



### 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)



## É bom falar!

### A comunicação é a chave para a segurança

#### Contents

- |   |   |   |   |
|---|---|---|---|
| 2 | M2216 - Pressão inadequada colocada no comandante | 5 | M2255 - Falta de comida a bordo                           |
| 3 | M2183 - Incêndio na lavanderia                    | 5 | M2246 - Aterramento                                       |
| 3 | M2234 - Dedos amputados em máquinas rotativas     | 6 | M2253 - Incêndio em carga de carvão                       |
| 4 | M2254 - Fogo – Resina em um contêiner             | 7 | M2252 - Lesão nas mãos ao atracar em um barco de trabalho |



Adam Parnell

#### A comunicação é a chave para a segurança

Mais uma vez apresentamos uma ampla seleção de diferentes incidentes e estamos gratos a todos os nossos colaboradores por terem enviado. Sem eles, o FEEDBACK Marítimo não existiria.

Nesta edição temos três tipos diferentes de incêndio, dois ferimentos nas mãos e uma variedade de outros eventos infelizes, mas há alguns pontos em comum entre eles. Talvez o mais óbvio seja a necessidade de uma melhor comunicação, seja entre os membros da tripulação, seja com o pessoal de terra ou com a gestão da embarcação. Este é um tema que vemos frequentemente nos nossos relatórios e, a esta altura, já deveria ser óbvio que

uma boa comunicação é vital para operações seguras. Se você vir algo que não está certo, você deve se sentir confortável para falar. E se você está receoso em expressar suas preocupações, então pode ser sensato procurar uma empresa onde a segurança seja levada mais a sério.

O trabalho em equipe e os benefícios do apoio mútuo também aparecem com destaque, especialmente quando as pessoas precisam trabalhar sozinhas. Alguém supervisiona a equipe encarregada da amarração da sua embarcação? O electricista recebe o suporte necessário? A administração e os agentes locais garantem que você tenha as informações necessárias para armazenar e transportar cargas com segurança? Os seus oficiais recebem o apoio de que necessitam da gestão em terra quando enfrentam pressão de fontes externas para cortar custos?

Nesta edição usamos a palavra “escalar”, que significa passar as suas preocupações para a cadeia de comando. Se você encontrar um problema em potencial, informe um oficial sênior que poderá encaminhar seu relatório ao comandante. Ele pode então encaminhá-lo para o DPA, se necessário. Bons oficiais sempre levarão você a sério e lidarão com suas preocupações.

Até a próxima! Fique seguro.

## Reports

### Report No1 - M2216 – Pressão inadequada colocada no comandante

#### Relatório Inicial

O comandante de um grande navio recebeu instruções incomuns dos afretadores sobre a comunicação às autoridades antes da chegada.

A embarcação havia navegado com os dois ferros danificados, um mais que o outro. Foi concedida dispensa para navegar e imposta condição de classe à embarcação. Novos ferros seriam fornecidos ao navio no próximo porto.

O comandante foi orientado a não mencionar a carta de dispensa às autoridades portuárias do porto seguinte, pois a revelação do estado dos ferros exigiria escolta de rebocador até o berço de atracação.

#### Comentário CHIRP

Uma carta de dispensa geralmente é uma autorização temporária única para navegar até o próximo porto, onde peças sobressalentes podem ser entregues ou problemas técnicos podem ser resolvidos. As autoridades que concedem a carta de

dispensa, geralmente da sociedade classificadora, fazem-no com base numa avaliação de riscos. Como tal, deve ser informado ao próximo porto durante a troca de informações antes da chegada. A carta de dispensa é uma tábua de salvação, concedendo alívio temporário em meio a desafios técnicos.

O comandante deve exercer sua autoridade primordial para mitigar os riscos. Este é um requisito legal e a pressão para fazer qualquer coisa que não seja agir com segurança deve ser recusada. O CHIRP defende que, quando tais solicitações forem recebidas, o comandante as coloque por escrito ao DPA da empresa.

Dada a perda total da eficiência de ancoragem de um dos ferros, o emprego de um rebocador de escolta é a medida de mitigação correta em uma área portuária de maior risco para garantir a navegação segura até o berço de atracação.

Além disso, o não cumprimento dos requisitos de dispensa pode invalidar a cobertura do seguro da embarcação em caso de sinistro. Cortar atalhos tem consequências graves – um único passo em falso pode desestruturar a cobertura do seguro, deixando a embarcação vulnerável a questões legais.

Em última análise, num incidente em que as âncoras sejam necessárias, mas não possam funcionar e o porto não tenha sido informado, a empresa pode ser processada por não notificar.

Em caso de dúvida, escale a decisão para seus superiores. O dever do comandante não é apenas navegar com a embarcação; é navegar por um labirinto de regulamentações, garantindo que cada decisão seja um compromisso com a segurança. Os custos comerciais para o fornecimento de um rebocador de escolta nunca deverão interferir na segurança da embarcação.

Não há compromisso mais importante nas operações marítimas: a segurança deve estar sempre em primeiro lugar.

#### Principais questões relacionadas a este relatório

**Pressão** – O excesso de pressão para garantir que os custos comerciais e os prazos operacionais sejam cumpridos é um fator humano perigoso que cria dúvidas desnecessárias e pode dificultar o julgamento daqueles que tomam decisões críticas de segurança.

**Cultura** – A ligação da equipe de afretamento com a segurança era fraca, e a equipe de gestão do navio não apoiou o comandante a relatar a dispensa às autoridades portuárias e compartilhar os riscos descritos na carta de dispensa.

**Trabalho em equipe** – A organização está indo em direções diferentes, comprometendo a segurança. Ao ler este relato, você sente que isso às vezes acontece com você?

**Práticas Locais** — Siga os requisitos legais corretos como comandante e coloque por escrito suas preocupações. Entre em contato com a DPA. As consequências financeiras de utilizar um ferro que não funciona e depois descobrir que a situação não foi informada ao porto serão muitas vezes superiores às taxas de escolta do rebocador. Os danos à reputação da empresa serão ainda maiores.

trabalho em equipe

## Report No2 - M2183 – Incêndio na lavanderia

### Relatório Inicial

Logo depois que alguns panos de prato foram colocados na secadora, foram armazenados em um saco plástico de lixo e colocados em cima dela. Após algum tempo, o detector de incêndio/fumaça da lavanderia foi acionado e a tripulação foi alertada. Ao entrar na lavanderia, notaram fumaça saindo do saco plástico. Eles conseguiram apagar o fogo latente com um extintor.

### Comentário CHIRP

Colocar toalhas quentes ou macacões que não esfriaram o suficiente e ainda podem conter resíduos de óleo/graxa no tecido em um saco plástico em cima de uma secadora cria condições para combustão espontânea, que é uma causa comum de incêndios em lavanderias a bordo.

A combustão espontânea ocorre quando um material combustível com vestígios de óleo/graxa na fibra aquece e atinge sua temperatura de ignição, envolvendo o oxigênio do ar (oxidação). A oxidação do material inflamável cria o calor.

É imprescindível garantir que os panos de prato sejam devidamente lavados a quente para retirar a gordura e os resíduos oleosos do pano antes de secá-los na secadora. Deve-se usar o tipo adequado de detergente para garantir que estejam limpos de resíduos oleosos.

A secadora deve ser regulada adequadamente para garantir que as toalhas passem por um ciclo adequado, incluindo o ciclo de resfriamento, para que não fiquem quentes quando o ciclo for concluído. Os filtros das secadoras devem ser limpos antes de cada ciclo. Filtros bloqueados impedem um bom fluxo de ar e evitam a secagem das roupas durante o ciclo. Eles devem então ser separados, colocados na sala de secagem ao final e nunca colocados em cima das máquinas de secagem.

As lavanderias são ambientes particularmente de alto risco de incêndio e a limpeza das máquinas é essencial para prevenir incêndios. As cabeças dos detectores, ventiladores, FFA e dispositivos adequados de fechamento de portas devem ser

devidamente mantidas para mitigar o risco de incêndio. Exercícios regulares de incêndio devem ser realizados nesta área de forma que a tripulação esteja alerta e preparada para um potencial de incêndio.

Dada a sua elevada utilização, o equipamento deve ser considerado para substituição a cada cinco anos durante o período de docagem.

### Principais questões relacionadas a este relatório

**Práticas locais** – Siga os procedimentos adequados de limpeza de lavanderia que são estabelecidos e não siga práticas inseguras. Se você observar práticas diferentes daquelas para as quais você foi treinado, fale.

**Alerta** – Alerta os responsáveis quando você identificar uma condição insegura. Com que frequência você visitou a lavanderia e viu condições inseguras? Você as reportou?

práticas locais

## Report No3 - M2234 – Dedos amputados em máquinas rotativas

### Relatório Inicial

Por volta das 14h50, o electricista (ETO) saiu do Centro de Controle de Máquinas (CCM), deslocou-se para sua oficina para deixar suas ferramentas e depois seguiu para o seu intervalo.

Ao passar pelo compressor da frigorífica, ele viu fuligem no motor elétrico do compressor nº 2, que estava em stand-by. O ETO utilizou um trapo para limpar o eixo do motor e girar a correia.

Além disso, foi encontrada fuligem no motor elétrico do compressor nº 1. A unidade nº 1 estava no modo “automático” e o motor foi então desligado. O ETO utilizou novamente o trapo para limpar o eixo e, nesse momento, o motor entrou em funcionamento. O trapo ficou preso entre o motor e o compressor.

Na tentativa de retirar o pano, a mão direita do electricista ficou presa nas correias do motor. O electricista sentiu muita dor quando os três últimos dedos foram parcialmente amputados.

A embarcação estava no porto, então ele foi levado ao hospital, onde foram amputados os três últimos dedos (médio, anular, mínimo), cerca de 1/3 de cada dedo. A lesão causou incapacidade permanente para o trabalho no mar.

### Comentário CHIRP

O relato destaca a importância de manter a atenção total nas nossas ações e no que nos rodeia, especialmente quando os indivíduos trabalham de forma independente. Apesar de estar ciente dos riscos envolvidos, a decisão do electricista de realizar uma limpeza não programada tragicamente negligenciou medidas essenciais de segurança. Enfatiza a necessidade de uma abordagem sistemática, como Parar, Olhar, Pensar, Avaliar e Olhar Novamente, para garantir uma avaliação e sensibilização completas antes de realizar tarefas.

Operando de forma autônoma, raramente os electricistas dos navios têm supervisão direta, levando potencialmente à negligência de procedimentos vitais de segurança. Portanto, é crucial lembrar regularmente os electricistas de navio para procurarem assistência caso se desviem do trabalho planejado, normalmente avaliado em reuniões diárias de planejamento de trabalho.

O incidente destaca os perigos das máquinas que operam em modo automático, que podem permanecer inativas até serem acionadas por sinais específicos. A implementação de medidas de segurança robustas, como o sistema Tag Out-Lock Out-Try Out (TOLOTO), é essencial para enfrentar esses riscos. Este sistema garante que o equipamento esteja adequadamente protegido contra operação não intencional durante atividades de manutenção ou limpeza. Além disso, a instalação de proteções nos equipamentos adiciona outra camada de defesa contra lapsos de atenção ou atenção plena.

### Principais questões relacionadas a este relatório

**Trabalho em equipe** – Considerando o seu último navio, você acha que se comunicou bem com o electricista? Recebeu o apoio necessário por parte dele? Ele se sentia parte da equipe?

**Distrações** – Com que frequência você se distrai de suas intenções atuais de ir a um lugar ou realizar um trabalho? Você alertaria alguém se fosse fazer uma mudança de plano e fazer algo diferente?

**Consciência Situacional** – A planta de refrigeração funciona continuamente durante toda a vida útil do navio. Seus equipamentos permanecem periodicamente em stand-by e podem dar partida sem aviso prévio. Trabalhar nesta área exige um elevado nível de consciência e o trabalho não deve ser realizado sem a autorização do oficial de máquinas de serviço.

trabalho em equipe

Report No4 - M2254 – Fogo – Resina em um contêiner

Relatório Inicial

Um incêndio foi descoberto quando o navio estava fundeado próximo a um porto. Após a ativação do alarme de incêndio da embarcação, foi solicitada a assistência das autoridades costeiras. Foram enviados bombeiros pelas autoridades marítimas. Canhões de água foram empregados para combater o fogo nas pilhas de contêineres. Depois de várias horas, o incêndio foi dado como controlado.

A operação envolveu combate ao fogo em espaço bem restrito e resultou em danos aos contêineres que pegaram fogo e aos contêineres adjacentes.

### Comentário CHIRP

O CHIRP parabeniza a tripulação e as autoridades em terra pela sua ação rápida na contenção do incêndio, que representou uma ameaça significativa para o navio. O incidente ressalta a dificuldade de combater incêndios em espaços confinados como os encontrados em navios.

Estar ciente do conteúdo dos contêineres é crucial para a segurança da tripulação e a integridade da embarcação. Contêineres declarados incorretamente, um problema comum, podem colocar significativamente em risco a vida da tripulação. Nesse caso, os contêineres envolvidos continham resina, que pode ser transportada em diversas formas, como sacos, tambores, contêineres ou a granel, podendo se enquadrar na classe 3 ou 4 do IMDG, dependendo do seu estado.

As resinas líquidas, classificadas como IMDG Classe 3, são altamente inflamáveis e podem formar vapores explosivos no ar. Algumas resinas podem polimerizar explosivamente quando expostas ao calor ou ao fogo.

Derramamentos de resina líquida e sólida podem desencadear reações exotérmicas quando entram em contato com outras substâncias no contêiner. É essencial exercer a devida diligência com os expedidores de cargas para garantir a embalagem, acondicionamento e rotulagem adequados das mercadorias.

O CHIRP recomenda fornecer uma fotografia do contêiner de mercadorias perigosas (DG) armazenado antes de vedar as portas. Isso permite que a tripulação entenda a carga que está atrás das portas, aumentando sua consciência sobre os desafios no combate a incêndios envolvendo tais cargas.

### Principais questões relacionadas a este relatório

**Capacidade 1** – O pessoal do seu navio e de terra conhece adequadamente o código IMDG para compreender os riscos? Você recebeu um curso de treinamento sobre transporte marítimo de mercadorias perigosas?

**Capacidade 2** – Seu navio possui os equipamentos de combate a incêndio necessários para combater diversos tipos de incêndio

em espaços restritos?

**Comunicações** – Quão diligentemente sua empresa se envolve com os expedidores de carga que enviam mercadorias perigosas?

#### comunicação



## Report No5 - M2255 – Falta de comida a bordo

### Relatório Inicial

O colaborador informou ao CHIRP que a tripulação de um graneleiro estava sem comida a bordo. Quando alguns tripulantes visitaram a Missão dos Marinheiros, receberam alimentos recentemente vencidos de um supermercado local a um custo reduzido para a tripulação. O colaborador indicou que a tripulação estava morrendo de fome porque não havia provisões a bordo.

O relatório solicitou que o CHIRP entrevistasse e informasse as autoridades para verificarem o estado dos alimentos a bordo.

O CHIRP contactou o Port State Control e uma investigação foi realizada.

### Comentário CHIRP

Todos os estados de bandeira determinam um requisito mínimo para o fornecimento diário de alimentação da tripulação, que deve ser refletido no orçamento da empresa. Isto inclui a atribuição de uma reserva para provisões essenciais quando possa haver incerteza na programação de estadias em portos e no acesso a bons fornecedores.

O fornecimento de alimentos baratos e de baixa qualidade não só leva a um maior desperdício, mas também representa riscos de saúde a longo prazo para a tripulação, incluindo aumento das taxas de diabetes, obesidade e problemas cardíacos. Ficar sem comida para a tripulação é totalmente inaceitável e só deve ocorrer em circunstâncias excepcionais.

O comandante e a tripulação não deram a devida atenção ao abastecimento, um aspecto crítico para garantir a navegabilidade do navio. A quantidade de alimentos necessária deve ser avaliada com base no tamanho da tripulação, no padrão comercial e na disponibilidade de empresas de abastecimento adequadas. Negligenciar esta avaliação pode resultar em consequências graves para a saúde e o moral da tripulação.

A compra de alimentos vencidos ou a preço reduzido indica que o orçamento alimentar é orientado por medidas de redução de custos, em vez de priorizar o bem-estar da tripulação. Esta prática é inaceitável e compromete a segurança e o bem-estar das pessoas a bordo.

## Principais questões relacionadas a este relatório

**Capacidade** – O comandante geralmente tem a responsabilidade de verificar a qualidade e quantidade dos alimentos a bordo. Isto requer muita atenção aos requisitos e trabalho em estreita colaboração com o cozinheiro. Você gerencia bem esse trabalho? Você acha que seu orçamento de provisões está muito apertado para pedir comida de boa qualidade?

**Capacidade** – O cozinheiro da sua embarcação possui os certificados profissionais apropriados? Existem cursos regulares de atualização de culinária que podem ser realizados? Quão variadas são suas refeições?

**Alerta** – Se você achasse que a qualidade e a quantidade de seus alimentos eram insuficientes, você entraria em contato com o DPA?

**Cultura** – Ter o tipo certo de alimentação disponível cria uma excelente atmosfera social e faz parte de uma boa cultura social a bordo. Consulte o projeto *Social Integration Matters* (SIM), realizado pela *International Seafarers Welfare Assistance Network* (ISWAN).

#### Cultura

## Report No6 - M2246 – Aterramento

### Relatório Inicial

Um colaborador relatou um incidente ao CHIRP envolvendo um encalhe que resultou na sua demissão e de outro colega. O incidente causou pequenos danos ao fundo da embarcação, mas nenhum ferimento físico. Os fatores que contribuíram foram distrações e má preparação.

No dia da partida, o comandante estava preocupado em obter o visto da tripulação e resolver problemas técnicos. Devido à

exigência de visto, o navio já estava alguns dias atrasado na partida para a travessia de 10 dias de retorno ao porto de origem. Apesar desses desafios, o plano de passagem foi concluído no meio da tarde. No entanto, surgiu um problema crítico com o sistema ECDIS primário, exibindo cartas incorretas para a rota planejada. Apesar disso, foi tomada a decisão de partir utilizando informações de outras fontes, incluindo cartas em papel e um display secundário do ECDIS, e sabendo que haveria um práctico a bordo.

Durante a desatracação da embarcação, a aparente distração do práctico com o telefone prejudicou a comunicação e a coordenação. Apesar da breve troca de informações entre o comandante e o práctico para a saída do navio, parecia não haver controle geral sobre a navegação da embarcação. No que diz respeito à ação do práctico, houve falta de resposta e comunicação adequadas a algumas questões básicas de navegação, incluindo o balizamento do canal, e foi aí que a embarcação se desviou do rumo. A intervenção do comandante para colocar a embarcação de volta no rumo correto ocorreu tarde demais e o encalhe foi inevitável.

Após o encalhe, a tripulação respondeu prontamente e de forma eficaz. Os esforços para desenlhar o navio na próxima maré alta foram bem-sucedidos, com danos mínimos sofridos. As inspeções subsequentes não encontraram danos significativos à estrutura ou ao casco da embarcação após uma inspeção subaquática ter sido realizada de acordo com as exigências da autoridade portuária.

### Comentário CHIRP

Este incidente de encalhe resultou de uma série de problemas de fatores humanos, indicando uma falha nos procedimentos de navegação e comunicação da embarcação.

Ao chegar ao passadiço, tanto o comandante quanto o práctico se distraíram, comprometendo sua capacidade de se concentrar na navegação segura da embarcação. Esta distração provavelmente contribuiu para a falta de compreensão e discussão completas do plano de passagem, que só foi concluído pouco antes da partida. Como resultado, não houve tempo suficiente para que o comandante e outros oficiais avaliassem e aprovassem o plano adequadamente.

A responsabilidade no passadiço era difusa, levando à ausência de ação ou a atrasos na tomada de decisões e à incapacidade de tomar as ações necessárias para corrigir desvios do plano de passagem. Além disso, a incapacidade dos alarmes de instrumentação, especificamente o ECDIS e o ecobatímetro, em serem ativados quando a embarcação se desviou do rumo e entrou em águas rasas, sugere potenciais falhas técnicas ou configuração inadequada destes sistemas.

Apesar de possuírem sistemas de navegação alternativos, como cartas em papel e outro sistema ECDIS, não houve evidências de que estes fossem utilizados para verificar desvios do plano de passagem. Isto destaca uma oportunidade perdida de cruzar informações e mitigar o risco de erros de navegação.

No geral, este incidente sublinha a importância de uma comunicação eficaz, de um planejamento minucioso, da formação da tripulação e do bom funcionamento dos sistemas de bordo para garantir uma navegação segura no mar.

### Principais questões relacionadas a este relatório

**Distrações 1** – Muitos problemas afetaram o comandante durante esta partida tão agitada e atenção insuficiente foi dada à navegação da embarcação.

**Distrações 2** – O práctico também se distraiu com telefonemas e não auxiliou a equipe do passadiço com informações de navegação adequadas.

**Trabalho em equipe 1** – O trabalho em equipe no passadiço era disfuncional, criando uma condição insegura para a navegação. A embarcação ficou sem controle geral até o encalhe.

**Trabalho em equipe 2** – O pedido de visto deverá ser delegado a outro membro do quadro de oficiais ou ao agente do navio.

**Pressão** – A pressão comercial para retornar o navio ao seu porto de origem criou estresse desnecessário para o comandante. Questões de visto, problemas técnicos e problemas de navegação no passadiço foram agravados por um práctico que parecia desligado do trabalho para o qual foi contratado.

#### trabalho em equipe

### Report No7 - M2253 – Incêndio em carga de carvão

#### Relatório Inicial

Fumaça e cheiro de queimado foram detectados durante as operações portuárias. Um contêiner estivado no porão de carga foi encontrado emitindo fumaça e sua parede lateral estava deformada devido ao calor e à pressão.

O contêiner foi descarregado imediatamente e transferido para o pátio de contêineres do terminal.

#### Comentário CHIRP

Felizmente, alguém viu os sinais de incêndio antes que outros contêineres fossem carregados.

“O carvão, classificado como UN1361 e enquadrado na Classe 4.2, apresenta riscos únicos devido à sua tendência de inflamar-se espontaneamente se armazenado de forma inadequada. Essencialmente, quando exposto ao oxigênio, o carvão oxida, gerando calor. Para garantir uma compreensão precisa, os expedidores de carga devem rotular com precisão a carga como carbono/carvão vegetal, como é conhecido por outros nomes, e sua natureza perigosa pode não ser aparente de outra forma.

O Código IMDG inclui uma disposição especial (SP 925) que permite a isenção da classificação Classe 4.2 sob condições específicas, permitindo o embarque a granel de carvão vegetal. As autoridades credenciadas devem realizar e documentar testes e emitir certificados para confirmar a conformidade antes que o transporte seja permitido.

Armazenar carvão morno ou quente acelera a oxidação, levando a um perigoso acúmulo de calor que os métodos de resfriamento padrão podem não neutralizar. Este processo de auto aquecimento pode evoluir para ignição espontânea, apresentando riscos significativos. A duração do auto aquecimento varia de acordo com o tipo de carvão e as intempéries e normalmente dura cerca de duas semanas antes do carregamento em um contêiner.

Para enfrentar o desafio dos incêndios de carvão, o CHIRP aconselha o armazenamento de contêineres no convés para facilitar o acesso, facilitando a contenção rápida e a descarga segura no porto, reduzindo assim os perigos.

O Sistema de Notificação de Incidentes de Carga (CINS) e o Grupo Internacional de Clubes de P&I oferecem orientações valiosas sobre as diretrizes de estiva e manuseio, publicadas conjuntamente em seu documento de 2017 “Diretrizes para o Transporte de Carvão e Carbono em Contêineres”.

### Principais questões relacionadas a este relatório

**Pressão** – A pressão indevida permitiu que o contêiner de carvão fosse enviado sem os procedimentos adequados? Você examinou como seu carvão é processado antes de ser embarcado?

**Práticas locais** – Esta é uma carga de alto risco, e há sempre risco de incêndio. Nunca tome atalhos. Certifique-se de que a documentação adequada seja fornecida e esteja atento às normas locais em diferentes portos.

**Capacidade** – O seu escritório e o pessoal do navio têm o treinamento necessário para entender plenamente o código IMDG? O seu expedidor regular possui processos adequados para garantir que o carvão seja seguro para transporte? Você verifica regularmente as temperaturas dos contêineres carregados com carvão? O seu navio tem um termômetro portátil infravermelho?

**Design** – o seu navio está equipado com os equipamentos de combate a incêndio necessários para lidar com um incêndio em carvão armazenado no convés?

#### pressão



### Report No8 - M2252 – Lesão nas mãos ao atracar em um barco de trabalho

#### Relatório Inicial

Um colaborador teve recentemente um incidente a bordo de um de seus navios, onde um marinheiro feriu os dedos da mão direita.

A embarcação se dirigia ao píer flutuante para atracar em sua posição usual. À medida que a embarcação se aproximava de popa, por bombordo, o marinheiro usou um gancho para pescar o cabo de amarração *in-situ* e começou a passar a mão do cabo através de uma poleame *fairlead*. Eles então começaram a passar os cabos pelos cabeços. Neste momento, a mão direita do marinheiro ficou presa e três dedos sofreram ferimentos graves.

#### Comentário CHIRP

Passar um cabo de amarração pelos cabeços requer uma consciência situacional muito boa do movimento da embarcação, da posição do cabo de amarração e do tripulante. O risco de prender as mãos é sempre presente e pode acabar sendo normalizado durante operações de rotina.

Uma vez que a mão do cabo de amarração passe pelo *fairlead* do barco de trabalho, um comprimento suficiente do cabo de amarração deverá estar disponível no barco de trabalho para que a mão do cabo possa ser passada nos cabeços sem que os tripulantes precisem tocá-lo. Isso evitaria qualquer movimento repentino do cabo, o que poderia prender os dedos dos

tripulantes caso eles estivessem segurando a mão do cabo de amarração.

Para espias mais pesadas, um cabo guia curto e robusto pode ser preso às mãos delas, permitindo, desta forma, que sejam puxadas e posicionadas sobre os cabeços sem qualquer contato manual do tripulante com a mão do cabo.

A vigilância de outro membro da tripulação, geralmente o que estiver manobrando o barco, para fornecer uma verificação cruzada de segurança deve garantir que as mãos estejam sempre longe das mãos dos cabos ao passá-los pelos cabeços do barco de trabalho. No entanto, o projeto de um barco de trabalho nem sempre proporciona uma linha de visão clara entre a cabine e o convés.

Os perigos encontrados durante o trabalho de rotina podem ser normalizados e criar perigo ainda maior para a tripulação. São necessárias precauções adicionais, incluindo alertas, treinamento e alteração das práticas de trabalho para manter as mãos seguras.

### Principais questões relacionadas a este relatório

**Consciência situacional** – Manter uma boa consciência situacional ao realizar um trabalho regular pode ser exigente. Há alguém vigiando o seu trabalho?

**Comunicação** – É essencial verificar como estão seus colegas de trabalho durante a amarração. O seu barco de trabalho tem uma boa linha de visão para que todos possam ver o que está acontecendo? Os colegas costumam alertar uns aos outros?

**Projeto 1** – O design do barco de trabalho é adequado para garantir que as operações de amarração sejam seguras? O comprimento do cabo de amarração *in situ* é apropriado? Seria melhor aumentar o tamanho do cabo para diminuir a probabilidade de um acidente com as mãos? Ou o cabo de amarração não deveria ter a mão no final e, ao invés disso, ser amarrado em volta dos cabeços?

**Projeto 2** – A administração deve revisar o design dos barcos de trabalho para determinar se eles são adequados para a finalidade.

diseño

