



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-id-2/submit-a-report



Berkomunikasi itu penting!

Kembali lagi, kami menampilkan beragam insiden yang berbeda, dan kami bersyukur kepada semua pelapor kami yang telah mengirimkan laporannya. Tanpa mereka,

Contents

- | | | | |
|---|---|---|---|
| 2 | M2252 - Cedera tangan saat merapat di kapal kerja | 5 | M2254 - Kebakaran - Resin dalam kontainer |
| 3 | M2216 - Tekanan yang tidak pantas diberikan kepada kapten | 6 | M2246 - Ranap Kapal |
| 3 | M2183 - Kebakaran di ruang cuci | 7 | M2255 - Kekurangan Persediaan di Kapal |
| 4 | M2234 - Jari-jari putus akibat terjepit di mesin berputar | 7 | M2253 - Kebakaran - Arang |



Adam Parnell

Kembali lagi, kami menampilkan beragam insiden yang berbeda, dan kami bersyukur kepada semua

pelapor kami yang telah mengirimkan laporannya. Tanpa mereka, *Maritime FEEDBACK* tidak akan ada.

Pada edisi ini, kami menghadirkan tiga jenis kebakaran yang berbeda, dua cedera tangan, dan berbagai kejadian tidak menyenangkan lainnya, tetapi ada beberapa benang merah yang menghubungkannya. Salah satunya adalah kebutuhan akan komunikasi yang lebih baik, baik itu antara anggota kru, personel darat, atau manajemen kapal. Ini adalah tema yang sering kami temukan dalam laporan kami, dan pada saat ini seharusnya sudah jelas bahwa komunikasi yang baik sangat penting untuk operasi yang aman. Jika Anda melihat sesuatu yang tidak benar, Anda harus merasa berhak untuk menyuarakannya. Dan jika Anda merasa terhalang untuk mengungkapkan kekhawatiran Anda, mungkin baiknya mencari perusahaan tempat keselamatan dianggap lebih serius.

Kerja sama tim dan manfaat saling mendukung juga menjadi sorotan, terutama ketika orang harus bekerja sendiri. Apakah ada yang mengawasi kru yang menangani tali tambat di kapal Anda, dan apakah teknisi listrik mendapatkan dukungan yang ia butuhkan? Apakah manajemen dan agen lokal memastikan Anda memiliki detail yang Anda butuhkan untuk menyimpan dan membawa muatan dengan aman? Apakah perwira Anda mendapatkan dukungan yang mereka butuhkan dari manajemen darat ketika mereka dihadapkan pada tekanan dari sumber eksternal untuk memotong sudut?

Dalam edisi ini, kami menggunakan istilah 'eskalkasi', yang berarti menyampaikan kekhawatiran Anda ke jajaran pimpinan. Jika Anda melihat masalah potensial, beritahukan kepada perwira senior yang dapat meneruskannya ke kapten. Kapten kemudian dapat meneruskannya ke DPA jika diperlukan. Perwira yang baik akan selalu menganggap serius dan menangani kekhawatiran Anda.

Sampai jumpa di kesempatan berikutnya, *stay safe*.

Reports

Report No1 - M2252 – Cedera tangan saat merapat di kapal kerja

Laporan Awal

Baru-baru ini, seorang pelapor mengalami kejadian di salah satu kapal mereka, yang mana seorang pelaut dek mengalami luka pada jari-jari tangan kanan mereka.

Kapal tersebut menuju ke *ponton* untuk merapat di dermaga regulernya. Saat buritan kiri belakang kapal bersanding dengan *ponton*, pelaut dek menggunakan *hook* perahu untuk mengambil tali tambat yang sudah ada dan mulai melewatkan mata tali yang terikat melalui pengarah tali. Kemudian mereka mulai menempatkan tali di atas *bitt*; di sinilah jari-jari tangan

kanan pelaut dek terjepit, dan mereka mengalami cedera serius pada tiga jari.

Komentar CHIRP

Untuk meletakkan tali tambat di atas *bitt*, diperlukan kesadaran situasional yang baik terhadap gerakan kapal, posisi tali tambat, dan anggota kru. Risiko terjepitnya tangan sudah menjadi bahaya yang dikenal, dan sering kali dianggap sebagai hal yang biasa selama operasi rutin.

