

Ocorrência não acidental

Investigação GAMA 03/2020

Homologado 06/04/2020

Relatório de Investigação Técnica 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 técnica 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 -4) e todas as posições têm como datum geodésico de referência WGS84.

Informação e relatório disponível em:

[www.gama.mm.gov.pt](http://www.gama.mm.gov.pt)

Correio eletrónico:

[iam@gama.mm.gov.pt](mailto: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

**RCGS Resolute, IMO 9000168**

**REGISTO GAMA 2020-065**

### 1. Summary

On 30/03/2020 at 01:05 hours RCGS Resolute was called, via VHF radio, by the approaching Venezuelan navy vessel Naiguatá GC-23. During communications Naiguatá GC-23 opened gun fire and approached RCGS Resolute. Both vessels were under way and in parallel courses at a close distance when Naiguatá port bow collided with RCGS Resolute starboard bow. From the occurrence resulted the grounding and total loss of the Venezuelan navy vessel Naiguatá GC-23.

### Resumo

No dia 30/03/2020, às 01:05 horas, o navio RCGS Resolute foi chamado, via rádio VHF, pelo navio da Naiguatá GC-3 da Marinha Venezuelana, em aproximação. Durante as comunicações o navio Naiguatá GC-23 efetuou disparos de arma de fogo e aproximou-se do navio RCGS Resolute. Ambos os navios tinham seguimento a vante e navegavam em rumos paralelos a curta distância quando a amura de bombordo, do navio Naiguatá GC-23 colidiu com a amura de estibordo, do navio RCGS Resolute. Da ocorrência resultou o afundamento e perda total do navio da Marinha Venezuelana, Naiguatá GC-23.



Figura 1- Navio de passageiros, RCGS Resolute e Navio da Marinha Venezuelana, Naiguatá GC-23

**As Investigações de Técnicas de Segurança do GAMA decorrem de forma independente e separadamente de qualquer outra investigação e não fazem uso de procedimentos legais para a recolha de evidências e depoimentos.**

**O objetivo único da Investigação Técnica de Segurança, da qual resultou o presente Relatório de Investigação, é contribuir para a prevenção e redução da sinistralidade marítima, minimizando as suas consequências graves, tais como a perda de vidas humanas, de navios e poluição marinha, através da recolha e análise de provas, da identificação de fatores contributivos e da formulação de conclusões e de eventuais recomendações de segurança.**

**Consequentemente, a utilização deste Relatório de Investigação Técnica para outros meios e fins pode conduzir a interpretações erradas.**

**Esta ocorrência, que envolveu o navio de registo Português, RCGS Resolute e o navio da Marinha Venezuelana, Naiguatá GC-23 e que teve como consequência a colisão, alagamento massivo e perda total do navio Naiguatá GC-23, é classificada, nos termos previstos na Lei n.º 18/2012, de 07 de maio e no Código de Investigação de Acidentes Marítimos da Organização Marítima Internacional (OMI) como uma ocorrência não acidental, considerando-se que, um acidente marítimo é um acontecimento ou uma sequência de acontecimentos, diretamente relacionados com as operações de um navio, com exceção dos atos ou omissões deliberados.**

Após avaliação da notificação inicial foi iniciada a presente investigação técnica de segurança, nos termos previstos na Lei n.º 18/2012, de 07 de maio, para apurar a informação factual e se aplicável, propor recomendações de segurança que previnam que futuras ocorrências semelhantes ocorram.

## 2. Dados

### a. Dados dos navios

Nome	RCGS RESOLUTE	NAIGUATÁ GC-23
Bandeira / data registo	Portugal – Madeira / 05/10/2018	Venezuela
IMO	9000168	
Indicativo de chamada	CQAL6	
MMSI	255806208	
Comprimento fora a fora (Cff)	124.80 MTS	
Boca máxima	18.0 MTS	
Arqueação bruta (GT)	8445	
Ano de construção	1991	
Local de construção	Finlândia	
Material do casco	Aço	Aço
Tipo	Navio de passageiros	
Máquina principal - potência propulsora	5880KW	
Fabricante máquina propulsora	Mak Motoren GmbH & Co. Kg	
Combustível utilizado	HFO-180	
Número de conveses	8	
Pessoas a bordo	32 (tripulantes)	40
Nacionalidade dos tripulantes	Várias	
Tripulação que consta do certificado de lotação mínima de segurança. Mínima /máxima	15	

### b. Dados da viagem – navio RCGS Resolute

Porto de saída	Buenos Aires dia 05/03/2020 às 21:58 horas
Porto de destino e ETA	Curaçao dia 31/03/2020

**c. Dados da ocorrência**

Data e hora	30/03/2020 às 01:05 horas locais
Posição, latitude / longitude	Lat 11° 8.9' N Long 065° 34.3' W
Classificação da Ocorrência	Ocorrência Não Acidental
Consequências	Perda total do navio Naiguatá GC-23

**d. Condições meteorológicas**

Estado do mar – moderado (1.25 mts a 2.5 mts)
Vento (Beaufort scale) - Moderado 22 Nós (Kts)
Condições de tempo – Céu limpo
Condições de luz – Noite
Visibilidade - Boa (5.0 a 25.0 mn)

**e. Entidade envolvidas**

Marinha de Guerra Venezuelana
MRCC (Maritime Rescue Coordination Centre) Curaçao

**3. Descrição**

A descrição é uma narrativa dos eventos, descreve a forma como estes foram percebidos pelas pessoas e entidades envolvidas e é baseada nas declarações recolhidas referentes à sequência de eventos e evidências obtidas.

