

M2150

Posted on 12.10.2023 by Adam Parnell



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

Report Title Falha iminente na amarração é evitada por tripulação atenta

Initial Report

Um navio graneleiro estava atracado em nosso terminal, quando ondas de baixa amplitude e longo período (*groundswell*) fizeram com que ele se movimentasse de maneira atípica. Este movimento fez com que um dos espingues começasse a ter atrito com um dos cantos vivos de um rolo de amarração (*fairlead*) da proa. Felizmente, isso foi detectado pela tripulação antes de ocorrer o pior, e eles foram capazes de substituir o cabo antes que ele partisse.

Comment

A resposta da tripulação à situação potencialmente perigosa foi altamente louvável. Sua prontidão

e ação rápida acabaram por evitar o rompimento dos cabos de amarração e possíveis complicações adicionais.

O CHIRP se pergunta se o agente do fretador avaliou adequadamente o berço de atracação quanto à adequação às condições climáticas dominantes. As alegações de atracação insegura vão contra o afretador, não contra o armador, então eles devem ter um agente local no local para se certificar de que o berço era adequado e discutir suas preocupações com o operador do terminal.

O projeto da fundação onde os rolos fairlead estão instalados requer revisão. As bordas com ângulos retos atuam como uma lâmina sobre os cabos. Os engenheiros navais são lembrados de que as bordas destes devem ser consideradas durante a fase de projeto de uma nova embarcação. Ao eliminar tais perigos nesta fase pode diminuir significativamente as chances de abrasão ou rompimento dos cabos durante a vida útil da embarcação.

As Diretrizes de Equipamentos de Amarração (MEG4) – [OCIMF's Mooring Equipment Guidelines \(MEG4\)\[1\]](#) – do OCIMF fornecem orientações adicionais sobre o projeto e a construção do sistema de amarração. As amarras devidamente instaladas não são apenas essenciais para a segurança da tripulação, mas também para a manutenção da integridade estrutural do navio. Os riscos associados a amarrações instaladas inadequadamente — incluindo o potencial de mortes, ferimentos, danos e aumento de custos — podem ser efetivamente minimizados dando importância ao projeto de amarração e à qualidade da construção. Na maioria dos casos, os armadores continuam a ser responsáveis pela manutenção e devem assegurar que esses perigos ocultos sejam eliminados o mais rapidamente possível ou, o mais tardar, durante o próximo período de manutenção do navio.

[1] <https://www.ocimf.org/publications/books/mooring-equipment-guidelines-meg4>

Key Issues

Comunicações – Essas deficiências de projeto são repassadas aos engenheiros navais para garantir que os futuros navios tenham esses perigos removidos?

Adequação à finalidade – O berço de atracação foi adequado para a finalidade nas condições climáticas prevalentes? O agente local do fretador confirmou que esse era o caso? Tinham levantado preocupações com o operador do terminal?

Trabalho em equipe – Este relato é um bom exemplo de monitoramento eficaz por parte da tripulação do navio.

Projeto – Os engenheiros navais devem evitar projetar arestas ou quinas vivas sobre as quais as espias provavelmente serão manobradas. Tripulações: sua embarcação tem esse problema? Se sim, informe!

lack_of_resources Recursos

poor_communication Comunicação

teamwork Trabalho em equipe



