



INSTITUTO DE PREVENÇÃO E INVESTIGAÇÃO
DE ACIDENTES AERONÁUTICOS E MARÍTIMOS

Relatório Final de Investigação de Acidente Marítimo

Ocorrência

Acidente Marítimo

[Nº 01/ACCID-M/IPIAAM/2022]

Controlo documental

Informações sobre a publicação original	
Título	Colisão entre as embarcações de pesca “PONTA DE PEÇA” e “DJESONE”
Tipo de Documento	Relatório de investigação de segurança
N.º do Documento	Nº 01/ACCID - M/IPIAAM/2022
Data de publicação	



Página de aprovação

O presente relatório final é aprovado nos termos do art.º 10º, alínea (i) do Decreto Lei 62/2018 de 12 de dezembro.

O Conselho Diretivo



/Engº. Mário Margarito Gomes/

Presidente

Publicação

IPIAAM – Instituto de Prevenção e Investigação de Acidentes
Aeronáuticos e Marítimos

Endereço

Sede: Rua Angola, Cidade do Mindelo, São Vicente – Cabo Verde
Delegação: Achada Grande Frente, Cidade da Praia, Santiago - Cabo
Verde

Telefones

Geral Sede (+238) 2300992
Geral Delegação (+238) 2603430

Website

www.ipiaam.cv

Notificação de acidentes / incidentes

Telefones: Aeronáutico (+238) 9931711
Marítimo (+238)9852872
E-mail: notification@ipiaam.gov.cv

No interesse de aumentar o valor da informação contida nesta publicação, com a exceção de fins comerciais, é permitido imprimir, reproduzir e distribuir este material, mencionando o IPIAAM – Instituto de Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos e Marítimos como a fonte, o título, o ano de edição, a referência e desde que a sua utilização seja feita com exatidão e dentro do contexto original.

No entanto, direitos de autor sobre algum material utilizado no âmbito deste relatório obtido a partir de outras agências, indivíduos ou organizações privadas, pertencem às entidades originárias. Onde for pretendido usar esse material o interessado deverá contactá-las diretamente.

PREFÁCIO

O Instituto de Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos e Marítimos (IPIAAM) é o organismo do Estado Cabo-verdiano que tem por missão, investigar os acidentes, incidentes e outras ocorrências relacionadas com a segurança da aviação civil e dos transportes marítimos, visando a identificação das respetivas causas, bem como elaborar e divulgar os correspondentes relatórios.

No exercício das suas atribuições, o IPIAAM funciona de modo inteiramente independente das autoridades responsáveis pela segurança, de qualquer entidade reguladora da aviação civil e do transporte marítimo e de qualquer outra parte, cujos interesses possam colidir com as tarefas que estão confiadas ao Instituto.

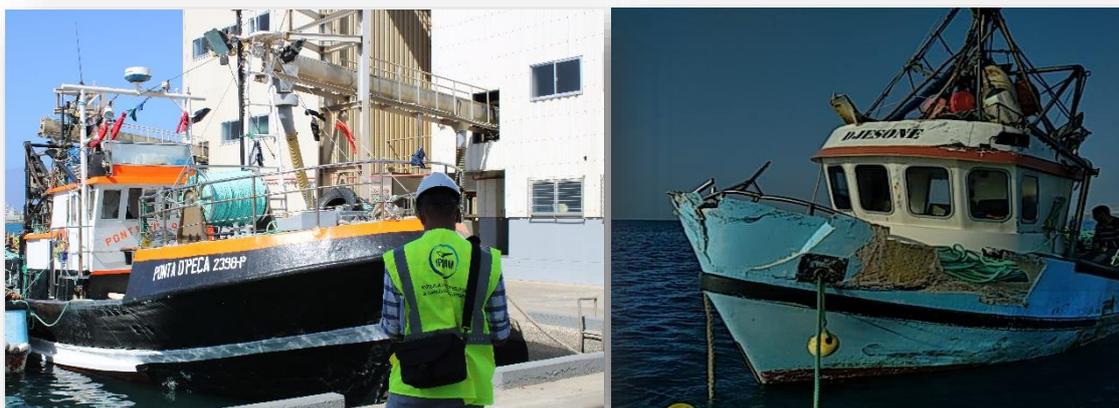
A investigação de segurança é um processo técnico conduzido com o único propósito de prevenir a ocorrência de acidentes, o qual inclui a recolha e análise da informação, a determinação das causas e, quando apropriado, a formulação de recomendações de segurança.

Em conformidade com a Resolução MSC 255(84) da IMO e do art.º 2º do Decreto-lei n.º 62/2018, de 12 de dezembro que cria o IPIAAM e seus Estatutos, a investigação e o relatório correspondente não têm por objetivo o apuramento de culpas ou a determinação de responsabilidades.

RELATÓRIO FINAL DA INVESTIGAÇÃO DO ACIDENTE ENTRE AS EMBARCAÇÕES DE PESCA “PONTA DE PEÇA” E “DJESONE”, NA ÁREA DE SÃO PEDRO, ILHA DE SÃO VICENTE, NO DIA 07 DE FEVEREIRO DE 2022

NOTA IMPORTANTE:

O OBJETIVO ÚNICO DA INVESTIGAÇÃO DE QUALQUER ACIDENTE CONDUZIDO COM BASE NA RESOLUÇÃO MSC.255 (84) - NORMAS INTERNACIONAIS E PRÁTICAS RECOMENDADAS PARA UMA INVESTIGAÇÃO DE SEGURANÇA EM UM ACIDENTE MARÍTIMO OU INCIDENTE MARÍTIMO (CÓDIGO DE INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES) - É A PREVENÇÃO DE FUTUROS ACIDENTES ATRAVÉS DA DETERMINAÇÃO DE SUAS CAUSAS E CIRCUNSTÂNCIAS.



