

TREINAMENTO DE FUTUROS COMANDANTES DE REBOCADOR

O treinamento de comandantes de rebocador atende aos requisitos atuais?

Os rebocadores são extremamente importantes para um porto no que diz respeito a um fluxo eficiente, segurança dos navios e infraestrutura portuária, e de igual importância para as empresas de navegação cujos navios fazem escala nos portos. No entanto, isso só é verdade se rebocadores construídos especificamente para esta finalidade forem utilizados, e os Comandantes e tripulantes dos rebocadores forem bem treinados e experientes. Portanto, conhecendo a importância dos rebocadores, seria de se esperar que o treinamento de Comandantes de rebocador fosse internacionalmente bem regulamentado e organizado. Infelizmente, porém, este não é o caso. Já passou da hora de mudar essa situação.

Resta claro que a profissionalização do treinamento de Comandantes de rebocador é necessária, com a adoção de um sistema uniforme que permita aos usuários adicionar itens de treinamento específicos do terminal portuário ou da empresa de rebocadores conforme for preciso. Também são necessários requisitos específicos para treinadores e avaliadores dos futuros Comandantes.

A CONVENÇÃO STCW E O TREINAMENTO DE COMANDANTES DE REBOCADOR

Em termos de treinamento, os rebocadores se enquadram no Regulamento II/3 da Convenção STCW (Normas de Treinamento, Certificação e Serviço de Quarto), *Requisitos mínimos obrigatórios para certificação de oficiais encarregados de quarto de navegação e de comandantes em navios de arqueação bruta inferior a 500*. Este regulamento estabelece os requisitos para Oficiais encarregados de quarto de navegação e para Comandantes, diferenciando entre navios “engajados em viagens costeiras” e aqueles “não engajados em viagens costeiras”.

No entanto, não existem regulamentos STCW que abranjam o trabalho específico realizado por rebocadores - isto é, assistência a manobras de navios.

Isso levanta duas questões cruciais:

- a. Se a Convenção STCW não abrange às necessidades específicas de treinamento de um Comandante de rebocador, como esses marítimos são treinados para sua operação específica?
- b. O atual treinamento de Comandantes de rebocador em geral atende aos requisitos da indústria?

O TREINAMENTO ATUAL

Os futuros Comandantes de rebocador são geralmente treinados a bordo, na prática. Este treinamento é sempre uma parte essencial da formação de um Comandante de rebocador. Além disso, algumas grandes empresas de rebocador têm seu próprio simulador e instrutor para treinamento.

Em geral, há uma grande variedade de sistemas de treinamento. Não há uniformidade em quais assuntos e competências são cobertos, e tampouco há uniformidade em como o treinamento é realizado, pois não há requisitos padronizados internacionalmente para o currículo ou realização do treinamento. Também não existem tais requisitos para instrutores e/ou examinadores de Comandantes de rebocador.

Uma enquete realizada entre alguns Comandantes/instrutores de rebocador na Holanda, Austrália e Reino Unido não dá uma visão muito otimista da situação. Por exemplo, um Comandante diz:

“O problema é que a gerência em terra não compreende o conjunto de habilidades necessárias para operar com segurança e eficácia um rebocador omnidirecional. Agravado por uma característica comum de uma atitude de 'consigo fazer' de muitos Comandantes de rebocador.”

E outro:

“Do lado da empresa, eles exigem que os futuros Comandantes comecem cada vez mais rápido a exercer a função. Às vezes depois de um dia de treinamento eles já perguntam 'como está indo com o trainee?'. Parece que eles só querem um corpo no passadiço para fazer o trabalho.” Talvez o motivo desse comportamento seja a carência de Comandantes habilitados disponíveis.

Mais alguns comentários:

“Muitas empresas utilizam seus próprios instrutores, o que é positivo desde que o sistema de treinamento não seja subjetivo e tenha critérios e padrões definidos. Os Instrutores dessas empresas também devem ser avaliados.”

“Deveria haver um programa claro, bem definido e padronizado para se tornar um Comandante de rebocador, independentemente de qual empresa você ingressar.”

