

# M2082

*Posted on 23.03.2023 by Adam Parnell*

**Category:** [Maritime](#)

**Report Title** Заплутаний буксирний бридель

## Initial Report

Наш звітувач заявив, що вони були на буксирі, буксирували 47-футовий тендер і наближалися до місця якірної стоянки рано вранці (0130).

«На вахті було лише три члени екіпажу: я, капітан і механік. Приблизно за милю від берега капітан знизив швидкість, щоб підготуватися до відчеплення тендеру. Він направив мене на кормову палубу і попросив бути напоготові. Я почав встановлювати кранці, готуючись до того, що тендер підійде до борту після постановки на якір. Поки я це робив, я почув, як двигуни дали задній хід. Тендер знаходився всього в 40 метрах за кормою, у той час як довжина буксирного тросу складала 75 метрів, і він був ослаблений. Я зв'язався по рації з містком, але було занадто пізно.

Лівий кінець буксирного бриделя зачепився за правий гребний гвинт, і двигун заглох. Ми віддалялися від берега, і було занадто глибоко, щоб скидати якір. Я одягнув маску з ліхтариком для пірнання і увійшов у воду, щоб оцінити, що сталося. Буксирний трос пройшов між рулів і, на щастя, не пошкодив гребний вал або рулі. Однак буксирувальний бридель був натягнутий, і його довелося відрізати. Я попросив іншого дайвмайстра допомогти, і ми занурилися під корпус і зрізали трос з гвинта. На це пішло близько 10 хвилин.

Як тільки ми змінили позицію і встали на якір, я обговорив з капітаном, що сталося. Він сказав що спостерігав за буксируванням через стернову камеру, коли двигун був на стопі. Він побачив тендер, що наближався, і подумав, що ми його підтягуємо, тому він дав задній хід, щоб допомогти. Він не знав, що бридель вже був у воді. З цього приводу не було ніякої комунікації, доки я не запитав зупинити двигун.

Наша звичайна процедура полягає в тому, щоб мати мінімум двох людей на кормі і постійний зв'язок. Це був десятий день чартеру, і всі були надмірно втомлені. Капітан значно перевищив свою норму робочого часу. Провина лежала на обох сторонах: мені варто було зв'язатися по рації з капітаном і сказати, що спочатку я встановлював кранці. Він припустив, що я був наготові, але не підтвердив і тому не запитав, чи можна давати задній хід. Нам пощастило!

## Comment

Подібна операція пов'язана з ризиком будь-яку годину доби, особливо рано вранці. Попередній інструктаж гарантував би, що всі зрозуміли план.

Ця робота вимагала оцінки ризику та детального інструктажу, а все підводне обладнання та вхідні/вихідні отвори мали бути належним чином ізольовані системою захисного блокування LOTOTO (Lock-Out, Tag-Out, Try-Out).

Виконання роботи в темряві і рано вранці, коли всі втомилися, збільшує ймовірність помилки. Набагато безпечнішою альтернативою є відпочинок для виконання цієї роботи при денному світлі, коли вся команда готова надати допомогу, якщо щось піде не так.

## Key Issues

Втома – Працювати рано вранці завжди важко, особливо якщо екіпаж вже втомлений. Це може вплинути на прийняття рішень. Чи можна було відкласти цю операцію до світанку, коли екіпаж був би відпочилим?

Комунікації – Встановлення зв'язку до початку дії має важливе значення, і для таких критичних для безпеки завдань, як ця, замкнений цикл комунікації (closed-loop communication) є найбезпечнішим методом.

Командна робота – Робота в невеликих командах зазвичай дуже ефективна, але не в даному випадку. Це нагадування про те, що час від часу, навіть на дуже добре організованих суднах, нам усім потрібно перевіряти один одного, щоб переконатися, що всі обізнані про те, що відбувається.

**fatigue**Fatigue

**poor\_communication**Communication

**teamwork**Teamwork



