

Relatório de Investigação Técnica / Investigation report
conforme previsto no artigo 11º da Lei n.º 18/2012, de 07 de maio

Mv Talassa, IMO 9290787

Acidente marítimo muito grave / Very serious marine casualty

Registo GAMA 2017-074

Relatório elaborado pelo Gabinete de Investigação de Acidentes Marítimos e da Autoridade para a Meteorologia Aeronáutica (GAMA), serviço da Administração Central do Estado que tem por missão investigar os acidentes e incidentes marítimos, com a maior eficácia e rapidez possível, visando identificar as respetivas causas, elaborar e divulgar os correspondentes relatórios e emitir recomendações em matéria de segurança marítima que visem reduzir a sinistralidade marítima.

O presente relatório foi elaborado respeitando as normas da Organização Marítima Internacional (OMI) e seguindo a Metodologia comum estabelecida pela União Europeia.

Conforme disposto na Lei n.º 18/2012 de 07 de maio, que transpõe a Diretiva n.º 2009/18/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, as investigações do GAMA são independentes de organismos de regulação, operadores ou outros. Não é o objetivo de uma investigação determinar culpa ou responsabilidade.

Este relatório não deverá ser usado para ações judiciais e nem ser usado em tribunal como evidência.

As recomendações de segurança que resultam deste relatório não podem, em caso algum, criar uma presunção de responsabilidade ou de culpa.

Todas as horas são locais (UTC+8 horas) e todas as posições têm como datum geodésico de referência WGS84

Informação e relatório disponível:

www.gama.mm.gov.pt

Correio eletrónico:

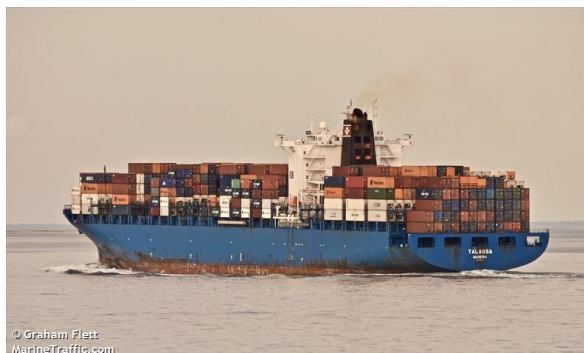
iam@gama.mm.gov.pt

Summary

The Portuguese flagged vessel, MV Talassa, departed from Singapore. After departed the officer of the watch (OOW) reported to the chief officer (CO) that the spring rope from the aft station got stacked on the tension drum and that one strand of the rope was damaged. On 26.04.2017, the CO, together with the ship's bosun, decided to inspect the rope, cut the damaged part and make a new eye on the mooring rope or, to replace the rope with a new one, if necessary. At 08:30 hours they laid the rope on the ship's main deck. CO was operating the mooring winch and bosun tried to release the stacked rope between the loops on the tension drum by hammering it, without success. CO and bosun decided to fast the rope on a bollard and use the winch. After 3 attempts the rope was not released and bosun went to check the location of the stack rope on the drum. The rope was suddenly released and hit the bosun in the head. At 10:00 hours bosun was declare dead.

Resumo

O navio Talassa, de registo português, largou do porto de Singapura. Após largar, o oficial chefe-de-quarto de navegação (OCQN) informou o imediato (CO) que a regeira da popa estava presa no tambor do guincho e também tinha cordões danificados. A 26.04.2017. o imediato e o contramestre decidiram inspecionar o cabo de atracação e fazer uma nova mãozinha ou, se necessário, substituir o cabo por outro. Às 08:30 horas colocaram o cabo no convés e enquanto o imediato operava o guincho, o contramestre tentava, sem sucesso, libertar as voltas sobrepostas no tambor com um martelo. Ambos decidiram passar o seio do cabo num cabeço do navio e virar o cabo fazendo força com o guincho. Após 3 tentativas o cabo continuava preso e o contramestre aproximou-se para avaliar a situação. Repentinamente o cabo soltou-se do tambor do guincho e atingiu o contramestre na cabeça. Às 10:00 horas foi declarado o óbito do Contramestre.



