

Relatório de Investigação Técnica

(conforme previsto no n.º 1 do artigo 11º da Lei n.º 18/2012, de 07 de maio)

ANTERO DE QUENTAL

IMO -9312638

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 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 UTC e todas as posições têm como datum geodésico de referência WGS84. Informação e relatório disponível:

www.gama.mm.gov.pt

Correio eletrónico:

gama@gama.mm.gov.pt

RESUMO

No dia 25 de janeiro de 2017 o catamarã de transporte de passageiros, Antero de Quental, largou do terminal de passageiros do Barreiro com destino ao terminal de passageiros do Terreiro do Paço.

A bordo seguiam 4 tripulantes e 561 passageiros.

Às 08:27, em manobra de aproximação ao cais do Terreiro do Paço o catamarã Antero de Quental, em condições de fraca visibilidade, embateu no pontão Doca da Marinha.

Do contacto resultaram 37 feridos, danos no pontão Doca da Marinha e no catamarã Antero de Quental.

Não houve vítimas mortais.

Não houve registo de poluição, nem danos ao ambiente.

As condições de flutuabilidade e navegabilidade do navio não foram afetadas, pois o navio prosseguiu pelos próprios meios.

O acidente é classificado como grave conforme alínea a), do n.º 2 do artigo 3º da Lei n.º 18/2012, de 07 de maio.

DESCRIÇÃO

O catamarã de passageiros Antero de Quental largou do terminal de passageiros do Barreiro no dia 25 de janeiro de 2017 às 08:09 horas com 561 passageiros a bordo e uma tripulação composta por 4 elementos, nomeadamente:

- 1 mestre;
- 1 maquinista;
- 2 marinheiros.



Figura 1 – Catamarã ANTERO DE QUENTAL.

Durante a viagem para o terminal do Terreiro do Paço, toda ela realizada sob nevoeiro intenso com visibilidade de cerca de 100mts, com a maré com uma hora de enchente e vento de aragens, o mestre encontrava-se na ponte de comando bem como o maquinista e os marinheiros.

Os dois marinheiros estavam na asa da ponte, um em cada bordo, a desempenhar as funções de vigia.

Na ponte estavam ligados todos os dispositivos auxiliares de navegação, nomeadamente os dois radares (principal e de recurso), sonda, sistema de posicionamento global (GPS), giro-bússola, sistema de identificação automático (AIS).

O radar principal durante a aproximação ao terminal do Terreiro do Paço tinha a escala fixada nos 800mts, e o outro radar servia de recurso.

Durante a aproximação foi dada a indicação aos marinheiros para descerem e prepararem a manobra de atracação, tendo ficado o mestre e o maquinista na ponte.

No radar foram visualizados os pontões do terminal do Terreiro do Paço e nesta altura os comandos do navio iam ser passados para a asa da ponte. O navio não dispõe de piloto automático.

O alarme de contacto iminente foi dado pelo maquinista segundos antes do embate. O maquinista que estava na asa da ponte do lado de Estibordo, – os marinheiros estavam a dirigir-se para a manobra - informou o mestre que o navio Antero de Quental estava a cerca de 10 mts do Pontão Doca da Marinha.

Não foi ativado o alarme geral do navio Antero de Quental porque o alarme é na ponte de navegação, mas não se situa perto dos comandos da máquina.

Foi imediatamente invertida a máquina, passando a estar toda a ré. No entanto esta manobra não foi suficiente para evitar o contacto, a uma velocidade mais reduzida, com o Pontão da Doca da Marinha às 08:27 horas do dia 25 de janeiro de 2017.

A proa do lado de estibordo no navio Antero de Quental embateu no pontão Doca da Marinha.

A navio Antero de Quental fez a aproximação ao local de atracação a uma velocidade de 12 nós, e durante o trajeto entre o Barreiro e Lisboa atingiu a velocidades na ordem dos 20 nós – a velocidade média da viagem foi calculada em 16.8 nós.

