

**SUBMIT A REPORT**

CHIRP always protects the identity of our reporters. All personal details are deleted from our system once a report is completed.

ONLINE

Reports can be submitted easily through our encrypted online form www.chirp.co.uk/maritime-uk-2/submit-a-report



Основні складові безпеки

Ключовим є ефективне спілкування

Contents

- | | | | |
|---|---|---|---|
| 2 | M2167 - Пожежа на камбузі | 6 | M2173 - Небезпечна ситуація: падіння об'єкта на дно сухого доку |
| 3 | M2175 - Пошкоджене обладнання для кріплення вантажу | 7 | M2178 - Небезпечна ситуація: незакріплений лоцманський трап |
| 4 | M2172 - Член екіпажу ро-ро судна збитий автомобілем під час розвантаження | 8 | M2162 - Серйозна небезпечна ситуація: трос парадного трапу розірвався після висадки лоцмана |
| | | 9 | M2161 - Початковий звіт |

**Adam Parnell**

Представляємо вам наш новий інформаційний бюлетень, який знову містить реальні звіти,

подані моряками та компаніями, такими як ви. Вони допомагають нам підвищити обізнаність

про ключові людські фактори, що мають вирішальне значення для безпеки в морській галузі, і ми дякуємо вам за ваші звіти. Будь ласка, продовжуйте надсилати їх!

У цьому випуску постійні читачі впізнають багато висвітлених факторів, оскільки вони часто фігурують у звітах, які ми отримуємо.

Як завжди, наш список очолює забезпечення ефективної комунікації. Будь то оперативне попередження містка про пожежу на камбузі або надання чітких і однозначних інструкцій щодо евакуації пасажирів порому, комунікація має вирішальне значення для безпеки.

Командна робота є ще одним типовим фактором, і наші звіти демонструють, що коли члени екіпажу ефективно взаємодіють, нещасним випадкам можна запобігти або пом'якшити наслідки. Спонування до спільного підходу до забезпечення безпеки не тільки сприяє зміцненню команди, але і може підвищити добробут і знизити ризики!

Ситуаційна обізнаність (уважне ставлення до свого оточення) також має вирішальне значення для активного запобігання інцидентам, як показано в наших звітах, що стосуються операцій в сухому доці, а також використання трапів.

Важливість правильного проектування обладнання ще раз підкреслюється в кількох наших звітах, особливо з точки зору простоти інспектування та обслуговування. Це стосується навіть нещодавно побудованих суден!

Це буде заключний випуск FEEDBACK у 2023 році. Незабаром ми опублікуємо наш щорічний дайджест, що містить усі звіти, які ми опублікували цього року, на випадок, якщо ви пропустили будь-яке з видань. Не забувайте, що ви можете отримати доступ до всіх наших звітів на нашому веб-сайті та в нашому додатку, а також підписатися на розсилку електронною поштою!

До наступного випуску в 2024 році, бережіть себе!

Ваша

Команда CHIRP.

Reports

Report No1 - M2167 – Пожежа на камбузі

Початковий звіт

Коли кухар залишав камбуз, закривши його після прийому їжі, він помітив дим, що просочується з дверей в меншій, рідше використовуваній частині камбуза. Стурбований кухар став шукати причину і виявив, що загорілися кілька коробок піци. Вони зберігалися під інфрачервоними лампами, які, з невідомої нікому причини, були увімкнені в процесі прибирання. Діючи оперативно, кухар негайно повідомив про пожежу на місток за допомогою системи радіозв'язку, потім вимкнув лампи і відійшов на безпечну відстань до дверей.

Швидко відреагувавши, вахтовий палубний матрос без зволікання прибув на місце події. Їх первісна спроба загасити пожежу за допомогою стаціонарної системи розпилення води (high-fog) не була вдалою через зростаючу інтенсивність пожежі. Тим часом до них приєднався інший кухар, і палаючі коробки для піци були відсунуті подалі від інших предметів для стримання поширення вогню. У зв'язку із загостренням ситуації матрос використав пінний вогнегасник, щоб ефективно загасити полум'я на коробках з піцою і в зоні навколо ламп.

