

**SUBMIT A REPORT**

CHIRP always protects the identity of our reporters. All personal details are deleted from our system once a report is completed.

**ONLINE**

Reports can be submitted easily through our encrypted online form [www.chirp.co.uk/maritime-pt-pt-2/submit-a-report](http://www.chirp.co.uk/maritime-pt-pt-2/submit-a-report)



# Trabalho em equipe salva vidas

O CHIRP recebeu recentemente relatórios de todo o setor marítimo, e refletimos isso na variedade de incidentes publicados nesta edição. Embora cada incidente seja único, todos concordam que uma abordagem proativa de segurança, aderência às diretrizes, comunicação eficaz e treinamento contínuo são essenciais para preveni-los.

**Contents**

- |   |  |   |   |
|---|--|---|---|
| 2 | M2150 - Falha iminente na amarração é evitada por tripulação atenta          | 4 | M2156 e M2158 - Incidentes causados por estiva incorreta            |
| 3 | M2163 - Problemas de fadiga para empresas de serviço que trabalham em navios | 5 | M2152 - Lesões pessoais durante mergulho                            |
| 4 | M2155 - Incêndio em Container  | 6 | M2154 - Navio larga o ferro em emergência e fundeia temporariamente |
|   |  | 7 | M2161 - Pescador cai ao mar   |

**Adam Parnell**

Começamos com uma situação potencialmente perigosa que foi evitada pela resposta rápida de uma equipe atenta. O incidente também levanta questões sobre a adequação das verificações antes das

atracações e ressalta a importância do design e manutenção adequados do sistema de amarração.

O CHIRP foi contactado por uma empresa de serviços que participa frequentemente em longas

provas de mar. Preocupados que a fadiga pudesse levar a incidentes de segurança, eles procuraram a intervenção do CHIRP para resolver a situação.

Incêndios de baterias de íons de lítio (LIBs) em contêineres representam sérios riscos. Relatamos um incidente que reforça a necessidade de declaração precisa da carga, embalagem adequada e aderência às diretrizes para o transporte seguro de mercadorias perigosas.

De forma mais geral, práticas inadequadas de estiva podem levar a danos e perigos à carga, e discutimos por que o cumprimento do Código Marítimo Internacional de Mercadorias Perigosas e do Código de Práticas Seguras para Estiva e Contenção de Cargas é necessário para prevenir acidentes e proteger a tripulação, as embarcações e o meio ambiente.

A segurança nas operações de mergulho estão sob escrutínio após um incidente em que um mergulhador ficou gravemente ferido por um hélice. Explicamos por que o uso de boias de sinalização de superfície (SMBs) e linhas de segurança são recomendados para melhorar a visibilidade e a coordenação durante as operações de mergulho.

A resposta de uma embarcação a uma falha de motor destaca a necessidade de avaliação oportuna e familiaridade com os controles de emergência. A colaboração efetiva entre as equipes de passadiço e máquinas, bem como a importância de decisores experientes durante emergências, são enfatizadas.

Finalmente, um resgate de um pescador que caiu ao mar revela várias boas lições de segurança, incluindo a importância de usar dispositivos de flutuação e balizas de localização pessoal (PLBs), transportar meios de comunicação e implementar medidas de autossalvamento, como escadas.

Lembre-se que o seu feedback sobre o nosso relatório é vital! E continuem enviando! Compartilhar suas experiências conosco ajuda diretamente a melhorar a segurança marítima para outras pessoas que aprendem com seus incidentes.

Navegue seguro,

Equipe Marítima CHIRP

## Reports

**Report No1 - M2150 – Falha iminente na amarração é evitada por tripulação atenta**

### Relatório Inicial

Um navio graneleiro estava atracado em nosso terminal, quando ondas de baixa amplitude e longo período (*groundswell*) fizeram com que ele se movimentasse de maneira atípica. Este movimento fez com que um dos espringues começasse a ter atrito com um dos cantos vivos de um rolo de amarração (*fairlead*) da proa. Felizmente, isso foi detectado pela tripulação antes de ocorrer o pior, e eles foram capazes de substituir o cabo antes que ele partisse.