A descrição é referente aos eventos que ocorreram desde o momento que o navio RCGS iniciou a deriva com intenção de efetuar reparações de manutenção na máquina propulsora, até ao momento em que o navio prosseguiu pelos próprios meios para o Porto de Curacao após indicação do JRCC Curaçao.

## a. Navio de passageiros RCGS Resolute



Figura 2 – Viagem navio RCGS Resolute

No dia 05/03/2020, às 21:58 horas o navio de passageiros de bandeira Portuguesa largou do Porto de Buenos Aires, Argentina, sem passageiros e com 32 tripulantes a bordo, com destino ao Porto de Curaçao, nas Caraíbas Holandesas com data estimada de chegada no dia 31/03/2020.

No dia 28/03/2020 pelas 22:00 horas, na posição geográfica latitude  $11^{\circ} 24.61' N$  e longitude  $064^{\circ} 41.28' W$  o navio RCGS Resolute parou ambas as máquinas propulsoras e iniciou um período de deriva para manutenção da máquina principal.

Este período foi interrompido no dia 29/03/2020, às 18:35 horas, na posição latitude  $11^{\circ} 04.13' N$  e longitude  $065^{\circ} 09.78' W$  e o navio navegou com rumos entre  $292^{\circ}$  e  $280^{\circ}$  até às 20:00 horas.

De seguida o navio ficou novamente à deriva a efetuar reparações no turbo compressor até às 01:00 horas de dia 30/03/2020, altura em que arrancou com a máquina de bombordo durante as comunicações com o navio da Marinha Venezuelana.