1	Conteúdo	
2	ABREVIATURAS.....	7
3	INTRODUÇÃO	8
4	RESUMO	9
5	INFORMAÇÕES FACTUAIS	10
5.1	CARACTERÍSTICAS DAS DUAS EMBARCAÇÕES	10
5.2	DECLARAÇÃO DOS PRINCIPAIS DA EQUIPAGEM DA EMBARCAÇÃO PONTA DE PEÇA	11
5.2.1	DO MESTRE DA EMBARCAÇÃO	11
5.2.2	DO MESTRE DA PESCA.....	11
5.3	DECLARAÇÃO DOS PRINCIPAIS DA EQUIPAGEM DA EMBARCAÇÃO DJESONE	12
5.3.1	DO MESTRE DA EMBARCAÇÃO	12
5.3.2	DO MESTRE DA PESCA.....	13
5.4	NARRATIVA DE EVENTOS	13
5.5	DETALHES DO ACIDENTE	17
5.6	DANOS RESULTANTES	17
5.7	RESPOSTA AO ACIDENTE	18
6	ANÁLISE	18
6.1	OBJETIVO.....	18
6.2	DECLARAÇÕES DOS PRINCIPAIS DA EQUIPAGEM	18
6.3	SEGURANÇA OPERACIONAL NAS FAINAS DE PESCA	19
6.4	CONDIÇÕES DE OCORRÊNCIA DO ACIDENTE	20
7	CONCLUSÕES.....	21
8	RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA	21
8.1	INSTITUTO MARÍTIMO PORTUÁRIO	21
8.2	ARMADORES DE EMBARCAÇÕES DE PESCA.....	22

2 ABREVIATURAS

APESC – Associação dos Armadores de Pesca

ARPA – Automatic RADAR Plotting Aid

BB – Bombordo

CIA – Código de Investigação de Acidentes

EB – Estibordo

GPS – Global Positioning System

ILO – International Labour Organization

IMO - International Maritime Organization

IMP - Instituto Marítimo Portuário

IPIAAM - Instituto de Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos e Marítimos

MSC – Maritime Safety Committee

PM – Polícia Marítima

RADAR – Radio Detection and Ranging

RIEAM – Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar

VMS – Vessel Monitoring System

3 INTRODUÇÃO

Na sequência da colisão entre as embarcações de pesca “PONTA DE PEÇA” e “DJESONE” ocorrida no dia 07 de fevereiro do corrente ano, no Canal de São Vicente, mais propriamente na área do farol de São Pedro, que resultou na perda de uma vida humana e consideráveis danos materiais nas duas embarcações, configurando-se, à luz da legislação aplicável, como um acidente muito grave, o Instituto de Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos e Marítimos – IPIAAM procedeu, no âmbito das suas atribuições estatutárias, à abertura de um processo de investigação, visando apurar as causas e circunstâncias em que ocorreu o acidente, tirar as devidas conclusões e fazer as necessárias recomendações aos diferentes intervenientes, com o propósito de prevenir e evitar que acidentes com as mesmas causas se repitam.

Desta forma, considerando as competências e atribuições do IPIAAM, enquanto Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes e Incidentes nos setores de aviação civil e marítimo, ocorridos nos espaços sob responsabilidade de Cabo Verde, ao abrigo do artigo nº 2º do Decreto-lei nº 62/2018, de 12 de dezembro que cria o IPIAAM e aprova os seus estatutos, por Deliberação do Conselho Diretivo do IPIAAM, foi credenciada uma equipa de investigadores, com competência estatutária necessária para prosseguir com as diligências inerentes à investigação desta ocorrência.

O presente relatório foi desenvolvido com base nas premissas consubstanciadas no Código de Investigação de Acidentes - CIA, de acordo com a Resolução MSC.255(84) sob os auspícios da IMO, sendo este considerado o chapéu maior na investigação de acidentes/incidentes marítimos, instrumento fundamental adotado no exercício da aludida investigação.

Assim, este relatório é de natureza técnica, baseado em factos como resultados da contribuição por parte dos envolvidos direta ou indiretamente no acidente, assim como das entidades com responsabilidades em matéria de administração marítima e os principais da equipagem que foram auscultados durante o período da investigação. As informações prestadas são de natureza confidencial e não podem ser utilizadas para quaisquer outros fins, que não sejam os previstos na resolução da IMO, ou seja, prevenir que acidentes ou incidentes semelhantes ocorram com base nas mesmas causas, não tendo nunca a pretensão de incriminar civil ou criminalmente quem quer que seja.

A utilização do presente relatório para qualquer outro propósito poderá induzir a interpretações errôneas e trazer efeitos adversos à prevenção de acidentes marítimos e afins.

O conteúdo deste relatório está em conformidade com as informações documentais recolhidas e entrevistas realizadas, e deve ser do conhecimento de todas as partes interessadas.

4 RESUMO

No dia 07 de fevereiro de 2022, durante a faina de pesca no Canal de São Vicente, mais precisamente na área do farol de São Pedro, as embarcações de pesca “PONTA DE PEÇA”, nº de registo 2.398-P, e “DJESONE”, nº de registo 2.563-P, colidiram entre si, resultando na perda de uma vida humana e em consideráveis danos materiais.

As embarcações “PONTA DE PEÇA” e “DJESONE” saíram do Porto Grande (21h30) e Porto Novo (18h45), respetivamente, e dirigiram-se para a área do farol de São Pedro, para a faina de pesca. Chegadas a essa área, esperaram pelo ocaso da lua (por volta das 23h41) e depois iniciaram a faina de pesca.

Cada uma identificou um cardume e começaram, ambas, a manobrar por forma a cercar o respetivo cardume e lançar a rede, tendo para tal navegado a várias proas e regimes de máquinas. Dessas manobras resultou a aproximação excessiva entre as duas embarcações e a consequente colisão.

No momento do acidente, nenhuma das embarcações tinha os faróis de navegação estabelecidos, estando apenas sinalizadas com uma pequena luz vermelha no mastro, visível a curta distância. A bordo da embarcação “PONTA DE PEÇA” estavam 18 pessoas, enquanto na embarcação “DJESONE” 17.

Perante o trágico resultado dessa colisão, com uma vítima mortal, as duas embarcações entraram em contacto com os respetivos armadores e com as autoridades em terra e regressaram imediatamente aos seus portos de origem.

O óbito viria a ser confirmado pelas autoridades competentes, após a chegada da embarcação “DJESONE” ao Porto Novo.

Desta investigação resulta, enumeradas neste relatório, a formulação de recomendações de segurança, visando evitar que ocorrências semelhantes se repitam, com base nas mesmas causas e fatores contributivos.

5 INFORMAÇÕES FACTUAIS

Estas informações baseiam-se em entrevistas com as entidades competentes, nomeadamente a Capitania dos Portos de Barlavento, a Delegação Marítima de Santo Antão, a Associação dos Armadores de Pesca – APESC, bem como os principais da equipagem das duas embarcações envolvidas no acidente. Constatam também das informações factuais, as recolhidas das visitas às duas embarcações, tanto na ilha de São Vicente como na de Santo Antão, assim como os documentos solicitados aos armadores.

Nota: Todas as horas referidas no presente relatório correspondem ao fuso horário local (N).