### Comentário CHIRP

A resposta da tripulação à situação potencialmente perigosa foi altamente louvável. Sua prontidão e ação rápida acabaram por evitar o rompimento dos cabos de amarração e possíveis complicações adicionais.

O CHIRP se pergunta se o agente do fretador avaliou adequadamente o berço de atracação quanto à adequação às condições climáticas dominantes. As alegações de atracação insegura vão contra o afretador, não contra o armador, então eles devem ter um agente local no local para se certificar de que o berço era adequado e discutir suas preocupações com o operador do terminal.

O projeto da fundação onde os rolos fairlead estão instalados requer revisão. As bordas com ângulos retos atuam como uma lâmina sobre os cabos. Os engenheiros navais são lembrados de que as bordas destes devem ser consideradas durante a fase de projeto de uma nova embarcação. Ao eliminar tais perigos nesta fase pode diminuir significativamente as chances de abrasão ou rompimento dos cabos durante a vida útil da embarcação.

As Diretrizes de Equipamentos de Amarração (MEG4) – [OCIMF's Mooring Equipment Guidelines \(MEG4\)](https://www.ocimf.org/publications/books/mooring-equipment-guidelines-meg4)<sup>[1]</sup> – do OCIMF fornecem orientações adicionais sobre o projeto e a construção do sistema de amarração. As amarras devidamente instaladas não são apenas essenciais para a segurança da tripulação, mas também para a manutenção da integridade estrutural do navio. Os riscos associados a amarrações instaladas inadequadamente — incluindo o potencial de mortes, ferimentos, danos e aumento de custos — podem ser efetivamente minimizados dando importância ao projeto de amarração e à qualidade da construção. Na maioria dos casos, os armadores continuam a ser responsáveis pela manutenção e devem assegurar que esses perigos ocultos sejam eliminados o mais rapidamente possível ou, o mais tardar, durante o próximo período de manutenção do navio.

<sup>[1]</sup> <https://www.ocimf.org/publications/books/mooring-equipment-guidelines-meg4>

## Principais questões relacionadas a este relatório

**Comunicações** – Essas deficiências de projeto são repassadas aos engenheiros navais para garantir que os futuros navios tenham esses perigos removidos?

**Adequação à finalidade** – O berço de atracação foi adequado para a finalidade nas condições climáticas prevalentes? O agente local do fretador confirmou que esse era o caso? Tinham levantado preocupações com o operador do terminal?

**Trabalho em equipe** – Este relato é um bom exemplo de monitoramento eficaz por parte da tripulação do navio.

**Projeto** – Os engenheiros navais devem evitar projetar arestas ou quinas vivas sobre as quais as espias provavelmente serão manobradas. Tripulações: sua embarcação tem esse problema? Se sim, informe!

comunicação

trabalho em equipe

## Report No2 - M2163 – Problemas de fadiga para empresas de serviço que trabalham em navios

### Relatório Inicial

Um funcionário terceirizado de empresa de serviços baseada em terra que embarca frequentemente em navios para provas de mar contactou o CHIRP com a preocupação de que as suas pesadas rotinas de trabalho os estavam levando à fadiga, e eles estavam preocupados com a possibilidade de que isso pudesse resultar num incidente de segurança ou acidente. No mar, eles trabalhavam regularmente 12 horas por dia, às vezes alternando entre os turnos diurno e noturno durante as provas de mar. As provas no mar normalmente duravam de 2 a 3 semanas, sem dias de descanso (exceto quando eles mudavam do turno diurno para o noturno), e a fadiga tem sido um fator presente.

O colaborador pediu ao CHIRP que aconselhasse sobre limites de trabalho seguros em tais circunstâncias, para que pudessem ter uma conversa bem direcionada com o seu empregador.

