

# MARITIME FEEDBACK



Número 56  
Setembro 2019

Um sistema independente e confidencial de relatório para a indústria marítima

## ENVIE UM RELATÓRIO

O CHIRP sempre protege a identidade dos nossos colaboradores. Mantemos somente detalhes pessoais pelo tempo em que for necessário.

## ONLINE

Relatórios podem ser facilmente enviados através do nosso formulário seguro online em [www.chirpmaritime.org/submit-a-report](http://www.chirpmaritime.org/submit-a-report)

## POR EMAIL

Você pode nos enviar um relatório por e-mail diretamente para o CHIRP. Sempre protegeremos a sua identidade – [reports@chirp.co.uk](mailto:reports@chirp.co.uk)



A edição em português do Maritime FEEDBACK é produzida em parceria com a Sociedade Brasileira de Marinha Mercante.

Saiba mais em [www.sobramam.org](http://www.sobramam.org) | [secretaria@sobramam.org](mailto:secretaria@sobramam.org)

## Editorial CHIRP

# Fadiga e horas de descanso



**Comte. Jeff Parfitt**  
Diretor (Marítimo)

Nessa edição, apresentamos uma ampla variedade de relatórios e, entre eles, existe uma coisa em comum: temos lições valiosas a serem aprendidas em cada um. Somos gratos aos nossos colaboradores por seu compromisso com a segurança, e convidamos todos os nossos leitores a contribuir sempre que possível.

Mais uma vez nessa edição, reproduzimos o diagrama "Deadly Dozen" (Dúzia Mortal), que mostra vários fatores de elementos humanos que contribuem para a ocorrência de acidentes no mar. Esses fatores nos ajudam a entender as causas subjacentes dos acidentes, e nos permitem ir além da afirmação básica (e preguiçosa) de que muitos acidentes são causados por erro humano.

Recentemente, várias organizações estão analisando



**A fadiga continua a ser um grande causador de acidentes no mar. As horas de descanso são anotadas adequadamente em seu navio? (imagem: Danny Cornelissen)**

com mais atenção um desses elementos em particular – a fadiga. Estão sendo realizados estudos para analisar a forma como as horas de trabalho são calculadas, quais sistemas de quarto de serviço contribuem para a fadiga e como podemos minimizar a fadiga no mar.

Você tem algum exemplo através do qual outros possam aprender? Você testemunhou a anotação imprecisa de documentos ou registros relacionados à horas de trabalho x descanso ou situações onde as demandas do trabalho

podem ter causado fadiga e, em caso afirmativo, como você tratou o problema?

Precisamos de registros precisos sobre horas de descanso, pois eles ajudam

**A fadiga certamente afeta a segurança e a tomada de decisões críticas no mar, e por isso há uma necessidade real de entender o que está acontecendo a bordo dos nossos navios.**

a determinar se a fadiga pode estar presente. A fadiga certamente afeta a segurança e a tomada de decisões críticas no mar, e por isso há uma necessidade real de entender o que está acontecendo a bordo dos nossos navios. Entre em contato se você já experimentou os efeitos da fadiga e, enquanto isso, mantenha o foco na segurança!

## Poderia ter sido constrangedor

Um relatório destacando um atraso na atracação de um navio de cruzeiro devido a uma alheta de estabilizador defeituosa.

### O que o colaborador nos contou:

Nosso navio, um grande navio de cruzeiro, demandando canal adentro do porto. Após a chegada à área final de aproximação do canal de entrada, o estabilizador de bombordo da embarcação apresentou falha ao tentarmos recolhê-lo. Já que sabíamos dos sérios problemas que isso poderia acarretar, a embarcação arvorou a entrada para permitir que o problema fosse sanado. Os oficiais de máquinas do navio conseguiram superar o problema e alojar o estabilizador de bombordo substituindo manualmente o sistema automático após um atraso de cerca de 30 minutos. A embarcação retomou a manobra de entrada no porto sem maiores problemas.

### Comentário do CHIRP:

O Comitê Consultivo Marítimo, após debater internamente, destacou os seguintes pontos:

- Este poderia ter sido um incidente sério, com grandes consequências em termos de custo.
- A comunicação entre a Praça de Máquinas e o Passadiço foi bem realizada nesse navio.
- Os procedimentos operacionais do navio funcionaram.
- Se existir qualquer suspeita de que um sistema automático possa ter funcionado mal, é essencial que o pessoal responsável pelo equipamento ou sistema faça as verificações necessárias para confirmar a condição real do equipamento e corrigir qualquer falha.
- Os sistemas críticos de segurança devem ser verificados e confirmados operacionais bem antes do momento em que serão necessários. A operação manual de sistemas de controle remoto também deve ser testada nesse momento, de forma a garantir que estejam funcionando corretamente.

Do ponto de vista da navegação, vale a pena notar que o relatório afirma que a embarcação estava na área final de aproximação do canal de entrada. O fato de a embarcação ter arvorado a entrada é uma indicação muito boa de que a equipe de passadiço estava ciente da “posição final de cancelamento”, ponto a partir do qual a embarcação se encontra totalmente comprometida em demandar barra adentro, e agiu de acordo antes que fosse tarde demais.

## Quase-acidente – Pescador e rebocador

Durante uma pescaria com a embarcação fundeada, um pescador teve que cortar o cabo do ferro da sua embarcação e as linhas de pesca para safar um rebocador à deriva.

### O que o colaborador nos contou:

Minha embarcação de pesca estava fundeada em uma área de pesca. O barco é dotado de equipamento rádio, um refletor RADAR e exibia no período diurno uma marca de tope esférica na cor preta e a luz de fundeio durante a noite, de forma a indicar que eu estava fundeado.

