicadas à atividade marítimo-turística é condição necessária e suficiente ser portador da carta de navegador de recreio indicada, neste caso com

a categoria de Patrão local e considerando ainda que durante a época balnear existe um acentuado aumento da atividade marítimo-turística, aumentando em muito o tráfego marítimo junto à costa, considera-se ser um fator contributivo a ausência de um tripulante adicional (marinheiro) a bordo da embarcação.

Outra função do timoneiro e único tripulante a bordo da embarcação, é a de informar os passageiros sobre os factos de interesse turístico relevantes durante a navegação. Esta tarefa adicional impossibilita que durante a navegação seja assegurada, permanentemente, uma vigilância visual e auditiva apropriada, conforme consta da Regra 5 do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar (COLREG 1972).

A navegação em proximidade excessiva da costa e em áreas onde decorre a pratica balnear é efetuada em velocidades que não se enquadram na definição de velocidade de segurança que consta da Regra 6 do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar (COLREG 1972) e não cumprem igualmente com o previsto no Edital da Capitania n.º 209/2016, da Capitania do porto de Portimão.

A intenção da embarcação Roisin Alvor quando entrou na baía em frente à praia padre São Vicente não era a de tomar ou largar passageiros, e a sua velocidade era superior à estritamente necessária para o governo da embarcação.

A velocidade foi continuamente aumentada até a embarcação atingir os 12 nós, velocidade a que navegava quando se deu o acidente.

Considera-se um fator contributivo a embarcação Roisin Alvor ter entrado na baía em frente à praia Padre São Vicente numa direção que não era perpendicular à linha de costa e ter surgido por detrás da 'linha de fecho' da baía.

Pelo facto de o termo 'linha de fecho' da baía em frente à praia do Padre São Vicente ser uma expressão de importância vital para os banhistas que frequentam o local e também para os navegadores que acedem e que cruzam o local, acrescido do facto de que uma praia não concessionada não quer dizer praia não frequentada.

Conclui-se que são fatores contributivos:

- i. A não existência de um marinheiro para garantir que são cumpridas as regras 5, 6 e 36 da COLREG 1972,
- ii. Uma inadequada aproximação à baía em frente à praia Padre São Vicente, a embarcação surgiu do interior de uma gruta à velocidade de 5 nós, sem se fazer anunciar,
- iii. Uma inadequada avaliação de segurança, considerando o tipo de navegação praticada e as condições de tempo, mar e visibilidade que se faziam sentir,

Considera-se igualmente que por parte do timoneiro, enquanto responsável único pela navegação, segurança da embarcação e segurança dos passageiros, foram efetuadas ações que demonstram uma boa prática marítima, nomeadamente:

- i. Ter reduzido a velocidade e invertido o rumo após se aperceber que a embarcação embateu em algo,

- ii. Ter solicitado apoio terrestre e avisado as autoridades e equipas de socorro,
- iii. Ter deslocado a vítima até um local de fácil acesso para os meios de socorro,
- iv. Ter desembarcado os passageiros em condições de segurança.

5) Recomendações de Segurança

- **RS 2017-152 A**

Dirigida à Autoridade Marítima Nacional

Procedimento de fixação da lotação de segurança

Avaliar o risco da lotação de segurança das embarcações, registadas na atividade marítimo turística ser composta por um único tripulante.

- **RS 2017-152 B**

Dirigida à Autoridade Marítima Nacional

Regulamento Internacional para Evitar abalroamento no Mar (COLREG 1972)

Avaliar a necessidade de relembrar, através de Edital ou outra publicação, da regra n.º 36 da COLREG 1972, que refere que podem ser utilizados sinais para chamar a atenção.

- **RS 2017-152 C**

Dirigida à Autoridade Marítima Nacional

Avaliar a necessidade de relembrar, através de Edital ou outra publicação, que o acesso a grutas, praia e locais de desembarque, deve ser efetuado na direção perpendicular à linha de costa e à velocidade mínima¹.

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

¹ Velocidade extremamente reduzida e suficiente para o governo da embarcação.