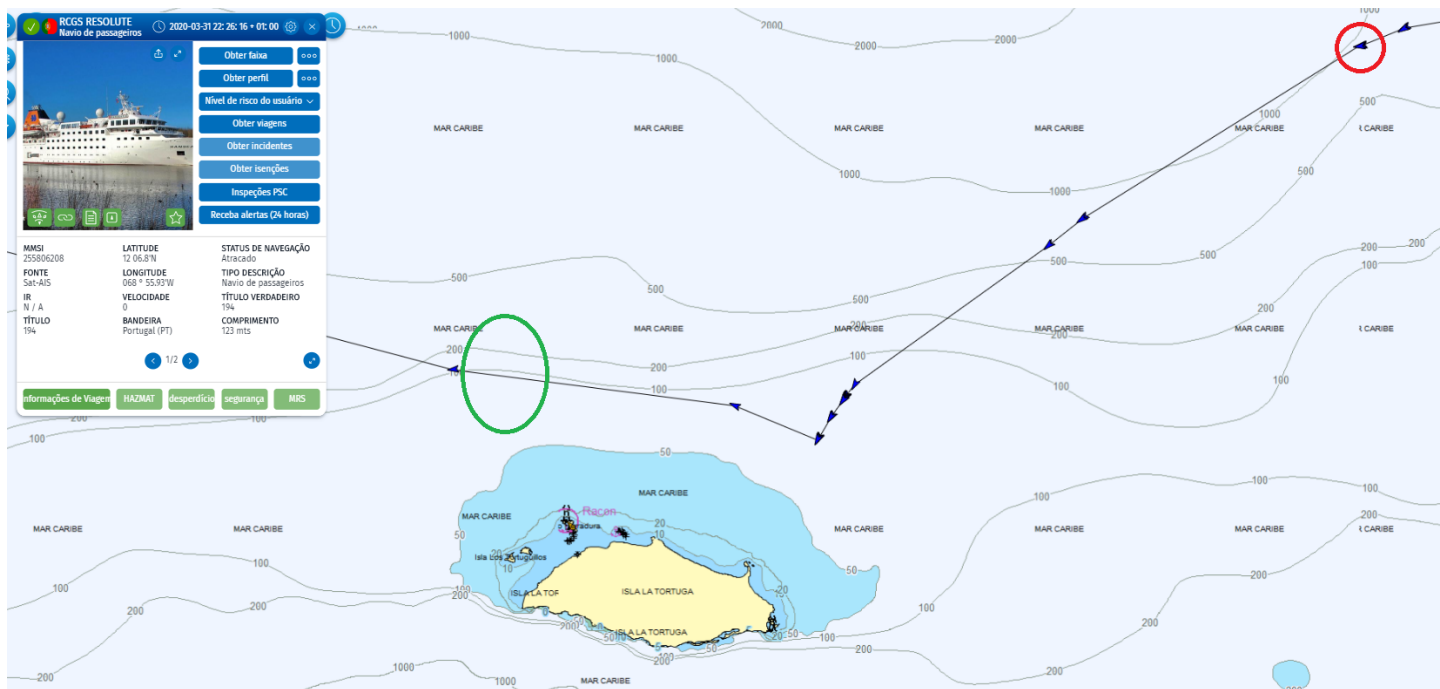


Figura 3 – Início do período de deriva, dia 28/03/2020 (círculo encarnado) e posição da aproximação do navio da Marinha Venezuelana (círculo verde).

- No dia 30/03/2020, às 00:00 horas o navio RCGS Resolute estava novamente à deriva na posição indicada na figura 4. quando o navio da Marinha Venezuelana, Naiguatá GC-23 estabeleceu contato via rádio (VHF) no canal (Ch) 16, às 00:15 horas. O Navio RCGS respondeu à chamada e ambos os navios passaram para o canal de trabalho VHF Ch 14.
- Às 00:15 horas de dia 30/03/2020 - O navio Naiguatá GC-23 colocou as seguintes questões e obteve por parte do navio RCGS Resolute as seguintes respostas:

(transcrição fornecida pelo navio RCGS Resolute e coerente com informação recebida de JRCC Curaçao)

Pergunta colocada pelo navio da Marinha Venezuelana, Naiguatá GC-23	Resposta dada pelo Oficial Chefe de Quarto de Navegação do navio RCGS Resolute
Flag?	Portugal
Port of registry?	Madeira
Call sign?	CQAL6
Port of departure?	05/03/2020 Buenos Aires
Port of destination?	31/03/2020 Curacao
How many times you stay here?	What do you mean, please repeat
Who gave you permission to stay here?	We are doing some maintenance of main engine and will proceed within six hours
You have any trouble with your engine?	We don't have any trouble with our engine. The vessel is in position 11° 07.4' N 065° 32.3' W and drifting steadily in a roughly westerly

	direction by the wind and current away from the Tortuga island.
--	---

- Às 00:30 horas, de dia 30/03/2020 - Comandante do navio RCGS Resolute na Casa do Leme (Ponte) a tentar estabelecer contato com o navio da Marinha Venezuelana. Devido às dificuldades de comunicação o Comissário de bordo (staff com capacidade de comunicar em espanhol) do navio RCGS Resolute foi chamado à ponte.  
O navio da Marinha Venezuelana exigiu (demanded) que o navio RCGS Resolute o seguisse com destino a Porto Moreno, Ilha Margarita, reivindicando que o navio RCGS Resolute estava em águas territoriais venezuelanas.  
Comandante do navio contactou telefonicamente a Companhia (armador) a solicitar aconselhamento.  