Pouco antes do amanhecer, eu estava observando uma embarcação por várias horas, a cerca de uma milha de distância passando “para cima e para baixo”, e pensei que ela teria percebido a minha presença pois a minha luz de fundeio é bastante brilhante. Mais tarde, durante outra verificação das embarcações no meu entorno, percebi que

essa embarcação em particular estava agora a cerca de 2-3 milhas a oeste da minha posição.

Depois de mais um tempo verifiquei novamente e, para minha preocupação, a embarcação em questão estava derivando rapidamente na minha direção, a uma distância de não mais que 100 metros. Gritei o mais alto que pude e usei um apito para emitir um sinal sonoro, mas não houve movimento por parte do outro navio.

Como não havia muito tempo para que eu pudesse fazer alguma coisa, decidi tomar as medidas possíveis - não havia tempo para içar o ferro e, então, parti o motor e cortei o cabo do ferro. Minhas linhas de pesca ainda estavam na água e, portanto, não consegui recuperá-las. Consegui me afastar enquanto a outra embarcação continuava à deriva, aparentemente sem ter percebido a situação de quase acidente.

Eu tentei entrar em contato com o navio no canal VHF 16, depois no canal 12 (o canal de operação local), mas não houve resposta. Retornei para o porto completamente abalado.

### Diálogo posterior:

O CHIRP soube que o colaborador havia notificado a Administração do Porto quando o quase acidente ocorreu. A Administração informou ao colaborador que havia contactado os responsáveis pela embarcação, que responderam da seguinte forma:

“Analisamos de forma extensa esse incidente incluindo a entrevista do Comandante. Concluímos, pelas informações disponíveis que, embora a embarcação estivesse perto de você, o vigia estava totalmente ciente de sua posição e, devido às boas condições, continuou a derivar, pois o PMA não iria diminuir com o movimento. Ele comentou que não havia notado a presença de alguém a bordo da sua embarcação. Além disso, o VHF foi monitorado continuamente e nada foi ouvido de você ou do VTS local.”

### Comentário do CHIRP:

O Comitê Consultivo Marítimo destacou o que segue:

- Todas as embarcações devem manter vigilância apropriada a todo momento.
- A percepção de risco varia de acordo com cada situação – a visibilidade a partir de um passadiço fechado equipado com ARPA e ECDIS é muito diferente daquela de uma embarcação de recreio com os olhos do observador a uma altura de apenas 1,5 m.
- Para ambas as embarcações, a máquina deve estar disponível para partida imediata.

Adicionalmente, as comunicações VHF no momento correto são prudentes e úteis, mas se uma situação exigir uma ação imediata, o contato pelo VHF provavelmente não representará o melhor uso do tempo disponível.

## Resultado positivo após o envolvimento do DPA

Este relatório envolve duas embarcações irmãs operadas por uma grande companhia de navegação com o mesmo problema de montagem de escada de quebra-peito. Nesta ocasião, o DPA prontamente se envolveu com o CHIRP, reconheceu a questão levantada e agradeceu ao CHIRP por levar a questão ao seu conhecimento.

### O que o colaborador nos contou (1):

O peso da escada de quebra-peito era sustentado por um suporte onde um degrau é encaixado. Isso resulta no peso da escada sendo sustentado por um degrau e por dois chicotes

amarrados a alguma estrutura local. Expliquei a questão ao Comandante e o aconselhei que o peso fosse suportado pelos cabos laterais. Fui até a escada após a atracação, e expliquei ao Imediato como os cabos deveriam ser presos aos cabos laterais de forma a suportar o peso caso a lancha da Praticagem viesse a exercer algum esforço adicional na escada.

### O que o colaborador nos contou (2):

Esta classe de embarcação tem acesso por uma porta lateral. A escada é montada através de fendas em um suporte feito com cantoneira, colocando assim a carga nas amarrações do degrau, e não nos cabos laterais. Pela minha leitura das regras e do “Manual da Escada de Prático” da Witherby, esse arranjo é não-conforme.



**Escada de quebra-peito montada através de cantoneira, ao invés de pelos cabos laterais.**

### Correspondência posterior:

O DPA foi contatado e rapidamente se envolveu com o CHIRP, respondendo da seguinte forma:

Obrigado por trazer esse assunto à nossa atenção. As observações são totalmente pertinentes. Conforme o projeto, o peso deve ser sustentado pelos cabos da escada e não nos chicotes. Nós estamos trabalhando em ações corretivas junto a embarcações específicas nesta classe. Mais uma vez, obrigado por trazer o caso à nossa atenção.

### Comentário do CHIRP:

Os membros do Conselho Consultivo Marítimo, após debate, observaram os seguintes pontos:

- Embora iniciando como um relatório de não-conformidade, o Conselho considerou que, devido às boas comunicações e à resposta positiva do DPA, esse é considerado um resultado bem-sucedido ao relatório inicial.
- As seguintes perguntas permaneceram sem resposta.
  - Quem projetou o arranjo de segurança?
  - Quem aprovou e assinou este arranjo, por projeto, não-conforme?
- Para registro, a companhia de navegação que atualmente opera esses navios os “herdou” como consequência de fusões e acordos de compartilhamento de rotas, não estando envolvida no projeto e construção original dos navios.

