



Ever Given

A Docagem

CMG (Ref^o) Eden Gonzalez Ibrahim

Na edição nº 397 da Revista do Clube Naval, primeiro trimestre de 2021, publiquei um texto sobre o encalhe do navio *Ever Given* no Canal de Suez, quando obstruiu o trânsito naquele canal por quase uma semana. A ocorrência e os fatos ligados ao desenrolar das ações foram exibidos nos noticiários das TVs, nas manchetes dos jornais, nas postagens das mídias sociais etc. Com o passar do tempo o assunto foi se restringindo às publicações ligadas ao transporte marítimo, principalmente as virtuais. Nessas fontes surgiram informações interessantes, que passo ao leitor em seguida.

A primeira veio de um *youtuber* que teve acesso aos registros do VDR (*Voyage Data Recorder*), o registrador de dados de viagem. Através do VDR ele observou que os dois práticos egípcios não estavam se entendendo e o Comandante do navio, um oriental, tentava apaziguar a relação dos práticos, tudo em língua inglesa....

Observe-se que em alguns canais embarcam dois práticos, porém eles se revezam e não ficam simultaneamente no passadiço. As regras da Autoridade do Canal de Suez (busque “SCA” na Internet) exigem que o Comandante esteja sempre presente no passadiço e estabeleça que ele é o responsável. Mas não encontrei qualquer menção à quantidade de práticos na ponte durante a navegação no canal.

Embora não tenha encontrado nenhuma regra sobre a quantidade de práticos, ao navegar em um canal estreito um navio com quase sessenta metros de boca é sensato usar dois práticos, um em cada bordo, avaliando a aproximação e o afastamento das margens. Algo similar é feito no canal do porto de Santos, na entrada e saída de grandes navios. No caso de o navio embarcar um segundo práctico, o trabalho dos profissionais no passadiço tem que ser em equipe, mais do que nunca! Ainda através do VDR do navio foi visto que, na ocasião do



Avaliando os danos no bulbo antes da docagem

encalhe, o navio guinou para boreste quando deveria ter ido para bombordo para “safar” do efeito banco na popa, fato que ninguém conseguiu explicar até agora. Também por meio do VDR foi observado que a velocidade do navio estava um pouco mais alta do que o estabelecido para o trecho navegado. Entendo que todos os navios do comboio deviam estar com velocidades similares, a pedido da praticagem local. Outro vídeo do YouTube mostra o *Ever Given* docado. Algumas imagens da docagem estão mostradas neste artigo, do bulbo na proa em especial.

A sociedade classificadora ABS autorizou reiniciar a viagem com velocidade reduzida e o navio foi descarregando até alcançar um porto próximo do estaleiro selecionado pela empresa proprietária, no Oriente.

Nas inspeções antes da docagem foi constatado que estavam alagados o tanque de colisão (*peak tank*) avante e o compartimento do propulsor lateral (*bow thruster*) mais avante. A estrutura do bulbo na proa foi encontrada bastante avariada apesar do encalhe ter ocorrido em terreno arenoso e sem rochas, indicativo da velocidade relativamente alta. Na área da popa encontraram danos apenas nas pinturas do casco e da saia do leme, provavelmente causados por areia impulsionada pelo hélice. Foi decidido substituir uma parte do casco que compreende o bulbo, o duto do *bow thruster* mais avante e seções de chapeamento próximas. A avaria do bulbo criou um problema. Foi preciso alterar o plano de docagem do navio removendo alguns dos berços (picadeiros) que seriam usados sob o bulbo e recalculando a



Proa encalhada no Oriente Médio e popa na África

distribuição de esforços para evitar sobrecargas na estrutura durante o reparo. O que foi feito com sucesso.

Pelo que vivenciei e também li a respeito de sinistros passados, as responsabilidades e as despesas pertinentes ainda serão muito discutidas em juízo até que as partes entrem em algum acordo. O navio estava dentro dos limites exigidos pela Administração do Canal de Suez (SCA), mas não havia muita “lazeira”. Por exemplo, o comprimento do navio é apenas alguns poucos centímetros menor do que o máximo admitido pela SCA. Isso, mais as condições meteorológicas, pediam que a travessia fosse adiada. Porém, navio parado é uma heresia na indústria do transporte marítimo. Já desatracuei de Hamburgo com claros avisos de mau tempo, mas paguei para ver, até que as forças do mar e vento, que estavam em sete na saída, foram subindo até alcançar onze, penúltimo valor na escala Beaufort, onde doze é furacão. Os portos e as praticagens foram fechando logo após a minha passagem. Acabei fundeando (ancorando) ao abrigo de uma reentrância da costa inglesa próximo a Dover, no Reino Unido, posição indicada pelo práctico do Mar do Norte e com permissão



da Guarda Costeira local. Todos os quartos do ferro estavam na água e a máquina adiante muito devagar para não deixar o navio correr “a garra” em direção à costa!

A respeito do bulbo da proa eu sei que esse é assunto para inflamadas discussões entre alguns engenheiros navais. Mas a experiência do *Ever Given* demonstra uma outra utilidade do bulbo. É um bom amortecedor no caso de encaixes, quase um “air bag” da estrutura avante. Tenho lido vários textos discorrendo que a estrutura do *Ever Given* seria muito comprometida não fosse o bulbo amassado no impacto contra a borda do Canal.

O comandante é quase sempre o responsável maior. Poucas vezes, talvez três ou quatro, assumi a manobra em lugar do prático. Decisão difícil e situação tensa, mas é nessas horas que o comandante mostra o seu valor, ou não! ■

Avarias no duto do bow thruster mais avante

