



NOTIS KESELAMATAN IRATA SN16

KEMALANGAN NYARIS: TIADA SIMPULAN DI HUJUNG TALI MASALAH ISSOW DALAM PENILAIAN RISIKO

No. Keluaran	SN16
Tarikh Keluaran	28.01.2011
Pengeluar	Jawatankuasa Kesihatan & Keselamatan IRATA
Status	Buletin Keselamatan Ahli yang Dipinda

Buletin Keselamatan ahli yang diringkaskan dan dicetak semula kerana mengandungi maklumat berguna.

Agak kurang jelas bagaimana L1 di bahagian atas dimasukkan dalam rancangan menyelamat. Rujukan kepada beberapa Tataamalan IRATA (ICOP) yang relevan diselitkan dalam teks di bawah.

1 INSIDEN

- 1.1 Pasukan capaian tali terdiri daripada Tahap 3, 2 dan 1; L3 dan L2 perlu melakukan pemeriksaan visual luar kapal manakala L1 kekal di sebelah atas sebagai orang ketiga.
- 1.2 Empat set tali dipasang, tetapi sebaik sahaja kerja bermula, adalah jelas bahawa satu set tali tidak berguna kerana angin menolaknya jauh dari jangkauan. Dengan tali kerja yang sedia ada sekarang, diputuskan bahawa kedua-dua L3 dan L2 akan bekerja menggunakan set tali yang sama untuk menyelesaikan tugas kerja. Semasa membuat gerak olah di tapak kerja, L2 bertanyakan L3 jika dia akan kekal pada set talinya sekarang, lalu L3 menjawab "ya". Pernyataan ini disalah tafsir oleh L2 - *apa yang dimaksudkan adalah L2 sepatutnya kekal pada set tali tersebut sehingga L3 sampai ke tapak kerja dan kemudian barulah L2 sepatutnya berpindah ke set tali yang sama di mana L3 berada.* (L3 yang telah memaklumkan L2 bahawa mereka perlu bekerja menggunakan set tali yang sama, menyangkakan bahawa L2 sedar mengenai keperluan untuk berpindah dari set talinya sekarang, sebagaimana dalam perbincangan kotak alatan). (*Lihat ICOP 2.7.2*)
- 1.3 L2 kemudiannya turun ke set tali di mana dia berada dan selepas 10m-15m piraunya tertanggal dari bawah tali sokongan. Tali ini kemudiannya berada di luar jangkauan maka pirau tersebut tidak dapat disambung semula. L2 kemudian sedar yang tiada simpulan di hujung tali kerja dan kini hanya ada 15cm tali di bawah alat turun Hentiannya yang terlalu pendek untuk mengunci alat turun tersebut.
- 1.4 L3 membuat olah gerak ke kedudukan di mana L2 boleh menyambungkan dirinya ke set tali yang disambungkan padanya tadi. Ini tercapai dengan jayanya dan Tahap 2 turun ke tapak kerja. Kedua-dua L2 dan L3 kemudiannya turun dengan selamat ke dalam kapal.

2 MAKLUMAT TAMBAHAN

- 2.1 'Prosedur Bekerja dengan Selamat untuk Operasi Capaian Tali' Syarikat menyatakan bahawa semua tali sepatutnya mempunyai simpulan yang diikat di hujung. Adalah mustahil untuk melepaskan tali melalui jeriji tanpa simpulan di hujung bawahnya, jadi tidak mempunyai ikatan simpulan sebelum tali dilepaskan bukanlah suatu pelanggaran prosedur. Tali dilepaskan dengan betul melalui jeriji dengan perlindungan tali yang sesuai disambungkan. Namun, di seawal mungkin, L3 sepatutnya menarik hujung tali apabila berada di kedudukan selamat dan mengikat simpulan penahan padanya. (*Lihat ICOP 2.11.3.9*)

- 2.2 Laman 'ISSOW' (Sistem Kerja Selamat Bersepadu) tidak mengenal pasti bahaya menakik turun di hujung tali sebagaimana yang dilakukan oleh syarikat 'Penilaian Risiko Capaian Tali'. Didapati bahawa semenjak pelaksanaan sistem elektronik ISSOW, penilaian risiko kita tidak begitu dimanfaatkan di peringkat perancangan kerja di tapak kerja.
- 2.3 Penilaian risiko kami untuk aktiviti boleh menjadi lebih terperinci dan semua bahaya serta pengawalan sepatutnya dinyatakan di dalam ISSOW atau dilampirkan, dirujuk dan digunakan sebagai sebahagian daripada permit dan penerangan kotak alatan (*Lihat ICOP 2.11.7.2*) sebagai proses sistem kerja yang selamat. (*Lihat ICOP 2.2*)
- 2.4 Keputusan yang dibuat untuk tidak menggunakan set tali yang sama juga dikira sebagai pertimbangan yang lemah dan menambah kekeliruan kepada komunikasi. Ini sepatutnya hanya berlaku dalam situasi terhad sahaja seperti semasa kecemasan. Dokumentasi Syarikat atau IRATA tidak menyarankan amalan ini.
- 2.3 Rancangan menyelamat yang telah dibincangkan mempunyai butiran yang tidak mencukupi dan tidak difahami sepenuhnya oleh semua ahli pasukan. (*lihat ICOP 2.1.2, 2.2.2, 2.2.5 & 6, 2.11.6.3, 2.11.7.2*)
- 2.4 L2 tidak begitu pasti tentang apa yang dijangkakan daripadanya, tetapi meneruskan kerja tanpa mendapatkan pengesahan atau menyuarakan kebimbangannya. Falsafah pasukan 'Berhenti untuk Keselamatan' sepatutnya dilaksanakan apabila terdapat sebarang keraguan tentang kaedah capaian atau berlaku perubahan di dalam skop kerja. Ini adalah untuk memastikan peranan dan tanggungjawab semua ahli di dalam pasukan adalah jelas dan difahami semua.

3 FAKTOR YANG MENYUMBANG KEPADA INSIDEN

- Perancangan Lemah (*Lihat ICOP 2.2.2, 2.2.4, 2.2.5*)
- Kekurangan Komunikasi yang Jelas (*Lihat ICOP 2.11.10*)
- Berpuasan
- Kegagalan untuk Mengikuti Prosedur
- Kegagalan untuk menggunakan Latihan Capaian Tali

4 TINDAKAN YANG PERLU DIAMBIL/SEDANG DIAMBIL

Tindakan yang diambil berikutan daripada insiden ini dikenal pasti sebagai:

- 4.1 Buletin Keselamatan dikeluarkan berkenaan insiden tersebut ke semua laman supaya dapat diambil iktibarnya - sila paparkan, lhebahkan dan bincangkan perkara ini dalam mesyuarat keselamatan anda.
- 4.2 Proses disiplin dimulakan selaras dengan polisi "Budaya Adil" syarikat.
- 4.3 Pengeluaran carta alir proses 'Sistem Kerja Selamat' memberi panduan di mana sistem keselamatan syarikat sepadan dengan pelanggan - terutamanya penilaian risiko. (*Lihat ICOP 2.2, 2.2.4*)
- 4.4 Bengkel untuk mengenal pasti penambahbaikan Sistem Permit untuk memastikan penilaian risiko pakar kontraktor dimasukkan dan dirujuk dalam sistem.

Berikutan dari insiden ini, syarikat menggalakkan yang lain untuk mengambil pendekatan proaktif untuk melihat bagaimana sistem ISSOW mereka akan memastikan penilaian bahaya/risiko aktiviti khas bagi kontraktor mereka dimasukkan.