

Relatório de Investigação



**Acidente com o
veleiro MERI TUULI**

10 abril 2013

O Relatório foi homologado pelo diretor do GPIAM em ... de 2013.

This report was approved by the director of GPIAM on ... 2013.

Relatório N.º 02/2013

Report n.º 02/2013

Foto de capa: Fotos do “Meri Tuuli”

Cover: Pictures of “Meri Tuuli”

O presente relatório foi elaborado pelo Gabinete de Prevenção e de Investigação de Acidentes Marítimos (GPIAM) que é um serviço de 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.

This report was prepared by the Portuguese Maritime Accidents Prevention and Investigation Office (GPIAM) which is a central body of the state administration whose mission is to investigate accidents and incidents, as efficiently and quickly as possible, in order to identify the respective causes, develop and disseminate appropriate reports, promote studies, make recommendations on maritime safety that can contribute to reduce maritime accidents, and ensure participation in commissions, agencies or activities, whether domestic or foreign.

O presente relatório foi elaborado respeitando as normas da Organização Marítima Internacional (IMO) e seguindo a metodologia comum estabelecida pela União Europeia.

This report has been prepared in compliance with the standards of the International Maritime Organization (IMO) and following the common methodology established by the European Union.

O presente relatório não pode ser usado em ações judiciais nem pode ser usado como prova em tribunal.

This report shall not be used for judicial action nor be used in court as evidence.

As recomendações de segurança que resultam deste relatório não podem, em caso algum, criar uma presunção de responsabilidade ou culpa.

The safety recommendations arising from this report cannot, under any circumstances, create a presumption of liability or guilt.

As horas apresentadas neste relatório são UTC.

The hours in this report are local time (UTC).

Relatório de investigação técnica

Safety investigation report

Índice

Index

Introdução	4
1. Resumo	4
2. Elementos factuais	4
3. Descrição	6
4. Análise	9
5. Conclusões	11
6. Recomendações de segurança	12
7. Anexos	14
8. Apêndices	14

Introduction	4
1. Summary	4
2. Factual information	4
3. Narrative	6
4. Analysis	9
5. Conclusions	11
6. Safety recommendations	12
7. Annexes (in Portuguese language only)	14
8. Appendixes (in Portuguese language only)	14

Introdução

O objetivo da investigação técnica realizada ao acidente ocorrido com o veleiro “Meri Tuuli” na barra do porto da Figueira da Foz, na tarde do dia 10 de abril de 2013, quando estava em viagem de Peniche para Leixões, é o de encontrar as causas que lhe estiveram na origem com vista a melhorar a segurança e a evitar que acidentes semelhantes ocorram no mar.

O veleiro soçobrou quando fazia a aproximação ao porto da Figueira da Foz, numa zona já muito próxima da entrada do porto.

Deste acidente muito grave resultou a morte de um dos tripulantes do veleiro e de um agente do Comando Local da Polícia Marítima da Figueira da Foz que participava nas ações de salvamento.

1. Resumo

A embarcação de recreio “Meri Tuuli” está registada na Alemanha e tem navegado em Portugal sendo alugada a tripulações que embarcam em diferentes marinas, praticando, principalmente, a costa portuguesa do continente até ao norte, ou vice-versa.

No dia 10 de abril de 2013, esta embarcação, com 5 tripulantes a bordo, largou da marina de Peniche cerca das 08:00 com destino a Leixões (marina de Leça da Palmeira). Segundo o *skipper*, tinham planeado ir para a Figueira da Foz ou, em alternativa, para Leixões. Mas, segundo o registo no sistema “Latitude 32”, o veleiro teria efetivamente como principal destino Leixões. Nesta viagem, a embarcação já vinha de Lagos tendo passado em Sines e na marina de Cascais.

Quando estava a navegar nas aproximações à barra da Figueira da Foz houve uma onda de maiores dimensões que num golpe de mar provocou o soçobramento da embarcação tendo projetado para o mar 4 dos seus 5 tripulantes.

As condições do mar nesse dia foram piorando estando na hora e no local do acidente vento muito fresco (com rajadas até 14 m/s) e mar alteroso (ondas de 4/5 metros).

A barra do porto da Figueira da Foz estava fechada a embarcações com comprimento inferior a 35 metros.

A tripulação do veleiro foi assistida pela embarcação salvavidas “Patrão Macatrão” e pela lancha da Polícia Marítima “Papa Nós”.

Perderam a vida um dos tripulantes e um agente da Polícia Marítima do Comando Local da Figueira da Foz. Os feridos foram recolhidos e assistidos no hospital da Figueira da Foz.

2. Elementos factuais

2.1 Dados do navio

Nome da embarcação	Meri Tuuli
Proprietário	Nordtoern & Well-Sailing Gbr - Thomas Düren - Richard Jeske Gbr
Bandeira	Alemanha
Porto de registo	Hamburgo
Tipo	Recreio
N.º IMO	-
MMSI	518701000

Introduction

The aim of the technical investigation of the accident with the sailing-craft “Meri Tuuli” occurred at the harbour entrance of Figueira da Foz, on the afternoon of April 10th of 2013, when traveling from Peniche to Leixões, is to find its causes which can lead into a safety improvement and prevent that similar accidents from occurring at the sea.

The sailing-craft capsized when it approached the port of Figueira da Foz, in an area already very close to the harbour entrance.

From this very serious accident resulted a fatality of one of the crew members of the sailing-craft and of Maritime Police Officer from the Figueira da Foz Maritime Police Local Command who was participating in the rescue operations.

1. Summary

The recreational craft “Meri Tuuli” flaged a Germany flag. It used used to sail in continental Portugal and to be rented by people who want to sail from Algarve up to north, or vice versa.

On April 10th of 2013, this sailing-craft with 5 crew members on board departed from the marina of Peniche at 08:00 heading Leixões (Leça da Palmeira). According to the skipper, they had planned to go to Figueira da Foz, or alternatively, to Leixões. But according to the registration on system “Latitude 32”, the sailing-craft effectively had Leixões as a main destination. On this trip, the vessel was already coming from Lagos having moored in Sines and in Cascais.

When it was sailing close to the Figueira da Foz harbour entrance, there was a big wave that almost caused the capsizing of the vessel and projected 4 of its 5 crew members overboard.

The sea conditions at that day were getting worse during the day. At the time of the accident the wind was a strong breeze (with gusts up to 14 m/s) and the sea was of 4/5 meters high.

