

Relatório de Investigação Técnica / Investigation report
conforme previsto no artigo 11º da Lei n.º 18/2012, de 07 de maio

VENEZA, registo FF-1281-C

Acidente marítimo muito grave / Very serious marine casualty

REGISTO GAMA 2017-227

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 (OMI) e seguindo a Metodologia comum estabelecida pela União Europeia.

Conforme disposto na Lei n.º 18/2012, de 07 de maio que transpôs 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 UTC 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

The Portuguese flagged coastal fishing vessel, Veneza, registration FF-1281-C, left the fishing port of Peniche for fishery on 28/11/2017, at 00:00 hours with a crew of four (one was engaged as observer). At 04:15 hours on 29/11/2017, a COSPAS-SARSAT alert concerning the Veneza fishing vessel, was received by the National Maritime Authority (AMN). A Search and rescue (SAR) operation was activated and, although the fishing vessel was not found, at 07:55 hours the EH-101 helicopter of the Portuguese Air Force detected a liferaft drifting, with no one inside. The accident is classified as very serious and there are four fatalities, (one of which has not yet been found) and the total loss of the vessel.

Resumo

A embarcação de pesca costeira Veneza, registo FF-1281-C, largou do porto de pesca de Peniche, para a faina, no dia 28 de novembro de 2017, pelas 00:00 horas com 4 tripulantes (três marítimos e um não marítimo). Às 04:15 horas do dia 29 de novembro de 2017 foi recebida pela Autoridade Marítima Nacional (AMN) um alerta COSPAS-SARSAT (alerta emitido automaticamente através de uma radio-baliza existente a bordo da embarcação) referente à embarcação de pesca Veneza. Foram ativados os meios de salvamento e, apesar de não ter sido avistada a embarcação, às 07:55 horas o helicóptero EH-101 da Força Aérea Portuguesa detetou uma balsa salva-vidas à deriva, sem ninguém no seu interior. O acidente é classificado como muito grave e há a reportar quatro vítimas mortais, (uma das quais ainda não encontrada) e a perda total da embarcação.



Figura 1 – Embarcação Veneza, registo FF-1281-C

1. Dados

a. Dados do Navio

Nome, registo	Veneza, FF-1281-C (Figueira da Foz)
Indicativo de chamada	CUFV5
Comprimento fora a fora (Cff) inicial	9.02 mts
Cff após alterações	10.04 mts
Comprimento entre perpendiculares (Cpp) inicial	8.45 mts
Cpp após alterações	8.45 mts
Arqueação bruta (GT)	11.23
Ano de construção	2007
Ano de modificação	2017
Tipo de pesca	Pesca de arrasto pela popa (popa sem rampa).
Tripulação a bordo	4 (1 arrais de pesca, 1 maquinista, 1 marinheiro pescador e 1 não marítimo).
Tripulação que consta do certificado de lotação mínima de segurança	3 (1 Arrais de pesca, 1 marinheiro pescador, 1 maquinista).
Certificado de navegabilidade	Emitido a 18/10/2017, Capitania do porto da Nazaré e válido até 18/10/2018.
Potência do motor	73 hp

b. Dados do acidente

Data e hora da última posição recebida	29 de novembro de 2017 às 04:15
Posição, latitude e longitude	Lat 40º 05.60' N Lon 009º 03.00'W
Classificação	Muito grave
Vítimas mortais	4
Embarcação	Perda total da embarcação

c. Dados da viagem

Porto de saída, data e hora	Peniche, dia 28 de novembro de 2017 pelas 00:00 horas
-----------------------------	---

d. Condições meteorológicas

Ondulação de Noroeste (NW)	Vento de Nordeste (NE)
----------------------------	------------------------

e. Meios de salvamento utilizados

Embarcação Salva-Vidas Patrão Macatrão da Estação salva-vidas da Figueira da Foz
Helicóptero EH-101 Merlin, da Força Aérea Portuguesa
Embarcação de Alta velocidade (EAV) Portimão, da Polícia Marítima da Figueira da Foz
Embarcação Nossa Senhora dos Navegantes, da Estação salva-vidas de Aveiro
Corveta NRP João Roby, da Marinha Portuguesa
Aviocar C-295 da Força Aérea Portuguesa

2. Informação fatural

A embarcação de pesca costeira Veneza, registo da Figueira da Foz, FF-1281-C, largou do porto de pesca de Peniche no dia 28 de novembro de 2017, pelas 00:00 horas, com quatro tripulantes a bordo (um dos quais com a categoria de não marítimo). A faina praticada pela embarcação Veneza é o arrasto pela popa da arte de pesca, composta por uma rede de arrasto com duas portas laterais, para a captura de carapau (rede de captura mais à superfície) e linguado (rede de captura mais junto ao fundo).

No dia 29 de novembro de 2017, às 04:15 horas foi comunicado ao Comando Local da Polícia Marítima da Figueira da Foz, através do MRCC (Centro de Busca e Salvamento Marítimo de Lisboa) a receção de um alerta COSPAS-SARSAT (alerta emitido automaticamente através de uma radio baliza existente a bordo) referente à embarcação Veneza na posição geográfica, latitude 40º 05.60'N e longitude 009º 03.00'W. Foram de imediato ativados os meios de salvamento acima referidos e questionadas as embarcações em faina de pesca nas proximidades do local. As embarcações de pesca no local afirmaram não ter recebido nenhum pedido de socorro.

a. Descrição da atividade da embarcação Veneza

Por norma, a embarcação Veneza realiza duas saídas para a faina por semana, cada uma das saídas com um mestre diferente. A embarcação sai ao final do dia de segunda-feira e regressa na manhã de quinta-feira, voltando a sair nesse dia com regresso à segunda-feira de manhã.

