

Relatório de Investigação

**CAVALEIRO
FF-289-C**



Relatório nº: 124/2015
Título: CAVALEIRO FF-289-C
Classificação: Muito Grave

Introdução

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, 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 simplificado foi elaborado respeitando as normas da Organização Marítima Internacional (IMO) e seguindo a Metodologia Comum estabelecida pela União Europeia.

As investigações do GAMA são independentes de organismos de regulação, operadores ou outros externos.

Não é o objetivo de uma investigação determinar a culpa ou a responsabilidade.

Este relatório não deverá ser usado para a ação judicial 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.

As horas apresentadas neste relatório são horas UTC+1 (horário de verão) e as coordenadas estão no *datum* WGS84

Índice

Descrição	3
I. <i>Navio</i>	6
II. <i>Condições Meteorológicas</i>	7
III. <i>Viagem</i>	7
IV. <i>Acidente</i>	7
Análise	8
Conclusões	9
Abreviaturas	11

Descrição

A embarcação de pesca costeira CAVALEIRO, registo FF-289-C, de construção em madeira, com proa direita alongada, popa em painel, convés corrido, dois mastros e construída em 1986 – largou do porto de Peniche, Portugal continental, costa oeste, para a faina de pesca, com intenção de largar redes de tresmalho, no dia 13 de julho de 2015 às 03:00 horas, com regresso estimado para o mesmo dia, com uma tripulação composta por seis elementos, entre os quais o armador e o mestre.

Após saída do porto de Peniche o mestre ligou o piloto automático dando um resguardo de 400 mts ao Cabo Carvoeiro.

Às 03:15 horas, o mestre desligou o piloto automático para contornar o Cabo Carvoeiro. Após passar safo, voltou a ligar o piloto automático de forma a passar por fora da Ponta da Papôa, com um resguardo de 500 a 600 mts (figura 1)