Navio da Marinha Venezuelana, Naiguatá GC-23, declarou que utilizaria armas se o navio RCGS Resolute não o seguisse e terminaram as comunicações.  
Navio RCGS Resolute informou o navio Naiguatá GC-23 que iria arrancar com a máquina propulsora e retomar a viagem para Curaçao.
- Às 01:00 horas, de dia 30/03/2020 – Navio RCGS Resolute arrancou com a máquina propulsora de bombordo.
- Às 01:05 horas, de dia 30/03/2020 – RCGS Resolute com velocidade a vante suficiente para ter leme (governar), entre 3 a 6 nós, e ao rumo 300°.  
Comandante na casa do rádio em contato com a Companhia. Navio Naiguatá GC-23 a aproximar-se pelo setor da popa (135°), do lado de estibordo. De seguida, o navio Naiguatá GC-23 alterou o rumo para bombordo e colidiu com a amura de estibordo do navio RCGS Resolute.  
O navio Naiguatá GC-23 ficou num ângulo aproximado de 45° em relação à proa do navio RCGS Resolute e a empurrar a proa do navio RCGS Resolute para bombordo, sem embater no lado de bombordo do navio RCGS Resolute.
- Às 01:10 horas, de dia 30/03/2020 – O navio Naiguatá GC-23 estava na posição acima referida, num ângulo de 45° em relação à proa do navio RCGS Resolute.  
Comandante do navio RCGS Resolute colocou o passo da hélice de bombordo a zero e de seguida a ré, de forma a separar os dois navios.
- Às 01:12 horas, de dia 30/03/2020 – O navio RCGS Resolute informou o DPA (Designated Person Ashore) da Companhia.
- Às 01:38 horas, de dia 30/03/2020 - O navio Naiguatá GC-23 ativou a SART (transponder de busca e salvamento). Navio RCGS Resolute tentou comunicar com o navio Naiguatá GC-23 via rádio VHF Ch 16 e não obteve resposta. O Navio RCGS Resolute foi instruído pelo DPA a permanecer no local e a contactar o MRCC (Centro de Busca e Coordenação Marítima).
- Às 01:49 horas, de dia 30/03/2020 – Estabelecido contato com o JRCC (Joint Rescue Coordination Centre) Curaçao.
- Às 02:33 horas, de dia 30/03/2020 – O navio RCGS Resolute avistou a preparação de jangadas salva-vidas a bordo do navio Naiguatá GC-23 e informou o JRCC Curaçao.
- Às 02:35 horas, de dia 20/03/2020 – o navio RCGS Resolute avistou um sinal para-quedas e informou o JRCC Curaçao.