Pelo facto da embarcação Veneza ter dois mestres – um está de folga enquanto o outro está na faina - foi possível efetuar uma estimativa da faina, pois a mesma foi preparada pelo mestre que na altura do acidente se encontrava em terra. Estava igualmente em terra a gozar o período de folga/férias um marítimo que consta do rol de tripulação da embarcação Veneza.

A embarcação Veneza largou do porto de pesca de Peniche pelas 00:00 horas do dia 28 de novembro de 2017, com quatro elementos a bordo, três marítimos e um não marítimo e navegou durante cerca de cinco horas. Pelas 05:30 horas do dia 28 de novembro de 2017 a tripulação começou a largar as redes, redes com cinquenta metros de comprimento e cinco de boca, a uma profundidade de trinta e oito braças (69.4 mts). Para efetuar a largada ou lançamento da rede, o mestre fica na casa do leme, um tripulante fica no guincho e dois ficam à popa para quando a rede chegar ao fim engatarem as portas de arrasto na rede.

A abertura da rede é mantida através das portas de arrasto, duas portas, cada uma com 1 mt de altura por 1.5 mts de comprimento.

Após largar as redes a embarcação dá início ao arrasto, pela popa, durante um período de cerca de três horas. Terminado o arrasto as redes são aladas para bordo por três elementos enquanto o mestre permanece na casa do leme, o que demora cerca de 20 minutos.

Depois de alar as redes para bordo a tripulação volta a largar as redes e de seguida, três elementos ficam à popa a escolher, lavar e estivar o pescado da captura enquanto o mestre efetua o arrasto. A tarefa de escolher, lavar e estivar o pescado demora cerca de duas horas.

A embarcação Veneza realizou entre três a quatro lances de rede durante o dia 28 de novembro de 2017 e ao início da noite de dia 28 navegou para outro pesqueiro. Após cerca de 45 minutos a navegar até ao novo pesqueiro, pelas 19:30 horas de dia 28 de novembro de 2017 a embarcação começou a largar redes no novo pesqueiro (à profundidade de 38 braças e a 11 milhas náuticas (mn) a oeste da Figueira da Foz).

Entre as 19:30 horas e as 22:30 horas efetuou o arrasto – dados obtidos dos registos indicam que às 21:12 horas a embarcação navegava a uma velocidade em relação ao fundo (SOG) entre 2.3 e 2.7 nós e ao rumo em relação ao fundo (COG) entre 170º e 192º - de seguida alou as redes até cerca das 23:00 horas do dia 28 de novembro de 2017.

Voltou a largar redes e a arrastar até às 02:30 horas do dia 29 de novembro de 2017 – dados obtidos dos registos indicam que às 01:12 horas a embarcação Veneza navegava com SOG 2.7 nós e COG 359º - de seguida alou as redes para bordo e às 03:00 horas do dia 29 de novembro de 2017 efetuou um novo lance – dados obtidos dos registos indicam que às 03:12 a embarcação navegava com SOG 0.8 nós e COG 139º).

b. Registos eletrónicos

De acordo com os registos obtidos, as últimas posições enviadas pelo equipamento automático de identificação (AIS), existente a bordo da embarcação, foram às 03:12 horas do dia 29 de novembro de 2017, a embarcação estava a alar a rede para bordo, sensivelmente a doze milhas náuticas (mn) da entrada do porto da Figueira da Foz, na posição, latitude 40º 07.80' N e Longitude 009º 08.66' W ao rumo 139º e à velocidade de 0.8 nós (kts).

A posição seguinte e última foi a enviada no alerta, às 04:15 horas, na latitude 40º 05.60' N e longitude 009º 03.00' W.

