

M2118

Posted on 11.07.2023 by Adam Parnell

Category: [General maritime](#)

Report Title Maling Impormasyon na ibinigay sa panahon ng Master-Pilot Exchange

Initial Report

Sumakay ang piloto sa isang logger vessel bago ito pumasok sa daungan. Walang depekto na naiulat sa panahon ng master-pilot exchange. Habang padaan ang barko sa breakwater, ang piloto (na ngayon ay nasa starboard bridge wing) ay nag-utos ng *'dead slow astern'*. Ipinaalam ng master ang utos na ito sa mate na nasa loob ng wheelhouse, subalit ang engine rpm indicator sa bridge wing ay nagpapakita padin ng pasulong na andar. Sa paniniwalang mali ang pagkakarinig ng master o mate sa utos na umatras, inulit ng piloto ang utos. Sinigurado ng piloto na ang makina ay paatras, subalit ang indicator na nasa bridge wing ay mali. Bilang pag-iingat, iniutos ng piloto na magpadala ng tugs sa barko ng mas maaga sa kailangan, at ang barko ay ligtas na nakapag-berth.

Matapos ng berthing, pumunta ang chief engineer sa bridge upang ipagbigay-alam sa master at piloto na naresolba na ang problema. Tinanong ng piloto kung ano ang naging problema, at sumagot ang chief na nagkaroon ng wiring problem sa loob ng indicator. Kinausap ng piloto ang master, at ipinaalala sa kaniya na wala siyang idineklarang anumang depekto sa panahon ng master-pilot exchange.

Comment

Bago pumasok o lumabas ng port, ang lahat ng mga kagamitan ay kinakailangan masuri upang matiyak na ito ay gumagana gaya ng inaasahan. Katulad nito, alinmang depektong nadiskubre ay kinakailangang ipagbigay-alam sa panahon ng master-pilot exchange.

Tumataas ang bilang ng mga ulat ng CHIRP sa mga master na ayaw magdeklara ng materyal na mga pagkukulang sa piloto, na nalalaman na lamang kapag ang barko ay hindi nagmamaniobra ng gaya sa inaasahan, sa gayon ay tumataas ang panganib na magkaroon ng navigational incident.

May ilang mga master na nangangambang kapag dineklara nila ang depektong ito, ay mapasasailalim sila ng inspeksyon ng Port State Control. Sa kabaliktaran, marami namang mga piloto ang nagsasabi sa CHIRP na ang barko na maagap na magsabing mayroong depekto ang kanilang barko ay may mas malamang na makita bilang barko na may magandang safety culture sa barko, kaya naman mas malamang na hindi mainspeksyon!

Sa ibang pagkakataon, ang mga commercial pressures ay madalas na sumasalungat sa kaligtasan.

Ang pinakamagandang lugar para magsagawa ng pagkukumpuni ay kung saan ang technical support at ang spare parts ay madaling makuha. Kung ang barko ay nakaligtaan ang isang nakaiskedyul na pag-alis dahil sa oras para ayusin ang depekto, dapat itong tanggapin bilang pinakaligtas na opsyon. Mas mainam ito kaysa mawalan ng kontrol sa barko at makaranas ng malaking pinsala dahil sa pagkasira dahil sa hindi agad naayos ang depekto.

Hinihikayat ng CHIRP ang mga kumpanya na magkaroon ng agarang risk management sa kabuoan ng kanilang fleet upang ma-empower ang kanilang mga master at chief engineer na magkaroon ng positibong aksyon sa kaligtasan upang mabawasan ang mga panganib. Mas mainam na magkaroon ng maingat na overreaction. Sa huli, ang pagbibigay ng empowerment sa mga tauhan na magkaroon ng matapang na desisyon na manatili sa daungan hanggang sa maisagawa muna ang pagkukumpuni sa nakitang depekto ay mahalaga upang matiyak ang kaligtasan ng mga crew at ng barko mismo. Sa pamamagitan ng pagpapaunlad ng kultura sa kaligtasan at bukas na komunikasyon, at pagbibigay ng kinakailangang training at resources, ang mga organisasyon ay makakatulong na matiyak na ang lahat ng mga tripulante ay handa na matukoy at matugunan ang mga potensyal na isyu sa barko na agaran at epektibo.

Key Issues

Pressure – Kinakailangang malaman ng mga kumpanya na ang hindi wastong pressure sa mga crew upang matugunan ang mga commercial deadlines ay nakaka-kompromiso sa kaligtasan at nakakapagpahina ng pagdedesisyon, at nakakahadlang din na matapos sa oras ang alinmang pinapanatili o kinukumpuni.

Communication – Upang mapanatili ang navigational safety, ang mga master ay dapat na bukas at malinaw na inuulat ang alinmang depekto sa panahon ng master-pilot exchange. Ang pagkabigong gawin ito ay maglalagay sa panganib sa integridad ng pilotage operations.

Teamwork – ibahagi ang mga problema sa inyong team at palaging hikayatin na sabihin ang alinmang pag-aalinlangan upang maseguro na ang mga isyu ay napag-isipang mabuti. Sa ulat na M2117, ang isyu ay hindi naiayos, at sa ikalawang ulat, M2118, ang natukoy na problema ay hindi pinag-usapan. Magkaroon ng shared mental model kapag nahaharap sa operational o technical na problema.

Culture – Ang bukas na paguulat ay nakakabuo ng pagtitiwala, samantalang ang pagtatago ng mahahalagang impormasyon sa piloto ay mabilis na nakakasira ng tiwala.

pressurePressure

poor_communicationCommunication

teamworkTeamwork



There are no comments yet.