© Graham Flett
MarineTraffic.com

Figura 1 – Navio Talassa, IMO 9290787

1) Dados

a. Dados do Navio

Nome	Talassa
IMO	9290787
Bandeira	Portuguesa
MMSI	255805780
Indicativo de chamada	CQDD
Sociedade classificadora	Lloyd's Register (UK) LR
Tonelagem bruta (GT)	66280
Comprimento fora a fora	276,20 Mts
Comprimento entre perpendiculares	263,80 Mts
Boca máxima	40 Mts
Nº de tripulantes	22

b. Dados do acidente

Classificação	Muito grave
Local	A bordo, na estação da popa
Data e hora do acidente	26-04-2017, 09:06 horas locais
Posição – Latitude / Longitude	13º 38.5' N / 112º 18.9' E
Consequências	1 vítima mortal
Nacionalidade da vítima mortal	Filipino

c. Dados da viagem

Porto de largada	Singapura 24-04-2017
Porto de destino	Tianjin
Nº de dias de viagem	2

d. Dados meteorológicos

Estado do mar	0.1 – 0.5 Mts
Força do vento	2 – 3 m/s
Condições de tempo	Céu descoberto
Condições de luz	Dia

e. Meios de socorro

Tripulação do navio

2) Informação fatual

O navio Talassa largou do porto de Singapura, Singapura, no dia 24.04.2017, com destino ao porto de Tianjin, China.

Após o navio largar do porto de Singapura, o OCQN reportou ao imediato (CO) que a regeira da popa estava presa com voltas sobrepostas no tambor e simultaneamente alguns cordões desse cabo estavam danificados.



Figura 2 – Fotografia da regeira da popa do navio Talassa presa no tambor e zona do cabo danificada.

No dia 26.04.2017 às 05:30 horas, a navegar para o porto de destino, o imediato e o contramestre do navio Talassa, encontravam-se os dois na ponte do navio e resolveram inspecionar o cabo danificado, que estava preso com voltas sobrepostas no tambor do guincho, na estação de manobra à popa.

O objetivo era cortar a parte danificada da regeira e fazer uma mãozinha ou, no caso de não ser possível, substituir todo o cabo.

Ao chegarem à estação de manobra da popa,

- no dia 26.0.2017, pelas 08:30 horas, o imediato (CO) e o contramestre iniciaram os preparativos para estender a regeira ao longo do convés principal do navio,
- 08:40 horas, o CO estava a operar o guincho e o contramestre estava a estender o cabo no convés. Pararam de estender o cabo quando chegaram à parte do cabo que se encontrava presa no tambor,
- 08:45 horas, o contramestre tentou, sem sucesso, soltar as voltas do cabo, batendo no cabo com um martelo,
- 08:50 horas, o CO e o contramestre decidiram passar o seio do cabo num cabeço do lado de estibordo e com o guincho a fazer força, tentaram libertar o cabo,
- 09:00 horas, após 3 tentativas, a regeira continuava presa no tambor, o seio do cabo continuava passado no cabeço de estibordo e o cabo estava em tensão. O contramestre dirigiu-se ao tambor, pelo lado de bombordo, para verificar a localização das voltas sobrepostas no tambor. O CO estava junto ao controlo do guincho, mas sem estar a virar,
- 09:05 horas, a regeira soltou-se do tambor e atingiu o contramestre na cabeça, abrindo um golpe na cabeça, zona da testa. O contramestre caiu no convés inconsciente,
- 09:06 horas, o CO colocou o contramestre em posição lateral de segurança, contactou a ponte do navio a solicitar assistência através do rádio portátil VHF (frequências muito altas) e ativou o alarme geral de incêndio no convés principal. De seguida o OCQN efetuou um anúncio geral à tripulação através do sistema de voz do navio (public adress system – PAS),