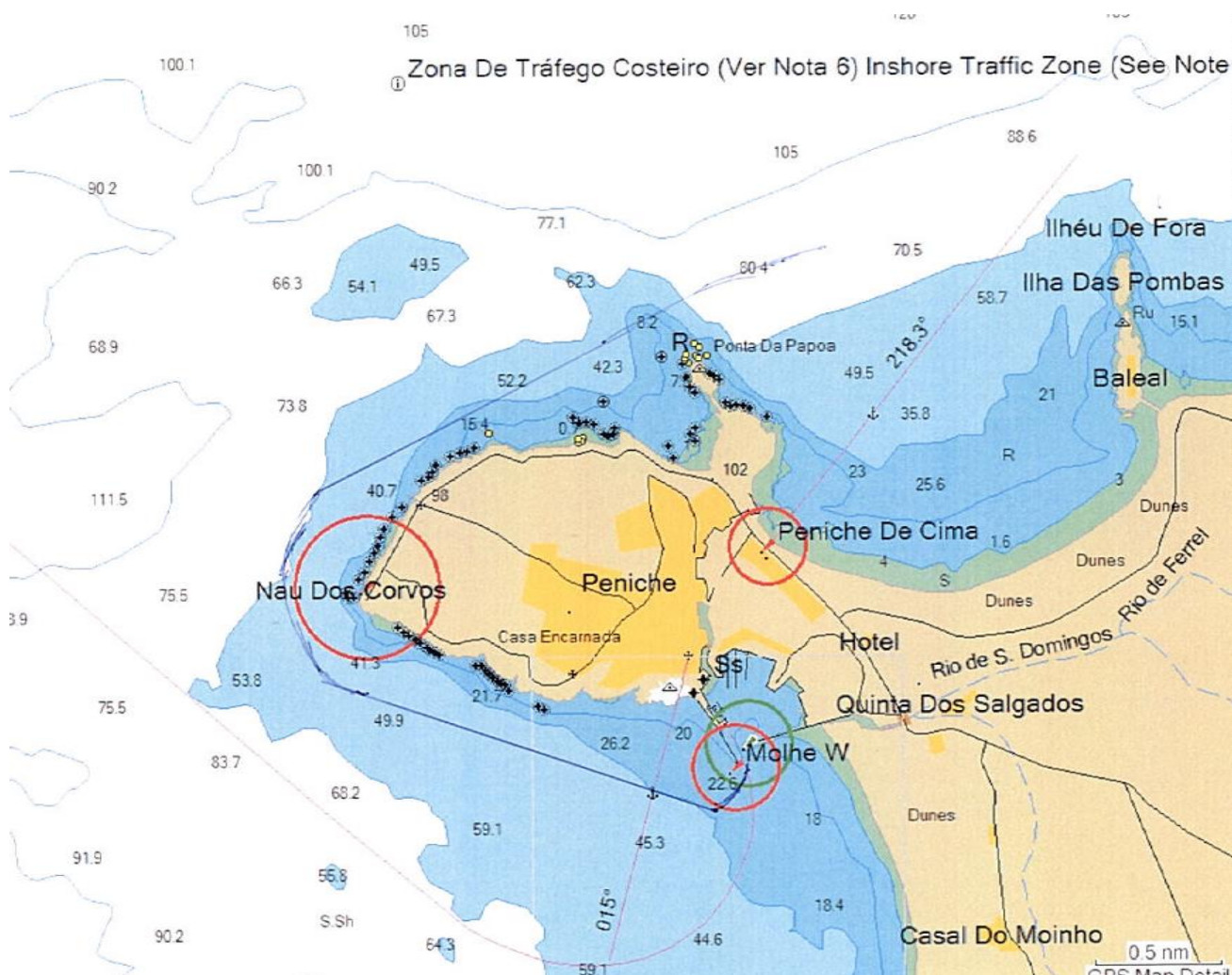


Figura 1 – Pormenor da carta de navegação. Peniche, Portugal.

De seguida o mestre da embarcação, sozinho na casa do leme, pois quatro dos tripulantes estavam nos respetivos beliches e o outro tripulante (armador) encontrava-se a descansar num compartimento existente na casa do leme, começou a consultar alguns apontamentos até ao momento em que sentiu um impacto no casco, momento em que a embarcação encalhou quando navegava a uma velocidade de 6/7 nós.

Às 03:33 do dia 13 de julho a embarcação encalhou nas rochas junto à arriba na zona de Frei-Rodrigo, Peniche, Portugal continental, costa oeste (figura 2)



Figura 2

Após o encalhe foi efetuada uma chamada de socorro via VHF ch16 e distribuídos os coletes salva-vidas à tripulação.

Foram igualmente usados sinais visuais de socorro, tipo para-quedas.

A balsa salva-vidas foi lançada à água, mas devido às condições de mar foi lançada contra as rochas (figura 2).

A embarcação encalhou em zona inacessível por mar ou por terra tendo os seis tripulantes permanecido a bordo até serem resgatados por helicóptero (Figura 3)



Figura 3

Não houve registo de poluição.

Às 11:00 horas, devido à força da ondulação e ao estado do mar, a embarcação deslocou-se para junto da arriba onde inicialmente encalhou, ficando com o lado de estibordo encostado às rochas (figura 4).



Figura 4

Dados

I. Navio

Nome:	CAVALEIRO
Indicativo de chamada:	CUFS3
MMSI:	263 430 270
Conjunto de Identificação:	FF-289-C
Bandeira:	PORTUGUESA
Porto de registo:	PT FIGUEIRA DA FOZ
Tipo:	PESCA COSTEIRA
Arqueação bruta:	21.30
Comprimento (fora a fora):	14.82MT
Comprimento(entre perpendiculares):	12,58MT
Comprimento de sinal:	12.70MT
Boca:	4,24MT
Pontal:	1,62
Ano de construção:	1986
Material do Casco:	MADEIRA
Máquina principal:	FIXO – IVECO
Potência da Instalação:	150 CV
Lotação de segurança/máxima:	3/7
Carga autorizada:	PESCADO FRESCO DIVERSO

