

**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-ar/submit-a-report



من الجيد التحدث!

مرة أخرى، نعرض مجموعة واسعة من الأحداث المختلفة، ونحن ممتنون لجميع مراسلينا لإرسالها إلينا. وبدونها، لن نوجد

Contents

- | | | | |
|---|---|---|--|
| 2 | M2252 - إصابة في اليد أثناء الرسو على زورق عمل | 4 | M2254 - حريق - راتنج في حاوية |
| 2 | M2216 - الضغط غير المناسب المفروض على قبطان السفينة | 5 | M2246 - السفينة التي علقت |
| 3 | M2183 - حريق في غرفة الغسيل | 6 | M2255 - نقص في الإمدادات على متن السفينة |
| 4 | M2234 - أصيبت الأصابع بالبنتر في الآلات الدوارة | 6 | M2253 - حريق - فحم |

**Adam Parnell**

في هذا الإصدار، لدينا ثلاثة أنواع مختلفة من الحرائق، وإصابات في اليد، ومجموعة متنوعة من الأحداث المؤسفة الأخرى، ولكن هناك بعض الخيوط المشتركة التي تمر عبرها. ولعل الأمر الأكثر وضوحاً هو الحاجة إلى تواصل أفضل، سواء كان ذلك بين أفراد الطاقم أو مع موظفي الشاطئ أو إدارة السفينة. هذا هو الموضوع الذي نراه كثيرًا في تقاريرنا، والآن يجب أن يكون من الواضح أن

التواصل الجيد أمر حيوي للعمليات الآمنة. إذا رأيت شيئاً غير صحيح، فيجب أن تشعر بالقدرة على التحدث. وإذا كنت لا تشجع على التعبير عن مخاوفك، فقد يكون من الحكمة البحث عن شركة يتم فيها أخذ السلامة على محمل الجد.

كما يظهر العمل الجماعي وفوائد الدعم المتبادل بشكل بارز، خاصة عندما يتعين على الأشخاص العمل بمفردهم. هل يشرف أي شخص

على تعامل الطاقم مع حبال الإرساء على سفينتك، وهل يحصل الكهربائي على الدعم الذي يحتاجه؟ هل تضمن الإدارة والوكلاء المحليون حصولك على التفاصيل التي تحتاجها لتخزين البضائع وحملها بأمان؟ هل يتلقى ضباطك الدعم الذي يحتاجونه من إدارة الشاطئ عندما يواجهون ضغوطًا من مصادر خارجية لقطع الطرق؟

نستخدم في هذا الإصدار كلمة "تصعيد"، والتي تعني تمرير مخاوفك إلى أعلى سلسلة القيادة. إذا رأيت مشكلة محتملة، فأبلغ أحد كبار الضباط الذي يمكنه تصعيد بلاغك إلى المسؤول. يمكن للسيد بعد ذلك تصعيده إلى DPA إذا لزم الأمر. سوف يأخذك الضباط الجيدون دائمًا على محمل الجد ويتعاملون مع مخاوفك.

حتى المرة القادمة، ابقوا آمنين.

Reports

إصابة في اليد أثناء الرسو على - M2252 - Report No1 زورق عمل

Initial Report

تعرض أحد المراسلين مؤخرًا لحادث على متن إحدى السفن التابعة لهم، حيث أصيب أحد أفراد الطاقم بإصابة في أصابع يده اليمنى.

كانت السفينة متجهة إلى الرصيف للرسو بجوار رصيفها العادي. وعندما وصلت الزاوية الخلفية للسفينة عند الرصيف، استخدم أحد أفراد الطاقم خطاف القارب لالتقاط حبل الرسو الموجود في المكان وبدأ في إدخال العين المضفورة من خلال العلامة القارية. ثم بدأ وضع الحبل فوق البتات؛ هنا حيث تم أسر أصابع أحد أفراد الطاقم على يده اليمنى، وتعرض لإصابات خطيرة في ثلاثة أصابع

CHIRP Comment

وضع حبل الرسو فوق البتات يتطلب وعيًا جيدًا للوضع من حيث حركة السفينة، وموقع حبل الرسو، وعضو الطاقم. يعتبر خطر الإحتجاز اليدوي خطرًا معروفًا جيدًا، وقد يتم تطبيعته خلال العمليات الروتينية.

بمجرد أن يمر العين من خلال العلامة القارية للزورق، يجب أن يكون طول كافٍ من حبل الرسو متاحًا على الزورق حتى يمكن وضع العين فوق البتات دون أن يلامس يد الطاقم إياها. وهذا من شأنه منع أي سحب مفاجئ للحبل، الذي قد يحاصر أصابع الطاقم إذا كانوا يحملون العين لحبل الرسو.

بالنسبة للحبال الأثقل، يمكن ربط حبل قصير وسميك بعين الرسو حتى يمكن سحبها فوق البتات دون أي تلامس لليد مع عين الرسو.

اليقظة من طاقم آخر، عادة القبطان، لتوفير عملية تدقيق متبادلة يجب أن تضمن أن تبقى الأيدي دائمًا بعيدة عن العين عند تأمينها على البتات في الزورق. ومع ذلك، لا توفر تصميم الزورق دائمًا خطأ مستقيمًا للرؤية إلى الشرفة العملية.

يمكن تطبيع المخاطر التي تواجهها أثناء العمل الروتيني وخلق خطر أكبر لطاقم العمل. تتطلب إجراءات الوقاية الإضافية، بما في ذلك التنبيه والتدريب وتغيير الممارسات العملية، للحفاظ على بعد الأيدي عن العين للرسو.

Key Issues relating to this report

الوعي بالوضع - الحفاظ على وعي جيد بالوضع أثناء أداء العمل العادي يمكن أن يكون مطلوبًا. هل لديك شخص يقوم بالتحقق منك؟

التواصل - من الضروري التحقق من زملائك في العمل أثناء رسو الزورق. هل يحتوي زورق العمل على خط مراقبة جيد بحيث يمكن للجميع رؤية ما يحدث؟ هل لديك نظام تنبيه بالرفيق؟

التصميم 1 - هل تكفي تصميمات الزورق الخاصة بك لضمان نقل الرسو من مكانه من حيث السلامة؟ هل الطول الصحيح لحبل الرسو الموجود في الموقع مناسب؟ هل يجب تطويله للسماح بفرصة أقل للإحتجاز اليدوي؟ أو هل يجب أن لا يكون لحبل الرسو عين ويجب ربطه على البتات؟

التصميم 2 - يجب على الإدارة مراجعة تصميمات الزورق العمل لتحديد ما إذا كانت مناسبة

اتصالات

الوعي للظرف

تصميم

الضغط غير المناسب المفروض - M2216 - Report No2 على قبطان السفينة

Initial Report

تلقى قبطان سفينة كبيرة تعليمات غير عادية من المستأجرين بشأن التقارير القبلية للسلطات.

غادرت السفينة بأنكوريين معطلين، أحدهما أكثر تلقًا من الآخر. تم منح تصريح للإبحار بموجب إعفاء، وفُرضت شروطًا للفئة على السفينة. سيتم توريد أنكورات جديدة للسفينة في الميناء التالي.

نصح القبطان بعدم ذكر خطاب الإعفاء للسلطات المينائية في الميناء التالي، حيث أن الكشف عن حالة الأنكورات سيطلب مرافقة قطرية إلى الرصيف.

CHIRP Comment

خطاب الإعفاء عادة ما يكون تصريحًا مؤقتًا للإبحار إلى الميناء التالي، حيث يمكن إصلاح المشاكل التقنية أو استبدال القطع الغيار. تمنح السلطات التي تمنح خطاب الإعفاء، عادةً من جمعية الفئة، ذلك استنادًا إلى تقييم المخاطر. على هذا النحو، يجب نقله إلى الميناء التالي خلال تبادل المعلومات القبلية للوصول إلى الميناء. خطاب الإعفاء هو خط النجاة، حيث يمنح إعفاء مؤقتًا في مواجهة التحديات التقنية.

يجب على القبطان أن يمارس سلطته السائدة للتخفيف من المخاطر. فهذا مطلب قانوني، ويجب رفض الضغط للقيام بأي شيء غير العمل بأمان. تدعو CHIRP إلى أنه عندما يتم استلام مثل هذه الطلبات، يستشير القبطان دائمًا مدير السفينة للتأمين بالكتابة.

نظرًا لفقدان كامل لكفاءة الرسو لأحد الأتوريين، فإن استخدام قطر قطري هو التدابير الوقائية الصحيحة في منطقة ميناء ذات مخاطر أعلى لضمان سلامة المرور إلى الرصيف.

بالإضافة إلى ذلك، يمكن أن يؤدي عدم الامتثال لمتطلبات الإعفاء إلى إبطال تغطية تأمين السفينة في حالة حدوث حادث. لقطع الزوايا تبعات وخيمة، حيث يمكن أن يفضي خطأ واحد إلى إلغاء تغطية التأمين، مما يترك السفينة عرضة لمشاكل قانونية.

في النهاية، في حالة حدوث حادث حيث تكون الأتوريين مطلوبة ولكنها لا تستطيع العمل، ولم يتم إبلاغ الميناء، يمكن مقاضاة الشركة لعدم الإبلاغ.

عند الشك، قم بتصعيد الأمر. فإن واجب القبطان ليس فقط توجيه السفينة؛ بل هو توجيهها من خلال متاهة من اللوائح، مضمناً أن كل قرار هو التزام بالسلامة. لا يجب أن تتداخل التكاليف التجارية لتوفير قطر القطر بأي حال من الأحوال مع سلامة السفينة.

لا توجد تسوية في العمليات البحرية: يجب أن تأتي السلامة دائمًا في المقام الأول.

Key Issues relating to this report

الضغط الزائد - الضغط الزائد لضمان تحقيق التكاليف التجارية والمواعيد الزمنية العملية يشكل عامل إنساني خطير يخلق شكوك غير ضرورية ويمكن أن يعترض على حكم أولئك الذين يتخذون قرارات سلامة حرجية.

الثقافة - كانت الارتباط الذي يتمتع به فريق التشارتنغ بالسلامة ضعيفًا، ولم يدعم فريق إدارة السفينة الانفتاح الذي قام به القبطان في الإبلاغ عن الإعفاء للسلطات المينائية ومشاركة المخاطر المحددة في خطاب الإعفاء.

العمل الجماعي - إن الشركة تسير في اتجاهات مختلفة، مما يعرض السلامة للخطر. هل تشعر أحيانًا أن هذا يحدث لك؟

الممارسات المحلية - اتبع المتطلبات القانونية الصحيحة كقبطان واكتب مخاوفك. تواصل مع مسؤول السفينة. ستكون العواقب المالية لاستخدام أنكور لا يستطيع العمل ومن تم اكتشاف أن الوضع لم يتم الإفصاح عنه في معلومات الوصول إلى الميناء أعلى ممرات عديدة من رسوم مرافقة القطر. وسيكون الضرر السمعي بالشركة أعلى بكثير.

الممارسات المحلية

ثقافة

ضغط

مجموعة عمل

Report No3 - M2183 - حريق في غرفة الغسيل

Initial Report

في الوقت الذي تم فيه وضع بعض المناشف في مجفف الملابس، تم وضعها في كيس قمامة بلاستيكي ووضعها فوقه. بعد مرور بعض الوقت، تم تنشيط جهاز اكتشاف الحريق/الدخان في غرفة الغسيل، وتم تنبيه الطاقم. عند دخولهم إلى غرفة الغسيل، لاحظوا وجود دخان يتصاعد من الكيس البلاستيكي. تمكنوا من إخماد الحريق المتوهج باستخدام جهاز إطفاء.

CHIRP Comment

وضع المناشف الساخنة أو البدلات التي لم تبرد بشكل كاف والتي قد تحتوي لا تزال على بقايا زيت / دهن في النسيج في كيس قمامة بلاستيكي فوق مجفف الملابس يخلق الظروف الملائمة للاشتعال التلقائي، وهو سبب شائع لحرائق غرف الغسيل على متن السفن.

يحدث الاشتعال التلقائي عندما يسخن المواد القابلة للاشتعال التي تحتوي على آثار من الزيت / الدهن في الألياف وتصل إلى درجة الاشتعال الخاصة بها، مشتتمًا على الأكسجين في الهواء (الأكسدة). توليد الحرارة نتيجة لعملية الأكسدة للمادة القابلة للاشتعال.

من الضروري التأكد من أن المناشف مٌغسولة بشكل جيد بالحرارة لإزالة الدهون والبقايا الدهنية على القماش قبل تجفيفها في مجفف الملابس. يجب استخدام نوع مناسب من المنظفات للتأكد من أنها نظيفة من البقايا الدهنية.

يجب ضبط مجفف الملابس بشكل مناسب للتأكد من أن المناشف تمر من خلال دورة صحيحة، بما في ذلك دورة التبريد، حتى لا تكون ساخنة عند اكتمال الدورة. يجب تنظيف المرشحات في مجففات الملابس قبل كل دورة. تعيق المرشحات المسدودة تدفق الهواء الجيد وتمنع تجفيف الملابس خلال الدورة. يجب بعد ذلك فصل الملابس ووضعها في غرفة التجفيف عند الانتهاء، وعدم وضعها فوق الآلات الجافة.

غرف الغسيل هي بيئات عالية الخطر للغاية للحرائق، ونظافة الآلات أمر ضروري لمنع الحرائق. يجب الحفاظ بشكل جيد على رؤوس الكاشف، ومرامح التهوية، ومعدات مكافحة الحرائق الثابتة، وترتيبات إغلاق الأبواب للتخفيف من مخاطر الحريق. يجب إجراء تدريبات دورية لمكافحة الحرائق في هذا المجال لتدريب الطاقم على التنبه لاحتمال وقوع حريق.

نظرًا لاستخدامها المكثف، يجب أن تُعْتَبَر المعدات مرشحة للتبديل كل خمس سنوات أثناء فترة الإصلاح.

Key Issues relating to this report

الممارسات المحلية: اتبع إجراءات تنظيف الغسيل المثبتة جيدًا ولا تلتزم بالممارسات الغير آمنة. إذا رأيت ممارسات تختلف عن ما تم تدريبك عليه، فتحدث.

التنبيه - قم بتنبيه المسؤولين عند رؤية أي شيء غير آمن. كم مرة زرت غرفة الغسيل ورأيت ظروفًا غير آمنة؟ هل قمت بالإبلاغ عنها؟

الممارسات المحلية

تغيير

أصريت الأصابع بالبتري في الآلات - M2234 - Report No4 الدوارة

Initial Report

في حوالي الساعة 14:50 بالتوقيت المحلي، غادر الكهربائي غرفة تحكم المحركات، وذهب إلى ورشة الكهربائي لترك أدواته، ثم ذهب لاستراحة عمله.

أثناء مروره بمحطة توفير الفريون، رأى غبارًا في الضاغط الكهربائي الخامل رقم 2. استخدم الفني الكهربائي قطعة قماش لتنظيف محور المحرك وتدوير الحزام.

كما وجد الغبار على الضاغط الكهربائي رقم 1. كان الوحدة رقم 1 في وضع "تلقائي"، وتوقف المحرك آنذاك. استخدم الفني الكهربائي القطعة مرة أخرى لتنظيف المحور، وفي ذلك الوقت، بدأ المحرك في التشغيل. تشابكت القطعة بين المحرك والضاغط.

في محاولة لسحب القطعة، انحسرت يد الكهربائي اليمنى في حزام المحرك. شعر الكهربائي بألم شديد حيث تم بتر الأصابع الثلاث الأخيرة جزئيًا.

كانت السفينة في الميناء، لذا تم نقل الكهربائي إلى المستشفى، حيث تم بتر الأصابع الثلاث الأخيرة (الوسطى، والبنصر، والصغيرة)، بنسبة حوالي 1/3 من كل إصبع. تسببت الإصابة في عجز دائم للعمل في البحر.

CHIRP Comment

التقرير يسلط الضوء على أهمية الحفاظ على اليقظة في أفعالنا ومحيطنا، خاصة عندما يعمل الأفراد بشكل مستقل. على الرغم من كون الكهربائي على دراية بالمخاطر المترتبة، إلا أن قراره بإجراء تنظيف غير مجدول أدى إلى إغفال مؤلم للإجراءات الأمنية الأساسية. يؤكد على الحاجة إلى نهج منهجي، مثل توقف، والنظر، والتفكير، والتقييم، والنظر مرة أخرى، لضمان تقييم شامل ووعي قبل القيام بالمهام.

بالعمل بشكل مستقل، قد يكون لدى كهربائي السفن مراقبة مباشرة أحيانًا فقط، مما قد يؤدي إلى إهمال إجراءات السلامة الحيوية. لذلك، من الضروري تذكير مسؤولي الكهرباء الفنية على السفن بحث المساعدة إذا انحرفوا عن العمل المخطط له، والذي يقيم عادة خلال اجتماعات التخطيط اليومية للعمل.

تؤكد الحادثة على خطورة تشغيل الآلات في وضع التلقائي، الذي قد يبقى غير نشط حتى يتم تنشيطه بإشارات محددة. فتنفيذ إجراءات أمان قوية مثل نظام "تاغ أوت - لوك أوت - تري أوت" (TOLOTO) أمر أساسي لمعالجة مثل هذه المخاطر. يضمن هذا النظام تأمين المعدات بشكل كاف ضد التشغيل غير المقصود أثناء أنشطة الصيانة أو التنظيف. بالإضافة إلى ذلك، يضاف تركيب حواجز واقية على المعدات طبقة إضافية من الدفاع ضد الانحرافات في الانتباه أو الوعي.

Key Issues relating to this report

العمل الجماعي - بالنظر إلى سفينتك الأخيرة، كيف كانت جودة التواصل مع الكهربائي؟ هل تم توفير الدعم الضروري لهم، وهل شعروا بأنهم جزء من الفريق؟

الانشغال - كم مرة تصبح مشتتًا عن نواياك الحالية للذهاب إلى مكان ما أو القيام بعمل ما؟ هل ستنبه شخصًا إذا كنت ستغير خططك وتقوم بشيء مختلف؟

الوعي بالموقف - تعمل محطة توفير التبريد بشكل مستمر طوال فترة عمل السفينة. تعمل معداتها بشكل دوري في حالة الخمول ويمكن أن تبدأ دون سابق إنذار. يتطلب العمل في هذا المجال مستوى عالٍ من الوعي، ويجب عدم الشروع في العمل إلا بعد موافقة ضابط رئيسي آخر مشرف.

إنتهاء

الوعي الخرف

مجموعة عمل

حريق - راتنج في حاوية - M2254 - Report No5

Initial Report

تم اكتشاف الحريق أثناء وجود السفينة مرسوة قبالة ميناء. بعد تنشيط إنذار الحريق على متن السفينة، تم الطلب للحصول على مساعدة من السلطات الساحلية. تم إرسال قوارب إطفاء من السلطات البحرية. تم استخدام مدافع المياه لاحتواء حريق حاويات السفينة المشتعلة. بعد عدة ساعات، أُبلغ بأن الحريق تحت السيطرة.

تضمنت العملية مكافحة الحريق في مساحة محدودة ونج عنها تلف في الحاويات المشتعلة والحاويات المجاورة.

CHIRP Comment

تشيد تشيرب بالطاقم والسلطات الساحلية لتصرفهم السريع في السيطرة على الحريق، الذي كان يشكل تهديدًا كبيرًا للسفينة. تؤكد الحادثة على صعوبة مكافحة الحرائق في المساحات المحصورة مثل تلك الموجودة على السفن.

فهم محتويات الحاويات أمر حاسم لسلامة الطاقم وسلامة السفينة. تعتبر الحاويات المعلن عنها بشكل خاطئ، وهي مشكلة شائعة، قادرة بشكل كبير على تهديد حياة الطاقم. في هذه الحالة، كانت الحاويات المعنية تحتوي على الراتنج، والذي يمكن نقله في أشكال مختلفة، مثل الأكياس، والبراميل، والحاويات، أو البضائع الجافة بالجملة، ويمكن أن تندرج تحت فئة 3 IMDG أو 4، تبعًا لحالتها.

الراتنجات السائلة، التي تُصنف ضمن فئة 3 IMDG، قابلة للاشتعال بشكل شديد ويمكن أن تتكون أبخرة انفجارية في الهواء. بعض الراتنجات قد تتبلر بشكل انفجاري عند التعرض للحرارة أو النيران.

يمكن أن تثير تسريبات الراتنج السائل والصلب تفاعلات حرارية عندما تتلامس مع مواد أخرى في الحاوية. من الضروري ممارسة الحيطة والحذر مع الشركات المصنعة لضمان التعبئة والتخزين وتسمية البضائع بشكل صحيح.

توصي تشيرب بتقديم صورة للحاوية التي تحتوي على البضائع الخطرة قبل إغلاق الأبواب. يسمح ذلك للطاقم بفهم البضائع خلف الأبواب، مما يعزز وعيهم بالتحديات في مكافحة الحرائق التي تنطوي على مثل هذه البضائع.

Key Issues relating to this report

القدرة 1: هل يعرف طاقم السفينة والموظفون الساحليون بشكل صحيح رمز IMDG لفهم المخاطر؟ هل تلقيتهم دورة تدريبية حول نقل البضائع الخطرة عن طريق البحر؟

القدرة 2: هل تمتلك السفينة المعدات اللازمة لمكافحة الحرائق لمختلف أنواع الحرائق في المساحات المحدودة؟

الاتصالات: مدى تعاون شركتك بجدية مع الشركات الشحن التي ترسل بضائع خطرة؟

اتصالات

مقدرة



Report No6 - M2246 - السفينة التي علقت

Initial Report

ذكر أحد المراسلين حادثة لتشيرب تتعلق بإرضاء السفينة التي أدت إلى فقدان وظائف المراسل وضابط آخر. تسببت الحادثة في أضرار طفيفة في قاع السفينة ولم يصب أحد بإصابات جسدية. من بين العوامل المساهمة كانت التششيت والاستعداد الضعيف.

في يوم الرحيل، كان الكابتن مشغولاً بالحصول على تأشيرة طاقم ومعالجة مشاكل الهندسة. بسبب متطلبات التأشيرة، كانت السفينة متأخرة بضعة أيام عن موعد الإبحار لرحلة دامت 10 أيام للعودة إلى ميناء السفينة. على الرغم من هذه التحديات، تم استكمال خطة الرحلة بحلول منتصف فترة ما بعد الظهر. ومع ذلك، ظهرت مشكلة حرجة مع نظام ECDIS الأساسي، حيث عرضت خرائط غير صحيحة للمسار المخطط له. على الرغم من ذلك، تم اتخاذ قرار بالرحيل باستخدام معلومات من مصادر أخرى، بما في ذلك الخرائط الورقية وعرض ECDIS الثانوي، ومع العلم بأنه سيكون هناك مرشد على متن السفينة.

أثناء فك السفينة من الرصيف، أعاق التششيت الواضح للمرشد بجهاز الهاتف تواصل وتنسيق العمليات. على الرغم من التبادل القصير جدًا بين الكابتن والمرشد للرحلة الخارجية، لم يبدو أن هناك سيطرة عامة على ملاحية السفينة. بالنسبة لإجراءات المرشد، كان هناك نقص في الرد والتواصل مع بعض الاستفسارات الملاحية الأساسية، بما في ذلك علامات البويات، خلال هذا الوقت، حيث انحرفت السفينة عن المسار. جاء تدخل الكابتن لإعادة السفينة إلى المسار متأخرًا لتجنب الإرضاء.

بعد الإرضاء، استجاب الطاقم بسرعة وفعالية. نجحت جهود إعادة تعويم السفينة في الرصيف التالي بنجاح، مع تكبير الأضرار. أظهرت التفتيشات اللاحقة عدم وجود أضرار كبيرة على هيكل السفينة أو على معداتها بعد أجريت فحوصات تحت الماء وفقًا لمتطلبات السلطة المينائية.

CHIRP Comment

حدث الإرضاء هذا نتج عن سلسلة من العوامل البشرية، مشيرًا إلى انهيار في إجراءات الملاحة والتواصل على متن السفينة.

عند وصولهما إلى الجسر، كان كل من الكابتن والمرشد مشتتتين، مما يؤثر على قدرتهم على التركيز على ملاحية السفينة بأمان. من المحتمل أن هذا التششيت ساهم في نقص الفهم الدقيق والمناقشة لخطة الرحلة، التي تم استكمالها فقط قبل فترة وجيزة من الرحيل. نتيجة لذلك، لم يكن هناك ما يكفي من الوقت للكابتن والضباط الآخرين لتقييم واعتماد الخطة بشكل صحيح.

كانت المسؤولية على الجسر مشتتة، مما أدى إلى عدم اتخاذ أي إجراء أو تأخير في اتخاذ القرارات وفشل في اتخاذ الإجراءات اللازمة لتصحيح الانحرافات عن خطة الرحلة. علاوة على ذلك، فإن عدم قدرة أجهزة التنبيه بالأجهزة، بما في ذلك جهاز ECDIS وجهاز القياس بالصدى، على التنشيط عندما خرجت السفينة عن المسار ودخلت مياهاً ضحلة يشير إلى وجود فشل تقني محتمل أو إعداد غير صحيح لهذه الأنظمة.

على الرغم من وجود أنظمة ملاحية بديلة، مثل الخرائط الورقية ونظام ECDIS الآخر، لم يكن هناك دليل على استخدامها للتحقق من الانحرافات عن خطة الرحلة. وهذا يبرز فرصة ضائعة للرجوع إلى المعلومات والحد من مخاطر الأخطاء الملاحية.

بشكل عام، يؤكد هذا الحادث على أهمية التواصل الفعال، والتخطيط الشامل، وتدريب الطاقم، والعمل الصحيح للأنظمة على متن السفينة في ضمان الملاحة الآمنة في البحر.

Key Issues relating to this report

- تششيت 1: كان هناك العديد من المشاكل التي تأثرت بها الكابتن خلال هذا الرحيل المزدحم للغاية، ولم يؤلّى اهتمام كافٍ لملاحية السفينة.
- تششيت 2: كان المرشد مشتتًا أيضًا بالمكالمات الهاتفية ولم يقدم المعلومات الملاحية الكافية لفريق الجسر.
- العمل الجماعي 1: كان العمل الجماعي في الجسر غير فعال، مما أدى إلى خلق حالة غير آمنة للملاحية. تركت السفينة بدون سيطرة عامة حتى وقوع الإرضاء.
- العمل الجماعي 2: ينبغي تفويض طلب التأشيرة لأحد أفراد الضابطة الأخرى أو وكيل السفينة.

الضغط - الضغط التجاري لإعادة السفينة إلى مينائها الأصلي خلق ضغوطًا غير ضرورية على الكابتن. تم تفاقم مشاكل التأشيرة والهندسة والملاحية في الجسر بواسطة مرشد يبدو متخلصًا من الوظيفة التي تم توظيفه لأدائها.

إنتهاء

ضغط

مجموعة عمل

Report No7 - M2255 – نقص في الإمدادات على متن السفينة

Initial Report

أبلغ المراسل تشيرب بأن طاقم سفينة حاملة للحمولة الجافة نفذت منه الطعام. عندما زار بعض أفراد الطاقم بعثة البحارة، تلقوا إمدادات غذائية منتهية الصلاحية من سوبرماركت محلي بتكلفة مخفضة للطاقم. وأشار المراسل إلى أن الطاقم كانوا يعانون من الجوع نظرًا لعدم وجود إمدادات على متن السفينة.

طلب التقرير من تشيرب التدخل وإعلام السلطات للتحقق من حالة الطعام على متن السفينة.

اتصلت تشيرب بالتفتيش في ميناء الدولة، وأجري تحقيق.

CHIRP Comment

تفرض جميع الدول العلمية متطلبات دنيا لإمدادات الطعام اليومية لطواقم السفن، والتي يجب أن تنعكس في ميزانية الشركة. ويشمل ذلك تخصيص مخزون إضافي للإمدادات الأساسية عندما يكون هناك عدم وضوح في تناوب المرفأ للسفينة وفي الوصول إلى مزودين جيدين.

توفير الطعام من جودة سيئة وبأسعار منخفضة لا يؤدي فقط إلى زيادة الهدر ولكنه يشكل أيضًا مخاطر صحية طويلة الأمد على الطاقم، بما في ذلك زيادة معدلات السكري والسمنة ومشاكل القلب. نفاذ الطعام للطاقم غير مقبول تمامًا ويجب أن يحدث فقط في حالات استثنائية.

فشل الكابتن والطاقم في إيلاء الاهتمام الكافي للإمدادات، وهو جانب حرج من ضمان جاهزية السفينة للملاحة. يجب تقييم كمية الطعام المطلوبة بناءً على حجم الطاقم ونمط التجارة وتوافر الشركات المناسبة لتوريد الإمدادات. تجاهل هذا التقييم يمكن أن يؤدي إلى عواقب وخيمة على صحة وروح الطاقم.

شراء الطعام المنتهي الصلاحية أو بأسعار مخفضة يشير إلى أن ميزانية الطعام مدفوعة بتدابير توفير التكاليف بدلاً من إعطاء أولوية لرفاهية الطاقم. هذه الممارسة غير مقبولة وتضعف السلامة ورفاهية أولئك الذين على متن السفينة.

Key Issues relating to this report

القدرة – يتحمل الكابتن عادة مسؤولية التحقق من جودة وكمية الطعام على متن السفينة. يتطلب ذلك انتباهًا وثيقًا للمتطلبات والتعاون الوثيق مع الطاهي. كيفية إدارتك لهذه المهمة؟ هل تشعر أن ميزانية الإمدادات لديك ضيقة للغاية لتأمين طعام عالي الجودة؟

القدرة – هل يحمل الطاهي على سفينتك الشهادات المناسبة في الطهي؟ هل تتاح دورات تدريبية دورية في الطهي يمكن أن تؤخذ؟ كم هي متنوعة وجباتك؟

الإنذار – إذا شعرت بأن جودة الطعام وكميتها غير كافية، هل ستتصل بمديرك للشؤون البحرية؟

الثقافة – توفير النوع الصحيح من الطعام يخلق جو اجتماعي ممتاز ويعد جزءًا من الثقافة الاجتماعية الجيدة على متن السفينة. يرجى الرجوع إلى مشروع Social Integration Matters (SIM) الذي نفذته شبكة المساعدة الدولية لرفاهية البحارة (ISWAN).

تغيير

ثقافة

مقدرة

Report No8 - M2253 – حريق - فحم

Initial Report

تم اكتشاف دخان ورائحة حرق أثناء عمليات الميناء. تم اكتشاف واحدة من الحاويات الموضوعة في الفتحة تصدر دخانًا، وكان جدار الجانب للحاوية ينتفخ بسبب الحرارة والضغط. تم تفريغ الحاوية بسرعة ونقلها إلى ساحة الحاويات بالميناء.

CHIRP Comment

لحسن الحظ، شاهد أحد أفراد الطاقم أو العمال الميناء علامات الحريق مبكرًا قبل تحميل الحاويات الأخرى على الأعلى.

“الفحم، المصنف بموجب الرمز UN1361 والمندرج ضمن الفئة 4.2، يشكل مخاطر فريدة بسبب ميله للاشتعال بشكل ذاتي إذا تم تخزينه بشكل غير صحيح. في الأساس، عند تعرض الفحم للأكسجين، يتأكسد الفحم مما يولد حرارة. لضمان فهم دقيق، يجب على الشحنة تسمية البضائع بدقة باسم الكربون / الفحم، حيث يطلق عليه أسماء أخرى، وقد لا تكون طبيعته الخطرة واضحة بدون ذلك.

يتضمن الكود IMDG ما يسمى بالاستثناء الخاص (SP 925) الذي يسمح بإعفاء التصنيف ضمن الفئة 4.2 في ظروف محددة، مما يسمح بشحن الفحم بالجملة. يجب أن تقوم السلطات المعتمدة بإجراء وثائق الاختبارات وإصدار الشهادات لتأكيد الامتثال قبل السماح بالنقل.

تخزين الفحم الدافئ أو الساخن يعجل من عملية التأكسد، مما يؤدي إلى تراكم الحرارة الخطيرة التي قد لا تقاومها طرق التبريد القياسية. يمكن أن تتطور عملية التسخين الذاتي إلى الاشتعال، مما يشكل مخاطر كبيرة. يتفاوت مدى فترة التسخين الذاتي حسب نوع الفحم وتعرضه للطقس وعادةً ما تكون حوالي أسبوعين قبل التحميل في الحاوية.

للتعامل مع تحدي الحرائق الناتجة عن الفحم، ننصح تشيرب بتخزين الحاويات على السطح لسهولة الوصول، مما يسهل السيطرة السريعة والتفريغ الآمن في الميناء، وبالتالي تقليل المخاطر.

يقدم نظام إشعار حوادث الشحن (CINS) والمجموعة الدولية للمؤسسات المتحدة لتأمين البضائع (P&I Clubs) إرشادات قيمة بشأن إرشادات التخزين والتعامل،

والتي تم نشرها بشكل مشترك في وثيقتيها لعام 2017 بعنوان 'Guidelines for the Carriage of Charcoal and Carbon in Containers'.

Key Issues relating to this report

الضغط- هل سمح الضغط غير المبرر بشحن حاوية الفحم دون اتباع الإجراءات اللازمة؟ هل قمت بفحص كيفية معالجة الفحم الخاص بك قبل شحنه على متن السفينة؟

الممارسات المحلية- هذه هي شحنة عالية المخاطر، حيث يوجد دائمًا خطر الحريق. لا تتساهل أبدًا. تأكد من توفير الوثائق اللازمة وكن متيقظًا للعادات المحلية في الموانئ المختلفة.

القدرة- هل تمتلك مكتبك وطاقم سفينتك التدريب اللازم لفهم الكود IMDG بشكل كامل؟ هل لدى شاحنك المعتاد عمليات مناسبة لضمان سلامة شحن الفحم؟ هل تقوم بفحص درجات حرارة الحاويات المحملة بالفحم بانتظام؟ هل تحتوي سفينتك على بندقية حرارية بالأشعة تحت الحمراء؟

التصميم- هل مزودة سفينتك بالمعدات اللازمة لمكافحة الحرائق للتعامل مع حريق في الفحم المخزن على السطح؟

الممارسات المحلية

تصميم

ضغط

مقدرة



CHIRP

One Kingdom Street, Paddington Central, London W2 6BD, UK
www.chirpmaritime.org | reports@chirp.co.uk | +44 (0) 1252 378947

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