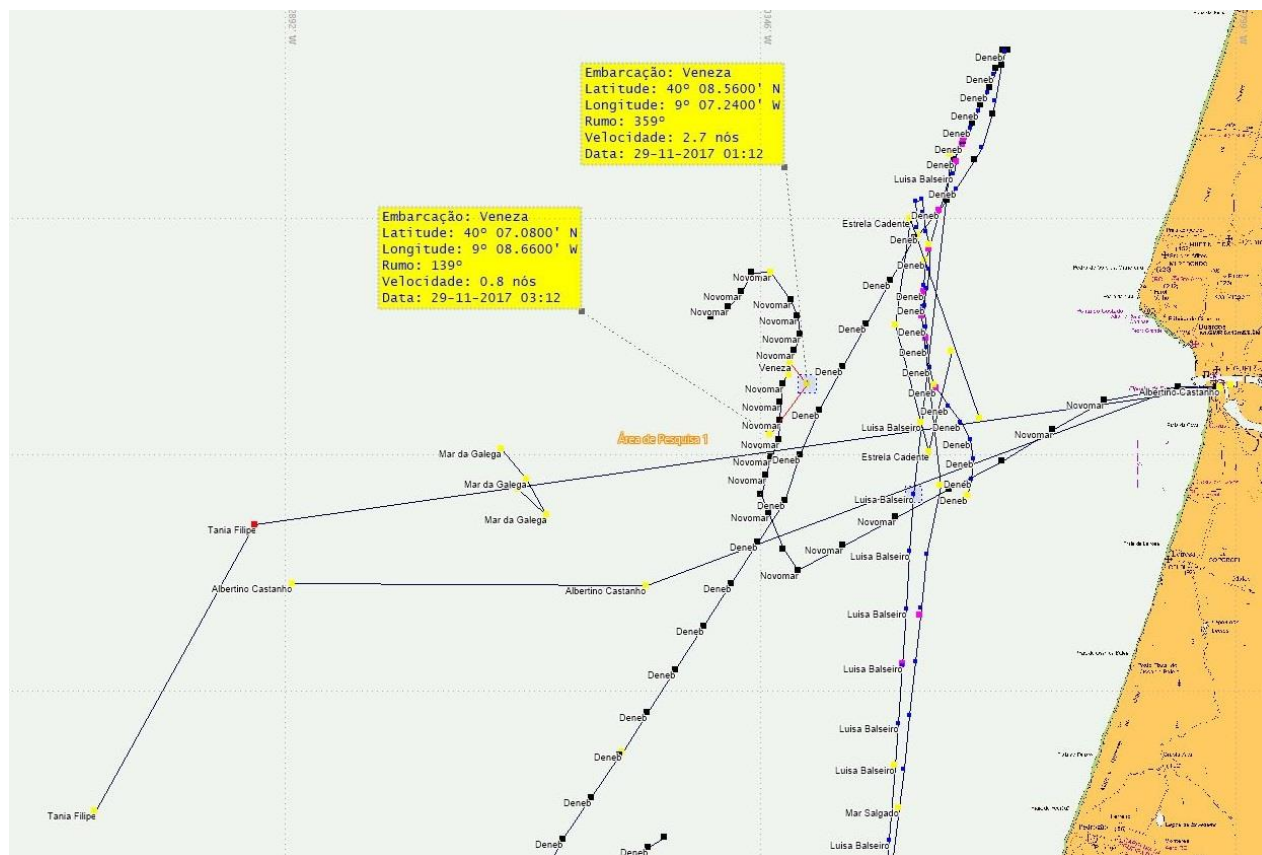


Figura 2 – Aspeto geral do tráfego marítimo na área do acidente entre as 21:00 horas de dia 28 de novembro de 2017, até às 06:00 horas do dia 29 de novembro de 2017.

Apesar de existir algum tráfego marítimo na área onde ocorreu o desaparecimento da embarcação Veneza, foi possível apurar que não foi escutado nenhum pedido de socorro em rádio VHF (frequências muito altas), canal (ch) 16 e também não foi emitido nenhum pedido de socorro em DSC (chamada seletiva digital) em ch 70.

A embarcação Veneza estava a alar as redes para bordo às 03:12 horas do dia 29 de novembro de 2017.

O alerta foi recebido no MRCC às 04:15 horas do dia 29 de novembro de 2017 e os destroços da embarcação foram identificados na posição geográfica latitude 40° 04.70' N e longitude 009°06.77' W.

