

Acidente Marítimo Muito Grave

Investigação GAMA 18/2018

Homologado em 01/07/2019

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 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) 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

Relatório de Investigação Técnica / Investigation report

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

Rabugento, AH-510-C REGISTO GAMA 2018-199

Summary

On October 08, 2018, at 01:30 hours, the coastal fishing vessel, Rabugento, left the port of S. Mateus, Terceira island, Azores, for fishery, line fishing, with three crewmembers onboard. At 04:00 hours the crew fought, unsuccessfully, a fire in the engine room and abandoned the fishing vessel. The fire and sinking of the fishing vessel Rabugento resulted in a mortal victim, one missing and one wounded, who left the vessel without a lifejacket and that at 20:00 hours on October 8, 2018, managed to reach the land and call for help.

Resumo

No dia 08 de outubro, de 2018, pelas 01:30 horas a embarcação de pesca costeira, Rabugento, largou do porto de S. Mateus, ilha Terceira, Açores, para a faina, pesca à linha, com uma tripulação composta por três elementos. Pelas 04:00 horas a tripulação combateu, sem sucesso, um incêndio na casa da máquina da embarcação e abandonaram a embarcação. O incêndio e afundamento da embarcação Rabugento teve como consequência uma vítima mortal, um desaparecido e um ferido, que abandonou a embarcação sem colete salva-vidas e que pelas 20:00 horas do dia 08 de outubro, de 2018, conseguiu chegar a terra e pedir socorro.



Figura 1- Embarcação Rabugento, registo AH-510-C

Esta ocorrência com a embarcação de pesca costeira, Rabugento, foi classificada como um acidente marítimo muito grave. Após avaliação inicial, classificação e análise, foi iniciada a investigação de segurança, nos termos previstos na Lei n.º 18/2012, de 07 de maio.

1. Dados

1.1 Dados da embarcação

Nome	Rabugento
Porto de registo	Angra do Heroísmo
Registo	Pesca costeira, AH-510-C
Indicativo de chamada	CUSQ7
MMSI	204201840
Comprimento fora a fora (Cff)	14.30 mts
Comprimento entre perpendiculares (Cpp)	13.67 mts
Boca máxima	2.96
Arqueação bruta (GT)	9.32
Pontal	1.30
Ano de construção	1964
Local de construção	Portugal
Material do casco	Madeira
Tipo de pesca	Linha – aparelho de anzol
Máquina principal - potência propulsora	Vetuz Deutz – 150.0 Kw
Combustível utilizado	Gasóleo
Pessoas a bordo	3
Nacionalidade dos tripulantes	Portuguesa
Tripulação que consta do certificado de lotação mínima de segurança. Mínima /máxima	Mínimo – 2 Máximo - 6
Certificado de navegabilidade emitido / válido	20-03-2018 / 15-03-2019

1.2 Dados do acidente

Incêndio - Data e hora	Dia 08 de outubro de 2018, pelas 04:00 horas
Posição, latitude / longitude	38º 41.70' N / 027º 49.30' W
Resgate (tripulante com vida) – data e hora	Recebida chamada de socorro no dia 08 de outubro, de 2018 às 20:40. O naufrago sobreviveu dezasseis horas no mar, à deriva, até chegar a terra e pedir socorro.

Última posição (EPIRB) e hora	
Classificação da Ocorrência	Acidente marítimo muito grave
Consequências	Uma vítima mortal, um desaparecido, um ferido e perda total da embarcação
Dados da vítima mortal	Mestre/motorista e armador da embarcação, marítimo, nacionalidade Portuguesa
Dados do desaparecido	Pescador, marítimo, nacionalidade Portuguesa.

