

M2246

Posted on 14.05.2024 by Adam Parnell

Categories: [Pilotage](#), [البحرية العامة](#)

Report Title السفينة التي علفت

Initial Report

ذكر أحد المراسلين حادثة لتشيرب تتعلق بإرضاء السفينة التي أدت إلى فقدان وظائف المراسل وضابط آخر. تسببت الحادثة في أضرار طفيفة في قاع السفينة ولم يُصب أحد بإصابات جسدية. من بين العوامل المساهمة كانت التشبث والاستعداد الضعيف

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

أثناء فك السفينة من الرصيف، أعاق التشبث 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 ملاحه 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 متأخراً لتجنب الإرضاء

بعد الإرضاء، 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.

Comment

حادث الإرضاء 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 مشتتين، مما يؤثر على قدرتهم على التركيز على ملاحه السفينة بأمان. من المحتمل أن هذا التشبث 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 للكابتن والضباط الآخرين لتقييم واعتماد الخطة بشكل صحيح

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

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

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

Key Issues

تشتيت ١: كان هناك العديد من المشاكل التي تأثرت بها الكابتن خلال هذا الرحيل المزدحم للغاية، ولم يُولى اهتمام كافٍ لملاحة السفينة.

تشتيت ٢: كان المرشد مشتتاً أيضاً بالمكالمات الهاتفية ولم يقدم المعلومات الملاحية الكافية لفريق الجسر.

العمل الجماعي ١: كان العمل الجماعي في الجسر غير فعال، مما أدى إلى خلق حالة غير آمنة للملاحة. تركت السفينة بدون سيطرة عامة حتى وقوع الإرضاء.

العمل الجماعي ٢: ينبغي تفويض طلب التأشيرة لأحد أفراد الضابطة الأخرى أو وكيل السفينة.

الضغط – الضغط التجاري لإعادة السفينة إلى مينائها الأصلي خلق ضغطاً غير ضرورية على الكابتن. تم تفاقم مشاكل التأشيرة والهندسة والملاحة في الجسر بواسطة مرشد يبدو متخلصاً من الوظيفة التي تم توظيفه لأدائها.



