

# M2246

*Posted on 14.05.2024 by Adam Parnell*

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

## **Report Title**Grounding

### **Initial Report**

Isang reporter ang ikinuwento ang isang insidente sa CHIRP kaugnay ng isang grounding o pagsadsad ng barko na nagresulta ng kawalan ng trabaho para sa reporter at isa pang opisyal. Ang insidente ay nagdulot ng maliit na pinsala sa hull bottom ng barko subalit wala naman naging mga pisikal na pinsala. Ang mga sanhi nito ay ang distraksyon at hindi magandang preparasyon.

Sa araw ng pag-alis, ang master ay abalang-abala sa pagkuha ng crew visa at pagtugon sa problema sa engineering. Dahil sa visa requirements, ang barko ay ilang araw ng huli sa paglalayag para sa kanilang 10-day passage plan upang makabalik sa kanilang home port. Sa kabila ng ganitong mga hamon, nakumpleto ang passage plan sa kalagitnaan ng hapon. Gayunpaman, isang kritikal na isyu ang umusbong sa pangunahing ECDIS system, nagpapakita ito ng hindi tamang charts para sa planadong ruta. Sa kabila nito, ginawa ang desisyon na umalis padin gamit ang impormasyon mula sa ibang sources, kabilang na ang paper charts at ikalawang ECDIS display, at sa pagkakaalam na mayroon namang piloto sa barko.

Sa panahon ng unmooring ng barko, ang pagka-distract ng piloto sa kaniyang telepono, ang nakahadlang sa komunikasyon at koordinasyon. Sa kabila ng napakaigsing master pilot exchange para sa outbound passage, tila walang overall control sa nabigasyon ng barko. Kaugnay sa aksyon ng piloto, mayroong kakulangan ng sapat na tugon at komunikasyon sa ibang mga basic navigational na mga tanong, gaya ng buoyage, kung saan sa panahon na iyon ay naligaw ang barko. Ang interbensyon ng master na makabalik sa track ang barko ay naging sobrang huli na upang maiwasan sana ang pagsadsad ng barko.

Kasunod ng pagsadsad ng barko, ay agaran at epektibong tumugon ang mga tripulante. Naging matagumpay ang mga pagsusumikap na i-refloat ang barko sa sumunod na mataas na tubig, na may kaunting pinsalang natamo. Walang nakitang malaking pinsala sa struktura ng barko o sa running gear matapos ng isang underwater inspection na isinagawa ayon sa port authority requirements.

### **Comment**

Ang insidente ng pagsadsad ng barko ay nagmula sa ilang serye ng mga issue ng human factors, na

nagpapakita ng pagkasira ng navigational procedures at komunikasyon sa barko.

Habang papunta sa bridge, ang parehas na master at piloto ay distracted, naka-kompromiso sa kanilang abilidad na makapag-focus sa ligtas na pagpapatakbo ng barko. Ang distraksyon ay nakapagdulot ng kawalan ng masusing pagkaunawa at pagtalakay sa passage plan, na natapos lamang ilang sandali bago umalis. Bilang resulta, walang sapat na oras ang master at iba pang opisyaes na wastong ma-assess at ma-aprubahan ang plano.

Ang responsibilidad sa brige ay nakakalat, na humahantong sa walang aksyon o pagkaantala sa paggawa ng desisyon at nagkaroon ng kabiguang magawa ng mga kinakailangang aksyon upang itama ang mga paglihis mula sa passage plan. Dagdag pa dito, ang kawalan ng kakayahan ng mga instrumentation alarm, partikular na ng ECDIS at echo sounder, na ma-activate kapag ang barko ay lumihis sa track at pumasok sa mga mababaw na tubig ay nagmumungkahi ng potensyal na technical failures o hindi wastong setup ng mga sistema.

Sa kabila ng pagkakaroon ng mga alternatibong navigation systems, gaya ng paper charts at iba pang ECDIS system, walang ebidensya na ang mga ito ay ginamit upang i-verify ang paglihis mula sa passage plan. Binibigyang diin nito ang pinalampas na pagkakataon na macross-reference ang impormasyon at mabawasan ang panganib ng navigational errors.

Sa kabuoan, binibigyang-diin ng insidenteng ito ang kahalagahan ng epektibong komunikasyon, masusing pagpla-plano, crew training, at wastong paggana ng onboard system upang matiyak ang ligtas na nabigasyon sa dagat.

## Key Issues

**Mga distraksyon 1.-** Napakaraming isyu ang nakaapekto sa master sa sobrang hectic niyang pag-alis, at hindi sapat na atensyon ang nabigay sa nabigasyon ng barko.

**Mga distraksyon 2.-** Ang piloto ay may distraksyon din gawa ng mga tawag sa telepono na hindi niya natulungan ang bridge team mula sa kaniyang sapat na kaalaman sa nabigasyon.

**Teamwork 1. –** Ang teamwork ng bridge ay dysfunctional na nagdulot ng hindi ligtas na kondisyon para sa nabigasyon. Ang barko ay naiwanang wala mang lang kabuoang kontrol hanggang sa sumadsad ang barko.

**Teamwork 2. –** Ang pag-apply ng visa ay dapat iutos sa ibang miyembro ng officer complement o sa ahente ng barko.

**Pressure –** Ang commercial pressure na ibalik ang barko sa kaniyang home port ay nakalikha ng hindi kinakailangan na stress para sa master. Ang mga isyu sa visa, problema sa engineering, at mga isyu ng bridge navigation ay napagsama-sama ng piloto na tila ay hiwalay ang utak sa trabahong dapat ay ginagawa niya.