1.3 Dados da viagem

Porto de saída, data e hora	Porto São Mateus, Ilha Terceira, dia 08 de outubro de 2018, pelas 01:30 horas
-----------------------------	---

1.4 Condições meteorológicas

Céu nublado
Vento NNW Força 6
Mar grosso – Ondulação SW 1 MT
Visibilidade fraca

1.5 Meios de salvamento utilizados

Cinco elementos do Comando Local da Polícia Marítima da Horta
Dois elementos da Autoridade Marítima Nacional
Dois elementos da estação salva-vidas da Horta
Seis elementos dos Bombeiros Voluntários da Calheta
Uma embarcação da polícia marítima
Uma embarcação da estação salva-vidas da Horta
Uma embarcação dos Bombeiros Voluntários da Calheta
Um navio patrulha oceânico da Armada Portuguesa – NRP Figueira da Foz
Uma aeronave de asa fixa da Força Aérea Portuguesa
Uma aeronave de asa rotativa da Força Aérea Portuguesa
Uma viatura todo-o-terreno da Polícia Marítima
Uma viatura todo-o-terreno da Autoridade Marítima
Duas viaturas todo-o-terreno dos Bombeiros Voluntários da Calheta

2 Informação fatural

Descrição dos eventos, antes, durante e após o acidente ocorrido com a embarcação Rabugento e a forma como estes foram percecionados pelas pessoas e entidades envolvidas.

No dia 08 de outubro, de 2018, pelas 01:30 horas, a embarcação Rabugento largou do porto de pesca de São Mateus, na ilha Terceira, arquipélago do Açores com uma tripulação composta por três marítimos, com as seguintes funções a bordo, um mestre/motorista e dois marinheiros. Após largar, a embarcação navegou para o pesqueiro (a arte de pesca praticada era a pesca à linha) com o mestre na ponte ao governo da embarcação e os dois marinheiros a descansar nos beliches. Pelas 04:00 horas do dia 08 de outubro, de 2018, os marinheiros acordaram devido à ausência de barulho da máquina propulsora. Verificaram de imediato que tinha deflagrado um incêndio na casa da máquina da embarcação, e ambos, juntamente com o Mestre, combateram o incêndio com os extintores existentes a bordo. A tripulação não conseguiu conter o incêndio e este alastrou para outras áreas da embarcação. A tripulação abandonou a embarcação e embarcou na jangada pneumática, sem envergar os coletes salva-vidas ou efetuar um pedido de socorro via VHF/DSC ou através de sinais visuais de socorro.

Após o embarque dos três tripulantes na jangada pneumática e estando esta a sotavento do incêndio, o mestre aproximou a jangada pneumática à embarcação (a jangada pneumática ainda se encontrava presa à embarcação pelo que foi apenas necessário puxar o cabo), numa tentativa de salvar a embarcação. O Mestre saiu da jangada e voltou para a embarcação que estava a ser consumida pelo incêndio. A proximidade à embarcação teve como consequência a jangada pneumática ter ficado danificada e os dois tripulantes tiveram igualmente que a abandonar e regressar à embarcação em chamas. O Mestre foi visto a dirigir-se para a popa e de seguida a embarcação naufragou.

Um dos marinheiros da tripulação permaneceu na água do mar por um período de cerca de dezasseis horas até chegar a terra e dar o sinal de alerta, para que as entidades responsáveis pudessem iniciar as manobras de busca e salvamento marítimo.

2.1 Equipamento existente a bordo da embarcação Rabugento

O Certificado de navegabilidade da embarcação Rabugento, emitido em 20 de março, de 2018, pela Capitania do Porto de Angra do Heroísmo e válido até 15 de março, de 2019, refere como satisfatório o estado de conservação do casco e do motor e identifica os meios de salvação existentes a bordo, nomeadamente:

- Uma jangada pneumática com capacidade para seis pessoas;
- Uma boia com sinal luminoso;
- Uma boia com retenida;
- Seis coletes de salvação para adultos;
- Três fachos de mão;
- Três sinais de para-quedas;
- Uma bomba de esgoto acoplada (mecânica);
- Uma bomba de esgoto elétrica;
- Um rádio telefone fixo de ondas métricas (VHF);

- Um extintor de pó químico de 2 kg;
- Dois extintores de pó químico de 6 kg.

O Certificado de navegabilidade refere ainda que o Mestre da embarcação e os tripulantes têm as habilitações exigidas pelos diplomas legais em vigor.

Da Licença de Estação da embarcação, emitida em 25 de março, de 2014, consta a informação de que a bordo existiam os seguintes equipamentos: um MONICAP, um VHF/DSC e um radar banda X.



