MARITIME FEEDBACK

CHIRP MARITIME

Número 60
Dezembro 2020

Um sistema independente e confidencial de relatos 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

Relatos podem ser facilmente enviados através do nosso formulário seguro online em www.chirpmaritime.org/submit-a-report

POR EMAIL

Você pode nos enviar um relatos por e-mail diretamente para o *CHIRP*. Sempre protegeremos a sua identidade – reports@chirp.co.uk

SOBRAMAM
Sociedade Brasileira de Marinha Mercante

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

Saiba mais em www.sobramam.org I secretaria@sobramam.org

Editorial *CHIRP*

Distrações podem ser fatais

Comte. Jeff Parfitt
Diretor (Marítimo)

Recentemente, em nossa página do Facebook, publicamos um sumário de um relatório emitido pelo nosso *Marine Accident Investigation Branch* sobre um Segundo Oficial de Náutica que foi fatalmente atingido na rampa de um navio de passageiros Ro Ro, quando estava utilizando um telefone celular. Ele não estava atento a um trailer que que se aproximava pelas suas costas e acabou perdendo a vida como resultado. A postagem sobre o incidente gerou bem mais comentários que o que nossas postagens costumam gerar, e desta forma o tópico "utilização de telefones celulares e outros dispositivos móveis no mar" é claramente um daqueles assuntos que desperta grande interesse e divide opiniões entre nossos leitores. Desta forma, estamos muito interessados em receber relatos sobre a utilização de dispositivos móveis no mar. Por favor entre em contato caso você tenha testemunhado acidentes com pessoas nesta situação, ou caso você tenha um relato de um dispositivo deste tipo que tenha prevenido um acidente.

Não há regulamentos internacionais sobre estes dispositivos, ainda que as empresas tenham seu regramento interno. Porém, se vidas estão sendo colocadas em risco, talvez seja o momento de introduzir a legislação inerente ou até mesmo proibir o uso de dispositivos móveis nas locais de trabalho. O que você acha? Por favor envie-nos seus relatos e comentários, e vamos considerar fazer um estudo profundo do tópico.

Nesta edição trouxemos uma seleção bastante variada e interessante de relatos para você. Um navio onde o prático teve dificuldade de comunicação com o pessoal de bordo porque eles não falavam inglês e também trouxemos algumas dicas sobre transdutores de eco sondas. Também aprendemos que configurações incorretas no ECDIS do navio podem afetar uma PPU (*Portable Piloting Unit*) do prático e que o uso de máscaras pode trazer sérios efeitos prejudiciais nas comunicações.

> O tópico "utilização de telefones celulares e outros dispositivos móveis no mar" é claramente um daqueles assuntos que desperta grande interesse e divide opiniões entre nossos leitores

Há um relato sobre práticas bastante inseguras de trabalho nos mastros, uma reclamação de que uma lancha de prático estava muito acelerada ao cruzar com outros barcos e mais relatos sobre falhas de máquinas quando chegando ou deixando um porto. Esses são os tópicos que aparecem regularmente, então por favor sempre tome cuidado e assegure-se de que isso não ocorrerá com você.

Trazemos também outro relato sobre arranjos não adequados para embarque de prático em navios. Isso é não somente importante, mas oportuno, já que recentemente soubemos de um segundo incidente fatal envolvendo embarque de prático em Sandy Hook, nas proximidades de Nova Iorque, no dia 5 de agosto. Tragédias deste tipo podem e devem ser evitadas.

Finalizamos esta edição com algumas correspondências interessantes enviadas por nossos leitores sobre relatos que apareceram em edições anteriores do Maritime Feedback. Como sempre, somos gratos a todos os nossos colaboradores.

Até a próxima!
Mantenha-se seguro!

Favor notar que todos os relatórios recebidos pelo CHIRP são aceitos de boa-fé. Uma vez que todos os esforços são realizados no sentido de assegurar a precisão de qualquer editorial, análise e comentário que é publicado no boletim, favor lembrar-se de que o CHIRP não possui qualquer autoridade executiva.

A Comunicação e as barreiras do idioma

Sem uma comunicação efetiva a segurança está comprometida

O que o relato nos diz

Eu gostaria de reportar três problemas que encontrei durante o que deveria ser uma operação normal de praticagem, que resultou efetivamente em uma completa falta de gerenciamento de recursos de passadiço e comunicação.

Inicialmente a área de preocupação era relacionada à dificuldade de comunicação com a equipe de passadiço, já que os tripulantes praticamente não falavam inglês. Recorremos ao já conhecido aplicativo de tradução online em algumas ocasiões. Apesar de a tripulação ter se esforçado, ela não conseguia se comunicar.

Além disso, faltavam informações básicas do *Pilot Card*. Rotação do propulsor, força a ré, número de partidas consecutivas do motor principal, nada era mencionado no *Pilot Card*. Dados os problemas de comunicação, eu acabei não recebendo esta informação.

Como se não bastasse, durante a aproximação do porto, o comandante não conseguiu partir o *bow thruster* e apesar de várias tentativas, o equipamento não pôde ser utilizado na operação. O comandante não me informou este fato até que eu o pressionasse. O aplicativo de tradução online nos socorreu mais uma vez e me parece que o problema estava em um dos geradores de bordo.

Dois dias antes o freio do molinete de boreste apresentou falha de operação quando o navio chegou ao fundeadouro interno.

Comentário do *CHIRP*

A Regra 14 do Capítulo V do SOLAS estabelece que, dentre outras coisas, "o Inglês deve ser utilizado no passadiço como idioma de trabalho para a segurança nas comunicações entre passadiço-passadiço e passadiço-terra, assim como para as comunicações a bordo entre o prático e o pessoal de serviço no passadiço, a menos que os diretamente envolvidos na comunicação falem um idioma em comum que não seja o inglês. O Standard Marine Communications Phrases (SMCP), Resolution a.918(22) da IMO, deve ser seguido".

A utilização de aplicativos de tradução online tem dois pontos fracos (ainda que seja completamente entendido o porquê de ser utilizado). Primeiro, o prático fica potencialmente distraído do trabalho que está realizando. Segundo, aplicativos de tradução online apresentam traduções genéricas e, ainda que sejam bons para determinados fins, podem não ser efetivamente adequados para traduzir termos técnicos da área marítima, especialmente quando se trata de idiomas que não seguem o mesmo alfabeto.

Neste caso, quase todos os *human element* factors dos "*Deadly Dozen*", como destacado no Merchant Shipping Guidance Notice MGN 520, estão presentes: treinamento, comunicações, práticas locais e cultura são particularmente relevantes. Os armadores e gerenciadores de frotas têm a responsabilidade de assegurar que as tripulações dos navios engajados na navegação de longo curso tenham níveis minimamente aceitáveis de inglês. Este não é apenas um problema crítico de segurança, mas um requerimento do SOLAS.

A *CHIRP* tentou contatar os responsáveis pelo navio para falar sobre este relato, mas eles nunca responderam.

A problema relacionado à indisponibilidade do *bow thruster* nunca foi explicado satisfatoriamente, mas foi possivelmente um problema relacionado a um gerador, que em nenhum momento foi adequadamente informado ao prático.

O *Pilot Card* é um documento obrigatório tanto pelos requisitos de classe como pelos requisitos de bandeira. Não o ter disponível é uma não conformidade de bandeira. A informação deve estar disponível a bordo, porém, sem uma comunicação adequada, o prático nunca receberá esta informação.

Todos os navios devem estar cientes de que o prático tem total autonomia para retornar com o navio para o fundeadouro caso não seja possível estabelecer um nível adequado de comunicações seguras.

Coordenadas no ECDIS / AIS afetando a Portable Pilot Unit (PPU)

Defeitos, erros e anomalias com equipamentos acontecem, mas uma vez identificados, eles precisam ser direcionados e resolvidos tempestivamente.

O que nos foi relatado

O ECDIS do navio mostrava uma posição incorreta – o navio aparecia como se estivesse com metade de seu comprimento sobre o cais quando estava atracado. Adicionalmente, o AIS do navio estava configurado com informações incorretas quanto às suas dimensões. O AIS é conectado e fornece dados ao PPU através do *pilot plug*. Desta forma, erros foram introduzidos no PPU.

Na última vez em que o colaborador manobrou este navio, os mesmos erros foram identificados, então foi solicitado ao comandante que verificasse e corrigisse os erros. Durante esta estadia o comandante informou que eles tentaram corrigir os erros, porém sem sucesso. Esta é uma preocupação significante e o *Port State Control* foi chamado para inspecionar o navio.

Contato Posterior

Há três meses atrás, na última visita ao navio, os mesmos erros foram observados, sendo que naquela ocasião nosso colaborador discutiu o problema de configurações de *offset* da antena com o comandante, que garantiu que os problemas seriam resolvidos. Porém, nesta estadia, o comandante informou que eles tentaram ajustar, mas as configurações se mantiveram voltando a zero. Isso pode significar que o navio ajustou o *offset* de posição GPS, e não o offset da antena, ou então eles podem ter tentado ajustar o *offset* da antena, mas a bateria interna poderia estar descarregada, o que levava a à perda das configurações, levando a unidade ao *offset* zero.

O AIS é outro problema. O equipamento também pode ser afetado pelo *offset* incorreto da antena e foi constatado que as dimensões do navio estavam programadas incorretamente na unidade. Pensaram que esses dados não poderiam ser editados pelo navio, sendo necessária a visita de um técnico a bordo. Isso foi discutido com o comandante três meses antes.

Esse problema não foi resolvido.

Os práticos utilizam vários meios de segurança na navegação, deles mesmos e os do navio, porém, tendo um dado incorreto nos equipamentos representa um risco potencialmente alto.

Um relatório em separado sobre este evento foi enviado ao *Port State Control* local, solicitando que providenciassem as ações necessárias para que o navio tomasse as devidas ações corretivas.

Comentário do *CHIRP*

Tentamos contato com o DPA da empresa, trazendo este relato ao conhecimento dela, mas os gerentes de ISM negaram-se

a recebê-lo. Nosso *Maritime Advisory Board* recomendou o contato com a autoridade de bandeira do navio, o que foi feito imediatamente. A bandeira recebeu positivamente as recomendações da *CHIRP*, com todos os detalhes do relato.

Problemas como esse devem ser reportados ao Port State Control e às estações de controle de navegação locais, de forma que esses navios sejam devidamente identificados e destacados em suas bases de dados para monitoramento, e inspeções podem ser providenciadas.