The entrance of the harbour of Figueira da Foz was closed to vessels with a length less than 35 meters.

The crew members of the sailing-craft were assisted by the life rescue boat “Patrão Macatrão” and a rigid inflatable boat from the Maritime Police named “Papa Nós”.

As a result of this accident two people dead: one of the crew members and a Maritime Police officer. The injured people were picked up and assisted at the hospital of Figueira da Foz.

2. Factual information

2.1 Ship particulars

Name of the ship	Meri Tuuli
Owner	Nordtoern & Well-Sailing Gbr - Thomas Düren - Richard Jeske Gbr
Flag/register	Germany
Port of register	Hamburgo
Type	Recreational
IMO Nr	-
MMSI	518701000

Indicativo de chamada	...
Tonelagem bruta	...
Deslocamento	12,664
Comprimento fora a fora	13,48 m
Comprimento entre perpendiculares	...
Boca	4,15 m
Calado	2,1 m
Ano de construção	2001
Local da construção	...
Lotação de segurança	...
Lotação máxima	8
Classificadora	-
Carga autorizada	-

2.2 Dados da viagem

Marina de origem	Lagos
Portos de escala	Sines e Cascais
Porto de destino	Leixões (Marina de Leça da Palmeira)
Tipo de viagem	Costeira
Elementos relativos à carga	-
Tripulação	5

2.3 Informações relativas ao acidente ou incidente marítimo

Tipo de acidente	Soçobramento
Data e hora	10-04-2013 às ~16:00
Local do acidente ou incidente	Barra da Figueira da Foz, Portugal, Portugal Continental, costa oeste 40°43.32'N - 8°43.81'W (WGS84)
Envolvente exterior e interior	Mar Alteroso (4.0 - 6.0 m), vento muito fresco (frescalhão) (22-27 nós; 11-14 m/s) visibilidade boa - 5.0 <= Vis < 25.0 mn
Serviço e segmento da viagem do navio	Águas costeiras, sem sistema de organização de tráfego
Local a bordo	Toda a embarcação
Consequências (para as pessoas, o navio, a carga ou o ambiente, outras)	Morreram duas pessoas (1 tripulante e 1 agente da PM) e os restantes tripulantes do veleiro ficaram feridos assim como 3 agentes da PM. O veleiro ficou com o mastro partido e muito danificado. Não houve danos ambientais.

2.4 Envolvimento das autoridades costeiras e intervenções de emergência

Durante as operações de monitorização, acompanhamento e assistência ao “Meri Tuuli”, houve a participação das seguintes entidades:

Call sign	...
GT	...
DWT	12,664
length (overall)	13,48 m
Length (between PP)	...
Breadth	4,15 m
Draft	2,1 m
Year of construction	2001
Construction details	...
Minimum safe manning	...
Maximum manning	8
Classification society	-
Authorised cargo	-

2.2 Voyage particulars

Port of departure	Lagos
Ports of call	Sines and Cascais
Port of destiny	Leixões (Marina of Leça da Palmeira)
Type of voyage	Coastal
Cargo information	-
# Crew members	5

2.3 Marine casualty or incident information

Type of marine casualty or incident	Capsize
Date and time	10-04-2013 at ~16:00
Position and location	Figueira da Foz harbour entrance, Portugal, Continental Portugal, west coast N40°43.32' - W8°43.81' (WGS84)
External and internal environment	Sea very rough (4.0 - 6.0m), wind strong breeze (22-27 kts; 11-14 m/s), good visibility - 5.0 <= Vis < 25.0 nm
Ship operation and voyage segment	Coastal waters, without traffic system organization
Place on board	Entire vessel
Consequences (for people, ship, cargo, environment, other)	2 fatalities (1 crew member and 1 Maritime Police officer), 7 people injured (4 crew members and 3 people of the Maritime Police). Heavy damages with the vessel. No environmental damage.

2.4 Shore authority involvement and emergency response

During the monitoring and assistance operations to the “Meri Tuuli”, there have been the participation of the following entities:

- Capitania do Porto da Figueira da Foz;
- Comando Local da Polícia Marítima da Figueira da Foz;
- Instituto de Socorros a Náufragos (ISN);
- Proteção Civil da Figueira da Foz;
- Unidade de Controlo Costeiro da Guarda Nacional Republicana (UCC-GNR);
- Polícia de Segurança Pública (PSP);
- Bombeiros Municipais e Bombeiros Voluntários da Figueira da Foz;
- MRCC Lisboa;
- INEM.

Foram envolvidos meios humanos e materiais das entidades supramencionadas, designadamente embarcações, aeronaves, viaturas e outros equipamentos.

A intervenção destas entidades foi feita com a maior rapidez possível e decorreu dentro do enquadramento previsto.

3. Descrição

Na sua última viagem antes do acidente, o “Meri Tuuli” vinha a navegar desde Lagos e passou por Sines e Cascais.

Atracou na doca de recreio de Peniche no dia 9 de abril às 18:30 (a hora de registo no sistema “Latitude 32” era diferente, 18:49), tendo recebido a visita de elementos da UCC-GNR do Destacamento de Peniche e do responsável da marina que trabalha para o Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I.P. (IPTM, I.P.).

No documento de controlo da UCC-GNR consta que a embarcação deveria largar no dia seguinte às 08:00 com destino à Figueira da Foz.

No dia 10 de abril de 2013, zarpuu da doca de recreio de Peniche alegadamente com destino a Leixões (doca de recreio de Leça da Palmeira). Esta intenção consta no sistema “Latitude 32” que é operado por diversas entidades portuguesas com privilégios de acesso também diferentes - consoante as respetivas responsabilidades.

Apesar disto, o *skipper* disse que o destino principal seria a Figueira da Foz (Leixões era uma alternativa).

No *check out* da embarcação, o responsável pela marina de Peniche conversou com o *skipper* prestando algumas informações que considerou importantes para a viagem, tendo-lhe fornecido uma cópia da previsão meteorológica para esse dia tirada do site *windguru*. Não sabia que a barra da Figueira da Foz estava fechada mas recomendou que não entrassem naquele porto porque as condições de tempo iriam agravar-se. Tudo o que fez foi por sua iniciativa, não existindo qualquer procedimento na marina para este efeito.

A única ferramenta a que tem acesso para fazer a gestão da marina em termos de chegadas e partidas é o “Latitude 32”. Este sistema foi desenvolvido por iniciativa do Serviço de Informações de Segurança e destina-se a permitir o controlo da navegação de recreio (embarcações e tripulantes) por parte das autoridades competentes, nomeadamente o Serviço de Informações de Segurança, o Serviço de Estrangeiro e Fronteiras, a Polícia Judiciária, a Autoridade Marítima, a UCC-GNR e o pessoal responsável pelas marinas.

Foi neste sistema que o responsável da marina de Peniche inseriu como porto de destino a marina de Leixões. Este responsável disse ainda que não foi possível na interação com o *skipper* perceber da sua experiência e preparação para conduzir a embarcação e para navegar na costa ocidental portuguesa. Ficou com a impressão de que todos confiavam muito na embarcação por, segundo eles, possuir

- Local Maritime Authority (captain of the port);
- Local Command of Maritime Police of Figueira da Foz;
- Lifeguard Institute (ISN);
- Civil Protection of Figueira da Foz;
- Coastal Control Unit of the National Republican Guard (UCC-GNR);
- Public Security Police (PSP);
- Municipal and Volunteer Firefighters of Figueira da Foz;
- MRCC Lisboa;
- INEM.

There were involved human and material resources of the above entities, including vessels, aircrafts, vehicles and other equipment.

The involvement of these entities was made as quickly as possible and took place within the framework provided.

3. Narrative

In its last trip before the accident, the “Meri “Tuuli” has been sailing from Lagos and passed Sines and Cascais.

It has been moored at the yacht dock of Peniche on 9th of April at 18:30 (the time stated at the registration system “Latitude 32” was different, 18:49) have been received a visit from members of the UCC-GNR of Peniche and from the people in charge in the marina who works for the Institute for Ports and Maritime Transport (IPTM, I.P.).

In the UCC-GNR’s control document it is stated that the sailing-craft should left Peniche next day at 08:00, heading towards Figueira da Foz.

On April 10th of 2013, the “Meri Tuuli” left Peniche allegedly bound for Leixões (yacht dock of Leça da Palmeira). This intention has been registered in the system “Latitude 32” which is operated by several Portuguese entities with different access privileges - depending on their own responsibilities.

Despite this, the skipper said that the main destination would be Figueira da Foz and that Leixões would be just an alternative.

At the sailing-craft’s checking out, the person in charge of the marina of Peniche spoke with the skipper, providing him with some information deemed to be important to the trip, namely a copy of the weather forecast for that day taken out from the website *windguru*. He did not know that the harbour entrance of Figueira da Foz was closed, but recommended not to enter there because eventually the weather conditions would be even worse during the day. All the actions he took were made by his own initiative, and there is no procedure in the marina for this purpose.

The only available tool that has access to the management of the marina, in terms of traffic arrivals and departures is the system “Latitude 32”, already mentioned. This system is intended to allow the control of the recreational navigation in Portugal in terms of vessels, people and their movements. It is operated by the Intelligence Service, Emigration Services, Judiciary Police, Maritime Authority, UCC-GNR and by the people in charge of the management of the marinas.

The people in charge of the marina said that from the interaction with skipper, it was not possible to understand about his experience and skills to operate the sailing-craft and to sail along the Portuguese western coast. He got the impression that everybody onboard relied on the sailing-craft’s excellent nautical attributes.

excelentes capacidades náuticas.



Figura 1: Marina de Peniche



Figure 1: Peniche Marina

A previsão meteorológica do Instituto Português do Mar e da Atmosfera, I.P. (IPMA, I.P.), para o dia 10 de abril, válida até às 06:00 do dia 11 de abril para a zona norte (foz do rio Minho ao Cabo Carvoeiro) era de: vento SW moderado a fresco, tornando-se gradualmente fresco a muito fresco; visibilidade moderada; ondas NW 3 a 4 m, passando a ondas de oeste 4-5 m (ver Anexo A).

Perante este cenário, a Autoridade Marítima Local promulgou o Aviso à Navegação n.º 853/2013, através do qual determinou o fecho da barra da Figueira da Foz a embarcações de comprimento inferior a 35 metros (ver Anexo B). O estado da barra encontrava-se ainda devidamente assinalado no respectivo mastro de sinais, existente no forte de Santa Catarina.

A barra do porto da Figueira da Foz é aberta aos quadrantes de oeste pelo que bastante vulnerável para as embarcações pequenas.

The weather forecast of the Portuguese Institute of the Sea and Atmosphere, I.P., to April 10th, valid until 06:00 on 11th April 2013, for the northern area (mouth of the river Minho to Cape Carvoeiro) was: wind SW moderate to fresh breeze, gradually becoming strong breeze to near gale; good visibility; NW waves 3-4 m, becoming W 4-5 m (see Annex A).

Facing this scenario, the Local Maritime Authority promulgated the Notice to Mariners nr 853/2013, through which determined the closure of the Figueira da Foz harbour to vessels of less than 35 meters overall (see Annex B).

The harbour entrance of Figueira da Foz stretches and opens to the west quadrants being therefore very vulnerable to small vessels/sailing-crafts, specially with weather from W.



Figura 2: Barra do porto da Figueira da Foz



Figure 3: Harbour entrance of Figueira da Foz

O veleiro tinha AIS tipo B mas não estava ligado durante esta viagem. Também tinha NAVTEX mas estava igualmente desligado. A previsão meteorológica era consultada, segundo o *skipper*, na Internet.

Não se percebe bem quando nem porquê mas o *skipper* decidiu entrar no porto da Figueira da Foz, fazendo-se à barra a partir das 15:30.

Enquanto a embarcação se aproximava da barra deste porto, foi apanhada pelos sectores da popa por uma onda de maiores dimensões que forçou a embarcação a *afocinhar* por BB, isto é, abicou e, simultaneamente, adornou a EB. A

The sailing-craft had a type “B” AIS system installed, but it was not swichted on during this trip. Also had NAVTEX but it was turned off as well. According to the skipper, the weather forecast has been consulted on the Internet.

The skipper decided to enter Figueira da Foz, approaching the entrance at around 15:30. It is not clear to understand why he has decided it.

As the sailing-craft was approaching the harbour entrance it was surprised by a big wave that forced it to swing by port and keel by starboard. It didn't completely capsize because the mast hit the bottom and broked. The sailing-

crista da onda ao passar pela embarcação fê-la rolar ao bordo contrário com violência provocando o seu soçobramento. Não virou totalmente porque o mastro terá batido no fundo e, devido ao “efeito de chicote”, fez com que a embarcação tenha voltado à posição normal.

Quatro dos cinco tripulantes caíram ao mar ficando nas proximidades da embarcação.

Um dos tripulantes que caiu à água era o *skipper* que conseguiu nadar até ao costado da embarcação, tendo subido para bordo pelos seus próprios meios. A primeira coisa que terá feito foi lançar um facho vermelho, pedindo socorro. Segundo ele, terá tentado chamar via VHF, nos canais 8, 11 e 16, a marina e o porto da Figueira da Foz, sem resposta. Nos registos áudio analisados apenas se confirma a tentativa de chamar uma estação em canal 16, não se percebendo o indicativo de chamada, às 14:16, portanto cerca de uma hora e trinta minutos antes do acidente.

Tinha havido comunicações entre o veleiro “Time Bandit” e o “Meri Tuuli” entre as 13:07 e as 14:16. Na primeira comunicação o “Meri Tuuli” questionou o “Time Bandit” sobre a sua intenção de entrar na Figueira da Foz tendo tido resposta afirmativa. O *skipper* do “Time Bandit” acredita que esta comunicação poderá ter tido influência na decisão do *skipper* do “Meri Tuuli” em tentar entrar na Figueira da Foz. Mais tarde, em nova comunicação com o mesmo intuito, o *skipper* do “Time Bandit” terá referido que embora o planeamento inicial previsse a entrada na Figueira da Foz, não o fariam sem ver de perto as condições do mar na barra, coisa que fizeram de seguida, tendo ainda entrado em contacto com as autoridades locais que lhe disseram que a barra estava encerrada e que era muito perigoso tentar a entrada. Com base nesta informação, decidiu abortar a tentativa de entrar na Figueira da Foz e rumou ao mar.

A última vez que o *skipper* do “Time Bandit” teve contacto visual com o “Meri Tuuli” (que tinha a vela principal içada) foi já depois das 16:00 aparentando ir mesmo entrar o porto. Tendo-a perdido de vista pouco depois, achou que teria mesmo conseguido entrar.

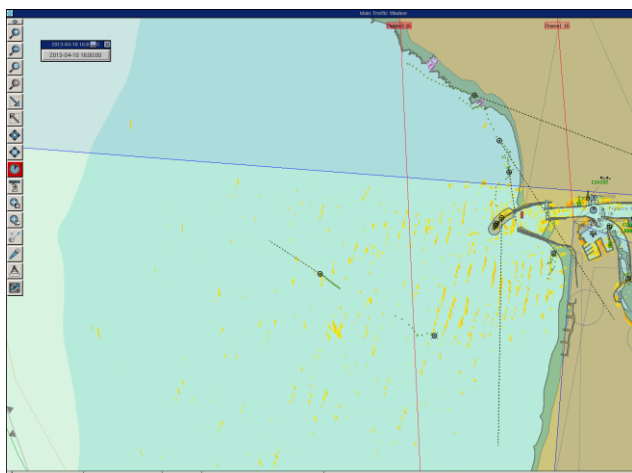


Figura 3: Imagem radar do VTS na zona da barra da Figueira da Foz às 16:00 onde é possível ver o estado do mar naquele local

Porém, como avistou um facho vermelho lançado por alguém que inicialmente não sabia quem teria sido, emitiu um pedido de socorro por fonia às 15:58. O veleiro “Time Bandit” fez assim um “*mayday relay*” após ter avistado o facho vermelho (paraquedas) lançado pelo “Meri Tuuli”. Num *blog* redigido pela tripulação do “Time Bandit” na

craft was returned to its normal position.

Four of the five crew members fell overboard which stayed at the sailing-craft’s surroundings.

One of the crew members who fell overboard was the skipper who managed to swim towards the vessel, having climbed up to it by his own.

Once he was onboard, the first thing he did was to launch an emergency red signal (parachute) calling for help. According to him he has been trying to call the marina or the local authorities in VHF, channels 8, 11 and 16, without success. No one answered. From the analysis of the audio records it is possible to confirm the attempt to call “capimarfoz” on channel 16, at 14:16.

Also from the audio records it is possible to confirm that there had been some communications between the sailing-craft “Time Bandit” and “Meri Tuuli” from 13:07 to 14:16. The communications on VHF channel 6 are not recorded by the coastal authorities so it is not possible to analyze them for this accident report purpose.

In the first communication, the “Meri Tuuli” asked the “Time Bandit” on its intention to enter Figueira da Foz harbour. The answer was positive. The skipper of the “Time Bandit” believes that this could influence the skipper of the “Meri Tuuli”.

Later on in another communication between the two sailing-crafts the skipper of the “Time Bandit” referred they will not enter Figueira da Foz without check the conditions at the harbour entrance. He contacted the local authorities and had been told that the harbour entrance was closed and that is very dangerous trying to enter.

Based on this relevant information, he decided to sail away from that place heading to west.

The last time the skipper of the “Time Bandit” saw the “Meri Tuuli” was after 16:00. It had the mainsail up appearing that it will try to enter.

As the skipper of the “Time Bandit” hadn’t seen again the “Meri Tuuli”, he thought the “Meri Tuuli” effectively entered the harbour.

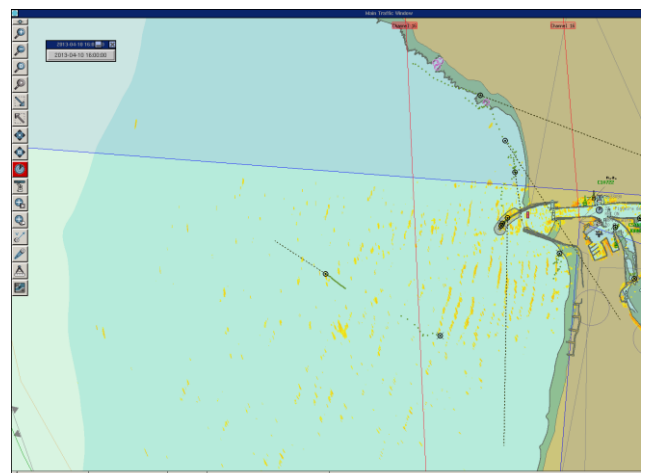


Figure 3: VTS radar image of the Figueira da Foz harbour entrance at 16:00 where it is possible to see the swell around

Having seen the red signal launched by the “Meri Tuuli”, the skipper of the “Time Bandit” made a distress call “*mayday relay*”.

During the investigation, it was found a blog in the Internet written by the crew of “Time Bandit” (in a form of diary) where it is possible to read about the movements of the

Internet sob a forma de diário é possível ler o seguinte texto:

*"Moving North
12/04/2013, Baiona
We woke in Peniche to the deep bass Booom of the swell crashing onto the harbour walls. Overnight, the swell had grown larger and was perhaps 3-4 metres high. Long rollers, seemingly innocuous until they reach the shallow water where they build into fearsome breakers.
The original plan was to depart Peniche bright and early heading for Figueira da Foz. Our German neighbours who have been following us up the coast for a few days beat us to it leaving ahead of us which was good as we could see the harbour exit was OK.
Once again we had a decent sail with the wind at 15 ish right behind us. Time Bandit sails well dead downwind, goosewinged and we made good time.
However, all through the day I had been thinking about the ever increasing swell and how it would affect the entry to Figuiera. The dominant wind on the Portuguese coast is northerly. Consequently, the Atlantic coast marinas and harbours in Portugal are open to the west and south. When there's a big swell, the harbours become "no-go" zones. Three years ago a British yacht was rolled in the surf trying to enter when conditions weren't right. Two died so our attention was held for our entry.
As we approached the harbour, the comers were building in height as they rushed shorewards, trailing a head of spume as the hit shallower water.
The German sailing-craft headed on in but we were a bit doubtful. In fact, very doubtful. The cones saying whether the entry was safe or not weren't visible as we made our approach so we called the harbour master who said "Harbour closed. Too dangerous".
Our concerns confirmed, we turned around and headed out for a night at sea.
Five minutes later as I glanced back I saw a parachute flare descending in the harbour area. There was no traffic on the radio so we called in a Mayday, somewhat concerned it was the German sailing-craft in trouble. We haven't seen or heard anything so hope they're ok. Sharpens the mind though.
A long wet, windy and wild night ensued. We had F6 -F8 all night, mostly accompanied by monsoon strength rain. The good news was we just battered along doing minimum 8knots, steady around 9 and hitting 10 at times. All GPS over the ground speed so genuinely fast. As opposed to our over reading sailing-craft speed log.
9am saw us tucked up in Baiona, Spain, now poised for a last hop up the coast or our dash across Biscay to somewhere on Southern Ireland.
(In <http://www.sailblogs.com/member/timebandit/?xjMsgID=267004>)"*

O piquete da Polícia Marítima foi informado do que estava a suceder às 15:45 tendo dado conhecimento ao capitão do porto e comandante local da PM. Este mandou sair duas embarcações para socorrer a tripulação do veleiro: a embarcação do Instituto de Socorros a Náufragos (ISN) "Patrão Macatrão" e a lancha da PM "Papa Nós".

Já no local, encontraram o veleiro à deriva, estando a vela da embarcação e vários cabos e outros objetos na água nas imediações deste.

Nesta altura estava a bordo o *skipper* e um tripulante do sexo feminino, estando outro que não envergava colete junto à embarcação agarrado aos cabos da vela.

Os restantes dois naufragos do veleiro estavam a ser recolhidos numa posição ligeiramente a sul pela embarcação "Patrão Macatrão".

A embarcação "Papa Nós" recolheu primeiro o tripulante que estava na água e de seguida a tripulante que estava na embarcação tendo-se afastado um pouco à espera de melhor oportunidade para recolher o *skipper* que entretanto permaneceu a bordo do veleiro.

Antes que isso pudesse acontecer, esta lancha foi apanhada por um golpe de mar que a virou e projetou para a água as cinco pessoas que estavam a bordo (três agentes da PM e dois tripulantes do "Meri Tuuli").

4. Análise

Das características da costa portuguesa do continente no troço entre Peniche e a Figueira da Foz

A costa continental portuguesa é aberta a oeste e, por isso, muito vulnerável às condições de tempo e mar. As entradas das barras são também abertas aos sectores de oeste o que não facilita especialmente a entrada a pequenas embarcações.

Segundo o roteiro da costa de Portugal Continental do

sailing-craft and the weather on that day:

*"Moving North
12/04/2013, Baiona
We woke in Peniche to the deep bass Booom of the swell crashing onto the harbour walls. Overnight, the swell had grown larger and was perhaps 3-4 metres high. Long rollers, seemingly innocuous until they reach the shallow water where they build into fearsome breakers.
The original plan was to depart Peniche bright and early heading for Figueira da Foz. Our German neighbours who have been following us up the coast for a few days beat us to it leaving ahead of us which was good as we could see the harbour exit was OK.
Once again we had a decent sail with the wind at 15 ish right behind us. Time Bandit sails well dead downwind, goosewinged and we made good time.
However, all through the day I had been thinking about the ever increasing swell and how it would affect the entry to Figuiera. The dominant wind on the Portuguese coast is northerly. Consequently, the Atlantic coast marinas and harbours in Portugal are open to the west and south. When there's a big swell, the harbours become "no-go" zones. Three years ago a British yacht was rolled in the surf trying to enter when conditions weren't right. Two died so our attention was held for our entry.
As we approached the harbour, the comers were building in height as they rushed shorewards, trailing a head of spume as the hit shallower water.
The German sailing-craft headed on in but we were a bit doubtful. In fact, very doubtful. The cones saying whether the entry was safe or not weren't visible as we made our approach so we called the harbour master who said "Harbour closed. Too dangerous".
Our concerns confirmed, we turned around and headed out for a night at sea.
Five minutes later as I glanced back I saw a parachute flare descending in the harbour area. There was no traffic on the radio so we called in a Mayday, somewhat concerned it was the German sailing-craft in trouble. We haven't seen or heard anything so hope they're ok. Sharpens the mind though.
A long wet, windy and wild night ensued. We had F6 -F8 all night, mostly accompanied by monsoon strength rain. The good news was we just battered along doing minimum 8knots, steady around 9 and hitting 10 at times. All GPS over the ground speed so genuinely fast. As opposed to our over reading sailing-craft speed log.
9am saw us tucked up in Baiona, Spain, now poised for a last hop up the coast or our dash across Biscay to somewhere on Southern Ireland.
(In <http://www.sailblogs.com/member/timebandit/?xjMsgID=267004>)"*

The Marine Police on-duty officer was informed of what was happening at 15:45 having given notice to the captain of the port and the local commander of the Maritime Police. He immediately sent out the life rescue boat "Patrão Macatrão" and a rigid inflatable boat from the Maritime Police "Papa Nós".

Already in place, they found the sailing-craft "Meri Tuuli" adrift, with the sail, various ropes and other objects in the water in its vicinity.

At this time, the skipper and a female crew member were onboard. Another crew member, who was not wearing a life jacket, was next to the sailing-craft tied up to the sail's rope lines.

The two remaining shipwrecked people of the sailing-craft were being collected in a position slightly southern, by life rescue boat "Patrão Macatrão".

The rigid inflatable boat "Papa Nós" picked up the first crew member who was in the water and then the female crew member having gone a bit further away from that area in order to wait for the best opportunity to gather the skipper who meanwhile remained on board.

Before that could happen, this rigid inflatable boat was caught by a stroke of the sea which made it to capsize and made the five people that were on board to fall into the water (three Maritime Police officers and two crew members of "Meri Tuuli").

4. Analysis

The Characteristics of the Portuguese coast of the continent between Peniche and Figueira da Foz

The Portuguese mainland's coast line is open to the west and therefore very vulnerable to weather and sea conditions. The harbour entrances are also open to the western sectors which don't especially facilitates the entry of small sailing-crafts into the ports.

According to the Pilot of the Portuguese West Coast

Instituto Hidrográfico (IH), os ventos predominantes na faixa ocidental entre a foz do rio Minho e o cabo de S. Vicente sopram, em geral, de N e NW. O mar de NW ocorre em cerca de 80% do ano.

Da navegação de recreio em Portugal

A navegação de recreio é feita maioritariamente nos meses de verão, mas em condições de bom tempo, também pode ser feita em segurança nos restantes períodos do ano.

É importante realçar que este tipo de navegação tem demonstrado ser muito dada a acidentes. As estatísticas nacionais dos últimos anos têm demonstrado um grande número de acidentes com embarcações de recreio durante todo o ano.

É um sector com grandes potencialidades de desenvolvimento em Portugal. Mas têm de ser criadas condições para que tal seja possível e para que esta atividade possa crescer sem pôr em perigo a comunidade que a pratica.

Do acidente com o veleiro “Meri Tuuli”

Não sendo claro o porquê (nem o próprio o explicou corretamente), o *skipper* desta embarcação que no dia 10 de abril de 2013 seguia de Peniche para Leixões, decidiu fazer-se à barra da Figueira da Foz para tentar entrar este porto. Nunca tinha praticado este porto.

Tendo em conta as condições de tempo e mar na altura, esta decisão não foi a melhor, além de que a barra da Figueira Foz estava fechada a embarcações com comprimento inferior a 35 metros.

Da análise efetuada às gravações das comunicações áudio havidas naquele dia, não é possível perceber se o *skipper* se inteirou do estado da barra. Há apenas registo de uma tentativa de falar com uma estação sem sucesso, não se percebendo o indicativo de chamada utilizado.

Nas comunicações que parece ter havido com a embarcação “Time Bandit” (que não estão gravadas exceto as que ocorreram em canal 16), também não é possível ter a certeza do grau de informação que o *skipper* tinha em sua posse quando tomou esta decisão. A verdade é que o “Time Bandit” rumou a oeste, saindo da zona de perigo, enquanto o “Meri Tuuli” preferiu tentar entrar no porto nessas condições e se aproximou demasiado da barra.

Nas comunicações gravadas, não há nenhum registo de um pedido de socorro da embarcação “Meri Tuuli”. Este pedido foi feito pela embarcação “Time Bandit” com base na visualização de um facho vermelho (paraquedas) lançado pelo *skipper* da “Meri Tuuli”.

Tendo tomado conhecimento do que estava a suceder com a embarcação “Meri Tuuli”, a Autoridade Marítima Local enviou de imediato para junto da embarcação sinistrada duas embarcações para prestarem socorro aos tripulantes: o salva-vidas “Patrão Macatrão” e a lancha da PM “Papa Nós”. O salva-vidas é uma embarcação do ISN, da classe “Rainha D. Amélia”, própria para salvamento. A embarcação da PM é uma semirígida com características de embarcação de alta velocidade.

Estas embarcações eram os melhores meios disponíveis para uma ação de salvamento naquelas condições e o pessoal que os tripulava tinha grande experiência em ações de salvamento no mar, tendo-se empenhado em tudo o que foi possível para salvar os tripulantes do veleiro.

O MRCC Lisboa tomou conhecimento do acidente através do pedido de socorro tendo de imediato feito as diligências

(mainland) from the Hydrographic Institute (IH), the dominant winds in the western coast between the mouth of the river Minho and Cape St. Vincent blow in general N and NW. The sea from NW occurs in about 80% of the year.

Recreational navigation in Portugal

The yachting navigation is done mostly in the summer months, but in certain conditions of good weather, can also be done safely in the remaining periods of the year.

Importantly to refer is that this type of navigation has been shown to be very vulnerable to accidents. National statistics of recent years have shown a large number of accidents involving pleasure crafts throughout the year.

It is a sector with great potential for development in Portugal. Although, better conditions have to be created to make this possible and to enhance the safety of those who enjoy sailing in Portuguese waters.

The accident with the sailing-craft “Meri Tuuli”

Not being so clear why (nor himself explained it correctly), the skipper of this vessel that on April 10th of 2013 sailed from Peniche to Leixões decided to approach the entrance of Figueira da Foz harbour.

Taking into account the weather and sea conditions at the time, this decision was not the best at all. Furthermore, the entrance of the harbour at Foz Figueira was closed to vessels with a total length less than 35 meters.

From the analysis made to the audio recordings of communications which took place on that day, it is not possible to say if the skipper had a complete understanding of the of the harbour’s entrance. There’s only one record of an attempt to speak with “Capimarfoz” without success.

From the communications that seem to have been with the sailing-craft “Time Bandit” (which are not recorded except those occurred at channel 16), is also not possible to be sure of the degree of information that the skipper got when he took this decision.

The truth is that the “Time Bandit” headed west, being out of the danger zone, while “Meri Tuuli” preferred to enter the harbour under those poor conditions and approached too much of the entrance.

In written communications, there is no record of a distress call from the vessel “Meri Tuuli”. This request was made by the sailing-craft “Time Bandit” based on the view of a red signal (parachute) launched by the skipper of “Meri Tuuli”.

Having been advised of what was happening with the sailing-craft “Meri Tuuli,” the Local Maritime Authority (captain of the port) immediately sent next to the “Meri Tuuli” the life rescue boat “Patrão Macatrão” and a rigid inflatable boat from the Maritime Police named “Papa Nós”. These rescue boats were the best means available for the action in those conditions and the personnel that manned them had extensive experience in actions of rescue at sea and did everything that was possible to do in order to save the crew of the sailing-craft “Meri Tuuli”.

The MRCC Lisbon knew about the accident through the distress call launched by the sailing-craft “Time Bandit”, having arranged immediately for the search and rescue of the people.

The MRCC has appointed captain of the port of Figueira da Foz as on scene coordinator because of his best knowledge of the local conditions and available assets. This is the

necessárias para a ação de salvamento dos tripulantes do veleiro. Passou a coordenação da ação de salvamento para a Autoridade Marítima Local (o capitão do porto) por ser a autoridade com melhores condições para o fazer atendendo à proximidade do local. Este é o procedimento normal quando sucedem acidentes em que a ação da autoridade marítima local é recomendada. Não obstante, o capitão do porto pode dar início às ações de salvamento mesmo antes de ser nomeado OCS pelo MRCC, como foi neste caso.

A embarcação estava bem equipada e era uma boa embarcação para a prática do recreio. Os equipamentos é que não foram devidamente operados (ou sequer estavam ligados, como é o caso do NAVTEX e do AIS).

Como também já referido, houve más decisões do skipper do “Meri Tuuli” que deviam ter sido evitadas.

5. Conclusões

Do presente relatório, pode concluir-se o seguinte:

- a) A embarcação de recreio “Meri Tuuli” chegou a Peniche às 18:45 do dia 9 de abril de 2013 proveniente da marina de Cascais;
- b) Partiu de Peniche cerca das 08:00 da manhã seguinte (10 de abril) com destino não muito bem definido (segundo o “Latitude 32” seria Leixões, mas segundo declarações do skipper seria a Figueira da Foz); terá antecipado a saída em relação à hora prevista que eram as 10:00 para rumar a Leixões em vez de à Figueira da Foz;
- c) A embarcação estava bem equipada, mas havia equipamentos fundamentais para a segurança que estavam desligados, como é o caso do AIS e do NAVTEX;
- d) A tripulação, composta por 2 casais de alemães e pelo skipper, confiava no conhecimento e experiência deste e nas boas capacidades da embarcação;
- e) Apesar de não existirem procedimentos definidos para o *check out* das embarcações de recreio das marinas nacionais, o responsável pela marina de Peniche conversou com o skipper desta embarcação alertando-o para o estado do mar na rota planeada e referindo que a Figueira da Foz não seria recomendável atendendo a que as condições de tempo e mar deveriam piorar até à tarde; mas não referiu que a barra da Figueira da Foz estava encerrada a embarcações com comprimento inferior a 35 metros;
- f) Os elementos da UCC-GNR que estiveram a bordo também não comunicaram ao skipper esses facto;
- g) As condições de tempo e mar foram-se agravando ao longo daquele dia, estando bastante más na altura do acidente;
- h) Sem que se tenha conseguido perceber bem o porquê, o skipper decidiu fazer-se à barra da Figueira da Foz, em vez de continuar a viagem para Leixões como estaria planeado;
- i) Na altura em que a embarcação se encontrava já muito perto da entrada da barra da Figueira da Foz (praticamente entre molhes) a navegar a motor e a uma velocidade baixa sofreu um golpe de mar que a fez soçobrar tendo partido o mastro e projetado 4 dos 5 tripulantes para o mar;
- j) O skipper foi um dos tripulante que caiu ao mar mas conseguiu pelos seus meios voltar a bordo e lançar um facho vermelho; não pediu socorro via rádio;
- k) Foi um tripulante da embarcação “Time Bandit” que se encontrava a navegar nas imediações que avistando o facho lançou o pedido de socorro via VHF; esta

normal procedure when accidents happen and when the action of the local maritime authority is recommended. Nevertheless, the captain of the port may initiate actions to rescue even before to be appointed as OCS by the MRCC, as it happened in this case.

The sailing-craft was well equipped and it was a good vessel for the practice of recreational navigation. On the other hand, the equipments were not properly operated (or even were not connected, as it was the case of the AIS and NAVTEX).

There were some bad decisions of the skipper of the vessel that shouldn't be taken.

5. Conclusions

From this report, it can be concluded that:

- a) The recreational sailing-craft “Meri Tuuli” sailed from Cascais marina, reached Peniche at 18:45 on April 9th of 2013;
- b) It departed from Peniche at about 08:00 of the next morning (April 10th) with a destination not very well defined (according to “Latitude 32” software, it would be Leixões, but according to the statements of the skipper would be Figueira da Foz. It seems that the sailing-craft has anticipated its departure in relation to the scheduled time that was 10:00 to go to Leixões instead of Figueira da Foz;
- c) The vessel was well equipped, but there were fundamental safety equipments that were turned off, as are the cases of AIS and NAVTEX;
- d) The crew, consisting of two german couples, trusted on the knowledge and experience of the skipper and good sailing attributes of the vessel;
- e) Although there are no procedures in force for the check out of pleasure crafts from national marinas, the person in charge of the marina of Peniche talked to the skipper, warning him to the sea state along the planned route and referring that the harbour of Figueira da Foz would not be recommended, given the weather and sea conditions at that day. He also mentioned that the weather will get worse during the day but he did not mentioned, because he did'n know, that the harbour entrance of Figueira da Foz was closed to vessels with a length less than 35 meters;
- f) The UCC-GNR officers who were on board also did not report such fact to the skipper;
- g) The weather and sea conditions were getting worse throughout that day, being quite bad at the time of the accident;
- h) No one has managed to realize why the skipper decided to approach the entrance of Figueira da Foz, instead of continuing the journey heading Leixões as planned;
- i) At the time the vessel was already very close to the entrance powered by engine and a low speed sea, suffered a strike that led it to capsize. The mast got broken and 4 of the 5 crew members were projected into the water;
- j) The skipper was one of the crew members who fell overboard but managed by his own means to return to the yacht and lauched the emergency signal (a red

embarcação não entrou na Figueira da Foz por ter percebido de comunicações com a Autoridade Marítima Local que a barra estava fechada e que seria muito perigoso praticá-la naquelas condições;

- l) A barra da Figueira da Foz estava fechada a embarcações de comprimento inferior a 35 metros;
- m) Mal se apercebeu do que estava a suceder, mesmo antes de ter sido lançado o facho, a Autoridade Marítima Local enviou duas embarcações para o local onde se encontrava a “Meri Tuuli” com vista a prestar-lhe assistência (o salva-vidas do ISN “Patrão Macatrão” e a lancha da PM “Papa Nós”);
- n) Estes meios eram adequados para a ação de salvamento da tripulação do veleiro;
- o) As comunicações gravadas pelo CCTMC têm fraca qualidade e não permitem analisar as conversas em canal 6, canal muito usado no mar;
- p) Os tripulantes da embarcação “Meri Tuuli” não usavam colete quando foram recolhidos; apenas um tripulante foi resgatado com colete salva-vidas;
- q) O acidente deveu-se a decisões erradas do skipper e às más condições de tempo e mar que se faziam sentir no local.

6. Recomendações de segurança

No âmbito deste relatório, o GPIAM formulou as seguintes recomendações de segurança:

- a) Recomenda-se que o Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM, I.P.), na qualidade de organismo responsável pela gestão das marinas e docas de recreio não concessionadas, elabore procedimentos rigorosos e uniformes para o *check out* das embarcações de recreio que pratiquem aquelas marinas ou docas de recreio, tanto em viagens nacionais como internacionais. Estes procedimentos deverão conter, entre outra informação considerada relevante pelos responsáveis da marina perante cada situação específica: elementos sobre as características da costa, condições de tempo e mar esperadas para a rota da embarcação até ao próximo porto de destino, situação das barras mais próximas; contactos de emergência.
- b) Recomenda-se que as autoridades com responsabilidades no controlo da náutica de recreio (nomeadamente o IPTM, I.P., as capitanias dos portos e os comandos locais da Polícia Marítima, a UCC-GNR e o SEF) procedam de modo a que na primeira entrada em território nacional, ou no início de uma nova viagem (nos casos em que as embarcações estejam residentes em território nacional), sejam rigorosas no procedimento de *check in* das embarcações de recreio, inserindo no “Latitude 32” toda a informação confirmada relativamente a cada embarcação e respetiva tripulação (especialmente a habilitação do *skipper*).
- c) Recomenda-se que as capitanias dos portos e os comandos locais da Polícia Marítima possuam o “Latitude 32” com todas as capacidades do sistema disponíveis e que seja dada formação adequada aos seus agentes para o operarem.
- d) Recomenda-se que a UCC-GNR tenha instalado em todos os destacamentos o “Latitude 32” e que sejam elaborados procedimentos rigorosos para a sua utilização assim como para a visita às embarcações de recreio que demandem portos e marinas nacionais.

parachute); didn’t ask for help by radio;

- k) It was a crew member of the sailing-craft “Time Bandit” who saw the red parachute and launched a distress call via VHF; this vessel didn’t enter Figueira da Foz after confirming with local authorities that the conditions to do that were very dangerous;
- l) The Figueira da Foz harbour entrance was closed to vessels of less than 35 meters;
- m) As soon as realized what was happening, the Local Maritime Authority (captain of the port) sent two rescue boats to the place where “Meri Tuuli” was in order to assist the crew; these assets were appropriate for the purpose;
- n) The communications recorded by CCTMC do not have enough quality to allow the analyse of the conversations in channel 6 which is much used at sea;
- o) Only one of the crew members wore life jacket when they were been recued;
- p) The accident was due to wrong decisions of the skipper and to the very bad weather conditions at the time of the accident in the Figueira da Foz harbour entrance.

6. Safety recommendations

Within this report, the GPIAM made the following safety recommendations:

- a) It is recommended that IPTM, I.P. develops rigorous and steady procedures for the checking out of pleasure craft engaging marinas, recreational docks or other areas intended for recreational navigation for both domestic and international travel. These procedures shall contain, among other information considered relevant by the people in charge of the marinas and for each specific situation: details of the coast characteristics and dangers, weather and sea conditions expected for the route of the vessel until the next port of destination, status of the closeast entrances of harbours; emergency contacts.
- b) It is recommended that the authorities that have responsibilities in managing the recreational navigation in Portugal (namely IPTM, I.P., Local Maritime Authority, Local Commands of The Maritime Police, UCC-GNR and Imigration Services), establishe procedures so that the first entry into the national territory or the beginning of a new journey (where the sailing-crafts are residents in national territory) be rigid on the check in procedures. Among others, all the relevant information about the vessel and its crew, especially the certification and skills of the skipper, should be entered into the “Latitude 32” software.
- c) It is recommended that the Local Maritime Authority and Local Commands of the Maritime Police be equipped with the “Latitude 32” software, with all available capabilities of the system and to be given adequate training to its people to operate it.
- d) It is recommended that the UCC-GNR install on all its territorial units the “Latitude 32” and develop rigorous procedures for its adequate operation, as well as for the visit to recreational crafts that arrive or depart the national ports and marinas.
- e) It is recommended that the CCTMC records the communications on channel 6 occurring within its coverage area.

- e) Recomenda-se que o CCTMC providencie no sentido de serem gravadas todas as comunicações em canal 6 realizadas na área geográfica da sua responsabilidade.

7. Anexos

- A. Cópia da previsão meteorológica do IPMA, I.P.
- B. Cópia dos registos do vento e do mar
- C. Cópia do Aviso de fecho da Barra da Figueira da Foz

8. Apêndices

- A. Resumo das comunicações havidas na altura do acidente
- B. Compilação de fotos do acidente
- C. Lista de abreviaturas usadas no relatório

7. Annexes (in Portuguese language only)

- A. Copy of forecasts from IPMA, I.P.
- B. Copy of the records of the wind and the sea
- C. Copy of Notice of closure of the harbour of Figueira da Foz

8. Appendixes (in Portuguese language only)

- A. Summary of communications that occurred in the time of accident
- B. Compilation of photos of the accident
- C. List of abbreviations used in the report