

MARITIME FEEDBACK

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 relato por e-mail diretamente para o *CHIRP*. Sempre protegeremos a sua identidade – 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 | secretaria@sobramam.org

Editorial *CHIRP*

É seguro?

Comte. Jeff Parfitt
Diretor (Marítimo)

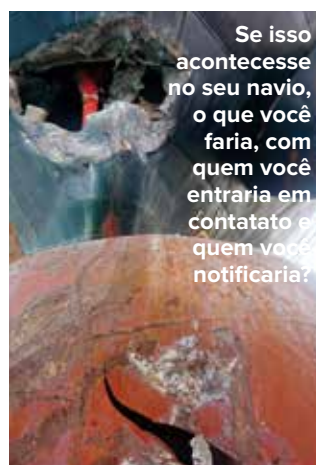
Nossa foto é um clique dramático de um dano a uma roda de proa e ao bulbo de um navio. Nosso correspondente perguntou até onde é seguro determinar, por bordo, se é seguro prosseguir com a viagem ou se a tripulação deve providenciar reparos temporários emergenciais. Nossa resposta foi que em casos deste tipo o dano deve ser inspecionado por um inspetor da sociedade classificadora. As sociedades classificadoras determinam as regras para a construção segura de um navio e são elas as entidades mais apropriadas para serem consultadas quando se tem um dano estrutural. Seus vistoriadores possuem grande conhecimento e experiência e têm recursos de apoio excelentes, se necessário. Nesse caso também sugerimos que as seguradoras sejam informadas. Os marítimos que se encontram em dificuldades nunca estão sozinhos; existem muitas fontes disponíveis para que se tenha o devido suporte técnico e legal nessas

situações. Não é vergonha alguma admitir que não tem certeza de como lidar com uma situação incomum. Assim, não se acanhe em pedir ajuda.

Em outras partes desta edição temos uma ampla gama de relatos interessantes e, como sempre, agradecemos aos nossos colaboradores por entrarem em contato conosco.

O primeiro é o relato sobre um tripulante que estava em cima de uma prancha de trabalho em uma situação com alguns aspectos consideravelmente perigosos. Isso é seguido por uma discussão sobre os benefícios do treinamento em simuladores e até que ponto ele deve ser utilizado no lugar do tempo no mar. Consideramos um caso interessante envolvendo a Regra 10 do RIPEAM e sugerimos aos nossos leitores que considerem as situações do ponto de vista dos outros navios da área. O relato é um lembrete vívido de que a percepção pode variar dependendo de onde se observa um fato.

Nesta edição temos dois relatos que foram encaminhados pela ISWAN, e eles são um lembrete



preocupante de que nem todos os navios são operados como gostaríamos. Existem muitos navios e empresas de baixo padrão em nosso setor. Porém, quando os expomos, eles não vão adiante.

Na sequência temos outro exemplo de um navio que não conseguiu dar partida em seu motor principal ao sair de um porto, o que é um lembrete oportuno de que todos os maquinistas devem estar familiarizados com a operação dos equipamentos a bordo. Os motores modernos são frequentemente programados para se comportar de maneiras que não são óbvias

para quem está pilotando, portanto, preste atenção.

No Cantinho do Prático trazemos outro relatório deprimente sobre arranjos de embarque de prático não conformes, mas também alguns exemplos encorajadores de navios sendo recusados pela praticagem por não possuírem os dispositivos adequados para um embarque seguro. Manter os navios bem afastados do ponto do prático é uma ferramenta poderosa disponível para todos os portos, e nossos exemplos mostram claramente que é uma arma eficaz na luta para manter nossos práticos seguros.

Finalmente, temos dois itens de correspondência, incluindo a notícia de boas-vindas de que estabelecemos um vínculo com a Professional Yachting Association. Esperamos que isso leve a mais relatórios deste importante setor que está crescendo em importância, à medida em que seus números impressionantes continuam a aumentar.

Deve haver algo interessante para todos nesta edição e esperamos que você goste. Até a próxima vez! Fiquem seguros!

Prática insegura trabalhando sobre o mar

Um relato que mostra outro exemplo de marítimos se colocando em situação de risco por se utilizarem de práticas inseguras.

O que nos foi relatado

Um navio de cruzeiro estava atracado no cais em frente ao meu navio. Notei uma prancha de trabalho montada na alheta de bombordo sendo movimentada ao longo do costado enquanto um tripulante estava de pé nela. Embora a pessoa na prancha estivesse usando EPIS (cinto de segurança, calçado de segurança, luvas e colete salva-vidas inflável), considero isso um ato bastante inseguro. O tripulante trabalhando na prancha deveria sair da mesma sempre que fosse necessário reposicioná-la (Veja as fotos abaixo).



Figura 1 de 3 –
Reposicionamento inseguro da prancha de trabalho.



Figura 2 de 3 –
Reposicionamento inseguro da prancha de trabalho.

Figura 3 de 3 –
Reposicionamento inseguro da prancha de trabalho.

Diálogo Posterior

As fotografias enviadas foram tiradas através de uma vigia de um camarote de uma embarcação próxima e eram as únicas disponíveis, daí a falta de clareza. No momento em que a prancha de trabalho foi montada, um oficial estava presente, aparentemente verificando e instruindo os tripulantes que estavam fazendo o trabalho. Ele estava segurando alguns papéis que o nosso colaborador presumiu serem as permissões de trabalho, as listas de verificação e análises preliminares de risco apropriadas. No entanto, o colaborador considerou que faltou comprometimento com a segurança por parte do tripulante que ficou encarregado do serviço após a saída do oficial.