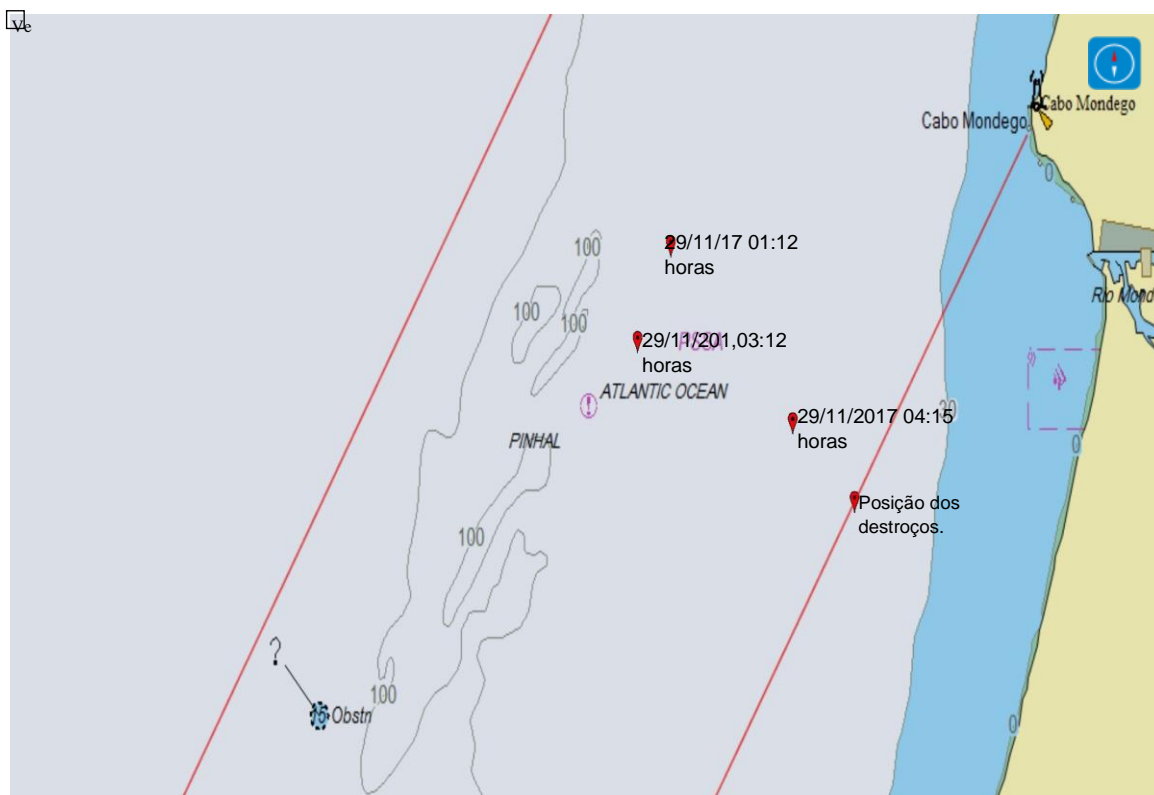


Figura 3 – Últimas posições recebidas da embarcação Veneza, posição do alerta às 04:15 horas e posição onde foi encontrada a embarcação assente no fundo do mar.

Às 04:15 horas do dia 29 de novembro de 2017 a navegação, na área onde a embarcação Veneza foi posteriormente identificada, já no fundo do mar, assente pela quilha e adornada a estibordo, era conforme se apresenta na imagem seguinte.

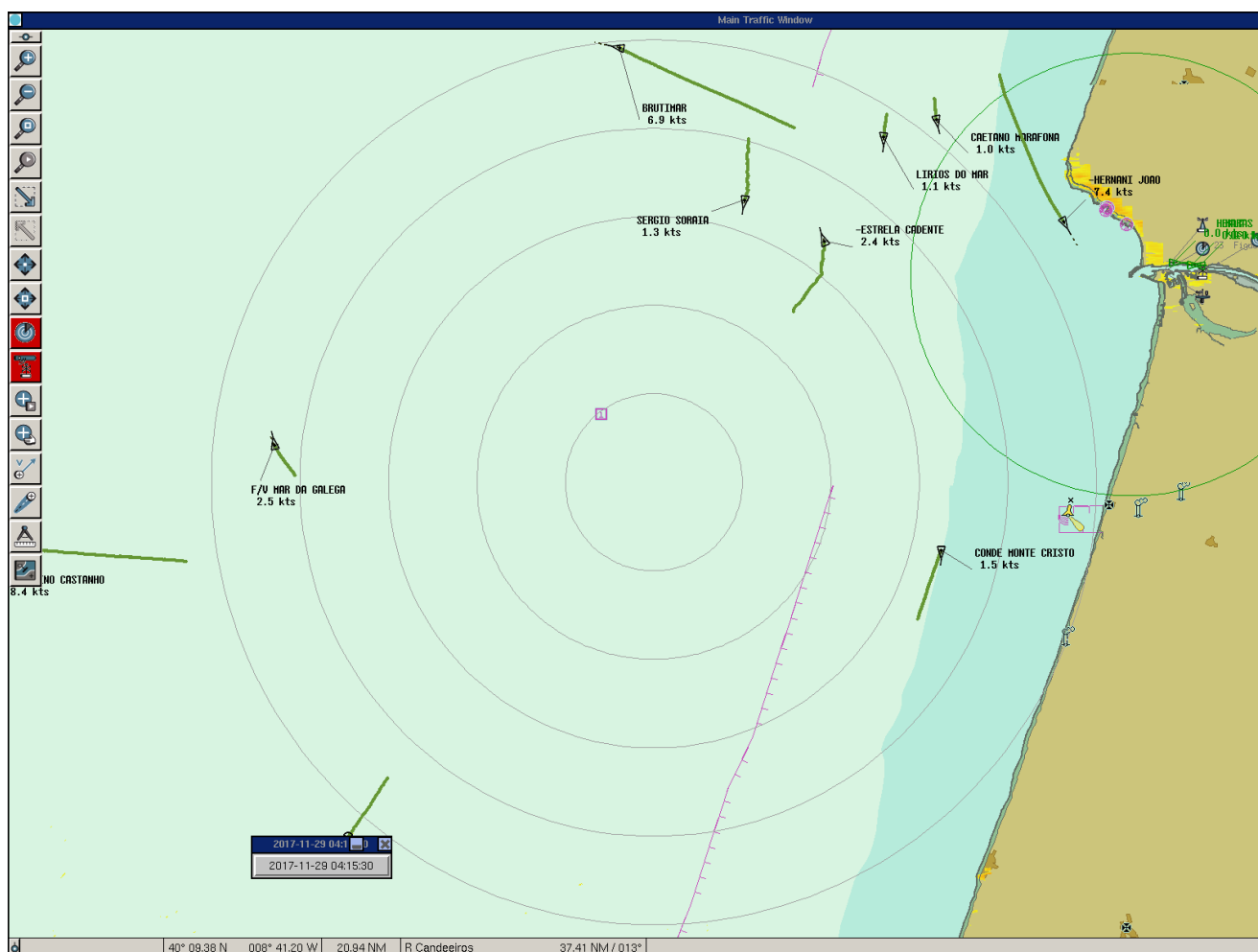


Figura 4 – Situação às 04:15 horas. Círculos concêntricos, espaçados 2 mn entre si, centrados na posição onde a embarcação foi identificada no fundo do mar.

