

Relatório de Investigação

70 - 2014



Fúria da Pesca

06 de março 2014

Relatório nº: 70/2014
Título: “Fúria da Pesca – Encalhe”
Despacho de homologação: 15.09.2015
Classificação: Muito Grave
Nome navio/embarcação: Fúria da Pesca
nº IMO:
nº Registo: SN-577-C
Estado substancialmente interessado: Portugal

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 UTC e as coordenadas estão no *datum* WGS84.

Índice

Descrição	1
Dados	3
I. Navio	3
II. Condições Meteorológicas	3
III. Viagem	4
IV. Acidente	4
Análise	5
Conclusões	6
Abreviaturas	7

Descrição

A embarcação Fúria da Pesca no dia 6 de março de 2014 entre as 2030 e as 2100, saiu do cais da doca pesca de Sines com o objetivo de ir efetuar uma campanha de pesca na área costeira a norte do porto de Sines. A visibilidade estava boa e o vento bonançoso a moderado de norte. Na ponte, ao governo da embarcação, seguia o mestre e a restante tripulação encontrava-se espalhada pelo convés procedendo a diversos trabalhos preparatórios da campanha de pesca ou descansando. Excetuando o mestre, nenhum outro tripulante estava atento ao caminho seguido pela embarcação, isto é, não havia marinheiro de vigia.

O sistema de governo da embarcação consiste num leme hidráulico, não possuindo piloto automático. A embarcação possui o seguinte equipamento eletrónico de navegação: 2 GPS, 2 sondas, 1 sonar, 1 radar e 2 VHF. Um dos GPS, o radar e o sonar encontravam-se desligados.

Aproou à saída do porto de pesca e, quando se encontrava sensivelmente na posição a norte das bombas de gasóleo, situadas perto do topo do molhe Pesca (fig. 1), o mestre ouviu um ruído na ponte - que descreve como sendo do tipo “elétrico” (tipo curto-circuito) - e sentiu um cheiro a queimado na zona do painel de instrumentos situado a EB.

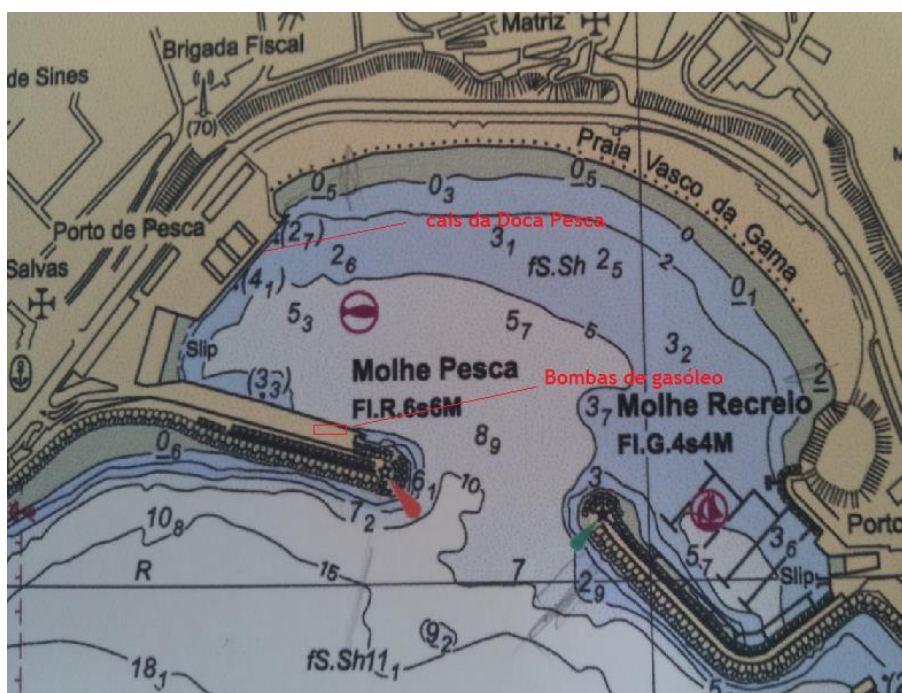


Fig. 1 – Porto de pesca de Sines

Sendo de noite e não tendo ligado as luzes interiores da ponte, não conseguiu identificar quer a origem do ruído quer a do cheiro. Decide desligar a ignição da máquina e voltar a ligá-la tendo verificado que, em princípio, tudo estava a funcionar em condições não tendo dado conta de qualquer anomalia.