II. *Condições Meteorológicas*

Estado do mar:	CAVADO (1.25 -2.5 MT)
Força do vento:	NORTE -MODERADO (11 a 16 nós)
Visibilidade:	FRACA
Luz natural:	NOITE

III. *Viagem*

Porto de origem:	PENICHE - PORTUGAL
Porto de destino:	PENICHE - PORTUGAL
Tipo:	FAINA DE PESCA
Segmento:	EM TRÂNSITO
Número de tripulantes:	6
Número de passageiros:	0
Língua de trabalho oficial a bordo:	PORTUGUÊS
Número de nacionalidades:	01
Carga:	NIL

IV. *Acidente*

Tipo:	ENCALHE
Data:	13 JULHO DE 2015
Hora:	03:33
Localização:	PORTUGAL Continental – COSTA OESTE – PENICHE – CABO CARVOEIRO
Latitude:	39º 22.16’N
Longitude:	009º 23.99’W
Vítimas Mortais:	Não houve vitimas mortais
Feridos:	6 feridos graves

Análise

Da análise da informação do acidente muito grave, encalhe com perda total da embarcação, ocorrido com a embarcação de pesca CAVALEIRO no passado dia 13 de julho de 2015 e considerando que apenas um dos seis tripulantes estava acordado no momento do encalhe, constatou-se que:

- A saída para a faina de pesca no dia 13 de julho de 2015 decorria dentro da normalidade e em condições de tempo e mar consideradas normais, assim, quatro dos seis tripulantes foram descansar após a embarcação largar do porto de Peniche. O mestre na casa do leme, estava acompanhado pelo armador, até a embarcação ter passado safo o cabo Carvoeiro, momento este em que o armador se recolheu nas acomodações situadas na casa do leme;
- Após rondar o Cabo Carvoeiro o mestre aproou a embarcação á ilha da Papôa, dando o resguardo considerado adequado, não foi definido um rumo exato, e ligou o piloto-automático;
- Quando ligou o piloto-automático a embarcação seguia a uma velocidade de 6/7 nós e ouviu sempre o barulho característico do piloto automático a funcionar;
- A embarcação seguia então ao rumo pretendido quando o mestre resolveu consultar apontamentos sobre pesqueiros e artes;
- Para a referida consulta de apontamentos, que decorreu na casa do leme, foi necessário acender a luz interior da casa do leme;
- Todos os equipamentos de navegação existentes na casa do leme estavam a funcionar (carta eletrónica, radar, piloto automático e agulha magnética), exceto a sonda que se encontrava desligada pois normalmente é ligada apenas quando da largada das artes;
- O radar não tinha qualquer alarme estabelecido;
- O alarme da sonda também não estava estabelecido pois a mesma estava desligada.

Conclusões

Após análise do acidente muito grave ocorrido com a embarcação de pesca costeira CAVALEIRO e considerando que houve perda total da embarcação, as conclusões do presente relatório são baseadas na análise dos factos disponíveis, com o objetivo de apurar a causa do acidente.