Após essa discussão, uma pesquisa mais abrangente foi considerada. Um breve artigo foi publicado em websites e na e-newsletter 'TugeZine' solicitando comentários:

O papel de um Comandante de rebocador que realiza atividades de auxílio portuário é muito específico. Ele/ela deve, sozinho ou em cooperação com outros Comandantes de rebocador, auxiliar um navio de maneira segura e eficiente, utilizando da melhor forma o potencial do seu rebocador. Não apenas durante um belo dia ensolarado, mas também durante a noite, visibilidade reduzida, chuva, neve, gelo, tempo tempestuoso e correntes fortes. Pelo fato de estar operando muito próximo a um navio que está manobrando e que estará com seguimento para vante e/ou ré, o trabalho envolve muitos riscos.

Além disso, os Comandantes de rebocador devem acompanhar as mudanças no interior e nas proximidades de um porto, tais como novas bacias portuárias e novos pieres, o aumento do tamanho e/ou calado dos navios, a maior velocidade em “Dead Slow Ahead” dos navios, elevação dos limites operacionais de correntes e/ou vento e a diminuição das margens de segurança muitas vezes forçadas por pressão econômica, operando fora dos quebra-mares, etc.

Adicionalmente, eles devem se familiarizar com os desenvolvimentos da indústria, que podem incluir vários novos tipos de rebocador que estão chegando ao mercado e as novas propriedades, tecnologias e características de manuseio que os acompanham, grandes aumentos de potência do rebocador e força de tração (bollard pull), novas tecnologias de guincho e cabos de reboque, mudanças no tipo de combustível, sensoreamento do desempenho do rebocador, sistemas de apoio à decisão, etc.

A questão é se a variedade de sistemas atuais em uso para o treinamento e avaliação de rebocadores são suficientes, robustos e relevantes? Eles são adequados para o propósito de produzir Comandantes de rebocador totalmente capazes e competentes, os quais são necessários para assumir o comando de rebocadores modernos, potentes e cada vez mais complexos, auxiliando com segurança navios cujas dimensões são cada vez maiores dentro, ao redor e fora dos portos?

Para a segurança dos portos, rebocadores, navios e tripulações de rebocadores, não deveria passar a existir um sistema de treinamento claro, definido e uniforme com instrutores capacitados e avaliados, preferencialmente sob a supervisão da IMO? Todas as partes envolvidas se beneficiarão (ou beneficiariam?) com isso e os custos poderão (ou poderiam?) ser reduzidos.”



*Situação de risco próximo da proa.
Rebocador se preparando para passar o cabo de reboque.
Do livro 'Tug Use in Port,' 4a edição. 2021.*

Foto: Kenneth Karsten

O artigo recebeu mais de cem respostas, das quais nenhuma discordou da premissa. Quase metade dos entrevistados eram Comandantes de rebocador, instrutores de Comandantes de rebocador, Práticos e marítimos experientes; um terço eram pessoas de uma forma ou de outra diretamente envolvidas em atividades de reboque, e cerca de um quarto eram outras partes de alguma forma interessadas.

Sugestões interessantes foram recebidas da França e da Austrália. Os comentários abaixo refletem a situação em apenas alguns dos países marítimos do mundo - embora seja razoável assumir que a situação em outros países não difere muito.

- O desenvolvimento de um certificado de competência padrão certamente reduzirá o risco de ter uma tripulação não qualificada.
- As empresas de rebocador devem ser capazes de estabelecer um programa de treinamento completo, que inclui a contratação de um instrutor designado, e não empregar o atual Comandante como único instrutor, pois o Comandante deve se concentrar totalmente nas tarefas diárias em mãos (ou de sua responsabilidade?).
- Instrutores dedicados que possam orientar um *trainee* durante a maior parte, se não todo o treinamento, também seriam bem-vindos.
- O treinamento também deve incluir a educação, que inclui aprender com os acidentes, tanto na própria empresa do marítimo quanto em outras do mundo.
- Um processo de triagem no qual os novos futuros Comandantes são testados em um simulador antes de iniciar o treinamento na água/no trabalho seria bem-vindo.
- Ter um *trainee* alternando treinamentos com vários Comandantes que não foram 'treinados para treinar' é uma receita para o desastre.

Todas essas conclusões apontam na mesma direção dos comentários da pesquisa anterior. É necessária uma melhoria estrutural da situação atual, embora reconhecendo que algumas empresas já possuem programas de treinamento adequados e específicos em maior ou menor abrangência.



REGULAMENTOS EXISTENTES NOS ESTADOS UNIDOS E REINO UNIDO

Essas observações não são novidade. Se olharmos para os regimes de treinamento atualmente em vigor no Reino Unido e nos EUA, pode-se supor que os mesmos problemas já devem ter sido identificados. Ambos os países têm esquemas que se concentram no trabalho específico de um Comandante de rebocador, adicionalmente aos requisitos existentes no STCW, embora com a ressalva de que a participação no esquema do Reino Unido permanece voluntária.

No Reino Unido, um esquema de Endosso Voluntário de Reboque (VTE – Voluntary Towage Endorsement) foi desenvolvido a pedido da indústria britânica de reboque e barcos de apoio, para ajudar a garantir que os Comandantes envolvidos em operações de reboque tenham as habilidades necessárias para tais atividades específicas. Os VTEs devem ser usados em conjunto com um Certificado de Competência (CoC) apropriado.

Três endossos de reboque foram desenvolvidos:

- a. 'Reboque geral' para rebocar e empurrar em águas categorizadas ou em áreas costeiras limitadas.
- b. 'Ship Assist Towage' para auxiliar na atracação e desatracação de embarcações.
- c. 'Sea Towage' para reboque de embarcações ou objetos flutuantes no mar.

Na circular MGM 468 (M), os padrões de competência para todos os três endossos são listados em detalhes. Os profissionais que solicitam um endosso de reboque devem preencher o livro de registro de treinamento e mostrar prova de experiência relevante em tarefas de reboque. A avaliação e o endosso são realizados por órgãos reconhecidos pela MCA (Maritime and Coast Guard Agency). Espera-se que os avaliadores tenham um mínimo de cinco anos de experiência relevante em operações de reboque e a experiência de avaliação relevante.

O esquema de Endosso de Reboque Voluntário não substitui ou se superpõe ao treinamento patrocinado pela BTA (Associação Britânica de Proprietários de Rebocadores) e parceiros da indústria de rebocadores ou ao programa de treinamento em rebocadores atualmente disponível pelo MCA levando à emissão de um Certificado de Competência específico sob STCW.

Dois pontos importantes a ter em mente sobre o Endosso Voluntário Britânico de Reboque são:

- 1) Como o nome indica, não é obrigatório e
- 2) não é, por regulamento, aplicável internacionalmente.

Os EUA têm um sistema mais ou menos semelhante, o 'Towing Officer Assessment Record' (TOAR), regulamentado pela Guarda Costeira na *Navigation and Vessel Inspection Circular* (NVIC) 03-16. Este documento descreve o programa para marítimos se qualificarem e renovarem endossos aos certificados da marinha mercante para serviço em embarcações de reboque.

O Código de Regulamentos Federais (CFR) declara em 46 CFR § 10.404 que "cada requerente de endosso como Comandante ou Imediato (Piloto) de embarcações de reboque, e cada Comandante ou Imediato de embarcações autopropulsadas de 200 GRT ou mais, buscando um endosso para embarcações de reboque, deve preencher um TOAR aprovado pela Guarda Costeira."

O NVIC inclui, entre outras coisas, orientações sobre endossos, que podem ser:

- restrito a costa próxima e oceanos.
- restrito a áreas locais limitadas.
- restrito a embarcações de assistência portuária.

O item 46 CFR § 10.405 especifica que “para se tornar um Avaliador qualificado ou um Examinador designado, um candidato deve ter provas documentais para estabelecer experiência, treinamento ou instrução em técnicas de avaliação. Além disso, é exigido um nível de qualificação igual ou superior ao nível relevante de conhecimento, habilidades e competências descritos nos objetivos do treinamento.”

