



### 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](http://www.chirp.co.uk/maritime-id-2/submit-a-report)



## Arogansi atau Ketidaktahuan?

Apakah kita meremehkan risiko – atau tidak memiliki keterampilan untuk mengidentifikasinya?

### Contents

- |   |  |   |  |
|---|--|---|--|
| 2 | M2276 - Memasuki Ruang Tertutup Tanpa Izin             | 4 | M2266 - Penjatahan Makanan   |
| 3 | M2258 - Kerja Tim yang Baik Menghindari Insiden Serius | 5 | M2279 - Mendahulukan Tekanan Komersial Daripada Pertimbangan Keselamatan |
| 4 | M2267 - Poros Berputar Menciptakan Bahaya Mematikan    | 6 | M2265 - Kesulitan Meninggalkan Pelabuhan saat Angin Kencang              |
|   |  | 7 | M2286 - OOW tertidur saat berjaga!                                       |



Adam Parnell

**Apakah kita meremehkan risiko – atau tidak memiliki keterampilan untuk mengidentifikasinya?**

Edisi *Maritime FEEDBACK* ini berisi berbagai laporan menarik dan sering kali mengkhawatirkan, dan kami sangat berterima kasih kepada para

pelapor kami karena telah membagikannya kepada kami.

Kami mulai dengan kisah tentang Kepala Keamanan perusahaan yang memimpin calon pembeli ke ruang tertutup tanpa mengambil tindakan pencegahan apa pun, dan kami mempertanyakan apakah ini arogansi

atau ketidaktahuan. Kami mendefinisikan arogansi sebagai akibat dari orang-orang yang meremehkan risiko dan melebih-lebihkan kemampuan mereka sendiri.

Arogansi mungkin juga hadir dalam laporan tentang seorang nakhoda yang mengabaikan persyaratan kontraktual selama insiden penentuan posisi dinamis meskipun DPA menyarankan tindakannya dan nakhoda lain yang memilih untuk berlayar dari pelabuhan meskipun ada peringatan dari pilot.

Tren mengkhawatirkan lainnya yang muncul adalah begitu banyak pelapor merasa tidak nyaman melapor kepada manajer atau perwira senior mereka, dan malah datang kepada kami. Perusahaan terbaik berusaha untuk kepemimpinan yang baik dan budaya adil yang memastikan bahwa semua anggota kru merasa diberdayakan untuk berbicara setiap kali mereka melihat situasi tidak aman berkembang, tetapi jelas bahwa masih banyak perusahaan yang belum memiliki budaya keselamatan yang kuat. Kami merasa terhormat bahwa orang-orang dalam situasi seperti itu menghubungi CHIRP Maritime ketika mereka merasa tidak mampu menangani situasi melalui organisasi mereka sendiri, dan kami terus mendukung mereka sebaik mungkin, tanpa pernah mengungkapkan identitas mereka.

Untungnya, edisi ini juga berisi laporan tentang bagaimana kerja tim yang baik mencegah potensi bencana dan bagaimana anggota kru merasa diberdayakan untuk menghentikan pekerjaan dan mengadakan rapat keselamatan ketika mereka melihat situasi tidak aman berkembang. Kami mengapresiasi semua orang yang terlibat dalam kasus-kasus tersebut, yang sangat kontras dengan kapal lain di mana awak kapal tidak dibayar dan persediaannya tidak memadai.

Laporan terakhir kami menyangkut seorang perwira senior yang berulang kali terlihat tertidur saat berjaga. Kami menduga ini adalah kasus kelelahan yang parah, dan jika satu petugas terdampak, maka sangat mungkin orang lain juga mengalami hal yang serupa. Jika perusahaan menjalankan kapal lain dengan awak yang sama pada rute yang sama, maka masalahnya bisa meluas. Kami berharap pihak berwenang terkait akan mengambil tindakan dan menindak tegas jika kecurigaan kami terbukti akurat karena para pelaut berhak mendapatkan yang lebih baik.

Sampai jumpa lagi, tetaplah aman!

## Reports

### Report No1 - M2276 – Memasuki Ruang Tertutup Tanpa Izin

## Laporan Awal

Kepala Keamanan perusahaan sedang melakukan tur di sebuah kapal yang sudah tidak beroperasi selama lebih dari satu tahun, didampingi oleh calon pembeli. Mereka terlihat membuka dan memasuki ruang kosong, yang diberi label sebagai ruang tertutup, tanpa memiliki izin kerja untuk melakukannya. Mereka tidak membawa alat analisis gas atmosfer. Mereka belum menyelesaikan kegiatan pra-masuk, misalnya ventilasi kompartemen, menyiapkan kru dan peralatan darurat, serta daftar periksa masuk ruang tertutup yang diisi lengkap dan ditandatangani oleh nakhoda. Para pelapor menyampaikan masalah ini kepada CHIRP karena setiap laporan yang diajukan melalui sistem perusahaan mereka akan langsung ditujukan kepada Kepala Keamanan, dan mereka takut akan mendapat balasan. Mereka tidak berbicara pada saat itu karena tidak ingin memermalukan anggota senior perusahaan.

## Komentar CHIRP

Memasuki ruang tertutup tanpa menyelesaikan kegiatan pra-masuk sangat berbahaya. Tahun lalu, 16 pelaut tewas karena memasuki ruang tertutup yang udaranya tidak bisa dihirup.

Meskipun Kepala Keamanan tidak memiliki latar belakang maritim, mereka seharusnya mengetahui bahaya ini dan protokol keselamatan yang harus diikuti.

Kami tidak akan berspekulasi tentang alasan yang menyebabkan insiden spesifik ini, tetapi orang umumnya menyimpang dari protokol keselamatan karena salah satu dari beberapa alasan. Salah satunya adalah mereka meremehkan atau tidak menyadari risiko atau melebih-lebihkan kemampuan mereka (arogansi). Alasan lain adalah mereka merasakan (nyata atau khayalan) tekanan untuk menyelesaikan tugas dengan cepat atau tanpa sumber daya yang tepat (kekurangan waktu atau peralatan).

Petugas dan manajer memiliki tanggung jawab khusus untuk memimpin dengan memberi contoh dalam keselamatan. Mereka menetapkan standar untuk budaya keselamatan perusahaan.

Ketika CHIRP menghubungi perusahaan tersebut, mereka segera memahami keseriusan insiden tersebut dan segera merespons untuk memastikan bahwa hal itu tidak dapat terjadi lagi.

## Masalah Utama terkait dengan laporan ini

**Komunikasi** — Dalam kasus ini, tindakan lebih berarti daripada kata-kata. Tindakan manajer menghancurkan segala pesan keselamatan yang mungkin telah dikomunikasikan perusahaan kepada armadanya.

**Praktik Lokal** — Operasi memasuki ruang tertutup memerlukan sejumlah besar anggota kru untuk hadir. Pastikan semua orang

tahu bahwa ada kegiatan memasuki ruang tertutup. Izin kerja harus didistribusikan ke semua bagian kapal: anjungan, ruang mesin, nakhoda, dan pintu masuk ke ruang tertutup. Apakah ini yang terjadi di kapal Anda? Seberapa baik komunikasi mengenai kegiatan memasuki ruang tertutup dilakukan?

**Kewaspadaan** — Jika Anda melihat pelanggaran keselamatan, bahkan oleh seorang manajer senior, berbicaralah! Lebih baik mereka malu daripada mati!

**Tekanan** — Sadarilah bahwa tekanan, baik yang nyata atau yang dirasakan, dapat menyebabkan siapa pun menyimpang dari prosedur jika mereka pikir itu akan menghemat waktu mereka. Jika Anda merasa tertekan, berhentilah sejenak, dan evaluasi kembali risikonya. Jika Anda melihat orang lain mengambil jalan pintas, ingatkan mereka.

**Kepuasan Diri (meremehkan risiko)** — Ruang tertutup bisa mematikan jika dimasuki secara tidak benar.

**Budaya** — Tindakan manajer menentukan suasana dan standar budaya keselamatan perusahaan. Dalam insiden ini, pelapor merasa tidak aman mengangkat masalah ini melalui sistem pelaporan perusahaan. CHIRP ada untuk menangkap laporan ini dan mengadvokasi peningkatan keselamatan sembari tetap melindungi identitas pelapor.

kepuasan

Komunikasi

Peringatan

Praktik lokal

Tekanan

## Report No2 - M2258 – Kerja Tim yang Baik Menghindari Insiden Serius

### Laporan Awal

Dua orang pilot naik ke kapal pengangkut LNG sebelum mendekati terminal LNG lepas pantai melalui fairway. Cuaca sedang buruk dengan gelombang tinggi. Empat kapal tunda telah diikat sebelum kapal melanjutkan perjalanan dengan kecepatan sekitar 5 knot.

Ketika pilot kepala bersiap untuk melakukan perubahan haluan yang direncanakan, kedua mesin kapal tunda yang terhubung di bagian tengah depan mengalami kerusakan dalam selang waktu beberapa menit, dan kapal tunda tersebut terseret dan terbentur keras ke haluan kapal pengangkut LNG oleh tali penariknya.

Karena risiko kerusakan atau terbaliknya kapal tunda, pilot kepala tidak dapat melakukan putaran yang direncanakan sementara kapal tunda yang mogok masih terhubung. Namun, berkat kerja sama tim anjungan yang baik dan kendali yang terampil dari tiga kapal tunda yang tersisa, kapal LNG perlahan bermanuver ke samping tanpa insiden lebih lanjut.

Sepanjang insiden, co-pilot berkomunikasi dengan kapal tunda yang mogok untuk mendapatkan informasi terbaru rutin dan dengan dua kapal tunda siaga di sekitarnya, mengarahkan satu untuk membantu kapal tunda yang rusak melepaskan tali penariknya dan menariknya ke tempat yang aman. Pada saat yang sama, kapal tunda kedua membantu manuver kapal LNG. Para pilot juga terus memberikan informasi terbaru rutin kepada otoritas pelabuhan.

Kombinasi antara kondisi laut dan pengaturan pemberat kapal tunda diketahui telah menyebabkan peti laut kekurangan air pendingin untuk generator, yang secara otomatis mati untuk menjaga peralatan.

### Komentar CHIRP

CHIRP mengetahui 3 peristiwa kapal tunda serupa yang dipublikasikan pada tahun 2024, dan para pembaca mungkin mengetahui kasus pada tahun 2019 di mana sebuah kapal penumpang besar kehilangan propulsi dan hampir karam karena gerakan kapal dalam cuaca buruk menyebabkan tekanan oli turun, sehingga mesin mati.

Dalam *Bow Tug Operations*, sebuah manual karya Henk Hensen, ia menulis, "Operasi kapal tunda haluan dari kapal yang sedang bergerak maju sangat berisiko." International Harbour Masters Association merekomendasikan batas kecepatan 6 knot untuk operasi semacam itu.

Kapal tunda terkadang melakukan penarikan haluan ke haluan (mundur) karena dapat menjaga baling-balingnya lebih jauh dari bidang tekanan di sekitar haluan kapal yang ditarik. Metode ini juga memastikan bahwa jika propulsi kapal tunda gagal (seperti dalam insiden ini), kapal tunda akan ditarik ke samping kapal yang ditarik oleh haluannya, yang mengurangi risiko terbalik.

Namun, saat penarikan mundur (seperti dalam insiden ini), terdapat risiko kapal tunda mengalami trim haluan, mengangkat buritan (dan saluran masuk air peti laut) keluar dari air dan mengakibatkan peti laut kekurangan air pendingin ke generator. Risiko ini dapat dikurangi dengan menarik lebih lambat, menyesuaikan trim kapal, dan memastikan ventilasi peti laut terbuka sehingga udara yang terperangkap di dalamnya dapat dikeluarkan agar peti laut dapat terisi kembali.

Sistem mati otomatis berfungsi melindungi peralatan dari panas berlebih dan kerusakan atau bahkan terbakar. Namun, banyak sistem yang tidak memiliki penggantian manual untuk digunakan dalam keadaan darurat. Operator kapal tunda disarankan untuk memahami bagaimana reaksi peralatan mereka dalam skenario serupa, apakah akan memberi peringatan sebelum mati, dan kemudian mengembangkan prosedur darurat yang sesuai. Daftar pemeriksaan yang mencakup area operasi (perairan terbuka, perairan terlindung), draft dan trim, pengaturan pemberat, dan jenis penarikan untuk pekerjaan

tersebut akan memastikan bahwa risiko pemadaman listrik berkurang.

Insiden ini berhasil diatasi tanpa cedera atau kerusakan karena integrasi yang erat dari pilot, manajemen tim anjungan yang efektif, dan koordinasi yang baik antara kapal dan otoritas pelabuhan. Semua pihak memahami peran dan tanggung jawab mereka, dengan pertukaran informasi yang jelas dan efektif. Kecepatan respons semua pihak menunjukkan kesiapan mereka dalam menghadapi insiden yang tidak direncanakan.

### Masalah Utama terkait dengan laporan ini

**Kesadaran Situasional** — Kru kapal tunda harus waspada terhadap perubahan dinamika yang terjadi pada lambung kapal tunda, terutama saat beroperasi di perairan terbuka. Daftar periksa sederhana untuk jenis pengaturan penarikan akan memastikan draft yang memadai untuk semua tahapan penarikan, dan bahwa peralatan dikonfigurasi dengan benar.

**Kerja Tim** — Para pilot dan tim anjungan bekerja sangat baik dalam mengelola situasi, menyoroti efek dari sumber daya dan pelatihan yang memadai.

**Kewaspadaan** — Dari perspektif teknis, tampaknya ada peringatan yang tidak memadai mengenai generator yang mati. Suhu akan meningkat dengan cepat setelah air pendingin tidak dapat mencapai generator.

**Desain** — Mengingat sifat operasi penarikan dan meningkatnya penggunaan kapal tunda ASD di saluran sempit, penarikan dari haluan memiliki manfaat yang cukup besar terkait kinerja dan keamanan girting. Perubahan trim yang dihasilkan jika pemberat tidak diterapkan dengan benar perlu dipertimbangkan dalam desain kapal.

desain

Kerja Sama Tim

kesadaran situasional

Peringatan

## Report No3 - M2267 – Poros Berputar Menciptakan Bahaya Mematikan

### Laporan Awal

Saat dalam perjalanan, para kru ditugaskan untuk membersihkan dan mengecat bagian atas tangki ruang mesin. Seorang anggota kru terlihat bekerja di dekat poros baling-baling dan kepalanya nyaris terbentur pada poros yang berputar.

Anggota kru lain menghentikan pekerjaan, dan mengadakan rapat keselamatan untuk mengingatkan anggota kru tentang bahaya dan untuk memakai helm pengaman.

### Komentar CHIRP

Poros baling-baling yang berputar dapat menimbulkan bahaya terjepit atau tersangkut yang mematikan, bahkan jika terdapat pelindung kawat. Perencanaan yang lebih baik akan menghilangkan bahaya ini dengan memastikan bahwa pemeliharaan hanya dilakukan ketika poros berhenti, yaitu di pelabuhan. Namun, untuk alasan komersial, ada kecenderungan di industri ini untuk melakukan pemeliharaan sebanyak mungkin di laut guna meminimalisir waktu yang dihabiskan di pelabuhan. Para insinyur sudah memiliki banyak tugas lain dengan peran lain ketika di pelabuhan.

Apakah insiden ini merupakan konsekuensi yang tidak diharapkan dari keputusan manajemen?

CHIRP mengapresiasi anggota kru yang mengingatkan rekan-rekannya tentang bahaya tersebut dan menghentikan pekerjaan hingga pengarahan keselamatan diadakan. Kami mendorong semua perusahaan untuk memberdayakan kru mereka dengan otoritas 'Hentikan Pekerjaan' yang serupa ketika keselamatan diragukan.

### Masalah Utama terkait dengan laporan ini

**Kewaspadaan dan Kerja Tim** — Kedua hal ini ditunjukkan dalam insiden ini: memperingatkan orang lain tentang bahaya dan menghentikan pekerjaan demi keselamatan adalah bentuk kerja sama tim yang baik.

**Kesadaran Situasional** — Pertimbangkan semua aspek pekerjaan, termasuk kedekatan Anda dengan bahaya, dan pertimbangkan konsekuensinya.

Kerja Sama Tim

kesadaran situasional

Peringatan

## Report No4 - M2266 – Penjatahan Makanan

### Laporan Awal

Sebuah kapal hanya diperlengkapi dengan persediaan makanan untuk satu bulan untuk pelayaran selama dua bulan dan penjangkaran yang direncanakan, dan kru diperintahkan untuk menjatah perbekalan mereka. Karena belum dibayar selama tiga bulan, mereka tidak mampu membeli perbekalan tambahan, sehingga mereka meminta bantuan CHIRP.

### Komentar CHIRP

Perusahaan manajemen pantai beralih tidak memiliki cukup dana untuk menyediakan perbekalan yang memadai. CHIRP

menghubungi *Flag State* kapal tersebut, yang segera turun tangan, menginstruksikan perusahaan untuk memasok makanan dan air minum yang memadai, serta membayar upah yang belum dibayarkan.

Peraturan 3.2 Konvensi Ketenagakerjaan Maritim mewajibkan kapal untuk memastikan tersedianya makanan dan air minum dalam jumlah yang cukup dan berkualitas baik di atas kapal. Peraturan ini juga menyatakan bahwa tunggakan gaji lebih dari dua bulan dapat dianggap sebagai pengabaian kru.

### Masalah Utama terkait dengan laporan ini

**Kemampuan** — Perusahaan manajemen pantai tidak memiliki kemampuan finansial untuk beroperasi dengan aman, sehingga membahayakan kru kapal.

**Budaya** — Perusahaan tidak menghormati tenaga kerja yang dipekerjakan untuk mengoperasikan kapalnya. Kesejahteraan kru terkait erat dengan keselamatan, dan keselamatan kru kapal terganggu. Pernahkah Anda mengalami hal serupa?

**Praktik Lokal** — Jangan biarkan praktik lokal menjadi norma yang mapan. Laporkan mereka!

Budaya

kemampuan

Praktik lokal

## Report No5 - M2279 – Mendahulukan Tekanan Komersial Daripada Pertimbangan Keselamatan

### Laporan Awal

Pelapor kami memberi tahu CHIRP mengenai persyaratan kontraktual untuk sebuah operasi baru-baru ini yang melibatkan *Offshore Supply Vessel* (OSV) dan *Floating Production Storage and Offloading* (FPSO).

OSV tersebut merupakan kapal DP 1 dan tidak memerlukan fungsi "ikuti target" untuk operasi normal. Namun, mengingat pergerakan FPSO di lingkungan operasi, fungsi tersebut menjadi persyaratan kontraktual.

Sesuai perjanjian antara kontraktor dan penyewa, kontraktor harus melengkapi kapal dengan dua sistem referensi: Sistem Satelit Navigasi Global Diferensial (DGNS) dan sistem laser atau gelombang mikro yang mampu memfungsikan 'Ikuti Target'. Sistem ini penting untuk operasi FPSO. Mereka memastikan bahwa jarak yang ditentukan dipertahankan antara kapal dan FPSO dan menyesuaikan sudut antara sumbu longitudinal mereka untuk mencocokkan setiap rotasi horizontal FPSO.

Di bawah tekanan jadwal klien, nakhoda melanjutkan operasi meskipun kapalnya tidak memiliki fungsi 'Ikuti Target' yang

diperlukan. Keputusan ini menyebabkan kondisi yang berpotensi tidak aman, mengharuskan kru untuk secara manual menyesuaikan posisi kapal terhadap referensi visual untuk transfer bahan bakar minyak selama 12 jam. *The Designated Person Ashore* (DPA) memperingatkan agar tidak beroperasi dalam keadaan genting seperti itu, tetapi nakhoda tetap melanjutkan. Awak kapal menyadari bahwa keselamatan dikompromikan untuk memenuhi tuntutan klien dan melaporkan hal ini ke CHIRP.

### Komentar CHIRP

Perjanjian antara kontraktor dan penyewa menetapkan persyaratan teknis khusus untuk OSV, termasuk memiliki fungsi 'Ikuti Target' dan mampu menangani kecepatan pergerakan FPSO yang diperkirakan, yang bisa jadi cukup besar. Fungsi ini sangat penting untuk menjaga jarak aman dan keselarasan dengan FPSO. OSV yang dimaksud hanya dilengkapi dengan sistem DP 1 (*Dynamic Positioning Class 1*), yang biasanya tidak memiliki kemampuan 'Ikuti Target'. Ketidaksiesuaian ini berarti bahwa OSV tidak memenuhi persyaratan kontraktual yang diperlukan untuk operasi yang aman dengan FPSO.

Meskipun tidak memenuhi persyaratan tersebut, nakhoda OSV tetap melanjutkan operasi di bawah tekanan jadwal klien. Keputusan ini mengakibatkan kondisi yang berpotensi tidak aman karena kapal tidak memiliki kemampuan otomatis untuk menjaga jarak dan keselarasan yang aman dengan FPSO. Kru menyadari kondisi keselamatan yang diabaikan selama operasi, terutama saat transfer bahan bakar minyak yang berlangsung selama 12 jam lebih. Mereka menggunakan penyesuaian manual berdasarkan referensi visual dan radar, yang kurang akurat dan lebih rentan kesalahan dibandingkan sistem otomatis seperti 'Ikuti Target'.

Kesadaran kru akan keselamatan yang diabaikan dan keputusan mereka untuk melaporkan hal ini kepada CHIRP menunjukkan sikap bertanggung jawab terhadap pelaporan keselamatan dan pemahaman akan potensi risiko yang terlibat. *The Designated Person Ashore* (DPA), yang bertanggung jawab untuk memastikan kepatuhan terhadap standar keselamatan dan lingkungan, menjamin kecukupan sumber daya, dan menjadi penghubung penting antara kapal dan perusahaan, telah mengingatkan untuk tidak melanjutkan operasi karena fungsi "ikuti target" diperlukan. Peringatan dari DPA ini menegaskan betapa seriusnya masalah keselamatan tersebut. Meskipun ada saran yang jelas ini, nakhoda tetap melanjutkan operasi dan mengabaikan rekomendasi DPA. Keputusan ini tidak hanya meningkatkan risiko, tetapi juga menimbulkan pertanyaan tentang budaya keselamatan dan struktur organisasi perusahaan. Pilihan nakhoda untuk mengabaikan saran DPA menimbulkan kekhawatiran serius mengenai prioritas keselamatan dalam perusahaan dan menyoroti potensi kelemahan dalam manajemen risiko dan praktik komunikasi.

Dalam beberapa tahun terakhir, telah terjadi beberapa tabrakan di kapal yang melakukan operasi DP di dekat aset bergerak, seperti kapal pengeboran dan FPSO. Meskipun memiliki sistem referensi posisi relatif seperti fungsi "Ikuti Target", pelatihan tentang penggunaannya sangatlah penting.

CHIRP mengucapkan terima kasih atas Catatan Informasi dari the *International Maritime Contractors Association (IMCA) No 1650- November 2023*, yang menjelaskan pertimbangan penting terkait Sistem Referensi Posisi (PRS) saat beroperasi di dekat aset yang tidak terpasang secara kokoh ke dasar laut.

### Masalah Utama terkait dengan laporan ini

**Tekanan** — Tekanan untuk memenuhi tujuan komersial mengesampingkan pertimbangan keselamatan kru, FPSO, dan lingkungan. Apa yang akan Anda lakukan dalam situasi yang sama, mengingat permintaan DPA untuk menghentikan operasi karena kurangnya perlindungan?

**Kerja Tim** — Perilaku nakhoda tidak menunjukkan adanya kerja tim. Nakhoda bertindak sendiri, dan kru tampaknya tidak memiliki kewenangan untuk menjalankan prosedur 'penghentian kerja'. Apa yang akan Anda lakukan dalam situasi ini?

**Budaya** — Budaya perusahaan berlaku untuk semua orang, dan nakhoda memiliki tanggung jawab untuk menunjukkan budaya perusahaan melalui tindakannya.

**Kemampuan** — Apakah Anda akan beroperasi di luar persyaratan jika kapal Anda tidak memiliki kemampuan untuk memenuhi standar penentuan posisi dinamis? Dalam hal ini, apakah standar keselamatan DP diabaikan?

**Praktik Lokal** — Jangan biarkan praktik lokal menjadi standar baru. Mintalah perusahaan untuk memasang peralatan yang diperlukan untuk memenuhi persyaratan kepatuhan.

Budaya

kemampuan

Kerja Sama Tim

Praktik lokal

Tekanan

## Report No6 - M2265 – Kesulitan Meninggalkan Pelabuhan saat Angin Kencang

### Laporan Awal

Sebuah kapal penumpang dijadwalkan berangkat dari pelabuhan pada 2150. Ini adalah pertama kalinya nakhoda berlayar dari pelabuhan tersebut, dan selama pertukaran informasi antara nakhoda dan pilot, pilot menyarankan untuk menunda keberangkatan karena prakiraan angin kencang hingga 25 knot. Rencana pelayaran mengharuskan kapal untuk

mundur keluar dari pelabuhan dan kemudian berputar di salah satu dari 2 area putar yang dipetakan – salah satunya tepat di luar pemecah gelombang dan yang lainnya beberapa mil keluar. Nakhoda memilih titik putar yang lebih dekat, berlawanan dengan saran pilot.

Ketika kapal melewati pemecah gelombang, feri mulai berputar dengan bantuan kapal tunda. Angin bertiup hingga 50 knot, mendorong kapal penumpang ke arah bawah angin menuju pelampung navigasi.

Meskipun kapal tunda telah mendorong dengan kekuatan penuh dan kapal penumpang meningkatkan kecepatan, kapal itu tertiuap angin dalam jarak 10m dari bebatuan sebelum dapat melaju ke arah angin dan mendapatkan kembali jalur navigasi yang direncanakan. Tidak ada cedera atau polusi di kapal, tetapi kapal tunda mengalami kerusakan ringan.

### Komentar CHIRP

Laporan ini menekankan perlunya memprioritaskan keselamatan kapal, penumpang, dan awak kapal daripada jadwal yang ditentukan. Namun, CHIRP mengakui bahwa karena organisasi jarang menetapkan panduan angin untuk kapal, nakhoda tunduk pada tekanan komersial implisit yang cukup besar untuk melanjutkan, bahkan dalam kondisi marjinal.

Praktik terbaik adalah perusahaan memberikan panduan cuaca daripada batasan, memberdayakan nakhoda untuk melampaui panduan tersebut jika dapat dibenarkan melalui penilaian risiko yang mempertimbangkan keadaan setempat (termasuk saran yang diberikan oleh pilot).

### Masalah Utama terkait dengan laporan ini

**Tekanan** — Seorang nakhoda yang beroperasi dengan jadwal yang ketat tidak boleh ditempatkan dalam situasi di mana keselamatan dikompromikan demi kepentingan komersial. Apakah perusahaan Anda memberikan panduan kepada nakhoda, terutama ketika nakhoda singgah di pelabuhan untuk pertama kali atau selama musim yang berbeda?

**Praktik Lokal** — Dalam hal ini, pilot memiliki pengalaman, dan saran mereka seharusnya diindahkan. Pengetahuan lokal dapat meningkatkan interpretasi prakiraan cuaca daerah.

**Kesadaran Situasional** — Jika ada keraguan, nakhoda seharusnya berkonsultasi dengan staf kapal dan manajemen pantai. Keraguan pilot seharusnya cukup untuk mengingatkan nakhoda bahwa keberangkatan akan sulit. Tindakan pencegahan yang bijaksana seharusnya diambil, dan kapal seharusnya menunda keberangkatan.

**Kemampuan** — Kemampuan kapal untuk bermanuver dalam kondisi angin kencang dengan paparan sisi yang tinggi tidak dinilai. Gaya angin yang bekerja pada lambung kapal harus dipahami saat merancang kapal penumpang dengan sisi yang tinggi. Aturan sederhana untuk menghitung gaya angin sudah tersedia. Apakah aturan ini digunakan selama pertukaran informasi antara nakhoda dan pilot?

*Contoh: Panjang keseluruhan (m) x Tinggi lambung bebas maksimum (m) = Luas hambatan angin*

*Perkiraan gaya angin dalam ton per 1000 m persegi kemudian dapat dihitung menggunakan:*

*V kecepatan angin (meter/detik) = kecepatan angin (knot) / 2*

**Gaya (ton) per 1000 meter persegi =  $V^2 / 18$**

kemampuan

kesadaran situasional

Praktik lokal

Tekanan

## Report No7 - M2286 – OOW tertidur saat berjaga!

### Laporan Awal

CHIRP menerima laporan tentang seorang perwira yang rutin tertidur di anjungan selama jam jaga pagi sendiri (0400-0800) dan mengandalkan alarm navigasi otomatis. Beberapa anggota kru menyaksikan perilaku ini selama seminggu.

### Komentar CHIRP

Tidur saat berjaga merupakan pelanggaran berat terhadap peraturan pencegahan tubrukan internasional, dan CHIRP menghubungi *Flag State* kapal tersebut, yang sedang menyelidiki.

Biasanya, tidak ada perwira yang sengaja tidur saat berjaga, terutama saat jam jaga sendiri. Dalam banyak kasus, kelelahan yang memuncak memicu keinginan untuk menutup mata saat berjaga dan tertidur nyenyak. CHIRP menduga bahwa

individu tersebut menderita kelelahan hingga mengganggu penilaiannya, dan membuatnya mengambil risiko yang tidak dapat diterima selama jam jaga anjungan mereka.

CHIRP mempertanyakan praktik kerja apa yang terjadi di kapal yang beroperasi tanpa pengintai khusus sehingga menyebabkan keadaan kelelahan seperti itu. Atau apakah petugas tersebut sengaja mengabaikan tanggung jawab keselamatan mereka dan melanggar aturan? Apa pun itu, keselamatan kapal sangat terganggu.

### Masalah Utama terkait dengan laporan ini

**Kelelahan** — Laporan insiden ini menyoroti kurangnya perhatian petugas terhadap kelalaian serius dalam keselamatan navigasi. Jelas, petugas tersebut menderita kurang tidur dan mengalami penurunan kemampuan mental dan pengambilan keputusan. Kelelahan dapat membunuh: perusahaan harus mengambil langkah-langkah untuk mengelolanya.

**Kewaspadaan** — CHIRP diberitahu tentang masalah ini, tetapi mengapa nakhoda tidak diberitahu? Situasi keselamatan yang serius ini memengaruhi semua orang di kapal – bicaralah atau hubungi CHIRP. Petugas harus dapat berbicara dengan nakhoda dan memberi tahu mereka tentang keadaan lelah mereka. Ini mungkin berlaku untuk perwira dan kru lain di kapal yang sama.

**Budaya** — Tampaknya ada budaya keselamatan yang sangat buruk di kapal, yang mungkin tercermin dalam perusahaan. Apakah ada yang peduli dengan keselamatan? Masalah ini tidak akan terjadi jika perusahaan menjalankan budaya yang adil dan perwira senior menunjukkan kepemimpinan yang baik.

**Kerja Tim** — Kerja tim yang baik antara perwira dan kru dapat membantu semua orang dalam menghadapi situasi menantang dan tidak aman. Saling memperhatikan dan merasa percaya diri untuk melaporkan masalah kesejahteraan pribadi merupakan tanda kerja tim yang baik. Hal ini membutuhkan waktu untuk dicapai dan didorong oleh budaya keselamatan perusahaan yang baik.

Budaya

Kelelahan

Kerja Sama Tim

Peringatan



# CHIRP

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

