



SUBMIT A REPORT

CHIRP always protects the identity of our reporters. All personal details are deleted from our system once a report is completed.

ONLINE

Reports can be submitted easily through our encrypted online form www.chirp.co.uk/maritime-fil/submit-a-report



Ang halaga ng tao sa mga maritime incidents

Madalas binabanggit ng mga organisasyon na inuuna nila ang kaligtasan. Gayunpaman, nakakalungkot na ang mga katotohanan ng pang-komersyal at pang-reputasyon ay kadalasang humahadlang sa pagsasakatuparan sa ganitong mataas na ambisyon: imbes na tignan ang mga insidente bilang oportunidad na matuto mula sa karanasan, may ilang mga kumpanya na nagsusumikap na maipakitang-tao lang na sila ay 100% ligtas, 100% ng oras. Subalit sa isang industriya na kilala bilang mas mapanganib kaysa sa iba, ito ay hindi maaaring maging tama.

Contents

| | | | |
|---|--|---|---|
| 2 | M2205 - Panganib ng Asphyxiation | 4 | M2207 - Potensyal na nakamamatay na near miss: elevator maintenance |
| 3 | M2209 - Paglabag sa Marpol | 5 | M2208 - Disenyo ng bunker station |
| 4 | M2206 - Personal injury bunsod ng hindi pagsunod sa 'Permit to work aloft' | 6 | M2194 - Hindi ligtas na tug/barge operations |
| | | 7 | M2211 - Open hatches sa dagat |



Adam Parnell

Madalas binabanggit ng mga organisasyon na inuuna nila ang kaligtasan. Gayunpaman, nakakalungkot na ang mga katotohanan ng pang-komersyal at pang-reputasyon ay kadalasang humahadlang sa pagsasakatuparan sa ganitong mataas na ambisyon: imbes na tignan ang mga insidente bilang oportunidad na matuto mula sa karanasan, may ilang mga kumpanya na nagsusumikap na maipakitang-tao lang na sila ay 100% ligtas, 100% ng oras. Subalit sa isang industriya na kilala bilang mas mapanganib kaysa sa iba, ito ay hindi maaaring maging tama.

Ang malungkot na balita tungkol kay Captain Oguz Kok, na kamakailan ay namatay habang nag-pilot transfer, sa Bosphorus ng gabi, ay nagpapaalala sa atin ng mga panganib na kaakibat sa maritime industry. Habang marami, kabilang ang aming sarili, ay mabilis na nagpahayag ng pakikiramay at nag-alay ng mga saloobin para sa kaniyang pamilya at mga kaibigan, kinakailangan ng kolektibong paggawa ng maritime industry upang mapaigting ang kaligtasan.

Ayon sa British anthropologist na si Robin Dunder, ang karaniwang tao ay may pinananatiling relasyon na humigit-kumulang sa 150 na mga kaibigan at pamilya. Samakatuwid, ang tunay na halaga ng safety incident ay tumatagos ng higit pa sa kaagad na kasangkot, ang mga pinsala at insidente na nangyayari sa ating industriya ay literal na nakakaapekto sa milyong mga buhay.

Batid ng CHIRP ang ilang mga kaso na kung saan ang mga nag-uulat ng safety concern mula sa reporting channels ng kanilang organisasyon ay humaharap sa redundancy o napaghihigantihan. Ang ganitong mga pagsupil ay nagpapakita lamang na ang mga isyu ng pangkaligtasan ay hindi natutugunan, at ang panganib na maulit ang ganitong mga insidente ay nananatiling mataas.

Ang malaya, walang kinikilingan at kumpidensyal na reporting system ng CHIRP ay nagbibigay daan sa indibidwal at mga kumpanya na banggitin ang ilang mga safety concerns at isyu ng walang pag-aalala na magkaroon ng paghihiganti, o mawalan ng reputasyon. Ang mga sumusunod na mga ulat ay ipinadala sa CHIRP upang magbigay ng kamalayan sa mga panganib sa buong industriya, o magbahagi ng pinakamahusay na kasanayan, o upang matugunan ang isang isyu. Sa maraming mga ulat na ito, mababasa ninyo na itinataguyod ng CHIRP sa mga reporter na magsalita sa ganitong mga isyu ng kumpanya o sa Flag State, habang prinoprotekhan ang kanilang pagkakakilanlan.