### Comentário CHIRP

A Convenção Internacional para o Trabalho Marítimo ([MLC – Maritime Labour Convention](#)) define o marítimo como:

“Qualquer pessoa, incluindo o comandante, que é empregado, envolvido ou que trabalha em qualquer função a bordo de um navio e cujo local normal de trabalho é a bordo de um navio.”

Nos termos da Convenção, os marítimos têm direito a um mínimo de 77 horas de descanso em qualquer período de 7 dias e a pelo menos 10 horas de descanso em qualquer período de

24 horas. O horário de trabalho deve ser registrado e afixado para que todos os marítimos possam ver.

Se o local de trabalho normal de uma pessoa for em terra, ela será classificada como “trabalhador” e o seu horário de trabalho será regulamentado pelo Estado de bandeira do navio ou pelos regulamentos locais. Estes normalmente (mas nem sempre) limitam a semana de trabalho a uma média de 48 horas, sendo a jornada de trabalho uma média de 8 horas, sendo um dia por semana como dia de descanso.

O empregador dos terceirizados é responsável pela saúde, segurança e bem-estar dos seus empregados e deve estabelecer limites de trabalho em conformidade. No entanto, é uma boa prática que os comandantes solicitem cópias dos planos de gestão da fadiga dos terceirizados, para que possam certificar-se de que as suas rotinas de trabalho levaram devidamente em conta as horas de descanso. Em última análise, os comandantes são responsáveis pela segurança de todas as pessoas a bordo e têm autoridade para conceder períodos de descanso adicionais para garantir que o risco de fadiga foi controlado a um nível “tão baixo quanto razoavelmente praticável”.

Outras etapas práticas incluem o sistema de parceria, onde duplas de trabalhadores monitoram uns aos outros em busca de sinais de fadiga e chamam a atenção do parceiro para isso. Dias de descanso programados em intervalos regulares e turnos mais curtos também podem ajudar a mitigar os riscos relacionados à fadiga.

O CHIRP tem o prazer de informar que, neste caso, o empregador ouviu as preocupações do colaborador e tomou medidas para resolvê-las.

## Principais questões relacionadas a este relatório

**Alerta** – Alertar a empresa sobre altas cargas de trabalho é um primeiro passo essencial para resolver problemas de fadiga entre esses trabalhadores. Sua empresa o capacita a relatar preocupações com fadiga e você está ciente de como deve relatar?

**Cultura** – As empresas de serviço devem ter políticas de bem-estar e planos de gestão da fadiga. Os comandantes são fortemente encorajados a questioná-los sobre sua visão/opinião sobre essas políticas ao embarcar esses trabalhadores.

**Práticas locais** – O sistema de parceria é uma ferramenta útil para detectar os primeiros sinais de fadiga. Isso é mais benéfico quando a tripulação e os trabalhadores estão habilitados a relatar tais preocupações, e há procedimentos bem compreendidos em vigor para fazê-lo.

consciência situacional

## Report No3 - M2155 – Incêndio em Container

### Relatório Inicial

Durante uma viagem, um contêiner de 20 pés carregado com baterias de íons de lítio pegou fogo. A carga havia sido declarada erroneamente como não perigosa. Apesar da dificuldade e do risco de segurança ao acessar um contêiner acima do convés em um espaço confinado, a tripulação perfurou o contêiner e inundou a carga em chamas com água. Essa ação controlou o fogo até que a embarcação chegasse ao porto seguinte, onde o contêiner foi descarregado para uma investigação das autoridades do terminal.

### Comentário CHIRP

As ações da tripulação na contenção do incêndio até a embarcação chegar ao porto são louváveis, assim como a decisão do porto em aceitar a embarcação – muitos portos recusam embarcações se houver um incêndio de qualquer tipo a bordo. No entanto, estes incêndios requerem equipamentos e técnicas especializadas para a extinção, que só estão disponíveis nos portos. Tanto os portos como os gestores de navios precisam desenvolver e aplicar procedimentos de emergência robustos para incêndios em baterias de lítio: o equipamento e a formação tradicionais são insuficientes.

É fundamental que os embarcadores declarem corretamente as baterias de lítio e outras mercadorias perigosas. Não fazer isso colocará potencialmente a vida das tripulações em perigo, porque elas não terão levado esse fator em consideração ao receber a carga, nem estarão preparadas para enfrentar um incêndio deste tipo. Lamentavelmente, manifestos incorretos de carga ocorrem com frequência.

O Sistema e Rede de Notificação de Incidentes de Carga (CINS) lançou um documento de orientação abrangente ([CSAR-101A](#)) que é um documento de referência inestimável para as partes interessadas que transportam baterias de lítio e fornece diretrizes para o seu transporte seguro em contêineres.

Os embarcadores devem cumprir rigorosamente todas as regulamentações nacionais e internacionais relevantes de segurança, saúde e meio ambiente ao transportar mercadorias contendo baterias de lítio. Devem avaliar minuciosamente as condições de transporte previstas, incluindo fatores como fabricantes e clientes envolvidos, e realizar uma avaliação abrangente dos riscos inerentes à cadeia de abastecimento.

A seleção de contêineres apropriados e o cumprimento dos procedimentos de embalagem adequados são especialmente importantes ao enviar baterias de lítio. Use unidades de carga com temperatura controlada ou locais de armazenamento com

proteção térmica se as temperaturas esperadas dentro de um contêiner excederem 40 graus Celsius durante a viagem.

Ao seguir as diretrizes do CINS, as partes interessadas podem reduzir significativamente o risco de incidentes como fugas térmicas, que podem ser difíceis de conter e extinguir. É essencial mencionar que um evento de fuga térmica cria temperaturas muito elevadas, gases tóxicos e pode ser inextinguível.

As técnicas tradicionais de combate a incêndios são inadequadas para estes incêndios e há uma necessidade urgente de evolução da formação e do equipamento para enfrentar os perigos de um incêndio em baterias de lítio. Em particular, o CHIRP está preocupado com o fato de muitos portos não terem estabelecido procedimentos para combater tais incêndios a bordo dos navios, nem terem ainda designado um fundeadouro ou cais seguro para tal eventualidade.

### Principais questões relacionadas a este relatório

**Capacidade** – A declaração incorreta de carga acontece com muita frequência. Proprietários, afretadores e embarcadores devem garantir que suas organizações tenham boas habilidades e processos de gestão de documentos em vigor. Da mesma forma, os navios e os portos devem ter um plano e equipamento para combater um incêndio em baterias de lítio. Com que frequência são praticados?

**Consciência Situacional** – Compreender o papel de todos na cadeia de abastecimento é a forma mais eficaz de transportar produtos perigosos com segurança.

consciência situacional

## Report No4 - M2156 e M2158 – Incidentes causados por estiva incorreta

### Relatório Inicial

O CHIRP recebeu dois relatos relacionados à estiva de carga com semelhanças na causalidade.

2. O vazamento dos jerricãs foi causado por estivagem inadequada. Nenhuma placa de proteção foi instalada entre as camadas dos jerricans, resultando no excesso de peso que esmagou as camadas inferiores. Os jerricãs foram preenchidos com a substância corrosiva ácido acético UN 2789. O vazamento causou graves danos ao interior do contêiner.
3. Quatro contêineres carregados no navio foram encontrados emitindo fumaça durante a viagem. A carga



foi declarada como DG, UN1361 Charcoal (carvão). O relatório de inspeção indica que o carvão foi embalado de acordo com o Código IMDG. Ainda assim, uma inspeção revelou um espaço de ar significativo acima dos sacos de carvão, permitindo que mais ar no recipiente reagisse com o carvão, que, como consequência, se autoaqueceu.

