MARITIME FEEDBACK

CHIRP MARITIME

发行号 65
December 2021

An independent and confidential reporting system for the maritime industry

SUBMIT A REPORT

CHIRP always protects the identity of our reporters. We only keep personal details for as long as we need to

ONLINE

Reports can be submitted easily through our encrypted online form www.chirpmaritime.org/submit-a-report/

BY EMAIL

You can send us a report by emailing *CHIRP* direct, we will always protect your identity – reports@chirp.co.uk

我们感谢***CHIRP***海事反馈中文版本的赞助者，他们是：大连海事大学和华林国际船舶管理有限公司

WALLEM

大连海事大学 DALIAN MARITIME UNIVERSITY

CHIRP 编辑

请讨论压力和安全

Adam Parnell
*CHIRP*海事主任

海事咨询委员会（MAB）开会讨论本期《海事反馈》时，一致认为本期报告具有非常高的水准。本期有很多东西值得学习，我们感谢所有报告者的高质量输入以及他们对自身和他人安全的关注。 如果没有这些热心的人花时间向我们报告，我们就不会存在，借此机会表达我们的钦佩和赞赏。

如果有人考虑向我们发送报告，但对系统的工作方式有疑问，我们会附上我们的海事主管 Adam Parnell 的一篇特别文章，其中介绍了报告的流程和价值。请仔细阅读并提供您的报告！

我们网站的访问者可能已经注意到，我们上一版的电子版已被翻译成西班牙语、葡萄牙语、中文、菲律宾语和印度尼西亚语，这意味着您的报告现在可以提供给更多的海员同胞。我们非常感谢所有辛勤工作使这一切成为可能的翻译人员。当然，我们还希望包含更多语言的版本，因此如果有人愿意提供帮助，我们将很高兴收到您的来信。例如，如果可以补充俄语、希腊语和乌克兰语的翻译，我们将能抵达世界上绝大多数的海员。

本期我们从一份关于过度劳累的大副的报告开始，他出现了心理健康问题。这是一个日益严重的问题，特别是新冠肺炎疫情的影响和船员换班所面临的困难，因此请参阅我们提及的指南，并留意可能需要您的帮助和支持的人。随后是关于一艘在运河中失控船舶的专题报告，我们还提供了有关岸壁效应的宝贵指导。

本期有两个有趣的碰撞案例：第一个是机器故障导致的；第二个是因为系缆桩失效。这两个案例都提供了宝贵的经验教训，我们也强调了一些您可能没有考虑过的问题。最后，是一个轮机员因为没有穿戴正确的个人防护设备而遭受严重化学灼伤的案例。尤其令人难过的是，对于该项工作而言，另一种危险性较低的化学品可供使用。

通过分析报告所涉及的人为因素，我认为以问题的形式构建我们的分析非常重要。 最重要的是，我们不断要求您考虑，在类似情况下您会怎么做。这真的是构建强有力安全文化的核心——意识到周围正在发生的事情，并在发现危险或可能导致意外后果的事情时，大声喊出来的能力。这是所有海员都应该努力做到的事情。

下期再见！保持安全，愿所有的航程都能带您平安回家！

请注意：所有*CHIRP*收到的报告都出于诚信。我们所做的所有努力都是为了确保一切编辑、分析和反馈意见的准确性。请注意，*CHIRP*没有任何执行权利。如果对本书中使用的措辞有任何误解，应以英文版Maritime FEEDBACK为准。

M1796

大副的心理健康问题

初始报告

报告者告知 *CHIRP*，一名在 LPG 船舶上工作的大副因疲劳和工作压力而导致严重的心理健康问题。

该船航行于沿海航线，港口之间的距离很短。大副的合同期为3个月，但在等待换班期间又额外工作了4个月。一名甲板部高级船员因医疗和纪律原因被遣返，大副只剩下另外两名甲板部高级船员。

报告者表示，由于停港时间短，装卸作业速度快，货物操作要求极高。往往直到最后一刻才知道挂靠港以及货物的等级和数量，这使得航次计划变得不确定和紧张。 船舶配员不足（由于缺乏船员，大副经常不得不操舵），船上也缺乏个人防护设备和消耗品，系泊绞车故障船上人员却无法修复。