Este relato desperta algumas perguntas genéricas. A *CHIRP* está ciente de que já estão disponíveis no mercado PPUs com seu AIS independente, integrado à unidade. Isso acaba com a necessidade de uma interface de alimentação de dados dos sistemas dos navios.

AIS é coberto pelo SOLAS e, embora não seja um requisito GMDSS, tornou-se uma parte de fato do equipamento GMDSS de uma embarcação com o advento e aceitação do AIS SART a partir de 2010. Em ambos os casos, o equipamento AIS a bordo de uma embarcação obrigatoriamente deve estar funcionando e transmitindo dados corretos. Na verdade, o USCG destacou a necessidade de dados AIS corretos em um boletim de segurança recente (04-20) relacionado a um incidente em que um fator causal em uma série de fatalidades foi a informação incorreta inserida no AIS das embarcações. Nesse caso, o fato de a embarcação estar navegando com uma falha conhecida há pelo menos três meses e ter sido orientada a chamar um técnico de serviço, e não o ter feito, é totalmente inaceitável. Os fatores humanos aqui incluem cultura, consciência do risco e comunicações, tanto a bordo quanto em terra.

Há um limite para o que um navio no mar pode fazer, mas aconselhar a administração sobre as questões é algo óbvio. Uma vez que a gerência tenha sido avisada sobre um erro conhecido em uma peça crítica do equipamento de bordo, a responsabilidade para garantir que o problema seja resolvido recai sobre a mesma, uma vez que o não cumprimento dessa recomendação pode, em caso de acidente, colocar a embarcação fora de serviço, podendo, ainda, ter seu seguro negado.

Trabalhando em altura

Ninguém se propõe deliberadamente a sofrer um acidente ou a se machucar, mas algumas pessoas parecem se esforçar muito para isso.

O que nos foi relatado

Enquanto nosso navio estava atracado, observei o seguinte em um navio próximo: um membro da tripulação (ou possivelmente um terceirizado) estava parado do lado de fora do guarda corpo da escada do mastro principal. Ele se esticou desta posição para trocar uma lâmpada na extremidade dianteira do mastro. Ele desceu a escada e depois voltou, em ambas as ocasiões subindo pelo guarda corpo. Ao conectar a lâmpada a luz acendeu imediatamente, sugerindo que a alimentação não fora desligada. Na primeira ocasião, outro tripulante estava parado na porta da asa de boreste do passadiço, observando. Ele não fez nada para interromper o trabalho e parecia estar assumindo um papel de observador / vigia de segurança.

Contato Posterior

Depois de identificar os responsáveis pelo navio, o *CHIRP* enviou um e-mail ao DPA, que se envolveu imediatamente, permitindo que o *CHIRP* repassasse os detalhes do relatório. No dia seguinte, o DPA contatou o *CHIRP* com a informação de que as fotografias no relatório realmente mostravam um membro da tripulação do navio. O DPA disse que isso foi muito decepcionante, pois as ações mostradas eram completamente contrárias ao SMS da embarcação. Além disso, no início do mês, o DPA havia enviado um boletim de segurança para toda a frota enfatizando a necessidade de se fazer avaliações de risco e permissões de trabalho para todas as atividades perigosas.

Trabalhando em altura sem cinto de segurança ou EPI

Comentário do *CHIRP*

A pronta resposta e engajamento do DPA foi muito encorajadora e sua decepção com este incidente ocorrido em um navio da empresa foi clara. No entanto, os indivíduos não devem estar preparados ou dispostos a se envolver em tais ações inseguras, de modo que pareça que a mensagem de segurança da empresa nem sempre está sendo transmitida. Mesmo se houver alguns indivíduos que continuam a trabalhar de forma insegura, seja por desconhecimento dos riscos inerentes ou por negligência deliberada das regras, outros membros da tripulação têm a responsabilidade de agir pela segurança do indivíduo e de toda a tripulação. Essa responsabilidade tem muitos nomes, mas um termo geralmente usado hoje é "Autoridade para interromper o trabalho" e é importante que todos os membros da tripulação sintam que podem usar isso sem medo de represálias.

A segurança genuína começa no topo e deve ser adotada por todos dentro da empresa, desde a alta administração em terra até o membro mais jovem da tripulação. Exige que a empresa forneça as ferramentas necessárias para fazer o trabalho na forma de cursos de treinamento (internos ou externos), se disponíveis, procedimentos, equipamentos e EPI. Mais importante que isso tudo, a empresa deve fornecer mão de obra e tempo para fazer a tarefa, seguindo os procedimentos corretos. Vários treinamentos para trabalhar em altura estão disponíveis em estabelecimentos de treinamento do setor marítimo.

Nesse caso, uma avaliação de risco adequada, um diálogo de segurança e uma permissão de trabalho com bloqueio elétrico parecem ter sido ignorados. Uma pergunta perfeitamente razoável a se fazer é "Por que isso aconteceu ou poderia acontecer em seu navio?"

O *CHIRP* há muito tempo é um campeão de soluções de engenharia para remover riscos. Embora uma luz de navegação ainda esteja no topo do mastro e não possamos mudar sua posição, montar uma plataforma com grades de proteção, andaimes ou instalar corrimãos horizontais ao redor do mastro em um nível apropriado com pontos de fixação para talabartes de cinto de segurança, teria feito o acesso uma tarefa de rotina mais fácil e segura.

