



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



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

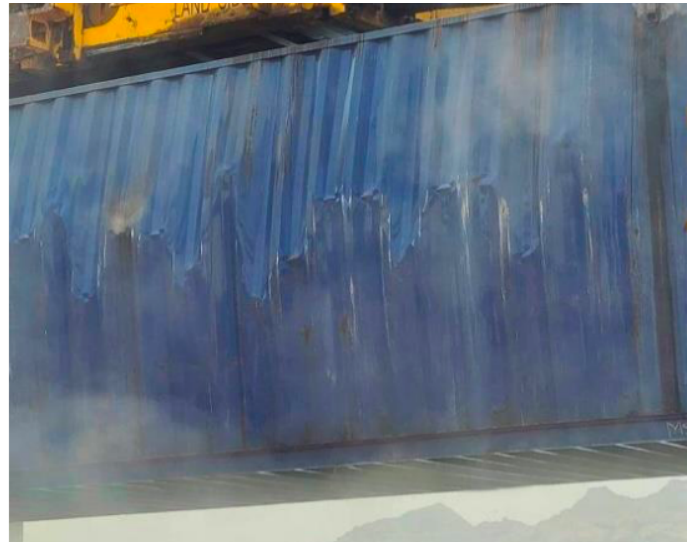
Pressão – A pressão indevida permitiu que o contêiner de carvão fosse enviado sem os procedimentos adequados? Você examinou como seu carvão é processado antes de ser embarcado?

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

