

M2178

Posted on 12.12.2023 by Adam Parnell

Categories: [General maritime](#), [Pilotage](#)

Array_gallery

Report Title Near Miss – hindi naka-secure na pilot ladder

Initial Report

Isinakay ang piloto sa isang inbound vessel. Ang barko ay may freeboard na 6m at may naka-rig na pilot ladder. Ang piloto, matapos marating ang deck ng barko, ay nadiskubre na ang hagdanan ay hindi naka-secure ng ayon sa regulasyon at nakatali lamang sa railings sa magkabilang gilid ng pilot embarkation station at naka-'secured' sa hagdanan sa pamamagitan ng isang eye splice na nakabalot sa gilid ng lubid.

Agad na naging malinaw na wala sa alinman sa mga kurdon na ito ang naka-secure sa hagdanan at ang hagdan ay nagkaroon ng masuwerteng aksidente ng ang ladder step ay sumiksik pasalungat sa securing points ng bilog na fishplate.

Pagdating sa bridge, tinalakay ng piloto ang isyu sa master, na tila ay hindi interesado sa near miss na nangyari. Ang barko ay ini-report sa Designated Person Ashore (DPA) at sa Port State Control dahil sa hindi compliant na pilot ladder.

Comment

Ang arrangement na ito ay isang klasikong halimbawa ng mahinang training at leadership at ang barko na maaari sana ay sumusunod sa disenyo. Sa tamang paraan, ang certified ($\geq 48\text{kN}$) lashing points ay dapat nakaposisyon sa deck, higit sa 0.95m mula sa fishplate. Ito ay epektibong makahahadlang sa piloto na aksidenteng mahawakan ang maluwag na bahagi ng kurdon o ladder habang papalapit sa deck. Mahahayaan nito ang crew na epektibong maging secure gamit ang rolling hitch.

Sa huli, pinayagan din ang barko na lumayag matapos makapagbigay ng angkop na securing arrangement at malamang ito ay maaalis sa listahan ng aprubadong vessels para sa mga operator ng terminal.

Isang mahalagang pagkakamali na sa kabutihang palad ay hindi naging katumbas ng buhay ng piloto.

Nabanggit ng CHIRP na may mga port na tumatanggi na isakay ang piloto sa barko hanggang

maiwasto ang non-compliance. Gayunpaman, ang mas maraming pagbabahagi ng pilot incident data ay kinakailangan. Maraming mga pilot jurisdiction ang may app na kumokolekta ng data, subalit ang data na ito ay naibabahagi lamang sa pilotage authorities at minsan ay pinapasa lamang sa kasunod na port. Ang pinakamahusay na practice ay ang ipagbigay alam ito sa kasunod na port upang sila ay mababalaan.

Kinontak ng CHIRP ang DPA at nakatanggap ng nakahihikayat na tugon, kinukumpirma na ang training sa barko ay isinagawa sa maayos na pag-secure ng pilot ladder at ang fleet ay naabisuhan din sa near miss upang maiwasan na muli itong mangyari.

Key Issues

Kultura – Ang master ay tila hindi interesado. Ang inyong kumpanya ba ay tumutugon lamang kung may aksidente o insidente na nangyari? Ang inyong mga crew ba ay may kumpanyang magsalita kapag ang isang operasyon ay hindi isinasagawa ng ligtas? Kung ang isang piloto ay nasugatan, o mas malala pa, dahil sa non-compliance sa pag-secure ng pilot ladder, paano ka reresponde kapag tinanong ka ng, “Tinignan mo ba kung ang ladder ay naka-secure ng wasto?”

Komunikasyon – Hinihikayat ang mga piloto na ipagbigay alam ang kanilang mga natuklasan sa kasunod na port upang sila ay mababalaan. Ang mga paulit ulit na sumusuway ay dapat na mai-report sa Port State at sa Flag State.

Kakayahan – Kailangang suriin ng mga tauhan sa barko kung mayroon sila ng kinakailangang safety skills upang ma-secure ang pilot ladder ng naaayon sa regulasyon. Kapag may bagong crew na sumali sa inyong barko, tinitignan ninyo ba kung kaya nilang mag-rig at mag-secure ng pilot ladder?

Teamwork – Ang pangangasiwa sa barko ay dapat makahikayat ng teamwork culture upang magkaroon ang crew ng shared approach na makatugon sa safety compliance para sa lahat ng trabaho. Napapabuti nito ang working environment at ang kanilang kapakanan. Ang teamwork ay dapat nakikita din sa senior management.

Disenyo – ang barko ay hindi bago, subalit may nag sign-off sa arrangement na ito: bakit?

poor_communicationCommunication

teamworkTeamwork

designDesign

capabilityCapability