Figura 2 – Embarcação Rabugento

2.2 Descrição das funções das pessoas a bordo da embarcação Rabugento

O certificado de lotação de segurança para embarcações de pesca costeira emitido pela Direção Regional das Pescas da Região Autónoma dos Açores, Secretaria Regional do Mar Ciências e Tecnologia, estabelece em três o número mínimo de tripulantes a bordo, devendo estes ter as seguintes funções/categorias:

- Mestre / Arrais de pesca (um);
- Chefe de máquinas / Maquinista prático e 3ª classe (um);
- Pescador / Pescador (um)

Estabelece ainda em seis, o número máximo de pessoas que a navegar podem estar a bordo. O Certificado foi emitido na Horta, em 21 de março, de 2017 e refere que o maquinista prático de 3ª classe poderá ser dispensado nos termos do n.º 2 do artigo 106º do Capítulo VII e dos artigos 153º e 156º do Capítulo X do Decreto-Legislativo Regional n.º 29/2010/A, de 09 de novembro.

O Mestre / motorista e armador da embarcação de pesca Rabugento, efetuou a sua inscrição como marítimo em 30-05-1980, com a categoria de Pescador, tendo passado a Arrais de Pesca em 1986, a Contramestre Pescador, em 1990 e desde 1995 tinha a categoria de Mestre Costeiro Pescador. O corpo do mestre da embarcação foi encontrado a cerca de dez milhas náuticas a sul da ilha Terceira no dia 11 de outubro, de 2018.

O marinheiro que dezasseis horas após o afundamento da embarcação conseguiu chegar a terra e dar o alerta, fez a sua inscrição marítima em 2001 com a categoria de Pescador e desde 2016 era detentor da categoria de Arrais de Pesca Local.

O marinheiro que se encontra desaparecido desde o naufrágio, fez a sua inscrição marítima em 1986, com a categoria de Pescador e desde 1997 que era detentor da categoria de Arrais de Pesca.

2.3 Atividades de Busca e Salvamento (SAR) desenvolvidas:

No dia 09 de outubro, de 2018 às 07:00 horas iniciaram-se as buscas para localizar os dois elementos da tripulação desaparecidos, com os meios humanos e materiais descritos (Quadro 1.5).

No dia 10 de outubro, de 2018 às 09:41 horas, um meio aéreo da Força Aérea Portuguesa avistou um corpo à deriva na posição geográfica, Latitude 38º 30.33' N e Longitude 027º 20.28' W. O corpo foi recolhido por uma embarcação pertencente ao navio patrulha oceânico NRP Figueira da Foz, tendo sido de seguida transferido para bordo de uma embarcação da Polícia Marítima da Praia da Vitória.

2.4 Vistorias

As embarcações de pesca de comprimento entre perpendiculares inferior a 24 metros são vistoriadas pelas Capitania para efeito de emissão de certificado de navegabilidade (que não o primeiro). O certificado de navegabilidade tem a validade de um ano. As embarcações de casco de madeira têm de ser vistoriadas a seco e a nado anualmente.

A embarcação Rabugento foi vistoriada a nado em quinze de março, de 2018 e a seco em vinte de março, de 2018 e o respetivo Certificado de Navegabilidade foi emitido após parecer da Capitania do porto de Angra do Heroísmo atestando que a embarcação reúne as condições de segurança para navegar e exercer a sua atividade.

3 Análise

O princípio da investigação foi o de compreender a forma como a embarcação normalmente opera e através da análise das evidências e depoimentos recolhidos, identificar as causas e fatores contributivos e emitir recomendações de segurança com o objetivo de prevenir que futuros acidentes semelhantes ocorram. Adicionalmente, é analisada a causa das consequências resultantes do abandono da embarcação serem tão graves.

3.1 Descrição do normal funcionamento da embarcação

A embarcação tem registo de Angra do Heroísmo, mas o porto de armamento é o porto de São Mateus, na ilha Terceira.

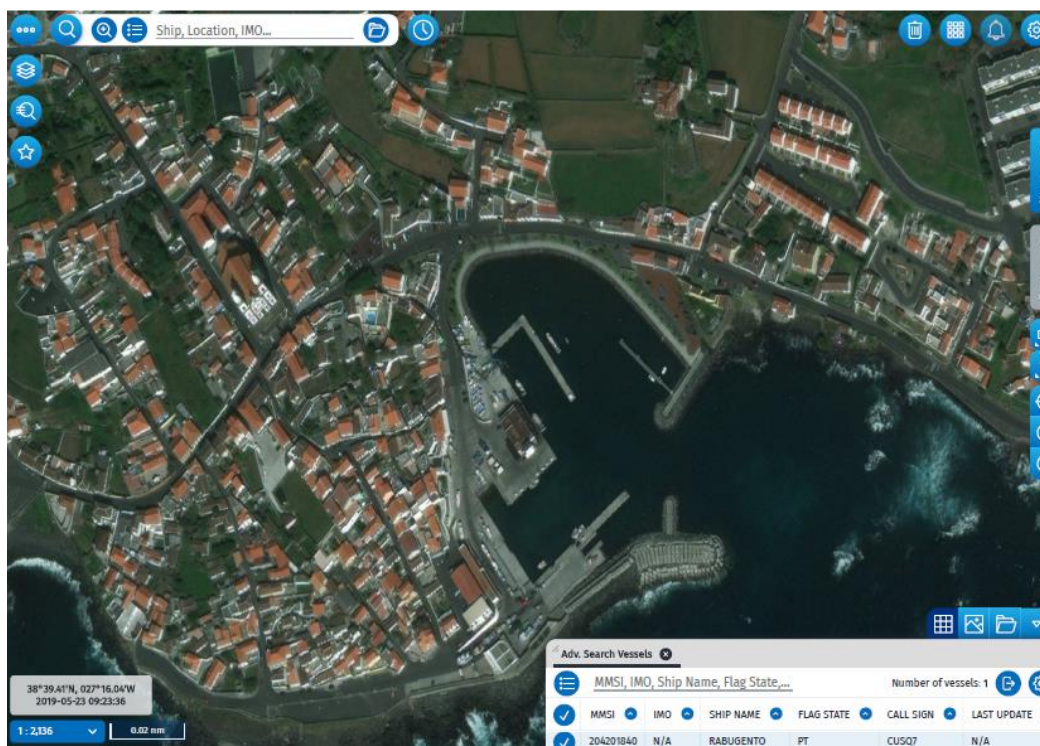


Figura 3 – Porto de São Mateus, ilha Terceira, Açores

A tripulação da embarcação é composta por três marítimos, dois marinheiros e o Mestre, que acumula as funções de mestre e maquinista. A embarcação realiza saídas diárias, durante o período noturno e a tripulação descansa durante a navegação, exceto o Mestre que permanece sozinho na casa do leme (ponte) e descansa quando termina a faina e o pescado é descarregado.

A tripulação descansa durante a navegação para os pesqueiros, sendo acordada pelo mestre quando é necessário iniciar a faina.

A tripulação está junta há vários anos e este método tem sido utilizado com sucesso, apesar de colocar no mestre a responsabilidade de ser simultaneamente responsável pelo governo da embarcação, segurança da tripulação e operacionalidade da casa da máquina.



Figura 4 – Embarcação Rabugento.

3.2 Incêndio, entrada de água e alagamento

Após largar do porto de São Mateus para a faina, do dia 08 de outubro, de 2018 pelas 01:30 horas a embarcação navegou em direção ao pesqueiro, com o mestre na ponte e os dois tripulantes a descansar.

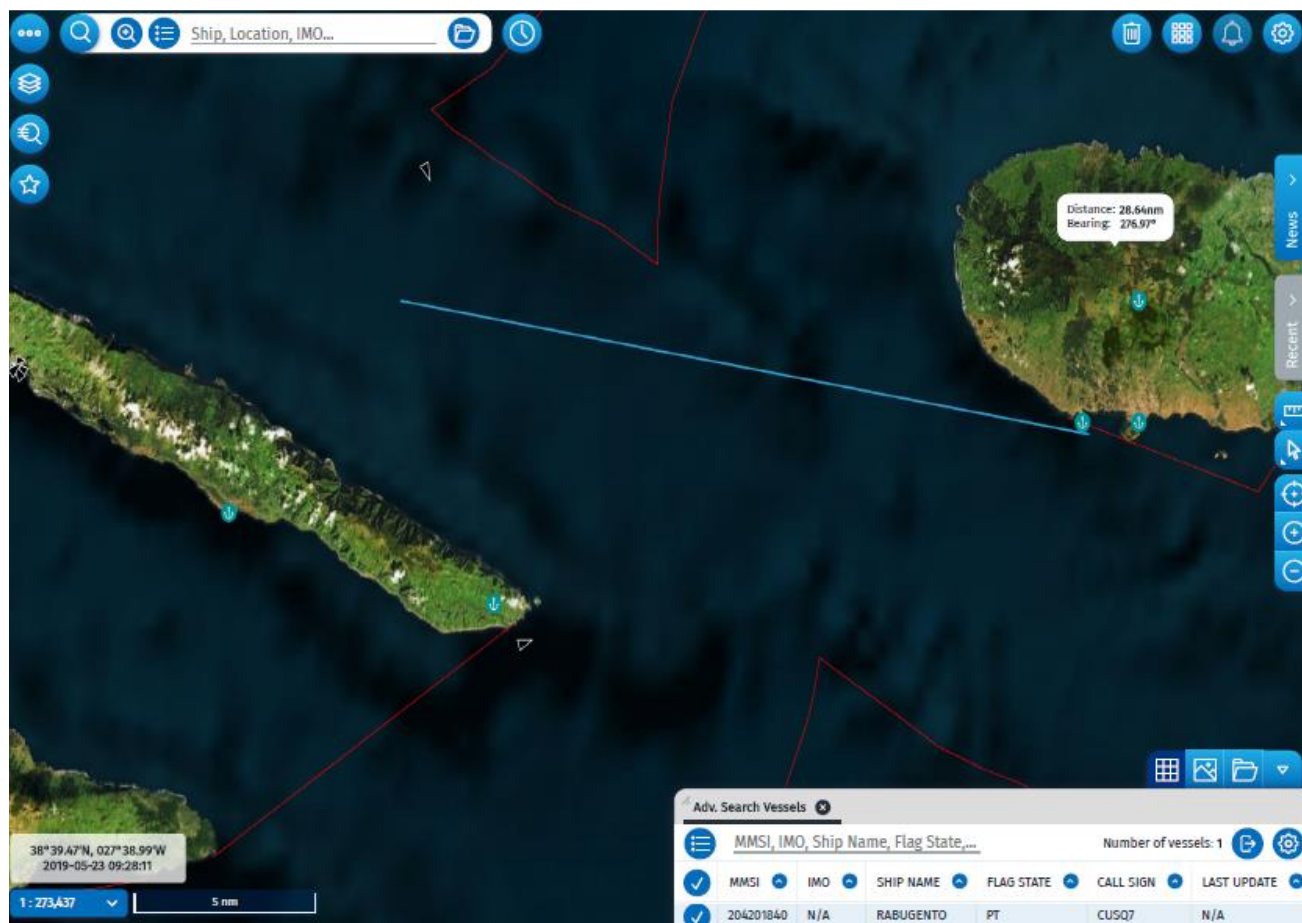


Figura 5 – Linha estimada da viagem, desde a saída para a faina até à posição em que ocorreu o incêndio

Pelas 04:00 horas os dois tripulantes (marinheiros) que estavam a descansar acordaram por sentir a ausência do funcionamento da máquina propulsora e verificaram que o mestre estava a combater um incêndio que tinha deflagrado na casa da máquina.

A tripulação combateu o incêndio na casa da máquina recorrendo a três extintores que foram insuficientes para o controlar uma vez que o incêndio alastrou a outras áreas da embarcação e o Mestre deu ordem de abandono.

Os três tripulantes embarcaram na jangada pneumática, a sotavento, e mantiveram a jangada presa à embarcação através do cabo de amarração.

O Mestre, com o intuito de realizar um último esforço para salvar a embarcação, aproximou a jangada e embarcou novamente. O calor intenso danificou a jangada e os dois marinheiros tiveram que seguir o Mestre e regressar à embarcação.

A embarcação foi consumida pelas chamas, começou a alagar e afundou pela popa. Nenhum dos tripulantes envergava colete e não foi emitido nenhum pedido de socorro. A embarcação dispunha de vários meios para solicitar socorro / assistência, nomeadamente o rádio VHF, canal de socorro ou canal 70 através da Chamada Seletiva Digital (DSC) e sinais pirotécnicos.

3.3 Operação de busca e salvamento marítimo (SAR)

A operação de busca e salvamento marítimo que envolveu o Centro de Coordenação de Busca e Salvamento Marítimo (MRCC) e as entidades referidas no quadro 1.5, teve início após o naufrago ter chegado a terra e caminhado cerca de uma hora e trinta minutos, até cerca da 20:00 horas do dia 08 de outubro, de 2018, 16 horas após ter abandonado a embarcação, sem colete salva-vidas. O naufrago chegou a terra, na localização indicada na figura seguinte, percorreu um trilho durante cerca de uma hora e meia até conseguir pedir ajuda.

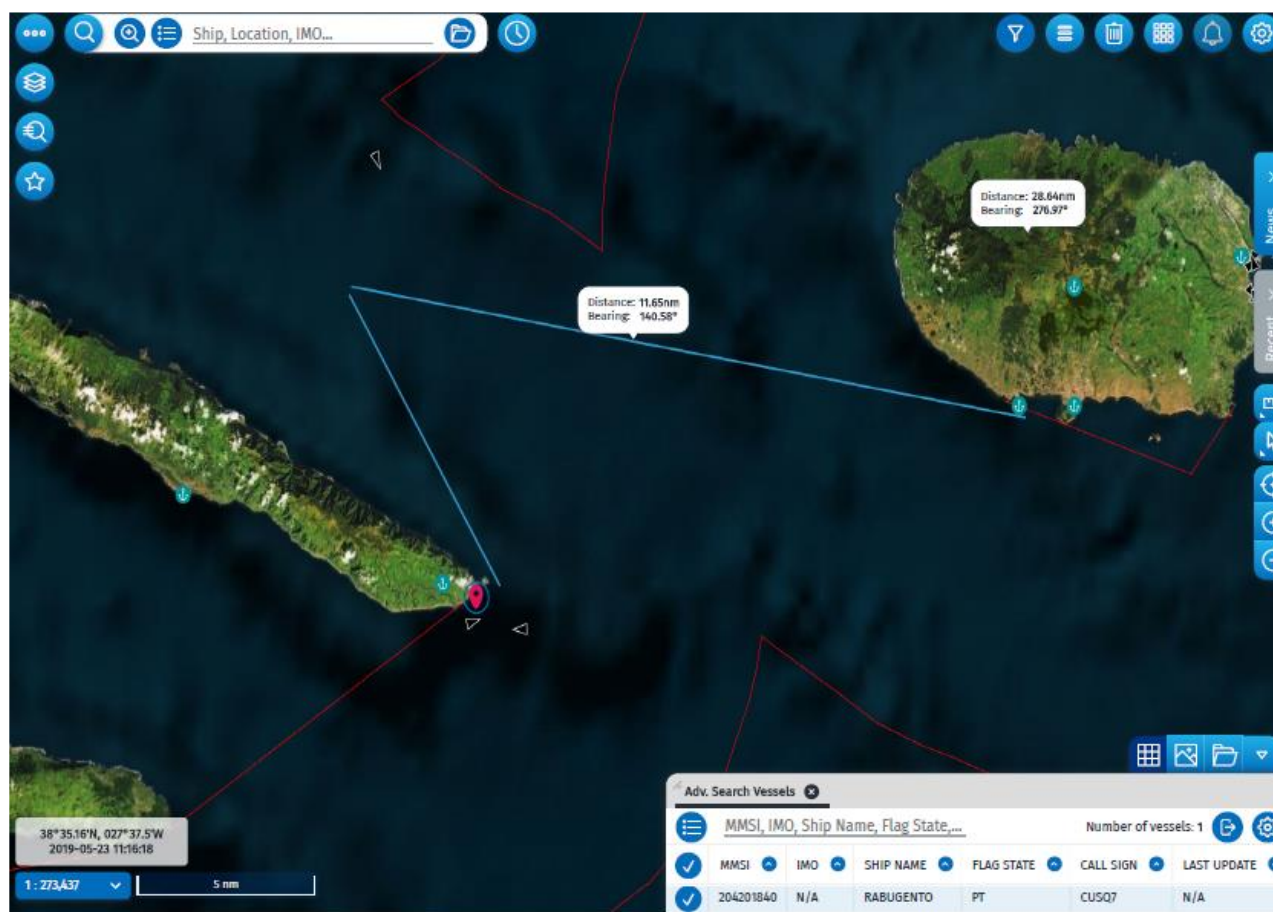


Figura 6 – indicação estimada da deriva do naufrago, cerca de 11 milhas náuticas e indicação do local onde alcançou terra

As operações de busca e salvamento iniciaram-se no dia 09 de outubro, de 2018, tendo sido recuperado da água o corpo do Mestre da embarcação. À data da conclusão do presente relatório continua desaparecido o terceiro elemento da tripulação.

3.4 Fatores contributivos

Consideram-se como fatores contributivos para a perda total da embarcação:

- Não existir um tripulante permanentemente afeto á casa da máquina, facto que poderia ter contribuído para que o incêndio fosse detetado mais cedo;
- O Mestre não ter dado o alarme junto da tripulação;
- O Mestre não ter utilizado os meios existentes a bordo para solicitar assistência, nomeadamente o rádio VHF, a EPIRB, o DSC e o lançamento de sinais visuais de socorro;
- Não terem sido atribuídas funções aos tripulantes em caso de emergência, nomeadamente, enquanto um tripulante solicita socorro/assistência e informa a posição do navio e ocorrência, os restantes combatem a ocorrência.

Do incêndio resultou o alagamento e afundamento da embarcação e a decisão de abandono.

Considera-se como fator contributivo, para as consequências do abandono da embarcação serem tão gravesas:

- Os tripulantes não envergarem os coletes de salvação;
- A decisão de manter a jangada junto da embarcação que estava a ser consumida pelo incêndio (a sotavento da mesma);
- A decisão de voltar para a embarcação.

4 Conclusão

Na investigação foram analisados dois tipos de barreiras, as que existem para prevenir o acidente, incêndio na casa da máquina com a embarcação a navegar e as que existem para contrariar ou reduzir as consequências adversas associadas ao abandono da embarcação.

À data de conclusão do presente relatório encontra-se ainda desaparecido um dos elementos da tripulação da embarcação de pesca costeira Rabugento.

Não foi possível apurar a origem do incêndio, a hora a que deflagrou, a hora a que o mestre da embarcação tomou conhecimento do mesmo e de que forma.

Não foi igualmente possível apurar se a máquina propulsora, que tinha acoplada uma bomba esgoto, parou devido ao incêndio, ou se foi parada pelo Mestre da embarcação.

Não foi possível apurar se existia a bordo a bomba de esgoto elétrica, que consta do Certificado de Navegabilidade e se existia a bordo, se estaria a funcionar durante o alagamento.

A não utilização dos meios de socorro existentes a bordo (sinais pára-quedas, fachos de mão, rádio VHF e DSC) pode ter contribuído para que as consequências do incêndio sejam a perda total da embarcação.

Os tripulantes não envergarem o colete de salvação para o abandono da embarcação e o facto da tripulação ter aceite a decisão do Mestre de regressar à mesma, após um abandono bem-sucedido, podem ter contribuído para que as consequências do abandono sejam tão gravosas.

5 Recomendações de segurança

As recomendações de segurança propostas, resultantes da análise da informação factual e das evidências recolhidas, estão ligadas aos fatores contributivos identificados e não constituem, em caso algum, presunção de culpa ou de responsabilidade, relativa aos envolvidos, direta ou indiretamente no acidente marítimo.

- **SR 2018-199 A**

À empresa proprietária da embarcação de pesca Rabugento:

Que estabeleça um procedimento a ser implementado e registado a bordo das suas embarcações, que garanta o uso dos coletes de salvação em caso de emergência / abandono.

O GAMA não obteve resposta à recomendação de segurança proposta.

- **SR 2018-199 B**

À empresa proprietária da embarcação de pesca Rabugento:

Que estabeleça um procedimento a ser implementado e registado a bordo das suas embarcações, no qual, um elemento da tripulação seja responsável por efetuar as comunicações e solicitar auxílio em caso de emergência ou segurança.

O GAMA não obteve resposta à recomendação de segurança proposta.

Este relatório de investigação não foi redigido, em termos de conteúdo e estilo, com o intuito de ser utilizado em ações judiciais. As recomendações de segurança não podem, em caso algum, criar uma presunção de responsabilidade ou culpa.