O *CHIRP* está ciente de que o relatório anual de 2019 do Registro das Ilhas Marshall acaba de ser publicado. O relatório aponta que quedas acidentais são o principal problema crítico – quedas acidentais foram a principal causa de morte durante 2019, com sete vidas perdidas em acidentes marítimos muito graves que foram reportados. Além disso, 21% de todas as lesões graves foram associadas a quedas acidentais.

Display do ecobatímetro e espaço sob quilha

Esse relato de um comandante reforça a necessidade de familiarização com o equipamento a bordo do seu navio.

O que nos foi relatado

Durante a passagem de serviço observei o fabricante do ecobatímetro e seu tipo de instalação. Esse navio possuía dois transdutores, um à vante e um à ré. Havia um único *display* e o transdutor de vante ou de ré podia ser selecionado. Após a assumir o serviço, realizei uma reunião de familiarização com a equipe de passadiço para informar a minha voga de trabalho, as ordens permanentes e para responder a quaisquer dúvidas que a equipe pudesse ter. Durante a reunião, fiz a seguinte pergunta: "Na saída do navio do porto com calado de proa 5 metros e calado de ré 8 metros, temos que ficar bordejando, aguardando ordens. Depois de um tempo, o oficial de quarto verifica o espaço sob a quilha, que marca 3 metros. É seguro ou não? " Todos os oficiais responderam que era seguro e nenhum apontou que dependia do transdutor em uso.

Lições aprendidas

Uma equipe de passadiço deve ser familiarizada adequadamente antes de assumir o serviço como oficial de serviço. Todos os oficiais foram instruídos a verificar qual transdutor estava em uso e a oportunidade foi aproveitada para reforçar a exigência da empresa de folga sob a quilha. Informações adicionais foram inseridas no formulário de passagem de serviço.

Comentário do *CHIRP*

O aprendizado aqui é garantir que os oficiais de serviço no passadiço estejam familiarizados com todo o equipamento instalado em sua embarcação. Existem muitos tipos diferentes de ecobatímetro; alguns têm apenas um único transdutor (normalmente à vante), enquanto outros têm dois (normalmente à vante e à ré), mas geralmente não são bons de se trabalhar – o pessoal de serviço no passadiço precisa saber exatamente. Nem todos os ecobatímetros equipados com dois transdutores indicam prontamente qual transdutor está em uso. Da mesma forma, o *display* pode indicar a profundidade abaixo do transdutor ou a profundidade total da água, dependendo das configurações de entrada e seleção.

Este relatório demonstra claramente que as suposições podem ser perigosas e levar a um incidente. Quanto mais familiarizado você estiver com o equipamento e mais tiver contato com ele, mais seguro você e o navio estarão.

Observou-se também que, embora os navios possam exigir um calado mínimo à ré para garantir a imersão da hélice, a prática da boa marinharia sugere, sempre que possível, minimizar o calado e o equilíbrio em áreas de águas rasas. Lastro adicional sempre pode ser adicionado posteriormente, uma vez que a embarcação esteja livre de águas rasas.

COVID-19: Você me entende?

Uma inesperada sequência de precauções com a COVID-19.

O que nos foi relatado

Como um prático que tem realizado operações de rotina nestes tempos extraordinários, uso uma máscara facial, conforme as normas vigentes, e percebi em um efeito colateral incomum. Nesta ocasião que relato, percebi que o nível de conhecimento e entendimento da Língua Inglesa por parte do comandante era excelente. No entanto, percebi que sua capacidade de me entender enquanto minha voz estava um pouco abafada pela máscara protetora não era tão excelente. O comandante frequentemente dizia "sim" quando parecia impróprio e eu precisava confirmar várias comunicações importantes para ter certeza de que estava obtendo uma resposta correta.

O aprendizado com isso é garantir que todas as comunicações sejam devidamente compreendidas usando relatórios de *loop* fechado e garantindo que todas as perguntas sejam feitas de maneira clara e aberta, em vez de serem direcionadas ou sugestivas.

Comentário do *CHIRP*

Este é um relato simples que nos mostra que uma simples máscara pode abafar toda a gama audível de comunicação e também pode atrapalhar os aspectos mais sutis da comunicação, como linguagem corporal e sinais visuais, inclusive das expressões faciais. Embora este relatório seja específico para COVID-19, em uma frente mais ampla, ele pode estar relacionado a navios multinacionais onde as conversas e as comunicações verbais são mais fáceis e fluem mais livremente em uma situação face a face, ao invés de remotamente via telefone ou rádio. Também pode haver um elemento de leitura labial entre as pessoas, especialmente em áreas de alto ruído ambiente e com pessoas mais velhas em geral.

Os benefícios de se usar uma máscara ou outra cobertura facial para proteção pessoal ou para prevenir qualquer potencial disseminação de infecção têm sido amplamente debatidos. A recomendação muda rapidamente e varia em diferentes partes do mundo, mas como um princípio geral as máscaras são agora altamente recomendadas, e os marítimos devem seguir as recomendações mais recentes, tanto da OMS com as de cada país, sobre o uso de máscaras e coberturas faciais. Se houver uma alteração qualquer, as precauções mais restritivas devem ser seguidas. Uma avaliação de risco e ameaça COVID-19 específica do próprio navio também precisa ser levada em consideração por aqueles que embarcam por qualquer motivo. De maneira semelhante, um porto pode exigir que um navio siga procedimentos específicos.

Foi observado que alguns práticos tiram as máscaras durante as manobras críticas, mas aumentam o distanciamento social para compensar. É necessário equilibrar o risco entre comunicação crítica e possível contágio.

Finalmente, se uma operação não puder ser realizada com segurança, incluindo comunicações críticas de segurança satisfatórias, a operação não deve ser realizada.

Marolas e velocidade insegura de passagem por navios fundeados

Toda história tem dois lados.

O que nos foi relatado

Estávamos fundeados em um riacho em um estuário de rio e tínhamos a contrabordo um barco de suporte para reparos em seu molinete. Ambos os barcos, com cerca de 12 m de comprimento cada, estavam bem protegidos por suas defensas.

Notamos uma lancha de prático vindo em nossa direção a uma certa velocidade. Ela não fez qualquer tentativa de diminuir a velocidade e passou por nós a uma distância de 20m, a uma velocidade estimada de 12 nós, criando uma vaga de 1 metro de altura. A onda fez com que os dois barcos se chocassem, danificando o verdugo do nosso e arrancando

parte da balaustrada do outro barco. Além disso, quatro defensas simplesmente explodiram.

Chamei imediatamente a lancha do prático pelo VHF, pedindo que parasse e voltasse para avaliar os danos. A lancha do prático perguntou onde estávamos e se identificou. Ela veio ao nosso encontro e perguntei o nome da empresa e os dados do seguro. Foi-me dado o nome da sua empresa e foi-me informado que tinham de manter a velocidade devido à força do vento – no entanto, conseguiram manter a embarcação a 4 metros de nós sem problemas. Após uma breve conversa, a lancha do prático nos circulou algumas vezes e então outro membro da tripulação apareceu de maneira agressiva e passou a nos informar que o incidente foi nossa culpa por não utilizar as defensas adequadas. Quando questionado sobre sua velocidade, ele se recusou a comentar e começou a nos insultar, momento em que nosso comandante perdeu a paciência e xingou o tripulante. Tentei acalmar a situação e então a lancha do prático nos circundou novamente. Neste momento um tripulante da lancha do prático saiu da cabine da embarcação, com os braços estendidos e dizendo para nós que não podíamos fazer nada com eles, e então partiram. Ao verificar nosso AIS, eles não apareciam.

Diálogo posterior

O nosso colaborador entrou em contato com os administradores da Praticagem local, que por sua vez solicitaram que um relatório fosse submetido para avaliação. O *CHIRP* também entrou em contato. O gerente de operações respondeu prontamente por telefone e informou ao *CHIRP* que os fatos ainda estavam sendo coletados da parte que informou, da tripulação da lancha e do Serviço de Tráfego de Embarcações local, mas as indicações iniciais mostraram discrepâncias no que fora relatado pelas três partes. Posteriormente, o colaborador por duas vezes não respondeu ao pedido de informações do *CHIRP*, mas a Praticagem local respondeu por telefone e avisou ao *CHIRP* que o incidente estava encerrado e, embora ainda houvesse discrepâncias entre as diferentes contas, os tripulantes da lancha do prático concordaram em pagar pelos reparos nos barcos danificados, como um sinal de boa fé.

Comentário do *CHIRP*

A consciência situacional é essencial. Todos os marítimos precisam estar atentos e ter consideração e empatia pelos tripulantes de outros barcos o tempo todo.

Seja qual for a situação, não há necessidade de comportamento agressivo ou linguagem abusiva. Isso é desnecessário e invariavelmente contraproducente.

O engajamento voluntário da Praticagem local com o *CHIRP* foi observado e é encorajador.

Colete Inflável – etiqueta de serviço posicionada incorretamente

O relato a seguir foi recebido do DPA de uma empresa de navegação.

O que nos foi relatado

Quero compartilhar o seguinte com vocês, pois sinto que seria um flash de segurança valioso para todo o setor. Uma de nossas embarcações relatou que em dois de seus coletes salva-vidas infláveis, as etiquetas de serviço foram colocadas de maneira que impossibilitavam o ajuste da tira que fica na altura da cintura. Por favor, veja as fotos anexas que ilustram o problema.

Diálogo posterior

O *CHIRP* se envolveu com o colaborador para confirmar que as etiquetas de "próximo serviço" em questão foram instaladas por um centro de serviços terceirizado - eles foram. Depois de verificar outras embarcações da empresa, o colaborador informou ao *CHIRP* que quatro outras embarcações tinham equipamentos atendidos pelo mesmo prestador de serviços. No entanto, parecia que se tratava de um incidente isolado que não havia sido repetido em outro lugar. O DPA encaminhou todos os detalhes para a empresa de manutenção, que garantiu que isso não aconteceria novamente.

Demonstrando como ajustar a tira do colete salva-vidas.

Destacando que o posicionamento da etiqueta de serviço impossibilita o ajuste da tira.

Comentário do *CHIRP*

Além deste relatório específico, há uma questão mais ampla com relação à integridade e qualidade do serviço prestado por alguns centros de serviços terceirizados em todo o mundo. O pessoal dos navios frequentemente presume que o equipamento enviado à terra para um centro de serviço terceirizado reconhecido pelo fabricante sempre recebe o serviço adequado e é devolvido em boas condições operacionais e seguras. Estando completo e com um novo certificado, o equipamento pode ser colocado em serviço na embarcação sem maiores considerações.

No entanto, o *CHIRP* sugere que, após o retorno do serviço de terceirizadas, os equipamentos de segurança, salvatagem e combate a incêndio sejam verificados pelo pessoal de bordo e, se possível, testados antes de serem colocados em serviço. O *CHIRP* está ciente de que os botes salva-vidas estão sendo devolvidos com equipamentos

expirados e rações de sobrevivência desatualizadas – o que acaba sendo descoberto apenas em no serviço subsequente em um país diferente. Os conjuntos respiratórios autônomos foram devolvidos em condições inoperantes e os extintores de incêndio devolvidos com cartuchos de CO_2 expirados ou cilindros não pressurizados. É possível que o certificado renovado seja considerado mais importante do que uma verificação adequada dos equipamentos.

Mais problemas com o MCP na chegada e na saída

Embora este tópico tenha sido amplamente coberto em uma edição recente da Maritime FEEDBACK, (MFB55), esses dois relatos servem como um lembrete oportuno para sempre estarmos preparados para o inesperado.

O que nos foi relatado (1)

O navio em questão teve um problema no MCP recentemente, logo após deixar o cais. Foi evidenciado que o navio só poderia navegar no máximo em regime de "devagar adiante", até que ele chegasse à área de fundeio, com auxílio do prático, para realizar os reparos. Até o momento do desembarque do prático a causa do problema não foi identificada.

O que nos foi relatado (2)

Aproximadamente dez minutos após a saída do cais, durante a manobra de saída, o MCP apresentou um vazamento de combustível, o que exigiu que o navio fosse parado por aproximadamente dez minutos. O canal não tem muito espaço de manobra, mas conseguimos manter a posição com o auxílio de dois rebocadores. Com o vazamento de combustível sanado, a embarcação voltou a navegar, porém parou novamente, quatro minutos depois, devido a um vazamento em uma rede hidráulica no MCP. Desta vez o atraso foi de cerca de trinta e cinco minutos. No entanto, os rebocadores mais uma vez nos ajudaram a manter a posição. Por fim, o Chefe de Máquinas liberou o navio para navegar, porém com o motor em regime de, no máximo "meia força adiante". Após passarmos pelas boias de sinalização do canal, a embarcação então fundeou para efetuar reparos completos.

Uma inspeção completa deve ser realizada por um oficial de máquinas, sendo essencial para detectar a falha (imagem: Danny Cornelissen)

Comentário do *CHIRP*

O teste dos motores principais e uma inspeção completa deve ser realizada por um oficial de máquinas, sendo essenciais para a detecção da falha. Durante essas inspeções, vazamentos e falhas existentes serão detectados, embora nesses dois relatórios específicos não haja garantia de que o teste do motor principal antes da partida teria evitado as paradas.

A boa comunicação entre os diferentes departamentos de bordo permitirá que as decisões tomadas sejam as mais prudentes.

Considerar cenários hipotéticos, como ter que parar no meio do canal sem áreas de fundeio nas proximidades e oleodutos submarinos que impeçam o fundeio, faz parte do planejamento da navegação e das boas práticas de navegação. Na decisão relacionada aos rebocadores, quando devem estar de prontidão e quando podem ser liberados com segurança, leve em consideração a topografia do cenário ao redor do navio, a natureza do fundo do mar e as condições climáticas.

O uso de novos combustíveis com baixo teor de enxofre tem sido muito anunciado na imprensa marítima e em publicações técnicas. O *CHIRP* estaria interessado em receber relatórios tratando de quaisquer problemas comprovados ou suspeitos resultantes do uso desses novos combustíveis.

O CANTINHO DO PRÁTICO

O "Cantinho do Prático" deste mês é baseado em dois relatos recebidos.

Arranjos de embarque de prático inadequados

Inadequadas por projeto, conhecidas pelas autoridades de *Port State*, armadores e autoridades de bandeira - ainda assim, essas embarcações têm permissão para navegar pelo mundo, colocando os práticos em perigo.

O que nos foi relatado (1)

Um navio foi identificado pela autoridade *Port State* como tendo um arranjo de embarque de prático inadequado em 17.03.2020. A embarcação possui uma plataforma com alçapão, mas a escada do prático não se estendia a 1,5 m acima desta plataforma. Um relatório foi submetido à agência reguladora nacional, que visitou a embarcação e confirmou que o arranjo era inadequado. Os práticos são instruídos a não usar arranjos inadequados, podendo, inclusive, serem penalizados se o fizerem ainda que relatem o ocorrido. No entanto, este navio e outros tantos ainda estão fazendo escala nos portos. Se inspecionados, os navios que apresentam este tipo de não conformidade recebem uma notificação do regulador local, mas isso não os impede de navegar, o que coloca os práticos em uma posição difícil, uma vez que tanto a autoridade de *Port State* como a administração de bandeira toleram a situação e simplesmente se posicionam de uma forma muito evasiva e genérica, dizendo que "os práticos não devem embarcar se perceberem qualquer condição insegura".

Diálogo Posterior

Houve muito diálogo decorrente deste relatório e os detalhes são os que seguem.

O *CHIRP* contatou o DPA da empresa em questão, o Capitão dos Portos e *Port State Control*.

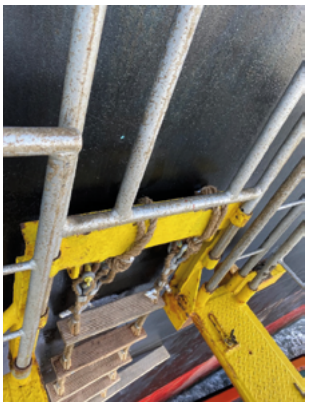
O DPA confirmou que o problema era conhecido por

eles e que a administração de bandeira da embarcação e a sociedade classificadora já haviam sido contatados.

A opinião do Capitão dos Portos era que a questão era da competência do *Port State Control*, embora destacasse que a ligação com a autoridade local do porto em todas as questões de segurança marítima não apenas continuaria, como também seria fundamental.

O *Port State Control* foi muito prestativo e reforçou seu apoio aos práticos que se recusaram a embarcar em navios que consideravam perigosos. Eles solicitaram que os práticos os informassem de quaisquer deficiências, a fim de permitir um acompanhamento eficaz. Um sistema abrangente de investigação de incidentes e relatórios é mantido, incluindo avaliação dinâmica de riscos. Foi também destacado que existe uma estreita ligação com o órgão regulador nacional.

Houve muito mais ruídos sobre questões processuais para superar os problemas levantados, mas em resumo não há solução fácil para um problema que levou 20 anos para ser criado! No entanto, o *CHIRP* pode se envolver de forma proativa com todas as partes e aplicar a pressão apropriada para destacar quaisquer problemas potenciais e a necessidade de resolução.



2 exemplos de arranjos inadequados para embarque de prático do tipo alçapão.

Comentário do *CHIRP*

O segundo relatório incluído neste "Cantinho do Prático" é sobre o mesmo problema no mesmo porto, apenas o nome do navio era diferente. Isso eleva para quatro o total de navios nomeados e mencionados em relatórios ao *CHIRP* com esse mesmo problema.

A resposta de todas as partes foi a mesma, no entanto, o navio continua em não conformidade. Potencialmente, a notificação do regulador cumpriu seu papel, pois a empresa, a bandeira e a classe estão cientes do assunto. No entanto, como a embarcação foi construída de acordo com os regulamentos anteriores a 2012, há espaços na redação dos regulamentos para todo tipo de manobra entre aquilo que deve ser feito e o que pode ser feito. Portanto, a embarcação continua navegando e permanece não conforme. O *Port State Control* sabe de outras embarcações que se encontram nas mesmas condições. Todas são bem administrados e têm gerentes de renome - apenas foram construídos com planos de embarque de prático incompatíveis.

Membros do MAB notaram que muitas melhorias nos arranjos de embarque do prático do tipo alçapão foram vistas na Europa. Algumas empresas realizaram modificações com aprovação de classe. O *CHIRP* também está ciente de pelo menos uma administração do Estado de bandeira que está em consulta com a classe para resolver o problema. Isso é encorajador, embora precise ser feito mais vezes.

Tragicamente, foi um desses arranjos que causou a morte de um prático em Nova Iorque no início deste ano. Isso levou a um aumento de foco na segurança desses e de outros arranjos em geral.

Pouco antes de publicar esta edição de FEEDBACK, soubemos de um segundo acidente fatal envolvendo o embarque de um prático no ponto de embarque de *Sandy Hook*, em Nova Iorque, em 5 de agosto.

O ponto principal de conformidade é que torna o equipamento seguro para uso. A não conformidade significa que não é seguro usar. Simples assim. Embora um *Port State Control* não tenha o poder de dizer ao navio o que fazer, o prático tem o poder de não mover o navio.

Um prático prestes a navegar em um navio pode insistir em conferir a existência de um arranjo adequado antes de liberar qualquer cabo. Na chegada a um ponto de embarque de prático, se um arranjo não conforme for apresentado, o prático deve se recusar a embarcar no navio.

É hora de dar um basta nesta situação.

CORRESPONDÊNCIAS RECEBIDAS

Discrepâncias no pôster de orientação sobre a escada do prático

A atenção do *CHIRP* foi chamada para uma série de discrepâncias entre os regulamentos relativos às escadas de práticos e arranjos de embarque de práticos, conforme preconizado no SOLAS (Capítulo V Regulamento 23), pela Resolução A.1045 (27) da IMO e a descrição dos arranjos no pôster padrão do IMPA (acreditado pela IMO) "Modalidades de embarque necessárias para o prático". Todos os marítimos são avisados de que, embora o pôster seja um bom ponto de partida, ele permanece apenas como uma ilustração para chamar a atenção para o conteúdo dos regulamentos escritos, que sempre devem ser referenciados como o requisito definitivo para escadas e planos de embarque.

Velocidade mínima para máquina a vante

"Com relação ao artigo no MFB56 sobre a troca do master pilot, ele menciona que o motor principal não deu partida à ré porque o navio estava com seguimento de 3,5 nós a vante. Quando a embarcação foi reduzida para 3 nós, não houve problema em reverter o motor.

O padrão de 3 nós é estabelecido pelo armador, pela IMO ou por algum outro requisito semelhante? Nunca tive nenhum problema ao reverter a máquina em qualquer velocidade que o navio ou motor estivesse funcionando e ficaria grato se vocês pudessem me informar de onde veio isso e as razões para este arranjo. "

Após a discussão, o *Maritime Advisory Board* respondeu o seguinte

Supondo que a embarcação não tenha uma hélice de passo controlável, ou seja, em muitos casos, estando o navio com seguimento a vante, o motor não será capaz de reverter até que uma velocidade mínima seja atingida - neste caso 3 nós ou menos.

É normal em uma situação crítica de emergência que o comandante instrua a Praça de Máquinas a realizar uma manobra de reversão imediata. Este procedimento deve ser

sempre feito no compartimento da Máquina do Leme e todos os oficiais de Náutica devem estar familiarizados com ele.

Um navio com propulsão a motor totalmente carregado com cerca de 14.000 toneladas de deslocamento manobrando a partir de uma velocidade de cruzeiro de 14 nós para a paralisação total, ainda estará com seguimento à vante, de 2 a 3 nós, cerca de quinze minutos após a ordem de "Pare" ser dada. A rotação do motor cairá de 110 para 40 rpm em cerca de 7 a 8 minutos e gradualmente irá parar após cerca de 12 minutos.

Se uma parada emergencial é exigida, o motor geralmente pode ser revertido após cerca de 3 minutos, enquanto ainda está funcionando à vante a cerca de 30 rpm e já poderá estar funcionando a 60% da potência da ré em cerca de 5 minutos. Uma embarcação mais lenta, ou com lastro, levaria menos tempo para fazer isso. Deve-se observar que uma manobra de reversão imediata causa níveis muito altos de estresse no motor e pode causar danos.

Um comandante, e consequentemente o prático, precisa saber a velocidade máxima à vante na qual ele pode obter uma reversão imediata. Isso varia de navio para navio.

Algumas embarcações modernas com projetos "otimizados" de motor não são capazes de aplicar o ar de frenagem por um período consistente - em uma classe, por exemplo, eram 17 minutos completos com o calado máximo até que se tivesse uma reversão, estando o navio em marcha "muito devagar adiante". Isso foi descoberto após a entrega do estaleiro e foi projetado, presumivelmente, para que se tenha eficiência de consumo de combustível e por fatores ambientais, ao invés de se concentrar na manobrabilidade do navio. A empresa em questão garantiu que essa "peculiaridade" se tornasse uma informação clara, a ser passada do comandante para o prático – assim, a prática padrão era que um rebocador com uma grande tração estática fosse acoplado o mais rápido possível na popa caso houvesse esta necessidade.

Acompanhamento sobre abuso de drogas

Na sequência do artigo "Abuso de drogas em embarcações de pesca", publicado no MFB58, chamou a minha atenção o comentário "No entanto, o *CHIRP* não tem conhecimento de nenhum tipo semelhante de dispositivo simples de se embarcar em navios para detectar a presença de drogas. Tal procedimento geralmente requer o envolvimento de terceiros, semelhante ao monitoramento de atletas ". É possível realizar teste para 13 tipos de drogas recreativas separadas usando o método de teste de saliva, urina ou folículo capilar, dependendo do que for necessário. Cada um tem um meio de detecção diferente, com a saliva detectando uso de 2 a 3 dias antes, urina até 30 dias antes e folículo capilar dependendo do comprimento do cabelo.

Muitos países adotaram uma política de tolerância zero às drogas, mas não têm nenhum método para aplicá-la e repassam a diretriz aos armadores para fazer cumprir. Super iates "gerenciados pelo comandante" frequentemente realizam seus próprios testes.

Uma das diretivas das emendas de Manila do STCW de 2010 afirma: "A fim de identificar o abuso de drogas e álcool, programas de triagem devem ser implementados para todos cujas funções envolvam segurança designada, prevenção da poluição e funções de segurança em geral para evitar que o álcool e as drogas prejudiquem a capacidade da tripulação". Parece que muitas empresas não conhecem ou estão ignorando este regulamento.

O *CHIRP* analisou o assunto mais detalhadamente e descobriu que kits de detecção multidrogas simples de amostra de urina estão disponíveis.

Um kit básico de teste de urina (espectro de 13 drogas) custa cerca de £ 12/US$ 15 e sua função principal é indicar se um marítimo está "livre de drogas". Se este teste inicial (espectro de 13 drogas) não retornar como "claro", a mesma amostra de urina pode ser usada para um teste mais detalhado, mas para isso um kit separado é necessário para cada uma das 13 drogas que você está testando. Esses kits de teste de drogas individuais mais específicos custam aproximadamente £ 48/US$ 60 por medicamento testado.

O *CHIRP* observa que os comentários dos que informam este tipo de ocorrência se aplicam a todos os marítimos, e não apenas ao setor de pesca. Vale ressaltar também que, para a testagem de drogas e álcool, existem várias empresas que oferecem serviços para a realização de testes iniciais e de acompanhamento para álcool e drogas. Os serviços não são baratos, o que simplesmente reforça a velha máxima: "Qual o preço do QSMS?"

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

The Corporation of Trinity House

TT Club Mutual Insurance Ltd

The TK Foundation

Lloyd's Register Foundation

The Britannia Steam Ship Insurance Association Ltd

The UK P&I Club

Witherbys

Seafarer's Trust

Seafarers UK

CHIRP MARITIME
Centaur House, Ancells Business Park, Ancells Road, Fleet, GU51 2UJ, UK
www.chirpmaritime.org | reports@chirp.co.uk | +44 (0) 1252 378947

Design:
Phil McAllister Design Ltd.