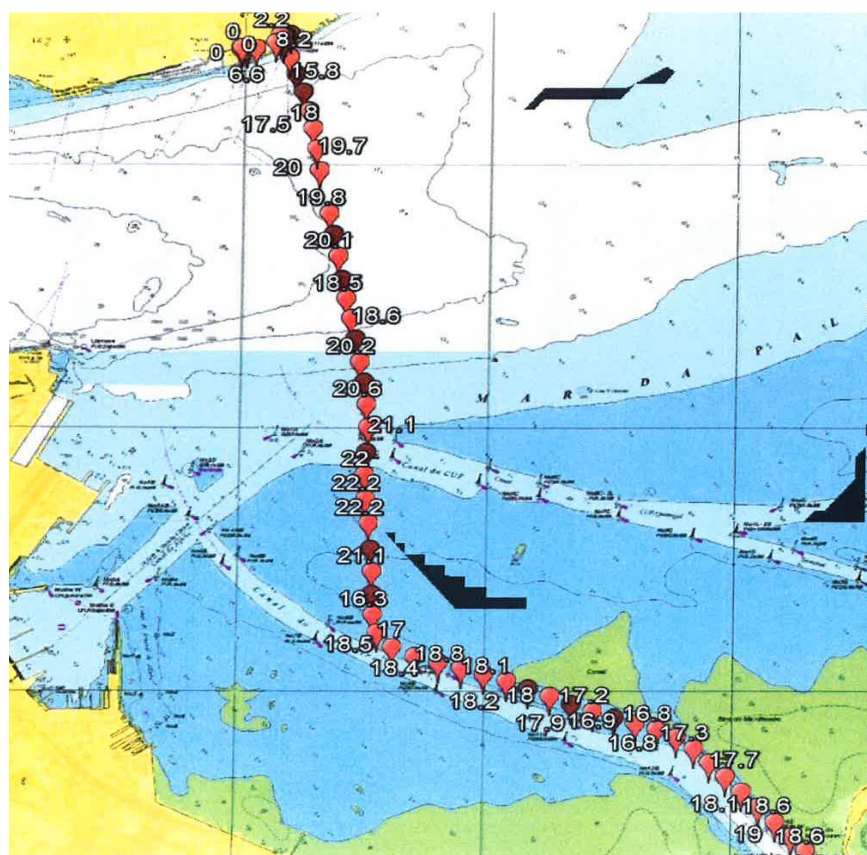


Figura 2 – Registo GPS da viagem do Antero de Quental no dia 25-01-2017

O navio após o contacto com o pontão da Doca da Marinha atracou no pontão Buraca e simultaneamente foi dada a indicação à tripulação que verificasse o estado dos passageiros.

A velocidade do navio Antero de Quental é de 13.2 nós quando está a uma distancia de 72 mts do pontão Doca da Marinha (figura 3).



Figura 3 – Local do contacto com o pontão Doca da Marinha e posterior movimentação para o pontão Buraca.

O navio Antero de Quental segue uma trajetória perpendicular ao pontão Doca da Marinha.

No pontão imediatamente a seguir ao pontão Doca da Marinha está o pontão Telhal, que na altura do acidente estava ocupado com o Catamarã Almeida Garrett.

Na figura seguinte é possível verificar o trajeto da aproximação do navio, a 13 nós, e as manobras a seguir ao contacto com o pontão Doca da Marinha.

