

M2100

Posted on 23.03.2023 by Adam Parnell

Category: [Maritime](#)

Report Title Encalhe de navio no porto

Initial Report

O práctico embarcou em um grande containero às 02:00, antes de seguir para o porto. O vento era NNE 10 nós, a correnteza era SE e a visibilidade era boa. O práctico observou após o incidente que as dificuldades de linguagem reduziram a eficácia da comunicação falada.

Por volta das 03:50 (1 hora e 30 minutos após a preamar), o navio iniciou seu giro para bombordo na aproximação com o cais. Por volta das 04h05, com o giro concluído, a embarcação parecia estar derivando para o sul sob a influência do vento e da maré.

A popa da embarcação derivou em direção ao cais e aproximou-se de um dos guindastes, quando então o práctico manobrou para evitar o contato. Eles precisavam de alguém para comunicar as distâncias do costado até o cais e outras infraestruturas, pois ficava a menos de 10m do cais e de um dolfim de amarração. Três rebocadores foram direcionados para puxar o navio para longe do cais, mas ficou claro que o navio havia se desviado devido ao vento e à correnteza e isso resultou em um encalhe em um trecho raso mapeado pela carta náutica. As autoridades portuárias foram informadas e um quarto rebocador foi designado para auxiliar o navio. Com esta assistência, o navio manobrou com segurança para fora do trecho raso às 0506 e posteriormente atracou sem mais incidentes após extensas verificações da integridade e estanqueidade do casco.

Comment

Manter a consciência situacional à noite é um desafio. As referências visuais são difíceis de distinguir, especialmente contra as luzes de fundo, e podem mudar ao longo do tempo devido ao movimento relativo em terra. SOLAS, Capítulo V, Regra 13.

O estabelecimento e a operação de auxílios à navegação devem ser revistos para cada porto conforme o volume de tráfego o justifique e o grau de risco da manobra.

Como parte da avaliação, as autoridades portuárias devem considerar se seus auxílios à navegação são suficientes para permitir uma navegação segura, incluindo auxílios luminosos adequados à navegação se o porto estiver aberto à noite. Para determinar quais auxílios são necessários, os países e as autoridades portuárias devem realizar avaliações de risco de seus portos. A orientação da IALA (G1124) fornece um guia para avaliação de segurança.

O briefing entre o práctico e a tripulação foi prejudicado por barreiras idiomáticas. Como resultado, o práctico tornou-se o “ponto único de falha”. Um esboço da manobra em um papel ou outro auxílio visual teria ajudado a desenvolver um entendimento comum, tornando mais fácil identificar quando o práctico precisasse de assistência e solicitar de forma construtiva ou questionar, por exemplo, “Você está ciente de que estamos derivando em direção ao trecho raso?”. Isso não aconteceu. À medida que a embarcação se aproximava do cais e de outras estruturas próximas, o foco da carga de trabalho do práctico aumentava e eles perdiam a consciência situacional geral.

O CHIRP incentiva fortemente as equipes a adotarem o PACE (*Probe, Alert, Challenge, and Emergency*) descrito com alguma profundidade na publicação do CHIRP “*Making critical decisions at Sea*”, que está disponível em nosso site. Boa comunicação e atenção são essenciais, principalmente à noite, quando nossos ritmos circadianos costumam estar mais baixos.

O CHIRP chama a atenção para as enormes forças que atuam nas obras vivas de embarcações muito grandes. Os comandantes responsáveis pela navegação de embarcações muito grandes devem receber treinamento adequado para manobrá-las, de modo que possam, com conhecimento aprimorado, auxiliar os prácticos na atracação segura.

Há uma série de cursos que treinam comandantes e pilotos na compreensão das forças dinâmicas que atuam no casco de todos os tipos de embarcações.

Key Issues

Comunicações – A equipe do passadiço deveria ter confirmado as ações do práctico quando solicitado. Um desenho do plano pretendido teria fornecido uma interpretação visual dos estágios do giro, com distâncias seguras aplicadas ao radar para verificação cruzada.

Alerta – Apenas o práctico se mostrou preocupado com o movimento da embarcação em direção ao guindaste. O práctico afirmou que estava agindo sozinho – isso acontece em seu navio? Você fornece o suporte que o práctico precisa?

Fadiga/Consciência Situacional – É possível, dada a hora do dia, que elementos de fadiga fossem aparentes. Atracar ou desatracar à noite requer maior consciência situacional de si mesmo e do cenário. Busque ativamente informações de outras pessoas.

fatigueFadiga

loss_of_awarenessConsciência situacional

poor_communicationComunicação