c. Descrição das atividades de Busca e Salvamento (SAR) desenvolvidas:

- 29 de novembro de 2017, às 04:15 horas, o Centro de Coordenação de Busca e Salvamento Marítimo de Lisboa (MRCC) informou a Capitania do Porto da Figueira da Foz e Comando Local da Polícia Marítima da Figueira da Foz, que, recebeu um alerta COSPAS-SARSAT (alerta emitido automaticamente através de uma rádio baliza existente a bordo da embarcação), na posição Latitude 40° 05.60' N e Longitude 009° 03.0' W, transmitido através do equipamento com o MMSI associado à embarcação Veneza, registo FF-1281-C.
- 29 de novembro de 2017, às 04:44 horas a embarcação Patrão Macatrão da Estação salva-vidas da Figueira da Foz saiu a barra do Porto da Figueira da Foz e navegou para a posição indicada pelo MRCC Lisboa.
- Foram realizadas diversas tentativas de contato com a embarcação Veneza em VHF ch 16, resultando todas infrutíferas.

- 29 de novembro de 2017, às 05:42 horas, a embarcação Salva-Vidas Patrão Macatrão chegou ao local de ativação do alerta, iniciando de imediato as buscas.
- 29 de novembro de 2017, às 05:50 horas foi enviado para o local o helicóptero EH-101 Merlin, da Força Aérea Portuguesa, tendo o mesmo iniciado as operações de busca às 07:40 horas.
- 29 de novembro de 2017, às 07:55 horas, o meio aéreo avistou uma balsa salva-vidas à deriva na posição Latitude 40° 04.36' N e Longitude 009° 06.88' W, sem ninguém no seu interior, bem como alguns destroços da embarcação de pesca Veneza.
- 29 de novembro de 2017, às 08:15 horas, foi comunicada pelo helicóptero a localização de um dos tripulantes na posição latitude 40° 05.28' N e longitude 009° 07.36' W
- 29 de novembro de 2017, às 08:19 horas, a embarcação de alta velocidade (EAV) da Polícia Marítima da Figueira da Foz, EAV Portimão, dirigiu-se para a área do desaparecimento da embarcação Veneza.
- 29 de novembro de 2017, às 08:24 horas, o helicóptero comunicou o avistamento da segunda vítima mortal perto da posição de recolha da primeira vítima.
- 29 de novembro de 2017, às 09:45 horas, a embarcação Nossa Senhora do Destino, da Estação salva-vidas de Aveiro, largou do porto de Aveiro e dirigiu-se para o local do desaparecimento da embarcação Veneza.
- 29 de novembro de 2017, às 13:40 horas, foi recebida comunicação do helicóptero a informar ter encontrado uma terceira vítima mortal na posição latitude 40° 03.64' N e longitude 009° 08.75' W.
- 29 de novembro de 2017, às 17:00 horas, a operação de busca e salvamento ficou a cargo do navio NRP João Roby.

Apesar de terem sido deslocados para o local uma equipa de mergulhadores da Marinha Portuguesa e um ROV (veículo operado remotamente) do Instituto Hidrográfico (IH), continua desaparecido o mestre da embarcação Veneza.

d. Imagens obtidas via ROV (veículo operado remotamente)

É possível verificar nas imagens obtidas através do ROV nos dias 03 e 04 de dezembro de 2017, que existe um cabo enrolado à volta da hélice e do veio e que o braço da grua está lançado para estibordo.



Figura 3 – Imagem do ROV onde é visível um cabo enrolado na hélice e veio da hélice.

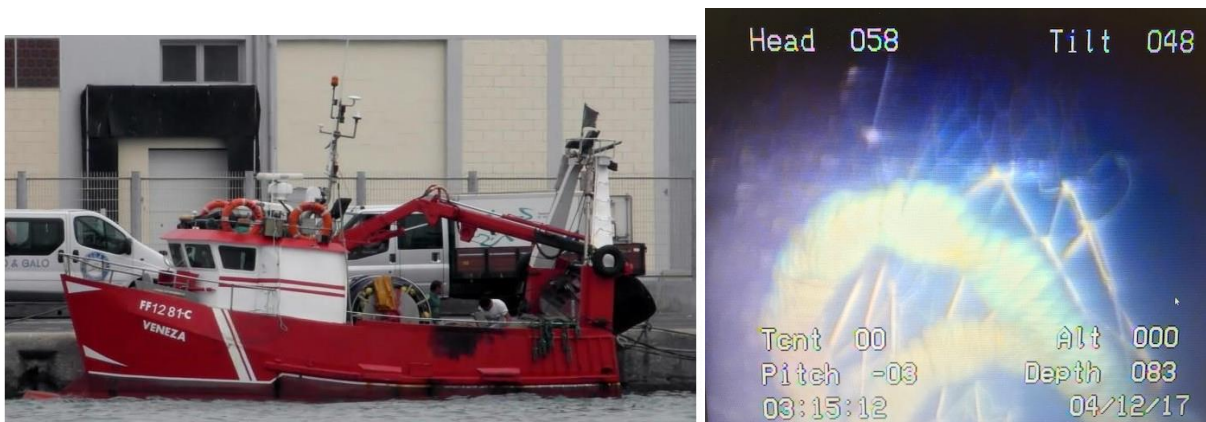


Figura 4 – Imagem da esquerda mostra a grua existente a bordo e imagem da direita, obtida através do ROV mostra a grua disparada para estibordo e presa ao saco.

e. A embarcação Veneza

A embarcação Veneza, registada na Figueira da Foz para o exercício da pesca costeira, através do arrasto pela popa, foi construída em 2007. Possuía, na altura do acidente um certificado de navegabilidade válido, certificado n.º 58/2017, emitido em 18/10/2017 pela Capitania do Porto da Nazaré.

Em 16/06/2017 a empresa proprietária da embarcação Veneza, Avô e Veneza – Sociedade de Pesca, Lda., apresentou na DGRM (Direção-Geral de Recursos Naturais Segurança e Serviços Marítimos) um pedido de modificação que incluía:

- i. Implantação de um bolbo de vante;
- ii. Prolongamento da quilha até ao bolbo;
- iii. Aumento da largura da ponte de comando até à borda falsa;
- iv. Prolongamento do convés de vante até à ponte de comando;
- v. Aumento da extensão lateral da superestrutura e respetivo teto cerca de 1200 mm a bombordo (BB) e 50 mm a estibordo (EB) por ré da ponte de comando.

Os trabalhos acima referidos foram autorizados em 24/07/2017 e em 14/08/2017 foi comunicado o deferimento à empresa Avô e Veneza – Sociedade de pesca, Lda.

O deferimento foi atribuído referindo que a modificação solicitada já tinha sido implementada pelo proprietário antes de ser autorizada pela DGRM, razão pela qual o deferimento foi atribuído constatando que se trata de uma regularização de facto.

Em 06/09/2017 é requerida à DGRM, pelo proprietário da embarcação, uma vistoria de verificação à embarcação Veneza, cujas modificações já haviam sido efetuadas sem aprovação prévia. A vistoria de verificação inclui uma vistoria final antes do lançamento à água e adicionalmente mais duas vistorias, uma no final dos trabalhos de modificação e outra para efeitos de teste de estabilidade.

Em 14/11/2017 foram realizadas por um técnico da DGRM as vistorias acima referidas, concluindo que, pelo facto da embarcação não passar nas provas de estabilidade não é aprovado o processo de modificação. Esta não aprovação por parte da DGRM não foi comunicada à Autoridade Marítima Nacional (AMN).

Em 2015 foram substituídos dois guinchos e dois aladores da embarcação Veneza por outros idênticos e em 2017 foi efetuada uma pintura geral do casco.

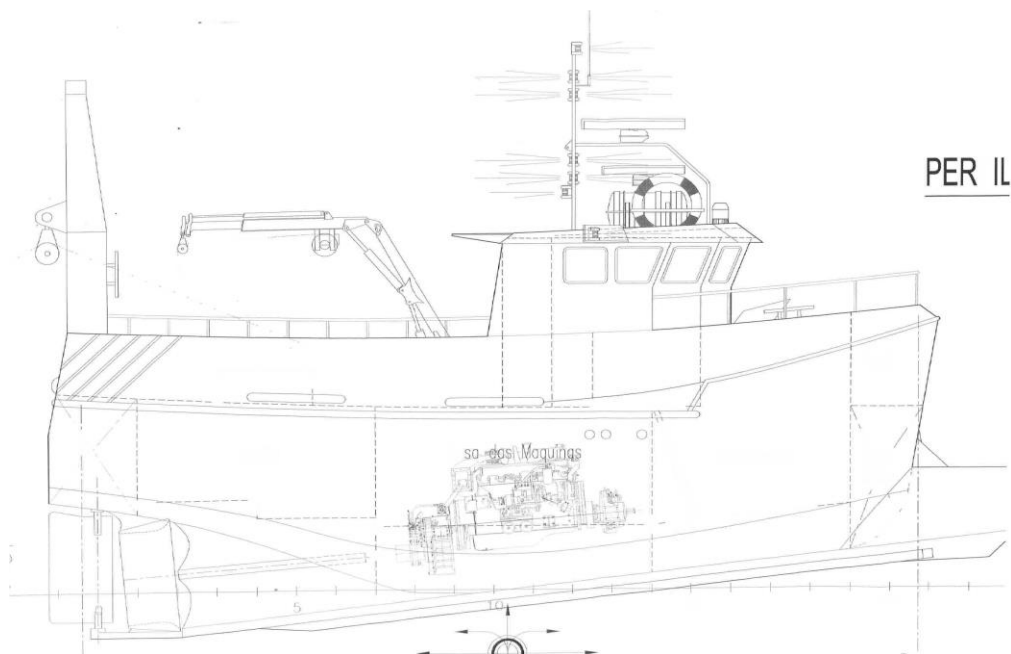


Figura 5 – Perfil da embarcação Veneza com as alterações.

3. Análise

A embarcação Veneza estava a operar com um projeto de modificação/alteração não concluído e com um certificado de navegabilidade válido, emitido enquanto decorria o processo de modificação.

Durante uma vistoria realizada pela Capitania foi observada a modificação, já efetuada, pelo que a Capitania informou o proprietário que deveria dar entrada de um projeto de modificação na DGRM.

O certificado de lotação de segurança para embarcações de pesca da embarcação Veneza estabelece em três o número mínimo de tripulantes marítimos, sendo estes, um mestre/arrais de pesca, um marinheiro/marinheiro pescador e um chefe de máquinas/maquinista prático de 3º classe.

O facto de a bordo haver um quarto elemento matriculado como observador quer dizer que este elemento não pode realizar trabalhos de marítimo.

Este não marítimo tinha as funções a bordo de assistir à pesca.

Através da análise das imagens obtidas pelo ROV, verificou-se que a embarcação está assente no fundo do mar, a uma profundidade de cerca de oitenta metros, assente pela quilha e adornada a estibordo, na posição Latitude 40º 04.70' N e Longitude 009º 06.77' W, que a mesma não apresenta sinais de colisão, rombos ou de ter sido arrastada pelo fundo e que as artes de pesca se encontram presas à embarcação ainda com o pescado capturado. Nas imagens do ROV é visível apenas a porta de arraso do lado de estibordo, que se encontra junto à embarcação, um cabo enrolado no veio e na hélice e que a grua se encontra disparada para o lado de estibordo presa á rede.

Através de informação obtida da AMN (Autoridade Marítima Nacional) foi possível apurar que as três vítimas mortais recuperadas da água pelos meios de salvação, envergavam fatos de oleado com calças e casaco e nenhuma das três envergava colete salva-vidas;

A embarcação de pesca costeira Veneza, registo FF-1281-C, efetuava duas viagens semanais, largando por norma do Porto de pesca de Peniche à segunda-feira e regressando à quinta-feira de manhã e voltava a largar na quinta-feira e regressava segunda-feira de manhã.

A tripulação da embarcação Veneza é, normalmente, composta por quatro marítimos, nomeadamente, um Mestre, um Contramestre, um motorista e um pescador, que navegam juntos há cerca de cinco anos.

Do rol de matrícula da embarcação constam seis elementos, o que quer dizer que a embarcação tem dois mestres que se revezam e ainda um dos restantes membros da tripulação está de férias /folga.

Na saída de dia 28 de novembro de 2017 um dos tripulantes (que não o Mestre) foi substituído por um não marítimo, que teria as funções a bordo de assistir à pesca.

A arte de pesca praticada é o arrasto de uma rede, cuja abertura horizontal é conseguida através da utilização de duas portas de arrasto.

As duas portas de arrasto existentes a bordo da embarcação Veneza têm 1 mt de altura por 1.5 mt de comprimento, para um comprimento total de rede de cerca de 50 mts.

O procedimento normal é, após largar do cais, navegar até ao pesqueiro, de seguida a tripulação larga as redes e a embarcação inicia o arrasto pela popa, por um período de três horas, mais ou menos. Quando o saco da rede está muito pesado utiliza-se a grua, a trabalhar a meio da popa, para ajudar a virar o saco para bordo pois a embarcação não tem rampa à popa e o saco tem que passar por cima da borda falsa.

De seguida as redes são aladas para bordo (tarefa demora entre dez a vinte minutos) ficando o Mestre na casa do leme, um elemento no guincho e dois na popa.

De seguida as redes são novamente largadas e os três elementos da tripulação tratam da captura (escolher, lavar e arrumar o pescado) enquanto o mestre efetua o arrasto na ponte. Após tratar o pescado a tripulação descansa até ser novamente altura de alar a rede para bordo. O período de descanso normal é de uma hora – o arrasto demora três horas e a escolha do pescado demora duas horas.

A embarcação Veneza efetuou três ou quatro lances no mesmo pesqueiro durante o dia 28 de novembro de 2017 e depois navegou para um novo pesqueiro. Ao chegar ao novo pesqueiro efetua mais um lançamento de rede e arrasto até às 23:00 horas do dia 28 de novembro de 2017, de seguida volta a lançar as redes e já no dia 29 de novembro de 2017 a tripulação concluiu o primeiro arrasto pelas 02:30 horas e alou as redes até cerca das 03:00 horas. De seguida efetuou outro lançamento de redes e deveria arrastar até cerca das 06:00 horas.

Foram analisados os registos das posições da embarcação Veneza, bem como as declarações dos intervenientes e ainda o facto de que, no dia e horas em questão, foi identificado por diversas embarcações a existência de um grande cardume de biqueirão na área onde a embarcação Veneza emitiu o alerta às 04:15 horas do dia 29 de novembro de 2017.

Foi igualmente analisada a informação recolhida pelo ROV, onde se verificou o cabo preso na hélice e veio da hélice, a grua de bordo com o braço lançado pra estibordo e com o saco da rede preso e ainda a perda da porta de arrasto de bombordo.

Foi confirmado que o modo normal de operar durante a faina não garante a estanquidade da embarcação pois a porta da casa do leme, a de acesso ao porão do pescado e a de acesso ao interior da embarcação estão, por norma, abertas.

Considerando os dados recolhidos, nomeadamente, o desaparecimento da porta de arrasto de bombordo e o planeamento da faina, é possível que a porta de arrasto de bombordo tenha ficado presa no fundo, obrigando a embarcação a guinar para bombordo e que o alagamento tenha ocorrido quando a tripulação (três marítimos e um não marítimo) tentavam alar a rede para bordo.

