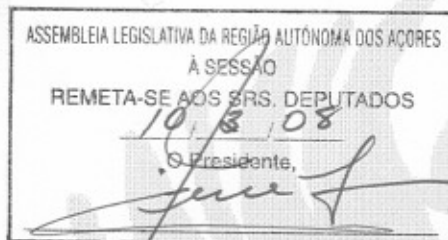




REGIÃO  
AUTÓNOMA  
DOS AÇORES

PRESIDÊNCIA DO GOVERNO  
*Gabinete do Secretário Regional  
da Presidência*  
Palácio da Conceição  
9504-509 Ponta Delgada



Exmo. Senhor Chefe de Gabinete de Sua  
Excelência o Presidente da Assembleia  
Legislativa da Região Autónoma dos Açores  
Rua Marcelino Lima  
9900 Horta

Sua referência	Sua comunicação	Nossa referência	Data
271 Procº 54.03.04	23-1-08	SAI-GSRP-2008-545 Proc. 1.8 ENT-GSRP-2008-235	2008-03-06

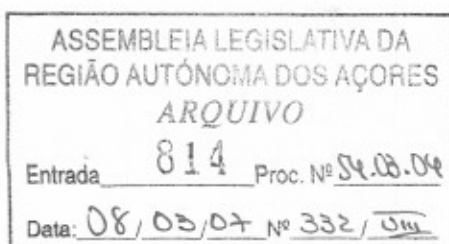
**ASSUNTO: RESPOSTA AO REQUERIMENTO Nº 332/VIII - "RESULTADO DO INQUÉRITO AO ACIDENTE DO NAVIO ILHA AZUL, NO DIA 23 DE AGOSTO, NA ILHA GRACIOSA"**

Encarrega-me S. Exa. o Secretário Regional da Presidência de enviar a resposta ao Requerimento nº 332/VIII, subscrito pelos Senhores Deputados Jorge Macedo, Mark Marques, Luis Henrique Silva e Aires Reis, do PSD. O Governo Regional, sem prescindir quanto ao teor dos considerandos, informa que junto envia cópia do Relatório e conclusões da Autoridade Marítima Nacional sobre o acidente ocorrido com o Navio "Ilha Azul" na ilha Graciosa.

Os melhores cumprimentos

O Chefe de Gabinete

Hermenegildo Galante





MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL  
MARINHA  
AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL

**CAPITANIA DO PORTO DE ANGRA DO HEROÍSMO**

**CERTIDÃO**

-----Helena Maria Mendonça Pereira da Silva, assistente administrativa principal do Quadro do Pessoal Civil da Marinha, escritã da Capitania do Porto de Angra do Heroísmo.-----

-----Certifica, que as 06 (seis) fotocópias em anexo, devidamente rubricadas, estão conforme o original, e foram extraídas do processo de averiguações nº 28/2007, do Relatório de Mar, apresentado por Freddy dos Santos Rodrigues Putre, comandante do N/M "Tiba Azul", na sequência do despacho exarado pelo Capitão do Porto no pedido formulado pela APTG, SA, datado de 09NOV07.-----

Capitania do Porto de Angra do Heroísmo, 09 de Novembro de 2007

DA ESCRIVÃ,

Helena M.M.Pereira da Silva  
Asst. Adm.<sup>o</sup>

S. R.



MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL

MARINHA

AUTORIDADE MARÍTIMA NACIONAL

COMANDO LOCAL DA POLÍCIA MARÍTIMA DE ALENQUER DO HERÓTIPO

832  
1/6/08  
[Handwritten signature]

Procº B. 28-28/2007

RELATÓRIO E CONCLUSÕES

Basea-se o presente Processo de Averiguações, no Relatório de Mar apresentado por Freddy dos Santos Rodrigues Ferey, possuidor de cédula nº P001597, Inscrição Marítima nº 112.1302 da Capitania do Porto de Lisboa, com a categoria de Capitão do Marinha Mercante, Comandante do navio Ro-Ro de Passageiros, denominado "ILHA AZUL", registado na Madela - MAR, com o nº. 1336, IMO nº 7825980, propriedade da TRANSMARCOR - Transportes Marítimos Açoranos, Lda, com sede na Rua Dr. Machado Sarça, Madalena, Ilha do Pico, Açores, tendo à ATLANTICOLINE, S.A., - Ponta Dalgada, gerido a BEMSAÚDE - Agentes de Navegação, Lda, por no dia 23 de Agosto de 2007, pelas 11:45 horas locais, ao efectuar as manobras de aproximação ao Porto de Vila da Praia - Ilha Graciosa onde encontrava atracar o navio, este descaiu e abateu-se sobre o baido denominado "Baixo do Forno" localizado na posição Latitude 39º 03' 03.8"V, longitude 027º 58' 05.8"W, DATUM WGS 84 a cerca de 0,2 milhas da costa. \_\_\_\_\_

