

M1910P

Posted on 05.09.2022 by Adam Parnell

Category: [Maritime](#)

Report Title Naufrágio de um rebocador

Initial Report

Um rebocador estava em trânsito quando seus compartimentos de popa começaram a inundar. Os três tripulantes a bordo tentaram bombear a água, mas não tiveram sucesso e, posteriormente, abandonaram a embarcação. Eles foram resgatados, e o rebocador mais tarde naufragou perto da costa. Não houve feridos. O rebocador foi recuperado mais tarde, mas foi considerado uma perda total. A poluição na forma de um brilho de óleo foi avistada quando o rebocador naufragou.

A investigação determinou que a causa provável do naufrágio do rebocador era relacionada a escotilhas de convés de popa não fixadas ou abertas, o que resultou na inundação dos compartimentos de popa da embarcação pela água no convés, levando a inundações progressivas de outros compartimentos através de aberturas em anteparas estanques. Contribuiu para a inundação da embarcação a falta de um programa prático de inspeção e manutenção do casco por parte do armador.

A autoridade investigadora observou que, nos últimos cinco anos, havia investigado cinco acidentes envolvendo rebocadores cujos conveses e aberturas estavam em más condições — levando a inundações e subsequentes naufrágios.

Para proteger os navios e o meio ambiente, é uma boa prática marinheira para os armadores a realização de inspeções regulares e manutenção de cascos, inclusive entre períodos de docagem, independentemente dos requisitos de inspeção.

Programas eficazes de manutenção e inspeção de casco devem abordar proativamente possíveis perdas de espessura de chapa de aço, identificar deficiências de integridade e estanqueidade do casco e garantir que os problemas de corrosão sejam reparados prontamente.

Comment

Houve uma série de incidentes de naufrágios de rebocadores, e em vários casos a causa comum foi deixarem abertas as portas estanques do convés. Embora isso possa facilitar o acesso aos compartimentos internos, compromete a integridade da estanqueidade do rebocador e é uma prática local incorreta e insegura. As portas estanques e gaiutas devem ser fechadas durante as operações de reboque, especialmente durante mau tempo.

Este relato reforça novamente a necessidade de compreender as características de estabilidade do rebocador.

Um fator comum em incidentes recentes de naufrágio de rebocadores foi deixarem abertas as portas estanques do convés.

Key Issues

Práticas Locais – Os armadores e operadores de rebocadores devem garantir que as portas estanques do convés estejam fechadas ao rebocar. O treinamento é crucial e deve ser de uma autoridade reconhecida para garantir a consistência. Mesmo que a boa prática tenha sido repassada em sua empresa, cursos de atualização devem fazer parte da cultura de segurança para garantir que as melhores práticas sejam seguidas.

Capacidade – As empresas de reboque devem avaliar seus funcionários por suas habilidades e preparação para emergências como parte de seus critérios de seleção. O código ISM exige que todos os riscos identificados sejam avaliados – quando foi a última vez que revisou sua análise preliminar de risco (APR) para operações de reboque?

Cultura – Qual é a cultura de treinamento em sua empresa? O conhecimento é transmitido informalmente entre os funcionários ou é fornecido por meio de cursos de treinamento reconhecidos ministrados por profissionais de treinamento especializado?

normalisation_of_deviationDesvio



