

M2048

Posted on 23.11.2022 by Adam Parnell

Category: [Maritime](#)

_gallery

Report Title Bridge Resource Management – Mga isyu patungkol sa helm execution

Initial Report

Isang barko ang papasok sa harbor, sa umaga, na may sakay na piloto. Matapos ang kurso na 168°, humiling ang piloto ng panibagong kurso na 170° upang makabuwelo ng isang malawak na pagliko sa susunod na leg nito (160°).

Wasto namang inulit ng timon ang 170° kurso sa piloto, at pagkatapos ay tumingin naman pababa sa kaniyang portable pilot unit (PPU). Pagtingin niya ulit sa itaas, nakita niya na ang barko ay nagpasimulang mag-swing sa port side. Ang master at OOW ay *chinallenge* ang pagkakamali habang napansin ng piloto ang mga pangyayari, ang pag-swing ay mabilisang huminto.

Isang posibilidad na kinukonsidera ng piloto ay ang timon ay maaaring nagkaroon ng kasunod na kurso (160°) sa isip niya, ito ay ang mag-port. Malinaw din na mayroong shoal beacon fine sa starboard bow at ang timon ay nagkaroon ng intuwisyon na buksan ang distansyang iyon palayo sa navigational hazard. Ang piloto ay nilagay ang sitwasyong ito bilang human factor slip, kung saan pakiramdam niya nakapagpatibay sa pangangailangan na tignan ang rudder indicator dahil sa lahat ng pagbabago ng kurso.

Comment

Ang reporter (piloto) ay pinuri dahil sa pag-report sa sarili; isa itong tanda ng matinding safety culture sa port na iyon. Gayundin, ang paggamit ng closed-loop communication ng piloto at ng helmsperson, at ang mabilis na pag-challenge ng master at OOW ay indikasyon ng malakas na safety culture sa gitna rin ng mga crew.

Ang mga closed loop na komunikasyon ay isang magandang protocol para sa lahat ng komunikasyong kritikal sa kaligtasan.

Maraming environmental factors ang maaaring makaapekto kung paano reresponde ang helmsperson sa mga helm orders. Ang pagbuo ng wastong communication environment na may malinaw, maigsiing komunikasyon ay malaki ang maitutulong sa helmsman upang maging tama ang interpretasyon sa mga orders. Ag pagbibigay ng mas maagang intensyon ng helm action sa critical

points ng pilotage ay nakakatulong sa bridge team na ma-anticipate ang aksyon ng piloto. Sa pagkakataong ito, ang pinakamalinaw na order ay “Starboard wheel steer 170°.” Upang mas mabawasan ang panganib ng pagkalito, may ilang piloto na ginagawang non-verbal signals ang kanilang mga order gaya ng pagtaas ng braso o pagturo sa nais na direksyon. Ito ay magandang praktis at isa sa hinihikayat ng CHIRP na gayahin ng mga OOW at ibang piloto.

Key Issues

Komunikasyon- Ang pagseguro na ang mga sinasalitang mensahe ay natatanggap at naiintindihan at ang mga ninanais na kahinatnan ay naisasagawa ay mahalaga sa panahon n navigational manoeuvres. Iba’t ibang piloto at bridge team ay gaganwin ang mga bagay na bahagyang naiiba. Ang pagseguro na may closed-loop communication sa lahat ng yugto ng pilotage para sa helm at engine orders ay nakakaliha ng consistency at mapapabuti ang navigational safety.

aalerto-Ang pagpapanatili na informed ang bridge team sa kasalukuyan at sa haharapin pang intensyon ang nakakapagpabawas sa panganib na manghula o ma-misinterpret ang mga order. Ito ay partikular na kapaki-pakinabang sa panahon na may mataas o mababang workload.

Teamwork- Ang master at ang OOW ay mabilis na umaksyon sa pagkakamali; nagpapakita ito ng kapuri-puring lebel ng teamwork. Ang mga piloto ay maraming mga trabaho sa umaga kaya maaaring makaramdam na ng pagod at magkaroon ng paminsan-minsang maliit na pagkakamali. Ito ang mga panahong kinakailangan nila ng back-up at suporta mula sa bridge team. Kapag ikaw ay nasa bridge ng iyong susunod na barko, isaalang-alang mo kung gaano ka magtrabaho kasama ang team at ano ang iyong magagawa upang mapabuti ang bridge teamwork. Ang bridge team mo ba ay nagsagawa na ng post-arrival/departure debrief?