Інші члени екіпажу прибули швидко та вжили рішучих екстрених заходів, відключивши всі електричні системи та вентиляцію на камбузі, щоб запобігти поширенню тепла від пожежі. Одночасно сусідні двері були швидко зачинені, щоб запобігти поширенню диму у інші частини судна.

Суднові механіки вирішили, що треба дистанційно увімкнути систему вентиляції з поста управління двигунами (engine control room, ECR) для ефективного видалення залишків диму з камбуза.

З моменту надходження повідомлення про пожежу на місток локалізація пожежі і боротьба з нею зайняли приблизно шість хвилин.

Коментар CHIRP

CHIRP хвалить команду та керівництво за те, що вони мають добре підготовлений екіпаж, який швидко впорався з потенційно небезпечною ситуацією. Однак є кілька моментів, на які варто звернути особливу увагу. Місток був оповіщений по радіозв'язку і відреагував на інцидент. Кожен, хто виявляє пожежу, завжди повинен подавати гучний звуковий сигнал (наприклад, кричати «пожежа, пожежа, пожежа»), і пожежна сигналізація, якщо вона встановлена, завжди повинна вмикатися. Обидва варіанти попередять усіх, хто знаходиться поблизу, про пожежу, щоб вони могли допомогти в її

ліквідації. Вентиляцію потрібно було зупинити, якщо це не зроблено автоматично. Використання системи high-fog було неефективним, і в цьому випадку виникає питання про те, чи є це належним засобом для гасіння виниклої пожежі.

Передача теплової енергії від енергетичного джерела світла може бути надзвичайно високою, і для виникнення пожежі немає необхідності в прямому контакті. Такі матеріали, як картон і пластикові покриття, швидко тліють або розплавляються навіть при тісному контакті зі звичайними судовими джерелами освітлення. Поруч з будь-якою інфрачервоною лампою повинен бути встановлений попереджувальний знак про безпечну відстань, щоб вогненебезпечний матеріал не міг бути нагрітий до займання, або навколо лампи має бути встановлена відповідна огорожа, що забезпечить фізичний бар'єр на мінімальній безпечній відстані, якщо це можливо.

Вимикачі освітлення повинні бути належним чином марковані і розташовані в зручних місцях поруч зі складськими приміщеннями, до яких вони відносяться. Вони також повинні бути чітко марковані. Якщо вас щось турбує, попросіть електромеханіка перевірити роботу відповідного вимикача.

Зберігання будь-яких матеріалів завжди слід розглядати з точки зору ризику виникнення пожежі та способів контролю цього ризику. Усунення небезпеки – найкращий спосіб зменшити ризик. Якщо після розбору цього інциденту буде встановлено, що лампи не виконують ніяких робочих функцій, слід розглянути можливість ізоляції ланцюга. Отже, вони виводяться з експлуатації і позначаються відповідним чином.

На прикладі цього інциденту ми бачимо важливість пильності членів екіпажу. Також підкреслюється ефективна командна робота і роль кожного її члена в забезпеченні безпеки судна і його пасажирів. Спільні та швидкі дії різних членів екіпажу (від початкового виявлення пожежі кухарем до скоординованих зусиль з реагування) врешті-решт дозволили локалізувати та загасити пожежу.

Розділ 8 кодексу МКУБ (Міжнародний кодекс з управління безпекою) «Готовність до аварійних ситуацій» передбачає проведення регулярних тренувань на випадок надзвичайних ситуацій. Ця стисла відповідь підкреслює її цінність, і хоча є аспекти, які потребують вдосконалення, екіпаж локалізував і загасив пожежу. Це цінний урок для забезпечення безпеки на морі, який

виділяє важливість безперервного навчання та готовності.

Фактори, що стосуються цього звіту

Ситуаційна обізнаність – Реакція екіпажу на надзвичайну ситуацію була швидкою та адекватною. Екіпаж повинен був бути більш обізнаним про стан вимикача (управління лампою). Дуже ймовірно, що лампи вмикалися і раніше, але без будь-яких наслідків. Однак цього разу коробки для піци зберігалися поруч із лампами і зайнялися через тепло, яке випромінювали лампи.

Комунікація – Цей перемикаючий пристрій, ймовірно, був таким, як і на інших судах цього ж класу. Потрібно інформувати про можливі небезпеки інші судна того ж типу шляхом маркування вимикача і забезпечення запобіжних заходів для запобігання контакту з легкозаймистими матеріалами. Як ваша компанія інформує про подібні небезпеки?

Проектування – Покращений проект на етапах будівництва нових суден може забезпечити вбудовані засоби захисту від теплового контакту і встановлення вимикачів в тому самому приміщенні, щоб запобігти випадковому вмиканню.

дизайн

Комунікація

ситуаційна обізнаність



Report No2 - M2175 – Пошкоджене обладнання для кріплення вантажу

Початковий звіт

Оглядаючи обладнання для кріплення вантажу, наш звітувач виявив, що значна кількість твістлоків (twist-lock) зношені і більше непридатні для використання. Про це повідомили капітана, але ніяких запитів до компанії надіслано не було.

Наш звітувач залишався стурбованим, оскільки стивідори з інших країн часто повідомляли про проблеми з автоматичними твістлоками під час вантажних операцій, що призводило до затримок. Більш того, всього за кілька років до цього компанія втратила багато контейнерів. Незважаючи на це, постійні проблеми з твістлоками залишалися невирішеними. Суперінтендант не знав про стан твістлоків на судні, і що деякий час у програмі планового технічного обслуговування (PMS) не створювалися відповідні запити.

Наш звітувач звернувся до CHIRP за допомогою, оскільки був стурбований тим, що контейнери можуть бути втрачені, якщо вони не будуть належним чином закріплені. CHIRP звернулися в компанію, яка послалася на збій зв'язку з судном і негайно організувала відправку запасних частин на судно.

Коментар CHIRP

За даними Всесвітньої Ради Судноплавства (World Shipping Council), у 2022 році в морі було втрачено 661 контейнер. Хоча це невеликий відсоток від 250 мільйонів контейнерів, що перевозяться щорічно, кожен втрачений контейнер становить небезпеку для суден, а також представляє ризик для навігації та навколишнього середовища, не кажучи вже про фінансові втрати.

Надійність кріплення вантажу є важливим фактором безпеки судна, екіпажу і навколишнього середовища. Це вимагає найвищого рівня уваги для забезпечення правильного виконання. Внутрішні та зовнішні аудити управління безпекою повинні виявляти обладнання, яке не відповідає прийнятним стандартам. Крім того, візити менеджера судна повинні фокусувати увагу на цих аспектах безпеки вантажу. Вони також повинні дотримуватися і перевіряти історію технічного обслуговування у PMS, а також встановлювати реалістичний рівень управління запасами обладнання для кріплення вантажу.

Небажання судна повідомляти своєму керівництву про стан обладнання для кріплення вантажу вказує на погану звітність компанії і культуру безпеки. Враховуючи, що кріплення контейнерів у минулому було проблемою, CHIRP зазначає, що це мало стати питанням першорядного значення. Слід негайно зайнятися культурою інформування. Важливо спонукати робітників висловлюватися з питань безпеки, це є життєво важливим. Екіпаж та інші зацікавлені сторони, для яких безпека є пріоритетом, повинні розглядатися як актив будь-якої компанії в морській галузі. Безпека завжди

повинна бути головним пріоритетом, і організації повинні просувати культуру, в якій питання щодо безпеки можуть вільно обговорюватися.

Керуюча компанія, прапор і P&I Club були проінформовані про цей звіт з проханням перевірити стан обладнання для кріплення вантажу на цьому та інших суднах флоту.

Посібник із безпеки кріплення контейнерів, опублікований Standard Club, можна знайти тут: [3368203-sc-mtg-container-securing-2020-final.pdf](https://www.standard-club.com/sc-mtg-container-securing-2020-final.pdf) (standard-club.com)

CHIRP ради повідомити, що компанія вжила позитивних заходів для вирішення всіх питань, що стосуються обладнання для кріплення вантажів, і подякувала CHIRP за те, що вони звернули їхню увагу на це питання.

Фактори, що стосуються цього звіту

Комунікація □ Наскільки легко ви можете донести до керівництва занепокоєння з приводу питань безпеки? Як вони реагують на ваші занепокоєння?

Командна робота □ Впроваджуйте спільну ментальну модель забезпечення безпеки вантажу і попереджайте один одного при виникненні проблем. Це важливо на великому судні, де перевірку засобів кріплення вантажу не можна покласти на одну людину через величезні розміри судна.

Оповіднення □ Створіть позитивну культуру оповіщення, щоб виявляти ризики для всіх операцій і вживати відповідні заходи.

Культура □ Компанії слід звернути увагу на те, як піднімаються питання, і оцінити поточний стан власної культури безпеки.

Командна робота

Комунікація

Оповіднення

Report No3 - M2172 – Член екіпажу ро-ро судна збитий автомобілем під час розвантаження

Початковий звіт

Цей звіт був представлений компанією, яку слід похвалити за те, що вона з такою готовністю поділилася

цим звітом про інцидент, щоб інші могли навчитися на їхньому досвіді.

Хвилююча небезпечна ситуація сталася з членом екіпажу на борту ро-ро судна. Члени екіпажу, відповідальні за щоденне спостереження за рухом вантажу, були досвідченими і кваліфікованими фахівцями. Під час інциденту доповідаючий член екіпажу знаходився в сліпій зоні перед транспортним засобом. На жаль, він був збитий, коли водій вантажівки неправильно витлумачив сигнал «великий палець вгору» від оператора підйомного моста (linkspan operator). Цей сигнал означав, що шланг для подачі прісної води був успішно під'єднаний. Однак водій вантажного автомобіля неправильно витлумачив цей жест як сигнал до продовження руху. Це сталося навіть незважаючи на наявність червоних миготливих вогнів, які повинні були сигналізувати про те, що рух транспортних засобів не дозволений.

Інцидент стався при цілому сприятливих умовах з м'якою і сухою погодою, хорошою видимістю і помірним фоновим шумом від вентиляторів і двигунів транспортних засобів. Шум від вентиляторів також було чути в кабіні водія.

Зона підйомно-перехідного моста була належним чином укомплектована трьома членами екіпажу. Боцман очолював команду та спостерігав за палубою і процесом розвантаження.

Задіяне обладнання функціонувало справно. Однак було висловлено занепокоєння щодо ефективності червоних миготливих вогнів як міри контролю. Минулі приклади показали, що іноді цими вогнями нехтують, що свідчить про їх нездатність цілком впливати на поведінку та запобігати нещасним випадкам.

Коментар CHIRP

Коли стався інцидент, проводились несумісні роботи, і не було загальної ситуаційної обізнаності.

Причини початку інциденту криються в певних припущеннях, зроблених як членами екіпажу, так і водієм вантажного автомобіля. Члени екіпажу діяли виходячи з припущення, що рух вантажу почнеться тільки за чіткими інструкціями призначеної особи. Їхня віра в те, що червоні вогні є ефективним заходом

безпеки для регулювання руху вантажів, породила надмірну впевненість, що сприяла інциденту. Крім того, вони вважали, що присутність боцмана на шляху руху вантажного транспортного засобу запобіжить будь-якому несвоєчасному руху транспортного засобу. Однак боцмана, який перебував у сліпій зоні транспортного засобу, водій побачити не міг, тому це не стало фізичним фактором стримування.

І навпаки, досвідчений водій автомобіля дотримувався своїх припущень. Побачивши сигнал «великий палець вгору» від оператора (який фактично підтверджував приєднання шланга для подачі прісної води), водій витлумачив його як чітку вказівку продовжувати рух, ігноруючи червоні миготливі вогні.

Присутність боцмана в сліпій зоні, невидимій для водія, робить марним передбачуваний людський бар'єр, що мав перешкоджати руху. CHIRP виступає за використання фізичних бар'єрів замість того, щоб покладатися на присутність людини – навіть кольорова мотузка краще, ніж нічого. CHIRP також рекомендує, щоб оператори підйомного моста (linkspan), які не є персоналом судна, носили кольоровий верхній одяг або одяг зі світловідбивними елементами.

З цього інциденту можна зробити кілька важливих висновків. Тут були висвітлені невід'ємні небезпеки, пов'язані з автомобільними палубами, і підкреслена важливість усунення сліпих зон. Прямий зоровий контакт з водіями став фундаментальною стратегією комунікації, але водії можуть помилитися, що підкреслює важливість однозначних сигналів.

Інцидент також продемонстрував, що за відсутності фізичного бар'єру водії можуть починати рух на свій розсуд, незалежно від заходів контролю, таких як червоні миготливі вогні. Інцидент висвітлив нормалізацію ризику, підкресливши необхідність постійної пильності навіть при виконанні звичних і рутинних операцій.

Зрештою, цей інцидент служить нагадуванням про те, що навіть досвідчені члени екіпажу та водії можуть зіткнутися з небезпекою під час виконання рутинних завдань. Це підкреслює важливість чіткої і зрозумілої всім комунікації, особливо в небезпечних умовах на вантажних поромках типу ро-ро. На щастя, боцман не отримав фізичних травм.

Відео IMCA, яке розповідає про ризики, можна знайти тут: [Line of fire – IMCA \(imca-int.com\)](https://www.imca-int.com/line-of-fire)

CHIRP висловлює глибоку вдячність керівництву порома за такий відкритий і чесний розгляд цього звіту про інцидент. Подібні інциденти рідкісні, але CHIRP впевнені, що культура безпеки в компанії покращилася, і життя тих, хто працює на її поромах, стане безпечнішим.

Фактори, що стосуються цього звіту

Оповіднення □ Усім, хто бере участь в операції, необхідно нагадати про небезпеки, пов'язані з рухом по підйомному мосту (linkspan). Не можна допускати, щоб нормалізація ризику стала нормою. Регулярне навчання потрібно як для операторів підйомного моста (linkspan), так і для водіїв транспортних засобів.

Місцеві практики □ Дуже важливо, щоб компанія стандартизувала практики на всіх своїх поромах типу ро-ро.

Ситуаційна обізнаність □ Усі оператори з підйомними мостами (linkspan), повинні розуміти, що вони працюють поблизу небезпек і потенційних сліпих зон. Перш ніж розпочнуться операції, цей ризик повинен бути висвітлений під час інструктажу з безпеки.

Відволікаючі фактори □ Робочі процедури повинні гарантувати, що ніхто не буде піддаватися відволікаючим факторам, враховуючи небезпечне середовище, в якому знаходяться великі транспортні засоби.

Втома □ Усі оператори мають бути добре відпочинувшими. Втома призведе до поганої концентрації уваги та схильності до ризикуванню, якщо дозволити їй стати нормою. Чи дотримується ваш екіпаж правил щодо робочого часу та часу відпочинку?

Оповіднення

Відволікаючі фактори

Втома

придатний до служби



Report No4 - M2173 – Небезпечна ситуація: падіння об'єкта на дно сухого доку

Початковий звіт

Судно змінило прапор, поки перебувало в сухому доці. У рамках цієї зміни на усі рятувальні круги треба було повторно нанести новий порт приписки. У якості першого завдання на день старший помічник доручив палубній команді зібрати усі рятувальні круги. Матрос спробував зняти круг з лівого борту. Тримаючись за лін, що з'єднує рятувальний круг з димовим бумом, він витягнув пін. Матрос не передбачив вагу буму, і у результаті трос вислизнув з його рук, і бум, вдарившись об кут причалу, впав на дно дока.

Загальна вага в 7,6 кг впала на дно дока глибиною 22 метри. У цей час персонал працював на дні дока, але, на щастя, далеко від місця падіння. Було оголошено про негайне припинення всіх робіт на дні дока і на борту судна. Весь персонал покинув док, поки димовий бум випускав свій вміст.

Коментар CHIRP

Моряки звикли працювати в морі, але операції в сухому доці вимагають іншого рівня управління ризиками.

Якби бум при падінні зачепив людину, це призвело б до серйозних травм або летального результату. Небажана подія сталася, незважаючи на оцінку ризиків та інструктаж, які мали зменшити ризик.

Оцінка ризиків та інструктаж з техніки безпеки охопили лише деякі фактори ризику. До виконання цієї роботи був долучений недосвідчений член екіпажу, що збільшило ризик падіння рятувального круга. Це ризиковане завдання, особливо у сухому доці, де працівникам сухого дока часто доводиться виконувати роботу під крилами містка.

Корисне відео IMCA про безпеку, пов'язану з випаданнями предметами, можна знайти тут: [Q Saipem DROPS – choice not chance – IMCA \(imca-int.com\)](https://www.imca-int.com/en/drops-choice-not-chance)

Фактори, що стосуються цього звіту

Можливості □ Робота в сухих доках повинна розподілятися на основі знань і досвіду кожного окремого члена екіпажу. Ті, хто вперше стикаються з такими роботами, мають працювати з напарниками. Коли вас призначають на судно, яке буде стояти в сухому

доці, наскільки добре вас інструктують про безпеку робіт в сухому доці?

Чи має система управління безпекою вашої компанії спеціальний розділ, присвячений забезпеченню безпеки у сухому доці? Чи є в компанії навчальне відео, яке висвітлює всі небезпеки? Чи бачили ви його?

Командна робота □ Усі сухі доки є незнайомими та небезпечними місцями, усі мають доглядати один за одним. При розподілі завдань розрахуйте ресурси, виходячи з ризиків, пов'язаних з виконанням роботи.

Тиск □ Не дозволяйте зовнішнім факторам впливати на безпеку роботи. Робота буде виконана, і це треба робити безпечно. Це має стати щоденним гаслом для усіх, хто знаходиться на борту.

Командна робота

компетентність

Тиск

Report No5 - M2178 – Небезпечна ситуація: незакріплений лоцманський трап

Початковий звіт

Прибуваюче судно приймає лоцмана у морі. Судно мало надводний борт 6 метрів і приготувало лоцманський трап. Лоцман, піднявшись на палубу судна, побачив, що трап не був закріплений відповідно до правил і був прив'язаний до поручнів по обидва боки від місця посадки лоцмана і «прикріплений» за допомогою огонів навколо бічних канатів.

Швидко стало очевидним, що це взагалі не закріплювало трап, і він утримувався лише завдяки щасливому випадку □ балясина застрягла в точках кріплення на закругленій накладці.

Після прибуття на місток лоцман обговорив проблему з капітаном, який, здавалося, не був стурбований тим, що щойно ледь не стався нещасний випадок. Про ситуацію на судні було повідомлено призначеній особі на березі (Designated Person Ashore, DPA) та Державному портовому контролю.

Коментар CHIRP

Таке кріплення є класичним прикладом поганої підготовки та керівництва, а також судна, яке могло б бути більш вдалим за конструкцією. В ідеалі

сертифіковані точки кріплення (≥ 48 кН) повинні розташовуватися на палубі, на відстані більше 0,95 м від накладки (fishplate). Це допоможе, якщо лоцман випадково схопитися за незакріплену секцію найтова або сходи при піднятті на палубу. Це дозволяє екіпажу зробити ефективне кріплення за допомогою стопорного вузла (rolling hitch).

Врешті-решт цьому судну було дозволено вийти в море після забезпечення належного кріплення, і, ймовірно, воно буде виключено зі списку суден, затверджених операторами терміналів.

Грубе порушення, яке, на щастя, не коштувало лоцману життя.

CHIRP зазначають, що деякі порти відмовляються відправляти лоцмана на судно до тих пір, поки не буде усунено невідповідність вимогам. Однак потрібен більш активний обмін даними про подібні інциденти. Часто застосовується додаток для збору даних, але ці дані лише іноді передаються іншим органами управління лоцманськими службами і лише іноді передаються в наступний порт. Найкращою практикою є інформування наступного порту, щоб вони були попереджені заздалегідь.

CHIRP зв'язалися з DPA і отримали дуже обнадійливу відповідь, яка підтверджує, що судно провело навчання з належного закріплення лоцманського трапу, і що флот також був попереджений про небезпечну ситуацію, щоб запобігти її повторенню.

Фактори, що стосуються цього звіту

Культура □ Капітан здавався незацікавленим. Чи реагує ваша компанія лише на інциденти і аварії? Чи достатньо у вашого екіпажу впевненості, щоб висловити стурбованість, якщо операції виконуються небезпечно? Якщо лоцман отримує травму або, що ще гірше, через недотримання правил кріплення трапу, як би ви відповіли на запитання: «Ви перевірили, чи надійно закріплений трап?»

Комунікація □ Лоцманам настійно рекомендується направляти свої висновки в наступний порт, щоб їх можна було попередити заздалегідь. Про повторні порушення слід повідомляти державі порту і прапора.

Можливості □ Керівництво повинно перевірити, чи найняті члени екіпажі володіють необхідними навичками для безпечного закріплення лоцманського трапу відповідно до правил. Коли до вашої команди

приєднуються нові члени екіпажу, чи перевіряєте ви, чи всі вони можуть встановити і закріпити лоцманський трап?

Командна робота □ Керівництво на борту повинно заохочувати культуру командної роботи, щоб екіпаж мав спільний підхід до дотримання техніки безпеки при виконанні всіх робіт. Це покращує робоче середовище та підвищує добробут. Командна робота також повинна бути продемонстрована вищим керівництвом.

Проектування □ Судно не нове, але хтось погодив таку конструкцію: чому?

Комунікація

дизайн

Командна робота

компетентність

Report No6 - M2162 – Серйозна небезпечна ситуація: трос парадного трапу розірвався після висадки лоцмана

Початковий звіт

Лоцман повідомив, що після висадки на чекаючий лоцманський катер помітив парадний трап у морі, коли троси трапа розірвалися.

Коментар CHIRP

Лоцман, що зходив з судна, міг отримати серйозні травми, якби опинився на забортному трапі всього декількома хвилинами пізніше. Чому це продовжує відбуватися?

Подібний інцидент M1852 був опублікований у MFB випуску 66 на сторінці 3, в результаті якого лоцман, на щастя, не зазнав серйозних травм.

Троси потребують регулярного технічного обслуговування та регулярної заміни відповідно до процедур SOLAS та SMS компанії. Функція троса, встановленого на трапах, полягає в тому, щоб підняти/опустити трап і розташувати його під необхідним кутом по вертикалі та горизонталі, щоб персонал, включаючи лоцманів, міг отримати доступ на судно. Враховуючи, що більшість трапів розміщуються там, де морська вода і бризки попадають на них і можуть прискорити корозію, CHIRP виступають за те, щоб троси замінювалися частіше, ніж це передбачено чинними правилами. Крім того, регулярне опускання трапу приблизно в одне і те саме положення призведе до більш значного

навантаження на цю частину тросу та призведе до його швидшого зношення, незважаючи на те, що інша частина тросу перебуває в хорошому стані.

У нашому щорічному дайджесті (2022-2023) ми виступаємо за період заміни з інтервалом у 12 місяців через велику кількість небезпечних ситуацій. CHIRP отримали кілька повідомлень про розриви тросу під час використання і хоче їх порівняти, щоб надати об'єктивні докази того, що правила треба змінити і встановити періодичність оновлення у кожні 12 місяців.

CHIRP закликає виробників переглянути конструкцію трапів, щоб членам екіпажу було легше перевіряти троси та обслуговувати їх.

Джерело: Pilot ladder Safety – Do it right the first time

Фактори, що стосуються цього звіту

Проектування □ Ви повинні мати можливість бачити трос, щоб оглянути його. Велика частина тросів прихована, особливо кінці. Виробники повинні при проектуванні враховувати майбутнє технічне обслуговування екіпажем. Чи є на борту вашого судна запасний трос для трапів?

Можливості □ Інспекції вимагають, щоб екіпаж був підготовлений і розумів, на що звертати увагу. Ви коли-небудь проходили офіційне навчання з технічного обслуговування обладнання? Або ви просто навчилися в інших членів екіпажу?

Ситуаційна обізнаність □ Подумайте про вразливість трапу та застосовуйте більш суворі заходи з технічного обслуговування. Будь ласка, думайте про людей, які повинні користуватися трапом в рамках своєї роботи, наприклад, про лоцманів, і підвищте безпеку рухомих частин. Розгляньте скорочення вдвічі термінів технічного обслуговування та заміни.

Оповіщення □ Якщо ви перевірите трап і виявите, що стан троса незадовільний, чи повідомите ви решту флоту?

ситуаційна обізнаність

дизайн

компетентність

Оповіщення



Report No7 - M2161 – Початковий звіт

Початковий звіт

Рано ввечері прибережне риболовецьке судно довжиною менше 10 метрів займалося риболовлю в безпосередній близькості від входу в порт. Рибалка втратив рівновагу та впав за борт, і не зміг самостійно врятуватися. Хоча рибалка мав рятувальний жилет, він не міг викликати допомогу, оскільки рація залишилась на човні. Він пробув у воді більше години, перш ніж його

помітило і підбрало вітрильне судно, що проходило повз. Незважаючи на сильне переохолодження, рибалка повністю одужав. Його риболовецький човен був знайдений наступного дня.

Коментар CHIRP

При цьому сценарії рибалці пощастило бути поміченим вітрильним судном, що проходило повз. Носіння рятувального засобу мало вирішальне значення, оскільки це зменшувало зусилля, необхідні для того, щоб залишатися на плаву, і дозволяло економити енергію. Залежно від району вашої діяльності, подумайте про теплоізолюючий одяг.

Якщо ви працюєте поодиночі, CHIRP радить обладнати трап для саморятування або плавучий трос, прикріплений до рятувального круга зі стерна біля трапу. Рибалкам також настійно рекомендується носити водонепроникне ручне VHF-радіо або (ще краще) індивідуальний радіомаяк (personal locator beacon, PLB), який зможе попередити аварійні служби, якщо ви впадете у воду.

Фактори, що стосуються цього звіту

Місцеві практики – Встановіть трапи або інший засіб для того, щоб можна було піднятися на борт, якщо ви впадете.

Комунікація – Носіння при собі засобу виклику екстреної допомоги може врятувати вам життя. У деяких регіонах рибалки регулярно виходять на зв'язок по радіо з ким-небудь на березі.



WE ARE GRATEFUL TO CHIRP MARITIME’S SPONSOR AND SUPPORTERS. THEY ARE:

