

MARITIME FEEDBACK



Issue 65
November 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

Editorial CHIRP

Berbicara Tentang stress dan keamanan

Adam Parnell
Direktur (Maritim)

Ketika Dewan Penasihat Maritim kami bertemu untuk membahas UMPAN BALIK MARITIM edisi ini, ada kesepakatan bulat bahwa laporan kali ini memiliki standar yang sangat tinggi. Ada banyak hal yang dapat dipelajari dari edisi ini, dan kami berterima kasih kepada semua reporter kami atas kualitas masukan mereka dan perhatian mereka terhadap keselamatan diri mereka sendiri dan orang lain. Tanpa orang-orang yang berdedikasi yang meluangkan waktu untuk melapor kepada kami, kami tidak akan ada. Oleh karena itu, kami memanfaatkan kesempatan ini untuk mengungkapkan kekaguman dan penghargaan kami.

Jika ada yang mempertimbangkan untuk mengirimkan laporan kepada kami, tetapi memiliki pertanyaan tentang cara kerja sistemnya, kami menyertakan artikel khusus dari Direktur Maritime kami, Adam Parnell, yang menjelaskan proses dan manfaat pelaporan. Harap baca dengan cermat dan tetapkan mengirim laporan Anda!

Pengunjung situs web kami mungkin telah memperhatikan bahwa versi elektronik dari



edisi terakhir kami telah diterjemahkan ke dalam bahasa Spanyol, Portugis, Cina, Filipina, dan Indonesia, yang berarti laporan Anda sekarang tersedia untuk lebih banyak lagi rekan pelaut Anda. Kami sangat berterima kasih kepada semua penerjemah yang telah bekerja dengan sangat rajin untuk mewujudkan ini. Tentu saja, masih ada lebih banyak bahasa yang ingin kami sertakan, jadi jika ada yang bersedia membantu, kami akan senang mendengar dari Anda. Jika kami dapat menambahkan terjemahan ke dalam bahasa Rusia, Yunani, dan Ukraina, misalnya, laporan akan dapat diakses oleh sebagian besar pelaut dunia.

Kami memulai edisi ini dengan laporan tentang

seorang Muallim 1 yang terlalu banyak bekerja sehingga menghadapi masalah kesehatan mental. Masalah ini semakin meningkat, terutama karena COVID dan kesulitan melakukan perubahan awak kapal. Oleh karena itu, silakan baca panduan yang kami rujuk dan perhatikan orang yang mungkin membutuhkan bantuan dan dukungan Anda. Laporan ini diikuti oleh laporan terbaru tentang kapal yang kehilangan kendali di kanal. Kami juga menyertakan panduan penting tentang dampak dinding samping.

Kami menyajikan dua kasus tabrakan yang menarik - yang pertama adalah akibat dari kerusakan mesin, dan yang kedua karena kerusakan mooring bollard. Ada pelajaran berharga dalam

kedua kasus tersebut, dan kami menyoroti beberapa masalah yang mungkin tidak terlintas di pikiran Anda. Terakhir, kami menyajikan kasus saat seorang insinyur terkena luka bakar kimia parah karena tidak mengenakan alat pelindung diri (APD) yang benar. Ini menyedihkan karena bahan kimia alternatif yang lebih tidak berbahaya tersedia untuk pekerjaan yang sama.

Kami menganalisis faktor manusia yang terkait dengan semua laporan kami, dan saya yakin penting untuk secara umum mbingkai analisis kami dalam bentuk pertanyaan. Yang terpenting, kami selalu meminta Anda untuk mempertimbangkan apa yang akan Anda lakukan dalam situasi serupa. Ini benar-benar menjadi inti dari pengembangan budaya keselamatan yang kuat – kemampuan untuk menyadari apa yang terjadi di sekitar Anda dan untuk angkat bicara ketika Anda melihat sesuatu yang mungkin berbahaya atau mungkin menyebabkan konsekuensi yang tidak diinginkan. Ini adalah sesuatu yang harus selalu dilakukan oleh semua pelaut.

Sampai nanti, tetap aman dan semoga semua perjalanan Anda membawa Anda pulang dengan selamat.

M1796

Masalah kesehatan mental Mualim 1

Laporan Awal

Reporter melaporkan kepada *CHIRP* tentang masalah kesehatan mental yang serius karena kelelahan dan tingkat stres yang tinggi pada seorang Mualim 1 yang bekerja di kapal LPG.

Kapal tersebut melakukan perdagangan di jalur pelayaran pesisir dengan jarak antar pelabuhan yang sangat pendek. Waktu kontrak untuk Mualim 1 tersebut adalah 3 bulan, tetapi ia memperpanjang kontrak selama 4 bulan sambil menunggu pengganti. Seorang perwira dek telah dipulangkan karena alasan medis dan kedisiplinan, meninggalkan Mualim 1 dengan hanya dua perwira dek lainnya.

Reporter tersebut menyatakan bahwa operasional kargo sangat sulit karena waktu berlabuh yang singkat dan operasi bongkar muat yang cepat. Rotasi pelabuhan, dan kelas serta jumlah kargo, tidak diketahui sampai detik-detik terakhir sehingga perencanaannya tidak pasti dan penuh tekanan. Jumlah awak kapal tidak mencukupi (Mualim 1 sering kali harus mengambil alih kemudi karena kurangnya awak kapal), kurangnya alat pelindung diri dan persediaan barang habis pakai di kapal, dan kerusakan mooring winch yang tidak dapat diperbaiki oleh staf kapal.

Isu-isu ini telah diangkat dalam pertemuan keselamatan bulanan, tetapi belum ditangani oleh perusahaan manajemen. Kedisiplinan di atas kapal dipengaruhi oleh kurangnya perhatian manajemen terhadap masalah yang ada pada kapal.

Mualim 1 akhirnya harus meninggalkan kapal karena kesehatan mental yang buruk dan berobat ke dokter selama waktu yang belum ditentukan.

Perusahaan diminta untuk mengganti perwira dek ketiga, menambah jumlah awak kapal, dan mengembangkan strategi rekrutmen jangka panjang untuk semua jajaran. Penyewa juga telah diminta untuk membuat rencana jangka panjang sehingga jam kerja/istirahat yang tepat dapat dicapai. Manajemen pantai diminta untuk memantau kedisiplinan dan evaluasi awak kapal dan menanggapi dengan tepat isu-isu yang diangkat selama pertemuan komite keselamatan bulanan.

Reporter tersebut menyatakan bahwa dia meninggalkan pekerjaannya 2 tahun sebelumnya karena masalah kesehatan yang sama dan menyarankan agar perhatian ekstra diberikan pada pelaut yang mengalami gangguan kesehatan mental karena tidak ada kompensasi untuk kesehatan atau kehilangan pekerjaan.

Komentar *CHIRP*

Kapan kelelahan dan stres menyebabkan kesehatan yang buruk? (Lihat artikel di *CHIRP* Annual Digest 2020 tentang kesejahteraan pelaut selama pandemi Covid-19) Apakah tekanan merupakan faktor dalam kasus ini, atau apakah awak kapal hanya sibuk atau terlalu terbebani?

Kapal tanker tunduk pada inspeksi SIRE. Dengan adanya jumlah pekerja, ada kemungkinan bahwa sudah ada fokus pada jam kerja dan istirahat Mualim 1, terutama dengan adanya perubahan haluan yang cepat dan durasi perjalanan yang pendek. Pelanggaran jam kerja dan istirahat akan mudah diidentifikasi asalkan dicatat dengan benar. Laporan evaluasi SIRE harus mencakup komentar tentang kelelahan dan kesehatan mental dalam tingkat kru.

Pekerjaan penuh tuntutan yang dipertahankan dalam waktu lama tanpa jeda akan menyebabkan stres yang tinggi dan gangguan dalam kemampuan untuk melakukan pekerjaan tersebut. Hal ini terutama terjadi jika orang tersebut memiliki standar pribadi yang tinggi untuk pekerjaan dan perhatian yang

tinggi terhadap detail. Jika ini tidak dapat dicapai, gangguan mental mungkin akan terjadi.

Dalam kasus ini, situasinya diperparah oleh kurangnya dukungan manajemen dan ditambah dengan runtuhnya kedisiplinan awak kapal, yang selanjutnya meningkatkan beban kerja mental untuk Mualim 1. Sayangnya, intervensi pencegahan proaktif tidak dilakukan sebelum Mualim 1 mengalami kesehatan yang buruk.

CHIRP bersedia untuk terlibat dengan organisasi pelayaran untuk mempromosikan masalah kesehatan mental pelaut secara lebih luas sehingga mereka dapat dipahami dan didukung oleh seluruh industri, dan mengusulkan untuk mempertimbangkan pembuatan fasilitas kesehatan mental pelaut sesuai standar ISM Code. Hal ini akan memberikan sejumlah fokus pada bidang kesejahteraan mental dan menyusun standar minimum mengenai kesehatan mental pelaut (lihat Standar untuk Pelatihan Kesadaran dan Kesejahteraan Kesehatan Mental Pelaut, diterbitkan pada tahun 2020 oleh Witherby Publishing Group). Konvensi Buruh Maritim 2006 adalah standar minimum, bukan target!

CHIRP bersedia untuk terlibat dengan organisasi pelayaran untuk mempromosikan masalah kesehatan mental pelaut secara lebih luas sehingga mereka dapat dipahami dan didukung oleh seluruh industri, dan mengusulkan untuk mempertimbangkan pembuatan fasilitas kesehatan mental pelaut sesuai standar ISM Code.

Faktor Manusia yang berkaitan dengan laporan ini

Tekanan: Apakah penyewa memahami beban kerja Anda? Apakah ada orang dari manajemen pantai yang menjelaskan kepada penyewa sejauh mana tekanan yang diberikan kepada awak kapal? Apakah perusahaan manajemen Anda mempekerjakan lebih banyak awak kapal ketika beban kerja meningkat melebihi kapasitas awak kapal yang ada?

Kerja tim: Mengapa nakhoda dengan otoritas utama tidak menuntun agar perusahaan mendukung perwira dan awak kapal dengan adanya masalah yang diidentifikasi dalam laporan? Masalah ini seharusnya diidentifikasi lebih awal jika ada semangat kerja sama tim yang aktif di atas kapal.

Kelelahan: Apakah ada yang mengambil tindakan untuk membantu Mualim 1, atau tidak ada yang bisa mengenali tanda-tanda kesehatan mental yang buruk? Beban kerja yang tinggi di kapal, ditambah dengan masalah operasional dan perilaku lainnya yang memengaruhi awak kapal, menyebabkan seorang perwira menderita kelelahan parah dan akhirnya mengalami gangguan mental.

Apakah perusahaan atau kapal Anda memiliki Rencana Manajemen Kelelahan yang menjabarkan tanggung jawab manajemen dan awak kapal untuk mengurangi risiko kelelahan?

Kemampuan: Apakah perusahaan pelayaran Anda memiliki kompetensi yang diperlukan untuk mengelola masalah kesehatan mental para pelautnya? Sebelum manajer kapal memahami faktor-faktor yang terkait dengan kesehatan mental dan mendapatkan pelatihan yang diperlukan untuk diri mereka sendiri dan awaknya, kasus seperti ini akan terus terjadi.

Budaya: Mengingat apa yang telah dilaporkan, apakah Anda merasa bahwa ada budaya keselamatan yang buruk di tim manajemen kapal/pantai Anda? Apakah ini sesuatu yang Anda alami dan khawatirkan tetapi belum didengarkan?

M1817

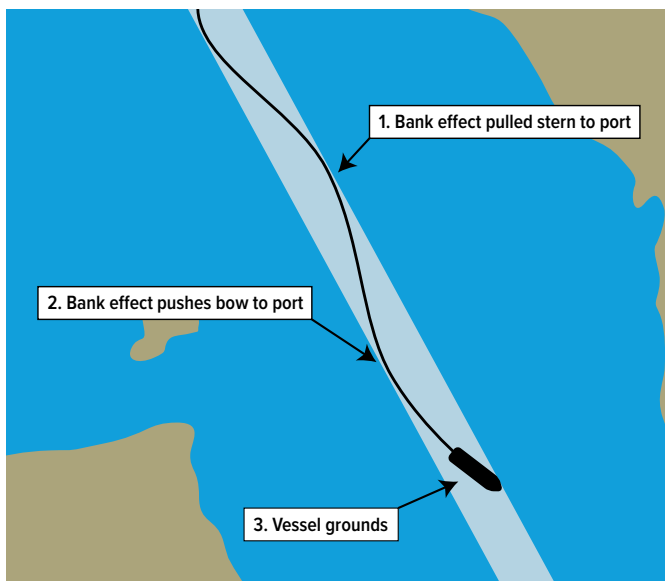
Kapal menyentuh dasar selama transit kanal

Laporan Awal

Sebuah kapal tanker sedang transit di sebuah kanal dengan nahkoda, Mualim 1, juru mudi, pengintai, dan 2 orang pandu di anjungan. Pandu tersebut terlambat memberi perintah untuk berbelok kepada sisi kanan kapal, tetapi tidak ditolak oleh tim anjungan. Saat kapal mendekati sisi kiri kanal, dampak dinding samping menarik buritan ke pelabuhan tepat saat kemudi sisi kanan diterapkan. Akibatnya, kapal menyeberang ke sisi kanan kanal saat dampak dinding samping mendorong haluan ke pelabuhan. Kapal itu kembali menyeberangi kanal dan menyentuh dasar di sisi kirinya, menembus tangki-tangki air ballast.

Kapal diarahkan ke tempat berlabuh yang aman untuk pemeriksaan kerusakan oleh perusahaan, negara bendera, kelas, perusahaan asuransi, dan otoritas pelabuhan. Penyelidikan mengungkapkan bahwa insiden manuver semacam ini sering terjadi di kanal ini.

Tangkapan layar ECDIS di bawah ini menunjukkan jejak kapal pada saat kejadian.



Komentar CHIRP

Penyebab laten dari insiden ini sudah ada jauh sebelum kapal menyentuh dasar. Selama tahap perencanaan, kedalaman air yang ada dan lebar kanal yang sempit seharusnya mendorong nahkoda dan navigator untuk mempertimbangkan kemungkinan adanya dampak dinding samping dan squat yang dapat memengaruhi kemampuan manuver dan menentukan kecepatan yang memungkinkan hal ini terjadi. Jika kecepatannya di bawah kecepatan kemudi minimum, penggunaan kapal tunda harus dipertimbangkan. Kebutuhan akan kapal tunda harus ditinjau kembali selama pertukaran nahkoda/pilot (lihat Resolusi IMO A.960(23) Lampiran 2 untuk detail lebih lanjut).

Otoritas pelabuhan menyadari bahwa kapal sering menyentuh dasar kanal, yang menunjukkan chart data yang sudah kedaluwarsa atau tidak akurat, perlunya pengerukan pemeliharaan, atau alat bantu navigasi yang hilang atau tidak akurat. Langkah-langkah pengendalian yang sesuai dapat mencakup persyaratan bagi kapal-kapal bersarat air dalam untuk mengoperasikan kapal tunda untuk mengendalikan

manuver di kanal, atau setidaknya adanya peringatan navigasi tentang risiko dampak dinding samping dan squat.

Mengintegrasikan pilot ke dalam tim anjungan membutuhkan pertukaran informasi yang komprehensif dan berkelanjutan, seperti menghitung mundur perubahan rute yang direncanakan berikutnya dan menolak pilot jika tertunda. Hal ini juga mencakup pemantauan rate of turn (ROT) dan posisi kapal dalam kaitannya dengan jalur navigasi yang direncanakan. Manajemen anjungan yang baik mendiskusikan tujuan yang akan datang, seperti perubahan arah sebelumnya sehingga semua orang memahami apa yang akan terjadi, dan kapan, memberikan waktu untuk mengumumkan penolakan. Dalam kasus ini, nahkoda tidak memiliki cukup waktu untuk campur tangan dan memperbaiki tindakan pilot yang terlambat.

Tampaknya baik pilot maupun tim anjungan tidak menyadari bahwa kapal tersebut mengalami dampak dinding samping setelah ayunan awal haluan ke sisi kanan, atau jika mereka menyadarinya, mereka tidak mengambil tindakan korektif (misalnya, memperlambat kecepatan kapal).

Informasi lebih lanjut dapat ditemukan di <https://shop.witherbys.com/ship-squat-and-interaction/>

Faktor Manusia yang berkaitan dengan laporan ini

Kebiasaan: Apakah format pertukaran nahkoda/pilot kapal Anda menyertakan referensi dampak dinding samping, squat, dan jumlah kecepatan onset yang diperhitungkan dalam kaitannya dengan kecepatan kemudi minimum kapal Anda? Apakah kapal tunda? perlu dioperasikan dalam situasi ini?

Apakah Anda menugaskan pilot cukup awal untuk mendiskusikan tujuan navigasi dengan benar dan bertukar semua informasi terkait sehingga meluangkan waktu untuk klarifikasi dan penolakan sebelum memindahkan tanggung jawab?

Budaya: Bagaimana Anda mengintegrasikan pilot dengan tim anjungan? Bagaimana budaya ini bisa ditingkatkan di kapal Anda?

Komunikasi: Apakah tim anjungan Anda secara proaktif menjelaskan tujuan yang akan datang (misalnya perubahan arah dan kecepatan)? Apakah ada diskusi tentang bahaya yang diketahui atau riwayat insiden sebelumnya di pelabuhan yang perlu Anda waspadai dan, jika demikian, apakah diskusi ini akan mendorong adanya tinjauan penilaian risiko navigasi Anda sebelum penerapan langkah-langkah pengendalian tambahan seperti mengerahkan kapal tunda?

Kesadaran Situasional: Apakah tim anjungan Anda terus memantau navigasi dan posisi kapal setelah pilot naik?

Kemampuan: Apakah Anda dapat mengidentifikasi interaksi hidrodinamik seperti dampak dinding samping, termasuk peningkatan ayunan atau putaran yang tidak terduga?

M1819

Kerusakan mesin yang menyebabkan tabrakan

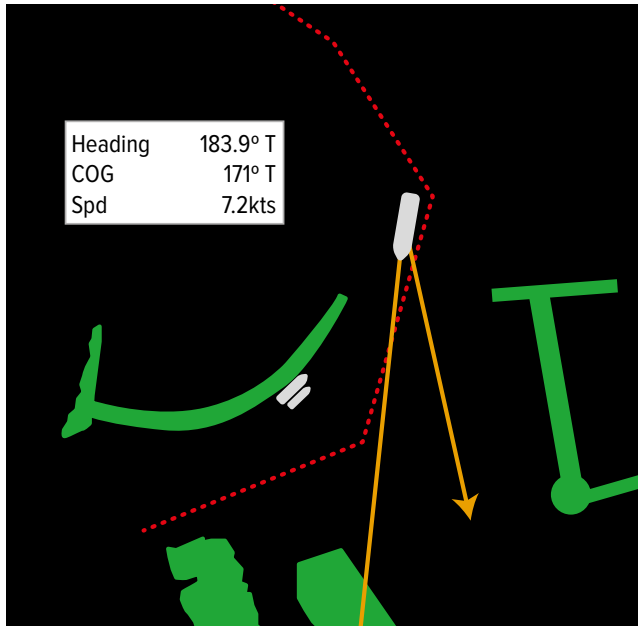
Laporan Awal

Saat hendak berlabuh, sebuah kapal tanker mengalami kerusakan mesin utama dan bertabrakan dengan tongkang yang sedang bersandar pada kapal lain yang ditambatkan di sepanjang pemecah gelombang.

Sebelum berlabuh, tes pra-keberangkatan dilakukan mengikuti prosedur perusahaan sebelum menaikkan pilot dan

semuanya dinyatakan memuaskan. Kondisi cuaca pada saat kejadian adalah angin sepoi-sepoi, laut yang tenang tanpa ombak, dan jarak pandang yang baik. Anjungan itu diawasi oleh nakhoda, Mualim 2, pengintai, juru mudi, dan pilot. ECDIS digunakan sebagai sarana utama navigasi. Sarat air kapal adalah 10,10m trim nol dan terisi penuh dengan minyak gas.

Saat kapal memasuki pemecah gelombang dengan kecepatan 8,3 knot dan berayun ke sisi kanan, mesin utama dihentikan. Pilot memerintahkan untuk berbelok tajam ke sisi kiri dan maju perlahan sekali saat kapal terus berayun ke sisi kanan, tetapi mesin utama gagal merespons. Kecepatan kapal sekarang 7,2 knot.



Pilot memerintahkan bow thruster penuh ke sisi kiri, meskipun nakhoda menyarankan itu tidak akan efektif pada kecepatan lebih dari 6 knot. Kecepatan kapal saat ini adalah 6,5 knot dan pilot memerintahkan sebuah jangkar disiapkan untuk dilepaskan sementara kendali mesin dipindahkan ke Ruang Kontrol Mesin. Setelah itu, pergerakan mesin dicoba dari Ruang Kontrol Mesin, tapi semua upaya gagal.

Kecepatan kapal masih di atas 5 knot sehingga pilot memerintahkan agar kedua jangkar dilepas. Kecepatan kapal telah berkurang menjadi 4,5 knot ketika menabrak tongkang yang sedang bersandar pada kapal lain.

Kontrol mesin akhirnya dipindahkan ke stasiun kontrol mesin darurat yang memungkinkan mesin untuk digunakan. Dua kapal tunda dikirim untuk membantu, dan pilot mengarahkan agar kedua jangkar dibongkar. Kontrol mesin dipindahkan kembali ke anjungan dan setelah pemeriksaan konfirmasi, kapal tersebut meneruskan berlabuh di tempat yang aman.

Inspeksi rinci dilakukan oleh staf kapal, lalu diikuti oleh inspeksi oleh kelas. Kerusakan lambung kapal non-penetrasi teridentifikasi, dengan lekukan yang signifikan dan deformasi kecil pada bagian kekuatan internal yang memerlukan perbaikan.

Penyelidikan mengungkapkan bahwa pemeliharaan yang dilakukan 6 hari sebelumnya pada sistem kontrol mesin belum selesai dengan benar dan juga tidak diperiksa sesudahnya. Pin pengunci merah (lihat foto di bawah) belum diamankan kembali dengan benar ke posisinya dan selama manuver itu mengendur karena getaran. Hal ini mengaktifkan sistem manuver darurat yang melampaui sistem kontrol anjungan dan ruang mesin.

Sistem manuver darurat yang terletak di sisi mesin dilengkapi dengan pengaturan penguncian yang dalam kondisi normal terkunci rapat di dalam groove yang ditunjukkan pada foto di bawah ini.



Penyelidikan mengungkapkan bahwa penyebab langsung dari insiden ini adalah terlepasnya pengaturan penguncian sistem manuver darurat.

Akar masalah dari insiden ini adalah karena kurangnya pemahaman tentang risiko oleh petugas teknis yang melakukan pemeriksaan, yang tidak diawasi oleh petugas pengawas - persyaratan prosedural yang disebutkan dalam prosedur sistem manajemen keselamatan tentang mengoperasikan peralatan kritis. Oleh karena itu, kemungkinan besar petugas teknis tidak mampu untuk menghargai kekritisannya dan dampak dari sistem penguncian.

Penyelidikan mengungkapkan bahwa navigasi telah sepenuhnya diserahkan kepada pilot setelah mereka memulai, dan hampir tidak ada bukti integrasi mereka dengan tim anjungan atau pemantauan tindakan mereka. Laporan investigasi mengarahkan agar daftar periksa pra-kedatangan dan keberangkatan segera diubah untuk memasukkan verifikasi fisik dari pengaturan penguncian sistem manuver darurat. Selain itu, navigasi independen dan audit ruang mesin telah diatur.

Penyelidik juga mengusulkan agar nakhoda dinilai secara psikometri untuk menentukan kesesuaian mereka terhadap komando dan bahwa insinyur kepala dibawa ke kantor untuk mendapatkan pembekalan menyeluruh tentang pentingnya pemeliharaan peralatan kritis. Perusahaan manajemen setuju dengan usulan ini.

Komentar CHIRP

Peralatan kritis yang ditentukan dalam sistem manajemen keselamatan perusahaan harus diperiksa pada saat penyelesaian pemeliharaan oleh petugas pengawas. Yang terpenting, titik kelemahan juga harus diperiksa sebagai bagian dari pemeriksaan rutin sebelum kedatangan dan keberangkatan.

Dalam kasus ini, tampaknya ada cacat desain mendasar pada peralatan ini, mengingat peralatan ini dapat terlepas dari posisi aman saat mesin dijalankan.

Adalah tanggung jawab nakhoda untuk memastikan bahwa ada tim anjungan yang efektif yang bekerja dengan pilot. Seorang nakhoda harus mengembangkan keterampilan komunikasi dan kepemimpinan sebagai bagian dari proses perkembangan yang wajar sebagai nakhoda. Penting untuk terus meningkatkan keterampilan ini ketika sudah dipromosikan menjadi nakhoda. Tim anjungan tidak boleh menyerahkan navigasi kapal kepada pilot.

Faktor Manusia yang berkaitan dengan laporan ini

Kebiasaan: Penilaian risiko navigasi harus mencakup risiko kegagalan mesin atau kontrol dan mempertimbangkan apakah kapal tunda dalam keadaan siaga akan menjadi tindakan pengendalian yang tepat. Mengerahkan kapal tunda sebagai tindakan pencegahan selalu lebih murah daripada biaya perbaikan!

Apakah awak kapal Anda secara teratur mempraktikkan latihan langkah demi langkah dan memindahkan kontrol antara anjungan dan ruang kontrol darurat dan beralih antara sistem manuver anjungan dan darurat?

Kesadaran Situasional: Melepaskan jangkar sambil menjalankan kapal menimbulkan risiko besar merusak atau melubangi haluan di dekat atau di bawah garis air dan

merupakan tindakan darurat sebagai upaya terakhir. Dengan tidak adanya pilihan lainnya, apakah Anda akan mengikuti tindakan ini dalam situasi seperti ini?

Budaya: Apakah mengoperasikan peralatan penting di kapal Anda melibatkan perwira senior yang memeriksa pekerjaannya? Apakah Anda memiliki kepercayaan diri untuk bersikeras bahwa pekerjaan Anda diperiksa setelah selesai jika karena alasan tertentu tidak dilakukan?

Kerja Tim: Sangat penting untuk mengintegrasikan pilot dengan tim anjungan dan memberikan dukungan saat mereka bertugas. Mengapa pilot dibiarkan mengendalikan kapal tanpa dukungan dari tim anjungan? Apakah ini merupakan celah pelatihan?

Komunikasi: Penggunaan komunikasi 'lingkaran tertutup' sangat dianjurkan, terutama ketika bekerja dengan pilot yang mungkin tidak terbiasa dengan prosedur di atas kapal. Apakah tim anjungan Anda cukup berkomunikasi dan mendukung pilot dalam semua fase operasi pemanduan?

Kemampuan: Apakah proses seleksi Anda untuk posisi senior di perusahaan Anda cukup menyeluruh untuk memastikan bahwa orang-orang dengan tingkat kemahiran dan kepemimpinan yang tepat dipilih sebagai senior? Proses apa yang digunakan perusahaan Anda untuk memastikan bahwa orang yang tepat terpilih? Apakah ini merupakan celah pelatihan?

M1820

Tabrakan dengan anjungan dan tongkang setelah tambat terlepas karena angin kencang

Laporan Awal

Sebuah kapal angkat berat berlabuh di samping 3 tros belakang dan 2 tali spring belakang, 3 tros depan dan 2 tali spring depan. Tiga tros belakang semuanya berada di tonggak yang sama. Pada sore hari, otoritas pelabuhan mengeluarkan peringatan angin kencang dan awak kapal memeriksa bahwa tali tambat memadai. Sore harinya, sebuah mobil pengangkut berlabuh di belakang kapal, menambahkan 3 tali lagi pada tonggak yang sama yang digunakan untuk menahan tiga tros kapal angkat berat.

Sekitar pukul 22:00, kapal angkat berat itu berguncang hebat ketika angin berkecepatan 50 knot meniup pelabuhan. Nakhoda melihat 3 tros belakang terlepas dari dermaga, diikuti oleh 2 tali spring belakang, menyebabkan trosnya berayun dengan cepat ke tengah kolam dermaga, menyebabkan salah satu tali spring depan dan satu tros depan terlepas. Sang nakhoda menghubungi ruang mesin dan memerintahkan agar mesin utama disiapkan sesegera mungkin. Mereka kemudian menelepon kontrol pelabuhan dan meminta bantuan kapal tunda, seperti yang dilakukan kapal di belakang.

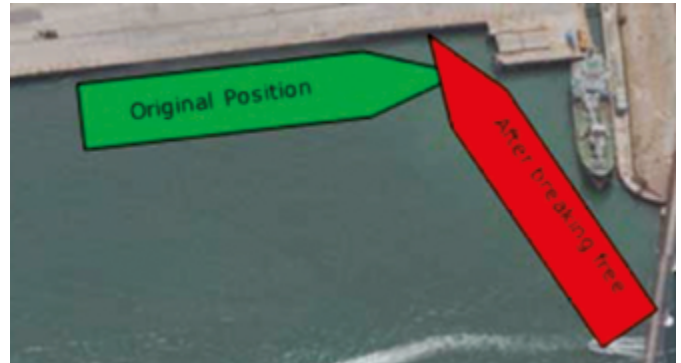
Kapal itu sekarang tertambat di dermaga hanya dengan 2 tros depan dan satu tali spring depan, dan saat terus berayun, kapal itu menabrak tongkang bunker yang sedang berlabuh dan jembatan kereta api sehingga menyebabkan kerusakan di sisi kanan di bagian tengah kapal serta sebelah kanan buritan. Sebuah kargo juga ditemukan tergantung di lambung kapal sebelah kanan.

Nakhoda menelepon kontrol pelabuhan melalui VHF untuk memberi tahu bahwa kapal telah menabrak jembatan kereta api dan meminta mereka untuk memberi tahu otoritas kereta api.

Dia juga memberi tahu agen lokal dan pengawas teknis kapal tentang apa yang telah terjadi.

Kapal tunda dikerahkan dan kapal diamankan kembali menuju dermaga pada pukul 03.00 pagi. Sebuah surat peringatan kelas kemudian dikeluarkan akibat kerusakan pada kapal dan kargo. Ada beberapa kerusakan kecil pada tongkang bunker dan jembatan kereta api.

Investigasi mengungkapkan bahwa mooring bollard yang mengikat tros belakang kedua kapal telah dicabut sepenuhnya dari dasarnya karena beban angin di sisi kapal. Investigasi tersebut juga menyimpulkan bahwa awak kapal tidak dapat mencegah insiden itu.



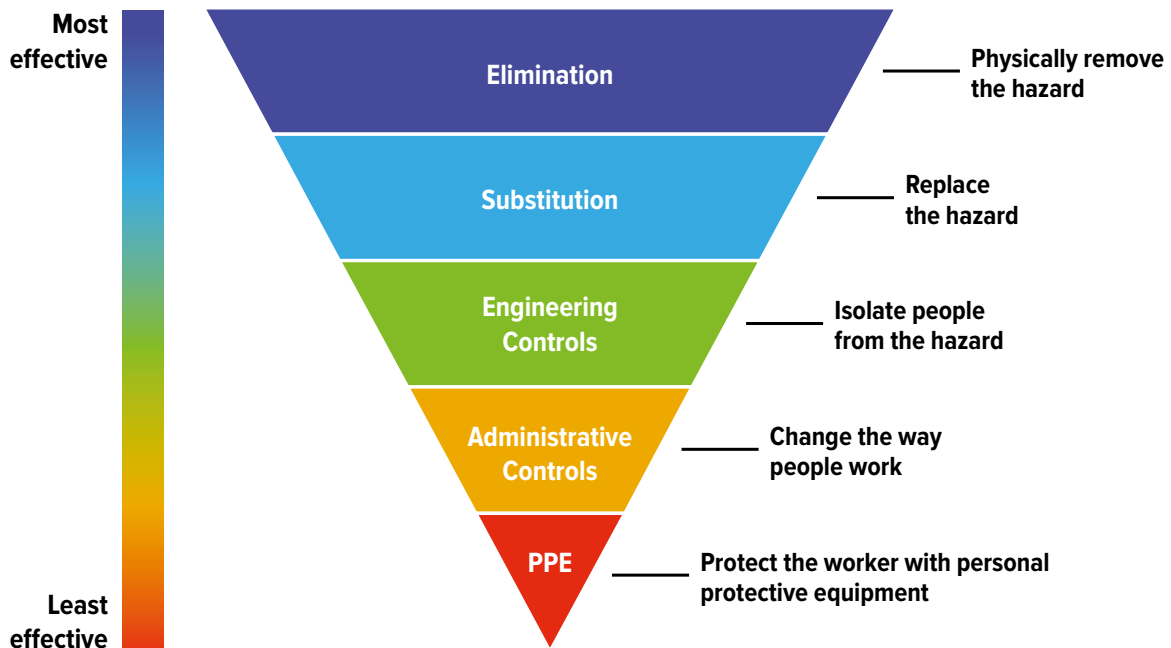
Komentar CHIRP

Menempatkan semua tros pada satu tonggak menyebabkan satu titik kegagalan yang diperparah ketika kapal kedua ditambatkan ke tonggak yang sama. Masing-masing kapal seharusnya dapat mengidentifikasi risiko laten ini, seperti halnya penyelia dari pihak yang menangani jalur. Ada kemungkinan bahwa baik otoritas pelabuhan maupun nakhoda tidak memahami risiko yang telah diciptakan. Tidak ada bukti diskusi mengenai kemungkinan kapal pindah ke tempat berlabuh alternatif, baik sebelum atau setelah peringatan angin kencang dikeluarkan, dan tidak ada jalur tambahan yang disediakan setelah peringatan diterima. Selain itu, kapal dapat segera menjalankan mesinnya sebagai langkah darurat yang hati-hati.

Merupakan praktik baik bagi otoritas pelabuhan yang mengoperasikan kapal tunda untuk mempertimbangkan untuk segera memberitahukan angin kencang selama periode prakiraan cuaca buruk. Dalam kasus ini, mereka bisa dikerahkan untuk 'meneruskan' atau setidaknya meminimalkan ayunan kapal saat melaju. Otoritas pelabuhan mungkin juga mempertimbangkan untuk memindahkan kapal untuk sementara ke bagian pelabuhan yang lebih terlindungi atau bahkan mengarahkan mereka untuk berlayar ke laut untuk menghindari cuaca buruk dengan aman.

Meskipun bukan ilmu pasti, mungkin untuk memperkirakan kemungkinan dorongan yang dihasilkan oleh angin kencang pada kapal bersisi tinggi selama luas hambatan angin diketahui. Banyak kapal menyimpan 'tabel perhitungan' di anjungan untuk referensi segera, dan beberapa otoritas pelabuhan yang secara teratur menjadi tempat berlabuh kapal bersisi tinggi juga telah mengembangkan panduan untuk membantu mereka menghitung kemungkinan gaya 'tarik' yang harus diakomodasi oleh bollard. Penggunaan tensioner otomatis dapat menyebabkan pembebanan dinamis pada tali yang berpotensi melebihi batas penahan bollard sehingga hal ini juga harus dipertimbangkan.

Kekuatan mengikat bollard tergantung pada penilaian bollard, permukaan yang ditambatkan, dan sudut vertikal tarikan dari tali tambat. Dimungkinkan untuk menentukan kapasitas mengikat bollard dermaga yang aman menggunakan pengujian nondestruktif.



Saat memerintahkan untuk berlabuh, kapal besar dan bersisi tinggi sangat dianjurkan untuk memasukkan persyaratan pengikat bollard mereka dalam pertukaran informasi kapal/pantai pra-kedatangan jika mereka belum melakukannya. Mereka harus bertanya apakah pelabuhan telah menerbitkan batasan lingkungan (termasuk kecepatan angin maksimum) untuk pergerakan kapal, berlabuh/berlayar, atau penanganan kargo.

Peringatan angin kencang seharusnya tidak datang tiba-tiba!

CHIRP menarik perhatian Anda pada Pedoman Peralatan Tambat OCIMF (MEG4), yang berisi saran berharga tentang hal ini dan topik terkait.

Faktor Manusia

Kebiasaan: Otoritas kapal dan pelabuhan didorong untuk mengembangkan dan menggunakan 'tabel perhitungan' hambatan angin untuk membantu mengalokasikan tempat berlabuh dan bollard yang akan digunakan. Apakah otoritas pelabuhan secara berkala menguji bollard dermaga untuk menilai kapasitas pengikatnya?

Komunikasi: Apakah pertukaran informasi kapal/pantai Anda mencakup penyebutan persyaratan bollard untuk kondisi cuaca saat ini dan yang akan datang?

Apakah ada persyaratan untuk berlayar dari pelabuhan jika batas lingkungan terlampaui? Bagaimana ramalan perubahan cuaca dikomunikasikan kepada perwira dek dan pengendali tali saat berdampingan?

Apakah Anda akan berkomunikasi dengan pengangkut mobil yang berlabuh di belakang kapal Anda dan mendiskusikan pengurangan jumlah tali yang dipasang ke bollard?

Budaya: Apakah merupakan kebiasaan yang diterima di pelabuhan atau kapal Anda untuk menambatkan semua tali ke satu tonggak? Jika demikian, mengapa? Apakah ini masalah pelatihan?

Peringatan: Apakah Anda merasa diberdayakan untuk mempertanyakan mengapa begitu banyak tali dipasang pada satu tonggak? Apakah pelabuhan atau kapal Anda memandang pertanyaan seperti itu sebagai kerja tim yang baik atau sebagai

kritik? Apakah Anda memperingatkan semua awak kapal tentang kemungkinan angin kencang terutama kepada para insinyur? Waspada adalah bagian dari perilaku kerja tim yang baik.

Kerja tim: Apakah Anda merasa bahwa kapal Anda beroperasi dengan semangat kerja tim yang baik (kerja tim yang baik mendorong semua orang untuk berpikir dan berkontribusi; pendekatan "berpikir kelompok" berarti setiap orang dapat membantu dalam memikirkan situasi)?

Kesadaran situasional: Apakah pelabuhan atau kapal Anda memantau perubahan situasi seperti kapal lain yang datang bersamaan dan menggunakan bollard yang sama?

M1821

Luka bakar kimia pada badan

Laporan Awal

Selama pekerjaan pemeliharaan alat pembersih, seorang insinyur diinstruksikan untuk membawa bahan kimia tertentu (penghilang karbon) dari tempat penyimpanan bahan kimia untuk membersihkan alat pembersih. Insinyur tersebut pergi ke tempat penyimpanan bahan kimia untuk memindahkan sejumlah bahan kimia yang disebutkan di atas dari drum ke kaleng kecil. Namun, selama aktivitas ini, sejumlah cairan kimia tumpah di pahunya sehingga mengakibatkan luka bakar kimia yang parah.

Pertolongan pertama dan perawatan medis diberikan di atas kapal sebelum insinyur itu mendarat dua hari kemudian ketika kapal mencapai pelabuhan. Insinyur itu kemudian dipulangkan untuk perawatan lebih lanjut.

Insinyur tersebut baru-baru ini bergabung dengan kapal dan selama tur sosialisasi mendapatkan pelatihan tentang penanganan bahan kimia yang aman.

Instruksi keselamatan perusahaan yang dipasang di pintu masuk tempat penyimpanan bahan kimia tidak ditinjau. Peralatan pelindung diri bahan kimia (yang juga ditempatkan di pintu masuk penyimpanan) juga tidak digunakan.

Membersihkan alat pembersih merupakan kegiatan kerja terencana yang berlangsung hampir setiap hari. Prosedur

perusahaan yang ada mengarahkan agar Analisis Bahaya Pekerjaan yang sesuai ditinjau sebelum pekerjaan dimulai. Namun, Analisis Bahaya Pekerjaan untuk tugas ini tidak mensyaratkan toolbox meeting, dan tidak satu pun diadakan.

Penyelidikan memastikan bahwa bahan kimia ini tidak boleh digunakan untuk membersihkan alat pembersih karena ada alternatif yang lebih tidak berbahaya.

Komentar CHIRP

Mengambil jalan pintas dengan tidak memakai APD untuk pekerjaan yang dilakukan secara teratur dan membutuhkan waktu yang sangat singkat adalah hal biasa. Ini adalah contoh khas dari sindrom “itu tidak akan terjadi pada saya”. Anggota awal kapal baru ini seharusnya ditunjukkan cara bahan kimia ditangani berdasarkan matriks APD dan harus memakai APD. Meluangkan waktu untuk mendemonstrasikan bagaimana melakukan pekerjaan dengan aman menciptakan budaya keselamatan untuk diikuti oleh semua awak kapal.

Anggota baru kapal atau perusahaan harus diawasi keselamatannya selama periode induksi mereka. Idealnya, proses induksi didokumentasikan secara formal dan mencakup penilaian formal atau informal untuk memastikan bahwa mereka telah mempelajari, dan dapat secara konsisten menerapkan, prosedur keselamatan dengan standar yang dipersyaratkan.

Selain itu, bahwa semua staf atau awak kapal diberi wewenang untuk menolak pelanggaran standar keselamatan apa pun dan menyampaikan kekhawatiran jika mereka menemukan cacat peralatan kecil sekalipun adalah praktik terbaik. Hal ini tidak selalu muncul secara alami: beberapa orang mungkin khawatir bahwa mereka akan mendapat masalah karena angkat bicara; orang lain mungkin percaya itu pasti baik-

baik saja karena tidak ada orang lain yang mengatakan apa pun.

Dalam kasus ini, investigasi pascainsiden menunjukkan bahwa bahan kimia yang lebih tidak berbahaya dapat digunakan sebagai pembersih karbon. Dalam hierarki kontrol, substitusi hanya menempati urutan kedua setelah eliminasi. Alat pelindung diri adalah metode yang paling tidak efektif untuk melindungi dari bahaya. CHIRP bertanya-tanya mengapa perusahaan tidak menuntut substitusi ini di seluruh armadanya? Apakah ini masalah biaya?

Faktor manusia terkait dengan laporan ini

Budaya: Apakah perusahaan Anda memiliki budaya keselamatan yang berlaku di seluruh organisasi dan dengan pendekatan atas-bawah bawah-atas? Apakah Anda didorong untuk menolak pelanggaran keamanan secara terang-terangan?

Kebiasaan: Apakah Anda melihat kebiasaan menjadi norma di kapal Anda? Jika Anda terbiasa dengan praktik kerja yang baik di kapal lain, bagaimana Anda menolak untuk menerima standar yang lebih rendah dan berusaha menaikkan standar?

Kerja Tim: Jika ini adalah tugas harian, mengapa tidak ada yang mengatakan “berhenti”? Apakah Anda akan memberi tahu anggota awak kapal ketika Anda melihat potensi masalah terkait keselamatan mereka?

Kemampuan: Apakah manajemen perusahaan mampu memahami bahaya yang terkait dengan bahan kimia ini? Laporan tersebut menyatakan bahwa bahan kimia lain yang lebih tidak beracun dan korosif seharusnya digunakan untuk menghilangkan endapan karbon, jadi mengapa manajemen terus membeli bahan kimia ini jika mereka mengetahui risikonya?

Mengambil jalan pintas dengan tidak memakai APD untuk pekerjaan yang dilakukan secara teratur dan membutuhkan waktu yang sangat singkat adalah hal biasa. Ini adalah contoh khas dari sindrom “itu tidak akan terjadi pada saya

We are grateful to the sponsors of the CHIRP Maritime programme. They are:



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



One Kingdom Street, Paddington Central, London W2 6BD, UK
www.chirpmaritime.org | reports@chirp.co.uk | +44 (0) 1252 378947

Design: Phil McAllister Design Ltd.
Printed in the UK by The Print Consultancy



CHIRP Maritime – suara pelaut

Siapakah CHIRP dan apa yang mereka lakukan

CHIRP (Confidential Human Factors Incident Reporting Programme) Charitable Trust telah menyediakan sistem pelaporan keselamatan yang sepenuhnya independen dan rahasia kepada para pelaut di seluruh dunia sejak 2013, melengkapi sistem pelaporan yang telah ditawarkannya kepada industri penerbangan Inggris sejak 2003. Dengan menerbitkan analisis kami tentang laporan insiden dan nyaris celaka yang diterima, kami meningkatkan kesadaran akan masalah keselamatan dan berkontribusi pada peningkatan hasil keselamatan melalui semua sektor industri maritim.

Apa tujuan dari CHIRP?

Program kami melengkapi (tetapi tidak menggantikan) undang-undang, perusahaan, atau sistem pelaporan insiden organisasi lainnya yang ada dengan memberikan suara kepada para pelaut yang merasa bahwa mereka tidak dapat berbicara, atau merasa bahwa kekhawatiran mereka belum didengar. Kami adalah suara pelaut, yang hanya peduli dengan peningkatan keselamatan bagi semua orang yang dipekerjakan oleh atau terkait dengan industri kelautan global dan penerbangan Inggris.

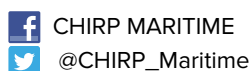
Pelaporan Rahasia

Laporan dapat disampaikan secara daring melalui situs web kami (www.chirp.co.uk), atau melalui surel (reports@chirp.co.uk).

Identitas pelapor dirahasiakan. Setelah kami mengumpulkan detail laporan yang memadai dari pelapor kami, kami menghapus detail pribadi mereka sehingga baik kami maupun orang lain tidak dapat mengidentifikasi pelapor tersebut. Setiap foto atau detail lainnya telah dihapus semua fitur pengenalnya dan hanya dipublikasikan dengan persetujuan pelapor.

Berbagi Informasi

CHIRP mempublikasikan temuannya dan informasi penting lainnya dalam bahasa yang paling banyak digunakan oleh para pelaut (termasuk Inggris, Cina, Filipina, Indonesia, dan beberapa lainnya) baik secara daring melalui situs web dan media sosialnya serta dalam publikasi makalah UMPAN BALIK Maritim untuk membuat khalayak yang lebih luas sadar akan situasi. Berlangganan melalui mail@chirp.co.uk untuk memastikan Anda tidak pernah melewatkan salinannya.



Apa yang bisa saya laporkan?

Insiden atau peristiwa terkait keselamatan yang melibatkan:

- Diri sendiri
- Organisasi atau kapal Anda
- Orang lain
- Organisasi Anda atau organisasi yang Anda tangani

Insiden/peristiwanya dapat mencakup:

- Kesalahan
- Performa individu
- Aspek regulasi
- Praktik atau desain yang tidak aman

Apa yang tidak bisa saya laporkan?

- Insiden atau peristiwa tanpa konten keselamatan
- Masalah yang melibatkan konflik kepribadian
- Masalah hubungan industrial dan/atau syarat dan ketentuan ketenagakerjaan

Kapan saya perlu melapor?

- Ketika Anda khawatir dan ingin melindungi identitas Anda (harap dicatat bahwa laporan anonim tidak diterima)
- Ketika Anda ingin orang lain mendapat manfaat dari “Pelajaran yang Dipetik”
- Ketika prosedur pelaporan lain tidak sesuai atau tidak tersedia
- Ketika Anda telah memenuhi prosedur pelaporan perusahaan/peraturan, tetapi masalah tersebut belum ditangani

Bagaimana cara melaporkannya?

Laporan dapat dikirim melalui:

Surel: reports@chirp.co.uk

Daring: www.chirp.co.uk

Telepon: +44 (0) 1252 378947