

M2246

Posted on 14.05.2024 by Adam Parnell

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

Report TitleПосадка на мілину

Initial Report

Звітувач розповів CHIRP про посадку на мілину. Через цей інцидент звітувач та інший офіцер втратили роботу. У результаті інциденту днище корпусу судна було дещо пошкоджено, але ніхто не постраждав. Сприяючими факторами стали відволікаючі фактори та погана підготовка.

У день відплиття капітан був зайнятий отриманням віз для екіпажу і вирішенням технічних проблем. Через візові вимоги судно вже на кілька днів запізнилося з відправленням в 10-денний рейс, щоб повернутися в порт приписки. Незважаючи на ці труднощі, план переходу був завершений до середини дня. Однак виникла серйозна проблема з системою ECDIS, яка відображала неправильні карти для запланованого маршруту. Незважаючи на це, було прийнято рішення відходити, використовуючи інформацію з інших джерел, включаючи паперові карти та вторинний дисплей ECDIS, і знаючи, що на борту буде лоцман.

Під час швартування судна очевидне відволікання лоцмана на телефон завадило комунікації та координації дій. Незважаючи на дуже короткий обмін інформацією між капітаном і лоцманом під час виходу з порту, загального контролю за навігацією, певно, не було. Що стосується дій лоцмана, то він не зміг належним чином відреагувати на деякі основні навігаційні аспекти, включаючи положення судна відносно буїв, в результаті чого судно відхилилося від курсу. Капітан, прагнучи повернути судно на курс, втручився занадто пізно, тому це дозволило запобігти посадці на мілину.

Екіпаж відреагував на інцидент швидко та ефективно. Спроба знятися з мілини при наступному припливі була вдалою, і пошкодження були мінімальними. Огляд підводної частини судна, проведений згідно з вимог адміністрації порту, не виявив значних пошкоджень корпусу або рушіїв.

Comment

Цей інцидент з посадкою на мілину стався через низку людських факторів, що вказує на збій в навігаційних процедурах і комунікації на судні.

Після прибуття на місток капітан і лоцман відволікалися, що поставило під загрозу їх здатність

зосередитися на безпечному керуванні судном. Ця обставина, ймовірно, сприяла недостатньому розумінню та обговоренню плану переходу, який був складений незадовго до відходу. У результаті капітан та інші офіцери не мали часу належним чином оцінити та затвердити план.

Відповідальність на містку була розосереджена, і це призвело до бездіяльності та затримок у прийнятті рішень, а також до невжиття необхідних заходів для коригування курсу. Крім того, нездатність контрольно-вимірювальних приладів, зокрема ECDIS і ехолота, реагувати у випадку відхилення від курсу і виходу на мілководдя, вказує на можливі технічні збої або неправильне налаштування цих систем.

Незважаючи на наявність альтернативних навігаційних систем, таких як паперові карти та інша система ECDIS, не було жодних доказів того, що вони використовувались для перевірки відхилень від плану переходу. Це свідчить про упущену можливість зіставлення інформації і зниження ризику навігаційних помилок.

У цілому, цей інцидент підкреслює важливість ефективної комунікації, ретельного планування, підготовки екіпажу та належного функціонування бортових систем для забезпечення безпечної навігації у морі.

Key Issues

Відволікаючі фактори 1 – Перед відходом у капітана виникло занадто багато проблем, і навігації судна було приділено недостатню увагу.

Відволікаючі фактори 2 – Лоцман також відволікався на телефонні дзвінки і не надав команді на містку адекватну навігаційну інформацію.

Командна робота 1 – Командна робота на містку була неефективною, що створило небезпечні навігаційні умови. Судно опинилося без загального контролю до тих пір, поки не сіло на мілину.

Командна робота 2 – Оформленням віз повинен займатися інший офіцер або судновий агент.

Тиск – Комерційний тиск, який вимагав повернення судна до порту приписки, став джерелом непотрібного стресу для капітана. Проблеми з візами, технічні проблеми та робота на містку ускладнювалися тим, що лоцман, здавалося, був байдужим до роботи, для якої його найняли.