DA LECTURA DOS AUTOS CONSTA

1

Participação e descrição do acidente ocorrido pelas 11,45 horas locais de 23 de Agosto p.d., com o navio de passageiros denominado "ILHA AZUL" (fs. 2, e 3) ou seja que na data supracitada o referido navio efectuava a manobra de atracar ao cais do porto da Vila da Praia, quando esta se abateu sobre a Baixa do Forno embaterdo no fundo o que originou o alargamento do tanque nº 10 EB, pressupondo a existência de fracturas ou rombo. \_\_\_\_\_

2/6  
HAR

## II

a) Da Inquirição do Capitão do navio (fís. 6, 7 e 8), este confirma que o acidente se deu na posição geográfica referenciada pelo WGS 84 de Latitude 39° 03' 03,8"N, longitude 027° 58' 05,8"W, devido à influência dos ventos provenientes do quadrante ENE com força 5 a 6 (cerca de 20 nós), estando a isaré com cerca de 1 hora de vante e que o seu navio caiu 4,6 metros encontrando-se o dito afloramento rochoso ou Babca do Forno a 4,4 metros cfr fotocópia de carta náutica (fís. 16 e 17) que dispõe a bordo. \_\_\_\_\_

b) Que do embate do navio no fundo resultou a imobilização imediata da máquina de Estibordo (EB) e a entrada de água pelas válvulas de segurança do cárter do motor o que levou a que esta escorresse para os fundos do navio. \_\_\_\_\_

c) Que após avaliação dos danos causados e uma vez o navio em águas mais profundas, estando a entrada de água controlada pelas bombas de esgoto de bordo e não estando a segurança e fiabilidade do navio comprometida, após consulta ao Capitão do Porto de Angra do Heroísmo, foi decidido efectuar a manobra de atracção ao cais do porto da Praia o que aconteceu pelas 13.15 horas locais (fís. 1 e 6V). \_\_\_\_\_

## III

De acordo com as declarações prestadas pelo imediato, oficial de máquinas e chefe de máquinas (fís. 9, 10 e 11) nenhum deles se apercebeu do que terá acontecido visto que a manobra de aproximação ao porto foi igual a outras anteriormente realizadas, ou seja: \_\_\_\_\_

O navio com andamento para vante, roda para EB, ficando paralelo à linha de costa e perpendicular ao cais. Depois inverte o sentido da marcha efectuando a entrada a ré, ficando o navio com a popa para terra. Confirmam que sentiram que o navio embatou em qualquer coisa levando a que a máquina de EB tivesse parado. \_\_\_\_\_

## IV

Das declarações do Piloto (fís. 12), este confirma que cerca das 11.10 horas locais o navio entrou em preparativos para a faina de atracção ao cais que seguiu os procedimentos usuais e recomendados para atracção daquele navio no porto da Graciosa. Que a determinado momento sentiu o navio derivar para Estibordo. Que esse abatimento terá ficado

a dever-se ao vento que se fazia sentir e que registava no termómetro uma indolência de 20 nós. \_\_\_\_\_

858  
9/6/11

Que no apercebiu nesse momento do perigo causado pelo vento tendo dado ordem à máquina para "máquinas a vante a toda a força", não sendo possível saber o navio sem que este embalsamasse no Banco do Furto. \_\_\_\_\_

Pouco depois o navio ficou sem máquina de Estibordo, tendo saído com o navio para águas mais profundas só com a máquina de Bordo. \_\_\_\_\_

Apercebeu-se que após o navio se encontrar em águas limpas reuniu imediatamente com os principais de bordo, para avaliarem pelo Interior os estragos sofridos. Uma vez avaliados os danos foi entendido que comanda uma vez que entendeu estarem reunidos os pressupostos para evacuar o navio de proa para terra no caso da Graciosa o que se veio a confirmar cerca das 15.35 horas locais. \_\_\_\_\_

V

Nos dias 28 e 29 de Agosto, foram efectuadas pela empresa DOMINGUES-SUB ACTIVIDADES MARITIMAS, LDA, Inspeção Vídeo, com comunicações ao navio "ILHA AZUL", detetou algumas fraturas no longo do casco, no lado de Estibordo (N.ºs. 77, 78 e 79).

Foi elaborado um plano de reparação das fraturas que apresentado ao Armador e ao Representante da Certificadora RINA, foi por eles aprovado. Foi efectuada uma reparação provisória utilizando soldadura subaquática, com a finalidade de consolidação das fraturas existentes no casco. Os trabalhos principais realizaram-se nos dias 30 de Agosto e 4 de Setembro, tendo resultado a estanqueidade das referidas fraturas. \_\_\_\_\_

Após conclusão dos trabalhos e depois de testes efectuados, foi realizada uma inspeção Interior pelo representante da Certificadora RINA e pelo representante do Armador, cujo relatório final foi aprovado sem ressalvas no dia 5 de Setembro pelas referidas entidades. \_\_\_\_\_

VI

A N.ºs. 15, verificou-se que no dia do acidente ocorreu com o navio "ILHA AZUL", o vento era Sueste moderado com a intensidade de 20/30 quilómetros, com ondulação Leste de 2 metros. \_\_\_\_\_

9/6  
 26/8  
 JAA

#### VII

Do incidente resultou um foco de poluição causado pela fuga de óleo lubrificante, cuja quantidade foi calculada em cerca de 1.000 litros que foi imediatamente atacada pela Administração dos Portos da Terceira e Graciosa, com a colocação de produtos absorventes, constantemente substituídos, até à eliminação do produto poluente. -----

#### VIII

Não houve danos físicos nos passageiros embarcados (378) nem dos tripulantes do navio "ILHA AZUL".-----

#### IX

O navio "ILHA AZUL", é propriedade da TRANSMACOR – Transportes Marítimos Açoreanos, Lda., com sede na Rua Dr. Machado Serpa, Madalena, Ilha do Pico, Açores, encontrando-se registado sob o número 1336, pelo Registo Internacional de Navios da Madeira – MAR, possuindo o número IMO 7825980, estando certificado como Ro-Ro Navio de Passageiros para operar no Arquipélago dos Açores (fs. 19, 20, 21 e 22).-----

#### X

O "ILHA AZUL" encontra-se segurado na British Marine Luxembourg S. A., possuindo a apólice nº. 04090000001 (fs. 27, 28 e 29).-----

#### CONCLUSÕES

Perante o exposto, conclui-se que no dia 23 de Agosto de 2007, pelas 13.45 horas locais, o navio de passageiros denominado "ILHA AZUL", propriedade da TRANSMACOR-Transportes Marítimos Açoreanos, Lda., com sede na Rua Dr. Machado Serpa, Madalena, Ilha do Pico, Açores, fretado pela empresa ATLANTICOLINE, S.A., agendado pela BENSÁUDE, Agentes de Navegação, Lda, comandado por Freddy dos Santos Rodrigues Futra, titular da cédula nº P001587, inscrito marítimo nº 112.1302 da Capitania do Porto de Lisboa, com a categoria de Capitão da Marinha Mercante, encontrava-se em manobras de atracação ao cais do porto da Praia de Graciosa quando inesperadamente devido a um golpe de vento abateu sobre o Bairo do Forno, que se encontra localizado na posição Latitude 39° 03' 06N, longitude 027° 58' 13W, DATUM WGS 84.-----

5/6  
87  
AA

Dessa abaloiamento resultou que o casco do navio ao embater no baido, sofreu diversas fracturas no casco o que levou ao alagamento da casa das máquinas ficando a máquina principal de Estibordo parada.

Após deslocação do navio utilizando só a máquina de Bombordo para águas mais profundas, foram rapidamente accionadas as bombas de esgoto e avaliados a partir do interior os danos sofridos. Dessa avaliação e depois do comandante reunir com os principais de bordo, foi decidido com autorização prévia do Capitão do Porto, que se efectuasse a manobra de entrada e atracação ao cais só com a máquina de Bombordo. Acostagem essa que ocorreu pelas 13.15 horas locais iniciando-se imediatamente o desembarque dos passageiros que decorreu sem qualquer incidente.

Conforme depoimento do comandante e declarações das testemunhas, o vento que se fazia sentir aquela hora era de força 5 a 6 de escala Beaufort e uma intensidade de 20 a 30 nós, soprando de ENE, com ondulação ENE de 2 metros.

O navio transportava para além da tripulação, 378 passageiros e 59 viaturas automóveis, não tendo corrido danos físicos ou materiais para estas.

Posteriormente e já com o navio acostado, foram efectuadas vistorias subaquáticas com gravação em Vídeo pela empresa Demagusa-Sub, Actividades Marítimas, Lda. Que confirmou a existências de várias fracturas ao longo do casco a Estibordo, o que levou à entrada de água e paragem da máquina.

Deste acidente resultou o derrame de cerca de 1.000 litros de óleo que causou alguma poluição na Baía da Praia da Ilha Graciosa.

Essa poluição, foi imediatamente atacada e combatida pela Administração dos Portos da Terceira e Graciosa, APTG, S.A. com a colocação de material absorvente até à completa extinção o referido produto.

Assim, julga-se provado que o acidente ocorrido com o navio de passageiros "ILHA AZUL" e constante no Relatório de Mar, ocorreu em consequência directa do vento que se fez sentir durante a manobra de acostagem ao cais e que obrigou a que o navio descaísse para águas pouco profundas e com baidos, nomeadamente a Baía do Forno.

*GAB. SEC. REG.*

O Relatório de Mar foi apresentado dentro dos prazos previstos na Lei. \_\_\_\_\_

Salvo melhor opinião e nos termos do nº 7, do artigo 15º, do Decreto-lei nº 384/99, de 23 de Setembro, julgo ser de confirmar o Relatório de Mar. \_\_\_\_\_

Angra do Heroísmo, 6 de Novembro de 2007

O Instrutor do Processo

*[Handwritten signature]*  
*5.12*  
*7.12*  
*6.11.07*

António Manuel Almeida da Costa  
Subchefe P.M.

\_\_\_\_\_