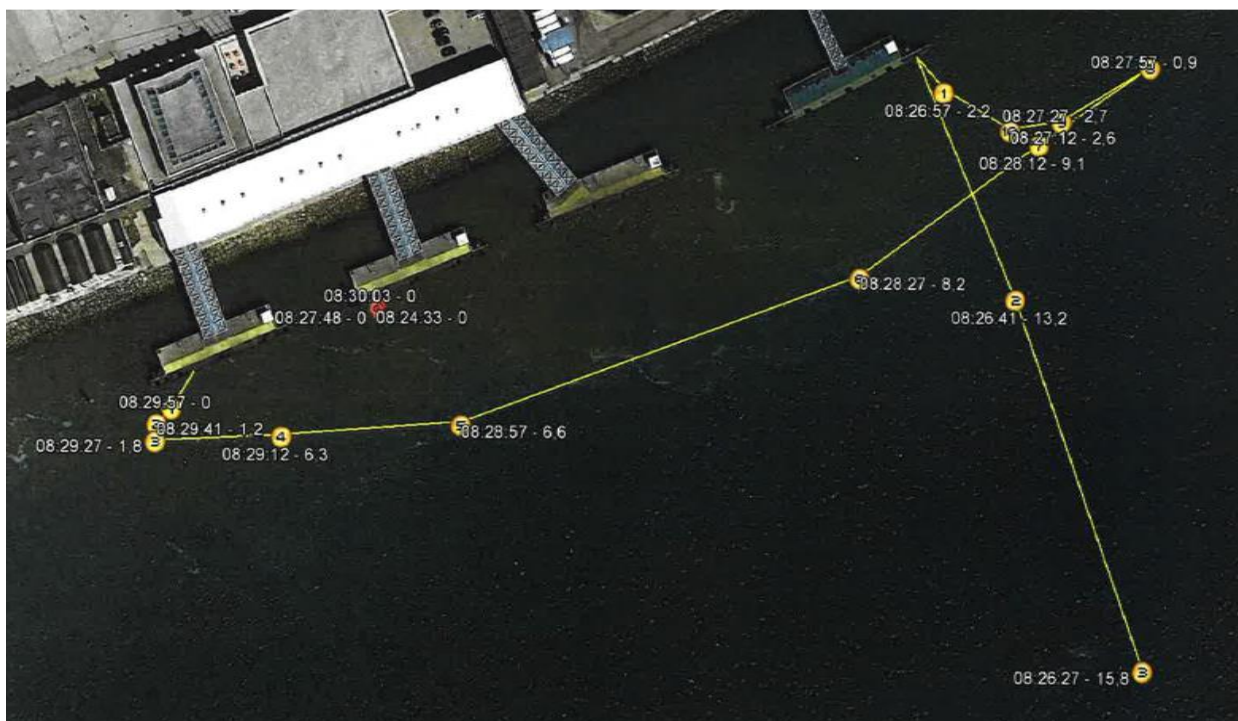


Figura 4 -Trajeto até ao contacto com o pontão Doca da Marinha.

O navio Antero de Quental, em condições de fraca visibilidade, fez a aproximação ao que pensava ser o Terminal de passageiros do Terreiro do Paço, mas na realidade era o pontão Doca da Marinha, a uma velocidade de 13.2 nós quando se encontrava a uma distância de 72.13 mts do pontão, conforme figura 5.

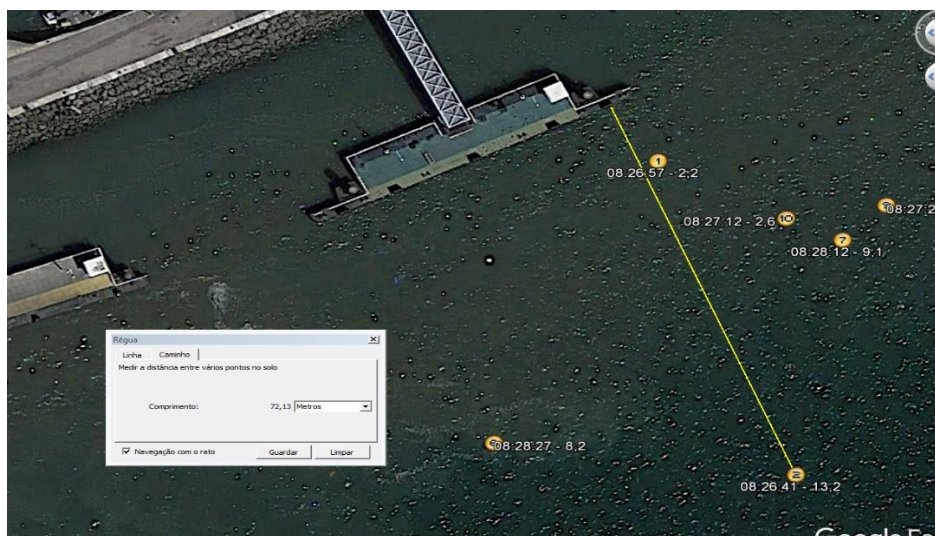


Figura 5 – Distancia ao pontão.



