M2154

Posted on 12.10.2023 by Adam Parnell

Categories: General Maritime, Maritime

Report Title محاولة تثبيت مرساة السفينة للوصول إلى مرسى مؤقت

Initial Report

أثناء الاقتراب في وضح النهار من قناة عائمة، تم إيقاف المحرك الرئيسي للناقلة المحملة لإتاحة مزيد من الوقت لينقضي الازدحام على المرسى.

عند اجتياز المدخل الخارجي للميناء، طُلب من المحرك الرئيسي "الإبطاء قدر الإمكان دون فقدان المسار" (Dead slow ahead) لكنه لم العمل. ومرت عدة دقائق دون الحصول على معلومات واضحة من غرفة المحرك حول طبيعة المشكلة، والتي بدت في النهاية أنها مشكلة تحكم في الصمامات.

لم يتمكن المهندسون، بناءً على طلب الربان والقبطان، من تحقيق سيطرة محلية على المحرك الرئيسي على الفور، لذلك تقرر تجريف المرساة اليمنى إلى مرسى مؤقت بالقرب من منطقة المياه الآمنة.

تم طلب قاطرة في الموقع للمساعدة في نقل السفينة إلى منطقة الرسو المخصصة.

حقق المهندسون في النهاية التحكم المحلي في المحرك الرئيسي.. وبعد ساعتين تقريبا، وصلت القاطرة إلى الموقع وتم ضبطها في قبل البدء في وزن المرساة. بعد ذلك تم سحب السفينة إلى المرسى المخصص (Fast Forward) "وضعية "التقدم السريع للأمام من خلال التحكم المحلي بالمحرك الرئيسي كما هو مطلوب. ظلت السفينة راسية لمدة ثلاثة أيام بينما تضمنت الإصلاحات حضور مساح تصنيف السفن.

لتقييم المشكلة الميكانيكية التي استلزمت الحاجة الفورية إلى تثبيت المرساة والحاجة إلى مزيد من الإلمام بأدوات التحكم الجانبية في حالات الطوارئ.

Comment

يسلط التقرير الضوء على أن مهارات التقييم الدقيقة والإلمام بمعدات الطوارئ البحرية أمر بالغ الأهمية لضمان سلامة وفعالية العمليات البحرية. تم تسليط الضوء أيضًا على أهمية الخبرة في تحديد أسباب المشاكل الهندسية، مع التأكيد على حاجة فريق المحرك إلى الانخراط في عملية التفكير الجماعي لتمكين التعاون الفعال مع فريق الجسر لتوقع وتخطيط الإجراءات اللازمة.

ومع ذلك، يمكن أن يختلف دعم البنية التحتية وتوافر المساعدة اعتمادًا على موقع السفينة، مما يزيد من التعقيد في حالات الطوارئ.

فيما يتعلق بتدريب المهندسين على معالجة المشكلات الهندسية بشكل جماعي، يوصى باستخدام نهج الإستراتيجية قصيرة المدى خاصة في حالة عدم توفر قواعد أو إجراءات محددة مسبقًا. يمكن أن يؤدي عقد الاجتماعات في غرفة التحكم في المحرك (STS) لمناقشة المشكلة وتقييم المخاطر وتقييم الوقت المتاح مما يعزز من العمل الجماعي بشكل كبير وبخلق نموذج عقلي مشترك

ويحسّن التواصل بين فريقي المحرك والجسر. كما يساعد هذا النهج التعاوني أيضًا على ضمان الاستجابة المنسقة للتحديات.

يشير التقرير أيضًا إلى أنه يجب على المهندسين أن يكونوا على دراية جيدة بعناصر التحكم الجانبية التشغيلية الخاصة بسفينتهم وأن يمارسوا استخدامها بانتظام للحفاظ على الإلمام بالأنظمة. إن إلزام كل مهندس بتشغيل جهاز التحكم الجانبي مرة واحدة على الأقل أثناء فترة عمله (عادةً كل ثلاثة أشهر) يمكن أن يساعد في الحفاظ على مهاراتهم مهيئة ويضمن قدرتهم على إدارة المعدات المهمة بشكل فعال.

يقر التقرير أيضًا بالاحترافية التي أظهرها الربان والقبطان في الحادث المحدد المذكور. وكانت تصرفاتهم متوافقة مع خطورة مشكلة المحرك، مما يعكس خبرتهم وقدرتهم على التعامل مع المواقف الصعبة بشكل مناسب.

Key Issues

التنبيه – يعد إعلام فريق الجسر بالمشكلة في غرفة المحرك أمرًا هامًا. ينبغي أن يكون تبادل المعلومات موجزا ومنقولا بوضوح. إذا كنت لا تزال تحاول اكتشاف المشكلة، فأبلغ بذلك. يمكن لفريق الجسر التصرف بناءً على هذه المعلومات ووضع خطط للطوارئ. يجب أن يفهم فريق الجسر أن حل المشكلات يمكن أن يكون أمرًا صعبًا وأن يأخذ ذلك في الاعتبار أثناء التخطيط للطوارئ.

العمل الجماعي– خلق نموذج عقلي مشترك للمشكلة والتشجيع بمواجهة التحدي هي من بين مجموعة من المهارات التي ينبغي تدريب جميع قادة العمليات على تطبيقها أثناء عمليات الاستجابة لحالات الطوارئ.

القدرة – اطرح السؤال على سفينتك القادمة – هل نعرف جميعًا كيفية تشغيل معدات التحكم الجانبية للطوارئ في المحرك؟ متى كانت آخر مرة تدربت على استخدامها؟ يجب على المسؤولين المعينين خارج السفينة (DPA) \ وحدة تشغيل السفن مديري التحكم بالثبات (ESC) عندما تسمح الظروف بذلك.

lack_of_knowledge Knowledge

teamworkTeamwork

lack_of_assertiveness Assertiveness