Comentário do CHIRP

Embora muitas suposições estejam sendo feitas, há também uma sequência desconcertante de fotografias que ilustram a falta de conscientização sobre a segurança da tripulação envolvida na faina com uma aparente falta de supervisão, instrução e treinamento. A boa prática seria ter uma escada de quebra-peito montada para acessar a prancha a partir do convés acima e, nas proximidades do local, uma bóia circular com cabo pronto para uso imediato. Além disso, a boa prática nunca permitiria que uma prancha de trabalho fosse movimentada ao longo do costado com um tripulante em cima dela, pois isso envolve desamarrar o cabo de segurança que prende uma extremidade da prancha e suportar o peso apenas com a mão enquanto o outro cabo é movido e reposicionado. Para finalizar, parece haver uma lona montada sob a prancha (para conter qualquer gotejamento?), o que implicaria em uma consciência de proteção ambiental, o que torna a óbvia falta de consciência de segurança ainda mais desconcertante.

Por que os marítimos fazem algo assim? Seria uma verdadeira falta de conhecimento e consciência dos perigos e consequências potenciais de suas ações? Nesse caso, então parece que nossos padrões de treinamento caíram para um nível inaceitável. Ou é um ato deliberado de negligência? Esses atos são irresponsáveis e constituem um exemplo perigoso para os demais tripulantes da guarnição, que aprendem e se orientam por aqueles que estão ao seu redor. Seja qual for o motivo, tais ações não são aceitáveis - quase-acidentes como esses demonstram a necessidade de ter melhor consciência situacional, uma melhor percepção de risco, uma maior compreensão da segurança pessoal e ser capaz de se manifestar contrariamente quando solicitado a fazer algo de maneira insegura.

Incidente relacionado à regra 10 do RIPEAM

Um relato destacando um quase abalroamento entre um pesqueiro e um containerero

O que nos foi relatado

Um pesqueiro estava operando dentro da zona de separação central de um grande EST (Esquema de Separação de Tráfego) seguindo um padrão de loop básico de rumos, em direção ao norte em 330°, em seguida, guinando para bombordo para seguir o rumo reverso (150°) ao sul entre as faixas de separação NE e SO, navegando a 3,3 nós. Um grande navio containerero estava avançando a 20 nós na faixa SO, mantendo-se próximo ao limite sul desta faixa.

Ao se aproximar do limite norte da zona de separação, o pesqueiro iniciou sua curva planejada para bombordo para reverter seu curso. Nesse momento, o containerero alterou o rumo para bombordo, saindo da faixa SO e entrando na zona de separação. Enquanto o pesqueiro continuava sua guinada para bombordo, passando pela proa 170°, seu comandante viu que estava pela bochecha de boreste do containerero, e precisou fazer uma manobra de emergência para boreste para evitar uma situação de proximidade excessiva ou possível abalroamento.

Diálogo posterior

O CHIRP discutiu o relato tanto com o gerente de frota como com o comandante do pesqueiro para esclarecer alguns detalhes, entender o desenrolar dos fatos durante o incidente e reunir quaisquer informações adicionais. O pesqueiro tinha menos de 12 meses e estava totalmente equipado com uma gama dos mais recentes equipamentos de navegação e localização de peixes, incluindo cartas eletrônicas. Além disso, a manobra de emergência que o comandante fez, guinando para boreste, levou o pesqueiro a um trecho de baixa profundidade, o que acabou sujando o equipamento de pesca, que foi posteriormente limpo, sem danos ou perdas.

O CHIRP também contactou a empresa responsável pelo containerero e os detalhes do incidente relatado foram repassados ao DPA. Posteriormente, após entrar em contato com o comandante de seu navio, o DPA voltou ao CHIRP com uma resposta incluindo uma série de prints tiradas do ECDIS do navio e um comentário do comandante sobre o incidente. As fotos mostravam que o containerero estava ao sul da rota planejada e fora do corredor de segurança local, em uma posição próxima ao limite entre a faixa SO e a zona de separação central.

Tanto o colaborador que reportou o incidente como o comandante do containerero evocaram a regra 10 do RIPEAM para justificar sua posição como correta e a da outra parte como errada.

A Regra 10 (e) (ii) permite que navios pesquem dentro de uma zona de separação e, adicionalmente, a regra 10 (b) (ii), diz que

um navio navegando em um EST deve, tanto quanto possível, manter-se fora da linha de separação ou da zona de separação.

Porém, na regra 10 (i) é dito que um navio que esteja empregado na pesca não pode impedir a passagem de nenhum navio que esteja demandando a linha de tráfego em um canal de navegação.



Figura 4 – Print tirado do ECDIS do containero.

Comentário do CHIRP

Existem algumas discrepâncias entre os dois relatos do mesmo evento. Porém, não é função do CHIRP realizar uma análise forense de um incidente, mas sim destacar a situação que se desenvolveu e promover boas práticas marinheiras e de segurança da navegação.

Existem dois lados em cada história e esses lados são normalmente descritos pela percepção individual que cada um tem dos eventos. Embarcações diferentes têm características de manobra diferentes. Um containero de 340m é muito menos manobrável do que um pesqueiro de 34 metros e, como tal, deve planejar e executar preventivamente manobras para evitar abalroamentos antes que se chegue a uma situação limítrofe. Por esse motivo, seria prudente não seguir uma derrota desnecessariamente perto de uma zona de separação onde os pesqueiros estejam operando, e onde se fazem manobras muitas vezes imprevisíveis dada a natureza da atividade de pesca.