- Às 02:43 horas, de dia 30/03/2020 – O navio RCGS Resolute foi contactado pelo JRCC Curaçao que informou o navio que a sua assistência já não era necessária e para este prosseguir par o Porto de Curaçao.
- Às 02:45 horas, de dia 30/03/2020 – O navio RCGS Resolute informou o DPA da situação, da posição – Latitude 11° 14.0' N Longitude 065° 40.12' W, velocidade 15.8 nós (kts) e rumo 284° e ainda que estimava estar em águas territoriais Holandesas dentro de nove horas e meia.
- Às 22:26 horas, de dia 31/03/2020 – O navio RCGS Resolute atracou no porto de Curaçao.

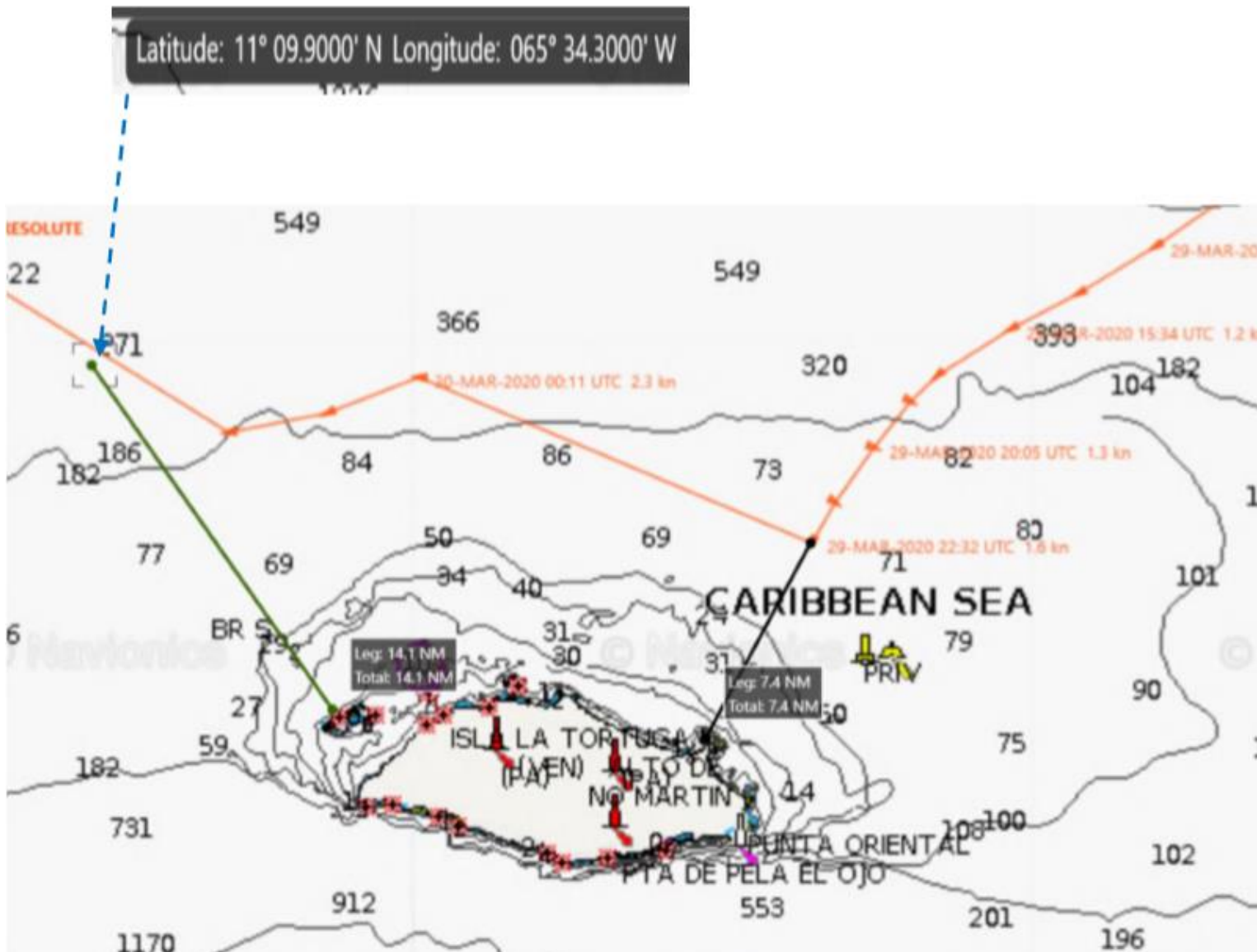
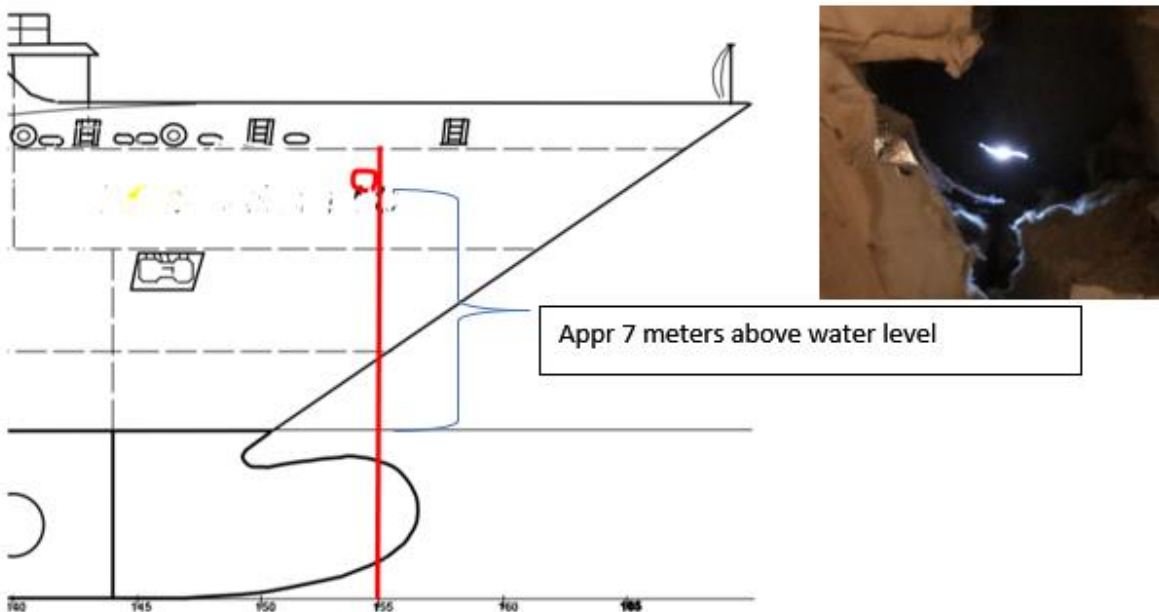
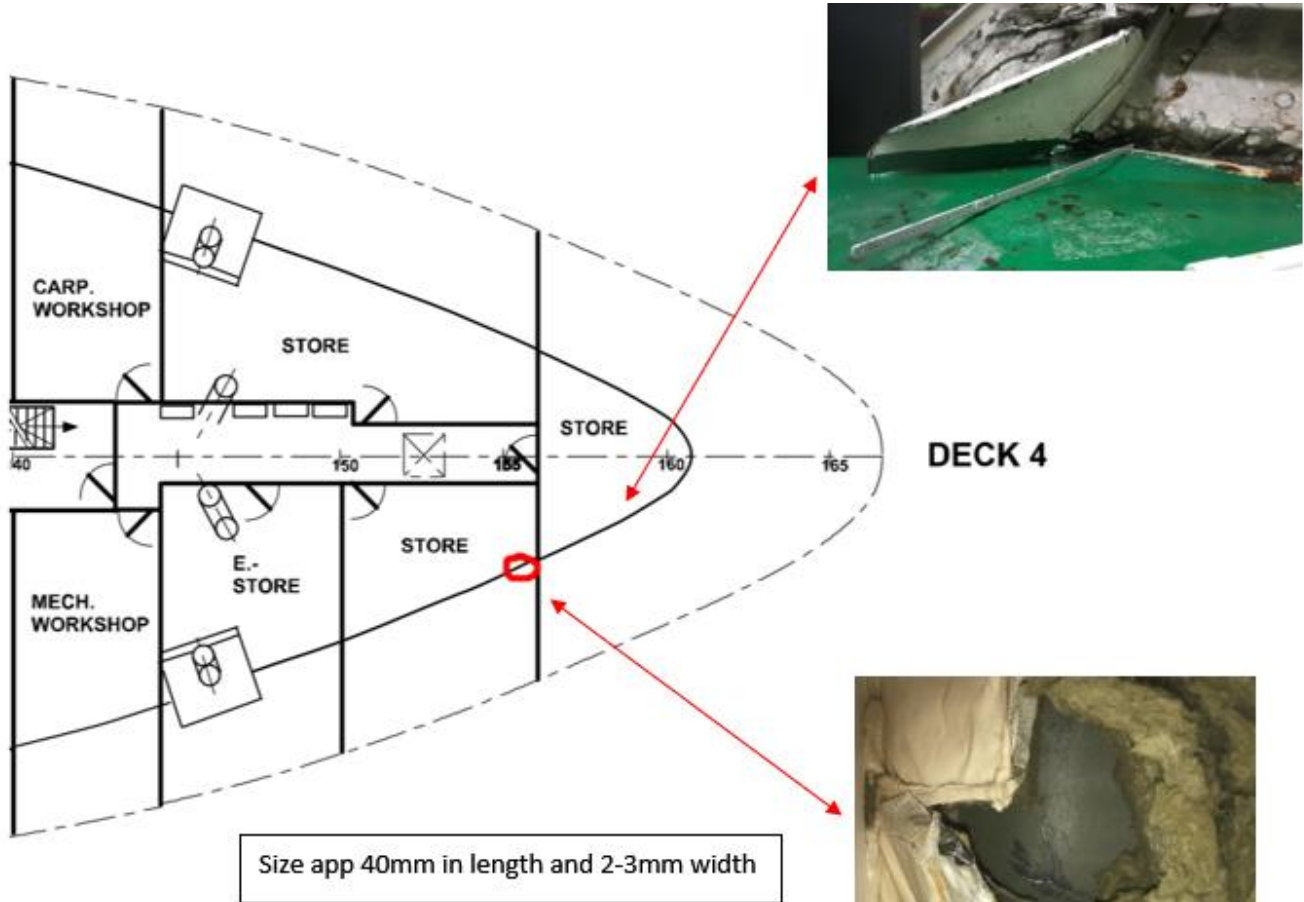


