

البحرية العامة MARITIME

Edition MFB 75
May 2024

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-ar/submit-a-report

من الجيد التحدث!

مرة أخرى، نعرض مجموعة واسعة من الأحداث المختلفة، ونحو ممتنون لجميع مراسلينا لإرسالها إلينا. وبدوها، نلن توجد

Contents

- | | | | |
|---|---|---|--|
| 2 | إصابة في اليد أثناء الرسو على زورق عمل - M2252 | 4 | حريق - راتنج في حاوية - M2254 |
| 2 | الضغط غير المناسب المفروض على قبطان السفينة - M2216 | 5 | السفينة التي علقت - M2246 |
| 3 | حريق في غرفة الفسيل - M2183 | 6 | نقص في الإمدادات على متن السفينة - M2255 |
| 4 | أصي بت الأصابع بالبتر في الآلات الدوارة - M2234 | 6 | حريق - فحم - M2253 |



Adam Parnell

في هذا الإصدار، لدينا ثلاثة أنواع مختلفة من الحرائق، وإصابات في اليد، ومجموعة متنوعة من الأحداث المؤسفة الأخرى، ولكن هناك بعض الخيوط المشتركة التي تمر عبرها. ولعل الأمر الأكثروضوحا هو الحاجة إلى تواصل أفضل، سواء كان ذلك بين أفراد الطاقم أو مع موظفي الشاطئ أو إدارة السفينة. هذا هو الموضوع الذي نراه كثيراً في تقاريرنا، والآن يجب أن يكون من الواضح أن

التواصل الجيد أمر حيوي للعمليات الآمنة. إذا رأيت شيئاً غير صحيح، فيجب أن تشعر بالقدرة على التحدث. وإذا كنت لا تشجع على التعبير عن مخاوفك، فقد يكون من الحكمة البحث عن شركة يتم فيهاأخذ السلامة على محمل الجد.

كما يظهر العمل الجماعي وفوائد الدعم المتبادل بشكل بارز، خاصة عندما يتعين على الأشخاص العمل بمفردهم. هل يشرف أي شخص

على تعامل الطاقم مع جبال الإرساء على سفينتك، وهل يحصل الكهربائي على الدعم الذي ي يحتاجه؟ هل تضمن الإدارة والوكالات المحليون حصولك على التفاصيل التي تحتاجها لتخزين البضائع وحملها بأمان؟ هل ينلقي ضباطك الدعم الذي يحتاجونه من إدارة الشاطئ عندما يواجهون ضغوطاً من مصادر خارجية لقطع الطرق؟

نستخدم في هذا الإصدار كلمة "تصعيد"، والتي تعني تمرير مخاوفك إلى أعلى سلسلة القيادة. إذا رأيت مشكلة محتملة، فأبلغ أحد كبار الضباط الذي يمكنه تصعيد بلاغك إلى المسؤول. يمكن للسيد بعد ذلك تصعيده إلى DPA إذا لزم الأمر. سوف يأخذك الضباط الجيدون دائمًا على محمل الجد ويتعاملون مع مخاوفك.

حتى المرة القادمة، ابقوا آمنين.

يمكن تطبيق المخاطر التي تواجهها أثناء العمل الروتيني وخلق خطر أكبر لطاقم العمل. تتطلب إجراءات الوقاية الإضافية، بما في ذلك التنبية والتدريب وتغيير الممارسات العملية، للحفاظ على بعد الأيدي عن العين للرسو.

Key Issues relating to this report

الوعي بالوضع - الحفاظ على وعي جيد بالوضع أثناء أداء العمل العادي يمكن أن يكون مطلوبًا. هل لديك شخص يقوم بالتحقق منك؟

التواصل - من الضروري التتحقق من زملائك في العمل أثناء رسو الزورق. هل يحتوي زورق العمل على خط مراقبة جيد بحيث يمكن للجميع رؤية ما يحدث؟ هل لديك نظام تنبية بالرفيق؟

التصميم 1 - هل تكفي تصميمات الزورق الخاصة بك لضمان أن عمليات نقل الرسو محسنة من حيث السلامة؟ هل الطول الصحيح لحبال الرسو الموجود في الموقع مناسب؟ هل يجب تطويله للسماح بفرصه أقل للإحتجاز اليدوي؟ أو هل يجب أن لا يكون لحبال الرسو عين ويجب ربطه على البناء؟

التصميم 2 - يجب على الإدارة مراجعة تصميمات الزوارق العمل لتحديد ما إذا كانت مناسبة

اتصالات

الوعي الظرف

تصميم

Reports

إصابة في اليد أثناء الرسو على - M2252 زورق عمل

Initial Report

تعرض أحد المراسلين مؤخرًا لحادث على متن إحدى السفن التابعة لهم، حيث أصيب أحد أفراد الطاقم بإصابة في أصبع يده اليمنى.

كانت السفينة متوجهة إلى الرصيف للرسو بجوار رصيفها العادي. وعندما وصلت الزاوية الخلفية للسفينة عند الرصيف، استخدم أحد أفراد الطاقم خطاف القارب لالتقاط حبل الرسو الموجود في المكان وبدأ في إدخال العين المضفرة من خلال العلامة القارية. ثم بدأ وضع الحبل فوق البناء؛ هنا حيث تم أسر أصبع أحد أفراد الطاقم على يده اليمنى، وتعرض لإصابات خطيرة في ثلاثة أصبع.

CHIRP Comment

وضع حبل الرسو فوق البناء يتطلب وعيًا جيدًا للوضع من حيث حركة السفينة، وموقع حبل الرسو، وعضو الطاقم. يعتبر خطر الإحتجاز اليدوي خطراً معروفاً جيداً، وقد يتم تطبيقه خلال العمليات الروتينية.

بمجرد أن يمر العين من خلال العلامة القارية للزورق، يجب أن يكون طول كافٍ من حبل الرسو متanax على الزورق حتى يمكن وضع العين فوق البناء دون أن يلامس يد الطاقم إياها. وهذا من شأنه منع أي سحب مفاجئ للحبل، الذي قد يحاصر أصبع الطاقم إذا كانوا يحملون العين لحبال الرسو.

بالنسبة للجبال الأثقل، يمكن ربط حبل قصير وسميك بعين الرسو حتى يمكن سحبها فوق البناء دون أي تلامس لليد مع عين الرسو.

البيضة من طاقم آخر، عادة القبطان، لتوفير عملية تدقيق متبادلة يجب أن تضمن أن تبقى الأيدي دائمًا بعيدة عن العين عند تأمينها على البناء في الزورق. ومع ذلك لا توفر تصميم الزورق دائمًا خطًا مستقيماً للرؤية إلى الشرفة العملية.

الضغط غير المناسب المفروض - M2216 على قبطان السفينة

Initial Report

تلقي قبطان سفينة كبيرة تعليمات غير عادية من المستأجرين بشأن التقارير القبلية للسلطات.

غادرت السفينة بأنكورين معطلين، أحدهما أكثر تلقاءً من الآخر. تم منح تصريح للإبحار بموجب إعفاء، وفرضت شرطًا للفترة على السفينة. سيتم توريد أنكورات جديدة للسفينة في الميناء التالي.

نصح القبطان بعدم ذكر خطاب الإعفاء للسلطات المينائية في الميناء التالي، حيث أن الكشف عن حالة الأنكورات سيتطلب مراقبة قطرية إلى الرصيف.

CHIRP Comment

خطاب الإعفاء عادة ما يكون تصريحاً مؤقتاً للإبحار إلى الميناء التالي، حيث يمكن إصلاح المشاكل التقنية أو استبدال القطع الغيار. تمنح السلطات التي تمنح خطاب الإعفاء، عادةً من جمعية الفتنة، ذلك استناداً إلى تقييم المخاطر على هذا النحو. يجب نقله إلى الميناء التالي خلال تبادل المعلومات القبلية للوصول إلى الميناء. خطاب الإعفاء هو خط النجاة، حيث يمنح إعفاءً مؤقتاً في مواجهة التحديات التقنية.

يجب على القبطان أن يمارس سلطته السائدة للتخفيف من المخاطر. فهذا متطلب قانوني، ويجب رفض الضغط للقيام بأي شيء غير العمل بأمان. تدعوه CHIRP إلى أنه عندما يتم استلام مثل هذه الطلبات، يستشير القبطان دائمًا مدير السفينة للتأمين بالكتابة.

نظرًا لفقدان كامل لكتافة الرسو لأحد الأنكورين، فإن استخدام قطر قطري هو التدابير الوقائية الصحيحة في منطقة ميناء ذات مخاطر أعلى لضمان سلامة المرور إلى الرصيف.

بالإضافة إلى ذلك، يمكن أن يؤدي عدم الامتثال لمتطلبات الإعفاء إلى إبطال تغطية تأمين السفينة في حالة حدوث حادث. لقطع الزوايا تبعات وخيمة، حيث يمكن أن يفضي خطأ واحد إلى إلغاء تغطية التأمين، مما يترك السفينة عرضة لمشاكل قانونية.

في النهاية، في حالة حدوث حادث حيث تكون الأنكورين مطلوبة ولكنها لا تستطيع العمل، ولم يتم إبلاغ الميناء، يمكن مقاضاة الشركة لعدم الإبلاغ.

عند الشك، قم بتصعيد الأمر. فإن واجب القبطان ليس فقط توجيه السفينة؛ بل هو توجيهها من خلال متابعة من اللوائح، مضمون أن كل قرار هو التزام بالسلامة. لا يجب أن تتدخل التكاليف التجارية لتوفير قطر القطري بأي حال من الأحوال مع سلامة السفينة.

لا توجد تسوية في العمليات البحرية: يجب أن تأتي السلامة دائمًا في المقام الأول.

Key Issues relating to this report

الضغط الزائد - الضغط الزائد لضمان تحقيق التكاليف التجارية والمواعيد الزمنية العملية يشكل عامل إنساني خطير يخلق شكوك غير ضرورية ويمكن أن يتعرض على حكم أولئك الذين يتذمرون قرارات سلامة حرجة.

الثقافة - كانت الارتباط الذي يتمتع به فريق التشارنبع بالسلامة ضعيفًا، ولم يدعم فريق إدارة السفينة الانفتاح الذي قام به القبطان في الإبلاغ عن الإعفاء للسلطات المينائية ومشاركة المخاطر المحددة في خطاب الإعفاء.

العمل الجماعي - إن الشركة تسير في اتجاهات مختلفة، مما يعرض السلامة للخطر. هل تشعر أحيانًا أن هذا يحدث لك؟

الممارسات المحلية - اتبع المتطلبات القانونية الصحيحة كبطان واكتب مخاوفك. تواصل مع مسؤول السفينة. ستكون العاون المالية لاستخدام أنكور لا يستطيع العمل ومن ثم اكتشاف أن الوضع لم يتم الإفصاح عنه في معلومات الوصول إلى الميناء أعلى بمرات عديدة من رسوم مراقبة القطر. وسيكون الضرر السمعي بالشركة أعلى بكثير.

الممارسات المحلية

ثقافة

ضغط

مجموعة عمل

Initial Report

في الوقت الذي تم فيه وضع بعض المناشف في مجفف الملابس، تم وضعها في كيس قمامنة بلاستيكي ووضعها فوقه. بعد مرور بعض الوقت، تم تنشيط جهاز اكتشاف الحرائق/الدخان في غرفة الغسيل، وتم تتبّيه الطاقم، عند دخولهم إلى غرفة الغسيل، لاحظوا وجود دخان يتتصاعد من الكيس البلاستيكي. تمكّنوا من إخماد الحريق المتوجّه باستخدام جهاز إطفاء.

CHIRP Comment

وضع المناشف الساخنة أو البدلات التي لم تبرد بشكل كافٍ والتي قد تحتوي لا تزال على بقايا زيت / دهن في النسيج في كيس قمامنة بلاستيكي فوق مجفف الملابس يخلق الظروف الملائمة للاشتغال التلقائي، وهو سبب شائع لحرائق غرف الغسيل على متن السفن.

يحدث الاشتغال التلقائي عندما يسخن المواد القابلة للاشتعال التي تحتوي على آثار من الزيت / الدهن في الألياف وتصل إلى درجة الاشتغال الخاصة بها، مشتملاً على الأكسجين في الهواء (الأكسدة). توليد الحرارة نتيجة لعملية الأكسدة للمادة القابلة للاشتعال.

من الضروري التأكيد من أن المناشف مُغسولة بشكل جيد بالحرارة لإزالة الدهون والبقايا الدهنية على القماش قبل تجفيفها في مجفف الملابس. يجب استخدام نوع مناسب من المنظفات للتأكد من أنها نظيفة من البقايا الدهنية.

يجب ضبط مجفف الملابس بشكل مناسب للتأكد من أن المناشف تمر من خلال دورة صحيحة، بما في ذلك دورة التبريد، حتى لا تكون ساخنة عند اكتمال الدورة. يجب تنظيف المرشحات في مجففات الملابس قبل كل دورة. تعيق المرشحات المسدودة تدفق الهواء الجيد وتمنع تجفيف الملابس خلال الدورة. يجب بعد ذلك فصل الملابس ووضعها في غرفة التجفيف عند الانتهاء، وعدم وضعها فوق الآلات الجافة.

غرف الغسيل هي بيئات عالية الخطورة للحرائق، ونظافة الآلات أمر ضروري لمنع الحرائق. يجب الحفاظ بشكل جيد على رفوف الكاشف، ومراوح التهوية، ومعدات مكافحة الحرائق القابلة، وترتيبات إغلاق الأبواب للتخفيف من مخاطر الحريق. يجب إجراء تدريبات دورية لمكافحة الحرائق في هذا المجال لتدريب الطاقم على التنبّه لاحتمال وقوع حريق.

نظرًا لاستخدامها المكثف، يجب أن تُعثَّر المعدات مرشحة للتبديل كل خمس سنوات أثناء فترة الإصلاح.

Key Issues relating to this report

الممارسات المحلية: اتبع إجراءات تنظيف الغسيل المثبتة جيدًا ولا تلتزم بالمارسات الغير آمنة. إذا رأيت ممارسات تختلف عن ما تم تدريبك عليه، فتحدث.

التنبيه - قم بتتبّيه المسؤولين عند رؤية أي شيء غير آمن. كم مرة زرت غرفة الغسيل ورأيت ظروفًا غير آمنة؟ هل قمت بالإبلاغ عنها؟

الممارسات المحلية

تغيير

أصي بت الأصابع بالبتر في الآلات – Report No4 - M2234

Initial Report

في حوالي الساعة 14:50 بالتوقيت المحلي، غادر الكهربائي غرفة تحكم المحركات، وذهب إلى ورشة الكهربائي لترك أدواته، ثم ذهب لاستراحة عمله.

أثناء مروره بمحطة توفير الفريون، رأى غباراً في الضاغط الكهربائي الخامل رقم 2. استخدم الفني الكهربائي قطعة قماش لتنظيف محور المحرك وتدوير الحزام.

كما وجد الغبار على الضاغط الكهربائي رقم 1. كان الوحدة رقم 1 في وضع "تلائني"، وتوقف المحرك آنذاك. استخدم الفني الكهربائي القطعة مرة أخرى لتنظيف المحور، وفي ذلك الوقت، بدأ المحرك في التشغيل. تشابك القطعة بين المحرك والضاغط.

في محاولة لسحب القطعة، انحرفت يد الكهربائي اليمنى في حزام المحرك. شعر الكهربائي بألم شديد حيث تم بتر الأصابع الثلاث الأخيرة جزئياً.

كانت السفينة في الميناء، لذا تم نقل الكهربائي إلى المستشفى، حيث تم بتر الأصابع الثلاث الأخيرة (الوسطى، والبنصر، والصغيرة)، بنسبة حوالي 1/3 من كل إصبع. تسببت الإصابة في عجز دائم للعمل في البحر.

CHIRP Comment

التقرير يسلط الضوء على أهمية الحفاظ على اليقظة في أفعالنا ومحيطنا، خاصة عندما يعمل الأفراد بشكل مستقل. على الرغم من كون الكهربائي على دراية بالمخاطر المترتبة، إلا أن قراره بإجراء تنظيف غير مجدول أدى إلى إغفال مؤلم للإجراءات الأمنية الأساسية. يؤكد على الحاجة إلى نهج منهجي، مثل توقف، والنظر، والتفكير، والتقييم، والنظر مرة أخرى، لضمان تقييم شامل ووعي قبل القيام بالمهام.

بالعمل بشكل مستقل، قد يكون لدى كهربائي السفن مراقبة مباشرة أحياناً فقط، مما قد يؤدي إلى اهمال إجراءات السلامة الحيوية. لذلك، من الضوري تذكير مسؤولي الكهرباء الفنية على السفن بحث المساعدة إذا انحرفوا عن العمل المخطط له، والذي يقييم عادة خلال اجتماعات التخطيط اليومية للعمل.

تؤكد الحادثة على خطورة تشغيل الآلات في وضع التلائني، الذي قد يبقى غير نشط حتى يتم تشبيطه بإشارات محددة. فتتبيّن إجراءات أمان قوية مثل نظام "تاغ أوت - لوك أوت - تراي أوت" (TOLOTO) أمر أساسى لمعالجة مثل هذه المخاطر. يضمن هذا النظام تأمين المعدات بشكل كاف ضد التشغيل غير المقصود أثناء أنشطة الصيانة أو التنظيف. بالإضافة إلى ذلك، يضاف تركيب حواجز واقية على المعدات طبقة إضافية من الدفع ضد الانحرافات في الانتباه أو الوعي.

Key Issues relating to this report

العمل الجماعي - بالنظر إلى سفينتك الأخيرة، كيف كانت جودة التواصل مع الكهربائي؟ هل تم توفير الدعم الضروري لهم، وهل شعروا بأنهم جزء من الفريق؟

الانشغال - كم مرة تصبح مشتتاً عن نوياك الحالية للذهاب إلى مكان ما أو القيام بعمل ما؟ هل ستتبه شخصاً إذا كنت ستغير خططك وتقوم بشيء مختلف؟

الوعي بال موقف - تعمل محطة توفير التبريد بشكل مستمر طوال فترة عمل السفينة. تعمل معداتها بشكل دوري في حالة الخمول ويمكن أن تبدأ دون سابق إنذار. يتطلب العمل في هذا المجال مستوى عالٍ من الوعي، ويجب عدم الشروع في العمل إلا بعد موافقة ضابط رئيسي آخر مشرف.

التهاء

الوعي الظرف

مجموعة عمل

حريق - راتنج في حاوية – Report No5 - M2254

Initial Report

تم اكتشاف الحريق أثناء وجود السفينة مرسوة قبالة ميناء. بعد تشغيل إنذار الحريق على متن السفينة، تم الطلب للحصول على مساعدة من السلطات الساحلية. تم إرسال قوارب إطفاء من السلطات البحرية. تم استخدام مدافع المياه لاحتواء حريق حاويات السفينة المشتعلة. بعد عدة ساعات، أبلغ بأن الحريق تحت السيطرة.

تضمنت العملية مكافحة الحريق في مساحة محدودة ونتج عنها تلف في الحاويات المشتعلة والحاويات المجاورة.

CHIRP Comment

تشيد تشيرب بالطاقم والسلطات الساحلية لتصريفهم السريع في السيطرة على الحريق، الذي كان يشكل تهديداً كبيراً للسفينة. تؤكد الحادثة على صعوبة مكافحة الحرائق في المساحات المحصورة مثل تلك الموجودة على السفن.

فهم محتويات الحاويات أمر حاسم لسلامة الطاقم وسلامة السفينة. تعتبر الحاويات المعلن عنها بشكل خاطئ، وهي مشكلة شائعة، قادرة بشكل كبير على تهديد حياة الطاقم. في هذه الحالة، كانت الحاويات المعنية تحتوي على الراتنج، والذي يمكن نقله في أشكال مختلفة، مثل الأكياس، والبراميل، والحاويات، أو البضائع الجافة بالجملة، ويمكن أن تدرج تحت فئة 3 IMDG أو 4، تبعاً لحالتها.

الراتنجات السائلة، التي تصنف ضمن فئة 3 IMDG، قابلة للاشتعال بشكل شديد ويمكن أن تكون أبخرة انفجارية في الهواء. بعض الراتنجات قد تتبلمر بشكل انفجاري عند التعرض للحرارة أو النيران.

يمكن أن تثير تسربات الراتنج السائل والصلب تفاعلات حرارية عندما تتلامس مع مواد أخرى في الحاوية. من الضوري ممارسة الحيطة والحذر مع الشركات المصنعة لضمان التعبئة والتخزين وتنمية البضائع بشكل صحيح.

توصي تشيرب بتقديم صورة للحاوية التي تحتوي على البضائع الخطرة قبل إغلاق الأبواب. يسمح ذلك للطاقم بفهم البضائع خلف الأبواب، مما يعزز وعيهم بالتحديات في مكافحة الحرائق التي تتطوّر على مثل هذه البضائع.

Key Issues relating to this report

القدرة 1: هل يعرف طاقم السفينة والموظفو الساحليون بشكل صحيح رمز IMDG لفهم المخاطر؟ هل تلقّيت دورّة تدريبيّة حول نقل البضائع الخطرة عن طريق البحار؟

القدرة 2: هل تمتلك السفينة المعدات الالزمة لمكافحة الحرائق لمختلف أنواع الحرائق في المساحات المحدودة؟

الاتصالات: مدى تعاون شركتك بجدية مع الشركات الشحن التي ترسل بضائع خطرة؟

اتصالات

قدرة



السفينة التي علقت - Report No6 - M2246

Initial Report

ذكر أحد المراسلين حادثة لتشيرب تتعلق بارضاء السفينة التي أدت إلى فقدان وظائف المراسل وضابط آخر. تسبّبت الحادثة في أضرار طفيفة في قاع السفينة ولم يصب أحد بإصابات جسدية. من بين العوامل المساهمة كانت التشتيت والاستعداد الضعيف.

في يوم الرحيل، كان الكابتن مشغولًا بالحصول على تأشيرة طاقم ومعالجة مشاكل الهندسة. بسبب متطلبات التأشيرة، كانت السفينة متاخرة بضعة أيام عن موعد الإبحار لرحلة دامت 10 أيام للعودة إلى ميناء السفينة. على الرغم من هذه التحدّيات، تم استكمال خطة الرحلة بحلول منتصف فترة ما بعد الظهر. ومع ذلك، ظهرت مشكلة حرجية مع نظام ECDIS الأساسي، حيث عرضت خرائط غير صحيحة للمسار المخطط له. على الرغم من ذلك، تم اتخاذ قرار بالرحيل باستخدام معلومات من مصادر أخرى، بما في ذلك الخرائط الورقية وعرض ECDIS الشانوي، ومع العلم بأنه سيكون هناك مرشد على متن السفينة.

أثناء فك السفينة من الرصيف، أعاد التشتت الواضح للمرشد بجهاز الهاتف تواصل وتنسيق العمليات. على الرغم من التبادل القصير جداً بين الكابتن والمرشد للرحلة الخارجية، لم يبدو أن هناك سيطرة عامة على ملاحة السفينة. بالنسبة لإجراءات المرشد، كان هناك نقص في الرد والتواصل مع بعض الاستفسارات الملاحية الأساسية، بما في ذلك علامات البويات، خلال هذا الوقت، حيث انحرفت السفينة عن المسار. جاء تدخل الكابتن لإعادة السفينة إلى المسار متأنّزاً لتجنب الإرضا.

بعد الإرضا، استجاب الطاقم بسرعة وفعالية. نجحت جهود إعادة تعويم السفينة في الرصيف التالي بنجاح، مع تكبير الأضرار. أظهرت التفتيشات اللاحقة عدم وجود أضرار كبيرة على هيكل السفينة أو على معداتها بعد أجريت فحوصات تحت الماء. وفقاً لمتطلبات السلطة المينائية.

CHIRP Comment

حادث الإرضا هذا نتج عن سلسلة من العوامل البشرية، مشيراً إلى انهيار في إجراءات الملاحة والتواصل على متن السفينة.

عند وصولهما إلى الجسر، كان كل من الكابتن والمرشد مشتبئين، مما يؤثّر على قدرتهم على التركيز على ملاحة السفينة بأمان. من المحمّل أن هذا التشتيت ساهم في نقص الفهم الدقيق والمناقشة لخطة الرحلة، التي تم استكمالها فقط قبل فترة وجيزة من الرحيل. نتيجة لذلك، لم يكن هناك ما يكفي من الوقت لل CABIN والضباط الآخرين لتقدير واعتماد الخطة بشكل صحيح.

كانت المسؤولية على الجسر مشتبئ، مما أدى إلى عدم اتخاذ أي إجراء أو تأخير في اتخاذ القرارات وفشل في اتخاذ الإجراءات الالزمة لتصحيح الانحرافات عن خطة الرحلة. علاوة على ذلك، فإن عدم قدرة أجهزة التنبيه بالأجهزة، بما في ذلك جهاز ECDIS وجهاز القياس بالصدى، على التنبيه عندما خرجت السفينة عن المسار ودخلت مياهًا ضحلة يشير إلى وجود فشل تقني محتمل أو إعداد غير صحيح لهذه الأنظمة.

على الرغم من وجود أنظمة ملاحة بديلة، مثل الخرائط الورقية ونظام ECDIS الآخر، لم يكن هناك دليل على استخدامها للتحقق من الانحرافات عن خطة الرحلة. وهذا يبرز فرصة ضائعة للرجوع إلى المعلومات والحمد من مخاطر الأخطاء الملاحية.

بشكل عام، يؤكد هذا الحادث على أهمية التواصل الفعال، والتخطيط الشامل، وتدريب الطاقم، والعمل الصحيح لأنظمة على متن السفينة في ضمان الملاحة الآمنة في البحر.

Key Issues relating to this report

تشتيت 1: كان هناك العديد من المشاكل التي تأثرت بها الكابتن خلال هذا الرحيل المزدحم للغاية، ولم يولي اهتمام كافٍ لملاحة السفينة.

تشتيت 2: كان المرشد مشتبئاً أيضاً بالكلمات الهاتفية ولم يقدم المعلومات الملاحية الكافية لفريق الجسر.

العمل الجماعي 1: كان العمل الجماعي في الجسر غير فعال، مما أدى إلى خلق حالة غير آمنة للملاحة. تركت السفينة بدون سيطرة عامة حتى وقوع الإرضا.

العمل الجماعي 2: ينافي تفويض طلب التأشيرة لأحد أفراد الضابطة الأخرى أو وكيل السفينة.

الضغط - الضغط التجاري لإعادة السفينة إلى مينائها الأصلي خلق ضغوطاً غير ضرورية على الكابتن. تم تفاقم مشاكل التأشيرة والهندسة والملاحة في الجسر بواسطة مرشد يجد متنفساً من الوظيفة التي تم توظيفه لأدائها.

إنتهاء

ضغط

مجموعة عمل

نقص في الإمدادات على متن - Report No7 - M2255 - السفينة

Initial Report

أبلغ المراسل تشيرب بأن طاقم سفينة حاملة للحمولة الجافة نفت من الطعام، عندما زار بعض أفراد الطاقم بعثة البحارة، تلقوا إمدادات غذائية منتهية الصلاحية من سوبرماركت محلي بتكلفة مخفضة للطاقم. وأشار المراسل إلى أن الطاقم كانوا يعانون من الجوع نظراً لعدم وجود إمدادات على متن السفينة.

طلب التقرير من تشيرب التدخل وإعلام السلطات للتحقق من حالة الطعام على متن السفينة.

اتصلت تشيرب بالتفتيش في ميناء الدولة، وأُجري تحقيق.

CHIRP Comment

تفرض جميع الدول العلمية متطلبات دنيا لإمدادات الطعام اليومية لطاقم السفن، والتي يجب أن تتعكس في ميزانية الشركة. ويشمل ذلك تخصيص مخزون إضافي للإمدادات الأساسية عندما يكون هناك عدم وضوح في تناوب المرفأ للسفينة وفي الوصول إلى مزودين جيدين.

توفير الطعام من جودة سيئة وبأسعار منخفضة لا يؤدي فقط إلى زيادة الهدر ولكنه يشكل أيضاً مخاطر صحية طويلة الأمد على الطاقم، بما في ذلك زيادة معدلات السكري والسمنة ومشاكل القلب. نفاد الطعام للطاقم غير مقبول تماماً ويجب أن يحدث فقط في حالات استثنائية.

فشل الكابتن والطاقم في إيلاء الاهتمام الكافي للإمدادات، وهو جانب حرج من ضمان جاهزية السفينة للحملة. يجب تقييم كمية الطعام المطلوبة بناءً على حجم الطاقم ونمط التجارة وتوافر الشركات المناسبة لتوريد الإمدادات. تجاهل هذا التقييم يمكن أن يؤدي إلى عواقب وخيمة على صحة وروح الطاقم.

شراء الطعام المتهي الصلاحية أو بأسعار مخفضة يشير إلى أن ميزانية الطعام مدفوعة بتدابير توفير التكاليف بدلًا من إعطاء أولوية لرفاهية الطاقم. هذه الممارسة غير مقبولة وتضعف السلامة ورفاهية أولئك الذين على متن السفينة.

Key Issues relating to this report

القدرة - يتحمل الكابتن عادة مسؤولية التتحقق من جودة وكمية الطعام على متن السفينة. يتطلب ذلك انتباهاً وثيقاً للمتطلبات والتعاون الوثيق مع الطاهي. كيفية إدارتك لهذه المهمة؟ هل تشعر أن ميزانية الإمدادات لديك ضيقة للغاية لتأمين طعام عالي الجودة؟

القدرة - هل يحمل الطاهي على سفينتك الشهادات المناسبة في الطهي؟ هل تتحاول دورات تدريبية دورية في الطهي يمكن أن تؤخذ؟ كم هي متنوعة وجباتك؟

الإنذار - إذا شعرت بأن جودة الطعام وكميتها غير كافية، هل ستتصل بمديرك للشؤون البحرية؟

الثقافة - توفير النوع الصحيح من الطعام يخلق جو اجتماعي ممتاز ويعد جزءاً من الثقافة الاجتماعية الجيدة على متن السفينة. يرجى الرجوع إلى مشروع Social Integration Matters (SIM) الذي نفذته شبكة المساعدة الدولية لرفاهية البحارة (ISWAN).