Reports

Report No1 - M2205 – Panganib ng Asphyxiation

Paunang Ulat

Isang crewmember ang pumasok sa isang freezer compartment para sa nakagawiang tungkulin nito, subalit lingid sa kanilang kaalaman, may dry ice na nakaimbak. Ang tripulante ay agad na nawalan ng malay dahil sa mataas na lebel ng CO2 na galing sa dry ice. Sa kabutihang palad, isang kasamahang tripulante ang nagtaas ng alarma, at nailigtas sila at nabigyan ng first aid. Dinala sila sa ospital para sa isang confirmatory check-up.

Komento ng CHIRP

Ang desisyon na magdala ng dry ice para sa isang culinary presentation ay may kaakibat na mataas na panganib, at ang pangasiwaan ang responsable para dito. Kinakailangang lubos na suriin ng pangasiwaan ang nakapaloob na panganib mula sa organizational level bago aprubahan ang pagkuha ng dry ice.

Ang mahigpit na pagsunod sa mga regulasyon at alituntunin ay mahalaga patungkol sa dry ice, lalo na't isasaalang-alang ang mga panganib na nakapaloob dito. Kabilang sa mga pangunahing pagsasaalang-alang ang pagkilala sa dry ice bilang isang dangerous good (UN 1845) at pag-unawa ng partikular na panganib na idinudulot nito sa panahon ng transportasyon. Ang pagsunod sa regulasyon ay nagiging napakahalaga sa pagtiyak ng kaligtasan ng kargo, at sa kapakanan ng mga indibidwal na kasali sa pagdadala nito. Kinakailangang bigyang-diin ang wastong pagdadala, pagbabalot, at bentilasyon upang mabawasan ang mga panganib sa pagdadala ng dry ice.

Isang masusing risk assessment ang kinakailangang isagawa upang matiyak na lahat ng potensyal na panganib ay siniyasat.

Dahil ang dry ice ay binili mula sa isang franchisee/sub-contractor, kinakailangan na mapag-usapan ang detalyadong impormasyon tungkol sa panganib, tamang pagdadala, at ligtas na pagiimbak nito sa iba't ibang stakeholders, kabilang na ang pangasiwaan, ang master, ang chief officer, ang chief engineer, at ang lahat ng mga tauhan ng barko. Ang storage compartment para sa dry ice ay agad na nahuhulog sa ilalim ng klasipikasyon bilang *enclosed space*, na nangangailangan ng *enclosed space permit for entry*.

Ang mga solid dry ice ay dapat nakalagay sa isang non-airtight na container upang magkaroon ng ligtas na release ng carbon dioxide gas na nalilikha sa panahon ng sublimation (pagpapalit mula sa solid to gas na hindi nagiging liquid), ng sa gayon ay mapigilan ang overpressure sa container nito na nauugnay sa panganib ng pagsabog. Ang sapat na bentilasyon ay nagiging napakaimportante, dahil napigigilan nito na maipon ang carbon dioxide gas sa enclosed spaces at mabawasan ang potensyal na asphyxiation sa sinomang nagtrabaho sa compartment. Ang pagpasok sa fridge space na may laman na dry ice sa loob ay nangangailangan ng permit to work.

Ang pagkakaroon ng komprehensibong pagsasanay ng mga tripulante sa pagdadala ng dry ice ay responsibilidad ng pangasiwaan. Nakapaloob dito ang mga panganib gaya ng pagsabog, suffocation, at tissue damage dahil sa labis na mababang temperature. Dapat bigyang-diin ng mga training program ang kahalagahan ng sapat na bentilasyon at pag-iwas sa mga walang bentilasyong kuwarto. Ang pangasiwaan ay kinaikailangang magkaroon ng matatag na mitigation strategies at emergency response procedures, kabilang na ag pagkakaroon ng personal gas detectors at pagpapatupad ng pagsuot ng angkop na PPE upang maiwasan ang pagkapinsala sa balat.