## Descarga ilegal de esgoto e água oleosa

**Alegada violação da MARPOL na região do Mar do Caribe.**

### O que o colaborador nos contou:

Eu gostaria de reportar uma descarga ilegal de água oleosa feita pelo meu navio anterior. A equipe de máquinas descarregava água oleosa da dala do motor principal, do tanque séptico e do tanque de óleo sujo, usando uma mangueira de borracha e uma bomba pneumática. A mangueira era conectada por um flange a uma rede que levava a uma válvula externa do grupo destilatório.

Eu questionei isso ao 2º Oficial de Máquinas e o mesmo informou que, desde o seu embarque, o separador de água de água e óleo nunca havia sido usado para descarte de

água oleosa, nem os incineradores eram usados para queima de borra, porque o navio descarregava borra e água oleosa para instalações portuárias ou para uma barcaça.

Peço, por gentileza, que este relatório seja confidencial.

Fotografias foram anexadas ao relatório, mas são inconclusivas.

### Correspondência posterior:

O CHIRP solicitou maiores detalhes, confirmando que o anonimato do colaborador seria respeitada. As sugestões para que o CHIRP, ou até mesmo o próprio colaborador, entrasse em contato com o DPA da embarcação foram ridicularizadas, pois o colaborador não tinha confiança no DPA.

O CHIRP se ofereceu para entrar em contato com a administração do estado de bandeira e, adicionalmente, para informar a USCG (a Guarda Costeira dos Estados Unidos, na qualidade de Port State Control - PSC), uma vez que o navio era empregado em rota na área do Mar do Caribe. Destacamos que poderíamos solicitar que o navio fosse inserido na lista de observação da USCG. Durante essa troca de informações, o colaborador avisou o CHIRP de que ele também estava em contato com a Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF) e, através deles, com o PSC.

Antes que o CHIRP pudesse tomar outras providências, recebemos um aviso do colaborador, juntamente com uma carta oficial das autoridades, informando que o navio havia sido abordado pela equipe do PSC em sua visita mais recente ao porto, e que uma inspeção havia sido realizada. Com relação às alegações específicas, nada definitivo foi encontrado. No entanto, a carta oficial também informava que todas as autoridades da região do Caribe haviam sido aconselhadas a colocar o navio em suas listas de observação.

Considerando o exposto, não houve mais ação do CHIRP.

### Comentário do CHIRP:

Os membros do Comitê Consultivo Marítimo, após debate, observaram o que segue:

- Este relatório foi tratado através de uma inspeção do PSC na embarcação suspeita depois que as autoridades foram notificadas sobre uma possível violação. As autoridades do PSC devem ser elogiadas por sua rápida resposta às informações recebidas
- O CHIRP leva muito a sério todos os relatórios relacionados à poluição dos mares e oceanos, e não há nada mais repreensível do que atos de poluição deliberada. O CHIRP tomará todas as medidas possíveis e apoiará ativamente toda e qualquer iniciativa para interromper os atos de poluição e evitar novos incidentes.
- O CHIRP irá cooperar e auxiliar todas as autoridades de PSC e do estado de bandeira com os relatórios relacionados à poluição que recebermos, desde que o colaborador concorde.

Após o pedido de confidencialidade feito pelo colaborador, o CHIRP gostaria de reforçar o fato de que todos os relatórios são tratados com a maior confidencialidade. O nome do colaborador é conhecido apenas pelo consultor marítimo do CHIRP que está lidando com a troca de informações, e nunca é divulgado a nenhuma outra parte. Da mesma forma, após a conclusão da troca de informações, o nome do colaborador é excluído de todos os nossos registros

Também notamos, mais uma vez, a falta de vontade do tripulante em abordar o DPA. Isso é extremamente decepcionante, e o CHIRP reforça o fato de que o DPA deve ser um canal direto entre a embarcação e a companhia em terra; um canal de acesso aos mais altos níveis de gestão da empresa e que deve ser visto como amigo dos marítimos, capaz de lidar proativamente com suas preocupações.

## Troca de informações inadequada entre Comandante e Prático

Nos últimos meses, o *CHIRP* recebeu três relatórios onde a troca de informações entre o Comandante e o Prático não era totalmente abrangente.

### O que o colaborador nos contou (1):

Durante a troca de informações entre o Comandante e o Prático (Master/Pilot information Exchange ou MPX), o Comandante mencionou alguns ruídos que, na sua opinião, eram menores, não preocupantes e que não teriam nenhum efeito na manobra de entrada no porto com o Prático. Além disso, observei que o indicador de variação da proa (rate of turn) não estava funcionando, os radares estavam no visor não estabilizado, sem indicação de rumo, bem como verifiquei que todos os repetidores analógicos da agulha giroscópica não estavam funcionando. O timoneiro estava usando um display digital no console.

Quando perguntado sobre as falhas, o Comandante disse que havia solicitado um técnico para atender o navio na chegada ao terminal. Todos esses defeitos podem atrasar a atracação da embarcação, pois o Prático pode decidir que a manobra é segura somente durante o dia e com bom tempo. Os defeitos deveriam ter sido informados com antecedência e reforçados durante o MPX.

### O que o colaborador nos contou (2):

Ao entrar na bacia de evolução, tentamos utilizar momentaneamente a máquina a ré para parar o movimento avante com velocidade de 3,5 nós. No entanto, a máquina falhou em partir após duas tentativas e, portanto, usamos os rebocadores para impedir o movimento. Uma vez parado, o motor principal foi testado avante e a ré, funcionando corretamente. A atracação continuou sem mais incidentes.

