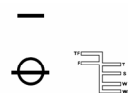


Bordo Livre



Nº 76

Setembro/Octubro de 2006

Editorial

O NAVIO COMO “ELEMENTO HUMANO”



Nos finais dos anos 60, quando as atenções se centravam na construção naval dos VLCCs e em que o sector se encontrava em franca expansão, o desenho do navio era o foco de todos os reparos, que apostavam em criações cada vês mais avançadas em relação aos seus antecessores.

Várias entidades nacionais patrocinaram projectos para o “navio do futuro”, com o objectivo de conjugarem as melhores idéias.

Como resultado deste *brain storm* verificaram-se grandes avanços nos projectos de construção naval que, não obstante as críticas sobre estes esforços que, ao envolverem um amplo leque de interesses dos vários sectores, os mesmos impuseram um abrandamento no desenvolvimento dos projectos, o que no futuro poderia pôr em causa a viabilidade comercial destes projectos

OS PRIMEIROS PASSOS

Um investimento relativamente pequeno e surpreendentemente eficaz, foi desenvolvido no Reino Unido para incrementar o projecto de navios de comércio, examinando e analisando alguns dos seus elementos, com o objectivo de melhorar a sua funcionalidade. Entre outros, analisou-se a disposição dos

locais de amarração, que estavam, em muitos casos, desadequados. O posicionamento dos guinchos, do cabrestante, dos cabeços e das buzinas eram muitas vezes posicionados ao livre arbítrio dos estaleiros, o que criava situações de perigo, devido às tensões exageradas, criadas nos cabos que amarravam o navio.

O arranjo da ponte era orientado pelo objectivo de preencher os espaços, sem qualquer preocupação por uma distribuição funcional e ergonómica. Igualmente verificava-se um incorreto posicionamento das chaminés das cozinhas, o que só era constatado quando estas entravam em elaboração.

O arranjo da casa das máquinas era indubitavelmente ordenado segundo a perspectiva única dos construtores navais, em vez de ter em conta a ergonomia operacional daqueles que nela iriam trabalhar. Foi também virtualmente ignorado o fácil e rápido acesso a espaços em que no futuro iria haver necessidade de manutenção, de limpeza ou de pintura, pelo que, com a passagem dos anos, surgiram múltiplas corrosões, quer em anteparas, quer em encanamentos ou partes de equipamentos o que, com o decorrer do tempo, se traduziu em extensas e dispendiosas intervenções em estaleiros. Contudo, se tivesse havido um estudo prévio aos acessos, uma simples manutenção de rotina teria evitado todos aqueles contratemplos.

UM NAVIO MELHOR

O termo “elemento humano” era naqueles tempos menosprezado, mas aquele pequeno grupo, criado em Inglaterra, foi pioneiro em criar importantes alterações em todas as áreas do navio.

A solução parece passar pelo envolvimento daqueles que tripulam os navios, de modo a adaptá-lo às suas necessidades operacionais, tornando-os num elemento activo para, com os arquitectos e construtores navais, procurarem conceber o navio o mais ergonómico possível, o que, em situações “normais”, raramente era feito, a não ser nas provas de mar, antes da

entrega do navio, em que o Comando e o Chefe de Máquinas eram ouvidos, ocasião demasiado tarde para correcções ergonómicas.

Um navio melhor iria resultar do trabalho destes grupos, mas infelizmente, após o colapso internacional da construção naval, que coincidiu com a recessão do comércio marítimo, iniciada com a crise petrolífera dos anos 70 e que se estendeu até ao princípio da década de 90, o envolvimento directo das tripulações na concepção prática do navio, parece ter desaparecido. Contudo, o gradual reconhecimento do “elemento humano” na concepção do arranjo interno do navio, foi tido em consideração por alguns armadores, sociedades de classificação e entidades marítimas nacionais, tendo-se ressuscitado este novo conceito ergonómico do arranjo interior do navio

A EXPERIÊNCIA DO UTILIZADOR

Praticamente, tal requer um significativo empenho dos “utentes”, este termo requer uma redefinição a aplicar às “pessoas” que têm uma experiência prática e actual, o que significa ouvir os “Velhos”, pois a sua experiência é valiosíssima, mas também, e com muita atenção, a experiência daqueles que estão “activos” no Mar.

Todos os factores relacionados com o “elemento humano” são abrangentes; eles devem ser avaliados e considerados, numa primeira fase, em regime de ensaio, em que são avaliadas as condições sanitárias e de adaptação, o que aliás tem vindo a ser alvo de discussão no âmbito da fadiga e da aptidão das tripulações; enquanto que os factores mais “brandos”, como o bem

estar e o lazer, têm um maior impacto nas tripulações quando avaliam os armadores, mesmo em detrimento das suas carreiras, com repercussões no recrutamento e na fidelização.

O armador que considere o “elemento humano” de um modo holístico verá o retorno do seu investimento, em termos de segurança, no decréscimo de acidentes verificados, cujo impacto favorável pode ditar a diferença entre o lucro e o prejuízo. É um investimento de retorno identificável e será um tema de imputação social e empresarial, em que o armador se deve empenhar e que é de percepção pública.

Em termos práticos, torna-se necessária uma ampla avaliação do “elemento humano” na concepção e projecto do navio e, para marcar a diferença, é fundamental uma aproximação cada vez mais integrada.



O “elemento humano” não é mais um projecto adiado, é uma resolução implementada.

Marine

Qualquer que seja o seu problema, a qualquer hora do dia e onde quer que esteja, conte com a nossa experiência e a qualidade dos nossos produtos para o resolver. Queremos mais que prestar serviço a clientes. Queremos merecer a sua confiança.

Castrol Marine
Rua Castilho, 165
1070-050 Lisboa
Tel.: 21 389 27 03
Fax: 21 389 27 75
www.castrolmarine.com

Os benefícios do líder mundial em óleos para cilindros estão cada vez mais à vista.

As crescentes exigências em óleos para cilindros fazem com que a escolha do lubrificante certo seja mais crítica do que nunca. E esta é a razão que nos levou a desenvolver uma vasta gama de produtos tecnologicamente avançados. Novo Castrol Cyltech. Agora a escolha torna-se mais simples.

Castrol Cyltech 80AW: Para protecção adicional do motor em condições severas de operação. Baixo índice de consumo, baixo índice de desgaste.

Castrol Cyltech 70: Para quando precisa de um nível de protecção standard (70BN), para todos os motores, incluindo os de maior potência. Baixo índice de consumo, baixo índice de desgaste.

CONFIE NO NOSSO SERVIÇO, CONFIE NA NOSSA TECNOLOGIA, CONFIE NO NOSSO DESEMPENHO.


Cyltech