OUTROS EFEITOS

Embora os programas nacionais de treinamento sejam bem-vindos, também devemos questionar se o trabalho especializado de um Comandante de rebocador deve ser incluído nos regulamentos STCW - acrescentando ainda mais uma especialização à lista.

O trabalho do Comandante de rebocador é o reboque; auxiliando navios dentro e fora de portos ou terminais offshore, rebocando embarcações offshore e outros objetos flutuantes, tripulados ou não tripulados, etc. Este é um trabalho de tempo integral. Não há supervisão, ninguém que possa corrigir o Comandante se as coisas estiverem dando errado, embora às vezes um Prático possa oferecer conselhos. Além disso, é um trabalho cheio de riscos – o livro *Estabilidade de Rebocadores (Tug Stability)* mostra que em um período de cinco anos (2010 – 2015) mais de 45 pessoas morreram afogadas devido ao naufrágio de rebocadores. Além disso, à medida que os navios aumentam de tamanho, muitas vezes resultando em menores margens de segurança nos portos e em suas proximidades, os rebocadores estão se tornando cada vez mais potentes para lidar com essas embarcações. Eles também estão se tornando mais complexos de operar. São razões suficientes para incluir um sistema de treinamento profissional e uniforme para Comandantes de rebocadores na Convenção STCW.

Um sistema de treinamento uniforme também cria a possibilidade de Comandantes de rebocador treinados mudarem mais facilmente entre empresas de rebocador e entre tipos de rebocadores distintos - desde que o sistema de treinamento uniforme tenha flexibilidade suficiente para incluir requisitos de treinamento específicos do tipo de rebocador e do local.

O desenvolvimento de um esquema de treinamento uniforme precisa da contribuição da indústria de rebocagem. Seu conhecimento e experiência específicos são fundamentais para que tal sistema se torne amplamente aceito.

Um sistema uniforme pode cobrir um currículo muito mais amplo do que o treinamento de Comandante de rebocador geralmente faz atualmente, incluindo aspectos de segurança, procedimentos seguros, estabilidade, lições aprendidas com acidentes, emergência, manutenção, características do cabo de reboque e do guincho, sensoreamento remoto, sistemas de prevenção de colisões, etc.

Alguns custos extras podem estar envolvidos para garantir um sistema de treinamento mais adequado e profissional. O treinamento de Comandantes de rebocador pode levar mais tempo. Instrutores e avaliadores/examinadores precisarão ser treinados e qualificados, e esquemas e provedores de treinamento podem precisar ser verificados e auditados. Por outro lado, as empresas de rebocador não precisarão manter seus próprios sistemas internos de treinamento, exceto para os itens de treinamento local e específicos de cada rebocador.

BUSCANDO UMA SOLUÇÃO A NÍVEL MUNDIAL

Os sistemas atualmente em vigor no Reino Unido e nos EUA respondem a muitas das preocupações levantadas na pesquisa original - embora devamos observar que a participação no esquema ainda não é um requisito obrigatório. Ambos os países deram grandes passos de forma que as deficiências do STCW com relação ao treinamento específico de Comandante de rebocador foram compensadas.

No entanto, essas medidas se aplicam apenas aos EUA e ao Reino Unido. Passos adicionais são necessários para desenvolver um sistema de treinamento profissional uniforme em todo o mundo, alterando a convenção STCW para incluir requisitos para o treinamento específico relacionado ao trabalho de Comandantes de rebocador de modo a tornar mais seguras as manobras de rebocadores e navios em portos, canais de aproximação e terminais offshore. Isso também deve incluir requisitos para instrutores, avaliadores e certificados de competência.

Espera-se que isso venha a reduzir o número de acidentes fatais envolvendo rebocadores que ocorreram, mais recentemente na Grécia e na Índia, com a perda de três tripulantes no total.

Nota da Redação: *O artigo foi publicado originalmente na edição de janeiro da revista 'Seaways'. O texto em inglês foi assinado pelo capitão Henk Hensen, autor do livro Tug Use in Ports (2003). Tradução para o português: Porthos Lima, vice-presidente da Praticagem do Rio de Janeiro.*