所有这些问题已在月度安全会议上提出，但管理公司并未解决。由于管理公司对船上提出的问题缺乏关注，船上的纪律受到影响。

大副最终因精神状况不佳不得不下船，并需要无限期地接受治疗。

公司被要求更换第三名甲板部高级船员，增加船员人数，并为所有职位制定长期招聘战略。承租人被要求进一步提前告知航次计划，以实现适当的工作/休息时间。岸基管理公司被要求监督船员的纪律和评价，并对每月安全会议上提出的问题做出适当回应。

*CHIRP*评论：

疲劳和压力在什么节点会导致健康问题？（请参阅 *CHIRP* 年度文摘 2020 中关于 Covid-19 大流行期间海员福祉的文章）在本案中，压力是一个因素吗？还是船员只是过于忙碌或危险地超负荷工作？

油轮都要接受 SIRE检查，考虑配员水平，很可能会关注大副的工作和休息时间，特别是考虑到快速周转和短航程。如果已正确记录，很容易识别违反工作和休息时间的情况。SIRE 评估报告应包括对当前配员背景下的疲劳和心理健康的评论。

长期持续且没有任何喘息机会的高强度工作将导致高压力，并可能导致执行该工作的能力崩溃。如果此人对工作有很高的个人标准并且对细节高度关注，则尤其如此。如果工作和细节不能满足要求，那么精神崩溃是可能的。

本案中，由于缺乏管理公司的支持，并因此导致船员纪律崩溃，从而使情况变得更糟，并进一步增加了大副的精神负担。遗憾的是，在大副因健康问题换班之前并没有采取积极的干预措施。

CHIRP 愿意与航运组织合作，更广泛地宣传海员心理健康问题，以便整个行业理解和支持他们，并建议考虑在 ISM 规则中对海员心理健康做出规定。这将为海员福祉提供一些关注，并编制有关海员心理健康的最低标准（见《海员心理健康意识和福祉培训标准》，Witherby出版集团于2020年出版）。2006年海事劳工公约 (MLC) 是最低标准，而不是目标！

与本报告相关的人为因素

压力：您的承租人是否了解您的工作负荷？岸基管理部门有人向承租人解释过船员承受的压力有多大吗？ 当工作负荷增加到超出现有船员的能力时，您的管理公司是否提供了更多的船员？

团队合作：鉴于报告中发现的问题，为什么拥有最高权力的船长没有要求公司支持船员？ 如果船上有积极的团队合作精神，这个问题应该更早被发现。

疲劳：有人采取任何行动来帮助大副吗？或者没有人能够识别出心理健康状况不佳的迹象吗？船上的高工作负荷，加上其他影响船员的营运和行为，导致一名高级船员严重疲劳，并最终精神崩溃。

您的公司或船舶制定了疲劳管理计划吗？其中规定了管理公司和船员的职责以降低疲劳风险吗？

能力：您的公司有足够的能力来管理其船员的心理健康问题吗？在岸基管理人员了解与心理健康相关的因素并为他们自己和船员安排必要的培训之前，本案的情况还将继续发生。

文化：鉴于所报告的内容，您是否认为您的船/岸管理团队的安全文化很差？ 这是您曾经经历过，并表达过担忧，但没有被倾听的事情吗？

M1817

船舶在过运河时触底

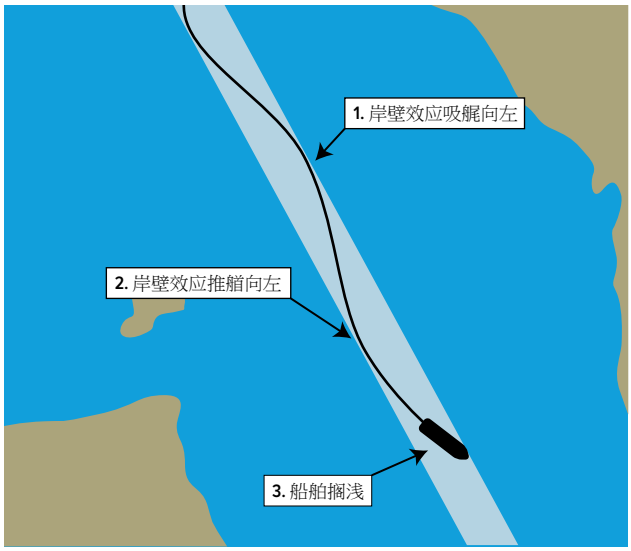
初始报告

一艘油轮正在运河当中航行，此时驾驶台上有船长、大副、舵工、瞭望人员和两名引航员。引航员下达右舵舵令的时机比计划晚了一些，但驾驶台上的其他成员并未对此提出质疑。当船舶行驶至航道的左侧边界附近时，在岸壁效应的影响下，船舶的船尾被吸向航道的左侧，而此时船舶仍在操右舵。在这两个因素的共同作用下，该船穿过航道并驶向了航道的右侧，而右侧航道的岸壁效应又将船首推向左舷。该船再一次穿越航道，随后左舷触底，压载舱出现破损。

该船随后被引导至锚地并安全抛锚，船公司、船旗国、船级社、保险公司和港口当局对该船进行

了损坏评估。 经调查，此类操纵事故在该运河中屡见不鲜。

事故发生时船舶的航迹显示在下面的 ECDIS 屏幕截图中。



*CHIRP*评论：
这一事件的潜在原因早在船舶触底之前就已经存在。在航线设计阶段，由于运河的水深和宽度受限，船长和引航员应当考虑到岸壁效应和船体下沉可能会对船舶的操纵性能带来影响，并根据这些因素来确定船舶航行速度。如果该速度低于保持舵效的最小速度，则应考虑使用拖轮。在船长与引航员进行信息交换时，应该仔细考虑对拖船的需求（更多详细信息请参见 IMO 决议 A.960(23) 中的附录 2）。

港口当局应意识到船舶经常在运河中触底，这可能表明海图数据已过时或不准确，航道需要维护疏浚，或者助航设施丢失或其位置不准确。港口当局应采取适当的控制措施减少类似事故的发生，这些措施可能包括要求深吃水船在航道航行时配备拖轮协助操纵，或至少发布关于岸壁效应和船体下沉会对船舶带来风险的航行警告。

在引航员融入驾驶台团队的过程中需要团队成员与引航员之间保持全面和持续的信息交换，例如提示引航员即将到达下一个计划转向点，并在引航员延迟转向时提出质疑。信息交换还包括监控船舶转向速率和船舶相对于计划航迹的位置。提前讨论例如航向改变等未来的船舶操纵意图是良好的驾驶台管理的体现，这能让每个人都了解将要发生的事情以及何时发生，从而保证了驾驶台团队成员有时间对这些事情进行讨论。而在本例这种情况下，船长没有足够的时间来干预和纠正引航员的延迟操作。

在船头最初向右舷偏转时，似乎引航员和驾驶台团队都没有意识到在船舶受到了岸壁效应的影响，或者即使他们意识到了这一点，他们也没有采取应对措施（例如减慢船速）。

更多信息请访问 https://shop.witherbys.com/ship-squat-and-interaction/

与本报告有关的人为因素
习惯性做法：您船的船长/引航员信息交换中是否提及到岸壁效应、船体下沉以及参考这些因素并根据您船维持舵效的最小航速计算出的船舶初始航速？在这种情况下是否需要使用拖轮？

您是否申请引航员尽早登船以适当讨论船舶航行意图并交换所有相关信息，以便在移交驾驶台指挥权之前有时间进行澄清和质疑？

文化：您船是如何让引航员融入驾驶台团队中的？如何进一步改进？

沟通：您船的驾驶台团队是否主动简要地说明了未来的航行意图（例如航向和航速的变化）？是否对一些已知的风险，或您认为需要注意的一些以前发生在港口水域的事故进行了讨论？如果是，那么这些讨论是否会促使您重新审查航行风险评估，并考虑采取额外的应对措施（例如申请拖轮）？

情景意识：您船的驾驶台团队在引航员登船后是否对船舶的航行状况和船位保持监控？

能力：您是否能够判断出船舶受到了水动力的作用（如岸壁效应），包括识别出任何超出预期的船头摆动或船首转向速率的增加？

M1819

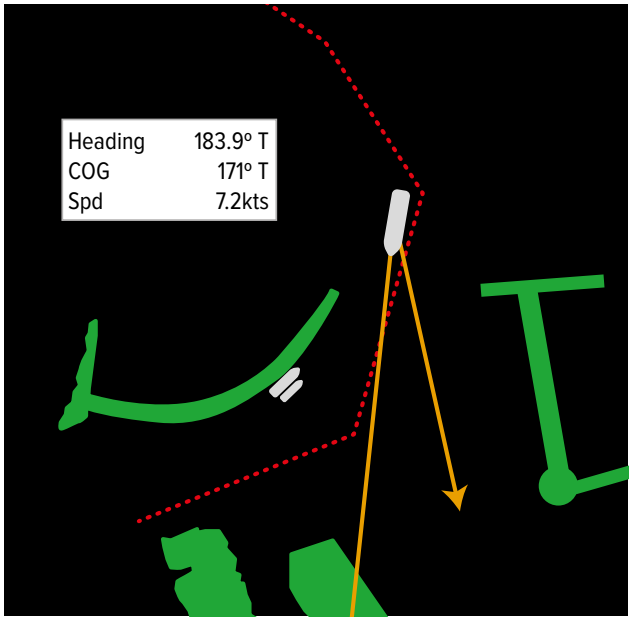
机器故障导致的船舶碰撞

初始报告
在靠泊过程中，一艘油轮的主机出现故障，并与一艘靠泊在另一艘系泊在防波堤旁的船舶外挡的驳船相撞。

在靠泊前，船上按照公司制定的程序在引航员登轮前完成了主机离港前测试，测试结果令人满意。主机发生故障时，天气状况为微风，海面平静没有涌浪，能见度良好。驾驶台上有船长、二副、瞭望人员、舵工和引航员，主要的导航设备是ECDIS。 该船本航次满载轻柴油，平吃水为10.10m。

当船舶以 8.3 节的速度进入防波堤并正向右转向时，主机出现故障并停车。 由于船舶持续向右偏转，引航员下令左满舵和微速进车，但主机没有响应。此时该船的速度为 7.2 节。

引航员下令船首侧推全速向左，但船长提出侧推器在船速超过 6 节时无效。此时船速降至 6.5 节，引航员下令备锚，同时将主机转为机舱集控室 (ECR)操纵。此后ECR多次尝试启动主机，但均以失败告终。



现在船速仍然在5节以上，于是引航员下令应急抛双锚。当该船的速度降至 4.5 节时，她与另一艘靠泊在某船外挡的驳船发生了碰撞。

主机最终转到应急操纵台进行控制并恢复了运转。港口当局指派了两艘拖轮前来协助，随后引航员下令将两个锚全部绞回。主机控制被重新转回驾驶台，经过确认检查后，船舶继续驶向预定泊位并安全靠泊。

系泊后，船员对船舶进行了详细检查，随后船级社也上船进行了检查。检查后确定船体没有贯穿性损坏，但船体内部的一些强度构件存在明显的凹痕和轻微变形，需要修理。

事故调查表明，6天前对主机控制系统进行的维护工作没有妥善完成，事后也没有进行检查。红色锁定销（见下图）没有正确放回和固定在原位，进而在操纵过程中由于主机振动导致其松动。这激活了应急操纵系统，而该系统越控了驾驶台和机舱控制系统。

位于主机侧面的应急操纵系统配有锁定装置，在正常情况下，该装置是牢牢固定在下图所示的凹槽内。

事故调查显示，这起事故的直接原因是应急操纵系统的锁定装置出现脱开。

而这起事故的根本原因是进行检查的轮机员缺乏对可能出现的风险的了解，而监督人员也没有监督这些检查 – 这是 SMS 程序中规定的关键设备工作程序要求。因此，轮机员很可能没有意识到锁定系统的重要性及其可能带来的影响。

在事故调查中还发现了当引航员登轮后，船舶就完全交给了引航员指挥航行，几乎没有证据表明引航员已融入驾驶台团队，或驾驶台团队一直关注引航员的操作。调查报告指出应立即修改抵港和离港前的检查清单，加入对应急操纵系统的锁定装置进行检查验证这一项。此外，还安排了独立的甲板部和轮机部审核。

调查官还建议对船长进行心理评估，以判断他是否适合指挥船舶，并将轮机长带到办公室，让他对船上关键设备的维护重要性进行全面汇报。船舶管理公司同意这些建议。

*CHIRP*评论：

在对公司 SMS 体系文件中定义的关键设备进行任何维护后，都必须由主管人员检查。至关重要的是，单点故障也必须作为例行的抵港前和离港前检查的一部分进行检查。

在本例中，锁定装置似乎存在一个重要的设计缺陷，因为它可以在主机运行时由于振动而离开其固定的位置。

确保有一个有效的驾驶台团队与引航员一起工作是船长的责任。船员在晋升至船长的过程中，应该顺理成章地提升沟通和领导技能。重要的是，一旦晋升为船长，这些技能仍要不断提高。 驾驶台团队决不能将船舶的航行指挥权完全交给引航员。

与本报告有关的人为因素

习惯性做法：航行风险评估应包括主机或控制系统故障的风险评估，并考虑配备拖轮是否是适当的控制风险的措施。毕竟申请拖轮护航的费用总是比维修费用便宜！

您的船员是否定期举行故障演习、练习在驾驶台和 ECR之间以及驾驶台和紧急操纵系统之间转换主机控制？

情景意识：在船舶仍在对水移动时抛锚可能会导致位于水线附近或水线以下的船首出现损坏或破洞的重大风险，这种行为通常是最后的应急措施。在没有其他选择的情况下，鉴于这种情况，您是否会遵循这一行动方针？

文化：有关船上关键设备的工作是否有高级船员进行检查？如果由于某种原因没有执行，您是否有信心坚持让高级船员检查您的工作？

团队合作：让引航员融入到驾驶台团队并在他们指挥船舶航行时提供支持至关重要。为什么驾驶台团队将船舶指挥权完全交给引航员并且不提供支持？是培训存在漏洞吗？

沟通：强烈鼓励使用“闭环”通讯，尤其是在与

可能不熟悉船上程序的引航员一起工作时。您的驾驶台团队是否在引航操作的所有阶段均与引航员进行了充分沟通并提供支持？

能力：贵公司内部高级职位的选拔过程是否足够全面细致，以确保选出具有适当能力和领导能力的人员担任高级职位？贵公司使用什么流程来确保选择合适的人选？ 是培训存在漏洞吗？

M1820

大风刮断系泊设备后，与大桥和驳船相撞

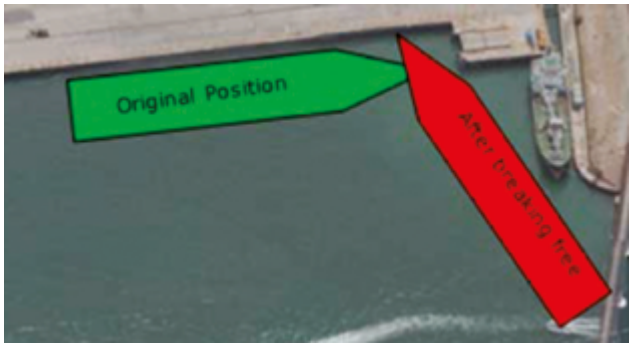
初始报告

一艘重吊船在靠泊时系有3根尾缆和2根尾倒缆，3根首缆和2根首倒缆，其中3根尾缆都系在同一个缆桩上。下午，港口当局发出了强风警告，船员检查了系缆是足够好的。当天下午晚一些的时候，一艘汽车运输船停泊在该船的后面，在用于固定这艘重型起重船的3根尾缆的缆桩上又加了3根缆绳。

在大约22:00，当50节的大风吹过港口时，重吊船剧烈晃动。船长看到船舶的3根尾缆均与码头分开，接着是2根尾倒缆，船尾快速摆动到码头水池的中心，导致其中1根首倒缆和1根首缆断开。船长联系机舱，命令机舱尽快把主机备好。然后，他们呼叫港口控制部门，请求拖轮协助，船尾的另一艘船舶也做出了同样的请求。

此时，这艘船舶仅用2根首缆和1根首倒缆系在码头上，当它继续晃动时，撞上了一艘停泊的油驳船和一座铁路大桥，造成了船舶右舷中部和右舷船尾损坏，也导致了一件货物被悬挂在船舶右舷上方。

船长通过VHF呼叫港口控制部门，告知该船已经联系了铁路大桥，并要求他们通知铁路当局。船长还将发生的事情通知了当地的代理人和船舶的技术负责人。



大风造成系泊设备失效，船舶从绿色位置漂到红色位置

虽然这不是一门精确的科学，但只要知道受风面积，就有可能估计强风对高干舷船舶所产生的力

拖轮部署到位，并于凌晨3时将船舶重新固定到码头。随后，由于船舶和货物的冲击损坏，船长签发了谅解备忘录。油驳船和铁路大桥有些较小的损坏。

调查结果显示，受船舶侧面风力载荷的影响，两艘船舶的尾缆所系的系缆桩已经彻底脱离了基座。调查还得出结论，船员是无法阻止这起事故发生的。

*CHIRP*评论：

将所有的尾缆放在一个系缆桩上，造成了单点故障，当第二艘船舶固定在同一个系缆桩上时，故障被再次加剧。任何一艘船舶都能识别出这种潜在的风险，就像缆索处理方的监管者一样。港口当局和船长有可能都不了解由此产生的风险。没有证据表明，在强风警告发出之前或之后，他们对将船舶移到另一个泊位的可能性进行讨论，而且在收到警告后，船员没有用额外的缆绳加固船舶。同样，作为一种谨慎的应急措施，船舶也可以立即通知机舱备车。

在预报的恶劣天气期间，操作拖轮的港口当局立即通知到拖轮，这是一个很好的做法。在这种情况下，它们可能被部署来“推动”船舶，或至少将船舶脱离码头时的摆动幅度最小化。港口当局也应该考虑暂时将船舶转移到港口更隐蔽的地方，甚至引导它们驶向大海，以安全地度过恶劣天气。

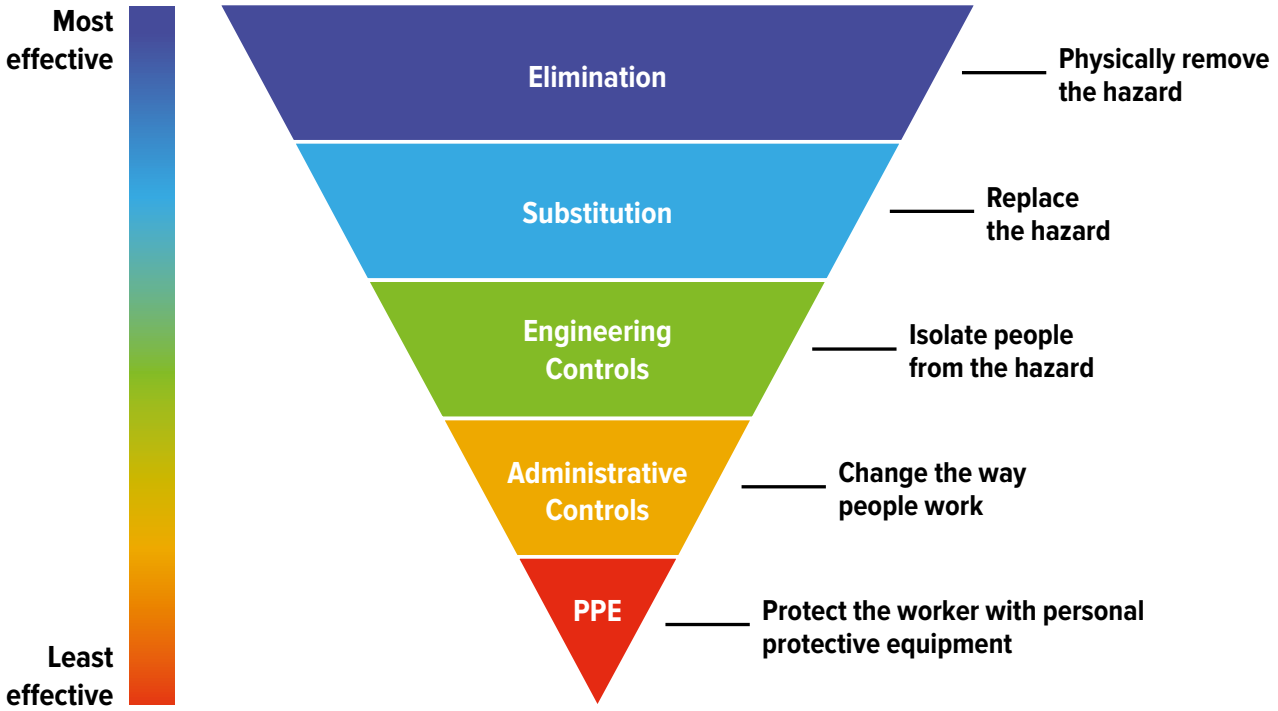
虽然这不是一门精确的科学，但只要知道受风面积，就有可能估计强风对高干舷船舶所产生的力。许多船舶在驾驶台上都有一个“风力推算表”，以供快速参考，一些经常停泊高干舷船舶的港口当局也开发了类似的指南，以帮助他们计算系缆桩必须承受的可能“拉力”。使用自动张紧装置可能会导致缆绳的动态载荷超过系缆桩的承载极限，因此也应该考虑到这一点。系缆桩的支撑强度取决于系缆桩额定载荷值、系缆桩附着的表面以及系缆的垂直拉力角度。采用无损检测方法可以确定码头系缆桩的安全承载能力。

在申请泊位时，强烈建议大型和高干舷船舶在到达前的船/岸信息交换中包括船舶的系缆桩要求信息。如果没有这样做，船舶应询问港口是否公布了任何环境限制(包括最大风速)情况下的船舶移动，靠泊/离泊或货物处理信息。

强风警告不应该让人意外！

*CHIRP*提醒你关注OCIMF系泊设备指南(MEG4)，其中包含了关于这方面和相关主题的有益建议。

控制层次结构图



与本报告有关的人为因素

习惯性做法：鼓励船舶和港口当局开发和使用风力影响“风力推算表”，以协助分配泊位和使用系缆桩。港口当局是否定期测试码头系缆桩以评估其承载能力？

沟通：你们的船/岸信息交流是否提及当前和预测天气条件对系缆桩的要求？是否包括超出环境承受能力时船舶离港的要求？在船舶靠岸时，天气预报的变化又是如何通知甲板人员和缆绳操作人员？你们能否与停泊在船舶后面的汽车运输船进行联系，讨论减少系泊缆绳的数量？

文化：在你的港口或船舶上是否接受将所有的缆绳系在一个系缆桩上的习惯性做法？如果是这样，为什么？这是培训的问题吗？

警惕性：你是否觉得自己有权质疑为什么一个系缆桩上有这么多缆绳吗？你的港口或船舶认为这些问题是良好的团队合作，还是一种批评？你会提醒船上所有的船员，尤其是轮机员注意强风吗？提醒是良好的团队合作行为的一部分。

团队合作：你觉得你的船舶在运营时是否具有良好的团队合作精神(良好的团队合作应鼓励每个人的想法和意见；“群体思维”方法意味着每个人都可以帮助思考当时的情况)？

情景意识：你的港口或船舶是否监测态势的变化，如另一艘船靠近并使用相同的系缆桩？

M1821

化学品烧伤

初始报告

在净化器的维护工作中，一名轮机员被要求从化学品柜中拿出一种特定的化学物质(除碳剂)来清洁净化器。轮机员走近化学品柜，将上述化学品从桶中转移到一个小罐中。然而，在这一活动中，大量的化学液体洒在他们的大腿上，导致严重的化学烧伤。

船上提供了急救和医疗处理，两天后船舶抵港时，轮机员上岸。该轮机员随后被安排回国接受进一步治疗。

该轮机员最近刚加入该船舶，并在熟悉船舶期间接受了安全处理化学品的培训。

张贴在化学品柜入口处的公司安全指示没有被查阅，化学品个人防护装备(也放置在化学品柜入口处)也没有被使用。

清洗净化器是一项计划好的工作活动，几乎每天都要进行。公司的文件化程序要求船员在工作开始前对适当的工作危害分析进行评估。然而，这项任务的工作危害分析不需要工作前安全会议，因此，这种评估也没有进行。

调查确定，这种化学物质不应该用于清洁净化

器，因为有一种危害性更小的替代品可用。

CHIRP评论：
对于一项需要很短时间完成的常规工作，采取不穿戴个人防护装备的简便方式是很常见的。这是“不会发生在我身上”综合症的典型例子。这个新船员应该已经知道如何使用个人防护装备和穿戴个人防护装备来处理化学品。花时间演示如何安全地完成一项工作，为所有船员树立安全文化。

新加入船舶或公司的员工在入职期间，应接受安全监督。理想情况下，入职培训过程是正式文件化的，包括正式或非正式的评估，以检查他们已经学会并能够始终如一地将安全程序应用于所要求的标准。

同样，最好的做法是让所有员工或船员有权质疑任何明显违反安全标准的行为，并在发现哪怕是很小的设备缺陷时提出关切。这并不一定是自然而然的：一些人可能会担心他们会因为说出来缺陷而陷入麻烦；其他人可能认为这是没问题的，因为其他人也没说什么。

在这种情况下，事故后的调查发现，一种危害性较小的化学物质可以用作碳清洗剂。在控制层次结构中，替代仅次于消除。个人防护装备是防止危险的最后方法。CHIRP想知道为什么该公司不在其整个船队中坚持使用这种替代方式？这是成本问题吗？

与本报告有关的人为因素：
文化：你的公司是否有一种贯穿整个组织的安全文化，并以自上而下、自下而上的方式运作？你是否被鼓励去指出明显的违反安全行为？

习惯性做法：你认为习惯性做法正在成为你船上的规范吗？如果你习惯了在其他船上的良好工作方式，你如何拒绝接受较低的标准并试图提高标准？

团队合作：如果这是一项日常任务，为什么没有人说“停止”？当你发现船员的安全问题时，你会提醒他们吗？

能力：管理公司是否了解与该化学品相关的危害？该报告指出，应该使用其他毒性和腐蚀性较低的化学物质来去除碳沉积，那么，如果管理层知道这种化学物质的风险，为什么还要继续使用？

通过不穿个人防护装备来走捷径去完成定期完成且需要很短时间的工作是很常见的。这是”不会发生在我身上”综合症的典型例子

我们对CHIRP海事项目的赞助方深表感谢，他们是：

The Corporation of Trinity House

TT Club Mutual Insurance Ltd

The TK Foundation

Lloyd's Register Foundation

The Britannia Steam Ship Insurance Association Ltd

The UK P&I Club

Witherbys

Seafarer's Trust

Seafarers UK

CHIRP 海事 – 海员之声

CHIRP是谁，他们在做什么

CHIRP（事故保密报告机构）Charitable Trust 自2013年以来为全球海员提供了一个完全独立和保密的安全报告体系，这是对它自2003年以来向英国航空业提供的报告系统的补充。通过发布我们对收到的事故和险情报告的分析，我们提高了人们的安全意识，同时我们一直致力于联合海运业的所有部门改善海上安全。

CHIRP的目标是什么?

我们的事故报告机构是对现有的法定报告系统、公司报告系统或其他组织的报告系统的一个补充（但不取代），让那些觉得自己无法发表意见或觉得他们的担忧没有被听到的海员发表意见。我们为海员发声，并且只服务于为全球海运业和英国航空业所雇用或与之相关的个人，为他们加强安全性。

保密报告

报告可以通过我们的网站（www.chirp.co.uk）或邮箱（reports@chirp.co.uk）在线提交。

报告者的身份是保密的。一旦我们从报告者那里收集到了足够的详细信息，我们就会删除报告者的个人详细信息，这样无论是我们或其他任何人都无法识别报告者的身份。任何照片或其他信息均已删除所有能够识别出身份的细节，并且这些信息只有在获得报告者的同意后才能公布。

信息共享

CHIRP以海员最常用的语言（包括英语、中文、菲律宾语、印度尼西亚语和其他几种语言）通过网站、社交媒体以及在其《海事反馈》出版物中发布事故调查结果和其他重要信息，以让更广泛的受众了解情况。订阅 mail@chirp.co.uk 以确保您不会错过任何副本。

我能报告什么?

可以报告与安全相关的事故或事件，这些事故或事件可能涉及：

- 报告者自身
- 报告者所服务的机构或船舶
- 他人
- 与报告者打过交道的机构

事故/事件可能包括：

- 失误
- 个人表现
- 监管方面
- 不安全的行为或设计

我不能报告什么?

- 与安全无关的事故或事件
- 涉及性格冲突的事件
- 劳资关系和/或雇佣条款和条件问题

我什么时候可以报告?

- 当您对所要报告的事情很担心并希望保护您的身份时（请注意，不接受匿名举报）
- 当您希望他人能够从重要的“经验教训”中有所收获时
- 当其他的报告程序不适合您或不可用时
- 当您已用过公司/监管报告程序而未解决问题时

我该如何报告?

报告者可通过以下方式报告：

电子邮箱：reports@chirp.co.uk

网站：www.chirp.co.uk

电话：+44 (0) 1252 378947