تغير

ثقافة

مقدمة

حريق - فحم - Report No8 - M2253

Initial Report

تم اكتشاف دخان ورائحة حرق أثناء عمليات الميناء. تم اكتشاف واحدة من الحاويات الموضوعة في الفتحة تصدر دخانًا، وكان جدار الجانب للحاوية يتختف بسبب الحرارة والضغط.

تم تفريغ الحاوية بسرعة ونقلها إلى ساحة الحاويات بالميناء.

CHIRP Comment

لحسن الحظ، شاهد أحد أفراد الطاقم أو العمال الميناء علامات الحرائق مبكراً قبل تحمل الحاويات الأخرى على الأعلى.

الفح، المصنف بموجب الرمز UN1361 والمندرج ضمن الفئة 4.2، يشكل مخاطر فريدة بسبب ميله للاشتعال بشكل ذاتي إذا تم تخزينه بشكل غير صحيح. في الأساس، عند تعرض الفحم للأكسجين، يتأكسد الفحم مما يولد حرارة. لضمان فهم دقيق، يجب على الشحنة تسمية البضائع بدقة باسم الكربون / الفحم، حيث يطلق عليه أسماء أخرى، وقد لا تكون طبيعته الخطيرة واضحة بدون ذلك.

يتضمن الكود IMDG ما يسمى بالاستثناء الخاص (SP 925) الذي يسمح بإعفاء التصنيف ضمن الفئة 4.2 في ظروف محددة، مما يسمح بشحن الفحم بالجملة. يجب أن تقوم السلطات المعتمدة بإجراء وثائق الاختبارات وإصدار الشهادات لتأكيد الامتثال قبل السماح بالنقل.

تخزين الفحم الدافئ أو الساخن يعيق من عملية التأكسد، مما يؤدي إلى تراكم الحرارة الخطيرة التي قد لا تقاومها طرق التبريد القياسية. يمكن أن تتطور عملية التسخين الذاتي إلى الاشتعال، مما يشكل مخاطر كبيرة. ينحوت مدى فترة التسخين الذاتي حسب نوع الفحم وتعرضه للطقس وعادةً ما تكون حوالي أسبوعين قبل التحميل في الحاوية.

للتعامل مع تحدي الحرائق الناتجة عن الفحم، تُنصح تشيرب بتخزين الحاويات على السطح لسهولة الوصول، مما يسهل السيطرة السريعة والتغطية الآمن في الميناء، وبالتالي تقليل المخاطر.

يقدم نظام إشعار حوادث الشحن (CINS) والمجموعة الدولية للمؤسسات المتعددة لتأمين البضائع (P&I Clubs) إرشادات قيمة بشأن إرشادات التخزين والتعامل،

والتي تم نشرها بشكل مشترك في وثيقتها لعام 2017 بعنوان 'Guidelines for the Carriage of Charcoal and Carbon in Containers'.

Key Issues relating to this report

الضغط- هل سمح الضغط غير المبرر بشحن حاوية الفحم دون اتباع الإجراءات الالزمة؟ هل قمت بفحص كيفية معالجة الفحم الخاص بك قبل شحنه على متن السفينة؟

الممارسات المحلية- هذه هي شحنة عالية المخاطر، حيث يوجد دائمًا خطير الحريق. لا تتساهل أبداً. تأكد من توفير الوثائق الالزمة وكن متيقظًا للعادات المحلية في الموانئ المختلفة.

القدرة- هل تمتلك مكتبك وطاقم سفينتك التدريب اللازم لفهم الكود IMDG بشكل كامل؟ هل لدى شاحنك المعتاد عمليات مناسبة لضمان سلامة شحن الفحم؟ هل تقوم بفحص درجات حرارة الحاويات المحملة بالفحم بانتظام؟ هل تحتوي سفينتك على بندقية حرارية بالأشعة تحت الحمراء؟

التصميم- هل مزودة سفينتك بالمعدات الالزمة لمكافحة الحرائق للتعامل مع حريق في الفحم المخزن على السطح؟

الممارسات المحلية

تصميم

ضغط

قدرة



CHIRP

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

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



Trinity House

WEST.