5.1 CARACTERÍSTICAS DAS DUAS EMBARCAÇÕES

PONTA DE PEÇA	
NOME	PONTA DE PEÇA
IDENTIFICAÇÃO	2.398 - P
PORTO DE REGISTO	SÃO VICENTE
BANDEIRA	CABO VERDE
TIPO	PESCA COSTEIRA
PAÍS DE CONSTRUÇÃO	PORTUGAL
ARQUEAÇÃO BRUTA	39,26
ARQUEAÇÃO LÍQUIDA	9,89
COMPRIMENTO (FORA/FORA)	17,61m
BOCA	5,0m
MPP	1 BAUDUIN (300HP)
TRIPULAÇÃO MÍNIMA/MÁXIMA	8/18

DJESONE	
NOME	DJESONE
IDENTIFICAÇÃO	2.563 - P
PORTO DE REGISTO	SÃO VICENTE
BANDEIRA	CABO VERDE
TIPO	PESCA COSTEIRA
PAÍS DE CONSTRUÇÃO	NORUEGA
ARQUEAÇÃO BRUTA	20
ARQUEAÇÃO LÍQUIDA	6
COMPRIMENTO (FORA/FORA)	10,9m
BOCA	4,0m
MPP	1 DOSSAN (180HP)
TRIPULAÇÃO MÍNIMA/MÁXIMA	8/17

5.2 DECLARAÇÃO DOS PRINCIPAIS MEMBROS DA EQUIPAGEM DA EMBARCAÇÃO PONTA DE PEÇA

5.2.1 DO MESTRE DA EMBARCAÇÃO

- ☞ A embarcação largou do Porto Grande no dia 06 de fevereiro, por volta das 21h30, com dezoito (18) pessoas a bordo;
- ☞ Chegados à área de São Pedro, aguardaram pelo ocaso da lua para iniciar a faina da pesca, sendo que eram várias embarcações de pesca nessa área;
- ☞ Durante a faina de pescas as embarcações desligam toda a iluminação, incluindo os faróis de navegação, ficando apenas com uma pequena luz vermelha no mastro, procedimento consesual entre todos;
- ☞ As duas embarcações estavam a seguir cardumes diferentes, cada uma na sua manobra. O cardume da embarcação “DJESONE” terá aproximado do da embarcação “PONTA DE PEÇA”, o que resultou na aproximação excessiva entre as duas embarcações;
- ☞ Quem estava a manobrar a embarcação era o Mestre da Pesca, com ordens diretas ao leme. O Mestre da embarcação estava a monitorar os equipamentos de navegação, nomeadamente a sonda e o GPS, pelo que não se apercebeu da manobra relativa à embarcação “DJESONE”;
- ☞ Quando o Mestre da Pesca pediu para lançar a rede ele, o Mestre da embarcação, não autorizou, dada a aproximação à embarcação “DJESONE”;
- ☞ Quando reparou efetivamente na aproximação excessiva entre as duas embarcações estas já se encontravam em iminente colisão, tendo o Mestre da Pesca solicitado para parar a máquina;
- ☞ Já não houve tempo de reação e as embarcações acabaram por colidir, tendo a proa da embarcação “DJESONE” embatido na amura de BB da embarcação “PONTA DE PEÇA”, continuando o impacto pelo costado de BB de ambas as embarcações;
- ☞ Imediatamente, a embarcação “PONTA DE PEÇA” entrou em contacto com a embarcação “DJESONE” e tomaram conhecimento de que faltava um dos elementos da tripulação desta última;
- ☞ A embarcação “PONTA DE PEÇA” lançou o gerador, acendeu os holofotes e iniciou a busca pelo desaparecido, tendo-o encontrado, minutos depois, a flutuar só com os pés fora da água;
- ☞ A vítima foi recolhida pela “chata” da embarcação “DJESONE”
- ☞ Entraram em contacto com o armador e a Polícia Marítima e regressaram, imediatamente, ao Porto Grande.

5.2.2 DO MESTRE DA PESCA

- ☞ A embarcação largou do Porto Grande por volta das 21h30, com destino à área de São Pedro (Ribeirinha);
- ☞ Nessa área estavam cerca de sete (7) embarcações de pesca;
- ☞ As embarcações estavam todas com os faróis de navegação desligados, tinham somente uma pequena luz vermelha no mastro;
- ☞ Assim que a lua se pôs começaram a faina de pesca e começaram a seguir um cardume, enquanto a embarcação “DJESONE” seguia outro cardume;

- ✎ O cardume que a embarcação “DJESONE” seguia aproximou-se do da embarcação “PONTA DE PEÇA” e com isso as duas embarcações se aproximaram uma da outra;
- ✎ Das manobras subsequentes as duas embarcações acabaram por ter uma aproximação excessiva;
- ✎ Cada mestre de pesca estava focado no cardume que seguia e não se aperceberam da perigosa aproximação entre as duas embarcações;
- ✎ A embarcação “PONTA DE PEÇA” guinou para EB e “DJESONE” guinou para BB e finda a guinada ficaram em situação de iminente colisão;
- ✎ Imediatamente mandou parar a máquina, contudo a colisão foi inevitável;
- ✎ A vítima mortal encontrava-se à proa da embarcação “DJESONE” e tentou fugir por BB, bordo da colisão;
- ✎ Depois da colisão a embarcação “PONTA DE PEÇA” apoiou a embarcação “DJESONE” nas bucas e encontraram a vítima a flutuar somente com os pés fora de água;
- ✎ Imediatamente, informaram o armador e as autoridades e se dirigiram para o Porto Grande.

5.3 DECLARAÇÃO DOS PRINCIPAIS MEMBROS DA EQUIPAGEM DA EMBARCAÇÃO DJESONE

5.3.1 DO MESTRE DA EMBARCAÇÃO

- ✎ A embarcação saiu do Porto Novo por volta das 18h45, para faina de pesca na área de São Pedro, ilha de São Vicente;
- ✎ Chegados à área de São Pedro procederam ao fundeio da embarcação, à espera do ocaso da lua;
- ✎ Às 23h45, depois do ocaso da lua, suspenderam ferro e começaram a faina da pesca;
- ✎ O Mestre da Pesca manobrava a embarcação, com ordens diretas para o leme, enquanto o Mestre da embarcação estava atento aos equipamentos de navegação (GPS e sonda);
- ✎ Não estava ciente da aproximação excessiva à embarcação “PONTA DE PEÇA”;
- ✎ Estavam a seguir um cardume e já se encontravam prontos para largar a rede;
- ✎ Entretanto guinaram para BB e a embarcação “PONTA DE PEÇA” guinou para EB, ficando as duas embarcações em situação de colisão iminente;
- ✎ Imediatamente pararam a máquina, mas a colisão foi inevitável;
- ✎ A colisão ocorreu por volta das 00h03;
- ✎ A bordo da embarcação “DJESONE” estavam dezassete (17) pessoas;
- ✎ A vítima mortal era o segundo mestre de pesca. Encontrava-se à proa e tentou fugir, mas pelo bordo da colisão;
- ✎ Imediatamente a seguir à colisão deram por falta de um elemento da tripulação e minutos depois, com ajuda da embarcação “PONTA DE PEÇA”, encontram-no a flutuar somente com os pés fora da água;
- ✎ Outro tripulante caiu à água, mas foi prontamente socorrido e não teve nenhum ferimento;
- ✎ Informaram o armador da situação e tomaram a decisão de se dirigir ao porto Novo, por ser o porto base da embarcação e pelo facto da vítima ser da ilha de Santo Antão;

- ☞ Já aconteceram vários acidentes durante a faina de pesca, devido à disputa de cardumes, pois não há respeito pelas normas de segurança.

