

INFORMAÇÕES SOBRE O PROCESSO PARA OS PARTICIPANTES

1. INTRODUÇÃO

A Regra 13 do Capítulo V da Convenção SOLAS de 1974 estabelece que “cada Governo Contratante compromete-se a fornecer, conforme considere prático e necessário, individualmente ou em cooperação com outros Governos, tais auxílios à navegação conforme o volume de tráfego justifique e o grau de risco requer”.

A avaliação e gestão do risco é, por conseguinte, fundamental para a prestação de serviços eficazes de auxílios à navegação (AtoN). Para resolver isso, a IALA publicou uma recomendação sobre a Ferramenta de Gerenciamento de Risco. Dentre elas está a que utilizaremos quando os dados AIS de boa qualidade dos quais não estão disponíveis e também não há número suficiente de indivíduos com o nível necessário de experiência nas categorias de risco usadas pela outra metodologia mais completa.

Assim, a IALA apresentou em 2013 uma ferramenta de gerenciamento de risco mais simples. O método Simplificado de Avaliação de foi desenvolvido para permitir que as Autoridades avaliem o volume de tráfego e o grau de risco em suas águas para que possam cumprir suas obrigações sob a SOLAS. Portanto, é uma ferramenta básica para considerar opções de controle de risco que abranjam os potenciais incidentes indesejáveis que uma Autoridade deve abordar como parte das suas obrigações nos termos dos Regulamentos V e 12 do Capítulo 9 do Programa SOLAS. Entretanto, à medida que a Autoridade constrói sua capacidade, ela é incentivada a usar as ferramentas mais avançadas de gerenciamento de risco. Esta ferramenta mais simples permite auxiliar uma compreensão satisfatória do ambiente marítimo e dos padrões de tráfego marítimo, que é um passo essencial para compreender o nível de risco dentro de uma hidrovia.

2. FINALIDADE

O objetivo da metodologia é fornecer orientações sobre o processo estruturado que identifica perigos e incidentes ou cenários indesejáveis em uma determinada região. Isso leva a uma estimativa qualitativa do nível de risco e da produção de opções de controle de risco em potencial para reduzir esse risco a níveis aceitáveis.

INFORMAÇÕES SOBRE O PROCESSO PARA OS PARTICIPANTES

3. O PROCESSO

3.1 Visão Geral

O risco é definido como o produto de dois fatores - a probabilidade de um acidente indesejável ocorrendo e, se ocorrer, a gravidade do seu impacto potencial de longo e curto prazo (ou consequência).

O gerenciamento de risco envolve um processo estruturado que identifica riscos e cenários com risco associado antes de tomar medidas para reduzir o risco de “tão baixo quanto razoavelmente aceitável - “As Low As Reasonably Practicable (ALARP)” (que é aceitável para as partes interessadas).

Se a hidrovía sendo analisada é extensa ou complexa, ela pode ser dividida em uma ou mais zonas para análise individual. Nesse caso, a interação entre as zonas pode valer consideração.

Um "perigo" é algo que pode causar um incidente indesejável. A base por trás do método está sobre a relação causal fundamental entre os perigos e as consequências de incidentes/acidentes indesejáveis, que os perigos podem causar.

Essa relação causal é ilustrada na figura abaixo:

RELAÇÃO CAUSAL ENTRE RISCOS E CONSEQUÊNCIAS



A identificação de perigos deve basear-se em informações disponíveis como dados ambientais, adequação das cartas náuticas, estado do mar e força do vento, fluxo de maré, visibilidade restrita, gelo, iluminação de fundo, perigos e perigos naturais, natureza do leito do mar, mudança de batimetria, volume de tráfego, mistura de tráfego e outros fatores.

Com base nos riscos identificados, vários incidentes ou cenários possíveis são identificados por um grupo de partes interessadas. O método aborda cada incidente ou cenário indesejado, como o encalhe de uma embarcação em um recife ou a colisão entre dois navios.

INFORMAÇÕES SOBRE O PROCESSO PARA OS PARTICIPANTES

A probabilidade ou possibilidade de ocorrência de cada cenário indesejado é estimada, bem como o seu impacto (ou consequências), considerando tanto as consequências a curto como a longo prazo.

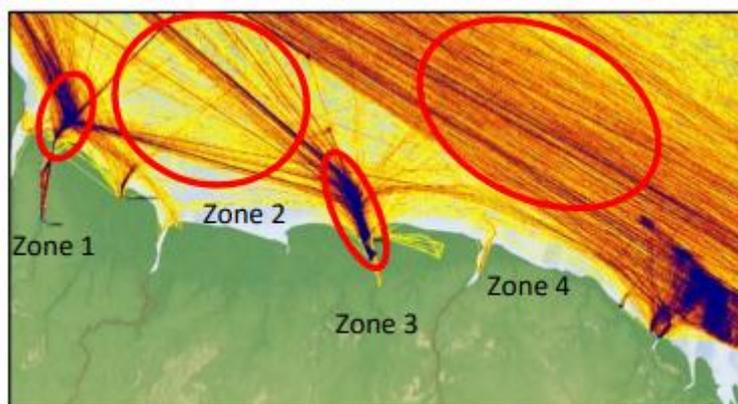
O processo de avaliação inclui as seguintes etapas:

1. Selecione a hidrovia a ser analisada
2. Definir zonas de avaliação e descrever cada área
3. Identificar os perigos em cada zona e desenvolver cenários associados
4. Avaliar a probabilidade e o impacto de cada cenário
5. Identificar e priorizar possíveis opções de controle de risco
6. Produzir um relatório abrangente da avaliação de risco
7. Comunicar o resultado aos tomadores de decisão

As Etapas 2 a 6 deste processo devem ser realizadas em um workshop, juntamente com um grupo de partes interessadas relevantes. A preparação do workshop inclui a realização de uma seleção preliminar da zona, descrevendo cada zona em detalhes, identificando todos os interessados relevantes e convidando as partes interessadas que devem participar do workshop. O resultado do workshop deve ser documentado adequadamente em um relatório escrito, apoiado por uma matriz com os detalhes de riscos identificados, cenários e medidas de mitigação de risco para cada zona.

3.2 Seleção de Zonas

Ao dividir as hidrovias em regiões ou zonas geográficas definidas, uma avaliação de risco de cada zona pode ser realizada e opções de controle de risco desenvolvidas para essa zona.



Uma vez que as zonas tenham sido selecionadas, cada zona deve ser descrita em termos de:

- volume de tráfego e mistura,
- batimetria (gráficos)

INFORMAÇÕES SOBRE O PROCESSO PARA OS PARTICIPANTES

- geometria das rotas na área, pontos de estrangulamento do tráfego e curvas acentuadas,
- condições oceanográficas, meteorológicas e ambientais,
- Auxílios fixos e flutuantes existentes às medidas de navegação e roteamento,
- disponibilidade de VTS e praticagem,
- história de incidentes marítimos, como colisões e afundamentos.
- partes interessadas da zona.

A qualidade da descrição da zona é importante, uma vez que essa informação será usada para identificar perigos, possíveis incidentes ou cenários não desejados, a probabilidade de sua ocorrência e suas possíveis consequências de curto e longo prazo.

3.3 Identificando Perigos

Os perigos podem ser agrupados nas seguintes categorias:

- Natural
- Econômica
- Técnico
- Humano
- Operacional
- Complexidade da hidrovia.

A identificação de perigos deve basear-se em todas as informações relevantes disponíveis, incluindo:

- volume e mistura de tráfego ao longo de todas as rotas e áreas dentro da zona
- geometria das rotas na área, pontos de estrangulamento do tráfego e curvas acentuadas
- perigos isolados, incluindo naufrágios e obstruções
- qualidade dos dados hidrográficos e informações cartografadas disponíveis
- ancoradouros, pesqueiros; aquicultura e locais de energia offshore e as rotas de e para eles
- profundidade mínima de segurança (Datum do gráfico) necessária para a operação da embarcação dentro da hidrovia
- visibilidade meteorológica na zona
- passagens através de um canal estreito, águas restritas ou entrada no porto
- possíveis efeitos baixo sol, iluminação de fundo ou brilho
- deterioração dos solos, cabos submarinos, áreas de exercício militar e áreas marítimas particularmente sensíveis
- evidência histórica de interferência natural e / ou maliciosa nos sinais GNSS
- informações na publicação do Roteiro da IMO e Orientações de Navegação

INFORMAÇÕES SOBRE O PROCESSO PARA OS PARTICIPANTES

- problemas com comunicações marítimas foram identificados no passado
- história de incidentes marítimos, como colisões e aterramentos.

Ao identificar os perigos, os gráficos de maior escala que cobrem a zona devem ser usados e, se disponíveis, os gráficos de densidade do AIS são muito úteis para descrever as rotas reais dentro de cada zona.

Nas suas pastas há uma lista exemplos de perigos potenciais que orientam aqueles que poderiam levar a um ou mais incidentes indesejáveis dentro de uma área ou zona específica. Um incidente indesejável pode ser causado por um ou mais perigos em combinação.

3.4 Desenvolver Cenários

Os perigos identificados podem levar a vários incidentes ou cenários indesejáveis. Cada perigo deve ser considerado com cuidado, e os possíveis cenários que ele pode causar devem ser identificados e registrados. Durante o workshop abordaremos cada cenário identificado e os riscos subjacentes são discutidos minuciosamente com os especialistas. Incidentes ou cenários indesejados podem ser categorizados da seguinte maneira:

- Encalhe
- Colisão entre barcos
- Colisão com algo fixo feito pelo homem - Allision
- Afundamento
- Falha estrutural
- Outro.

Nas suas respectivas pastas há uma lista exemplos de possíveis incidentes ou cenários indesejáveis

3.5 Probabilidade e Impacto

O método especifica cinco níveis de probabilidade e cinco níveis do impacto que cada tipo de incidente ou cenário indesejado criaria. Cada um recebe uma pontuação na qual um valor de risco é calculado a partir do produto de probabilidade e impacto. Pontuações de probabilidade e impacto podem ser avaliadas de acordo com os critérios nas tabelas que consta um exemplo na sua respectiva pasta e durante o decorrer da metodologia no workshop será apresentado os valores destas tabelas.

INFORMAÇÕES SOBRE O PROCESSO PARA OS PARTICIPANTES

3.6 A Aceitabilidade do Risco

Tendo determinado pontuações de probabilidade e impacto por consenso, o valor do risco pode ser calculado de acordo com a matriz na tabela abaixo que consta na sua pasta e durante o decorrer da metodologia no workshop será apresentado os valores.

O próximo passo é determinar se esses riscos são aceitáveis ou não. A metodologia especifica quatro níveis de risco em cores. Esta tabelas que consta um exemplo na sua respectiva pasta e durante o decorrer da metodologia no workshop será apresentado os valores destas tabelas.

3.7 Opções de Controle de Risco

O objetivo da avaliação é identificar opções de mitigação de risco para cada incidente indesejável que, se implementado, reduz o risco a um nível aceitável. Estes podem incluir:

- melhor coordenação e planejamento
- formação adicional e educação
- nova ou aplicação das regras e procedimentos existentes
- melhorar informação hidrográfica, meteorológica e de navegação geral
- reforço nos auxílios à navegação
- melhor comunicação de rádio
- gestão ativa do tráfego, como os serviços de VTS
- mudanças na hidrovia
- melhoria dos sistemas de apoio à decisão
- requisitos de praticagem.

Devido à natureza do processo, o resultado da avaliação de risco é qualitativo/subjetivo, mas o objetivo é chegar a um consenso sobre cada opção de controle de risco para que os argumentos necessários sejam apresentados para garantir que as medidas mais apropriadas sejam consideradas e possível financiamento endereçado.

As opções de mitigação de risco recomendadas resultantes devem ser priorizadas para facilitar a tomada de decisões.

4.8. Completando a Matriz de Riscos

A avaliação de riscos assume a forma de uma matriz listando todos os cenários, fornecendo uma quantificação do risco e das considerações associadas a cada cenário. Os riscos mais significativos podem ser identificado e tratado em termos de opções de mitigação.

Isso permite que os tomadores de decisão atribuam recursos apropriados para implementar o medidas que reduzem o risco a um nível aceitável.



SALVAGE

INFORMAÇÕES SOBRE O PROCESSO PARA OS PARTICIPANTES

4.9 Relatório

É importante preparar um relatório formal do processo de avaliação de risco e seus resultados. Isso fornecerá evidências do processo de decisão e das medidas de mitigação de risco consideradas e recomendadas. Ele também fornecerá um registro abrangente quando deliberações futuras ocorrerem na hidrovia.