### Comentário CHIRP

No exemplo do jerricã, a distribuição de peso não foi devidamente considerada durante a operação de ova do contêiner, o que gerou problemas durante a viagem. Usar folhas de compensado de boa qualidade para distribuir o peso dos galões é uma prática recomendada. Isso ajuda a distribuir uniformemente a carga de cada camada, reduzindo as chances de movimento e possíveis danos. Além disso, o uso de material de apoio evita o deslocamento da carga dentro do contêiner. Também é uma boa prática fornecer uma foto dos contêineres depois de carregados. Isto é muito valioso para as tripulações em caso de emergência porque aumenta significativamente a sua consciência situacional sem ter que abrir o contêiner.

O segundo incidente também destaca a importância de embalar corretamente as cargas, especialmente as cargas de mercadorias perigosas. O [Código Marítimo Internacional para Produtos Perigosos \(IMDG Code\)](#) e o [Código de Práticas Seguras para Estiva e Peação de Cargas \(CSS Code\)](#) fornecem orientações úteis sobre os procedimentos adequados de manuseio, embalagem, estiva e segurança para minimizar o risco de acidentes e proteger a tripulação, a embarcação e o meio ambiente.

O carvão ensacado deve ser deixado esfriar por pelo menos 14 dias antes de ser embalado, protegido da umidade e colocado em sacos robustos e vedados, sem rasgos. Os sacos devem suportar o peso dos outros sacos empilhados sobre eles. O controle da temperatura também é crucial, com a carga não ultrapassando 5 graus acima da temperatura ambiente durante o processo de carregamento.

Todas as partes envolvidas no processo de transporte, incluindo o transportador, os afretadores e os despachantes, devem reconhecer e exigir que as boas práticas de estiva sejam seguidas. Uma melhor formação e aplicação dos regulamentos podem ajudar a prevenir acidentes, proteger o pessoal e salvaguardar o ambiente.

### Principais questões relacionadas a este relatório

**Práticas locais** – Os afretadores devem fazer perguntas detalhadas aos embarcadores e despachantes. A estiva está de acordo com os padrões da indústria e da boa marinharia? Uma

fotografia é um meio muito eficiente para confirmar que este é o caso.

**Comunicações** – Os gestores dos navios têm informações suficientes para determinar os riscos para o transporte dos produtos perigosos?

**Capacidade** – Garantir que as equipes de gestão tenham recursos suficientes para gerir o transporte de cargas perigosas: recursos inadequados podem levar a atalhos perigosos. A equipe de produtos perigosos da sua empresa possui recursos e qualificação adequados para atender às demandas que lhes são impostas?

**Trabalho em equipe** – O trabalho em equipe eficaz na cadeia de suprimentos não foi evidenciado em nenhum desses incidentes.

#### trabalho em equipe



### Report No5 - M2152 – Lesões pessoais durante mergulho

#### Relatório Inicial

Durante um mergulho recreativo em um navio de mergulho fretado, um mergulhador foi atingido pelas pás da hélice do barco de mergulho, sofrendo ferimentos graves. O mergulhador foi transferido para o hospital local e teve seus ferimentos suturados. A assistência da guarda costeira não foi solicitada.

É melhor mergulhar no naufrágio enquanto ainda há maré fraca no local, ou seja, perto de águas calmas. Os mergulhadores tiveram, portanto, de ser lançados contra a maré dos destroços para contrabalançar o efeito da maré enquanto desciam da superfície até os destroços. Assim que o capitão se certificou de que estavam na posição correta, o motor foi colocado em ponto morto para parar a rotação da hélice e os mergulhadores entraram na água em grupo. Eles rapidamente realizaram

verificações de última hora antes de se tornarem negativamente flutuantes e deixarem a superfície.

No barco de mergulho, o motor só é partido quando é confirmado visualmente que todos os mergulhadores deixaram a superfície. A cobertura CCTV dos pontos cegos sob o casco fornece garantia adicional. No entanto, neste caso, quando a propulsão para vante foi acionada, o mergulhador foi atingido e sofreu ferimentos graves.

