

M2033P

Posted on 06.12.2022 by Adam Parnell

Category: [Maritime](#)

Report Title Abalroamento entre embarcação e veleiro evitada por pouco

Initial Report

Nosso colaborador relata: “Estávamos velejando com um mar de almirante, vento leve e visibilidade perfeita, fazendo cerca de 4 nós em um rumo de 132°. Uma embarcação grande foi vista adiante, a uma grande distância, muitas milhas e continuou se movendo em nossa direção em um rumo oposto. Observamos esse barco conforme se aproximava, principalmente porque sua proa apontava diretamente para nós.

À medida que se aproximava, não mostrava sinais de mudança de rumo, apesar de ser uma embarcação motorizada, enquanto nós estávamos velejando. Quando faltavam apenas alguns segundos para o abalroamento, ligamos nosso motor e fizemos uma mudança de rumo de 90 graus para boreste para evitar sermos abalroados por ela. Não duvidamos de que, se não tivéssemos ligado o nosso motor e saído do seu caminho, ela teria passado por cima de nós.

Nosso receptor AIS deu o nome da embarcação e mostrou uma velocidade de 12,9 nós. Tratava-se de uma embarcação de 50 metros de comprimento. Chamamos a embarcação no Canal 16 VHF e imediatamente recebemos uma resposta. Nós dissemos: “somos o iate na sua popa que acabou de ter que alterar o rumo para evitar ser atropelado por você”. O operador de rádio na embarcação a motor disse três vezes que eles não nos viram e pareciam estar completamente inconscientes de nossa presença ou que eles quase nos atropelaram”.

Comment

A embarcação movida a potência (PDV) deveria ter mantido um olhar adequado para “Fazer uma avaliação completa da situação e do risco de abalroamento” e, em seguida, tomado medidas sob a regra 18 do RIPEAM para “manter fora do caminho” o veleiro. O veleiro evitou um abalroamento apenas por sua manobra (regra 17). No entanto, quando ligou seu motor, tornou-se um PDV; assim, esta manobra era exigida nos termos da regra 14 (situações de roda a roda / frontais).

Ambos os navios tinham a obrigação, nos termos da regra 2, de “respeitar a prática comum dos navegadores”, o que, em termos leigos, significa utilizar sempre o bom senso. Embora o veleiro estivesse estritamente correto em manter seu rumo e velocidade, o *CHIRP* sugere que uma alteração precoce e ousada para boreste para impedir que uma situação de proximidade se

desenvolvesse poderia ter sido uma linha de ação igualmente válida, uma vez que ambos os navios têm a responsabilidade (novamente sob a regra 2) de evitar um abalroamento.

O veleiro também pode ter considerado soar cinco apitos curtos (regra 34d) para indicar que não entendia as intenções do PDV. E apesar dos riscos que o *CHIRP* observou anteriormente sobre “abalroamentos assistidos por VHF”, também pode ter sido prudente alertar o PDV de sua presença.

Key Issues

Consciência Situacional – A tripulação do iate exibiu boa consciência situacional, que estava faltando a bordo do navio a motor. Todas as embarcações devem manter uma vigilância adequada no mar – não há exceções.

Alerta – Quando em dúvida das intenções de outra embarcação, cinco sinais curtos no apito e à noite, o piscar de uma luz branca, é uma maneira eficaz de chamar a atenção de outra embarcação. O VHF também pode alertá-los sobre sua presença, mas a mensagem deve ser curta, concisa e positiva se usada.



