

M2178

Posted on 12.12.2023 by Adam Parnell

Categories: [General maritime](#), [Pilotage](#)

Array_gallery

Report TitleНебезпечна ситуація: незакріплений лоцманський трап

Initial Report

Прибуваюче судно приймає лоцмана у морі. Судно мало надводний борт 6 метрів і приготувало лоцманський трап. Лоцман, піднявшись на палубу судна, побачив, що трап не був закріплений відповідно до правил і був прив'язаний до поручнів по обидва боки від місця посадки лоцмана і «прикріплений» за допомогою огонів навколо бічних канатів.

Швидко стало очевидним, що це взагалі не закріплювало трап, і він утримався лише завдяки щасливому випадку – балясина застрягла в точках кріплення на закругленій накладці.

Після прибуття на місток лоцман обговорив проблему з капітаном, який, здавалося, не був стурбований тим, що щойно ледь не стався нещасний випадок. Про ситуацію на судні було повідомлено призначеній особі на березі (Designated Person Ashore, DPA) та Державному портовому контролю.

Comment

Таке кріплення є класичним прикладом поганої підготовки та керівництва, а також судна, яке могло б бути більш вдалим за конструкцією. В ідеалі сертифіковані точки кріплення (≥ 48 кН) повинні розташовуватися на палубі, на відстані більше 0,95 м від накладки (fishplate). Це допоможе, якщо лоцман випадково схопиться за незакріплену секцію найтова або сходи при піднятті на палубу. Це дозволяє екіпажу зробити ефективне кріплення за допомогою стопорного вузла (rolling hitch).

Врешті-решт цьому судну було дозволено вийти в море після забезпечення належного кріплення, і, ймовірно, воно буде виключено зі списку суден, затверджених операторами терміналів.

Грубе порушення, яке, на щастя, не коштувало лоцману життя.

CHIRP зазначають, що деякі порти відмовляються відправляти лоцмана на судно до тих пір, поки не буде усунено невідповідність вимогам. Однак потрібен більш активний обмін даними про подібні інциденти. Часто застосовується додаток для збору даних, але ці дані лише іноді

передаються іншим органами управління лоцманськими службами і лише іноді передаються в наступний порт. Найкращою практикою є інформування наступного порту, щоб вони були попереджені заздалегідь.

CHIRP зв'язалися з DPA і отримали дуже обнадійливу відповідь, яка підтверджує, що судно провело навчання з належного закріплення лоцманського трапу, і що флот також був попереджений про небезпечну ситуацію, щоб запобігти її повторенню.

Key Issues

Культура – Капітан здавався незацікавленим. Чи реагує ваша компанія лише на інциденти і аварії? Чи достатньо у вашого екіпажу впевненості, щоб висловити стурбованість, якщо операції виконуються небезпечно? Якщо лоцман отримає травму або, що ще гірше, через недотримання правил кріплення трапу, як би ви відповіли на запитання: «Ви перевірили, чи надійно закріплений трап?»

Комунікація – Лоцманам настійно рекомендується направляти свої висновки в наступний порт, щоб їх можна було попередити заздалегідь. Про повторні порушення слід повідомляти державі порту і прапора.

Можливості – Керівництво повинно перевірити, чи найняті члени екіпажі володіють необхідними навичками для безпечного закріплення лоцманського трапу відповідно до правил. Коли до вашої команди приєднуються нові члени екіпажу, чи перевіряєте ви, чи всі вони можуть встановити і закріпити лоцманський трап?

Командна робота – Керівництво на борту повинно заохочувати культуру командної роботи, щоб екіпаж мав спільний підхід до дотримання техніки безпеки при виконанні всіх робіт. Це покращує робоче середовище та підвищує добробут. Командна робота також повинна бути продемонстрована вищим керівництвом.

Проектування – Судно не нове, але хтось погодив таку конструкцію: чому?

poor_communicationCommunication

teamworkTeamwork

designDesign

capabilityCapability