Pelas 2040 e ao passar o alinhamento entre o Molhe Pesca e o Molhe Recreio, aproa à boia Sines W.

Nesta altura, estando a embarcação um pouco por vante do enfiamento, o GPS que se encontrava em funcionamento, desliga-se. O mestre acende as luzes da ponte, liga-o novamente e, logo que aquele termina de fazer a inicialização, reduz-lhe a intensidade luminosa e começa a introduzir os dados de navegação.

Para executar esta tarefa utiliza a mão direita, enquanto com a esquerda continua a segurar o leme.

Durante esta operação o mestre não se apercebe que a embarcação guinou a EB, cerca de 70/80°, nem que se encontra muito próximo das pedras do Molhe Pesca e encalha.

Os restantes tripulantes só se aperceberam do ocorrido quando sentiram o impacto da embarcação nas pedras.

Após o encalhe, um dos tripulantes salta para terra para ir pedir ajuda e o mestre faz uma primeira tentativa de desencalhe utilizando a chalandra, que entretanto mandou arriar. Não tendo tido sucesso, recorre à ajuda de outras embarcações que iam a passar para o rebocarem para fora da área do encalhe. Com a ajuda das referidas embarcações, a Fúria da Pesca soltou-se, tendo de imediato começado a afundar-se à medida que era rebocada, o que veio a acontecer num curto período de tempo.

Dados

I. Navio

Nome:	Fúria da Pesca
Indicativo de chamada:	CUMA5
Nº IMO:	
MMSI:	
Nº de Registo:	SN-577-C
Bandeira:	Portugal
Porto de registo:	Sines
Tipo:	Pesca polivalente
Subtipo:	Cerco e linha
Classificadora:	
Tonelagem bruta:	8,08
Deslocamento:	
Porte bruto (tdw):	
Comprimento (fora a fora):	10,1 m
Comprimento (entre perpendiculares):	7,8 m
Boca:	3,3 m
Pontal:	1,15 m
Calado:	
Ano de construção:	1978
Estaleiro:	
Local da construção:	
Material do Casco:	Madeira
Tipo de casco:	Monocasco
Máquina principal:	Isuzu 100 HP
Potência da Instalação:	74,57 kW
Nº de geradores:	
Proprietário:	José Alberto da Silva Carapinha
Armador/Operador:	José Alberto da Silva Carapinha
Lotação de segurança/máxima:	2/8
Carga autorizada:	Peixe fresco

II. Condições Meteorológicas

Estado do mar:	Pequena vaga
Direção da ondulação:	NW
Altura da ondulação:	2,0 a 2,5 m
Altura da Vaga:	1,0 a 1,25 m
Força do vento:	Bonancoso a moderado
Direção do vento:	N
Visibilidade:	Boa (>5 e >=10 mi)
Luz natural:	Noite
Maré:	Vazante (preia-mar às 1806)
Altura da maré:	
Corrente:	
Temperatura da água:	
Temperatura do ar:	

III. Viagem

Porto de origem: Sines
Portos de escala:
Porto de destino: Sines
Tipo: Pesca de cerco
Segmento: Partida
Número de dias desde a partida: 0
Viagem comercial: Pesca
Número de tripulantes: 8
Número de passageiros: 0
Língua de trabalho oficial a bordo: Português
Número de nacionalidades: 2
Carga:

IV. Acidente

Tipo: Muito Grave
Data: 06 de março de 2014
Hora: 2040
Localização: Molhe de Pesca do porto de pesca de Sines
Latitude: 37° 57'.05N
Longitude: 008° 52'.20W
Local a bordo: Proa
Vítimas mortais: 0

Análise

A embarcação navegava durante o período noturno pelo que a visibilidade, embora estivesse normal, tem sempre alguma limitação, em particular quando o observador se encontra num ambiente iluminado a olhar para o horizonte escurecido. Note-se que o mestre pouco antes do acidente tinha ligado as luzes do interior da ponte, pelo que não é de excluir algum grau de encandeamento.

O Molhe Pesca está dotado de um farolim na sua extremidade com flaches de cor vermelha, 6s de período e alcance nominal de 6 milhas. O Molhe Recreio tem na sua extremidade um farolim com flaches de cor verde, 4s de período e alcance nominal de 4 milhas. Ambos os farolins encontravam-se a funcionar não havendo qualquer razão, pela intensidade das suas luzes e proximidade a que a embarcação passou deles, para que não fossem avistados do interior da ponte de navegação do Fúria da Pesca.

Esta é uma embarcação de pesca costeira que, regra geral, não se afasta de porto uma distância que implique mais de 24 horas de navegação. A embarcação não possui piloto automático pelo que tem obrigatoriamente de ter sempre alguém de atenção ao leme, de modo a assegurar que o governo seja executado em condições de segurança. Assim, a lotação de segurança prevê a existência de um mestre e de, pelo menos, um marinheiro pescador, de modo a que não só esteja assegurado o governo, como também a vigia.

A embarcação navegava (de noite) só com o mestre na ponte sendo que os restantes tripulantes estavam ocupados com outros afazeres que não a vigia, e não prestavam atenção ao que se passava em redor da embarcação.

A embarcação, no momento em que o GPS se desligou, ainda não se encontrava safa dos molhes de entrada no porto de pesca.

O mestre ao ligar as luzes interiores da ponte, estando com a vista habituada a um ambiente obscurecido, ficou momentaneamente com a sua capacidade de visão limitada.

Para além disso, ao decidir ligar de novo o GPS, repartiu a sua atenção entre o governo da embarcação, a vigilância do horizonte e o seguimento do processo de inicialização do GPS.

Após o processo de inicialização do equipamento, ao decidir reprogramá-lo de imediato, dividiu a sua atenção entre o que estava a executar com a mão esquerda (operar o leme da embarcação) e o que tinha de fazer com a mão direita (pressionar os botões do GPS de modo a introduzir os dados de programação). Sendo dextro, é expectável que durante este processo, por momentos, tenha deixado de ter atenção ao que a sua mão esquerda fazia, perdendo momentaneamente a noção do que fazia com ela e, inadvertidamente, introduzido um ângulo de leme no sentido de EB que desviou a proa da embarcação na direção do Molhe Pesca.

Após o encalhe o mestre coloca o motor em marcha a ré tentando desencalhar o que não consegue, pois estava preso nas pedras. Note-se que a maré estava vazante o que dificultou as várias tentativas de desencalhe da embarcação.

Sendo a embarcação de madeira, ao embater contra as pedras do molhe, parte o forro do costado na zona da proa onde embate com as pedras. As várias tentativas de desencalhe durante o período de vazante contribuem também para que as avarias no costado se agravem implicando que quando a embarcação é desencalhada com o auxílio do reboque dado por outra embarcação de pesca, tenha afundado por alagamento do seu interior, através dos rombos no costado.

Outra hipótese possível da alteração de rumo verificada que levou a que a embarcação aproasse ao molhe, poderia ter sido uma eventual avaria no sistema de governo derivada, por exemplo, de uma quebra de pressão de óleo no sistema hidráulico do leme. Esta hipótese não foi possível de identificar quando a embarcação recolheu a estaleiro após ter sido recuperada, devido ao estado em que se encontrava, não só a casa da máquina, como todo o interior da embarcação.

Conclusões

Do atrás exposto conclui-se que o acidente teve como causa mais provável, a falta de atenção do mestre em da vigia do horizonte provocada pela operação do GPS em momento crítico da viagem.

Como fatores contributivos para a ocorrência do acidente podem elencar-se:

- O governo manual da embarcação;
- A inexistência de um vigia que apoiasse o mestre durante a condução da navegação em período noturno;
- O encadeamento parcial do mestre, provocado pela iluminação da ponte da embarcação, que lhe reduziu a sua capacidade de visão noturna para o exterior.

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)
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
Mi – Milha náutica / (nm) Nautical mile
N/A – Não aplicável / Not applicable
RIEAM – Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar (1972) / COLREG 72
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