

# M2118

*Posted on 11.07.2023 by Adam Parnell*

**Categories:** [General Maritime](#), [Maritime](#)

**Report Title** Informações incorretas passada do comandante ao práctico

## Initial Report

O práctico embarcou em uma embarcação madeireira pouco antes de entrar no porto. Nenhum defeito foi relatado durante a conversa com o comandante. Quando a embarcação passou pelo quebra-mar, o práctico (agora na asa de boreste do passadiço) pediu máquina devagar à ré. O comandante transmitiu a ordem ao imediato dentro do passadiço, mas o indicador de rotação do motor na asa do passadiço continuou a mostrar a propulsão à vante. Acreditando que o comandante ou o imediato haviam ouvido mal a ordem de ir à ré, o práctico repetiu a ordem. O comandante assegurou ao práctico que o motor havia dado ré, mas que o indicador na asa estava errado. Como medida de precaução, o práctico solicitou que os rebocadores se aproximassem mais cedo do que o necessário, e a embarcação atracou com segurança.

Após a atracação, o chefe de máquinas compareceu ao passadiço e informou ao comandante e ao práctico que o problema havia sido resolvido. O práctico perguntou qual era o problema e o chefe respondeu que havia um problema no cabeamento dentro do indicador. O práctico conversou com o comandante, lembrando-o de que não havia declarado nenhum defeito durante a troca de informações.

## Comment

Antes de entrar ou sair de um porto, todos os equipamentos devem ser testados para garantir que estejam funcionando conforme o esperado. Da mesma forma, quaisquer defeitos descobertos devem ser repassados durante a troca de informações entre o práctico e o comandante.

O CHIRP recebe cada vez mais relatos de comandantes que não querem declarar deficiências materiais aos prácticos, que só vêm à tona quando a embarcação não manobra conforme o esperado, aumentando assim o risco de acidentes e fatos da navegação.

Alguns comandantes temem que, ao declarar defeitos, possam ser submetidos a uma inspeção do Port State Control. Ironicamente, muitos prácticos dizem ao CHIRP que uma embarcação que declara defeitos proativamente provavelmente será vista como tendo uma boa cultura de segurança a bordo e, portanto, terá menos probabilidade de ser inspecionada!

Em alguns casos, as pressões comerciais muitas vezes entram em conflito com a segurança. O

melhor lugar para realizar reparos é no cais, onde o suporte técnico e as peças de reposição podem ser adquiridos com mais facilidade. Se uma embarcação perder a partida programada por causa do tempo para consertar o defeito, então esta deve ser aceita como a opção mais segura. Isso é preferível a perder o controle da embarcação e sofrer danos catastróficos devido a uma avaria porque o defeito não foi corrigido.

O CHIRP incentiva as empresas a conduzir o gerenciamento proativo de riscos em suas frotas e capacitar seus comandantes e chefes de máquinas a tomar ações de segurança positivas para mitigar os riscos. A reação exageradamente prudente é sempre melhor. Por fim, capacitar a equipe para tomar decisões ousadas de permanecer no porto para realizar reparos de defeitos é essencial para garantir a segurança da tripulação e da própria embarcação. Ao promover uma cultura de segurança, com comunicação aberta e fornecer o treinamento e os recursos necessários, as organizações podem ajudar a garantir que todos os membros da tripulação estejam preparados para identificar e resolver possíveis problemas com a embarcação de maneira rápida e eficaz.

### **Key Issues**

**Pressão** – As empresas devem estar cientes de que a pressão inadequada sobre as tripulações para cumprir os prazos comerciais compromete a segurança, prejudicando a tomada de decisões e dificultando a conclusão tempestiva e eficaz de manutenções ou reparos.

**Comunicação** – Para manter a segurança da navegação, os comandantes devem relatar de forma aberta e transparente quaisquer defeitos durante a troca de informações entre o comandante e o prático. Deixar de fazê-lo põe em risco a integridade das operações de praticagem.

**Trabalho em equipe** – Compartilhe os problemas com sua equipe e sempre incentive os desafios para garantir que os problemas sejam cuidadosamente considerados. No relatório M2117, o problema não foi corrigido e no segundo relatório, M2118, o problema conhecido não foi comunicado. Adote um modelo mental compartilhado quando confrontado com problemas operacionais ou técnicos.

**Cultura** – relatórios abertos criam confiança, enquanto não passar informações vitais ao prático pode acabar com a confiança.

**pressure**Pressure

**poor\_communication**Communication

**teamwork**Teamwork



**There are no comments yet.**