Figura 4 – Posição da aproximação do navio da Marinha Venezuela.

**b. Danos no navio RCGS Resolute**

O navio RCGS Resolute sofreu os danos visíveis na figura seguinte.



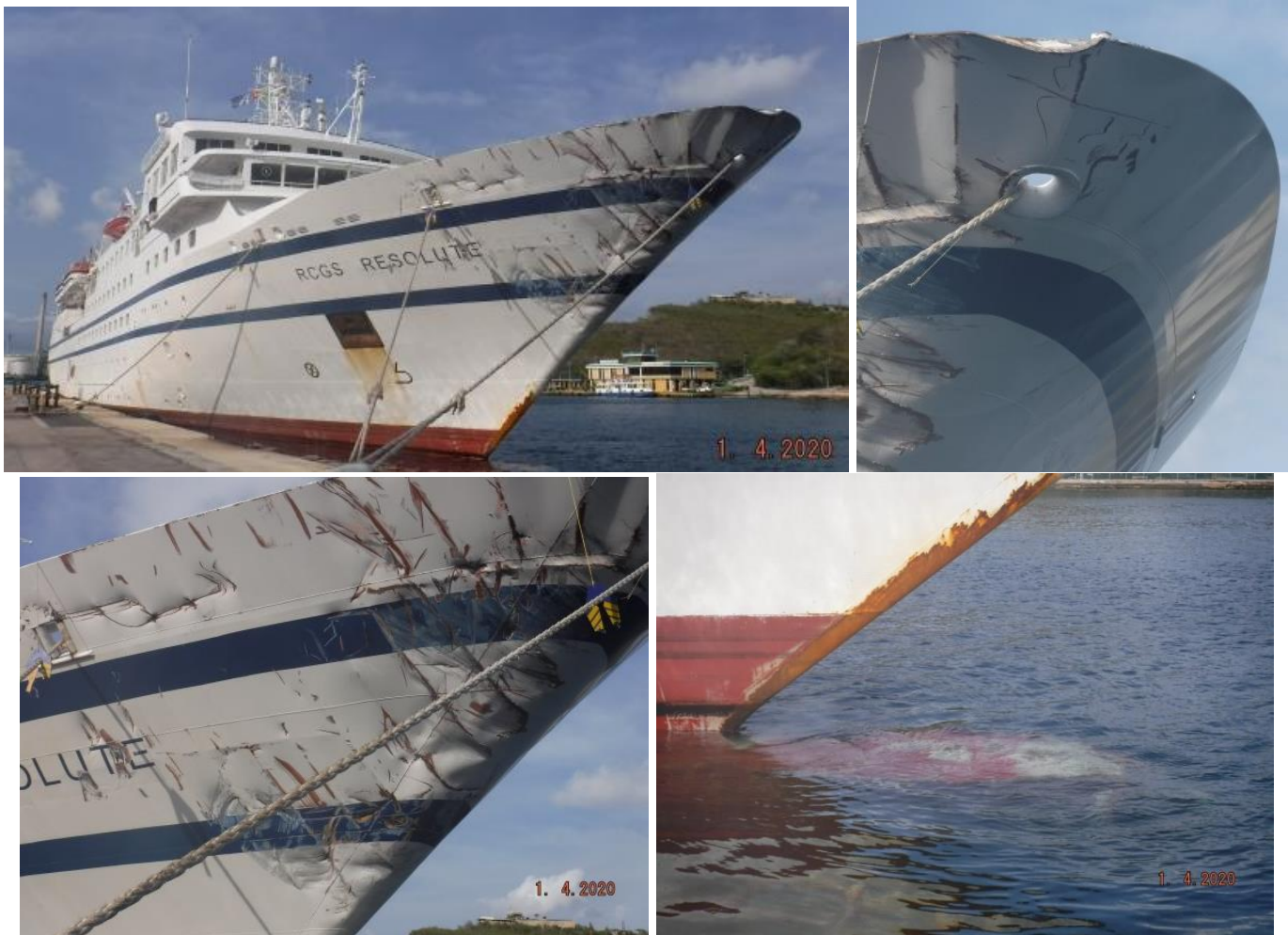


Figura 5 – Navio RCGS Resolute atracado em Curaçao e danos provocados pela colisão.

### c. Operação de busca e salvamento

A ocorrência decorreu na área sob jurisdição do Centro de Salvamento e Coordenação Marítima (MRCC) La Guaira, Venezuela. A informação factual foi, no entanto, recolhida através do Centro Conjunto de Coordenação e Salvamento (JRCC) Curaçao que informou que:

- A ocorrência teve lugar fora da área de jurisdição do SRR (Área de Busca e Salvamento) JRCC Curaçao;
- A Guarda Costeira da Caraíbas Holandesas não tem responsabilidades de coordenação ou autoridade na área da ocorrência;
- A responsabilidade de coordenação é do MRCC La Guaira, Venezuela;
- Não podem confirmar a posição exata do navio RCGS Resolute durante a ocorrência;

- Confirmam que foram efetuados vários contatos telefónicos entre o JRCC Curaçao e um homem que se identificou como Comandante (Cmdt.) do navio RCGS Resolute;
- O JRCC Curaçao contactou o MRCC La Guaira a informar que recebeu um relatório do Cmdt. do navio RCGS Resolute e perguntou se o MRCC La Guaira podia confirmar a ocorrência entre os navios RCGS Resolute e Naiguatá GC-23. O MRCC La Guaira negou a ocorrência e negou também que o navio Naiguatá GC-23 estivesse a afundar.
- Às 02:30 horas de dia 30/03/2020 o JRCC Curaçao questiona o MRCC La Guaira se o navio RCGS Resolute podia abandonar a área da ocorrência e prosseguir viagem. O MRCC La Guaira confirmou o pedido e informou que o navio RCGS Resolute deveria prosseguir a viagem.
- Às 02:42 horas, de dia 30/03/2020, O JRCC Curaçao informou o Cmdt. do navio RCGS Resolute que poderia retomar a viagem para Curaçao, de forma a evitar problemas com a Marina Venezuelana.

#### 4. Análise

**O objetivo da investigação técnica foi recolher informação factual, evidências e depoimentos para análise. Apesar da notificação enviada em 31-03-2020 para o INEA: *Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos*, não foi possível recolher depoimentos nem evidências relacionadas com o navio da Marinha Venezuelana.**

**Conforme previsto no Regulamento da Comissão (UE) n.º 1286/2011, de 09 de dezembro, de 2011, no caso de existir uma falta de informação que não possa ser resolvida, esta poderá ser preenchida através de uma extrapolação lógica e suposições razoáveis, desde que claramente indicado no relatório (a sublinhado).**

##### a. A aproximação do navio da Marinha Venezuelana

Durante a operação levada a cabo pelo navio da Marinha Venezuelana, Naiguatá GC-23, este aproximou-se do navio RCGS Resolute pelo sector da popa (navio alcançante a ver apenas a luz branca da popa do navio RCGS Resolute)) num ângulo de 135º em relação à proa, do lado de estibordo.

De seguida o navio RCGS Resolute declarou que o navio Naiguatá GC-23 alterou o rumo para bombordo.

Esta aparente alteração de rumo pode ter sido originada pelo facto de o navio RCGS Resolute estar a aumentar a velocidade, apenas com a máquina propulsora de bombordo, provocando assim uma tendência para quinar para estibordo e reduzir a distância entre os dois navios.

A redução da distância entre os dois navios, estando estes em rumos aproximadamente paralelos e tendo o navio Naiguatá GC-23 uma velocidade superior, originou que, quando a proa do navio Naiguatá Gc-23 passou a proa do navio RCGS Resolute ocorresse um efeito de sucção, causando uma rápida quinação do navio Naiguatá GC-23 para bombordo.

Devido à inesperada guinada no navio Naiquatá GC-23 este colidiu com a amura de estibordo do navio RCGS Resolute.

