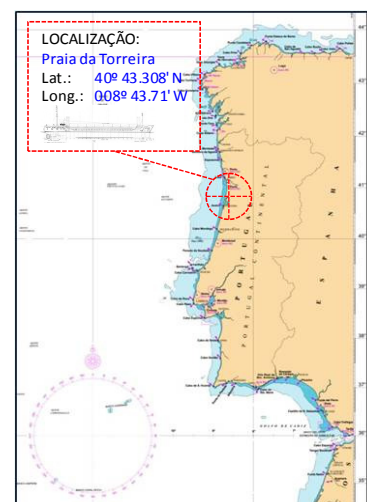


REFLUTUAÇÃO DE NAVIO ENCALHADO - Aveiro

No seguimento do encalhe do M/V “MERLE”, ocorrido na praia do Muranzel – Torreira, Murtosa, no passado dia 19 de Janeiro de 2013, foi concluída com sucesso a “OPERAÇÃO DE ASSISTÊNCIA MARÍTIMA – REFLUTUAÇÃO” ao referido navio, que se encontra já em Estaleiro em Lisboa. Esta operação decorreu conforme planeado e sem impacte na orla costeira – Praia do Muranzel – Torreira, tendo sido repostas as condições naturais.

A relevância desta operação, decorre do facto de, e mau grado a extensão da nossa costa de aproximadamente 1850 Km (950 Km continente + 670 Ilhas), ter sido a primeira vez que sobretudo com recursos Portugueses, se planeou e executou com sucesso uma operação similar em território nacional.

Esta operação foi adjudicada pelo proprietário do navio, a Grand Island Shipping Ltd. Co. à empresa “MAMMOT SALVAGE” que activou o Acordo de Cooperação que mantém com a REBONAVE Reboque e Assistência Naval, S.A., para o desenvolvimento e execução da operação de assistência marítima. O processo comercial decorreu durante os últimos meses, dada a complexidade da operação a realizar e a morosidade natural da contratação deste tipo de operações. A contratualização teve lugar no dia 17 de Março, tendo de imediato sido activado o Plano de Operações, entretanto elaborado.



Procurando antecipar a operação, entre a data do encalhe e a adjudicação, foram efectuadas avaliações contínuas *in situ* às condições do navio, em estreita colaboração com a Autoridade Marítima Nacional, através da Capitania do Porto de Aveiro, que acompanhou todo o processo.

Foi elaborado um Plano detalhado para esta operação – Plano de Salvamento N/M “MERLE”, entregue à Autoridade Marítima Nacional, à APA - Agência Portuguesa do Ambiente e à CCDRC – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro.



Fig. 1 – Conferência Imprensa – 22MAR13

Em conferência de imprensa, na Capitania do Porto de Aveiro foi apresentado publicamente o plano de operações. Foram partilhadas as informações pertinentes, à boa execução, no respeito de todas as boas práticas de segurança, sendo para isso necessária a colaboração de todos, em particular da comunicação social a quem desde já agradecemos o comportamento.

Foram adicionalmente estabelecidos contactos no âmbito da preparação da operação, com os Bombeiros Novos de Aveiro, a comunidade piscatória local através da Associação de Pesca Artesanal da Região de Aveiro, a Administração do Porto de Aveiro – Centro de Controlo de Tráfego Marítimo e Departamento de Pilotagem, a quem se agradece a inestimável colaboração.

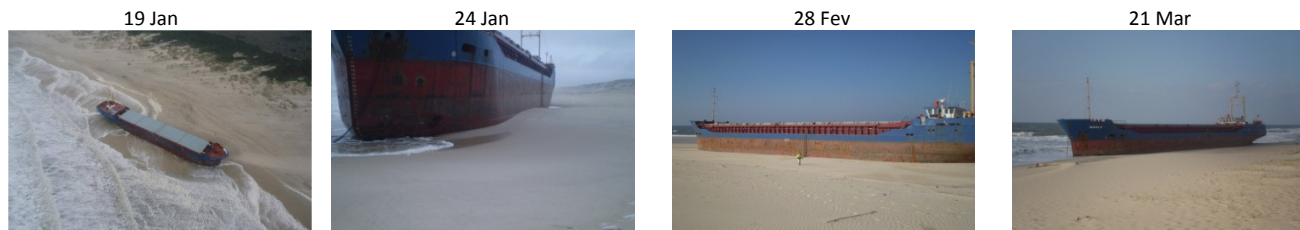


Fig. 2 – Imagens do N/M “MERLE” desde o encalhe ao dia em que se iniciaram as operações

A preparação e execução da operação de assistência ao M/V “MERLE”, foi objecto de cuidada avaliação na caracterização da situação de risco, na avaliação do impacte ambiental, e na selecção/alocação de recursos. A resultante constitui-se em torno de um Plano de Operações detalhado, acima referenciado.

O Plano de Operações, construído em torno de actividades e um caminho crítico, deu origem a um diagrama temporal de acções, que teve em consideração diversos factores, avaliados, a saber:

- Características oceanográficas e meteorológicas da nossa costa, em particular na zona do encalhe;
- Situação de risco pela análise operacional/estrutural do navio, e da condição de encalhe;
- Impacte Ambiental e acções mitigadoras;
- Zonas de Exclusão Terrestre e Marítima (colaboração da Autoridade Marítima com a criação de uma zona com raio de 2 milhas náuticas centradas na posição do navio, inibindo o acesso a qualquer embarcação a esta zona no período de operações).



Fig. 3 – Zona de Exclusão Marítima

Foi criada uma estrutura organizacional específica para esta operação, quer para a gestão operacional quer para a interface com todas as entidades/empresas envolvidas, de acordo com o Plano de Comunicações, Prevenção e Emergência. Todo o dispositivo operacional, foi apoiado pela Polícia Marítima da Capitania do Porto de Aveiro, envolvendo meios navais, viaturas terrestres TT, e cerca 10 homens.

Foram envolvidos os meios julgados necessários para uma operação desta envergadura e complexidade. Foram alocados recursos humanos com especialização marítima, sobretudo da REBONAVE que incluíram 18 técnicos (Oficiais Náuticos, Mestrância e Marinhagem) e 2 Técnicos da MAMMOET.

Foram parte crucial da operação, dois rebocadores oceânicos o “MONTENEVO” e “CASTELO de SINES” respectivamente das empresas REBONAVE e REBOPORT (participada da primeira), apoiados em terra por veículos (com capacidade TT) de transporte de equipamento e pessoal.



Fig. 4 – Rebocador “MONTENEVO”



Fig. 5 – Rebocador “CASTELO de SINES”

Foram subcontratadas empresa especializadas na prestação de serviços complementares à operação envolvendo cerca de 15 técnicos. A colaboração destas empresas foi imprescindível ao sucesso da operação.

RESGATE – Motas de água para assistência no estabelecimento de elementos de ligação dos trens de reboque.

AG Demolições - Maquinaria pesada, com 5 máquinas do tipo retroescavadora e buldózer, para restabelecimento das condições de fluabilidade do navio.

EGEO Norte – Remoção de RSU.s, trasfega e encaminhamento de combustível (MGO) a partir do navio, com apoio de veículo TT dos Bombeiros Novos de Aveiro.



Fig. 6 – Preparação de Ligação Trem Reboque

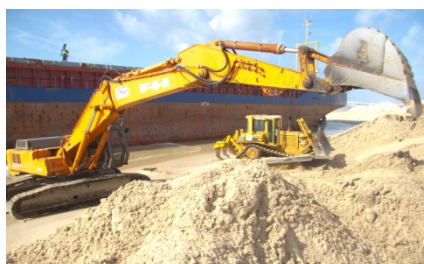


Fig. 7 – Movimentação de Areias



Fig. 8 – Remoção de RSU.s de bordo

Foi definido o método operacional, que consistiu na remoção das matérias poluentes de acordo com um Plano de Remoção/Trasfega (RSU.s e combustível), criação de condições de flutuabilidade pela remoção de areia em torno do navio, estabelecidos elementos de ligação (trem de reboque) do navio a dois rebocadores oceânicos, e com o esforço de tracção destas unidades navais, rebocar o navio encalhado para alto mar, com ulterior reboque para porto seguro.

As operações planeadas tiveram início às 07:00 hrs do dia 22 de Março, de 2013.



Fig. 9 – Remoção de Areias 22MAR

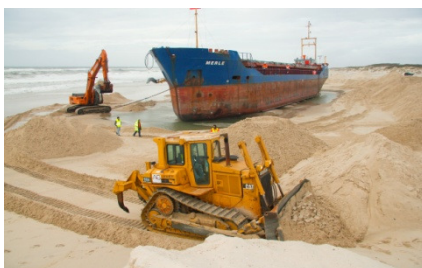


Fig. 10 – Remoção Areias 23MAR



Fig. 11 – Preparação de Trem no “MERLE”

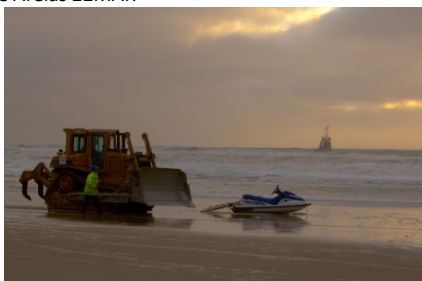


Fig. 12 – Preparação ligação a Rebocador



Fig. 13 – Trem estabelecido a Rebocador



Fig. 14 – O “MERLE” visto de um Rebocador



Fig. 15 – A aproximação para reboque

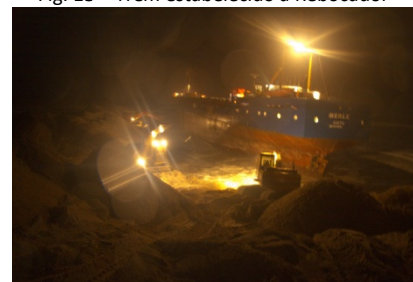


Fig. 16 – O “MERLE” desloca-se para mar

Às 02:06 hrs do dia 27Mar, o N/M “MERLE” retornou ao seu meio natural, flutuando a reboque do rebocador “MONTENOVO”. Após a inspecção às condições de segurança e navegabilidade foi dado início à operação de reboque oceânico para o Porto de Lisboa.



Fig. 17 – “MERLE” em flutuação plena



Fig. 18 – Em reboque para Lisboa

Toda a operação decorreu em condições meteorológicas adversas (ventos fortes, chuva e mar alteroso), que face à necessidade de aproveitamento das condições de marés vivas, não puderam ser evitadas. A fase de reboque para o mar decorreu durante a noite dificultando as operações já por si complexas.

Foi dada como concluída na Praia do Muranzel – Murtosa pelas 16:00 hrs do dia 27 de Março, com a reposição das condições iniciais e naturais da praia.

No dia 27 de Março pelas 08:00 hrs foi inspeccionado o trem naval na baía de Cascais, pela Autoridade Marítima – Capitania do Porto de Lisboa, às 10:37 hrs passou a linha de Entre-Torres da barra de Lisboa, tendo atracado às 14:00 hrs e feita a entrega formal do navio em estaleiro em Lisboa.



Fig. 19 – Entrada em Lisboa (Belém)



Fig. 20 – A transferência para rebocadores locais

A REBONAVE Reboques e Assistência Naval, SA é uma Empresa de Reboques Marítimos, estabelecida em Setúbal desde 1989, detentora de uma frota de rebocadores preparados para realizar todas as tarefas ligadas ao reboque portuário e costeiro, reboque de alto mar, serviços de escolta, operações de resgate, salvamentos e combate a incêndios no mar, disponível para uma resposta imediata a qualquer emergência no mar, 365 dias por ano, 24 horas por dia.

Com esta operação de Assistência Marítima, foram aplicados recursos e conhecimentos disponíveis na nossa empresa, nas empresas participantes, nas organizações institucionais nacionais e locais, em regime de total colaboração e profissionalismo, assegurando níveis de protecção e intervenção na defesa da Costa Portuguesa, assinaláveis.

Setúbal, 31 de Março de 2013