

M1909P

Posted on 05.09.2022 by Adam Parnell

Category: [Maritime](#)

Array_gallery

Report Title Abalroamento entre ferry boat e rebocador resulta em fatalidades

Initial Report

Um rebocador foi acionado para auxiliar um *ferry boat* RO-RO em manobra de atracação com ventos fortes. O comandante do *ferry* tinha um certificado de isenção de praticagem para o porto, então nenhum práctico foi embarcado. O rebocador estava manobrando perto da alheta de bombordo do *ferry* e tentando passar um cabo de reboque quando sua popa abalroou o bulbo da embarcação, onde ficou preso, guinou bruscamente para bombordo, adernou e fez água. Isso fez com que o rebocador emborcasse, resultando na morte de dois tripulantes.

O rebocador manobrava perto da proa do *ferry* para passar o cabo de reboque. No entanto, uma vez que havia deixado a "zona segura", a interação hidrodinâmica entre os cascos das embarcações puxou o rebocador em direção ao bulbo do *ferry*.

A velocidade do *ferry* era alta para se passar um cabo de reboque com segurança. A alta velocidade significava que a "zona segura" estava mais longe do casco do *ferry*, e o rebocador teve que usar a maior parte de sua potência disponível para corresponder à velocidade do navio, deixando o mínimo de energia de reserva para a manobra de reboque.

O comandante do *ferry*, que possuía isenção de praticagem, não foi obrigado a ser submetido a treinamento adicional para saber solicitar assistência ao rebocador que geralmente era solicitado durante condições climáticas mais severas.

A água inundou o rebocador através de um duto de ventilação da praça de máquinas após a embarcação guinar bruscamente e adernar. Isso fez com que a estabilidade fosse ainda mais reduzida, levando o rebocador a emborcar.

A tripulação do rebocador não fechou o duto de ventilação da praça de máquinas durante as operações porque era necessário estar aberto para fornecer ar para os motores.

O rebocador não cumpriu os requisitos de estabilidade, o que significa que é propenso a adernamento excessivo durante as operações e inundações precoces.

Comment

A operação de passar um cabo entre um rebocador e um navio deve ser conduzida a uma velocidade tão baixa quanto possível nas circunstâncias e condições que permitam uma maior manobrabilidade ao rebocador e evitando que ele saia da “zona segura” onde a interação dinâmica é menos provável de ocorrer.

Comandantes de navios (especialmente os isentos de praticagem) e comandantes de rebocadores devem entender completamente os aspectos teóricos e práticos das operações seguras entre rebocador e navio.

Diagrama cortesia do Capitão Henk Hensen – Uso de rebocador no porto: Um guia prático.

Os rebocadores devem ser adequados para a finalidade para a qual estão sendo utilizados, com potência e manobrabilidade suficientes para a operação pretendida, e devem sempre cumprir os requisitos de estabilidade. As inundações diminuirão rapidamente qualquer reserva de estabilidade e serão um fator significativo contribuindo para um emborcamento. Durante operações críticas ou de alto risco, todas as portas e outras aberturas que não precisam ser abertas devem ser fechadas com segurança.

É considerado necessário que os comandantes de rebocadores tenham uma boa compreensão dos elementos da estabilidade de suas embarcações. Eles precisam saber quais são os limites e as consequências das práticas de manobras de rebocadores que não estejam em conformidade com as regras de estabilidade em circunstâncias normais.

A estabilidade de um rebocador não é uma condição estática e pode mudar rapidamente devido às forças em evolução que atuam no cabo de reboque e à interação hidrodinâmica entre o rebocador e o navio rebocado. Essas forças em mudança podem afetar negativamente a estabilidade do rebocador se não forem adequadamente monitoradas e controladas. Neste caso, como tragicamente mostrado neste relato, culminou no emborcamento do rebocador com perda de vidas humanas.

Os rebocadores devem ser adequados para o propósito para o qual estão sendo usados, com equipes devidamente treinadas, e potência e manobrabilidade suficientes para a operação pretendida

Key Issues

Capacidade – Você entende os riscos para o seu rebocador ao operar com uma embarcação que exige um cabo de reboque? Que verificações você faz antes de colher o cabo com o guincho? Você pediria à embarcação para diminuir a velocidade antes de se aproximar? Veja “*Tug use in port: A practical guide*”, de autoria do Capitão Henk Hensen.

Sua empresa fornece o treinamento teórico e prático de estabilidade necessário para comandantes de navios e rebocadores?

Práticas Locais – Os requisitos para que um rebocador manobre com um navio onde o comandante tenha uma isenção de praticagem são os mesmos em todos os portos? A IMPA (Associação Internacional de Práticos Marítimos) tem algum padrão definido para os comandantes com isenção de praticagem e sua formação necessária? O porto deve exigir que um comandante com isenção de praticagem seja avaliado no gerenciamento do uso de um rebocador?

Pressão – Houve alguma pressão para não utilizar a praticagem pelo fato de o comandante ter um certificado de isenção?

Alerta – Como comandante portador de isenção de praticagem, você consideraria pedir ajuda de um prático experiente para gerenciar o uso de rebocadores?

normalisation_of_deviation Deviation

pressure Pressure

lack_of_knowledge Knowledge

poor_communication Communication

lack_of_assertiveness Assertiveness