5.3.2 DO MESTRE DA PESCA

- ☞ A embarcação saiu de Porto Novo por volta das 18h45 para faina de pesca na área de São Pedro;
- ☞ A embarcação permaneceu fundeado, na área do farol, até por volta das 23h45, à espera do ocaso da lua;
- ☞ Depois de suspender o ferro começaram a navegar na direção oeste (saída do canal) e encontraram-se com a embarcação “PONTA DE PEÇA” que estava a nvegar no sentido oposto. As duas embarcações passaram EB/EB, muito próxima uma da outra, pois cada uma estava a seguir o seu cardume;
- ☞ As duas embarcações continuaram a seguir os respetivos cardumes e a situação, decorrente das manobras, evoluiu para a situação de colisão;
- ☞ A embarcação “PONTA DE PEÇA” estava a navegar no setor de proa da embarcação “DJESONE” e guinou para EB, ficando em rumo de colisão com esta;
- ☞ Os Mestres de Pesca das duas embarcações estavam focados nos cardumes e não se aperceberam da aproximação excessiva;
- ☞ Quando se apercebeu da posição da embarcação “PONTA DE PEÇA” mandou parar a máquina, mas a colisão já era inevitável;
- ☞ A vítima, que se encontrava à proa da embarcação, tentou fugir dessa área, mas acabou por não conseguir sair da zona de impacto;
- ☞ Imediatamente, após a colisão, deram por falta de um elemento da tripulação e iniciaram as buscas, com apoio da embarcação “PONTA DE PEÇA” e encontraram a vítima a flutuar, somente com os pés fora de água;
- ☞ No momento da colisão o Mestre da embarcação encontrava-se junto ao guincho, pronto para a faina de rede, pelo que ninguém estava atento à posição relativa da embarcação “PONTA DE PEÇA”;
- ☞ Assim que recuperarm a vítima dirigiram-se para o Porto Novo.

5.4 NARRATIVA DE EVENTOS

No dia seis (06) de fevereiro de 2022, as embarcações de pesca “PONTA DE PEÇA” e “DJESONE” saíram para a faina de pesca, com largada do Porto Grande e Porto Novo, respetivamente. A embarcação “DJESONE” largou, com desassete (17) pessoas a bordo por volta das 19hh00 e “PONTA DE PEÇA” saiu para o mar, com dezoito pessoas a bordo, por volta das 21h30, ambas com destino à zona do farol de São Pedro, no canal de São Vicente.

Com recurso à informação emitida pelas balizas VMS (Vessel Monitoring System) das duas embarcações, nomeadamente a posição, rumo e velocidade, reconstitui-se a seguir a navegação efetuada pelas embarcações “PONTA DE PEÇA” e “DJESONE” e o respetivo posicionamento relativo.

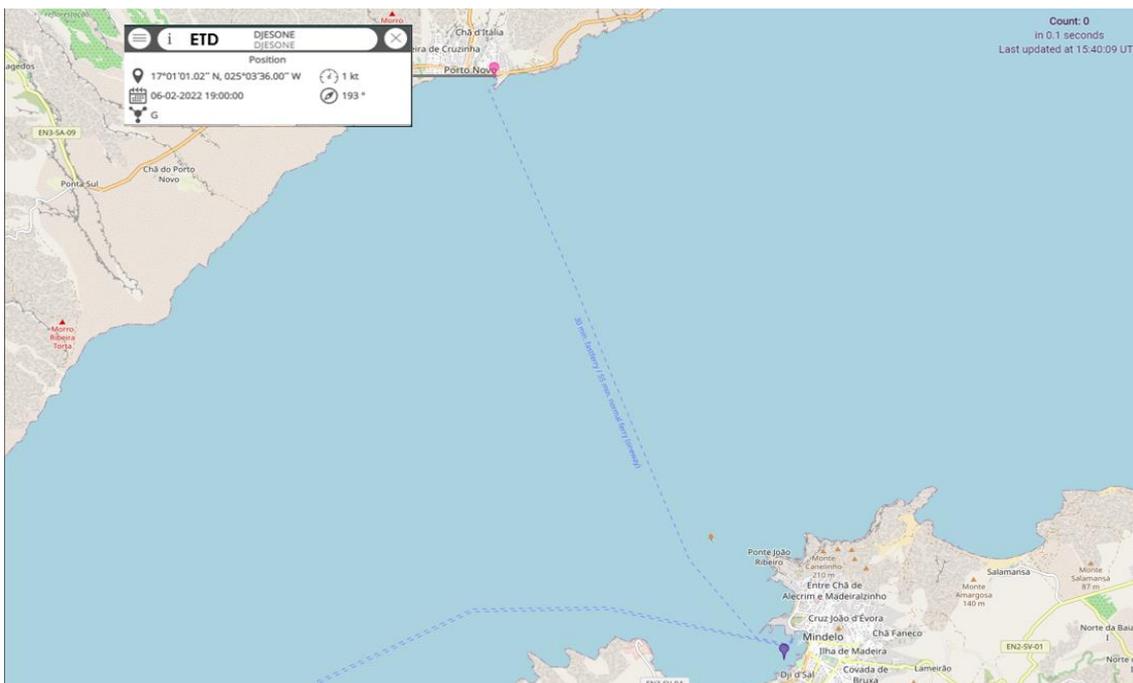


Figura 1: Hora estimada de largada da embarcação “DJESONE” do Porto Novo

Na figura 1, pela informação VMS emitida às 19h, podemos verificar que a embarcação “DJESONE” encontra-se ainda dentro do Porto Novo, mas já a navegar, sendo o rumo de 193º e a velocidade de 1 nó. A embarcação “PONTA DE PEÇA” encontra-se no Porto Grande.

