

M2036

Posted on 16.08.2022 by Adam Parnell

Category: [Maritime](#)

Report Title 违反TSS规则

Initial Report

午夜过后不久，一艘载有引航员的油轮正在驶向一个分道通航制TSS。该船吃水20米。油轮即将进入国际上公认的指定深水航路。

此时，一艘吃水14米的集装箱船也正在驶向同一个TSS。集装箱船船长告知油轮两艘船将同时到达深水航路的进口，并要求油轮让给他更多的航行空间。

油轮上的引航员告知集装箱船，油轮正在沿着深水航路航行，同时指示集装箱船应走深水航路以东的另一条航道，并应避免在深水航路进口处追越。

集装箱船没有驶入位于深水航路东侧的TSS航道，而是逆着交通流方向进入了位于南侧的TSS航道，该航道的交通流方向在海图上有明显的标记。集装箱船联系了几艘迎面而来的船只，要求他们向右转向以允许集装箱船安全驶过。

不久之后，海岸警卫队问集装箱船为什么在反向航道中航行。

Comment

两船中的任何一艘船都可以采取减速措施，以避免在TSS深水航路进口处形成紧迫局面。我们认为，减速导致的几分钟的延迟不太可能实质性地改变抵达下一个港口的时间。集装箱船本可以在深水航路东侧的航道内安全航行，但其无视了引航员的建议而驶入了南侧航道，而该航道的交通流方向与集装箱船船首向相反。

CHIRP无法确定该集装箱船的标准操作规程中是否允许OOW改变船速（即减速）或修改航线，但在这种情况下OOW应通知船长。船舶减速可以使两船距离变大，进而避免形成紧迫局面，同时能有更多的时间来评估当时的局面。CHIRP鼓励值班驾驶员要从“时间”和“空间”两个角度去考虑问题。

当船舶驶向拥挤水域（例如分道通航制端口）时，如果情况允许，船上最好准备好应急计划，并确定您需要做出决定的时间或地点。在本例中，对于集装箱船而言，她有两条航路可以选择。当油轮显然使用深水航路时，集装箱船可以选择使用该航路东侧的备选航路。

CHIRP鼓励值班人员从“时间”和“空间”两个角度考虑问题。

集装箱船的行为是危险的，并且违反了关于分道通航制的国际规则；按照良好船艺的要求，使用分道通航制的船舶应航行在正确的航道内，并顺着该航道的交通总流向行驶，同时不应妨碍限于吃水船和操限船的

航行。

CHIRP联系了集装箱船的DPA以获取他们对此事件的想法，他们向CHIRP提供了调查报告，其中包括一份全面的船上航行审核报告。CHIRP发现船上既没有遵守航行程序也没有遵守船长常规命令，包括通知船长、告知VTS本船准备进入反向航道。

报告中还指出船上存在不适当的船舶操纵，并且由于船员没有有效的情景意识，导致风险识别能力不足。鉴于此，船公司在整个船队范围内开展了额外的培训，以提高船员的航行适任能力。这包括对所有新提拔的驾驶员进行驾驶台资源管理培训，以及对有航行经验的驾驶员开展定期更新培训。船公司还增加了港口船长检查的频率，检查时重点关注航行程序及其应用。公司向全船队公布了这一事件，要求所有船长召集团队开会讨论。

CHIRP想要赞扬该公司的出色响应和后续行动，以确保航行安全仍然是最优先事项。

Key Issues

压力 – 此事件是由于船上迫于时间压力而发生的。任何一艘船舶减速都会使她们在不同时间抵达航道进口，这并不会在实质上延迟任何一艘船的航期。船舶减速后还会有额外的时间来思考问题。航行时考虑“空间”而不仅仅是“时间”是一种极好的航海技能。

情景意识 – 工作量和注意力分散是导致情景意识丧失最大的因素。让船长上驾驶台不仅能为驾驶台团队带来更多的经验，并且可以分担过量信息的压力。船舶减速能留出更多时间来评估风险，这将显著提高情景意识。有多少驾驶员觉得自己有权利能让船慢下来？

警报 – 无论是油轮的驾驶台团队，还是在反向航道上迎面驶来的船只，都未警告集装箱船正处于错误的航道内，直到大约15分钟后海岸警卫队监测站的干预才引起他们的注意。

pressure Pressure

loss_of_awareness Awareness

lack_of_assertiveness Assertiveness