Figura 6 – Pontão Doca da Marinha onde ocorreu o embate.

A navio atracou às 08:30 no pontão Buraca, as autoridades foram informadas e os passageiros desembarcaram pelos seus próprios meios.

Do contacto com o pontão da Doca da Marinha resultaram danos materiais no navio Antero de Quental, no pontão da Doca da Marinha e 37 feridos assistidos pelas autoridades que se deslocaram ao local.



Figura 6 – Danos Antero de Quental – proa do lado de Estibordo



Figura 7 – Pormenor dos danos no navio Antero de Quental.

ANÁLISE

O procedimento de colocar os marinheiros na asa da ponte, foi descrito como normal em condições de visibilidade reduzida.

De acordo com as instruções de segurança da SOFLUSA, proprietária do catamarã, deve ser estabelecida uma velocidade de 14 nós como velocidade máxima a praticar pelos catamarãs em condições de visibilidade reduzida.

Dos registos obtidos verificou-se que a velocidade média da viagem foi de 16.8 nós e que houve trechos em que este limite máximo de segurança foi excedido.

Os mesmos procedimentos da companhia estabelecem que para o terminal fluvial do Terreiro do Paço a velocidade máxima é de 10 nós desde a zona de atracação até uma distância de 1000 mts (até ao paralelo 38° 42.0'N).

O facto de alguns passageiros se encontrarem no bar, ou em pé, ou a dirigirem-se para os portalós, ou sentados nas primeiras cadeiras sem os cintos de segurança colocados, no momento do contacto com o pontão Doca da Marinha pode ser consequência da proximidade ao local de desembarque. Esta situação pode ter sido agravada pelo facto de não ter sido ativado o alarme geral da embarcação, permitindo assim alguma preparação por parte dos passageiros e tripulantes.

Durante a aproximação ao Terreiro do Paço os dois marinheiros receberam instruções para saírem da ponte e irem preparar a manobra de atracação ficando o mestre na ponte – responsável pela

navegação e leitura dos equipamentos auxiliares de navegação – juntamente com o maquinista que nesta altura assumiu as funções de vigia na asa da ponte de estibordo (bordo por onde o navio iria atracar).

Pelo facto de terem sido visualizados os pontões do terminal do Terreiro do Paço foi dada a ordem para os marinheiros se dirigirem para a manobra, no entanto, o navio encontrava-se nesta altura a cerca de 10 mts do pontão Doca da Marinha.

A aproximação perpendicular ao pontão Doca da Marinha pode ser justificada pela intenção de atracar no pontão Telhal, tendo assim de aguardar pela largada do navio Almeida Garrett.

A velocidade de aproximação e a vigilância, não foram as mais indicadas para atracar em qualquer pontão do Terreiro do Paço.

CONCLUSÕES

O contacto ocorrido entre o catamarã de passageiros Antero de Quental e o pontão denominado Doca da Marinha, é classificado como um acidente marítimo grave¹ do qual resultaram danos estruturais no navio Antero de Quental, no pontão Doca da Marinha e feridos.

As entidades que se deslocaram ao local para prestar auxílio aos passageiros registaram 37 feridos. Os feridos aqui referidos não são considerados feridos graves².

O acidente, classificado como grave, do qual resultaram feridos e danos materiais, está no âmbito do previsto no n.º 3 do artigo 6º da Lei n.º 18/012, de 07 de maio³.

Da descrição e análise do acidente verifica-se que:

- Não havia registos de qualquer deficiência a nível de equipamentos auxiliares de navegação e nem de sistemas de propulsão, governo e manobra do navio Antero de Quental;
- Não foram cumpridas as recomendações sobre velocidade de segurança previstas no regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar – 1972 (COLREG1972) e velocidade máxima na área de aproximação ao terminal do Terreiro do Paço (Procedimentos da companhia);
- Houve uma inadequada avaliação da posição real do navio;
- Os passageiros e a tripulação não foram informados que o embate estava iminente;

As consequências do acidente ocorrido foram:

- Do embate terem resultados feridos;
- A existência de danos materiais no navio Antero de Quental e no pontão Doca da Marinha.

¹ alínea a), do n.º 2, do artigo 3º da lei n.º 18/2012, de 07 de maio;

² alínea u, do n.º 2, do art.º 3º da Lei n.º 18/2012, de 07 de maio – um ferimento sofrido por uma pessoa num acidente marítimo, do qual resulta uma incapacidade da pessoa funcionar normalmente durante mais de 72 horas, contabilizadas após um período de sete dias a contar da data em que sofreu o acidente.

³ São ainda sujeitos a uma investigação técnica por parte do GAMA todos os acidentes ou incidentes marítimos que ocorram no mar territorial ou nas águas interiores do estado Português, e que envolvam um ferry ro-ro ou uma embarcação de passageiros de alta velocidade.

Consideram-se como fatores contributivos⁴ para a existência de feridos:

- O facto de não ter sido ativado o alarme geral;
- Ser permitido aos passageiros permanecerem de pé e poderem circular durante a aproximação ao cais e manobra de atracar;
- O bar estar em funcionamento;

Considera-se que foram fatores contributivos para o contacto entre o navio Antero de Quental e o pontão Doca da Marinha:

- Uma incorreta avaliação da posição real do navio;
- Uma incorreta leitura dos equipamentos auxiliares de navegação;
- Uma incorreta preparação para ações de emergência;
- O não cumprimento dos procedimentos estabelecidos pela companhia;
- O não cumprimento das Regras 5 (assegurar permanentemente uma vigilância auditiva e visual apropriada) e 6 (velocidade de segurança) do Regulamento Internacional para evitar Abalroamentos no Mar – 1972 (COLREG1972);

⁴ Qualquer ação, omissão, acontecimento ou condição, sem os quais: o acidente não teria ocorrido ou as consequências adversas associadas ao acidente provavelmente não teriam ocorrido ou não teriam sido tão graves. Lei n.º 18/2012, de 07 de maio

DADOS DO NAVIO:

NOME: **ANTERO DE QUENTAL**
BANDEIRA: **PORTUGUESA**
REGISTO: **LX-3202-TL**
INDICATIVO DE CHAMADA: **CSKP**
IMO: **9312638**
MMSI: **263701460**
TIPO: Navio de passageiros
ARMADOR / PROPRIETÁRIO: **SOFLUSA**
COMPRIMENTO FORA A FORA: **49.20MTS**
ARQUEAÇÃO BRUTA: **713**
BOCA: **12.30mts**
ANO DE CONSTRUÇÃO: **2004**
PONTAL DE SINAL: **3.30mts**
MATERIAL DO CASCO: **Liga de alumínio**
ARMADOR/OPERADOR: **Soflusa**
Lotação mínima de segurança / Número de tripulante: **4 / 4**
Lotação máxima de passageiros / Passageiros a bordo: **600 / 561**
Propulsão: **2 jatos de água Hamilton**
Máquina Principal: **mtu 16V40000M70**
Construção: **Estaleiro Damen Shipyards, Singapura**
Velocidade de serviço / máxima: **22 / 30 Nós**

DADOS DA VIAGEM

PORTO DE PARTIDA: **Terminal de passageiros do Barreiro**
PORTO DE DESTINO: **Terminal de passageiros do Terreiro do Paço**
TRIPULAÇÃO / PASSAGEIROS: **4 / 561**
TIPO DE VIAGEM / segmento: **Transporte de passageiros / Chegada**

DADOS DO ACIDENTE

TIPO: **ACIDENTE MARÍTIMO GRAVE**
DATA: 25 janeiro 2017
HORA: 08:27
LOCALIZAÇÃO: Portugal Continental, terminal de passageiros do
Terreiro do Paço
VÍTIMAS MORTAIS: 0
FERIDOS: 37
DANOS: Materiais no navio e no pontão da Doca da Marinha
POLUIÇÃO/IMPACTO AMBIENTAL: NADA REPORTADO
SEGMENTO DE VIAGEM: Ao atracar
PESSOAS A BORDO: 561 passageiros + 4 tripulantes

CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS no local quando se deu o acidente

Força do vento: Aragens
Visibilidade: Nevoeiro Cerrado
Luz natural: Dia

AUTORIDADES COSTEIRAS E INTERVENÇÕES DE EMERGÊNCIA

Capitania do porto de Lisboa
Comando Local da Polícia Marítima de Lisboa (2 viaturas)
Instituto Nacional Emergência Médica (11 viaturas)
Bombeiros (8 viaturas)
Polícia de Segurança Pública (1 viatura, 4 motas)

D

Dist. Naveg
D. Marinha Tempo Veloc Méd
4,82 0,286945 16,8

Dados da Viagens

Date	GPS Lat	GPS Long	Tanque 1	Tanque 2	Caudal 1	Caudal 2	Veloc.Inst.	RFID
	38 42.2665	9 07.7949						
25/01/2017 08:26:12	N	W	44	48	230	233	16,7	0
	38 42.3316	9 07.8223						
25/01/2017 08:26:27	N	W	43	50	230	234	15,8	0
	38 42.3865	9 07.8475						
25/01/2017 08:26:41	N	W	44	51	231	234	13,2	0
	38 42.4171	9 07.8617						
25/01/2017 08:26:57	N	W	40	53	231	234	2,2	0
	38 42.4115	9 07.8485						
25/01/2017 08:27:12	N	W	41	52	231	234	2,6	0
	38 42.4128	9 07.8382						
25/01/2017 08:27:27	N	W	45	51	231	235	2,7	0
	38 42.4208	9 07.8204						
25/01/2017 08:27:57	N	W	44	48	232	235	0,9	0
	38 42.4094	9 07.8427						
25/01/2017 08:28:12	N	W	42	46	233	235	9,1	0
	38 42.3896	9 07.8786						
25/01/2017 08:28:27	N	W	42	47	233	236	8,2	0
	38 42.3676	9 07.9585						
25/01/2017 08:28:57	N	W	45	50	233	236	6,6	0
	38 42.3658	9 07.9944						
25/01/2017 08:29:12	N	W	46	50	233	236	6,3	0
	38 42.3650	9 08.0197						
25/01/2017 08:29:27	N	W	45	51	234	236	1,8	0
	38 42.3676	9 08.0194						
25/01/2017 08:29:41	N	W	47	53	235	236	1,2	0
	38 42.3699	9 08.0164						
25/01/2017 08:29:57	N	W	46	51	235	236	0	0
	38 42.3700	9 08.0163						
25/01/2017 08:30:12	N	W	44	49	235	236	0	0
	38 42.3699	9 08.0163						
25/01/2017 08:30:27	N	W	44	49	235	236	0	0

Figura 8 – tabela com as velocidades do Antero de Quental

RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA⁵

Com base na análise do acidente e nas conclusões resultantes foram propostas recomendações de segurança. As recomendações de segurança propostas foram tratadas conforme previsto no artigo 12º da Lei n.º 18/2012, de 07 de maio, sendo estas conforme a seguir indicado:

1. À SOFLUSA

- a. Restringir a abertura do serviço de bar a bordo das embarcações em condições de mau tempo ou de visibilidade reduzida, ou sempre que o mestre entenda necessário, em especial durante as manobras de aproximação ao cais;**
- b. Reforçar a sinalética e informar, através dos meios disponíveis, que os passageiros devem permanecer sentados até final do aviso;**
- c. Reforçar a implementação dos alarmes gerais;**
- d. Reforçar a formação dos mestres para navegação em condições de visibilidade reduzida;**
- e. Implementar o uso de alarmes de aproximação (CPA) nos instrumentos de navegação;**

⁵ Conforme previsto na alínea dd) do n.º 2, do artigo 3º, da Lei n.º 18/2012, de 07 de maio e no artigo 12º da referida Lei n.º 18/2012, de 07 de maio.