

M2062P

Posted on 06.12.2022 by Adam Parnell

Category: [Maritime](#)

Array_gallery

Report Title Ação de contingência para evitar um incidente com um ferry boat de passageiros

Initial Report

Nosso colaborador, um capitão de um *ferry boat* de passageiros, escreve: “De acordo com a programação, chegamos ao local de espera para o porto no horário regular. Era luz do dia, com boa visibilidade e vento forte. Trabalhamos, como de costume, nas verificações pré-chegada enquanto nos aproximávamos do berço de atracação. Quando chamei o porto e informei que as verificações pré-chegada estavam concluídas e estávamos prontos para atracar, fui informado de que um grande transatlântico tinha acabado de largar os cabos e que eu “poderia querer desacelerá-lo” (referindo-se ao meu navio). No entanto, dada a proximidade com o cais, com o outro barco e as águas cada vez mais confinadas, ficou claro que eu teria que reduzir velocidade mais rápido do que eu poderia com segurança. Então eu tive que optar por uma guinada rápida contra o vento (para evitar ser jogado para cima de terra pelo vento). Continuei minha guinada e completei um 360. Durante esse tempo, o transatlântico estava longe do porto e do berço para o qual deveríamos ir. Nossa distância do molhe era de aproximadamente 600 metros quando iniciamos a guinada.

Para cada porto de chegada planejamos duas posições para possíveis necessidades de se abortar a operação. Tínhamos passado pelo primeiro, onde o “standby” é tocado, a tripulação chamada para as estações, a resposta de passo do hélice verificada e o governo manual iniciado. Ainda não havíamos atingido a segunda posição (aproximadamente 800 metros da primeira), então um aborto da operação ainda era viável.

Pouco depois de passar pela primeira posição de aborto e confirmar os itens mencionados, chamei o porto pedindo permissão para continuar minha navegação para o berço de atracação. Fui atendido enquanto o navio de cruzeiro era autorizado a partir. O operador me disse que eu “deveria reduzir a velocidade”, mas agora estava claro para mim que eu precisaria abortar a chegada para evitar uma situação de proximidade com o navio de cruzeiro, que estava manobrando fora de seu berço. Dada a proximidade de terra por boreste, optei por guinar para bombordo, contra o vento, e ganhar distância da costa, mantendo a velocidade mais baixa ao mínimo.

Com as medidas de prevenção acima bem encaminhadas e tendo o efeito desejado, comuniquei-

me com o navio de cruzeiro para estabelecer qual direção geral eles pretendiam tomar ao sair do porto, para que eu pudesse planejar o resto da minha manobra e não criar um risco adicional desnecessário. Com eles informando um rumo para o leste inicialmente antes de guinar para o norte, optei por completar um 360, dando tempo e espaço para o navio de cruzeiro sair da área portuária próxima e para que eu pudesse realizar a manobra padronizada para a atracação.

Os principais perigos foram a proximidade de terra, com ventos de leste, algo que é levado em conta no plano de passagem para permitir espaço extra, incluindo as águas rasas ao sul do cais; este conhecimento permitiu-me decidir rapidamente sobre medidas de prevenção rápidas, positivas e ousadas, em vez de permitir que o risco aumentasse prosseguindo, mesmo a uma velocidade reduzida, e permitindo que se desenvolvesse uma situação de proximidade desnecessária.

Como minha embarcação está em um serviço programado, chegamos e saímos no mesmo horário todos os dias, se o tempo permitir. Apesar disso, o navio de cruzeiro foi autorizado a zarpar, o que conflitou diretamente com a nossa chegada. Um conflito de programação como esse poderia ter sido evitado com um simples telefonema ou e-mail. Depois disso, poderíamos ter cronometrado nossa chegada mais tarde, evitando assim a situação acima inteiramente.

Vale ressaltar que a equipe do passadiço trabalhou bem em conjunto na chegada inicial, nas ações para abortar a operação, na retomada da navegação para chegada e na subsequente atracação segura”.

Comment

O ferry trocou o tempo por espaço e águas seguras, e evitou uma situação de proximidade com outra embarcação. A linha de ação adotada foi correta. Os leitores são encorajados a comparar isso com o relatório M2036, publicado em nossa última edição do FEEDBACK, que destaca os perigos de abordar esta mesma situação de forma oposta.

As autoridades portuárias são responsáveis pela gestão do tráfego de navios e teriam tido conhecimento da hora de chegada programada para o ferry. Os navios de cruzeiro operam de acordo com um itinerário, mas uma melhor coordenação entre o porto e o navio de cruzeiro teria evitado esse incidente. Isso sugere que houve uma falha na comunicação ou a chegada do *ferry* não foi considerada corretamente quando o navio de cruzeiro planejou seu horário de partida. O comunicado via rádio da autoridade portuária também era ambíguo: “Você pode querer desacelerá-lo” – isto era uma instrução ou uma recomendação?

Nos portos menores, em especial nos que não dispõem de pessoal 24 horas por dia, parece ser sensato publicar avisos aos navegantes que orientem os tamanhos ou categorias específicas de navios a informar a sua chegada e partida no canal de trabalho VHF do porto. Isso alerta outros navios nas proximidades e permite que eles se coordenem uns com os outros. O CHIRP incentiva

os pequenos portos a avaliarem se tal regime seria adequado.

Key Issues

Práticas Locais – A gestão portuária não deve deixar as operações marítimas ao acaso. Deve-se estabelecer medidas claras de segurança e definir procedimentos para entrada e saída de navios neste porto.

Comunicações – Devem ser estabelecidas comunicações claras da autoridade portuária, que dá prioridade ao tráfego de entrada e saída de navios, especialmente em portos com margem de manobra limitada.



