

# M2028P

*Posted on 23.11.2022 by Adam Parnell*



**Category:** [Maritime](#)

**Array\_gallery**

**Report Title** Aplicação dos regulamentos de segurança – é adequada?

**Initial Report**

(Enviado pela ISWAN)

Um marítimo queixou-se das péssimas condições de trabalho a bordo do seu navio. As acomodações eram anti-higiênica, a comida era insuficiente e a embarcação estava em mau estado: o motor principal e a caixa redutora vazavam óleo, e, segundo o colaborador, o óleo e o lixo eram frequentemente descarregados ao mar. O ar-condicionado também estava quebrado.

O colaborador também afirmou que o imediato estava chantageando a tripulação, ameaçando que qualquer um que relatasse as más condições seria demitido.

**Comment**

O colaborador inicialmente entrou em contato com a ISWAN com suas preocupações. Devido às óbvias implicações de segurança, e com o consentimento dele, estas informações foram passadas para o CHIRP. Pouco depois de o CHIRP receber este relato, a Autoridade Marítima local deteve a embarcação assim que ela atracou e em seguida toda a tripulação foi repatriada.

As fotografias sugerem que a embarcação não está em conformidade com os regulamentos mínimos há um tempo considerável, mas isso não foi detectado por nenhuma auditoria externa. Este não é um caso isolado, e o CHIRP recebe regularmente relatos semelhantes. O número de embarcações com condições impróprias para o mar ou más condições permanece insistentemente alto, apesar de numerosos regulamentos internacionais e nacionais relativos a padrões mínimos de segurança, meio ambiente e bem-estar. Os estados de bandeira são obrigados a aplicar normas, mas o Direito Internacional tem poucas consequências se um Estado de bandeira não o fizer de forma adequada.

As limitações de capacidade e recursos reduzem o número de inspeções que um *Port State Control* pode realizar, de modo que embarcações abaixo do padrão como essa podem operar por um tempo considerável antes de serem identificadas e detidas. Os marítimos a bordo de navios impróprios para o mar ou não conformes são encorajados a entrar em contato com o CHIRP, que atuará em seu nome.

O CHIRP continua a ser a voz confidencial, independente e imparcial do marítimo, cuja segurança continua a ser a nossa prioridade.

## Key Issues

**Alerta** – A tripulação do navio foi responsável por levar este assunto à ISWAN e ao CHIRP, o que é louvável. O alerta pelo processo de auditoria interna e externa falhou.

**Competência** – A empresa de gestão não tem as habilidades necessárias ou vontade de operar um navio em conformidade com o código ISM. Parece haver uma total falta de adesão aos requisitos do Código, que é a norma mínima a ser seguida. A organização reconhecida e a bandeira desta empresa devem fazer mais para atingir o padrão mínimo.

**Pressão (Comercial)** – As ameaças do imediato sugerem que considerações comerciais contribuíram para uma cultura em que as violações dos padrões de bem-estar e de segurança não são apenas toleradas; elas são esperadas.

**Capacidade** – O Estado de bandeira e o Estado do porto têm a capacidade de aplicar rigorosamente as normas mínimas? De acordo com os registros que permitiram ao navio continuar a operar nestas condições, o Estado de bandeira parece não ter efetuado qualquer inspeção de controle de qualidade.



