

# M2118

Posted on 11.07.2023 by Adam Parnell

Categories: [General Maritime](#), [Maritime](#)

Report Title تقديم معلومات غير صحيحة أثناء التواصل بين الربان والقبطان

## Initial Report

صعد القبطان على متن سفينة مخصصة لنقل جذوع الأشجار والأخشاب قبل دخولها الميناء مباشرة. لم يتم الإبلاغ عن أي نواقص خلال التواصل بين القبطان والربان. عندما مرت السفينة بحاجز الأمواج، أمر القبطان (واقفاً على جناح الجسر الأيمن) بالرجوع إلى الخلف ببطء شديد. نقل الربان الأمر إلى زميله داخل غرفة القيادة، لكن مؤشر عداد دوران المحرك في الدقيقة على جناح الجسر استمر في إظهار الدفع الأمامي. اعتقد القبطان أن الربان أو زميله قد أخطأ سماع الأمر بالتوجه إلى الخلف، لذا قام بتكرار طلبه. أكد الربان للقبطان أن المحرك قد توجه إلى الخلف لكن المؤشر على جناح الجسر كان خاطئاً. وكإجراء احترازي، أمر القبطان القاطرات بالحضور إلى السفينة في وقت أبكر مما هو مطلوب، ورسد السفينة بأمان.

بعد الرسو، جاء كبير المهندسين إلى الجسر وأبلغ الربان والقبطان أن المشكلة قد تم حلها. سأله القبطان عن سبب المشكلة، فأجاب أنه كانت هناك مشكلة في الأسلاك داخل المؤشر. تحدث القبطان مع الربان، مذكراً إياه بأنه لم يعلن عن أي أعطال أثناء التواصل بينهما.

## Comment

قبل دخول الميناء أو مغادرته، يجب فحص جميع المعدات للتأكد من أنها تعمل كما يجب. وبالمثل، فإن أي خلل يتم اكتشافه يجب الإبلاغ عنه أثناء التواصل بين الربان والقبطان.

بشكل متزايد تقارير عن ربانة غير راغبين في الكشف عن أوجه القصور الجوهرية للقبطان، والتي تظهر (CHIRP) "تلقى" تشيرب فقط عندما لا تقوم السفينة بالحركة كما هو متوقع، مما يزيد من مخاطر وقوع حادث ملاحى.

يخشى بعض الربانة أنه بالكشف عن أوجه القصور قد يخضعون لعمليات التفتيش والمراقبة من قبل دول الميناء. إلا أنه خلافاً أن السفينة التي تكشف بشكل استباقي عن الخلل يُرجح أن يُنظر إليها (CHIRP) "لذلك، فإن العديد من القباطنة يخبرون" تشيرب على أنها تتمتع بثقافة سلامة جيدة على متنها وبالتالي أقل تعرضاً لاحتمال أن يتم تفتيشها.

في بعض الحالات، غالباً ما تتضارب الضغوط التجارية مع دواعي السلامة. أفضل مكان لإجراء الإصلاحات يقع حينما يمكن فيه الحصول على الدعم الفني وقطع الغيار بسهولة. إذا فوتت السفينة موعد رحيلها المقرر بسبب وقت إصلاح الخلل، فيجب قبول ذلك باعتباره الخيار الأكثر أماناً. وهذا أفضل من فقدان السيطرة على السفينة والمعاناة من أضرار كارثية بسبب الأعطال الناتجة عن خلل لم يتم إصلاحه.

الشركات على إنفاذ إدارة مخاطر استباقية عبر أساطيلها وتمكين ربانيتها وكبار المهندسين لديها لاتخاذ (CHIRP) "تشجع" تشيرب إجراءات سلامة فعالة للتخفيف من المخاطر. كما إن المبالغة في الاستجابة بحيلة أفضل دائماً. في النهاية، يعد تمكين الموظفين لاتخاذ قرارات جريئة للبقاء في الميناء لإصلاح الخلل أمراً ضرورياً لضمان سلامة الطاقم والسفينة نفسها. من خلال تعزيز ثقافة السلامة والتواصل المشترك وتوفير التدريب والموارد اللازمة، يمكن للمنظمات المساعدة في ضمان تجهيز جميع أفراد الطاقم

لتحديد المشكلات المحتملة حدوثها في السفينة ومعالجتها بسرعة وفعالية

## Key Issues

**الضغط** – يجب أن تدرك الشركات أن الضغط غير الملائم على طاقم العمل للوفاء بالمواعيد النهائية التجارية يضر بالسلامة من خلال إضعاف عملية صنع القرار وإعاقة الانتهاء الفعال في الوقت المناسب للصيانة أو الإصلاح

**الاتصال** – للحفاظ على السلامة الملاحية، يجب على الربابنة الإبلاغ بصراحة وشفافية عن أي عيوب أثناء التواصل بين الربان والقبطان. عدم القيام بذلك يهدد سلامة عمليات الإرشاد الملاحية

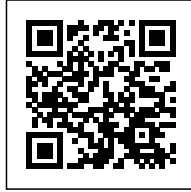
**العمل الجماعي** – إبلاغ المشكلات لفريقك وتشجيعهم دائماً لمواجهة التحديات لضمان دراسة المشكلات بدقة. في التقرير M2117 لم يتم الإبلاغ عن المشكلة المعروفة. اعتماد نموذج ذهني مشترك M2118 لم يتم إصلاح المشكلة، وفي التقرير الثاني M2117 عند مواجهة مشاكل تشغيلية أو فنية

**الثقافة** – الإبلاغ الصريح يخلق الثقة، في حين أن حجب المعلومات الهامة عن القبطان يمكن أن يؤدي إلى تدهور الثقة بسرعة

**pressure**Pressure

**poor\_communication**Communication

**teamwork**Teamwork



**There are no comments yet.**