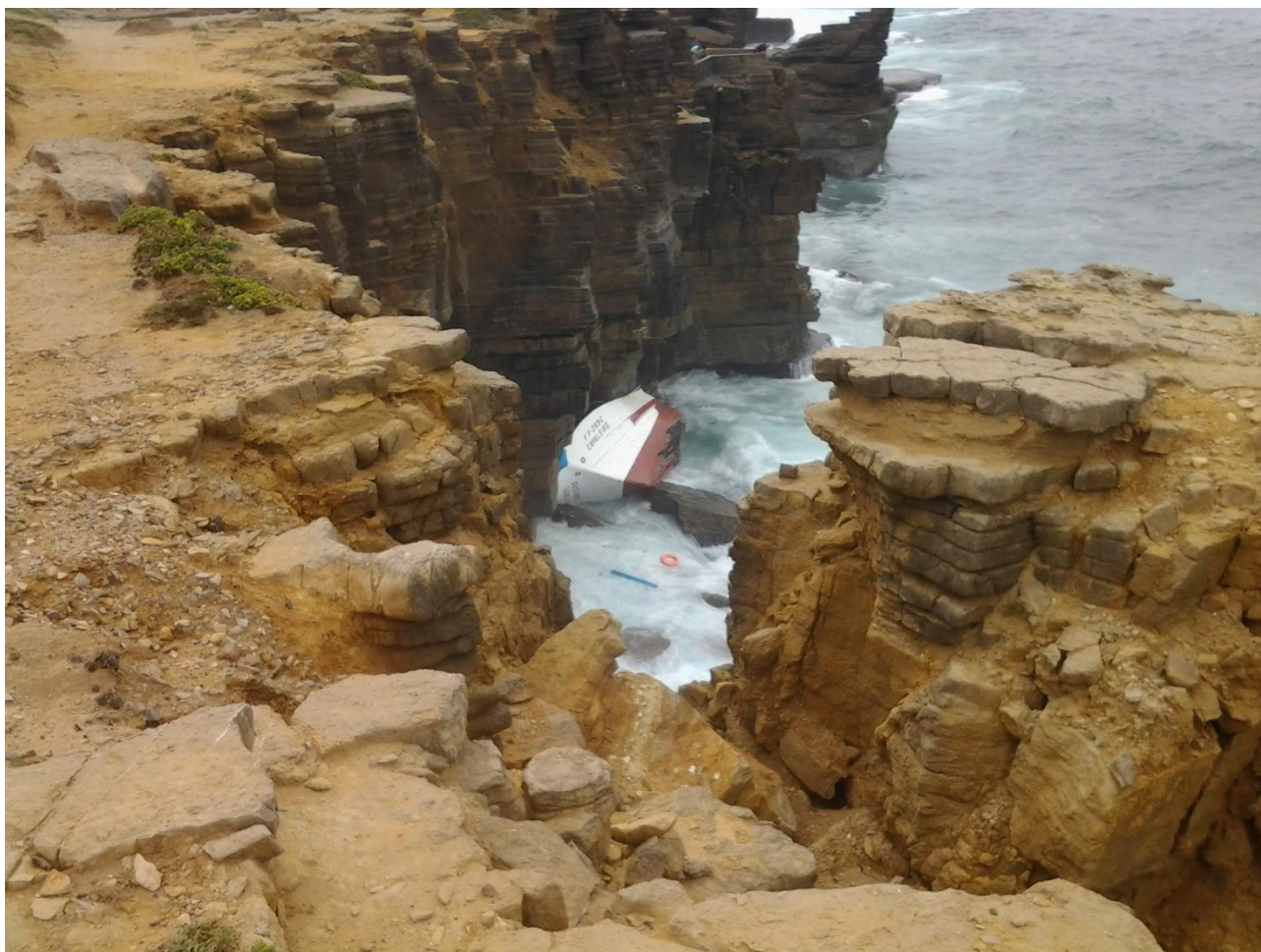


Figura 5

Da análise do acidente marítimo classificado como muito grave, ocorrido com a embarcação CAVALEIRO, do qual resultou a perda total da embarcação (figura 5) considera-se existirem ações inapropriadas e significativas na sequência de eventos que levaram ao acidente, nomeadamente:

- Omissão de verificação regular da posição da embarcação, através de meios eletrónicos ou visuais;
- Muito tempo decorrido entre verificações de posição;
- Não existirem alarmes ativos no radar;

- A sonda não estar ligada e os alarmes da sonda não estarem ativos;
- Não ter sido mantida uma vigilância permanente;

Considera-se fatores contributivos para o acidente, fatores sem os quais as consequências adversas associadas ao acidente marítimo, provavelmente não teriam ocorrido ou não teriam sido graves:

- A iluminação incorreta da casa do leme para o tipo de navegação efetuada durante o período da noite;
- A realização, na casa do leme de trabalhos não ligados à navegação enquanto único responsável pela segurança e governo da embarcação.

Os pontos acima referidos causaram um erro de análise e uma falsa segurança na condução da navegação.

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) Personnel Protection Equipment
Dx – Distância / Distance
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
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
Kts – Nós / knots
N/A – Não aplicável / Not applicable
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