Na figura 2, informação emitida às 19h52 pela baliza VMS da embarcação “DJESONE”, constata-se que esta já se encontra no meio do Canal de São Vicente, em direção à área de São Pedro, com um rumo de 126º e velocidade 7,5 nós. Constata-se também que o rumo e velocidade médios efetuado por essa embarcação desde a largada do Porto Novo é de 191º e 8,14 nós, respetivamente. A embarcação “PONTA DE PEÇA” continua no Porto Grande.

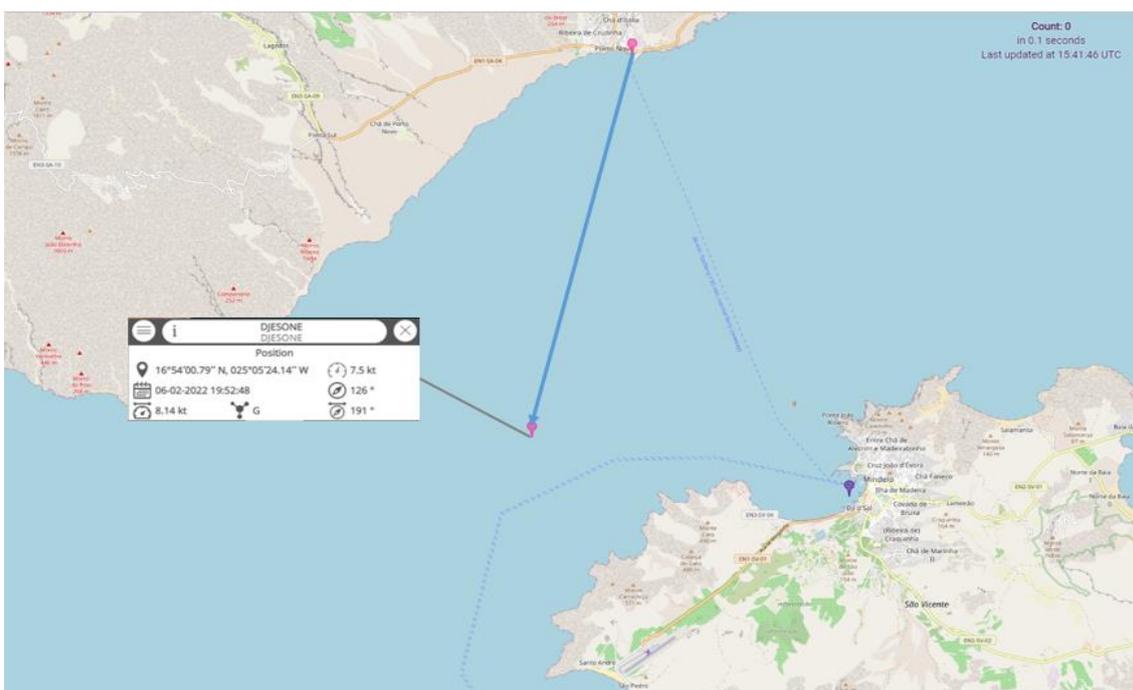


Figura 2: posição das embarcações “DJESONE” e “PONTA DE PEÇA” às 19H52.

Às 20h09 a embarcação “DJESONE” já se encontra próxima da área do farol de São Pedro, a navegar ao rumo 132º e velocidade 9 nós. Por outro lado, a embarcação “PONTA DE PEÇA” só larga do Porto Grande depois das 21h30, hora em que a embarcação “DJESONE” já se encontrava fundeada numa posição abrigada (Lat: 16º50’24”N; Long: 025º04’55”W), numa enseada antes do farol de São Pedro.

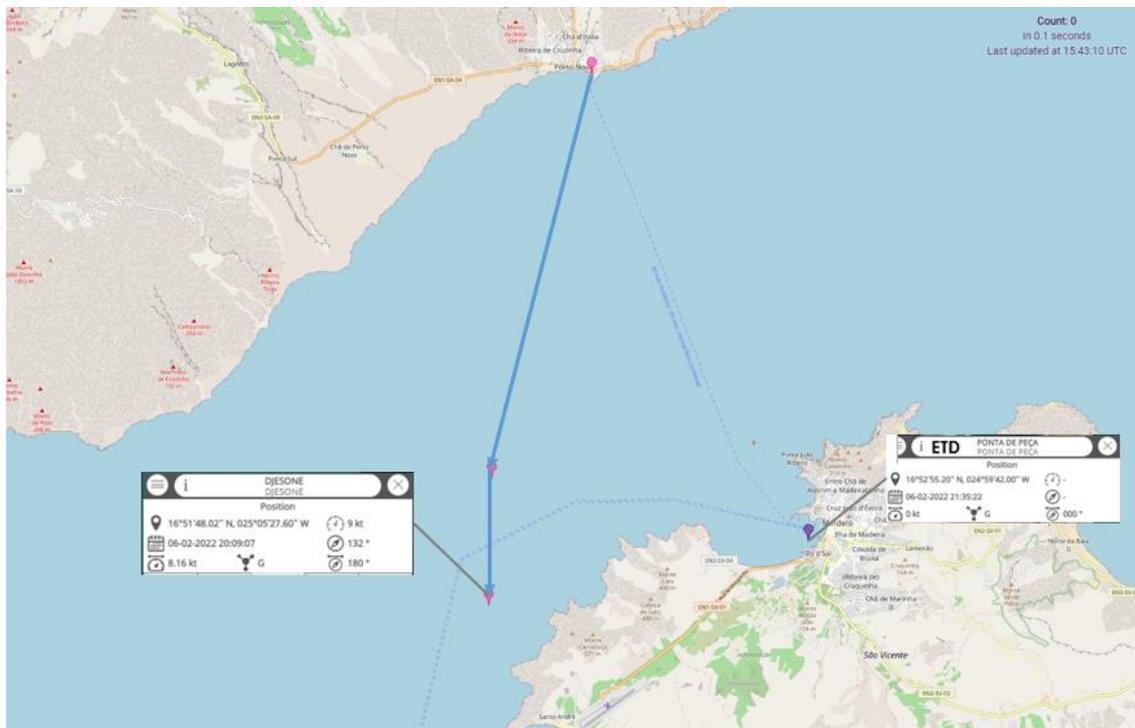


Figura 3: posição de “DJESONE” (às 20H09) e hora estimada de largada de “PONTA DE PEÇA” (depois das 21H30).

Na figura 4, é possível ver a posição da embarcação “PONTA DE PEÇA” às 22h29, a navegar em direção à área do farol de São Pedro, ao rumo 217º e velocidade 9 nós. Nessa altura a embarcação “DJESONE” mantém-se fundeada na enseada antes do farol de São Pedro.

