

# 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\_deviation**Desvio