Por outro lado, as embarcações envolvidas na pesca e outras embarcações pequenas devem ter em mente que a equipe de Passadiço de um grande navio fica muito desconfortável com embarcações menores operando nas proximidades delas, dentro do raio de reação da embarcação maior, tirando assim qualquer forma de controle do navio maior sobre qualquer situação que venha a ocorrer. Será útil para todos os aquaviários sempre buscar considerar qualquer situação em andamento do ponto de vista do outro navio e seguir as precauções normais exigidas pela boa prática marinheira.

O RIPEAM tem a resposta para qualquer situação, desde a detecção inicial até a passagem final, mas há sempre a questão da percepção local em relação à situação, que pode variar, literalmente, de acordo com a altura do olho do observador.

Substituição de tempo de simulador por tempo de mar

Vivemos em um mundo de mudanças, mas será que toda mudança é apropriada?

O que nos foi relatado

Recentemente, chegou ao meu conhecimento que é intenção de um grande Estado de Bandeira, com o apoio da indústria, reduzir o tempo no mar exigido pelos praticantes em favor do treinamento em simuladores. A proposta é permitir que 5 dias em um simulador de Passadiço do tipo full mission contem como 15 dias de tempo no mar, 10 como 30 e 20 como 60. É minha opinião profissional que isso será prejudicial para a

indústria. Em um estudo recente feito com oficiais em serviço ativo na Marinha Mercante, 75% a 80% rejeitam essa noção. Concordo que mais treinamento em simulador seria bom para os praticantes, no desenvolvimento de habilidades para evitar colisões, mas isso não deve prejudicar o tempo de estágio a bordo de um navio.

Acredito que os praticantes sairão de suas praticagens com certificados de competência (CoC) de menor valor por causa disso. O CoC está sendo seriamente desvalorizado e a bandeira está se tornando uma bandeira de conveniência devido às decisões que o administrador do Estado de Bandeira está tomando em relação a isenções e dispensas como essa. O tempo no mar durante a praticagem é extremamente importante, pois permite que os praticantes trabalhem sob a orientação de um marítimo profissional e em serviço, seja ele um oficial ou membro da guarnição. A vida no mar não pode ser reproduzida em um simulador. Toda a rotina de bordo, incluindo o serviço no Passadiço, o manuseio e cuidados com a carga, o gerenciamento da tripulação e o relacionamento com o pessoal de bordo e de apoio em terra, é de fundamental importância no desenvolvimento de um praticante e essas são habilidades que serão usadas ao longo de suas carreiras.

Diálogo posterior

O CHIRP solicitou ao colaborador a fonte dos números citados no relato inicial e foi direcionado a um documento formal de domínio público que indica claramente os números citados.

Também foi mantida correspondência com uma das organizações que estiveram envolvidas na consulta inicial em torno desta proposta. Ela informou que, embora os números citados pelo colaborador estivessem corretos, a redação do documento formal havia sido mal escolhida e que o Estado de Bandeira não tinha intenção de buscar esse nível de substituição. A proposta real discutida era para um máximo de 30 dias de dispensa de tempo no mar para qualquer praticante que concluisse um curso de simulador de Passadiço, que consiste em 2 módulos separados, com duração de uma semana cada, possibilitando uma dispensa de 15 dias de mar por módulo cursado. Este modelo funcionaria por um período experimental de 12 meses e não seria obrigatório. No final do período experimental, o projeto seria revisto e os resultados obtidos, somados aos outros dados, passariam por uma avaliação mais profunda antes que se tomasse qualquer decisão sobre a implementação deste modelo para todos os praticantes em treinamento a bordo de navio arvorando a bandeira deste Estado.

Comentário do CHIRP

Após discussões com os membros do nosso Conselho Consultivo Marítimo, os seguintes pontos foram observados.

- Houve apoio unânime para que se tenha mais tempo de simulador de qualidade na fase apropriada do treinamento de um praticante. Os praticantes aproveitam a experiência do simulador para se relacionarem com a tecnologia.
- Simuladores de Passadiço full mission são muito bons para a familiarização com o RIPEAM, com a manobra do navio, ECDIS e equipamentos em geral, porém eles não simulam a vida no mar. As sessões de treinamento do simulador precisam ser mais realistas, em vez de apresentar apenas situações isoladas. A vida no mar, tanto nos aspectos bons quanto nos ruins, precisa ser vivenciada para que os praticantes possam desenvolver suas habilidades de uma forma mais abrangente em relação ao que vão fazer em um futuro bem próximo, já como oficiais, entendendo, inclusive, suas responsabilidades como tal.
- A maioria dos cursos de uma semana consistem em 5 dias de instrução real, o que torna bem difícil entender a razão para que 1 dia de treinamento em simulador possa a equivaler a 3 dias de tempo no mar.

