

## RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA PARA AS TRIPULAÇÕES DAS EMBARCAÇÕES.

Fruto da análise dos 1.083 Relatórios de IAFN analisados pela Cipanave/DPC e ainda da leitura de diversos Acórdãos do Tribunal Marítimo, chegou-se às seguintes recomendações de ações preventivas e/ou corretivas:

- A movimentação de carga deve ser suspensa durante condições de chuva. Caso os porões não estejam sendo utilizados durante essas manobras, suas escotilhas devem ser fechadas;
- Parte do trabalho da equipe do passadiço é monitorar as ações do Prático e, em caso de dúvida, confirmar suas intenções de manobra. A equipe deve também prestar qualquer apoio ao Prático, conforme necessário. Da mesma forma, o Prático deve ser pró-ativo, exigindo o apoio da equipe de passadiço do navio;
- O Comandante da embarcação deve posicionar-se em locais onde possa visualizar o ambiente que cerca o navio e as ações sendo efetuadas pelo prático, de forma a estar em condições de controlar eficazmente as manobras em andamento, intervindo e caso de necessidade;
- Aquecedores de ambiente, incluindo equipamentos de fornecimento de ar e dutos de exaustão, devem ser mantidos e inspecionados regularmente. A tripulação deve ser protegida com a instalação de detetores de monóxido de carbono e pelo fornecimento de ar fresco para os compartimentos servidos por aquecedores;
- A liberação acidental de uma substância nociva geralmente requer medidas imediatas a serem tomadas. No entanto, se tal ação não está em conformidade com as orientações previstas no *International Maritime Dangerous Goods*, a possibilidade de ferimentos no pessoal, danos ao meio ambiente e danos ao navio aumenta consideravelmente;
- Deve ser ressaltado que os equipamentos de fundeio são projetados e fabricados para fundeio de um navio em condições de mar agitado por períodos relativamente curtos, enquanto aguardam a disponibilidade de cais, ordens ou a mudança de maré. O equipamento não é concebido para fundear ao largo das costas totalmente expostas a condições de mau tempo e quando cargas podem causar danos aos seus componentes. A opção em caso de mau tempo e indisponibilidade de local seguro para fundeio ou atracação é manter-se navegando;
- É essencial que os aquaviários de serviço mantenham vigilância constante à navegação e às manobras sendo realizadas, evitando distrações ou a realização de outras tarefas que possam interferir com a condução segura da embarcação. As principais causas de colisões são:
  - a aproximação em velocidades excessivas do local de atracação, de bóias de sinalização e de áreas reservadas a banhistas;
  - erros nas manobras de atracação, com ou sem rebocadores;
  - vigilância deficiente;
  - imperícia e falta de treinamento; e
  - tráfego em área destinada a banhistas;
- A análise de acidentes realizada pelo *Marine Accident Investigation Branch*, em Londres, indica que os efeitos cumulativos da fadiga provocada por longas horas de trabalho no porto ou em fainas gerais de manutenção, interrompidas por quartos de serviço, levam ao cansaço dos oficiais de quarto, tornando-os susceptíveis de cometer erros de julgamento. A escalação de vigias adicionais, auxiliando o oficial de quarto durante os períodos de maior escuridão e visibilidade restrita e, se necessário, em qualquer outra ocasião, deve ser estudada e aplicada. Ao estabelecer a lotação da tripulação mínima necessária para operar um navio em segurança, é essencial que os proprietários e as administrações do Estado de Bandeira levem em conta a intensidade das atividades do navio e a duração das viagens;
- Armadores, proprietários e comandantes devem assegurar-se sempre que foram realizadas análises de risco das principais operações e atividades de bordo. O pessoal que realiza essas operações e atividades devem ser devidamente treinados nessas fainas e aptos na resolução de problemas, principalmente falhas de equipamentos essenciais;

- Os alarmes de alagamento devem ser sempre investigados em quaisquer circunstâncias, já que é muito fácil tornar-se complacente e ligar a bomba de esgoto, sem identificar a causa do alarme. Da mesma forma deve-se assegurar que todas as bombas de esgoto, incluindo as bombas manuais de emergência, sejam mantidas prontas para uso imediato. Exercícios de emergência de alagamento devem ser conduzidos com frequência;

- Quanto aos equipamentos de combate a incêndio, as tripulações devem ser devidamente treinadas para o seu emprego adequado, por meio de exercícios regulares. Atenção especial deve ser alocada aos equipamentos de detecção de incêndios, mantendo-os plenamente funcionais;

- A escolha de componentes elétricos devem levar prioritariamente em conta a seleção daqueles projetados para uso em ambiente marinho, e não somente os mais baratos. A instalação deve ser realizada por profissional qualificado. Dessa forma, os riscos de curto-circuitos, incêndios e choques elétricos serão reduzidos;

- Os comandantes não devem hesitar em alertar os serviços SAR em caso de acidentes graves disseminando prioritariamente as coordenadas geográficas da posição da embarcação. Incêndios podem aumentar de forma inesperada e rápida, e atrasos podem facilmente comprometer as chances de uma assistência segura;

- O álcool e a navegação não se misturam. Os efeitos do álcool na percepção e julgamento são bem conhecidos, e os navegantes devem estar cientes de que a sua capacidade de realizar tarefas de rotina será prejudicada com o consumo excessivo de álcool;

- Os abalroamentos são normalmente provocados pela inobservância do RIPEAM, de vigilância e iluminação deficientes e da navegação com tripulante não habilitado. As CP/DL/AG devem divulgar, para a comunidade marítima e em especial aos amadores e pescadores, a importância das luzes de navegação e do conhecimento das regras básicas do RIPEAM (principalmente as regras especiais para navegação em vias interiores). As equipes de IN devem verificar e coibir a ausência ou mau funcionamento de luzes de navegação ou dispositivos luminosos que permitam a visualização das embarcações ou comboios, além da condução de embarcações por pessoal inabilitado;

- Encalhes são normalmente provocados por erros da navegação (navegação por rumos práticos, utilização de bóias como referência ao invés da observação de pontos notáveis); excesso de calado; uso de cartas náuticas desatualizadas; e ausência de regras para a passagem simultânea de embarcações de grande porte em canais de acesso;

- A queda de pessoas na água normalmente provoca fatalidades. As principais causas observadas são a viagem em local inseguro da embarcação, principalmente em convés aberto; a ingestão de bebidas alcoólicas; mal súbito; realização de serviços a bordo sem o uso de equipamentos de segurança; trânsito em convés aberto em condições climáticas adversas; e atos voluntários;

- Os aquaviários e amadores devem ser orientados para o uso efetivo do colete salva-vidas nas embarcações miúdas, tendo em vista a maior possibilidade de quedas na água em embarcações desse tipo, como forma de reduzir a possibilidade de uma fatalidade; e

- Os emborcamentos ocorrem normalmente pela perda de estabilidade provocada geralmente pelo excesso de passageiros e/ou carga, pela má peiação e distribuição da carga e também por condições climáticas adversas.