Da brusca guinada para bombordo do navio Naiquatá GC-23, resultou um adorno a estibordo, provavelmente agravado pelo facto de o ponto de contato ser bastante acima da linha de água. O adorno provocou igualmente a aproximação do costado de bombordo do navio Naiquatá GC-23 que poderá ter sido atingido nas obras vivas pelo bolbo de proa do navio RCGS Resolute, provocando um alagamento massivo.

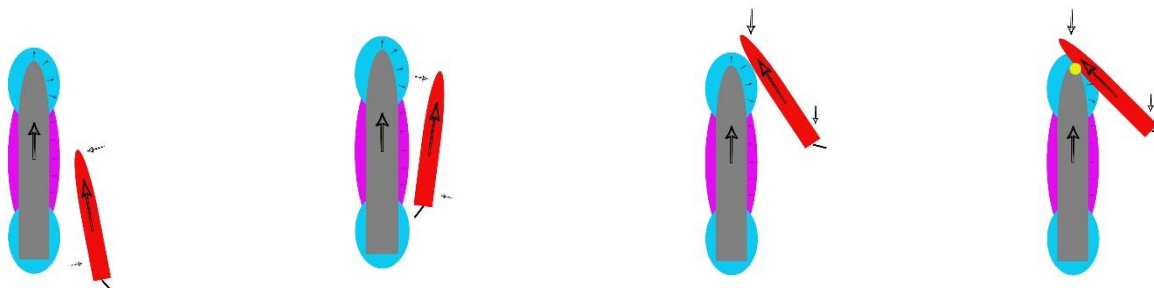


Figura 6 – Sequência provável de acontecimentos com base nas evidências recolhidas do navio RCGS Resolute

No momento da colisão o navio RCGS navegava com proa a 333.7° e devido à colisão e ao facto de o navio Naiquatá GC-23 ter ficado preso na proa, a proa foi alterando até aos 142.9°. O alagamento massivo iria rapidamente provocar a falha dos sistemas do navio, tais como a propulsão e iluminação, tal como foi reportado pelo navio RCGS Resolute.

11:07.777 N	065:32.275 W	338.9	2.1	259.4	10.2	69.0
11:07.233 N	065:33.261 W	333.7	1.8	263.4	10.6	74.7
11:07.597 N	065:34.749 W	142.9	1.7	251.3	8.8	56.7

Figura 7- Registo eletrónico RCGS Resolute

Pelo facto de não ter sido possível recolher evidências e depoimentos da tripulação do navio Naiquatá GC-23 esta análise é efetuada apenas com base nas evidências eletrónicas e depoimentos recolhidos, podendo ser editada caso surjam novas evidências.

## **5. Ação do navio RCGS Resolute após o alagamento massivo e afundamento do navio da Marinha Venezuelana**

O navio RCGS Resolute reportou ao JRCC Curaçao, no dia 30/03/2020, às 01:49 horas a posição do navio da Marinha Venezuela, Naiguatá GC-23 e que este tinha sofrido danos abaixo da linha de água. O navio RCGS Resolute permaneceu nas proximidades da ocorrência até ser dispensado pelo JRCC Curaçao, que retransmitiu a mensagem recebida da autoridade Venezuelana, MRCC La Guaira.

## **6. Conclusão**

Na investigação não foram analisadas as causas que levaram a operação a ser iniciada pela Marinha Venezuelana, nem as causas do início de uma manobra de aproximação excessiva pois não foram recolhidos depoimentos e nem evidências referentes ao navio da Marinha Venezuelana, assim a presente investigação poderá ser reaberta caso surjam novas evidências.

A investigação do GAMA conclui que o navio RGSC Resolute recebeu ordens das autoridades Venezuelanas para prosseguir viagem. Esta ordem não foi dada diretamente ao navio RCGS Resolute pelo MRCC La Guaira (Venezuela), responsável pela coordenação na área da ocorrência, mas foi retransmitida ao navio RCGS Resolute via JRCC Curaçao, Considera-se confirmada pelas Autoridade da Guarda Costeira das Caraíbas Holandesas a informação factual recolhida do Cmdt. do navio RCGS Resolute.

A conclusão da investigação técnica do GAMA é que se tratou de uma ocorrência não acidental decorrida num contexto de operação iniciada pela Marinha Venezuelana, da qual resultaram consequências gravosas (perda total de um navio).

Por se tratar de uma operação (ato deliberado), a ocorrência não é classificada pelo GAMA, ao abrigo do previsto na Lei n.º 18/2012, de 07 de maio e igualmente previsto no Código de Investigação de Acidentes Marítimos (Código) da Organização Marítima Internacional (OMI), como sendo um acidente marítimo.

## **7. Recomendações de segurança**

Com base nas evidências eletrónicas e depoimentos recolhidos, na análise das mesmas e das conclusões acima referidas, o GAMA não emite recomendações de segurança.

**Este relatório de investigação técnica não foi redigido, em termos de conteúdo e estilo, com o intuito de ser utilizado em ações judiciais.**