- Mesmo sendo claro que os padrões de treinamento a bordo variam muito, não se pode subestimar ou desvalorizar o trabalho árduo dos muitos oficiais e tripulantes de todas as funções e níveis que dedicam incessantemente seu tempo e conhecimento para ajudar a treinar e orientar a próxima geração de marítimos, da mesma forma que foi feito com eles, mantendo, inclusive, a tradição marinheira.
- Simuladores de qualidade são caros e existem números limitados disponíveis no momento. Para que o modelo proposto seja eficaz, seria necessário um grande investimento. Se é para defendermos que esse tipo de investimento foi feito, ele precisa ir bem além do que é oferecido atualmente e, de fato, incorporar a realidade virtual integrada.
- O conceito de que o regime não é obrigatório é um problema. Se o modelo for benéfico, deve ser obrigatório, para que todos os praticantes se beneficiem dele. Se for opcional, os resultados disponíveis ao final não serão representativos, refletindo o efeito em um pequeno grupo de praticantes que provavelmente já trabalham para empresas cujos regimes de treinamento já são mais eficazes.
- Por fim, foi destacado que este projeto é apenas uma proposta e será revista após alguns testes. Fiquem atentos a isso.

Incêndio nas Acomodações – duas mortes

Mesmo os acidentes trágicos têm um potencial de aprendizado, mostrando as causas raízes identificadas durante a investigação subsequente.

O *CHIRP* Maritime possui um acordo com a Rede Internacional de Assistência ao Bem Estar dos Marítimos - International Seafarers Welfare Assistance Network (ISWAN) – através do qual as entidades se comprometem mutuamente a informar sobre qualquer relato específico que envolva o bem estar dos marítimos. O relato a seguir nos foi enviado pela ISWAN.

O que nos foi relatado pela ISWAN

Fomos contatados por um colaborador solicitando assistência. Aparentemente houve um incêndio a bordo de seu navio e dois tripulantes morreram por inalação de fumaça. O colaborador contatou as autoridades por conta de supostos (a princípio) erros no relatório do incidente feito pelo comandante e pela empresa. Também foi informado que parte dos registros e documentos relacionados ao incidente foram forjados.

O *CHIRP* contatou o colaborador para esclarecer alguns detalhes de seu relatório e saber mais detalhes.

O colaborador alegou que:

- Um exercício de incêndio planejado, que deveria ocorrer um dia antes do incêndio real, não foi feito, mas foi lançado como satisfatório nos registros de bordo.
- No dia do incêndio o alarme foi desabilitado logo após soar, mas nenhum anúncio foi feito do fonoclima e o alarme também não foi reabilitado.
- Uma segunda anotação corretiva foi feita nos registros do navio mostrando que, no dia do incêndio, 3 minutos após o alarme inicial, a tripulação foi reunida e duas pessoas estavam desaparecidas. De acordo com o colaborador, não foi isso que aconteceu. A reunião não foi concluída corretamente e apenas uma pessoa estava desaparecida. Apenas após a brigada de incêndio concluir o trabalho e resgatar um corpo, que não era da pessoa que se pensava estar desaparecida, é que a tripulação percebeu a existência de um segundo desaparecido.
- Após o incêndio, ao prestar depoimento por escrito, o

colaborador foi pressionado a alterar sua declaração (o que se recusou a fazer). Em reuniões posteriores a bordo, o colaborador foi agredido verbalmente e assediado moralmente por se recusar a alterar a declaração.

- Embora fosse conhecido que a fonte do incêndio era de natureza elétrica, os gestores do navio sugeriram e divulgaram uma causa para o incêndio de maneira a parecer que de alguma forma a responsabilidade era das vítimas, antes que os investigadores em terra chegassem a bordo do navio para avaliar o cenário. A inspeção pelas autoridades não corroborou a opinião da empresa e apontou para uma outra causa para o incêndio.
- Dois dias após o incêndio e um dia após as autoridades de terra atenderem ao navio, o colaborador desembarcou para exames médicos. Após a alta do centro médico, foi negado ao colaborador o acesso ao navio, os pertences pessoais foram desembarcados pelo agente e, posteriormente, o colaborador foi repatriado pela empresa.

Diálogo posterior

O *CHIRP* pôde confirmar de forma independente que o navio mencionado estava atracado a um terminal de carregamento na data relatada e havia sofrido um incêndio nas acomodações, que resultou tragicamente na morte de dois tripulantes. Além disso, a administração do Estado de Bandeira foi contatada e confirmou que “como de praxe, para casos de vítimas ‘muito graves’ relatadas, uma investigação de segurança sobre esta ocorrência está sendo realizada, de acordo com o Código de Investigação de Mortes da IMO”, mas devido à investigação ainda estar em andamento, eles não estavam autorizados a comentar o ocorrido.

Comentário do *CHIRP*

Como afirmado anteriormente, mesmo acidentes trágicos servem para que as lições aprendidas possam ser compartilhadas e, assim, evitar que tragédias semelhantes aconteçam, mas somente se uma investigação completa for realizada, as causas imediatas e subjacentes forem identificadas e o relatório subsequente for publicado e colocado no domínio público.

Os exercícios obrigatórios são o mínimo necessário, mas somente um treinamento mais frequente pode levar a equipes melhores e mais proficientes, bem mais capazes de lidar com uma emergência real.

As tabelas mestras e o posicionamento de cada posto de emergência existem por um motivo e são baseadas em uma fórmula testada e aprovada, adaptada para atender aos requisitos específicos de um navio e ao número de tripulantes a bordo. Negligenciar o treinamento pode levar a escolhas erradas e, embora as análises possam parecer demoradas, uma análise correta é essencial.