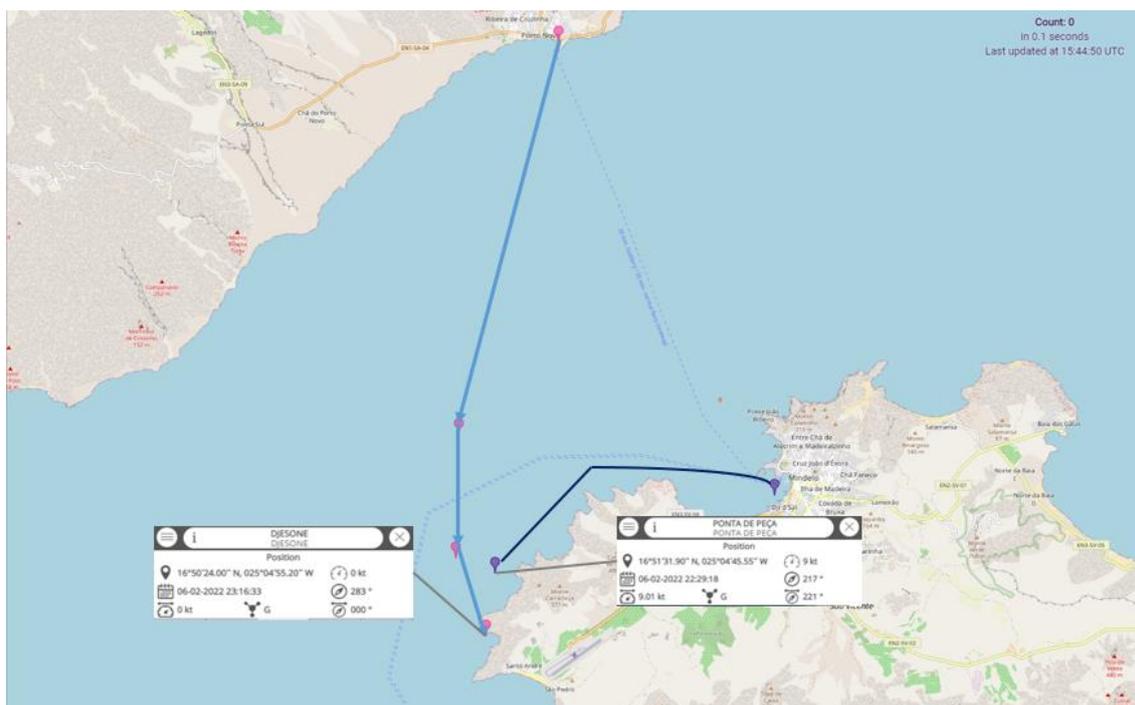


Figura 4: posição de “PONTA DE PEÇA” às 22h29. Embarcação “DJESONE” mantém-se fundeada.

Por volta das 23h00, a embarcação “PONTA DE PEÇA” está numa posição próxima da de fundeio de “DJESONE”, conforme pode-se ver na figura 5. Constatase que, pelos dados emitidos pela baliza VMS, a embarcação “PONTA DE PEÇA” está com velocidade zero, o que indica que está a pairar, visto que não há registo do seu fundeio.

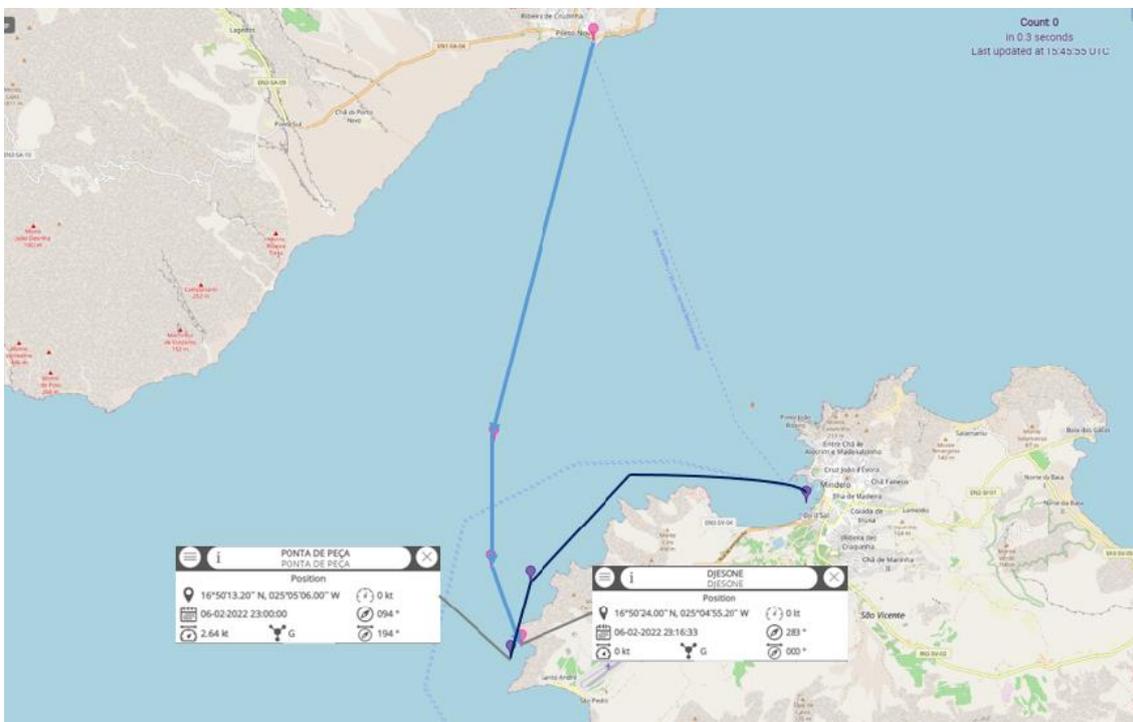


Figura 5: posição das duas embarcações por volta das 23h00.

Minutos mais tarde, as balizas VMS das duas embarcações emitiram as posições, sendo a de “PONTA DE PEÇA” às 00h00 e a de “DJESONE” às 23h42, conforme se pode ver na figura 6. A colisão viria a acontecer, segundo os dados apurados, por volta das 00h03, portanto, numa posição muito próxima da de “PONTA DE PEÇA” às 00h00.



Figura 6: posição das duas embarcações (PONTA DE PEÇA – 00:00 e DJESONE – 23h42).

5.5 DETALHES DO ACIDENTE

Conforme os factos apurados, a colisão ocorreu por volta das 00h03, do dia 07 de fevereiro, numa posição próxima da posição GPS de Latitude: 16°52'53"N e Longitude: 025°03'31"W, a aproximadamente 1,159 milhas náuticas do farol de São Pedro.