Mga Pangunahing Isyu na nauugnay sa ulat na ito

Kakayahan – ang dry ice, o solid CO₂, ay nangangailangan ng wastong kaalaman upang mabawasan ang mga panganib. Ang inyo bang shore management team ay may mga kinakailangang kasanayan upang mapangasiwaan ang mga panganib para sa mga crew? Alam mo ba ang mga panganib na kapag nagdala ka nito, lalo na sa isang cruise liner o superyacht? Alam mo ba na ito ay kabilang sa klasipikasyon na dangerous goods cargo? Nagkaroon ka ba ng training sa wastong pag-handle ng dry ice?

Komunikasyon – Ipinabatid ba sa inyo ang pagdadala ng dry ice sa mga galley fridge na nasa ibang compartment kung saan ito naka-imbak? May label ba ang mga espasyo na ito bilang enclosed spaces? Paano ito ipinaalam sa lahat ng nakasakay sa barko?

Pag-alerto – isang crewmember ang muntik ng mamatay dahil sa kakulangan sa kaalaman tungkol sa dry ice at sa mga panganib nito. Ang inyo bang kumpanya ay nagbibigay ng dagdag na impormasyon sa pagdadala ng dry ice? Nakakita ka na ba ng material safety data sheets (MSDS) para sa dry ice? Naipaliwanag ba ang mga ito sa inyo?

kasiyahan

komunikasyon

nagpapalit

Report No2 - M2209 – Paglabag sa Marpol

Paunang Ulat

Pinagbigay-alam ng ilang mga reporter sa CHIRP na ang kanilang tanker ay nagsusunog ng Intermediate Fuel Oil (IFO) na may sulphur content na 2.4%, bagama't ang barko ay hindi nilagyan ng exhaust gas cleaning system (scrubber) upang mabawasan ang sulphur content ng mas mababa sa 0.5% gaya ng nakasaad sa Marpol VI reg 14. Ang barko na nangangalakal sa buong mundo at hindi nilagyan ng exhaust gas cleaning system (scrubber) upang mabawasan ang sulphur content ng mas mababa sa 0.5% ((Marpol VI reg 14). Upang hindi matuklasan, batid nila na ang barko ay nagpapalit ng marine fuel

diesel kapag nag-ooperate sa mga port o emission control areas (ECA).

Ang mga reporter ay lubhang nababahala sa pag-ulat ng bagay na ito dahil ang barko ay parte ng 'dark fleet' ng mga barkong lumalabag sa international sanctions. Natatakot sila sa potensyal na paghihiganti kung sakaling matukoy ang kanilang pagkakakilanlan.

Komento ng CHIRP

Kasunod ng ekstensibong pakikipag-usap sa mga reporters, ang CHIRP ay ipinaalam ang kanilang mga pagkabahala sa Flag State, sa designated person ashore (DPA), at sa Hull and Machinery Insurers.

Ang ulat na ito ay nagpapakita ng lawak kung hanggang saan ang mga iresponsableng may-ari ng barko ay handang iwasan ang mga regulasyon na nakadiseno upang protektahan ang kapaligiran. Ito ay sa kadahilanang ang mas malinis na mga fuel ay mas mahal at ang kumpanya ay inuuna ang kita kaysa sa kaligtasan.

Iminumungkahi ng insidente na ang inspeksyon ng Flag at Port State ay dapat suriin upang matiyak na maaaring matukoy ang ganitong pag-uugali. Kailangan ng pag-amin ng mga barko na nagdadala sila ng fuel na lampas 0.5% limit upang maipakita kung gaano nila nilalayan na mabawasan ang sulphur levels, maging sa pamamagitan ng scrubber system o sa iba pang paraan.

Ang exhaust gas cleaning system ay dapat na ikunsidera bilang pansamantalang pamamaraan, at sa huli, lahat ng barko ay dapat mai-convert na gumamit ng low-sulphur-compliant na fuel.

Mga Pangunahing Isyu na nauugnay sa ulat na ito

Kultura – Ang organisasyon ng barko ay tila hindi namumuhunan sa environmental compliance. Ito ay tila hindi nakakagulat sa dahilang ang barkong sangkot ay kabilang sa 'sanction busting'. Ang pangangailangan na magsunog ng mas malinis na fuel o magkaroon ng nilalagay na scrubbers ay umiiral tatlong taon na ang nakakaraan. Ang barko ba ninyo ay sumusunod sa mga patakaran?

Pressure – Ang kumpanya ay gumagamit ng economic pressure upang mapagtakpan ang hindi pagsunod ng barko sa Marpol, subalit kapag nahuli, ang multang halaga nito ay lalampas pa sa alinmang panandaliang pagtitipid.

Lokal na Kasanayan – Ang kagawian ng kumpanyang may operating ships na hindi nilalagyan ng exhaust gas cleaning system ay kailangan ng wakasan. Kung ang inyong barko ay

tumatakbo sa kaparehas na operasyon, mangyaring makipag-ugnayan sa CHIRP.

Kultura

Local Practices

presyon

Report No3 - M2206 – Personal injury bunsod ng hindi pagsunod sa 'Permit to work aloft'

Paunang Ulat

Nakita ng OOW ang isang maling nabigasyon ng masthead light warning sa navigation light control alarm system ng bridge habang ang barko ay nasa dagat. Ang isyung ito ay iniulat sa chief engineer at sa master, subalit dahil sa sea state, napagdesisyon na maghintay hanggang sa ang barko ay nasa tabi, bago umakyat sa aloft. Dali-dali pagdating sa tabi, habang abala ang ilang mga tripulante sa pagtali sa gangway, umakyat ang chief engineer paakyat sa mast ng hindi kinukumpleto ang permit to work for working aloft, ni hindi rin nagsuot ng safety harness. Habang ang CE ay nasa taas ng mast, sa pagdaan ng isang barko ay nagdulot naman ito sa kanilang barko na labis na gumulong, na nagresulta sa CE na mahulog at mabali ang kaniyang braso.

Komento ng CHIRP

Ang desisyon na ipagpaliban ang pag-asikaso sa ilaw habang pumapalaot sa dagat ay tama. Kapag nasa tabi na, ang paggalaw ng barko ay maaari padin maapektuhan maging sa malaki at maliit man na barko, lalo na't ang stability ng barko ay maaaring malaki ang pagbabago kapag may cargo, bunkering at ballasting operations.

Ang pagkontak sa port authority upang tignan ang vessel movement sa panahon ng pagsasagawa ng trabaho ay isang standard practice.

Ang katotohanang ang Chief Engineer ay agad na umakyat sa aloft ay nagpapakita ng time pressure sa sarili na matapos agad ang trabaho. Katulad nito, ang hindi pagsunod sa safety procedures bago umakyat sa itaas ay nagpapahiwatig na ang chief engineer ay sumuko sa 'optimisim bias' (o kilala din bilang "*hindi mangyayari sa akin iyon*" syndrome). Mas lalo pang nakakabahala, tumutukoy ito sa mahinang safety culture at safety leadership: kung makikita ng iba ang chief engineer (na karaniwan pa ay siyang safety officer ng barko) na gumagawa ng safety shortcut, paano nito mahihikayat ang mas nakababatang crewmembers na sumunod sa safety procedures?

Mga Pangunahing Isyu na nauugnay sa ulat na ito

Kultura- Pagdating sa safety culture, ang mga senior officers ay dapat maging huwaran at modelo sa safety behaviours na gusto nilang ma-adopt ng kanilang team. Gaya ng kasabihan, mas mabuting magbigay ng halimbawa kaysa maging isa!

Pag-alerto- Ang pagtiyak na ang master/safety officer at crew ay alam na ang ilaw ay aayusin ay nakapag-alerto sana sa lahat na kakailanganin ang *permit to work for going aloft*. Ang inyong barko ba ay gumagamit ng permit-to-work system kapag umaakyat sa itaas ng barko?

Kamalayan sa Sitwasyons- Dahil sa pagkakabatid na kahit sa port kung saan ang kondisyon nito ay hindi masyadong nakaka-apekto sa environmental factors, minsan ay hindi natin napapansin ang dynamic action kapag may dumadaang ibang barko.

Pressure- Tila ay may pressure sa kanila na matapos agad ang trabaho. Ang trabahong ito ay naipagawa sana sa mga tripulante na sanay ng umakyat sa taas ng barko. Ang *permit to work for going aloft* ay napangasiwaan sana ng chief engineer. Paano ninyo nakokontrol ang mga permit to work? Alam ba ninyo ang ranggo ng inyong safety officer?

kamalayan sa sitwasyon

Kultura

nagpapalit

presyon

Report No4 - M2207 – Potensyal na nakamamatay na near miss: elevator maintenance

Paunang Ulat

Ayon sa reporter, inutusan silang buksan ang pintuan ng elevator upang ang tagalinis ay maka-akyat sa taas ng elevator para maglinis.

Ipinaliwanag ng reporter sa tagalinis kung bakit hindi ito mangyayari at kung paano nila dapat planuhin ang trabahong ito. Nagbigay ang reporter ng flag state incident report na nagbibigay-diin sa naging malalang pinsala sa isang tripulante, na ginawa dito:

Isang senior engineer sa isang malaking yate ang naghahanda ng passenger lift para sa isang service technician upang magsagawa ng remedial work nito na pandekorasyon na mga takip sa lift shaft. Ang technician ay hindi konektado sa manufacturer ng lift o kahit sa alinmang lift servicing supplier at nakasakay lang sa barko upang gawin ang pandekorasyong takip sa lift shaft.

Tinawag ng senior engineer ang lift car sa bridge deck at pumasok sa lift shaft papunta sa taas ng sasakyan sa pamamagitan ng manu-manong pagbukas ng pinto sa Sun Deck at tumapak sa tuktok ng sasakyan. Nang magsara na ang mga pinto ng lift sa sun deck, ang lift ay umakyat sa posisyon ng sun deck na umipit sa engineer sa pagitan ng tuktok ng sasakyan at tuktok ng elevator shaft. Ang engineer ay nagtamo ng malalang pinsala sa kaniyang binti at *ankle* at nawalan ng trabaho sa loob ng mahabang panahon.

Tiwala ang reporter na ang kaparehas na mga gawain ay nagaganap sa iba pang mga barko na may elevator at nais nito na ituon ang aming atensyon patungkol dito. Bagama't walang nangyaring masama sa kasong ito, may ilang mga insidente na kung saan may mga tao na naipit hanggang sa mamatay habang nagtrabaho sa taas ng elevator na hindi wastong naka-isolate.

Komento ng CHIRP

Kinontak ng CHIRP ang Flag State upang malaman ang higit pang impormasyon tungkol sa insidenteng ito. Agad naman nilang tinulungan ang CHIRP sa pamamagitan ng pagsasalaysay sa mga detalye na humantong sa matinding pinsala.

Ang gawaing ito ay kaparehas sa pagtrabaho sa itaas at kinakailangang tratuhin nang naaayon. Ang *permit to work* ay dapat bahagi ng proseso at bahagi ng risk assessment. Mahalagang maipatupad ang Lock Out – Tag Out – Try Out (LOTOTO) at kinakailangang maicross-checked bago gawin ang anumang gawain. Ang Try-Out para sa acronym ng LOTOTO ay isang ebolusyon ng orihinal na termino na nagpapakita ng mas pinalawig pa na safety enhancement para sa *hierarchy of controls*.

Ang ulat ay nagbibigay-diin na ang insidenteng ito ay nakakategorya bilang isang “optimising violation,” na kung saan ang engineer ay sumubok na gawing mas madali ang trabaho sa pamamagitan ng hindi lubusang paghihiwalay ng main power sa lift.

Para sa karamihang kumpanya, ang lift maintenance ay isinasagawa ng original equipment manufacturer (OEM). Subalit, ang barko ay laging may tungkulin sa pangangalaga upang matiyak na sakop ng shipboard safety controls ang maintenance contractor. Dapat itong mai-apply kahit na ang kontratista ay may sariling safety requirements.

Napansin ng CHIRP na ang engineer ay nagtrabaho mag-isa, kaya walang sinoman na makapag-cross check o makachallenge ng alinmang hindi ligtas na gawain.

Dahil sa tumataas na bilang ng elevators na ginagamit sa commercial shipping, tinatanong ng CHIRP kung dapat bang may introductory safety maintenance training na i-offer sa lahat ng officers ng barko.

Mga Pangunahing Isyu na nauugnay sa ulat na ito

Kultura – Kakayanan para sa trabahong ito na mapabuti, dahil sa mataas na panganib na kaakibat ng lift operations.

Pagkakampante – Isang kaswal na ugali sa trabaho ang ipinakita, na kung saan marahil ay tinatanggap sa nakaraan bilang normal na kaugalian. Ang inyo bang SMS ay may pamamaraan para sa lift maintenance? Kung gayon, ang mga ito ba ay ipinaalam sa mga contractors na magtrabaho sa mga lift?

Capability – Mayroon bang introductory safety training courses para sa mga tauhan ng lift maintenance? Ito ay kadalasang ipinaubayang isagawa ng kwalipikadong lift technician mula sa lift manufacturers. Isinasama ninyo ba ang inyong lift manufacturer?

kasiyahan

komunikasyon

Kultura

Report No5 - M2208 – Disenyo ng bunker station

Paunang Ulat

Isang reporter ang nagpadala ng maigsing video na nagpapakita ng hindi magandang pagkakadiseno ng bunkering station ng isang napakalaking yate.

Ipinalam ng reporter sa CHIRP na ang super yachts ay gumagamit ng iba't ibang bunkering facilities, at napakabihira lang dito na makakonek sa Marpol flange.

Karamihan sa mga bunkering hose ay may camlock fittings, at dahil sa isyu ng hindi magandang pagkakadiseno sa bunkering station at mahinang maintenance ng camlocks, maraming tagas ng mga koneksyon, na lumilikha ng polusyon, mapanganib sa kalusugan at mapanganib na magkasunog.

Komento ng CHIRP

Ang mga isyu sa disenyo ng mga bunkering connection ay kinakailangan na masusing mapag-isipang mabuti. Ang mga bunkering connection ay kadalasang nakaposisyon sa masisikip na espasyo, na nagiging mahirap para ikonekta ang mga hose. Kapag konektado na, ang mga connecting flanges ay kadalasang sumasailalim sa sobrang stress dahil sa mahinang

pagkakanay, kung kaya't nagiging mahirap magkaroon ng mahigpit na pagkaka-selyo.

Hiniling ng CHIRP na muling i-konsidera ang bunkering design at, habang may kasunod na drydock o lay-up period, ikonsidera ang pagpapalit ng pipework upang matiyak na ang mga koneksyon ay nakaposisyon upang magkaroon ng mas maiging pagkakanay at mas mahigpit na selyo upang maiwasan ang pagtagas habang may bunkering.

Naniniwala ang CHIRP na ang tuloy-tuloy na pagtagas habang may bunkering ay hindi katanggap-tanggap at nagpapakita ng normalisasyon sa paglihis, kung saan ang practice na ito ay tinatanggap bilang new norm.

Mga Pangunahing Isyu na nauugnay sa ulat na ito

Disenyo– Ang disenyo ay kinakailangan na paghusayin pa upang ma-secure ang bunkering. Ang workspace ng hose connection ay kinakailangan na makapagbigay ng sapat na espasyo upang magkaron ng wastong pagkakanay ang mga camlock. Ang mga bunkering station ninyo ba ay may sapat na clearance upang magkaroon ng mahusay na pagkakanay kapag may bunkering?

Pag-alerto – Ang pag-alerto sa pangasiwaan sa katotohanang ang mga balde ay hindi dapat ginagamit upang makontrol ang pagtagas mula sa bunker connection at hindi dapat pinapayagan. Dapat ay inaabisuhan din ang pangasiwaan kung may remedial action na kinakailangang gawin.

disenyo

nagpapalit

Report No6 - M2194 – Hindi ligtas na tug/ barge operations

Paunang Ulat

Isang reporter ang lubos na nag-aalala tungkol sa operational practices na isinasagawa sa kanilang tug at barge operations:

“Bilang isang baguhang empleyado sa industriya, ang aking karanasan sa barko ay nakapagbigay ng seryosong pangamba sa aming kabuoang safety culture at mga protocol.

Habang nasa tug, napansin ko ang matinding pangangailangan na magkaroon ng dagdag na pamilyarisasyon at kawalan ng buddy support. Sa halip na ipares ako sa isang kwalipikadong deckhand para sa mahalagang on-the-job learning, naiwan ako upang gawin ang mga gawain ng mag-isa. Ang kawalan ng mentorship ay nagresulta ng kapansin-

pansing puwang sa aking pag-unawa sa mga crucial safety procedures.

Ang mas nakaka-alarma pa dito, nagkaroon ako ng matinding pinsala dahil sa exposure sa isang walang pangalang kemikal na tinukoy bilang “carbon remover.” Ang kawalan ng wastong label at kaalaman sa paggamit ang nagdulot ng matinding pagkapaso sa mata. Ang insidenteng ito ay nagpapakita ng pagkabahala sa safety protocols ng kumpanya para sa paghawak ng ganitong hazardous substances.

Dagdag pa sa mga safety issues na ito, napansin ko din ang hindi nakasisiyang kondisyon sa barko, partikular na ang patungkol sa kalinisan. Kasama na ang kakulangan sa training, nagpapakita ito ng nakababahalang larawan ng pangkalahatang kapaligiran sa trabaho.”

Komento ng CHIRP

Ipinagbigay alam ng CHIRP ang mga concern ng reporter sa Flag State Authority, na ipinaalam naman sa CHIRP na iniimbestigahan na nila ang mga pahayag na ito.

Ipinahihiwatig ng ISM Code ang pangangailangan sa pamilyarisasyon at training (6.3, 6.5). Ito ay dapat na isagawa upang matukoy ang lahat ng mga panganib at mabawasan ang alinmang kaugnay na panganib para maiwasan ang alinmang safety incidents sa barko.

Naglakas-loob ang reporter na ipagbigay-alam ang kakulangan ng kumpanya sa CHIRP, na siya namang kapuri-puri.

Mga Pangunahing Isyu na nauugnay sa ulat na ito

Kakayahan – Ang pangasiwaan ng kumpanya ay tila mayroong kakulangan sa resource capability upang matiyak na ang kanilang mga empleyado ay nabibigyan ng sapat na basic safety familiarisation. Ang ganitong sitwasyon ba, gaya ng inilarawan, ay nangyayari sa inyo? Kung gayon, makipag-ugnayan kayo sa CHIRP.

Teamwork- Ayon sa reporter, kinakailangan ng dagdag na kooperasyon upang matulungan ang mga baguhan sa industriya. Ang inyong kumpanya ba ay mayroong mentoring system para sa mga baguhan o may “buddy” system?

Kultura – Ang pangasiwaan ng kumpanya ay kinakailangang magpakita ng safety culture. Ang pagkuha ng kontrata sa paghatak sa isang nasirang barge, na hindi akma sa tubig, ay isang malinaw na halimbawa ng pagbibigay ng mababang prioridad sa kaligtasan.



Report No7 - M2211 – Open hatches sa dagat

Paunang Ulat

Nakatanggap ng ulat ang CHIRP mula sa isang barko sa dagat. May nadaanan daw silang handy-sized bulk carrier at napansin ang isang ilaw sa loob ng isa sa mga cargo cranes, na may dalawa sa anim na hatches nito na bukas. Sa panahong iyon, ang naobserbahang barko ay nagpatuloy na sa 7 knots sa isang busy shipping area.

Ang AIS ng barko ay nagbigay ng kalapit na port of destination nito. Habang pinagmamasdan ang paggalaw ng handy-size bulk carrier, napansin ng reporter na ang barko ay nagbago ng kurso upang humanap ng kanlungan sa kalapit na isla.

Gabi na iyon at ang kondisyon ng panahon ay Beaufort 3, na may kapansin-pansing pag-alon na 1.0 m, at tyansa ng pag-ulan.

Komento ng CHIRP

Mahalagang mabigyang-diin ang mataas na panganib ng ilang maritime operations. Ang pagbubukas ng hatch lids at pag-operate ng crane sa seaway ay nagpapakita ng malaking panganib at hindi dapat pahintulutan. Dagdag pa dito, ang pagtrabaho sa gabi habang umaandar ang barko ay hindi kailangan at dapat iwasan.

Ang desisyon na humanap ng shelter sa kalapit na isla, gaya ng naiulat, ay nagpapahiwatig na ang barko ay nagsagawa ng kaukulang aksyon dahil sa emergency.

Ang pag-operate ng crane at pagbubukas ng buo sa cargo hatch lids sa dagat ay maaaring maisailalim ang mga crane components, *gaya ng heel pins, slewing bearings, at sheaves, wires*, sa karagdagang puwersa. Kahit na sa ilalim ng mahinang pag-alon, ang potensyal na synchronised motion at pag-alon ng dagat ay maaaring magdulot ng hindi makokontrol na pag-ugoy ng barko, na makakapagdulot ng matinding banta at panganib na mapinsala ang hold, crane at mga kaugnay na kawad.

Ang mga cargo hatch lids ay nakadiseno para sa operasyon sa port at sa mga nakasilong na anchorage. Ang pagtatangkang buksan ito sa dagat ay maaaring makapagdulot ng malaking pinsala sa hydraulic rams na kumokontrol sa hatch covers at magkaroon ng potensyal na isyu ng hindi pagkakahanay ng mga ito.

Tungkol sa nabigasyon, ang barko ay dapat sumunod sa Collision Regulation habang pumapalaot. Ang pagsasagawa ng kaukulang aksyon upang maiwasan ang kolisyon, gaya ng pagpalit ng kurso, ay maaaring maka-epekto sa dynamic forces ng hull, cargo, crane at hatch lids ng barko. Ang pagtitiyak ng mahigpit na pagsunod sa safety guidelines at regulasyon ay mahalaga para mabawasan ang panganib at matiyak ang kapakanan ng mga crew at integridad ng barko.

Mga Pangunahing Isyu na nauugnay sa ulat na ito

Kamalayan sa Sitwasyon – Ang mga kahihinatnan ng pagsasagawa ng operasyon sa dagat ay kailangang maintindihan. Ito ang pinakahuling paraan at nangangailangan ng input ng manager upang mabawasan ang mga panganib.

Pag-alerto – Kung palipat-lipat ang kargo, naapektuhan nito ang stability ng barko, kinakailangan ng tulong mula sa pinakamalapit na coastguard station, at dapat maghanap ng port of refuge. Kailangan maipagbigay alam ito sa pangasiwaan.

kamalayan sa sitwasyon

nagpapalit



Cargo hatch lids are designed for operation in port or at sheltered anchorages. Attempting to open them at sea can result in substantial damage



WE ARE GRATEFUL TO CHIRP MARITIME'S SPONSOR AND SUPPORTERS. THEY ARE:

