



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



Kayabangan, o Kamangmangan?

Minamaliit ba natin ang mga panganib?

Contents

- | | | | |
|---|---|---|--|
| 2 | M2276 - Hindi awtorisadong pagpasok sa isang enclosed space | 5 | M2266 - Nirarasyon na pagkain |
| 3 | M2258 - Magandang teamwork ay nakakaiwas sa seryosong insidente | 5 | M2279 - Pag-una sa komersyal na mga pressure bago ang pangkaligtasan |
| 4 | M2267 - Ang mga umiikot na shaft ay nagiging panganib na | 6 | M2265 - Mga kahirapan na makaalis sa port na may malakas na hangin |
| | | 7 | M2286 - OOW tulog habang nagbabantay! |



Adam Parnell

Minamaliit ba natin ang mga panganib?

Ang edisyong ito ng Maritime FEEDBACK ay naglalaman ng malawak na uri ng mga kawili-wili at madalas ay nakaka-alarmang ulat. Kami ay lubos na nagpapasalamat sa mga reporters na nagbabahagi ng mga ito sa amin.

Nagpapasimula kami sa isang salaysay ng Head of Safety ng isang kumpanya na dinala ang mga potensyal na mga mamimili sa isang nakapaloob na espasyo ng hindi nagsasagawa ng anumang pag-iingat, at tinanong namin kung ito ay arrogance o ignorance (kayabangan o kamangmangan). Tinutukoy namin ang arrogance (kayabangan) bilang resulta ng mga taong minamaliit ang

panganib at labis na pinahahalagahan ang sariling abilidad.

Ang kayabangan ay maaari din makita sa ibang ulat tungkol sa master na binalewala ang contractual requirements nito habang nagsasagawa ng dynamic positioning incident sa kabila ng pagpapayo ng DPA laban sa ganitong mga aksyon at isa pang master na nagpasyang maglayag mula sa isang daungan sa kabila ng babala ng piloto.

Isa pang nakababahalang kalakaran ay ang hindi pagiging komportable ng mga taga-ulat na ireport ang mga ito sa kanilang mga manager o senior officer, sa halip sa amin lumalagit. Ang mga mahuhusay na kumpanya na nagsusumikap na magkaroon ng mabuting pamumuno at isang patas na kultura na nagsisiguro ng lahat ng mga tripulante na makadama ng kapangyarihang magsalita sa tuwing nakikita nilang nagpapasimulang magkaroon ng hindi ligtas na sitwasyon, subalit maliwanag na mayroon pading mga kumpanya na may kakulangan sa matibay na safety culture. Nakakaramdam kami ng karangalan na ang mga tao ay nakikipag-ugnayan sa CHIRP Maritime kapag nararamdaman nilang hindi nila kayang harapin ang mga ganitong sitwasyon sa loob ng sarili nilang organisasyon, at patuloy namin silang sinusupportahan sa abot ng aming makakaya, nang hindi ibinubunyag ang kanilang mga pagkakakilanlan.

Sa kabutihang palad, ang edisyong ito ay nagtataglay ng ulat kung paanong ang magandang teamwork ay nakaiwas sa potensyal na kapahamakan at kung paanong nakaramdam ng empowerment ang mga crew member na tumigil sa pagtrabaho at tumawag ng safety meeting ng makita nila ang namumuong hindi ligtas na sitwasyon. Pinupuri namin ang lahat ng sangkot sa mga kasong iyon, na kabaligtaran naman nang husto sa isa pang barko kung saan ang mga tripulante ay hindi binayaran at hindi sapat ang probisyon.

Ang panghuling ulat ay may kinalaman sa isang senior officer na paulit-ulit ng napapansin na natutulog habang nagbantay. Pinaghihinalaan nila na ito ay dahil sa malalang kaso ng pagkapagod, at kung ang isang opisyaes ay naghihirap, di malabo na ang iba ay maapektuhan din. Kung ang isang kumpanya ay nagpatakbo ng iba pang mga barko na may kaparehas na tauhan sa mga katulad na ruta; kung gayon, ang problema ay maaaring lagapan. Umaasa kami na ang mga kaukulang awtoridad ay magbigay aksyon at sugpuing maiigi ang mga ito, kung ang aming mga hinala ay mapatunayang tama dahil mas karapat-dapat ang mga marino.

Hanggang sa muli, manatiling ligtas!

Reports

Report No1 - M2276 – Hindi awtorisadong pagpasok sa isang enclosed space

Paunang Ulat

Isang Head of Safety ng isang kumpanya ay nagsasagawa ng tour sa barko, na mahigit isang taon ng *laid up*, kasama ng potensyal na mga mamimili. Nakita nila ang pagbukas at pagpasok sa isang walang laman na espasyo, na tama naman ang pagkaka-label bilang isang *enclosed space*, sa kabila na hindi pagkakaroon ng permit to work na gawin iyon. Wala silang mga dalang atmospheric gas analyser. Hindi nila nakumpleto ang mga pre-entry activities, gaya ng pag-vent ng compartment, pagkakaroon ng naka-antabay na crew at emergency equipment, at ang enclosed space entry checklist ay hindi pa lubusang nakumpleto at na-sign off ng master. Dumulog ang mga reporters sa CHIRP patungkol sa bagay na ito dahil alinmang ulat na idudulog nila sa sistema ng kanilang kumpanya ay dadaan direkta sa Head of Safety, at nangangamba silang mapaghigantihan. Hindi sila nagsalita noong mga oras na iyon dahil ayaw nilang mapahiya ang isang senior company member.

Komento ng CHIRP

Ang pagpasok sa isang enclosed space na hindi kinukumpleto ang pre-entry activities ay talaga naman napaka-mapanganib. Noong nakaraang taon, 16 na seafarer ang namatay dahil pumasok sila sa mga kulong na lugar kung saan hindi maaaring malanghap ang hangin.

Kahit na ang Head of Safety ay walang seagoing maritime background, dapat ay alam nila ang mga panganib na ito at ang mga safety protocols na dapat sundin.

Hindi kami magiisip sa mga dahilan na nagdulot sa partikular na insidenteng ito, subalit ang mga tao, sa pangkalahatan, ay lumihis sa safety protocols para sa isa sa mga kadahilanan. Isa sa mga ito ay kanilang minaliit o hindi nila alam ang mga panganib o kaya naman ay labis na pagpapahalaga sa kanilang mga kakayahan (kayabangan). Ang isa pa ay ang nakakaramdam sila (totoo man o kathang-isip) ng pressure upang makumpleto ang isang gawain nang mabilis o walang tamang resources (kakulangan sa oras o kagamitan).

Ang mga opisyaes o managers ay may espesyal na responsibilidad na manguna sa pagiging mabuting halimbawa sa pang-kaligtasan. Nag-set sila ng standard para sa safety culture ng kumpanya.

Noong nakikipag-ugnayan ang CHIRP sa kumpanya, agad nilang naintindihan ang kabigatan ng insidente at agad na umaksyon upang matiyak na hindi na ito mauulit.

Mga Pangunahing Isyu na nauugnay sa ulat na ito

Komunikasyon – Sa kasong ito, actions speak louder than words. Ang mga aksyon ng manager ay nakasira sa alinmang mensaheng pangkaligtasan na maaaring ipinaalam ng kumpanya sa fleet nito.

Lokal na kasanayan – ang isang enclosed space entry operation ay nangangailangan ng malaking presensya ng mga tripulante. Kailangan siguraduhin na alam ng lahat na magkakaroon ng pagpasok sa enclosed space. Ang permit to work ay kinakailangang ipamahagi sa lahat ng parte ng barko: sa bridge, sa engine room, sa master, at sa entrance ng enclosed space. Ito ba ang nangyayari sa inyong barko? Gaano kahusay na napapag-usapan ang enclosed space work activities sa inyong barko?

Pag-alerto – Kapag nakakita kayo ng safety breach, kahit ng isang senior manager, dapat ay magsalita kayo! Mabuti ng mapahiya kaysa mamatay!

Pressure – Magkaroon ng kamalayan na ang totoo o maging ang inaakalang pressure ay maaaring magdulot sa isang tao na lumihis sa mga pamamaraan kung sa tingin nila ay mas makakatipid sa oras. Kung sa tingin mo ay napre-pressure ka, huminto ka muna sandali, at muling suriin ang mga panganib. Kung nakikita mo ang iba na nagsho-shortcut, tawagan ito ng pansin.

Pagkakampante (pagmamaliit sa panganib) – ang mga enclosed spaces ay nakakamatay kung mali ang paraan ng pagpasok.

Kultura – ang mga aksyon ng manager ay nagtatakda ng tono at pamantayan ng safety culture ng isang kumpanya. Sa insidenteng ito, hindi naramdaman ng nag-ulat na ligtas siya kaya binanggit niya ang isyu sa pamamagitan ng reporting system ng kumpanya. Nandito ang CHIRP upang makuha ang ganitong klase ng mga ulat at tagapagtaguyod ng mas pinaigting na kaligtasan habang pinoprotektahan ang pagkakakilanlan ng reporter.

komunikasyon

Local Practices

presyon

Report No2 - M2258 – Magandang teamwork ay nakakaiwas sa seryosong insidente

Paunang Ulat

Dalawang piloto ang lulan ng isang LNG carrier bago pa man ito lumapit sa fairway sa isang offshore LNG terminal. Masama ang lagay ng panahon, na may mahabang pag-alon. Apat na tugs ang ikinabit bago magpatuloy sa humigit-kumulang 5kts.

Habang naghahanda na ang punong piloto na gumawa ng nakaplanong paglihig ng kurso, parehas na engine ng tug, na nakakabit sa gitnang lead forward, ay pumalya sa loob ng ilang minuto bawat isa, at ang tug ay naabutan at hinila ng malakas laban sa carrier bow ng LNG sa pamamagitan ng towing line.

Dahil sa panganib na masira o tumaob ang tug, ang punong piloto ay hindi makapagsagawa ng nakaplanong pag-liko habang ang nakatigil na tug ay nakakabit pa din, subalit sa kombinasyon ng magandang teamwork at magaling na kontrol ng natitirang tatlong tugs, ang LNG vessel ay dahan-dahahang nakapagmaniobra sa tabi ng walang naging karagdagang insidente.

Sa buong pangyayari, ang co-pilot ay nakipagugnayan sa nakatigil na tug para sa regular na update at may dalawang naka-standby na tug sa paligid, na nagtuturo na asistehan ang naka-disable na tug sa pagtanggap ng towing line nito at paghila nito upang maging ligtas. Kasabay nito, ang pangalawang tug ay tumulong sa pag-assist ng pagmaniobra ng LNG vessel. Ang mga piloto ay nakapagbigay ng regular na update sa port authority.

Ang kombinasyon ng sea state at ng ballast arrangement ng tug ang natagpuang sanhi ng sea chest upang mangailangan ng malamig na tubig para sa mga generator, na kadalasan ay nag-aautomatic shutdown upang ma-preserve ang kagamitan.

Komento ng CHIRP

Batid ng CHIRP ang 3 na magkakatulad na tug events na nailathala noong 2024, at ang mga mambabasa ay maaaring pamilyar na sa kaso noong 2019 na kung saan isang malaking pampasaherong barko ang nawalan ng propulsion at muntik ng lumubog dahil sa paglayag ng barko sa masamang panahon na nagdulot upang bumaba ang oil pressure, na nagpahinto sa mga makina.

Sa *Bow Tug Operations*, isang manual ni Henk Hensen, sinulat nito na, “Ang mga bow tug operation ng isang barko na may headway ay napakadelikado.” Nirerekomenda ng International Harbour Masters Association ang 6-knot speed limit para sa ganitong operasyon.

Minsan ang mga tug ay nagsasagawa ng bow-to-bow (reverse) towing dahil pinapanatili nito ang kanilang mga propellers na maging mas malayo sa mga pressure field sa paligid ng hinihilang bow ng barko. Ang paraang ito ay nakakatiyak na kung pumalya ang tug propulsion (kagaya ng insidenteng ito), ito ay nahihila sa tabi ng hinihilang barko ng bow nito, na nakakabawas sa panganib na tumaob.

Subalit, kapag nagre-reverse-towing (kagaya ng insidenteng ito), mayroong panganib na ang tug ay maputol ng bow, maangat ng stern (sea-chest water intake) mula sa tubig at

mangailangan ang sea chest ng malamig na tubig sa mga generator. Ang panganib ay nababawasan sa mas mabagal na paghila, pag-adjust sa trim ng barko, at pagtiyak na ang sea chest vents ay bukas upang anumang hangin na nakulong sa loob ay maaaring makapag-refill na muli.

Ang automatic shut-down system ay nagpro-protecta sa mga kagamitan na mag-overheat at mapinsala o di kaya ay masunog. Subalit, maraming mga sistema ay walang manual override para sa panahon ng emergency. Ang mga tug vessel operators ay pinapayuhan na imbestigahan kung paanong ang kanilang kagamitan ay magre-react sa kaparehas na senaryo, kung mag-aalerto ito sa mga operator bago isara, at pagkatapos ay makakabuo ng mga naangkop na emergency procedures.

Ang pagkakaroon ng checklist na mayroong operating area (open water, sheltered water), draft at trim, arrangement ng ballast, at uri ng towing para sa trabaho na magtitiyak na ang panganib ng pagkakaroon ng blackout ay mababawasan.

Ang insidenteng ito ay matagumpay na naibsan ng walang pinsala dahil sa malapit na integrasyon ng mga piloto, epektibong pamamahala ng bridge team, at mahusay na koordinasyon sa pagitan ng barko at ng port authority. Naiintindihan ng lahat ang kanilang mga tungkulin at responsibilidad, at ang pagpalitan ng mga impormasyon ay malinaw at epektibo. Ang bilis ng responde ng lahat ng partido ay nagpapakita ng kanilang kahandaan na rumesponde sa isang hindi planadong insidente.

Mga Pangunahing Isyu na nauugnay sa ulat na ito

Kamalayan sa Sitwasyon – Ang mga tauhan ng tug ay dapat alerto sa pabago-bagong dynamic ng pag-operate ng tug hull, lalo na sa mga open waters. Isang simpleng checklist sa ganitong uri ng towing arrangement ay makatitiyak ng sapat na draft sa lahat na tow stages, at ang kagamitang ito ay wasto ang pagkaka-configure.

Teamwork – Ang mga piloto at bridge team ay mahusay ang ginawa upang mapamahalaan ang sitwasyon, na nagbibigay diin sa epekto ng sapat na resources at pagsasanay.

Pag-Alerto – Mula sa teknikal na perspektibo, tila ay mayroong hindi sapat na babala patungkol sa pagshut down ng mga generators. Ang mga temperatura ay maaaring mabilis na tumaas kapag ang malamig na tubig ay hindi makarating sa mga generator.

Disenyo – Dahil sa klase ng mga towing operations at sa pagtaas ng paggamit ng ASD tugs sa mga makikitid na channels, ang pag-tow mula sa bow ay may malaking benepisyo tungkol sa pagganap nito at kaligtasan sa pag-girting. Ang pagbabago sa trim na nagresulta ng hindi wastong

pag-apply sa ballast ay kailangang isaalang-alang sa pagdidisenyo.

disenyo

komunikasyon

Teamwork

Report No3 - M2267 – Ang mga umiikot na shaft ay nagiging panganib na

Paunang Ulat

Habang nasa daanan, ang crew ay naatasan na maglinis at magpintura ng tank top ng engine room. Isang crewmember ang nakitang nagtra-trabaho malapit sa paligid ng tail shaft at pilit na iniwasang tumama ang kaniyang ulo sa umiikot na shaft.

Isang crew member naman ang huminto sa pagtrabaho, at nagpatawag ng safety meeting upang paalalahanan ang mga tripulante sa mga panganib at sa pangangailangan na magsuot ng hard hats.

Komento ng CHIRP

Ang umiikot na tail shaft ay may nakamamatay na entrapment o snagging hazard, kahit pa may wire guards na andiyan.

Maiiwasan sana ang panganib kung may mas mahusay na pagpapalano sa pamamagitan ng pagtiyak na ang maintenance ay isinasagawa lamang kapag nakahinto ang shaft katulad ng kapag nasa port. Subalit, para sa komersyal na kadahilanan, mayroong pagkilos sa buong industriya na hinahayaang magsagawa ng ganoong maintenance habang nasa dagat upang mabawasan ang oras na ginugugol sa tabi. Ang mga inhinyero ay naatasan ng iba pang mga gampanin kapag nasa port.

Ang insidente bang ito ay hindi sinasadyang resulta ng isang management decision?

Pinupuri ng CHIRP ang crewmember na inalerto ang iba sa panganib at pinahinto ang pagtrabaho hanggang sa maisagawa ang safety briefing. Hinihikayat namin ang lahat ng mga kumpanya na hayaan ang kanilang mga crew na magkaroon ng katulad na “Stop Work” authority kapag may pagdududa sa kaligtasan.

Mga Pangunahing Isyu na nauugnay sa ulat na ito

Pag-Alerto at Teamwork – Parehas ipinakita ang mga ito sa insidenteng ito: ang pag-alerto sa iba sa panganib at pagpapahinto sa kadahilang pangkaligtasan ay isang magandang teamwork.

Kamalayan sa Sitwasyon – Ikonsidera ang lahat ng aspeto sa trabaho, kabilang na ang lapit sa panganib, at ikonsidera ang

mga kahihinatnan.

kamalayan sa sitwasyon

Teamwork

Report No4 - M2266 – Nirarasyon na pagkain

Paunang Ulat

Isang barko ay may probisyon na isang buwan na suplay para sa dalawang buwan na paglalayag at nakaplanong angkorahe. Ang mga crew ay nautusan na irasyon ang mga probisyon nito. Dahil hindi pa sila nababayaran ng tatlong buwan, hindi sila makabili ng karagdagang mga probisyon, kaya lumapit sila sa CHIRP para humingi ng tulong.

Komento ng CHIRP

Ayon sa shore management company ay wala sila umanong sapat na pera para makapabigay ng sapat na probisyon. Nakipag-ugnayan ang CHIRP sa Flag State ng barko, na agad namang umaksyon at inutusan ang kumpanya na mag-suplay ng sapat na pagkain at tubig at bayaran ang hindi pa nababayaranang sahod.

Ang Maritime Labour Convention regulation 3.2. ay nag-uutos sa mga barko na tiyaking may sapat na pagkain at inuming tubig na may naaangkop na kalidad sa barko. Nakasaad din dito na bayaran ang atrasadong bayad ng mahigit na dalawang buwan na maaari ng maituring bilang pag-abandona sa mga crew.

Mga Pangunahing Isyu na nauugnay sa ulat na ito

Kakayahan – Ang shore management company ay kulang sa pinansyal na abilidad na mag-operate ng ligtas, kung kaya ay nalalagay ang mga crew sa panganib.

Kultura – Hindi nirespeto ng kumpanya ang manggagawang nagtatrabaho upang patakbuhan ang kanilang barko. Ang kapakanan ng crew ay hindi maaaring ihiwalay sa kaligtasan, ang kaligtasan ng mga tripulante sa barko ay nakompromiso. Nakaranas ka din ba ng kaparehas nito?

Lokal na kasanayan – Iwasan na ang mga lokal na kasanayan ay maging ‘established norms’. Iulat ang mga ito!

kasiyahan

Kultura

Local Practices

Report No5 - M2279 – Pag-una sa komersyal na mga pressure bago ang pangkaligtasan

Paunang Ulat

Pinagbigay-alam ng taga-ulat sa CHIRP ang tungkol sa contractual requirement ng isang operasyon kamakailan na kinasasangkutan ng Offshore Supply Vessel (OSV) at Floating Production Storage and Offloading Vessel (FPSO).

Ang OSV ay isang DP 1 vessel na hindi na nangangailangan ng follow-target function para sa normal na operasyon. Gayunpaman, dahil sa pagkilos ng FPSO sa operating environment, ang pagkakaroon nito ay isang contractual requirement.

Ayon sa kasunduan sa pagitan ng kontraktor at ng charterer, ang kontraktor ay kailangan magbigay sa barko ng dalawang reference systems: ang Differential Global Navigational Satellite System (DGNSS) at alinman sa laser o microwave system na may kakayahan sa functionality ng ‘Follow Target’. Ang mga sistemang ito ay mahalaga para sa FPSO operations. Tinitiyak nila na may distanyang pinananatili sa pagitan ng barko at ng FPSO at ina-adjust ang angle sa pagitan ng kanilang longitudinal axes upang tumugma sa alinmang horizontal rotation ng FPSO.

Dahil sa pressure sa iskedyul ng kliyente, ang master ay nagpatuloy sa operasyon sa kabila ng hindi pagkakaroon ng ‘Follow Target’ function ng barko. Ang desisyong ito ay nagdulot ng potensyal na hindi ligtas na kondisyon, na nangangailangan sa crew na mano-manong i-adjust ang posisyon ng barko laban sa visual reference para sa 12-oras na fuel oil transfer. Ang Designated Person Ashore (DPA) ay nagbabala laban sa pag-ooperate sa ilalim ng ganitong mga delikadong kalagayan, subalit ang master ay nagpatuloy padin. Napagtanto ng mga tripulante na ang kanilang kaligtasan ay nakompromiso upang matugunan lang ang pangangailangan ng kliyente at inireport nila ito sa CHIRP.

Komento ng CHIRP

Ang kasunduan sa pagitan ng kontraktor at ng charterer at nagsasaad ng tiyak na teknikal na pangangailangan para sa OSV, kabilang na ang pagkakaroon ng ‘Follow Target’ function at ang pagkakaroon ng kakayahan na harapin ang inaasahang bilis sa paggalaw ng FPSO, na maaaring malaki. Ang tungkuling ito ay mahalaga sa pagpapanatili ng ligtas na distansya at pagkakahayan sa FPSO. Ang OSV na kinukuwestyon ay mayroon lamang DP 1 (Dynamic Positioning Class 1) system, na tipikal ng walang kasamang ‘Follow Target’ na kakayahan. Ang pagkakaiba na ito ay nangangahulugan na ang OSV ay hindi nakatugon sa contractual requirements na kinakailangan para sa ligtas na operasyon sa FPSO.

Sa kabila ng hindi pagkakatugon sa requirements, ang master ng OSV ay nagpatuloy sa operasyon dahil sa pressure sa iskedyul ng kliyente. Ang desisyon na ito ay nagdulot sa potensyal na hindi ligtas na kondisyon dahil ang barko ay kulang sa kakayahang awtomatikong mapanatili ang ligtas na lapit at

pagkakanay sa FPSO. Kinikilala ng mga tripulante na ang kanilang kondisyong pangkaligtasan ay nakompromiso habang may operasyon, partikular na habang may 12 oras na fuel oil transfer. Gumamit sila ng manual na adjustment base sa visual at radar references, na hindi gaanong eksakto at mas may pagkakamali kumpara sa automated systems gaya ng 'Follow Target'.

Ang kamalayan ng mga crew na nakompromiso ang kanilang kaligtasan at ang kanilang desisyon na ireport ito sa CHIRP ay nagpapakita ng responsableng diskarte sa ligtas na paguulat at ang pagkaunawa sa potensyal na panganib na nakapaloob. Ang Designated Person Ashore (DPA), na responsable sa pagtiyak ng pagsunod sa safety environmental standards, pagtiyak na may sapat na resources na nakalapat, ay nagbibigay ng mahalagang ugnayan sa pagitan ng barko at ng kumpanya, pagbabala imbes na magpatuloy, lalo na kung kinakailangan ang function na "follow target". Ang babala ng DPA ay nagbibigay-diin sa kaseryosohan ukol sa safety concerns. Sa kabila ng tahasan na payo, ang master ay nagpatuloy sa operasyon, binalewala ang rekomendasyon ng DPA. Ang desisyong ito ay hindi lamang nagpataas sa panganib na nakapaloob, kungdi nakuwestyon din ang safety culture at organizational structure ng kumpanya. Ang pagpili ng master na balewalain ang payo ng DPA ay nagdudulot ng mahalagang concern tungkol sa pagpapahalaga sa kaligtasan sa loob ng kumpanya at nagbibigay diin sa potensyal na mga kapintasan sa risk management at communication practices nito.

Sa mga nakaraang taon, ilang banggaan ang nangyari habang nakasakay ng barko na nagsasagawa ng DP operations na malapit sa mobile assets, gaya ng drilling vessels at FPSOs. Habang may relative position reference system, gaya ng "Follow Target" function, ang pagsasanay sa paggamit nito ay mahalaga.

Nais kilalanin ng CHIRP ang impormasyon na binigay ng *International Maritime Contractors Association (IMCA) No 1650- November 2023*, na dumedetalye sa Important Position Reference Systems (PRS) na kinukonsidera kapag nag-ooperate ng malapit sa isang asset na hindi mahigpit na naka-fix sa sea bed.

Mga Pangunahing Isyu na nauugnay sa ulat na ito

Pressure – Ang pressure na matugunan ang mga commercial objective ay nagpawalang-bisa sa pagsasaalang-alang sa kaligtasan tungkol sa mga crew, sa FPSO at sa kapaligiran. Ano ang gagawin mo sa kaparehas na sitwasyon, dahil sa kahilingan ng DPA na itigil ang operasyon sa pagpapatuloy dahil sa kakulangan ng safeguard?

Teamwork – Ang ugali ng master ay hindi nagpapakita ng teamwork. Ang master ay kumikilos mag-isa, at tila ang mga

crew ay hindi nakakaramdam na sila ay empowered na gawin ang 'stop work' procedures. Ano ang gagawin mo sa sitwasyong ito?

Kultura – Ang kultura ng kumpanya ay nakalapat sa lahat, ang master ay may responsibilidad na isagawa ang kultura ng kumpanya sa pamamagitan ng kaniyang mga aksyon.

Kakayahan – Mag-ooperate ka pa din ba sa labas ng mga kinakailangan kung ang iyong barko ay kulang sa mga kakayahan upang matugunan ang dynamic positioning standards? Sa kasong ito, ang mga DP safety standard ba ay binabalewala?

Lokal na kasanayan – Huwag hayaan na ang mga lokal na kasanayan ang maging bagong standard. Humiling sa kumpanya na magkabit ng kinakailangang kagamitan para matugunan ang mga compliance requirements.

kasiyahan

Kultura

presyon

Teamwork

Report No6 - M2265 – Mga kahirapan na makaalis sa port na may malakas na hangin

Paunang Ulat

Isang passenger ship ang nakatalagang umalis sa port ng 2150. Ito ang pinaka-unang beses ng master na maglayag mula sa port, at sa panahon ng master/pilot exchange, iminungkahi ng piloto na ipagpaliban ang pag-alis dahil sa tinatayang malakas na hangin na aabot sa 25 knots. Ang passage plan ng barko ay nangangailangan na umatras palabas ng harbour at ito ay liliko sa isa sa dalawang naka-chart na lugar ng pagliko – ang isa ay sa labas lang ng breakwater at ang isa ay isang milya ang layo. Pinili ng master ang mas malapit na turning point taliwas sa payo ng piloto.

Habang dumadaan ang barko sa breakwater, ang ferry ay nagpatuloy sa pagliko sa tulong ng tug. Ang hangin ay bumuhos ng hanggang 50 knots, na nagtulak sa ferry patungo sa isang navigational buoy.

Sa kabila ng pagtulak ng tug sa buong lakas nito, at mas mabilis na takbo ng pampasaherong ferry, hinangin ito sa loob ng 10m sa mga bato bago pa man ito makapunta sa windward at mabawi ang kaniyang nakaplanong nav track. Walang pinsala o polusyon na natamo sa barko, subalit ang tug ay nagtamo ng maliit na pinsala.

Komento ng CHIRP

Ang ulat na ito ay nagbibigay diin na pangangailangang unahin ang kaligtasan ng barko, mga pasahero at mga tripulante kaysa sa naka-iskedyul na timetable. Gayunman, kinikilala ng CHIRP ito dahil ang organisasyon ay bihira ng magtakda ng wind guidance para sa mga barko, ang mga master ay napapailalim sa commercial pressure na magpatuloy, kahit na sa marginal na kondisyon.

Ang pinakamahusay na practice ay magbigay ang mga kumpanya ng weather guidance sa halip na mga limitasyon, pag-empower sa mga master na lampasan ang guidance at kung ito ay mabibigyan ng katwiran ng risk assessment na kumukonsidera sa lokal na mga pangyayari (kabilang na ang alinmang payo na mula sa piloto).

Mga Pangunahing Isyu na nauugnay sa ulat na ito

Pressure – Ang master na nago-operate ng may gipit na iskedyul ay hindi dapat mailagay sa sitwasyon na kung saan ang kaligtasan ay makompromiso para sa komersyal na kapakinabangan. Ang inyong kumpanya ba ay nagbibigay ng gabay sa master, lalo na kung ang master ay tumatawag sa isang port sa unang pagkakataon o sa ibang panahon?

Lokal na kasanayan – Sa kasong ito, ang piloto ay may karanasan, at ang kanilang payo ay dapat na pinakinggan. Ang lokal na kaalaman ay makakapagpabuti ng interpretasyon sa taya ng panahon ng isang lugar.

Kamalayan sa Sitwasyon – Kung may pagdududa, ang master ay dapat kumonsulta sa tauhan ng barko at sa shore management. Naging sapat na sana ang pagdududa ng piloto upang i-rehistro sa master na ang kaniyang pag-alis ay magiging mahirap. Dapat ay inilapat ang maingat na reaksyon, at ang barko ay dapat ipinagpaliban muna ang pag-alis.

Kakayahan – Ang abilidad ng barko na magmanibra sa ilalim ng kondisyon na may malakas na hangin na may exposure sa matataas na panig ay hindi na-assess. Ang lakas ng hangin na humahampas sa katawan ng barko ay dapat na maunawaan kapag nagdidisenyo ng mga pampasaherong barko na may matataas na panig. Mayroong mga simpleng tuntunin para sa pagkalkula ng lakas ng hangin. Nagamit ba ang mga alituntuning ito habang may master pilot exchange?

E.g. Length overall (m) x Max freeboard in (m) = windage area

Ang isang tinatayang lakas ng hangin sa tonelada per 1000 sq. m ay maaaring ikalkula gamit ang:

V wind speed (meters/second) = wind speed (knots) / 2

The Force (tonnes) per 1000 sq. meters = $V^2 / 18$

kamalayan sa sitwasyon

kasiyahan

Local Practices

Report No7 - M2286 – OOW tulog habang nagbabantay!

Paunang Ulat

Nakatanggap ang CHIRP ng ulat patungkol sa isang opisyaless na regular na natutulog sa bridge habang mag-isang nagbabantay sa umaga (0400-0800) at umaasa na lang sa automated na navigational alarms. Marami ng tripulante ang nakasaksi sa gawain niyang ito sa loob ng isang linggo.

Komento ng CHIRP

Ang pagtulog habang nagbabantay ay matinding paglabag sa international collision regulations, at nakipag-ugnayan ang CHIRP sa Flag State ng barko, na sa ngayon ay nagiimbestiga.

Karaniwan, walang opisyaless na sadyang natutulog habang nagbabantay, lalo na kapag mag-isa lang ito sa pagbabantay. Sa maraming pagkakataon, ang pagsisimulang mapagod ay nakakagawa ng kagustuhang ipikit ang mga mata habang nagbabantay at makakatulog na ito ng mahimbing. Hinala ng CHIRP na ang indibidwal ay nagtitiis mula sa labis na kapaguran sa puntong ang kanilang pagdedesisyon ay naapektuhan, na nagdudulot sa kanila na makagawa ng hindi katanggap-tanggap na panganib habang nagbabantay sa bridge.

Kinukuwestiyon ng CHIRP kung anong mga kasanayan sa pagtatrabaho ang nagaganap sa barko na nag-oooperate ng walang nakatalagang lookout upang makagawa ng ganitong pagkapagod. O ang opisyaless ba ay sadyang binabalewala ang responsibilidad sa kaligtasan at nilalabag ang mga kautusan? Alinmang paraan, ang kaligtasan ng barko ay lubhang nakompromiso.

Mga Pangunahing Isyu na nauugnay sa ulat na ito

Pagkapagod – Binibigyang-diin ng incident report ang kakulangan ng malasakit ng opisyaless sa matinding lapse sa navigational safety. Malinaw na ang opisyaless ay dumaranas ng kakulangan sa tulog at nabawasan ang kakayahan sa pag-iisip at paggawa ng desisyon. Nakamamatay ang fatigue: kinakailangan gumawa ng habbang ang kumpanya upang pamahalaan ito.

Pag-alerto – Ang CHIRP ay inalerto sa isyung ito, subalit bakit hindi inalerto ang master? Ito ay isang seryosong sitwasyon na makakaapekto sa lahat ng nasa barko – magsalita at kontakin ang CHIRP. Ang opisyaes ay kinakailangang makapagsalita sa master at ipagbigay alam kung nasa pagod na kalagayan. Ito ay maaari din ma-apply sa iba pang opisyaes at mga tripulante sa parehas na barko.

Kultura – Tila ay mayroong mahinang safety culture ang barko, at sumasalamin ito sa loob ng kumpanya. May nagmamalasakit ba sa kaligtasan? Hindi sana nangyari ang isyung ito kung ang kumpanya ay nag-ooperate sa patas na kultura at ang mga senior officers ay nagpapakita ng mabuting pamumuno.

Teamwork – Ang magandang teamwork ng mga opisyaes at crew ay makakatulong sa lahat sa mahirap at hindi ligtas na sitwasyon. Ang pagtitinginan ng bawat isa at pagiging palagay ang loob na iulat ang mga isyu ng sariling kapakanan ay isang magandang senyales ng teamwork. Hindi ito agad nakakamit at kinakailangan ng mahusay na safety culture ng isang kumpanya.

komunikasyon Kultura pagkapagod

Teamwork

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