Depois que o navio foi atracado em segurança, o Comandante me informou que a máquina falhou porque a velocidade era muito alta. O Comandante também comentou que a velocidade deve estar abaixo de 3 nós para que o motor dê a partida à ré. A velocidade era de 3,5 nós quando a tentativa de partida à ré falhou. Eu disse ao Comandante que essa era uma informação muito importante para o Prático, e que ele deveria informá-lo sobre isso no futuro. Essa informação deveria ter sido trocada durante o MPX, pois era fundamental para o sucesso da manobra.

### O que o colaborador nos contou (3):

Eu estava a bordo de uma embarcação saindo do porto e, quando já estávamos em segurança no canal, informei um rumo a ser mantido, momento em que o indicador de ângulo do leme alterou indicando leme todo a boreste. Eu imediatamente solicitei "leme a meio", mas não houve mudança na posição do indicador. Rapidamente, foi concluído que o indicador de ângulo do leme não estava funcionando. De fato, a embarcação respondeu corretamente ao leme e então eu continuei o trânsito com rebocadores acompanhando a embarcação.

Posteriormente, no próximo porto: Ao desatracar, percebi que os indicadores de ângulo do leme das duas asas do passadiço estavam fora de operação (apesar de um problema semelhante ter ocorrido no porto anterior). O indicador de asa de boreste estava preso em 'todo o leme' e o indicador de asa de bombordo estava preso em 20°. O indicador no centro do passadiço funcionou corretamente durante a navegação de praticagem. Durante o MPX, o Comandante não mencionou esses defeitos de forma alguma.

### Comentário do *CHIRP*:

Os membros do Comitê Consultivo Marítimo levantaram os seguintes pontos:

- O pilot card, conforme exigido pela Resolução A601 (15) da IMO, deve ser preenchido por completo e de forma precisa, e estar pronto para ser apresentado ao Prático no momento do embarque. O preenchimento do pilot card é frequentemente atribuído a um vigia ou Praticante de Náutica, o que é aceitável desde que o formulário preenchido seja assiduamente verificado pelo Comandante antes de ser apresentado ao Prático.
- Por que os navios não estão dispostos a relatar defeitos? A falta da comunicação sobre os defeitos reflete de forma negativa na equipe do navio, na gerência, nos armadores e nos operadores. Um dos objetivos do Código ISM, que combina as Convenções SOLAS e STCW, é lidar com questões como esta.
- O Comandante tem a obrigação de relatar os defeitos, deficiências e anomalias que afetam a operacionalidade da embarcação para a gerência da empresa em terra. Esses relatórios de deficiências devem ser cuidadosamente acompanhados até que o fechamento dos casos se dê de forma satisfatória (defeito corrigido com medidas em vigor para evitar a recorrência).
- O Prático pode também ter a obrigação de relatar defeitos, deficiências e anomalias que afetem a operacionalidade do navio às autoridades portuárias.
- Defeitos não divulgados podem levantar suspeitas e atuar como um gatilho para uma visita do PSC.
- A indústria marítima deve ouvir e aprender com outras indústrias tais como a da aviação, onde uma política de divulgação aberta é adotada.

A chegada no berço, a atracação e a navegação a partir de um porto são as partes mais perigosas de uma viagem. Os navios devem entrar e operar em águas rasas e confinadas, provavelmente com aumento do tráfego e outros perigos, como o efeito squat e interação.

Por outro lado, a embarcação conta com um Prático local com conhecimento especializado para compensar esses riscos adicionais. Porém, embora o Prático possua conhecimento profundo do local, ele ou ela pode ter apenas conhecimentos gerais sobre o navio e, a menos que seja dito o contrário, deve assumir que o navio e todas as suas máquinas e equipamentos estão totalmente operacionais. O Comandante, cauteloso com os perigos em potencial, está procurando orientação e confirmação de que as informações obtidas nos documentos náuticos e em outras fontes estão corretas e que a embarcação está em boas mãos.

É aqui que a rotina do MPX é de suma importância. Se o MPX for aberto, franco e abrangente, exceto no caso da ocorrência de eventos imprevistos, a navegação de praticagem continuará sem problemas. Por outro lado, se o MPX não for abrangente, a passagem pode não ser tão suave.

## Trabalho inseguro em altura

O *CHIRP* continua a receber relatórios, principalmente do "setor" de iates, sobre trabalhos em altura inseguros. Tais relatórios destacam práticas onde existe o potencial de ferimentos graves ou até de morte.

### O que o colaborador nos contou:

Recentemente testemunhei várias pessoas no convés de um iate em nosso porto realizando trabalho em altura sem qualquer tipo de equipamento de segurança. As pessoas



estavam trabalhando a uma altura considerável acima da linha d'água, lavando a embarcação com detergente o que, na minha opinião, aumentava o risco de alguém escorregar e cair ao mar. Como pode ser visto nas fotos anexas, alguns membros da tripulação estavam debruçados sobre a borda da embarcação, tentando limpar a superestrutura.



As fotos demonstram claramente a falta de conscientização de segurança da equipe e uma cultura de segurança precária a bordo.

#### Comentário do CHIRP:

O Conselho Consultivo Marítimo observou que este relatório destaca elementos humanos e considerações técnicas. Com frequência, engenheiros navais, ao projetar uma embarcação - nesse caso, um iate de luxo - dão pouca atenção aos aspectos Práticos das operações cotidianas, como lavagem ou acessos de rotina para fins de inspeção.

Casarios ou conveses arredondados ou inclinados podem ser esteticamente agradáveis, mas sem balaustradas, trincanizes ou pontos de fixação adequados para mosquetões ou dispositivos de segurança semelhantes, são potencialmente letais para os membros da tripulação que realizam os trabalhos diários a bordo. Rolos de pintura com cabos longos são utilizados para compensar o design impensado.