As lições não podem ser aprendidas, as causas raízes dos incidentes não podem ser identificadas e os sistemas para evitar qualquer recorrência não podem ser colocados em prática se os registros forem falsificados e/ou se houver uma cultura de segurança fraca em toda a empresa, de cima para baixo, sendo fundamental o envolvimento da alta administração da mesma. Agradecemos ao colaborador por sua coragem em divulgar as várias questões discutidas acima, que são relativamente genéricas, até o momento, simplesmente porque o incidente está sob investigação do Estado de Bandeira e, portanto, o *CHIRP* não deve interferir neste processo. No entanto, a partir das informações acima, fica claro que há muitos aspectos do elemento humano a serem considerados. Alerta, Comunicação, Pressão, Práticas Locais, Distrações, Complacência e Trabalho em Equipe são todos fatores a serem considerados.

O *CHIRP* Maritime aguarda com expectativa a publicação do relatório completo e detalhado da investigação deste ocorrido pelo Estado de Bandeira.

A partida da Máquina falhou na saída do navio

Um relato destacando uma falha no motor principal e demonstrando a razão pela qual as verificações antes da partida devem ser feitas.

O que nos foi relatado

A partida do motor principal falhou na saída do navio do cais. O Eletricista, de alguma forma, desabilitou o motor principal após reparar o bow thruster que havia falhado na chegada.

Diálogo posterior

A embarcação envolvida era um grande container (294 m) que estava atracado em um cais dentro de uma bacia de evolução bem restrita, sem muito espaço. Havia outra embarcação atracada 26 m por ante a vante do navio e o final da bacia ficava 50m por ante à ré do navio, enquanto outra embarcação estava amarrada no lado oposto da bacia, a 100m de distância. De acordo com o comandante e a entrada no diário de navegação, o motor principal havia sido testado 30 minutos antes de o práctico subir a bordo. Com base nessa informação, o práctico passou a utilizar dois rebocadores do porto para puxar o navio para fora do cais e colocá-lo no meio da bacia antes de solicitar o primeiro movimento do motor. Quando o práctico solicitou máquinas, o motor falhou.

Decidindo que era muito perigoso tentar atracar o navio de volta ao cais apenas com rebocadores, foi tomada a decisão de rebocar o navio para um fundeadouro seguro. Cinco minutos depois de iniciada a operação, o motor principal ficou operacional. O navio seguiu para o fundeadouro sob máquinas e com rebocadores em escolta como uma precaução.

Assim que o motor principal partiu, o práctico perguntou ao comandante como era possível que o motor fosse testado conforme declarado, mas não conseguisse dar a partida. A resposta do comandante foi “motor muito potente”, o que não esclareceu nada ao práctico, pois não foi muito elaborada.

Comentário do CHIRP

Após discussão, os membros do nosso Conselho Consultivo Marítimo observaram os seguintes pontos.

A conversa entre o comandante e o práctico deve refletir a situação real com relação à condição operacional do navio e sua manobrabilidade, informando exatamente como é, e não “como deveria ser” ou o “como gostaríamos que fosse”.

O teste de máquinas deve ser esclarecido. Muitos motores são testados à vante e à ré com combustível. No entanto, alguns motores são testados apenas no ar enquanto estão atracados, devido ao excesso de empuxo quando acionados com combustível, o que pode arrebentar a amarração do navio. Talvez seja isso que o comandante quis dizer com a frase “motor muito potente”.

Os planos de passagem de chegada e saída do porto devem sempre conceber um plano “B” caso a primeira opção fique indisponível. Neste caso, o plano “B” funcionou perfeitamente com os rebocadores já com os cabos passados, facilmente capazes de rebocar o navio da bacia confinada para um fundeadouro seguro.

Muitos motores modernos possuem um modo de reinicialização que os impede de dar partida. Na primeira partida física do motor, pode demorar 20-30 segundos antes que a hélice comece a girar. Isso seria uma questão de familiaridade do sistema por parte dos maquinistas e Eletricista, além de uma boa comunicação entre o Centro de Controle de Máquinas (CCM) e o Passadiço.

Adicionalmente, em relação à familiaridade com o sistema, as listas de verificação são de grande valia para destacar qualquer interligação e a integração entre equipamentos

que ficam distantes uns dos outros (motores principais / bow thrusters etc.).

Por fim, pode haver problemas, mesmo após as verificações e testes mais rigorosos. Neste caso, estar sempre um passo adiante do problema e comunicá-lo imediatamente, é uma ótima forma de minimizar seus efeitos. Também é necessário superar qualquer relutância cultural do CCM em dizer que há um problema.

Suposta contravenção da MARPOL e não conformidade relacionada à MLC

Um relatório sobre supostas violações flagrantes das convenções internacionais MARPOL e MLC. Conforme o acordo que existe entre o CHIRP Maritime e a ISWAN, o relato que se segue é mais uma falha de segurança que nos foi reportada pela ISWAN.

O que nos foi relatado pela ISWAN

Fomos contatados por um marítimo com questões relacionadas à segurança a bordo. A água oleosa da embarcação está sendo descarregado diretamente no mar, sem passar pelo monitor de lastro ou separador de água e óleo. O monitor de lastro e o separador de água e óleo não funcionam há mais de um ano. O marítimo que nos trouxe o caso levantou isso com o comandante do navio, mas ele ameaçou demití-lo.

Mais detalhes foram incluídos no e-mail enviado pelo colaborador à ISWAN, conforme transcrito abaixo:

“Estamos trabalhando a bordo sem que as regras da MLC sejam cumpridas - isso geralmente se aplica 24 horas por dia. Reclamei com o comandante sobre isso, e agora ele vai rescindir meu contrato por esse motivo.