O facto de a grua ter o braço lançado para estibordo e estar presa ao saco da rede significa que a rede estava a ser alada para bordo por estibordo e que, muito provavelmente, o mar e vento estavam no bordo oposto, bombordo.

O cabo preso à hélice e veio, que é visível nas imagens do ROV, pode ter ficado preso quando o navio efetuava manobras para recolher o saco, originado assim a perda de controlo direcional, ou pode ter ficado preso enquanto a embarcação afundava.

A tripulação quando está no interior da embarcação, nos períodos de descanso, por norma, não tem envergado os fatos de mar.

4. Conclusão

Durante as vistorias realizadas pela Capitania foram detetadas alterações pelo que foi iniciado, por parte do proprietário, junto da DGRM, um processo de regularização.

A vistoria de conclusão do processo, por parte da DGRM, constatou que a embarcação não cumpria com os critérios de estabilidade, a estabilidade era insuficiente pois a embarcação adormecia a um dos bordos, pelo que deveria efetuar as modificações necessárias e solicitar nova vistoria.

Antes do processo estar concluído por parte da DGRM é emitido o certificado de navegabilidade nº 58/2017 pela Capitania do Porto da Nazaré.

O Gabinete de Investigação de Acidentes Marítimos e da Autoridade para a Meteorologia Aeronáutica (GAMA) já emitiu recomendações de segurança em casos de tripulantes não marítimos embarcados como observadores em embarcações de pesca, recomendando que estes (os observadores) não devem estar em zonas que possam interferir com os trabalhos de bordo e nem em zonas identificadas como perigosas, por exemplo, durante a largada de redes não deve ser permitida a permanência de observadores à popa.

Através dos elementos analisados conclui-se que a embarcação Veneza não colidiu com outra embarcação ou navio e não embateu em nenhum objeto.

Conclui-se ainda que os 3 tripulantes recolhidos da água já cadáveres não se encontravam no interior da embarcação e que não envergavam coletes salva-vidas no momento em que abandonaram a embarcação.

Que o afundamento foi repentino pois a tripulação não teve tempo de envergarem os coletes e nem de pedir socorro. O alerta foi dado automaticamente pela radio baliza existente a bordo e a balsa salva-vidas foi libertada através do libertador hidrostático, quando a embarcação já se encontrava parcialmente submersa.

Considerando a informação recolhida e analisada conclui-se que a causa do alagamento foi o embarque de água pelo lado de estibordo enquanto a tripulação recolhia o saco da rede com a ajuda da grua que estava lançada a estibordo.

A embarcação ao efetuar o arrasto que iniciou pelas 03:00 horas, na direção Sul, ficou com a porta de arrasto do lado de bombordo presa, o que obrigou a embarcação a alterar o rumo para o seu bombordo e de seguida com a ondulação de Noroeste na sua alheta de bombordo e com o vento de Nordeste na sua amura de bombordo, tentou usar a grua para virar o saco com o pescado para bordo. Não foi possível apurar o porquê de a grua estar do lado de estibordo e não a meio da popa, posição normal para ajudar a recolher o saco pela popa da embarcação. Esta possível situação provocou o adornamento excessivo da embarcação cujos critérios de estabilidade não cumpriam os requisitos da DGRM e o consequente embarque de água, que pelo facto de não estar garantida a estanquidade, rapidamente se tornou num alagamento massivo.

O rápido alagamento não permitiu que a tripulação envergasse os coletes e nem que fosse efetuado um pedido de socorro.

Provavelmente o cabo que é visível preso na hélice e veio, ficou preso durante a descida da embarcação até ao fundo ou durante a manobra de recolha do saco após a perda da porta de arrasto de bombordo.

5. Recomendações de segurança

- **Recomendação de Segurança SR 2017-227 A**
À Direção-Geral da Autoridade Marítimas (DGAM)

Quando da emissão de certificados de navegabilidade, seja confirmada a não existência de processos de modificação em curso.

Esta recomendação de segurança foi enviada à DGAM na fase de circulação de relatório de investigação, não tendo, até à data da publicação sido recebida nenhuma resposta que informe se a recomendação de segurança foi tida em consideração.

- **Recomendação de Segurança SR 2017-227 B**
À Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM)

No caso de processos de regularização de situação de facto, que coloquem em causa a navegabilidade da embarcação, que seja solicitado junto da Autoridade Marítima competente a suspensão/recolha do certificado de navegabilidade em vigor e a não emissão de novo certificado de navegabilidade até informação de conclusão favorável do processo.

Esta recomendação de segurança foi enviada à DGRM na fase de circulação de relatório de investigação, não tendo, até à data da publicação sido recebida nenhuma resposta que informe se a recomendação de segurança foi tida em consideração.

- **Recomendação de Segurança SR 2017-227 C**

Ao setor da pesca, através da Comissão Permanente de Acompanhamento para a Segurança dos Homens no Mar(CPASHM).

Que se avalie o risco de as embarcações de pesca operarem, em especial durante a faina, sem estar garantida a estanquidade máxima disponível.

Esta recomendação de segurança foi enviada à CPASHM na fase de circulação de relatório de investigação, não tendo, até à data da publicação sido recebida nenhuma resposta que informe se a recomendação de segurança foi tida em consideração.

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