

# M2114

*Posted on 11.07.2023 by Adam Parnell*

**Categories:** [General Maritime](#), [Maritime](#)

**Report Title** Abalroamento com um iate em um canal congestionado

## Initial Report

Um iate deixou o porto para uma viagem de 4 dias em águas restritas, mas movimentadas. Ventos fortes eram previstos, mas os anemômetros do iate estavam inoperantes.

Durante as 4 horas de serviço noturno (2200-0200 e 0200-0600) a tripulação se dividiu em duplas. Um assumia o timão por 2 horas, enquanto o outro dormia na cabine, e eles trocavam depois. O mar e o vento estavam moderados com pancadas de chuva ocasionais.

O colaborador relatou: "Às 0415 do terceiro dia, estava no comando enquanto seu colega dormia na cabine. O iate estava circulando em um canal de tráfego e o AIS não mostrava embarcações nas proximidades. De repente, uma enorme sombra apareceu por boreste, seguida por um grande estrondo.

O mastro principal mergulhou em direção à popa e quebrou, sendo mantido fora da água apenas pelos cabos. O mastro da mezena permaneceu na posição vertical, mas grande parte do lado de boreste foi seriamente danificada, mas parecia não haver danos abaixo da linha d'água.

O navio que nos abalroou não mostrou sinais de desaceleração e nos arrastou por cerca de 2 milhas, embora o resto da tripulação tenha disparado pirotécnicos para chamar a atenção. Nove dispositivos foram disparados antes que alguém do navio nos notasse, e o navio diminuiu a velocidade para parar e largar o ferro de bombordo. Ao mesmo tempo, também decidi ativar o EPIRB porque seria a única maneira de alguém nos ouvir.

Infelizmente, o alerta DSC do VHF foi inútil porque as antenas foram danificadas e os rádios portáteis tinham alcance limitado. Enviei uma chamada MAYDAY nos aparelhos VHF portáteis, esperando que alguém no passadiço do porta-contêineres nos ouvisse.

Minutos após a ativação do EPIRB, fomos contatados pelo sistema COSPAR SRSAT, para o qual passamos todas as informações. Eles nos disseram que também alertaram a guarda costeira local. No entanto, ninguém apareceu ou fez contato.

Mais de uma hora após o evento, cinco tripulantes do porta-contêineres desceram de uma escada para o iate e, com alguma dificuldade, conseguiram liberar o cordame e as velas do ferro de boreste do navio.

Por volta das 07h00, amarramos tudo o que podíamos e percorremos lentamente as últimas 30 milhas para entrar em nosso porto de destino e atracar com segurança.”

## Comment

Este é um relato dramático de um incidente grave e, embora não tenhamos a perspectiva do navio porta-contêineres, ele ressalta várias lições de segurança cruciais.

Nenhuma das embarcações viu a outra, apesar de ambas mostrarem luzes de navegação. No entanto, o alcance das luzes do iate pode reduzir significativamente quando adernado, e a proa alta dos navios porta-contêineres pode criar um grande “ponto cego” por ante à vante do navio para suas luzes e radar. Além disso, a interferência do radar causada por condições de mar moderadas e pancadas de chuva pode prejudicar a detecção de iates e embarcações menores. Muitos iates carregam apenas um receptor AIS, não um transmissor.

Deixar uma pessoa dormir enquanto está de serviço não faz sentido: seu sono será perturbado – levando a uma eventual fadiga – e o timoneiro acaba ficando sem um valioso vigia enquanto navega em águas congestionadas.

Felizmente os pirotécnicos foram disparados e o EPIRB foi ativado, atraindo a atenção do navio porta-contêineres. É essencial ter equipamentos e procedimentos de emergência em caso de tais incidentes. Infelizmente, o alerta DSC do VHF foi inútil devido às antenas danificadas e ao alcance limitado dos rádios portáteis. Isso destaca a importância de verificar e manter regularmente todos os equipamentos de comunicação. Deve-se considerar a colocação da antena VHF em um local mais seguro.

É preocupante que a guarda costeira local não tenha comparecido ou feito contato após ser alertada pelo sistema COSPAR SARSAT. Isso pode ser algo para chamar a atenção das autoridades relevantes para garantir que os protocolos adequados sejam seguidos em emergências.

No geral, é essencial priorizar a segurança e a preparação ao embarcar em uma longa viagem, especialmente em águas movimentadas e congestionadas.

## Key Issues

Trabalho em equipe – Vigias adicionais para auxiliar o timoneiro são vitais ao operar em águas movimentadas e congestionadas, à noite e em más condições climáticas. Os horários de observação devem ser ajustados para navegar nessas áreas de alto risco.

Pressão – A decisão de realizar uma passagem sem escalas com anemômetros defeituosos, com previsão de mau tempo e em águas movimentadas sugere que a tripulação estava sob uma pressão de tempo externa ou auto-imposta inapropriada. Esteja ciente e questione tais pressões.

Distrações – As distrações reduzem a consciência situacional. É possível que distrações de carga de

trabalho tenham impedido a detecção da embarcação que se aproximava, visto que havia apenas um vigia de plantão.

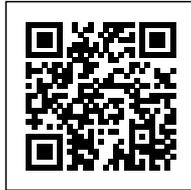
Fadiga – É possível que um elemento de fadiga tenha contribuído para a falta de vigilância adequada. Uma característica chave da fadiga é a má aceitação do risco. Os quartos de serviço deveriam ser realizados em duplas para atingir uma maior consciência situacional.

**fatigue**Fadiga

**pressure**Pressão

**distraction**Distração

**teamwork**Trabalho em equipe



**There are no comments yet.**