Todo membro de uma empresa de navegação é totalmente responsável por sua própria segurança. Além disso, todos os membros da empresa (e especialmente os que ocupam cargos de autoridade) são responsáveis pela segurança de outros membros da tripulação - eles devem garantir que as ferramentas e equipamentos necessários, como cintos de segurança e coletes salva-vidas, sejam entregues para que as tarefas possam ser realizadas de maneira segura, e devem intervir quando esse trabalho não estiver sendo realizado de maneira segura. É simplesmente inaceitável fechar os olhos à segurança.

**VALE A PENA ARRISCAR SUA VIDA?**

## Contravenção ao RIPEAM

Um relatório de um Prático do Mar do Norte a bordo de um VLCC carregado aproximando-se da linha SW do Estreito de Dover, destacando uma violação ao RIPEAM.

#### O que o colaborador nos contou:

Eu estava navegando em um VLCC calando 20,3 m, saindo do porto de Skagen (Dinamarca) para Ningbo (China) via Brixham. Assim que deixamos a rota na junção de North Hinder, guinamos à boreste, a fim de navegarmos para sudoeste até a Linha de Separação do Estreito de Dover. Observamos um alvo se aproximando por sudoeste com um pequeno CPA e um TCPA de aproximadamente 20 minutos. O alvo parecia ter vindo do Rio Tâmisa e, de acordo com a informação do AIS, prosseguia para Rotterdam.

Eu contatei a embarcação no VHF 16/77 para perguntar as

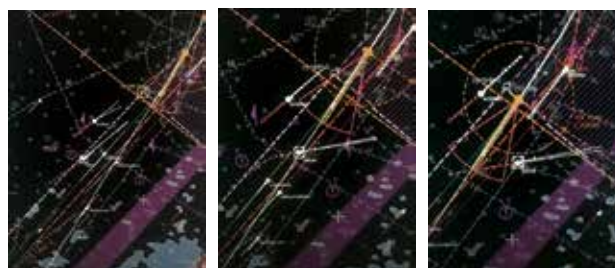
suas intenções de manobra. Sua resposta foi que pretendiam passar por ante a ré da embarcação que estava na minha proa. Eu o avisei que a sua derrota planejada não era realmente aceitável, e que ele deveria navegar até a boia NHR-S antes de guinar para boreste em direção a Rotterdam. Ele de fato concordou com a minha afirmação. Eu também indiquei a Regra 10 do RIPEAM e que ele deveria estar ciente do monitoramento realizado pela Guarda Costeira / VTS.

Quando a embarcação se aproximou da via SW, ela cruzou a minha proa em segurança, mas não agiu de acordo com a Regra 10 e continuou navegando com rumo a NE, em direção a Rotterdam.

#### Diálogo posterior:

Informações adicionais confirmaram que o colaborador estava a bordo de um navio tanque carregado, com 330m de comprimento e 60m de boca, seguindo a rota recomendada e que a embarcação exibia três luzes circulares vermelhas em uma linha vertical, de acordo com a Regra 28, indicando que era uma embarcação em navegação por calado restrito. Adicionalmente, a embarcação foi incluída nas transmissões do Serviço de Informação de Navegação do Canal (CNIS), da Guarda Costeira de Dover.

A embarcação em contravenção era um navio contêiner "feeder", de 140m de comprimento e 22m de boca, empregada frequentemente na rota Tâmisa, Rotterdam e Hull. Parecia existir uma linha direta entre o estuário do Tâmisa e à aproximação a Rotterdam. Esse rumo é contrário ao esquema de separação de tráfego e à rota recomendada pela Autoridade Marítima local.



Capturas de tela mostrando o navio infrator que não seguindo a recomendação de cruzar a linha de separação perpendicularmente.

#### Comentário do CHIRP:

O Conselho Consultivo Marítimo, após debate, observou os seguintes pontos:

- O local é uma área muito movimentada, com várias linhas de separação e rotas recomendadas convergindo e divergindo.
- O RIPEAM, incluindo a Regra 10 nesse caso, é obrigatório para todas as embarcações e, dessa forma, deve ser atendido.
- Embarcações com grande calado podem avisar o Serviço de Tráfego de Embarcações local (VTS) e/ou Estação Rádio Costeira sobre a sua presença, ou seja, informar o seu ETA em determinados pontos e sua velocidade de trânsito. Essas informações serão divulgadas em transmissões. Um navio mal-intencionado ainda ignorará as regras, mas essas transmissões de informações ajudarão a maioria dos navios a evitar os grandes navios, com maior calado, que navegam em nossas águas costeiras estreitas, rasas e congestionadas.
- O aspecto frustrante deste relatório é que, mesmo em uma área de monitoramento e vigilância intensa de embarcações, não existe uma aplicação efetiva dos regulamentos ou uma penalidade por não-conformidade.

- Os navios devem ser ativamente incentivados a denunciar embarcações mal-intencionadas que violam de forma flagrante o RIPEAM, particularmente em áreas onde há vigilância ou monitoramento de radar, para atrair a atenção das autoridades a esses navios. Esperamos que isso reduza o número de incidentes desse tipo, especialmente se houver uma expectativa realista de responsabilização legal por parte das autoridades marítimas.

## Navios que aparecem em vários relatórios

**Ocasionalmente, um navio aparece em mais de um relatório, às vezes sobre um único problema e, em outras ocasiões, relacionado a diferentes problemas.**

Recentemente, o *CHIRP* recebeu três relatórios relacionados a um único navio, enviado por diferentes colaboradores e de diferentes locais, mas sobre o mesmo problema. Parece que alguns navios não (ou nunca) aprendem.

Um segundo navio apareceu em dois relatórios, novamente enviados por colaboradores diferentes, em locais diferentes, mas sobre questões diferentes. Na primeira leitura, isso não parece bom, mas pelo menos o segundo relatório encerrou a primeira deficiência, que demonstra que algumas embarcações tentam corrigir os seus problemas.

**Embarcação um:** Uma embarcação que, devido a sua borda livre, é obrigada a usar um arranjo combinado para o embarque do Prático. O arranjo é uma combinação do tipo porta de alçapão.

### O que o colaborador nos contou (1):

Na ocasião do meu embarque como o Prático escalado para a manobra, eu percebi que os chicotes de fixação laterais foram amarrados de forma incorreta e que a escada de quebra-peito não estava presa junto ao costado do navio, 1,5m acima do patim inferior da escada de portaló. A embarcação possui um arranjo de alçapão com a escada de quebra-peito presa sob a plataforma, o que não é considerado como um arranjo conforme. Como é provável que esta embarcação faça escala regularmente neste e em outros portos da costa, o problema precisa ser resolvido o mais rápido possível para evitar futuras recusas de serviços de Praticagem, removendo o risco aos Práticos.

Relatório de 5 de Abril.

### O que o Colaborador nos contou (2):

A embarcação chegou ao ponto de embarque do Prático no dia 18 de maio com as seguintes deficiências:

Os cabos laterais da escada são muito finos, tendo diâmetro inferior a 28 mm.

A escada de quebra-peito não estava fixada ao costado do navio a uma altura de 1,5m acima do patim inferior da escada de portaló.

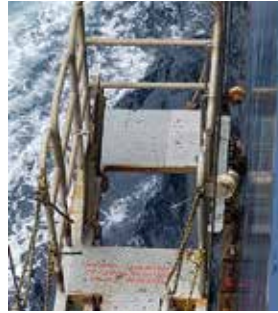
O arranjo da escada combinada do alçapão não é conforme.

### O que o Colaborados nos contou (3):

A escada de quebra-peito não foi fixada ao costado 1,5m acima do patim inferior da escada de portaló. Apesar de eu ter embarcado em segurança no navio utilizando a escada de boreste, observei que o arranjo não era adequado.

Relatório de 01 de Julho.

O *CHIRP* fez duas tentativas de contato com o DPA do navio em questão, entretanto as tentativas de envolvimento por correspondência não receberam qualquer notificação de recebimento ou resposta.



**Arranjo de embarque inadequado, com a escada de quebra-peito fixada na parte de baixo do patim inferior da escada de portaló.**

**Navio dois:** Embarcação cujo tamanho e borda livre permitem o uso de uma escada de quebra-peito direta em oposição a um arranjo combinado.

### O que o Colaborador nos contou (1):

Nesta embarcação, a escada de quebra-peito de boreste era antiga e muito gasta, com os cabos laterais desgastados e deformados. Os degraus da escada estavam escorregadios com a carga de óleo de palma. Não havia uma placa de identificação visível presa à escada. O fiel da escada estava montado incorretamente. Solicitei que essa escada fosse substituída antes da partida do navio

Relatório de 24 de Maio.

### O que o Colaborador nos contou (2):

Como acompanhamento de um relatório relacionado à escada de quebra-peito (conforme destacado acima) embarquei nesse navio pela escada de bombordo, que se encontrava em condições satisfatórias. O Comandante me informou que a escada de boreste foi condenada, e que uma nova escada tinha sido solicitada. A estimativa era de receber a escada a bordo após a atracação.

Relatório de 29 de Maio.

Esses dois relatórios destacam, com evidências, que alguns navios prestam atenção aos relatórios de deficiências e tomam ações positivas para correção de problemas. Isso é encorajador, e deve ser aplaudido

### Comentário do *CHIRP*:

Após considerável debate, o Conselho Consultivo Marítimo observou os seguintes pontos:

- Escadas de quebra-peito e arranjos combinados são uma das faces visíveis da SOLAS. Escadas de quebra-peito e outros arranjos de embarque de Prático, são cobertos pela SOLAS e não são menos vitais para a segurança do que balsas, baleeiras e boias salva-vidas. Se a condição das escadas apresentadas nesses relatórios for indicativa de outros equipamentos SOLAS a bordo, isso não oferece um bom presságio no caso de abandono do navio. Da mesma forma, a boa capacidade de instalar a escada de forma segura, bem como de acordo com as disposições aplicáveis ao embarque do Prático a bordo de um navio, é comparável à boa capacidade da tripulação em lançar uma balsa ou a baleeira.
- Os relatórios que o *CHIRP* publica relacionados aos arranjos para embarque de Prático são uma pequena amostra dos inúmeros relatórios recebidos sobre o assunto. Praticamente todos os relatórios recebidos incluem a frase "Falei com o Comandante", mas isso não parece reduzir o número de deficiências e relatórios. Talvez seja hora de os Práticos adotarem uma postura mais formal, emitindo uma Carta de Não-conformidade ao Comandante do navio. Isso pode ser realizado por meio dos agentes da embarcação, que podem encaminhar o documento tanto ao navio, quanto aos gestores da embarcação.
- A emissão desse documento seria um assunto a ser repassado ao Port State Control para que

seja retransmitido à Administração da Bandeira da embarcação, tornando-se, assim, uma forma de alerta.

- Os Práticos têm o direito de se recusar a utilizar arranjos de embarque inadequados, mas isso ainda impõe certo ônus aos Práticos nessa tomada de decisão. Talvez seja hora de as autoridades marítimas nacionais emitirem diretrizes instruindo os Práticos a não utilizarem arranjos de embarque que visivelmente sejam inadequados.
- Esses relatórios também levantaram a questão sobre qual o papel que o *CHIRP* deve assumir em relação aos relatórios recebidos. O *CHIRP* sempre seguiu a linha de publicar os casos aos leitores marítimos em geral com o objetivo de informar e educar. No entanto, em certas situações, poderia existir o caso de informarmos às autoridades e administrações marítimas?

Leituras adicionais: Há muito material entre os artigos do “*CHIRP Insight*” que podem ser encontrados na página de publicações do nosso site –

<https://www.chirpmaritime.org/publications/>

## Soa familiar?

Vários relatórios breves, contendo assuntos que o *CHIRP* continua recebendo com regularidade “monótona”. Por que esses incidentes continuam ocorrendo? Não estamos descrevendo situações complicadas - o bom senso, e um pouco de reflexão, ajudariam a eliminar esses tipos de relatórios.

### O que o Colaborados nos contou (1):

O alarme de incêndio soou e toda a equipe começou a se reunir. Ao chegar ao passadiço, o Comandante descobriu que o Eletricista estava testando o sistema, mas o oficial de serviço não havia feito nenhum anúncio no fonoclima para informar à tripulação sobre esse teste. Além do alarme falso, os membros da tripulação poderiam ter sido feridos pelas portas com fechamento automático nas acomodações.

### O que o Colaborados nos contou (2):

Ao transferir um motor elétrico para a Praça de Máquinas com um guindaste, observou-se que estava sendo usada uma eslinga não certificada. O operador do guindaste notou um Marinheiro de Convés tentando utilizar um cabo para arriar o motor na praça de máquinas. O trabalho foi suspenso até a localização de uma eslinga devidamente certificada.

### O que o Colaborados nos contou (3):

Ao realizar operações de purga para reduzir os níveis de H<sub>2</sub>S nos tanques de carga, o oficial de serviço no passadiço viu o Mecânico no convés indo para o paiol localizado à meia-nau. Não é permitido permanecer no convés durante as operações de purga, devido à alta concentração de H<sub>2</sub>S na área. O tripulante foi instruído a deixar imediatamente o convés.

### What the Reporter told us (4):

Um alarme de nível alto de dala da Praça de Máquinas foi ativado. Enquanto esgotava a dala, o maquinista de serviço observou uma pequena quantidade de água vazando de forma contínua. Isso foi rastreado até uma torneira de água no vestiário dos tripulantes. A torneira foi deixada parcialmente aberta, provavelmente como resultado de descuido por um tripulante desconhecido.

### O que o Colaborador nos contou (5):

Durante tratamento com agulheiro da linha de dreno de

carga MARPOL no manifold de boreste, um Moço de Convés identificou um furo em uma linha de dreno de bandeja para a linha principal do tanque 3 BE. O furo não foi resultado da manutenção em andamento, mas parecia ser antigo, como resultado de um reparo temporário anterior escondido e pintado. O tripulante reportou o fato ao Imediato, que verificou a linha de dreno e solicitou ao Bombeador para que a mesma fosse substituída.

### O que o Colaborador nos contou (6):

Nesta embarcação, a bomba de incêndio de emergência deve funcionar continuamente durante viagens em carga para resfriar as camisas do MCP. Às 07:30, o Oficial de Máquinas de serviço encontrou a bomba de incêndio de emergência parada. Ninguém no passadiço ou no CCM sabia quando ou como a bomba de incêndio de emergência parou. Como consequência direta da parada, as temperaturas do motor principal estavam aumentando e o maquinista de serviço reduziu a rotação sem informar ao passadiço. A embarcação chegaria ao porto mais tarde naquela manhã, mas com a RPM reduzida, informação que o passadiço desconhecia, causando redução na velocidade, que resultou em atraso na chegada do porto.

### Comentário do CHIRP:

O *CHIRP* frequentemente destaca a importância do Elemento Humano em todos os aspectos das operações a bordo, e não se cansa de repetir essa mensagem. Lendo os relatórios acima, existem vários temas evidenciados de forma imediata - principalmente Comunicação! Comunicação! Comunicação! O planejamento do trabalho que foi comunicado adequadamente teria ajudado bastante a impedir que qualquer um desses relatórios se tornasse quase um incidente a bordo. Outros aspectos do elemento humano que estão faltando nos relatórios acima são consciência situacional, cultura, práticas locais e trabalho em equipe. Não será surpresa que a análise do *CHIRP* de todos os relatórios recebidos destaque essas áreas do Elemento Humano como aqueles que mostram consistentemente as falhas. No geral, a mensagem é clara - planeje o que você faz, faça o que planeja e registre.

## Emissão de gases durante atração – falhas no queimador da caldeira

Dois relatórios destacando problemas com emissões de fumaça.

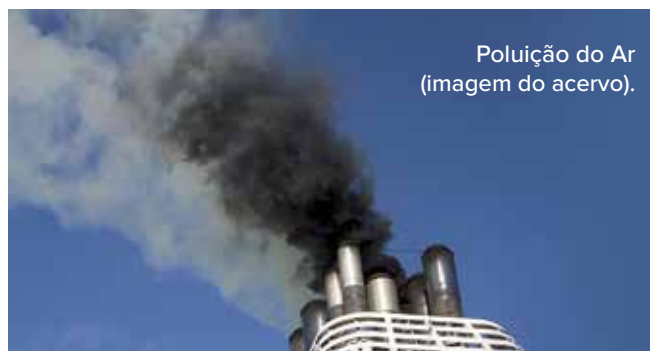
### O que o Colaborador nos contou (1):

Nossa embarcação, um navio-tanque, descarregava sua carga com todos os sistemas funcionando normalmente. Às 08:15 o alarme de falha de chama da caldeira auxiliar é ativado e a caldeira é apagada. Os oficiais de máquinas responderam e tentaram reacender a caldeira em várias ocasiões, sem resultados satisfatórios. Às 09:25 e às 10:50, o terminal avisou a embarcação que havia sido observado fumaça sendo emitida pela chaminé. Esses horários corresponderam às tentativas da embarcação de reacender a caldeira auxiliar. Depois disso, e equipe de máquinas trocou o queimador da caldeira. A caldeira auxiliar foi então acesa sem que nenhuma emissão fosse observada a partir da chaminé, e sem qualquer impacto adicional na operação da embarcação.

A avaliação do queimador removido mostrou que o equipamento estava parcialmente entupido. Um mês antes, a caldeira havia sido submetida a um teste completo na presença de um vistoriador da classe. Antes da chegada ao porto, todas

as verificações pré-chegada da caldeira foram realizadas, sem problemas. O queimador havia sido submetido a uma revisão de rotina duas semanas antes do incidente. Além disso, a qualidade do combustível foi verificada e considerada satisfatória

Deve-se notar que a operação automática normal de uma caldeira após uma falha de queimador resultará em emissões de fumaça, uma vez que o ventilador de tiragem forçada do queimador iniciará o ciclo de purga, que remove quaisquer gases presentes na caldeira pela chaminé. Esse processo é importante, pois permite a proporção correta de ar/combustível quando a caldeira é reacendida, impedindo, assim, uma combustão inicial não estequiométrica, com alto potencial de explosão.



Poluição do Ar  
(imagem do acervo).

#### O que o Colaborador nos contou (2):

Logo após a partida da embarcação, foi observada uma emissão maior de fumaça pela chaminé da embarcação. O passageiro informou ao CCM e, simultaneamente, o alarme do monitor de fumaça (fumaça alta) foi ativado.

Em reação ao alarme, a equipe de máquinas acendeu a caldeira nº 2 e apagou a caldeira nº 1 para investigar a causa do mau funcionamento. Durante a investigação, verificou-se que um sensor de óleo combustível estava danificado, e foi substituído. Assim que o navio iniciou a viagem em alto mar, a caldeira nº 1 foi acesa e confirmou seu funcionamento satisfatório.

Concluiu-se que o excesso de fumaça gerada se deve ao sensor pick up danificado. Especificamente, devido aos danos no sensor, a quantidade de combustível fornecida à caldeira para a carga necessária estava incorreta, o que resultou em uma relação ar/combustível incorreta, consequentemente em combustão incorreta e geração excessiva de fumaça.

Observou-se que o sensor era supostamente descartável, com a substituição sendo baseada em sua condição. O mau funcionamento do sensor foi discutido com os fabricantes da caldeira e foram solicitadas recomendações sobre as medidas necessárias para evitar problemas semelhantes no futuro. O fabricante informou que não há manutenção preventiva para os sensores, mas sugeriu uma atualização do sistema de controle de óleo combustível existente com um sistema moderno e mais robusto, sem peças móveis. Isso está sendo implementado em todas as nossas embarcações com esse tipo de caldeira.

#### Comentário do CHIRP:

Ambos os relatórios destacam a importância da manutenção de equipamentos de combustão para evitar a poluição do ar. Os portos geralmente assumem um papel mais ativo na monitoração e aviso às embarcações sobre emissões excessivas de fumaça, e o Port State Control está igualmente interessando-se mais pelo Anexo VI da MARPOL em relação às emissões de NOx, SOx e particulados (PM)

## Mais sobre “GPS Smoothing”

**Como acompanhamento relacionado ao artigo publicado no MFB54 sob o título “Desvios (offsets) no AIS e ECDIS”, o CHIRP está preocupado com o efeito de alterações aleatórias das configurações da curva de suavização de um GPS uma vez que consequências inesperadas podem acontecer.**

No momento, estamos trabalhando com fabricantes de GPS para obter alguma clareza sobre a causa e o efeito de alterações nas configurações da curva de suavização. Após a conclusão desse processo, pretendemos publicar um Artigo com as nossas descobertas, aprendizados e recomendações.

Enquanto isso, repetimos nossa recomendação atual aos navegantes de que, provavelmente, haverá uma discrepância de posição significativa entre as posições derivadas de radar e as posições derivadas de GPS se as configurações de suavização não forem ajustadas de acordo com o manual do GPS disponível a bordo. Além disso, as boas práticas determinam que, para navegação em águas costeiras e interiores, as posições GPS devem ser frequentemente comparadas com as posições radar e obtidas por marcações visuais.

Nós somos gratos pelos patrocinadores do programa CHIRP Maritime. Eles são:



The Corporation of  
Trinity House



The UK P&I Club



TT Club Mutual  
Insurance Ltd



The TK Foundation



Lloyd's Register  
Foundation



The Britannia Steam Ship  
Insurance Association Ltd



International  
Foundation for Aids to  
Navigation (IFAN)



Witherbys



Seafarer's Trust



Seafarers UK