Nos momentos que antecederam a colisão, mais precisamente depois de “DJESONE” suspender ferro, as duas embarcações efetuaram várias manobras, navegando a várias proas, por forma a seguir os respetivos cardumes.

A coordenar as manobras, posicionados nos mastros das respetivas embarcações, estavam os “Mestres de Pesca”, pescadores experientes, mas sem qualquer tipo de formação em navegação, responsáveis, conforme a organização interna, pela faina de pesca, incluindo a manobra da embarcação durante a procura e perseguição dos cardumes, lançamento e viragem da rede.

No momento, nenhuma das embarcações tinha os faróis de navegação estabelecidos, tendo, cada, apenas uma pequena luz vermelha no topo do mastro, visível a curta distância, pelo que não seria possível, por parte de uma embarcação, perceber, facilmente, a manobra da outra.

O culminar dessas manobras, executadas por parte de ambas, sem o domínio da situação da navegação na área, foi a aproximação excessiva e consequente colisão entre as embarcações “DJESONE” e “PONTA DE PEÇA”.

Instantes antes da colisão entre as duas embarcações “PONTA DE PEÇA” guinou para EB e “DJESONE” para BB, pelo que o impacto foi BB com BB, mais concretamente na amura de cada uma das embarcações.

5.6 DANOS RESULTANTES

Do acidente resultou uma vítima mortal, pescador a bordo da embarcação “DJESONE”, que no momento da colisão entre as duas embarcações se encontrava à proa e não pôde, atempadamente, sair dessa área, acabando por ficar na zona de impacto. A vítima caiu imediatamente ao mar e terá sido, minutos depois, resgatada sem vida.



Figura 7: danos, resultantes do acidente, no costado de BB da embarcação “PONTA DE PEÇA”

Consideráveis danos materiais se contabilizam, em consequência deste acidente, principalmente na embarcação “DJESONE”, de porte relativamente menor e construído em fibra de vidro, material comparativamente menos resistente do que a madeira, material de construção da embarcação “PONTA DE PEÇA”.



5.7 RESPOSTA AO ACIDENTE

As embarcações envolvidas no acidente contactaram os seus respetivos Armadores e receberam indicações para voltar ao porto. No caso da embarcação “PONTA DE PEÇA”, o Mestre também entrou em contacto com a Polícia Marítima de São Vicente, a informar do acidente, e agentes desta deslocaram-se ao cais para a receber. Quanto à embarcação “DJESONE”, a decisão, entre o Mestre e o Armador, foi de regressar ao Porto Novo, por ser o porto base da embarcação, tendo as autoridades competentes tomado conhecimento já com a embarcação a caminho.

Tratando-se de um acidente numa área relativamente longe do porto e a meio da noite, em que as embarcações ficaram em condições de navegar, pelos próprios meios, de volta ao porto, a atuação das autoridades competentes se cingia a esperar a chegada das embarcações e efetuar as diligências que se impunham, facto que se verificou tanto no Porto Grande como no Porto Novo.

6 ANÁLISE

6.1 OBJETIVO

Da análise pretende-se, principalmente, determinar os fatores contributivos e as causas do acidente, como base para se fazer recomendações que possam contribuir para evitar que acidentes semelhantes se repitam.

6.2 DECLARAÇÕES DOS PRINCIPAIS DA EQUIPAGEM

As informações recolhidas nas entrevistas aos principais da equipagem das duas embarcações envolvidas no acidente, especificamente os mestres das embarcações e os responsáveis pela pesca, comumente designados como mestres de pesca, apontam para

a existência, generalizada, de hábitos e procedimentos comprometedores da segurança operacional durante a faina de pesca.

A não determinação da distância mínima de segurança entre embarcações, a disputa de cardumes e a não observância do estabelecimento dos faróis de navegação, entre o pôr e o nascer do sol, como previsto no Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar - RIEAM, são fatores que contribuem, significativamente, para a diminuição da segurança da navegação e, conseqüentemente, exponenciam a ocorrência de acidentes.

No caso em apreço, de acordo com as declarações em análise, nenhuma das embarcações tinha estabelecidos os faróis de navegação, estando estas sinalizadas apenas com uma pequena luz vermelha no mastro, visível em todo o horizonte, como de resto é norma generalizada na faina da pesca, conforme apurado. Contudo, a não observância deste requisito regulamentar, justificada pelos pescadores como necessária para facilitar a observação de cardumes, impossibilita o eficaz monitoramento da navegação circundante, pois sem esses faróis estabelecidos não é possível, em plena escuridão, como era o caso, identificar a manobra relativa das outras embarcações, sem recurso, como se verificou, ao Automatic RADAR Plotting Aid – ARPA.

Outro fator importante prende-se com o facto das manobras, ordens ao leme e à máquina, durante a faina da pesca serem feitas pelo “Mestre de Pesca”, pescador sem formação em navegação e sem nenhum tipo de certificação para o efeito, o que compromete a análise do panorama envolvente e a conseqüente reação. Concomitantemente, o Mestre da embarcação, responsável máximo pela segurança a bordo, não ocupa uma posição ou faz uso da informação disponível, que lhe permita ter uma noção panorâmica da navegação circundante durante as manobras para largar a rede, como aconteceu no caso em apreço, nas duas embarcações, de acordo com as declarações em análise.

A conjugação de todos estes fatores, associada à não existência de vigias na ponte para monitorar e alertar o Mestre para a aproximação relativa de outras embarcações, se configura de relevância crítica e compromete a segurança da navegação.

6.3 SEGURANÇA OPERACIONAL NAS FAINAS DE PESCA

A dinâmica e imprevisibilidade do setor da pesca torna-o exigente e de regulamentação complexa, no que concerne à segurança da navegação. A determinação de distâncias mínimas de segurança entre embarcações em faina de pesca ou o emprego, integral, do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar se configuram de aplicabilidade inexistente.

Da análise das evidências recolhidas, das entrevistas realizadas e das práticas comuns nas fainas de pesca, constata-se que as manobras das embarcações não respeitam nenhuma regra específica de segurança da navegação e não existe uma ação concertada, estando cada embarcação focada na descoberta de cardumes e sua captura.

A situação evolutiva da navegação circundante, em função das manobras unilaterais, origina situações de aproximação excessiva e, por vezes, abalroamentos ou colisões, conforme apurado durante este processo de investigação.

Por outro lado, dos factos recolhidos, constata-se a existência de disputa de cardumes entre embarcações de pesca, o que muitas vezes evolui para uma aproximação excessiva

e consequente colisão, situações, por norma, não reportadas às autoridades competentes.

6.4 CONDIÇÕES DE OCORRÊNCIA DO ACIDENTE

A ocorrência deste acidente deve-se à não observância de um conjunto de fatores, comprometendo, sobremaneira, o monitoramento da situação evolutiva e, consequentemente, a segurança da navegação.