Além disso, estão descarregando esgoto sanitário diretamente no mar através de uma gambiarra que montaram. Nem toda a tripulação possui certificados adequados, sendo que alguns não possuem nem mesmo os cursos básicos para trabalharem em um navio tanque.”

Diálogo posterior

O CHIRP Maritime entrou em contato direto com o colaborador e através de alguns e-mails trocados, tomamos ciência de mais detalhes sobre possíveis contravenções e não conformidades.

- Parâmetros sobre horas trabalhadas e descanso estabelecidos pelo STCW e pela MLC não estão sendo respeitados e os registros estão sendo forjados.
- Em 3 dias consecutivos o colaborador foi designado para trabalhar direto, sem as horas de descanso, sendo que no quarto dia ele foi designado para executar alguns serviços fora da programação normal de turnos de serviço a bordo.
- No final do mês o comandante apresentou um relatório onde era registrada uma rotina normal de serviço e descanso, o que não refletia a situação real. Quando o colaborador se recusou a assinar o documento, o comandante assinou em seu lugar e arquivou o documento.
- Contravenções à MARPOL.
- Os resíduos oleosos são descartados ilegalmente enchendo tambores vazios, lançando-os ao mar e falsificando as posições do navio no Livro de Registro de Óleo.
- Existe uma gambiarra na praça de máquinas, permitindo a descarga de esgoto sanitário sem passar pelo tanque séptico. O navio está supostamente lançando esgoto dentro dos limites do porto e dentro de áreas especiais, desrespeitando o Anexo 4 da MARPOL.
- Contravenções ao SOLAS.
- A baleeira de bombordo tem um problema com a partida do motor e está assim já por mais de um ano, de acordo

- com os registros de bordo.
- O transceptor HF/MF da estação GMDSS não está funcionando adequadamente.
- O ECDIS, as cartas eletrônicas e as cartas de navegação convencionais não estão com as correções atualizadas, pois não há conexão com a internet no mar para que as correções possam ser baixadas.
- Certificação da tripulação.
- Nem todos os tripulantes possuem o certificado de treinamento básico em navios tanque, conforme preconizado.
- Um tripulante embarcou sem o certificado de vacinação contra a febre amarela e havia um certificado falso a bordo, para evitar problemas e passar por inspeções.

De acordo com o colaborador também existem questões relacionadas com salários retidos e um pagamento de uma considerável quantia de dinheiro a um agente para garantir a vaga a bordo do navio. O colaborador admitiu que isso era ilegal, mas informou que onde ele mora esta é a única forma de conseguir um emprego.

O *CHIRP* Maritime contactou a administração do Estado de Bandeira da embarcação que respondeu e solicitou os detalhes do relatório, os quais foram devidamente encaminhados. Em um e-mail subsequente, o Estado de Bandeira acusou o recebimento, agradeceu a comunicação direta do *CHIRP* e informou que eles também foram informados da reclamação levantada pelo membro da tripulação por outros canais.

Comentário do CHIRP

O engajamento imediato e positivo do Estado de Bandeira merece ser reconhecido e elogiado pelo *CHIRP* e é um dos poucos destaques positivos neste relatório.

A questão é: como essa situação pôde surgir? Vistorias, inspeções e programas de verificação devem evitar que esse tipo de situação exista, mas há muitos navios e poucos inspetores. Os vistoriadores e inspetores tendem a se concentrar nos principais pólos de navegação por razões óbvias, mas há muitos portos e terminais menores e mais remotos ao redor do mundo onde há menos probabilidade de ocorrer uma inspeção. É de se admirar que esses sejam os próprios portos e terminais em que os navios mais antigos tendem a operar?

Como a nova tonelagem de transporte é construída pelas empresas líderes em cada ramo de transporte, os navios mais antigos que estão sendo substituídos muitas vezes não são descartados para reciclagem, mas vendidos a outras empresas para serem utilizados além de sua vida útil segura. Assim, o processo continua com muitos navios sendo vendidos inúmeras vezes durante sua vida útil. Cada vez que são vendidos, os navios ficam mais antigos e exigem mais manutenção para mantê-los operacionais e em condições de segurança. A ironia é que as empresas que compram navios de 20 ou 25 anos tendem a não ter dinheiro, ou, ainda que o possuam, não parecem também ter intenção alguma de gastá-lo no navio e na tripulação, de modo que o declínio gradual da condição técnica do navio com a idade, torna-se uma corrida até o fundo do poço, para fazer tanto dinheiro quanto for possível através deles até que o navio não seja mais aprovado nas vistorias e seja, desta forma, vendido para o corte ou então até que ele simplesmente venha a naufragar.

Conforme relatado ao *CHIRP*, este caso é uma acusação contundente contra a indústria marítima no século XXI. As empresas e os seus colaboradores têm o dever legal e moral não só de cumprir as diversas legislações, mas também de adotar uma cultura de segurança em que não possam ocorrer incidentes desta natureza. Embora muitas empresas realmente tenham uma cultura de segurança eficaz, é claro que muitas outras não têm. Este relatório destaca o fato de que o *CHIRP* fará o acompanhamento de relatórios dessa natureza com os Estados de Bandeira e que os Estados de Bandeira levarão as

preocupações em consideração. Quaisquer outros relatórios desta natureza serão muito bem-vindos.

CANTINHO DO PRÁTICO

Por que recebemos tantas reclamações sobre escadas de quebra-peito?

A maioria dos marítimos no mundo entra e sai de navios diferentes duas ou três vezes por ano e, na maioria das vezes, por meio de uma escada de portaló, enquanto o navio está atracado em algum porto. Pense agora nos práticos, que conduzem seu navio com segurança dentro e fora dos portos, e que regularmente embarcam ou desembarcam de 2 ou 3 navios (ou mais) em um único turno de serviço, normalmente através de um arranjo de corda de cisal e degraus de madeira ou borracha, chamado de “escada de quebra-peito”.

As escadas de quebra-peito devem ser sempre vistas como um equipamento importante, um equipamento crítico, uma vez que são regulamentadas pela Convenção SOLAS. Para aqueles que podem ter esquecido, os regulamentos SOLAS dizem respeito à salvaguarda da vida humana no mar. Dito isto, o *CHIRP* quer levantar aqui uma importante questão: por que continuamos a receber um fluxo constante de relatórios sobre escadas de quebra-peito não conformes e arranjos de embarque de práticos (PBA – Pilot Boarding Arrangement) inseguros?

Relato inicial

Arranjo de embarque para práctico com alçapão (trap door) de acesso não conforme.

Diálogo posterior

O breve relato inicial foi acompanhado de uma fotografia (figura 5) que ilustrava claramente a não conformidade. Enquanto o *CHIRP* recebia o relatório básico, um relatório mais extenso foi enviado ao Port State Control (PSC) pela associação profissional do colaborador, o que resultou na presença, no dia seguinte, de dois inspetores do PSC já no porto seguinte.

O *CHIRP* contactou a empresa e se correspondeu com o DPA sobre o relatório.

Anteriormente, em 2019, o *CHIRP* havia se envolvido com esta mesma empresa em relação a um relatório de arranjo de embarque de práctico não conforme para outra embarcação. Naquela ocasião os detalhes foram repassados ao DPA, mas nenhum outro compromisso foi assumido na oportunidade. Nesta ocasião, o DPA informou que o navio reportado mais recentemente era um navio irmão do navio relatado anteriormente e ambos estavam equipados com o mesmo equipamento para embarque do práctico.

Em correspondência posterior, o DPA confirmou que a inspeção do PSC havia ocorrido, mas enfatizou que nenhuma deficiência foi registrada pelo inspetor. No entanto, o e-mail continuava: “Embora acreditemos que o PBA esteja em conformidade com os requisitos do SOLAS, decidimos fazer modificações. Instruímos o departamento técnico para entrar em contato com a classe e a bandeira para realizar as modificações necessárias”.

Comentário do CHIRP

O *CHIRP* ficou supreso ao ver que os inspetores do PSC não apontaram deficiência alguma após a inspeção ao navio.

- Há problemas conhecidos com os PBAs em navios de uma certa idade.
- Algumas bandeiras parecem aplicar o princípio do

que chamamos de “direitos do avô” nesta situação que envolve navios mais antigos, anteriores a algumas regulamentações – o *CHIRP* contesta esta posição de que não há problemas com o PBA em questão. Há um PBA não conforme, e isto é muito claro.

- Práticos deveriam estar operando de acordo com um determinado padrão operacional.
- Não ter estes padrões claros acaba colocando enorme pressão sobre o prático para que este acabe por usar esses PBAs inseguros. O prático não deveria tomar a decisão final apenas no momento em que está diante da escada, pronto para embarcar.
- Há alguma diferença entre uma escada não conforme e uma escada insegura? O *CHIRP* se posiciona afirmando que não. Ainda que alguns elementos não conformes sejam de menor peso, esta é uma questão regulatória. A escada deve estar em conformidade com as regras e, caso contrário, ela não deve ser utilizada. Simples assim.
- Cada vez mais portos e entidades de Praticagem estão se recusando a usar escadas e PBAs não conformes e, desta forma, cada vez mais navios têm suas programações postergadas até que resolvam este problema.
- Navios que continuem a apresentar PBAs não conformes também continuarão a ter suas programações atrasadas.



Figura 5. PBA conforme apresentado: escada de quebra-peito apresentada em duas seções. Ambas as seções são fixadas exclusivamente à plataforma da escada de portaló, em vez de serem fixadas ao navio. As seções do quadro horizontal amarelo estão impedindo o acesso durante a subida ou descida.

Mudanças podem ser feitas

A seguinte informação foi passada ao *CHIRP* por uma estação de Praticagem para ilustrar a extensão do problema e o sucesso que pode ser alcançado.

Com relação aos PBAs com alçapão e arranjos combinados, nos últimos meses tivemos algum sucesso com arranjos que estavam não conformes e acabaram sendo adaptados para cumprir os regulamentos e, desta forma, tornados mais seguros. Isso se deve principalmente ao envolvimento da nossa Capitania dos Portos local em acompanhar os relatórios de problemas com PBAs.

Em 2020 tivemos 114 relatos de problemas com arranjos de embarque, gerados em 9.512 operações de praticagem, e isso representou um aumento em relação a 2019.

Estudo de caso 1. Contêiner de 304 m, construído em 2008.

O navio chegou no ponto do prático à noite e o prático que faria a operação recusou-se a embarcar, já que a escada aparentava problemas (Figura 6).