- 09:10 horas, toda a tripulação, incluindo o 2º piloto e a equipa de primeiros socorros do navio, deslocaram-se para o local do acidente,
- 09:11 horas, o Comandante do navio informou a companhia,
- 09:15 horas, o Comandante tentou contatar o MRCC Vietnam, sem sucesso,
- 09:20 horas, o Comandante contactou o MRCC (Centro de Coordenação de Busca e Salvamento) de Hong Kong e solicitou assistência imediata e evacuação médica (MEDEVAC) através de helicóptero. Informou ainda o MRCC de Hong-Kong que se encontravam a 08 horas de viagem da costa do Vietnam. Solicitou ao MRCC de Hong Kong que o MRCC Vietnam fosse informado e que enviasse assistência médica,
- 09:25 horas, o Comandante deu ordens para que o navio alterasse o rumo e se dirigisse para a costa Vietnamita,
- 09:40 horas, o 2º piloto informou a ponte do navio que o contramestre não tinha sinais vitais (pulso e respiração) e que tinham iniciados os procedimentos de reanimação,
- 10:00 horas, foi declarado o óbito do contramestre,
- 10:35 horas, o Comandante contactou o MRCC Vietnam e cancelou o pedido de evacuação médica.

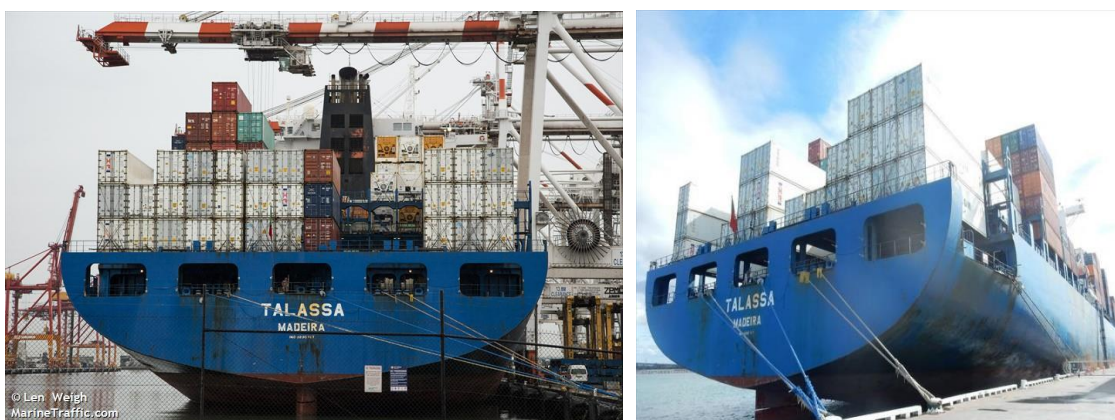


Figura 3 – Vista da popa do navio Talassa e estação de manobra onde ocorreu o acidente.

3) Análise

O imediato e o contramestre decidiram verificar o cabo e, se necessário, efetuar a sua substituição porque consideraram que estavam boas as condições de tempo e mar.

A operação realizada para tentar libertar a regeira que estava presa no tambor do guincho na estação de manobra da popa, nomeadamente, prender o seio do cabo num cabeço do navio e de seguida fazer força com o guincho, é considerada pela tripulação uma operação de rotina normal quando os cabos ficam presos.

A inspeção ao cabo, para verificar a posição do mesmo no tambor, foi efetuada pelo contramestre com o cabo em tensão. O contramestre aproximou-se, com equipamento pessoal de proteção pessoal (EPP) nomeadamente, fato-macaco, sapatos de segurança, luvas e capacete, de um cabo que estava em tensão e que repentinamente se soltou.

Os guinchos existentes a bordo do navio têm simultaneamente a capacidade para armazenar e virar os cabos de atracação. De acordo com as recomendações da companhia, para virar o cabo, em força, devem existir um mínimo de 2 e um máximo de 5 voltas no tambor, mas as voltas não devem estar ou ficar sobrepostas.

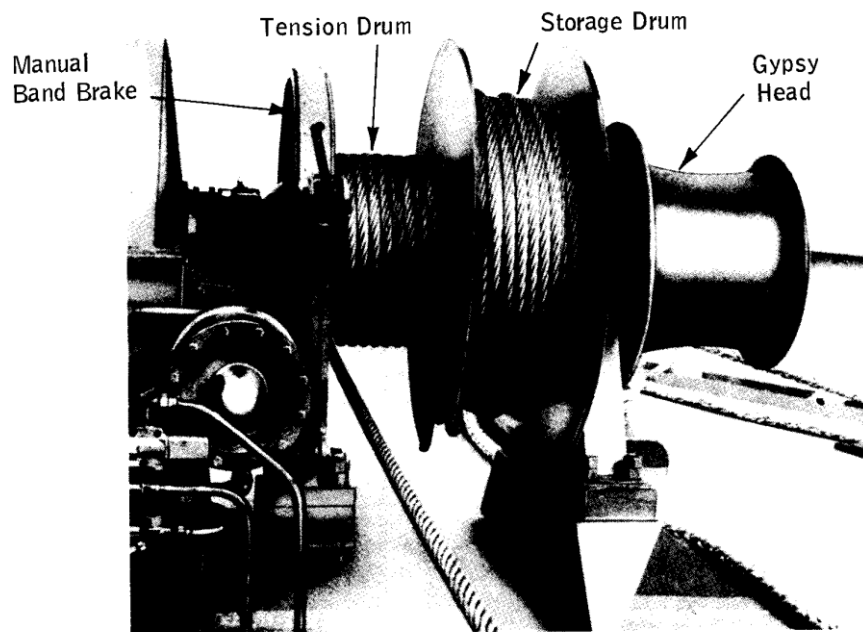


Figura 4 – Exemplo de guincho com capacidade de armazenamento e de tensão.

A companhia gestora do ISM do navio, enviou uma circular (Circular 01/2017 -Manuseamento de cabos de atracação) a todos os avios que contém a informação acima descrita.

4) Conclusão

Conclui-se que a causa do acidente foi o facto de ter sido realizada uma inspeção ao cabo, preso no tambor e simultaneamente no cabeço do navio, com o cabo sob tensão.

A companhia do navio, entretanto emitiu uma circular, divulgada por todos os navios, onde é contemplada esta situação, concluindo que, qualquer inspeção aos cabos só pode ser efetuada se os cabos não estiverem sob tensão e que o uso de EPP é considerado uma boa prática.

A utilização do equipamento pessoal de proteção não reduz o risco associado às operações realizadas a bordo, mas pode proteger a pessoa que o utiliza.

O facto de ser obrigatório o uso de EPP durante as operações de atracar e largar, salienta a importância desta medida adicional de proteção quando se trabalha com cabos e guinchos a bordo dos navios.

5) Medida de segurança já implementadas

Após o acidente com o contramestre do navio Talassa, a companhia gestora do navio, Peter Doehle Schiffahrts KG tomou e implementou as seguintes medidas de segurança:

- emitiu uma circular (01-2017) dirigida a todos os navios com informação destinada a prevenir que futuros acidentes semelhantes ocorram,
- reviu os procedimentos de análise de risco (risk assessment),
- pintou, na zona de manobra dos navios, a amarelo, a localização das áreas consideradas perigosas durante as operações nas estações de manobra.



Figura 4 - Medidas de segurança já implementadas pela companhia.

6) Recomendações de segurança

Tendo em consideração as medidas de segurança já implementadas a bordo do navio Talassa, pela companhia gestora do ISM, não existem recomendações de segurança adicionais.