De entre os fatores mais importantes estão o não estabelecimento dos faróis de navegação, o comando da manobra por parte de um tripulante sem nenhum tipo de formação em navegação e o não acompanhamento da situação da navegação por parte do Mestre da embarcação, com recurso aos panoramas RADAR e visual.

Da análise das posições GPS disponíveis, emitidas pelas balizas VMS (ver figura 9), pode-se constatar a proximidade constante entre as duas embarcações, desde a posição de fundeio de “DJESONE” até ao momento da colisão, tendo o acidente ocorrido a cerca de 1,56 milhas náuticas da posição de fundeio da embarcação “DJESONE”. Entretanto, entre o ocaso da lua (23h41) e a hora da colisão (00h03), as duas embarcações terão navegado a várias proas e regimes de máquinas, pelo que ambas terão contribuído para a aproximação excessiva e consequente colisão.

Outro fator relevante é o facto das duas embarcações estarem preparadas para lançar a rede por bordos diferentes (PONTA DE PEÇA por EB e DJESONE por BB), o que determina, por consequência, o bordo de guinada e, neste caso específico, contribuiu para a colisão.

O ocaso da lua foi aproximadamente às 23h41, pelo que à hora do acidente (00h03) estaria totalmente escuro.

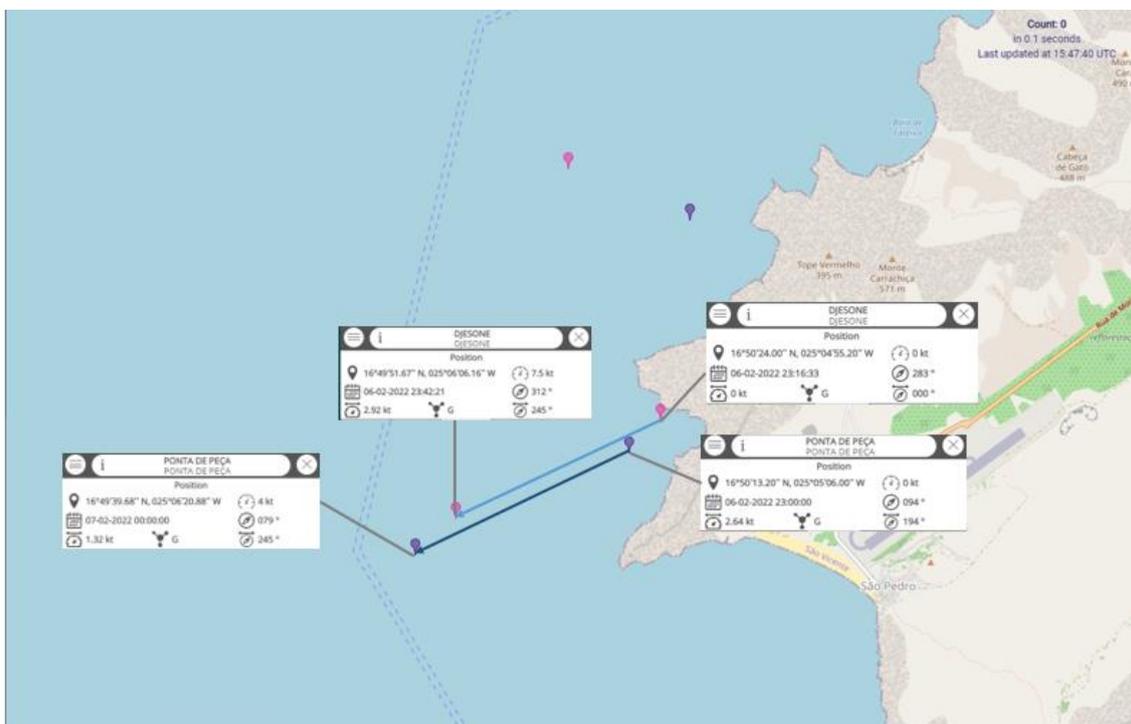


Figura 9: posição das duas embarcações entre as 23h00 e a hora do acidente (00h03).

7 CONCLUSÕES

- a) A não observância do estabelecimento dos faróis de navegação, de acordo com o previsto no Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar, foi fator contributivo para a ocorrência deste acidente;
- b) O acidente poderia ter sido evitado se os mestres das duas embarcações, com recurso ao RADAR e vigias, monitorassem a navegação nas proximidades e, especificamente, a distância relativa entre si;
- c) As manobras executadas, por parte das duas embarcações, foram com total foco na perseguição do cardume e sua captura, renegando para segundo plano a segurança da navegação;
- d) A segurança da embarcação e dos seus tripulantes é da responsabilidade do Mestre, mesmo que, por motivos de conhecimentos específicos de pesca, a execução da manobra seja delegada no “Mestre de Pesca” (pescador);
- e) É premente a formação e sensibilização dos mestres das embarcações de pesca e os pescadores para a segurança no mar, tanto da navegação como do trabalho em geral.

8 RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Da análise dos factos e evidências, identificados os fatores contributivos deste acidente, formulam-se as necessárias recomendações de segurança, consideradas pertinentes, visando evitar que acidentes semelhantes se repitam.

8.1 TODAS INSTITUIÇÕES COM COMPETÊNCIA NO ÂMBITO DA SEGURANÇA MARÍTIMA

RECOMENDAÇÃO DE SEGURANÇA Nº 031-IAM/2022

- a) Criar, em estrita coordenação entre si, com a participação da APESC, um Código de Ética para o setor da pesca, visando a promoção de bons princípios e práticas entre todos os intervenientes operacionais, com destaque para questões de respeito mútuo, camaradagem e contribuição, efetiva, para a melhoria da segurança marítima operacional nesse setor.

8.2 INSTITUTO MARÍTIMO PORTUÁRIO/DNPA

RECOMENDAÇÃO DE SEGURANÇA Nº 032-IAM/2022

- a) Implementar, de forma coordenada, como requisito obrigatório, a observância de seguros da embarcação e de acidentes no trabalho de todos os tripulantes, para a certificação e licenciamento de embarcações de pesca semi-industrial e industrial;

8.3 ARMADORES DE EMBARCAÇÕES DE PESCA

RECOMENDAÇÃO DE SEGURANÇA Nº 033-IAM/2022

- a) Zelar pela consciencialização dos mestres e pescadores no que toca à importância da segurança no mar, tanto da navegação como do trabalho, com ênfase nas tarefas de pesca.
- b) Facultar oportunidades de treino em manobras e cinemática naval aos mestres e “mestres de pesca”.