

M2206

Posted on 27.02.2024 by Adam Parnell

Categories: [General maritime](#), [Ports and Harbours](#)

Report Title Personal injury bunsod ng hindi pagsunod sa 'Permit to work aloft'

Initial Report

Nakita ng OOW ang isang maling nabigasyon ng masthead light warning sa navigation light control alarm system ng bridge habang ang barko ay nasa dagat. Ang isyung ito ay iniulat sa chief engineer at sa master, subalit dahil sa sea state, napagdesisyon na maghintay hanggang sa ang barko ay nasa tabi, bago umakyat sa aloft. Dali-dali pagdating sa tabi, habang abala ang ilang mga tripulante sa pagtali sa gangway, umakyat ang chief engineer paakyat sa mast ng hindi kinukumpleto ang permit to work for working aloft, ni hindi rin nagsuot ng safety harness. Habang ang CE ay nasa taas ng mast, sa pagdaan ng isang barko ay nagdulot naman ito sa kanilang barko na labis na gumulong, na nagresulta sa CE na mahulog at mabali ang kaniyang braso.

Comment

Ang desisyon na ipagpaliban ang pag-asikaso sa ilaw habang pumapalaot sa dagat ay tama. Kapag nasa tabi na, ang paggalaw ng barko ay maaari padin maapektuhan maging sa malaki at maliit man na barko, lalo na't ang stability ng barko ay maaaring malaki ang pagbabago kapag may cargo, bunkering at ballasting operations.

Ang pagkontak sa port authority upang tignan ang vessel movement sa panahon ng pagsasagawa ng trabaho ay isang standard practice.

Ang katotohanang ang Chief Engineer ay agad na umakyat sa aloft ay nagpapakita ng time pressure sa sarili na matapos agad ang trabaho. Katulad nito, ang hindi pagsunod sa safety procedures bago umakyat sa itaas ay nagpapahiwatig na ang chief engineer ay sumuko sa 'optimisim bias' (o kilala din bilang "*hindi mangyayari sa akin iyon*" syndrome). Mas lalo pang nakakabahala, tumutukoy ito sa mahinang safety culture at safety leadership: kung makikita ng iba ang chief engineer (na karaniwan pa ay siyang safety officer ng barko) na gumagawa ng safety shortcut, paano nito mahihikayat ang mas nakababatang crewmembers na sumunod sa safety procedures?

Key Issues

Kultura- Pagdating sa safety culture, ang mga senior officers ay dapat maging huwaran at modelo sa safety behaviours na gusto nilang ma-adopt ng kanilang team. Gaya ng kasabihan, mas

mabuting magbigay ng halimbawa kaysa maging isa!

Pag-alerto- Ang pagtiyak na ang master/safety officer at crew ay alam na ang ilaw ay aayusin ay nakapag-alerto sana sa lahat na kakailanganin ang *permit to work for going aloft*. Ang inyong barko ba ay gumagamit ng permit-to-work system kapag umaakyat sa itaas ng barko?

Kamalayan sa Sitwasyons- Dahil sa pagkakabatid na kahit sa port kung saan ang kondisyon nito ay hindi masyadong nakaka-apekto sa environmental factors, minsan ay hindi natin napapansin ang dynamic action kapag may dumadaang ibang barko.

Pressure- Tila ay may pressure sa kanila na matapos agad ang trabaho. Ang trabahong ito ay naipagawa sana sa mga tripulante na sanay ng umakyat sa taas ng barko. Ang *permit to work for going aloft* ay napangasiwaan sana ng chief engineer. Paano ninyo nakontrol ang mga permit to work? Alam ba ninyo ang ranggo ng inyong safety officer?