Um segundo prático embarcou à luz do dia e o navio entrou. Foi relatado ao PSC que, após ver as fotos, considerou que o arranjo estava em conformidade, mas não seguro. A Autoridade Portuária avisou o navio que o arranjo deveria ser retificado antes da próxima visita, caso contrário, o navio não teria um prático. O diálogo decorreu ao longo de várias semanas e no retorno a embarcação apresentava uma configuração

modificada (figura 7) para o PBA. O navio foi atendido na chegada e o prático confirmou que o arranjo estava seguro.



Figura 6 (esquerda) arranjo original, como foi apresentado. Figura 7 (direita) após modificações.

Estudo de caso 2. Contêiner de 259 m, construído em 2013.

Um arranjo composto por um alçapão com a escada presa na parte inferior da plataforma, para que a escada não passe pela abertura. O diálogo ocorreu, mas nenhum ajuste foi feito. Na chegada aos limites do porto, o navio foi recusado pela Praticagem local até que o arranjo de embarque estivesse em conformidade e fosse seguro. Após 3 dias no fundeio, o arranjo foi adaptado e passou a ser um PBA com a escada de quebra-peito presa a pontos rígidos no convés principal.

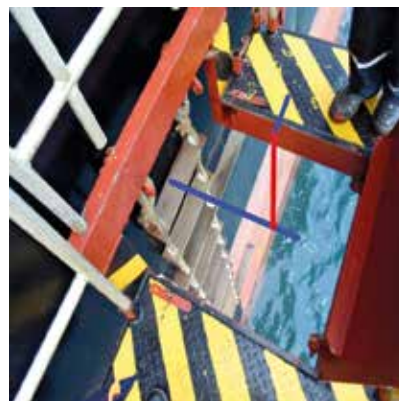


Figura 8 (esquerda) O que foi apresentado originalmente (rejeitado).

Figura 9 (abaixo) Este foi o arranjo final (menos os imãs de fixação, que são posicionados no momento do uso pelo prático).



Estudo de caso 3. Contêiner de 190 m, construído em 2020.

Arranjo combinado, o espaço entre a escada de quebra-peito e a plataforma da escada de portaló era maior que 20 cm (quando medida estava em 50 cm). Foi discutido com o navio que, em um primeiro momento, informou que isso não poderia ser modificado. Foi então informado ao comandante que, desta forma não haveria embaque de prático para a manobra até que o problema fosse resolvido. Eles encontraram uma solução a bordo e reduziram o espaço para 20 cm. O prático então embarcou.

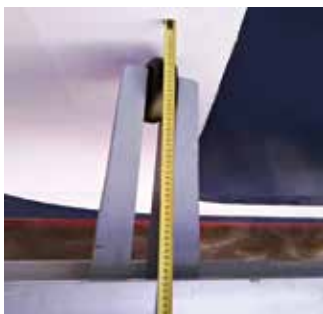


Figure 10 Before modification



Figure 11. After modification



Figura 12. PBA adequado e pronto para uso.

CORRESPONDÊNCIA RECEBIDA

1) A respeito do artigo publicado na MFB61, Super iataes – tripulantes trabalhando sobre o mar sem EPI.

Neste artigo foi observado que o CHIRP tentou entrar em contato com a PYA (Professional Yachting Association) para estabelecer um diálogo, mas infelizmente a PYA não deu atenção.

Naquele momento em que escrevemos o artigo e divulgamos, isso estava correto.

Felizmente esse não é mais o caso com o novo CEO da PYA, que entrou em contato com o CHIRP Maritime recentemente, e aí finalmente a entidade se envolveu. O CHIRP Maritime está agora ansioso por novos compromissos e colaboração com o PYA. Marque assim.

2) A respeito de prevenção de acidentes.

Para aumentar a segurança a bordo e como uma ação proativa contra negligência intencional, sabotagem e imprudência causada em um navio, estou procurando uma organização para relatar alguns eventos onde a bandeira local não mostrou uma reação positiva em relação a algumas ações que poderiam causar um acidente fatal no futuro.

Por favor, informe se existe alguma organização específica ou Filial Internacional.

CHIRP Maritime respondeu.

Com relação a acidentes, incidentes e quase acidentes a bordo de qualquer navio, a cadeia normal sugerida para relatórios, investigação e envolvimento sobre tais coisas seria:

- Oficial de Segurança/ Imediato/ Chefe de Máquinas;
- Comandante;
- Pessoa Designada em Terra (DPA);
- Sociedade Classificadora, dependendo do problema;
- Port State Control, se o navio está em um porto estrangeiro; e
- Administração do Estado de bandeira, o Flag State.

Destacamos que a linha de comunicação normal é através do QSMS da empresa.

Além disso, se o Estado de bandeira não abordar positivamente as preocupações, não existem autoridades internacionais com poderes estatutários para investigar questões de segurança, incidentes ou acidentes a bordo de navios. A CHIRP Maritime opera em uma base global, mas não temos autoridade estatutária ou poderes investigativos, podemos apenas tentar nos corresponder com os DPAs da empresas, com as sociedades classificadoras ou com a administração do Estado de bandeira para trazer questões de preocupação à sua atenção, mas nós devemos enfatizar que não há absolutamente nenhuma obrigação para terceiros de se envolverem com o CHIRP Maritime.

Lendo sua correspondência novamente, é desconcertante que você tenha mencionado negligência intencional, sabotagem e imprudência a bordo de navios.

Caso você ache que o CHIRP Maritime possa ajudar, por favor envie todos os detalhes relacionando ao incidente de segurança para o e-mail reports@chirp.co.uk, ou através de nosso sistema de relatos online.

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



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.