Setelah mata tali tambat melewati *fairlead* kapal kerja, pastikan ada sejumlah tali tambat yang cukup di kapal kerja agar mata tali dapat diletakkan di atas *bitt* tanpa tangan awak menyentuhnya. Hal ini akan mencegah terjadinya tarikan tiba-tiba pada tali, yang dapat menyebabkan jari-jari awak terjepit jika mereka sedang memegang mata tali tambat.

Untuk tali yang lebih berat, sebaiknya gunakan tali pendek dan kuat yang terikat pada mata tambatan, sehingga dapat ditarik melalui bit tanpa kontak tangan dengan mata tambatan.

Pastikan ada kewaspadaan dari anggota kru lainnya, biasanya nahkoda, untuk memberikan pengecekan keselamatan, memastikan bahwa tangan selalu jauh dari mata saat mengamankan mata ke *bitt* di kapal kerja. Namun, seringkali desain kapal kerja tidak memberikan garis pandang yang jelas ke dek kerja.

Bahaya yang dihadapi selama pekerjaan rutin sering dianggap biasa, tetapi bisa menciptakan bahaya yang lebih besar bagi kru. Oleh karena itu, langkah-langkah pengamanan tambahan diperlukan, termasuk pemberitahuan, pelatihan, dan perubahan praktik kerja untuk menjauhkan tangan dari mata tambatan.

Masalah Utama terkait dengan laporan ini

Kesadaran situasional– Menjaga kesadaran situasional yang baik saat melakukan pekerjaan rutin bisa membutuhkan perhatian khusus. Apakah Anda memiliki seseorang yang memeriksa kondisi Anda?

Komunikasi— Penting untuk memeriksa rekan kerja Anda saat melakukan tambat. Apakah kapal kerja Anda memiliki pandangan yang baik sehingga semua orang bisa melihat apa yang sedang terjadi? Apakah Anda memiliki sistem peringatan teman?

Desain 1— Apakah desain kapal kerja cukup untuk memastikan bahwa operasi transfer tambat dioptimalkan untuk keamanan? Apakah panjang yang tepat dari tali tambat di tempatnya sesuai? Apakah sebaiknya diperpanjang untuk mengurangi kemungkinan terjepitnya jari? Atau apakah tali tambat tidak perlu memiliki mata tambatan dan cukup diputar di atas *bitt*?

Desain 2— Manajemen sebaiknya meninjau desain kapal kerja untuk menentukan apakah mereka sesuai dengan tujuan.

desain

kesadaran situasional

Komunikasi

Report No2 - M2216 – Tekanan yang tidak pantas diberikan kepada kapten

Laporan Awal

Kapten kapal besar menerima instruksi yang tidak biasa dari pihak *charterer* mengenai pelaporan sebelum kedatangan kepada pihak berwenang.

Kapal telah berlayar dengan kedua jangkar rusak, salah satunya lebih parah dari yang lain. Izin untuk berlayar diberikan, dan kondisi kelas diberlakukan pada kapal. Jangkar baru akan disediakan untuk kapal di pelabuhan berikutnya.

Kapten disarankan untuk tidak menyebutkan surat dispensasi kepada otoritas pelabuhan di pelabuhan berikutnya, karena mengungkapkan kondisi jangkar akan memerlukan bantuan tunda menuju dermaga.

Komentar CHIRP

Surat dispensasi biasanya adalah izin sementara satu kali untuk berlayar ke pelabuhan berikutnya, di mana suku cadang atau pengganti untuk masalah teknis dapat diperbaiki. Otoritas yang memberikan surat dispensasi, biasanya dari masyarakat kelas, melakukannya berdasarkan penilaian risiko. Oleh karena itu, hal itu harus disampaikan kepada pelabuhan berikutnya selama pertukaran informasi pra-kedatangan pelabuhan. Surat dispensasi adalah tali pengaman, memberikan kelonggaran sementara di tengah tantangan teknis.

Kapten harus menegakkan otoritasnya yang mengatasi risiko. Ini adalah persyaratan hukum, dan tekanan untuk melakukan hal lain selain bertindak dengan aman harus ditolak. CHIRP menganjurkan bahwa ketika permintaan seperti itu diterima, kapten berkonsultasi dengan DPA kapal secara tertulis.

Dengan kehilangan efisiensi jangkar yang lengkap untuk salah satu jangkar, menggunakan bantuan tunda pengawal adalah tindakan mitigasi yang benar di area pelabuhan yang berisiko lebih tinggi untuk memastikan perjalanan aman menuju dermaga.

Selain itu, tidak mengikuti persyaratan dispensasi dapat membatalkan perlindungan asuransi kapal dalam kejadian insiden. Memotong sudut memiliki konsekuensi yang serius —

satu langkah yang salah dapat membongkar cakupan asuransi, meninggalkan kapal rentan terhadap masalah hukum.

Pada akhirnya, dalam sebuah insiden di mana jangkar diperlukan tetapi mereka tidak dapat berfungsi, dan pelabuhan tidak diinformasikan, perusahaan dapat diproses karena gagal memberi tahu.

Jika ragu, tingkatkan. Tugas kapten bukan hanya untuk menavigasi kapal; itu untuk menavigasi melalui labirin regulasi, memastikan setiap keputusan adalah komitmen terhadap keselamatan. Biaya komersial untuk menyediakan bantuan tunda tidak boleh mengganggu keselamatan kapal.

Tidak ada kompromi dalam operasi maritim: keselamatan harus selalu menjadi yang pertama.

Masalah Utama terkait dengan laporan ini

Tekanan- Tekanan berlebih untuk memastikan bahwa biaya komersial dan batas waktu operasional terpenuhi adalah faktor manusia yang berbahaya yang menciptakan keraguan yang tidak perlu dan dapat merusak penilaian mereka yang membuat keputusan keselamatan penting.

Budaya— Koneksi tim pemberarтерan dengan keselamatan buruk, dan tim manajemen kapal tidak mendukung keterbukaan kapten dalam melaporkan dispensasi kepada otoritas pelabuhan dan berbagi risiko yang dijelaskan oleh surat dispensasi.

Kerja tim- Organisasi ini menarik ke arah yang berbeda, mengorbankan keselamatan. Membaca laporan ini, apakah Anda merasa bahwa hal ini terkadang terjadi pada Anda?

Praktik Lokal— Ikuti persyaratan hukum yang benar sebagai Kapten dan tuliskan kekhawatiran Anda. Hubungi DPA. Konsekuensi keuangan menggunakan jangkar yang tidak dapat berfungsi dan kemudian menemukan bahwa situasi tersebut tidak diungkapkan dalam informasi kedatangan pelabuhan akan jauh lebih tinggi daripada biaya bantuan tunda. Kerusakan reputasi perusahaan akan lebih tinggi.

Budaya

Kerja Sama Tim

Praktik lokal

Tekanan

Report No3 - M2183 – Kebakaran di ruang cuci

Laporan Awal

Setelah beberapa handuk teh baru saja keluar dari pengering putar, mereka dimasukkan ke dalam kantong sampah plastik

dan diletakkan di atasnya. Beberapa waktu kemudian, detektor asap di ruang cuci teraktifasi, dan kru diberi peringatan. Saat masuk ke dalam ruang cuci, mereka melihat asap berasal dari kantong plastik. Mereka berhasil memadamkan api yang mulai membara dengan menggunakan pemadam api.

Komentar CHIRP

Praktik menempatkan handuk atau pakaian yang masih panas dan mungkin masih mengandung sisa minyak/lemak di kain ke dalam kantong plastik di atas pengering putar dapat menyebabkan pembakaran spontan, yang sering terjadi di ruang cuci kapal.

Pembakaran spontan terjadi ketika bahan mudah terbakar yang masih mengandung jejak minyak/lemak dipanaskan hingga mencapai suhu pembakaran, dan bereaksi dengan oksigen di udara (oksidasi). Proses oksidasi bahan yang mudah terbakar menciptakan panas yang kemudian memicu terjadinya kebakaran.

Penting untuk memastikan bahwa handuk teh dicuci dengan air panas terlebih dahulu untuk menghilangkan sisa-sisa minyak dan lemak di kain sebelum dikeringkan di pengering putar. Penggunaan deterjen yang sesuai juga penting untuk memastikan kebersihan kain dari sisa-sisa berminyak.

Pengaturan pengering putar harus dipastikan sesuai untuk memastikan bahwa handuk melewati siklus pengeringan yang benar, termasuk siklus pendinginan, sehingga mereka tidak panas saat siklus pengeringan selesai. Filter di pengering putar harus dibersihkan sebelum setiap penggunaan. Filter yang tersumbat akan menghambat aliran udara dan mengganggu proses pengeringan selama siklus. Setelah selesai dikeringkan, handuk harus dipisahkan dan diletakkan di ruang pengeringan, bukan di atas mesin pengering.

Ruang cuci merupakan lingkungan yang memiliki risiko tinggi untuk kebakaran, oleh karena itu kebersihan dan pemeliharaan peralatan sangat penting untuk mencegah terjadinya kebakaran. Komponen seperti kepala detektor, kipas ventilasi, sistem pemadaman kebakaran otomatis, dan penutup pintu yang sesuai harus dipelihara secara teratur untuk mengurangi risiko kebakaran. Latihan pemadaman kebakaran secara berkala juga harus dilakukan di area ini untuk melatih kru agar waspada terhadap kemungkinan terjadinya kebakaran.

Dengan tingkat penggunaan yang tinggi, peralatan tersebut sebaiknya dipertimbangkan untuk diganti setiap lima tahun selama masa perbaikan dan pemeliharaan kapal.

Masalah Utama terkait dengan laporan ini

Praktik Lokal: Patuhi prosedur pembersihan pakaian cuci yang telah ditetapkan dengan baik dan hindari praktik-praktik yang

tidak aman. Jika Anda melihat praktik yang tidak sesuai dengan apa yang telah Anda latih, sampaikan pendapat Anda.

Pemberitahuan— Beritahu pihak yang bertanggung jawab ketika Anda melihat sesuatu yang tidak aman. Seberapa sering Anda pernah melihat kondisi yang tidak aman di ruang cuci? Apakah Anda pernah melaporkannya?

Peringatan

Praktik lokal

Report No4 - M2234 – Jari-jari putus akibat terjepit di mesin berputar

Laporan Awal

Sekitar pukul 14:50 LT, seorang juru listrik meninggalkan ruang kontrol mesin, menuju bengkel listrik untuk meletakkan alatnya, dan kemudian istirahat kerja.

Saat melewati instalasi penyedia pendingin, dia melihat debu di kompresor motor listrik No. 2 yang tidak aktif. Juru listrik menggunakan kain lap untuk membersihkan poros motor dan memutar sabuk.

Juga, debu ditemukan di kompresor motor listrik No. 1. Unit No. 1 berada dalam mode "otomatis", dan motor berhenti pada saat itu. Juru listrik menggunakan kain lap lagi untuk membersihkan poros, dan pada saat itu, motor mulai beroperasi. Kain lap terjepit di antara motor dan kompresor.

Dalam upaya menarik keluar kain lap, tangan kanan juru listrik terjepit di antara sabuk motor. Dia merasakan nyeri yang sangat hebat karena tiga jari terakhirnya sebagian terputus.

Kapal sedang berlabuh, jadi juru listrik dibawa ke rumah sakit, di mana tiga jari terakhirnya (jari tengah, jari manis, kelingking) diamputasi sekitar 1/3 dari masing-masing jari. Cedera ini menyebabkan ketidakmampuan permanen untuk bekerja di laut.

Komentar CHIRP

Laporan ini menekankan pentingnya menjaga kesadaran dalam tindakan dan lingkungan kita, terutama ketika bekerja secara mandiri. Meskipun mengetahui risiko yang terlibat, keputusan juru listrik untuk membersihkan mesin tanpa jadwal mengakibatkan kelalaian tragis terhadap tindakan keselamatan yang penting. Ini menyoroti perlunya pendekatan sistematis, seperti **Berhenti, Lihat, Pikir, Kerjakan, dan Lihat Lagi (Stop, Look, Think, Assess, and Look Again)**, untuk memastikan penilaian yang teliti sebelum melakukan tugas.

Bekerja secara mandiri, juru listrik kapal kadang-kadang hanya memiliki pengawasan terbatas, yang bisa mengakibatkan pengabaian prosedur keselamatan penting. Oleh karena itu, penting untuk secara teratur mengingatkan Petugas Teknik Listrik (ETO) kapal untuk mencari bantuan jika mereka menyimpang dari pekerjaan yang direncanakan, biasanya dalam pertemuan perencanaan kerja harian.

Insiden ini menyoroti bahaya mesin yang beroperasi dalam mode otomatis, yang mungkin tetap tidak aktif sampai dipicu oleh sinyal-sinyal tertentu. Mengimplementasikan langkah-langkah keselamatan yang kokoh seperti sistem Tag Out-Lock Out-Try Out (TOLOTO) sangat penting untuk mengatasi risiko semacam ini. Sistem ini memastikan peralatan terkunci dengan baik untuk mencegah operasi yang tidak disengaja selama aktivitas pemeliharaan atau pembersihan. Selain itu, pemasangan pelindung pada peralatan menambah lapisan pertahanan lain terhadap kelalaian perhatian atau kesadaran.

Masalah Utama terkait dengan laporan ini

Kerja Tim- Bagaimana komunikasi Anda dengan juru listrik di kapal terakhir Anda? Apakah mereka mendapatkan dukungan yang diperlukan dan merasa menjadi bagian dari tim?

Gangguan- Seberapa sering Anda terganggu dari tujuan saat ini untuk pergi atau melakukan pekerjaan? Apakah Anda akan memberi tahu orang lain jika Anda merencanakan perubahan dan melakukan sesuatu yang berbeda?

Kesadaran Situasional— Instalasi penyedia pendingin beroperasi terus-menerus selama masa kerja kapal. Mesinnya kadang-kadang beroperasi dalam keadaan tidak aktif dan dapat mulai tanpa pemberitahuan. Bekerja di area ini membutuhkan tingkat kesadaran yang tinggi, dan pekerjaan tidak boleh dilakukan kecuali disetujui oleh perwira senior yang mengawasi.

Gangguan

Kerja Sama Tim

kesadaran situasional

Report No5 - M2254 – Kebakaran - Resin dalam kontainer

Laporan Awal

Kebakaran terdeteksi ketika kapal berlabuh di lepas pantai pelabuhan. Setelah alarm kebakaran kapal teraktivasi, bantuan dari otoritas pantai diminta. Kapal pemadam kebakaran dari otoritas maritim dikirimkan. Meriam air digunakan untuk memadamkan tumpukan kontainer yang terbakar di dek. Setelah beberapa jam, kebakaran dilaporkan sudah terkendali.

Operasi ini melibatkan pemadaman kebakaran di ruang yang terbatas dan mengakibatkan kerusakan pada kontainer yang terbakar dan kontainer yang berdekatan.

Komentar CHIRP

CHIRP memuji kru dan otoritas pantai atas tindakan cepat mereka dalam menangani kebakaran, yang merupakan ancaman besar bagi kapal. Insiden ini menekankan kesulitan dalam memerangi kebakaran di ruang terbatas seperti yang ditemukan di kapal.

Memahami isi kontainer sangat penting untuk keselamatan kru dan integritas kapal. Kontainer yang salah deklarasi, masalah umum, dapat secara signifikan membahayakan nyawa kru. Dalam kasus ini, kontainer yang terlibat berisi resin, yang dapat diangkut dalam berbagai bentuk, seperti kantong, drum, kontainer, atau muatan curah, dan mungkin termasuk dalam Kelas IMDG 3 atau 4, tergantung pada kondisinya.

Resin cair, yang diklasifikasikan sebagai Kelas IMDG 3, sangat mudah terbakar dan dapat membentuk uap yang meledak di udara. Beberapa resin dapat polimerisasi secara meledak saat terkena panas atau api.

Tumpahan resin cair dan padat dapat memicu reaksi eksotermis saat mereka bersentuhan dengan zat lain di dalam kontainer. Sangat penting untuk melakukan due diligence dengan pengirim untuk memastikan kemasan, penempatan, dan pelabelan barang yang tepat.

CHIRP merekomendasikan untuk menyediakan foto kontainer barang berbahaya (DG) yang tersimpan sebelum menutup pintu. Ini memungkinkan kru memahami muatan di balik pintu, meningkatkan kesadaran mereka terhadap tantangan dalam memerangi kebakaran yang melibatkan barang-barang kargo semacam itu.

Masalah Utama terkait dengan laporan ini

Kemampuan 1.— Apakah staf kapal dan pantai Anda benar-benar mengerti kode IMDG untuk memahami risikonya? Apakah Anda pernah mengikuti kursus pelatihan tentang pengangkutan barang berbahaya melalui laut?

Kemampuan 2- Apakah kapal Anda dilengkapi dengan peralatan pemadam kebakaran yang diperlukan untuk memadamkan berbagai jenis kebakaran di ruang terbatas?

Komunikasi- Seberapa rajin perusahaan Anda berkomunikasi dengan pengirim yang mengirim barang berbahaya?

kemampuan

Komunikasi



Report No6 - M2246 – Ranap Kapal

Laporan Awal

Seorang pelapor menceritakan insiden kepada CHIRP yang melibatkan ranap kapal yang mengakibatkan kehilangan pekerjaan bagi pelapor dan seorang perwira lainnya. Insiden ini menyebabkan kerusakan kecil pada bagian bawah lambung kapal tetapi tidak ada cedera fisik. Faktor-faktor yang berkontribusi adalah gangguan dan persiapan yang buruk.

Pada hari keberangkatan, nahkoda sibuk dengan pengurusan visa awak dan menangani masalah teknik. Karena persyaratan visa, kapal sudah beberapa hari terlambat berlayar untuk perjalanan 10 hari kembali ke pelabuhan asalnya. Meskipun menghadapi tantangan ini, rencana perjalanan selesai pada tengah hari. Namun, muncul masalah kritis dengan sistem ECDIS utama, menampilkan peta yang salah untuk rute yang direncanakan. Meskipun demikian, keputusan diambil untuk berangkat menggunakan informasi dari sumber lain, termasuk peta kertas dan tampilan ECDIS sekunder, dan mengetahui akan ada pilot di kapal.

Selama proses melepaskan tambatan kapal, tampaknya pilot terganggu dengan teleponnya yang menghambat komunikasi dan koordinasi. Meskipun pertukaran singkat antara nahkoda dan pilot untuk pelayaran keluar, tidak terlihat adanya kendali keseluruhan terhadap navigasi kapal. Mengenai tindakan pilot, ada kurangnya respons dan komunikasi yang tepat terhadap beberapa pertanyaan navigasi dasar, termasuk tentang boyar, di mana kapal menyimpang dari jalur. Intervensi nahkoda untuk mengembalikan kapal ke jalur datang terlambat sehingga mengakibatkan ranap.

Setelah ranap, kru merespons dengan cepat dan efektif. Upaya untuk mendaratkan kembali kapal pada air pasang berikutnya berhasil, dengan kerusakan minimal. Inspeksi berikutnya tidak menemukan kerusakan signifikan pada struktur kapal atau perlengkapan setelah inspeksi bawah air dilakukan sesuai dengan persyaratan otoritas pelabuhan.

Komentar CHIRP

Insiden ranap ini berasal dari serangkaian masalah faktor manusia, menunjukkan kegagalan dalam prosedur navigasi dan komunikasi di kapal.

Saat tiba di jembatan kapal, baik nahkoda maupun pilot terganggu, mengorbankan kemampuan mereka untuk fokus pada navigasi kapal dengan aman. Gangguan ini kemungkinan berkontribusi pada kurangnya pemahaman yang mendalam dan diskusi tentang rencana perjalanan, yang baru diselesaikan beberapa saat sebelum keberangkatan. Akibatnya, tidak ada waktu yang cukup bagi nahkoda dan perwira lainnya untuk mengevaluasi dan menyetujui rencana dengan benar.

Tanggung jawab di jembatan kapal terbagi-bagi, menyebabkan tidak adanya tindakan atau keterlambatan dalam pengambilan keputusan dan kegagalan untuk mengambil tindakan yang diperlukan untuk memperbaiki penyimpangan dari rencana perjalanan. Selain itu, ketidakmampuan alarm instrumen, khususnya ECDIS dan echosounder, untuk beraktivitas ketika kapal menyimpang dari jalur dan masuk ke perairan dangkal menunjukkan potensi kegagalan teknis atau penyiapan sistem yang tidak tepat.

Meskipun memiliki sistem navigasi alternatif, seperti peta kertas dan sistem ECDIS lainnya, tidak ada bukti bahwa ini dimanfaatkan untuk memverifikasi penyimpangan dari rencana perjalanan. Hal ini menyoroti kesempatan yang terlewatkan untuk merujuk informasi dan mengurangi risiko kesalahan navigasi.

Secara keseluruhan, insiden ini menegaskan pentingnya komunikasi yang efektif, perencanaan yang cermat, pelatihan kru, dan fungsi yang tepat dari sistem di kapal untuk memastikan navigasi yang aman di laut.

Masalah Utama terkait dengan laporan ini

Gangguan 1.—Terlalu banyak masalah yang mempengaruhi nahkoda selama keberangkatan yang sangat sibuk ini, dan perhatian yang tidak mencukupi diberikan pada navigasi kapal.

Gangguan 2.—Pilot juga terganggu dengan panggilan telepon dan tidak memberikan informasi navigasi yang memadai kepada tim di jembatan kapal.

Kerja Tim 1.—Kerja tim di jembatan kapal tidak efektif, menciptakan kondisi yang tidak aman untuk navigasi. Kapal dibiarkan tanpa kendali keseluruhan sampai terjadi ranap.

Kerja Tim 2.—Mengajukan visa seharusnya didelegasikan kepada anggota lain dari kru perwira atau agen kapal.

Tekanan—Tekanan komersial untuk mengembalikan kapal ke pelabuhan asalnya menciptakan stres yang tidak perlu bagi nahkoda. Masalah visa, masalah teknik, dan masalah navigasi jembatan diperparah oleh pilot yang tampaknya tidak terhubung dengan pekerjaannya.

Gangguan

Kerja Sama Tim

Tekanan

Report No7 - M2255 – Kekurangan Persediaan di Kapal

Laporan Awal

Seorang pelapor memberitahukan CHIRP bahwa awak kapal kapal pengangkut kekurangan makanan. Saat beberapa anggota kru mengunjungi misi pelaut, mereka menerima pasokan makanan kedaluwarsa dari supermarket lokal dengan harga diskon.

Pelapor mengindikasikan bahwa kru kelaparan karena tidak ada persediaan makanan di kapal.

Laporan tersebut meminta CHIRP untuk turun tangan dan memberitahukan otoritas untuk memeriksa status makanan di kapal.

Komentar CHIRP

Semua Negara mengamatkan persyaratan minimum untuk persediaan makanan harian awak, yang harus tercermin dalam anggaran perusahaan. Ini termasuk mengalokasikan cadangan untuk persediaan penting ketika mungkin ada ketidakpastian dalam rotasi pelabuhan kapal dan akses ke penyedia makanan yang baik.

Penyediaan makanan berkualitas rendah dan murah tidak hanya menyebabkan pemborosan yang lebih tinggi tetapi juga menimbulkan risiko kesehatan jangka panjang bagi awak, termasuk peningkatan tingkat diabetes, obesitas, dan masalah jantung. Kekurangan makanan untuk awak adalah hal yang sama sekali tidak dapat diterima dan hanya boleh terjadi dalam keadaan yang luar biasa.

Nahkoda dan kru gagal memberikan perhatian yang memadai terhadap penyediaan, aspek kritis untuk memastikan keselamatan kapal. Jumlah makanan yang diperlukan harus dinilai berdasarkan ukuran kru, pola perdagangan, dan ketersediaan perusahaan penyedia makanan yang sesuai. Mengabaikan penilaian ini dapat mengakibatkan konsekuensi yang parah bagi kesehatan dan moral kru.

Membeli makanan kedaluwarsa atau dengan harga murah menunjukkan bahwa anggaran makanan didorong oleh langkah penghematan biaya daripada memprioritaskan kesejahteraan

kru. Praktik ini tidak dapat diterima dan mengorbankan keselamatan dan kesejahteraan mereka yang berada di kapal.

Masalah Utama terkait dengan laporan ini

Kemampuan—Nahkoda biasanya bertanggung jawab untuk memeriksa kualitas dan jumlah makanan di kapal. Ini membutuhkan perhatian yang seksama terhadap kebutuhan dan kerja sama yang erat dengan juru masak. Seberapa baik Anda mengelola pekerjaan ini? Apakah Anda merasa anggaran persediaan Anda terlalu ketat untuk memesan makanan berkualitas baik?

Kemampuan—Apakah juru masak di kapal Anda memiliki sertifikat memasak yang sesuai? Apakah ada kursus memasak penyegaran yang dapat diikuti secara rutin? Seberapa beragam menu Anda?

Peringatan—Jika Anda merasa kualitas dan jumlah makanan Anda tidak mencukupi, apakah Anda akan menghubungi DPA Anda?

Budaya—Menghadirkan jenis makanan yang tepat menciptakan suasana sosial yang baik dan merupakan bagian dari budaya sosial kapal yang baik. Silakan lihat proyek Social Integration Matters (SIM) yang dilakukan oleh International Seafarers Welfare Assistance Network (ISWAN).

Budaya

kemampuan

Peringatan

Report No8 - M2253 – Kebakaran - Arang

Laporan Awal

Selama operasi pelabuhan, terdeteksi asap dan bau terbakar. Satu kontainer yang disimpan di dalam ruang kargo ditemukan mengeluarkan asap, dan dinding samping kontainer itu membengkak akibat panas dan tekanan.

Kontainer tersebut segera dibongkar dan dipindahkan ke lapangan kontainer di terminal.

Komentar CHIRP

Untungnya, ada anggota kru atau pekerja stevedore yang peka melihat tanda-tanda kebakaran sebelum kontainer lain dimuat di atasnya.

“Arang, dikategorikan sebagai UN1361 dan termasuk dalam Kelas 4.2, menimbulkan risiko unik karena cenderung terbakar secara spontan jika disimpan dengan tidak tepat. Intinya, ketika terpapar oksigen, arang mengalami oksidasi, menghasilkan panas. Agar pemahaman tepat, pengirim harus menandai

muatan sebagai karbon/arang, karena nama lainnya mungkin tidak mencerminkan sifat berbahayanya.

Kode IMDG termasuk ketentuan khusus (SP 925) yang memungkinkan pengecualian dari klasifikasi Kelas 4.2 dalam kondisi tertentu, memperbolehkan pengiriman arang secara curah. Otoritas yang diakreditasi harus melakukan dan mendokumentasikan tes serta mengeluarkan sertifikat untuk mengkonfirmasi kepatuhan sebelum pengangkutan diizinkan.

Penyimpanan arang yang hangat atau panas mempercepat oksidasi, menyebabkan penumpukan panas yang berbahaya yang mungkin tidak bisa diatasi oleh metode pendinginan standar. Proses pemanasan sendiri ini bisa berkembang menjadi kebakaran, menimbulkan risiko signifikan. Durasi pemanasan sendiri bervariasi berdasarkan jenis arang dan proses pembusukan serta biasanya sekitar dua minggu sebelum dimuat ke dalam kontainer.

Untuk mengatasi tantangan kebakaran arang, CHIRP menyarankan menyimpan kontainer di atas geladak untuk memudahkan akses, memfasilitasi penahanan cepat dan pembongkaran aman di pelabuhan, sehingga mengurangi risiko.

The Cargo Incident Notification System (CINS) and the International Group of P&I Clubs menawarkan panduan berharga tentang pedoman penyimpanan dan penanganan, yang diterbitkan bersama dalam dokumen 'Guidelines for the Carriage of Charcoal and Carbon in Containers'.

Masalah Utama terkait dengan laporan ini

Tekanan – Apakah tekanan yang tidak pantas memungkinkan kontainer arang dikirim tanpa prosedur yang tepat? Apakah Anda telah memeriksa bagaimana arang Anda diproses sebelum dikirim ke kapal?

Praktik lokal – Ini adalah kargo berisiko tinggi, di mana selalu ada risiko kebakaran. Jangan pernah mengambil jalan pintas. Pastikan dokumentasi yang tepat disediakan dan waspada terhadap norma-norma lokal di berbagai pelabuhan.

Kemampuan – Apakah kantor dan staf kapal Anda memiliki pelatihan yang cukup untuk memahami kode IMDG sepenuhnya? Apakah pengirim reguler Anda memiliki proses yang tepat untuk memastikan arang aman untuk diangkut? Apakah Anda secara teratur memeriksa suhu kontainer yang dimuat dengan arang? Apakah kapal Anda dilengkapi dengan pistol pemanas inframerah?

Desain – Apakah kapal Anda dilengkapi dengan perlengkapan pemadam kebakaran yang diperlukan untuk menangani kebakaran arang yang disimpan di dek?

desain

kemampuan

Praktik lokal

Tekanan