### Comentário CHIRP

O efeito da maré no barco fez com que ele voltasse ao local onde os mergulhadores haviam entrado na água. Embora tenha sido confirmado visualmente que todos haviam saído da superfície, a tripulação a bordo não tinha como saber que pelo menos um mergulhador permanecia em profundidade rasa, e ele foi atingido quando o motor foi ligado novamente.

O uso de Bóias Marcadoras de Superfície (SMB), ou a colocação de uma linha de vida para os mergulhadores segurarem enquanto descem, teria fornecido ao barco de mergulho uma pista visual da localização dos mergulhadores.

Esta lesão foi potencialmente fatal e o CHIRP entrou em contato com o colaborador para obter informações adicionais para determinar o que aconteceu. Com a permissão dele, o CHIRP também contactou a Bandeira e a Autoridade de Investigação de Acidentes apropriada devido à gravidade do incidente.

### Principais questões relacionadas a este relatório

**Consciência Situacional** – É muito difícil determinar a profundidade de um mergulhador depois que ele sai da superfície. Isto não foi devidamente levado em conta pelo piloto do barco de mergulho.

**Distrações** – O barco foi manobrado antes que a embarcação estivesse a uma distância segura do mergulhador. Muitos estímulos, pressão comercial, fadiga, sinais errados da tripulação e excesso de confiança podem causar isso.

**Alerta** – dada a gravidade do incidente, seria necessário o atendimento médico imediato. Isso não aconteceu, segundo o colaborador. Quais são os seus planos de emergência médica em circunstâncias semelhantes na sua empresa?

comunicação

Distrações

pressão

trabalho em equipe

## Report No6 - M2154 – Navio larga o ferro em emergência e fundeia temporariamente

### Relatório Inicial

Durante uma aproximação diurna a um canal com boias, um petroleiro parou suas máquinas e manteve o seguimento para permitir mais tempo para que os navios que estavam no cais pudessem sair com segurança.

Ao passar pela entrada do canal do porto, o motor principal foi solicitado a operar em “muito devagar adiante”, mas não conseguiu dar partida. Vários minutos se passaram sem informação explícita da praça de máquinas sobre a natureza do problema, que eventualmente parecia ser um problema elétrico no sistema de controle (fusíveis).

Os maquinistas, após pedido do comandante e do práctico, não conseguiram estabelecer imediatamente o controle local do motor principal, por isso decidiu-se largar o ferro de boreste e fundear o navio temporariamente próximo à área de águas abrigadas.

Um rebocador foi solicitado no local para auxiliar na realocação da embarcação para uma área de fundeio designada.

Os maquinistas, após algum tempo, conseguiram reestabelecer o controle local do motor principal. Aproximadamente 2 horas depois, o rebocador chegou ao local e avançou rapidamente antes de começar a suspender o ferro. A embarcação foi rebocada para o ancoradouro designado utilizando o controle local do motor principal conforme necessário. A embarcação permaneceu fundeada por três dias enquanto os reparos foram conduzidos e acompanhados pela sociedade classificadora.

A preocupação do colaborador era o tempo excessivo para avaliar o problema mecânico, necessitando da necessidade imediata de fundear em emergência e de maior familiaridade com os procedimentos de emergência.

### Comentário CHIRP

O relato destaca que as competências de avaliação precisas e a familiaridade com os equipamentos de emergência marítima são cruciais para garantir a segurança e a eficácia das operações marítimas. É destacada a importância da experiência na identificação das causas dos problemas de máquinas, enfatizando a necessidade da equipe de máquinas se envolver no pensamento coletivo para permitir uma colaboração eficaz com a equipe de passadiço para antecipar e planejar as ações necessárias.

No entanto, o apoio da infra-estrutura e a disponibilidade de assistência podem variar dependendo da localização da embarcação, acrescentando complexidade extra às emergências.

Em termos de treinamento de maquinistas para resolver coletivamente problemas de máquinas, recomenda-se a

abordagem da Estratégia de Curto Prazo, especialmente quando não existem regras ou procedimentos predefinidos disponíveis. A realização de reuniões no Centro de Controle de Máquinas para discutir o problema, avaliar riscos e avaliar o tempo disponível pode melhorar significativamente o trabalho em equipe, estabelecer um modelo mental compartilhado e melhorar a comunicação entre as equipes do máquinas e de passadiço. Esta abordagem colaborativa ajuda a garantir uma resposta coordenada aos desafios.

O relato também sugere que os maquinistas devem ser bem versados na operação de controles alternativos de emergência específicos de seus navios e praticar seu uso regularmente para manter a familiaridade com os sistemas. Exigir que cada maquinista opere o controle local pelo menos uma vez durante seu embarque (normalmente a cada três meses) pode ajudar a manter suas habilidades afiadas e garantir que eles possam gerenciar com eficiência equipamentos críticos.

O relato também reconhece o profissionalismo demonstrado pelo comandante e pelo prático no incidente específico mencionado. As suas ações estavam de acordo com a gravidade do problema do motor, refletindo a sua experiência e capacidade de lidar adequadamente com situações desafiadoras.

### Principais questões relacionadas a este relatório

**Alerta** – Manter o passadiço informado sobre o problema na praça de máquinas é vital. A troca de informações deve ser concisa e transmitida de forma clara. Se você ainda está tentando descobrir o problema, informe regularmente. A equipe do passadiço pode agir com base nessas informações e fazer planos de contingência. A equipe do passadiço deve compreender que a resolução de problemas pode ser um desafio e levar isto em consideração durante o planejamento de contingência.

**Trabalho em equipe** – Crie um modelo mental compartilhado do problema e incentive o desafio. Este é um conjunto de competências que todos os líderes operacionais devem ser treinados para aplicar durante operações de resposta a emergências.

**Capacidade** – Faça a pergunta em seu próximo navio – todos nós sabemos como operar os controles alternativos de emergência do motor? Quando foi a última vez que você os operou? Os gerentes e o DPA devem solicitar para ver o controle local em operação quando as circunstâncias permitirem.

trabalho em equipe

hipotermia, ele se recuperou totalmente. O barco foi resgatado no dia seguinte.

### Comentário CHIRP

Neste cenário, o pescador teve a sorte de ser avistado por um veleiro que passava. Usar um dispositivo de flutuação era crucial porque reduzia o esforço necessário para permanecer à tona para que pudesse conservar energia. Dependendo da sua área de operação, considere usar roupas com isolamento térmico.

Ao pescar sozinho, o CHIRP recomenda que uma escada seja instalada para ajudar no auto-resgate ou uma linha de vida flutuante presa a uma bóia salva-vidas lançada da popa e próxima à escada. Os pescadores também são fortemente encorajados a usar um rádio VHF portátil à prova d'água ou (melhor ainda) um Personal Locator Beacon (PLB), que pode alertar os serviços de emergência se você cair.

### Principais questões relacionadas a este relatório

**Práticas locais** – Instale uma escada ou outro meio de voltar a bordo caso você caia na água.

**Comunicação** – Levar consigo um meio de solicitar assistência de emergência pode salvar sua vida. Em algumas regiões, os pescadores realizam uma chamada regular de check-in por rádio com alguém em terra.

## Report No7 - M2161 – Pescador cai ao mar



Relatório Inicial

**CHIRP**

One Kingdom Street, Paddington Central, London W2 6BD, UK  
www.chirpmaritime.org | reports@chirp.co.uk | +44 (0) 1252 378947

Durante o início da noite, um barco de pesca operado por apenas uma pessoa, com menos de 10 metros de comprimento

WE ARE GRATEFUL TO CHIRP MARITIME'S SPONSOR AND SUPPORTERS. THEY ARE:

