

# 10 SAI SÓT NHỎ CỦA THUYỀN VIÊN CÓ THỂ GÂY RA SỰ CỐ LỚN



Nguồn: Internet

Một số vụ tai nạn hàng hải bắt nguồn từ những lỗi làm rất đơn giản xuất phát từ bất cẩn của người điều khiển tàu biển, mà đôi khi nghe như câu chuyện hài hước. Dưới đây là một số câu chuyện như vậy.

## 1. Sử dụng thông tin liên lạc bằng VHF để tránh va:

Chuyện xảy ra như một giai thoại về một con tàu khi đang hành trình trên sông để vào cảng thì nhìn thấy một con tàu khác trên radar. Hoa tiêu đang trên tàu và thông báo rằng không có tàu nào chạy ra từ cảng và con tàu kia trên radar có thể đang neo.



Để xác nhận, Hoa tiêu gọi cho tàu này trên VHF, xác định tàu đó theo vị trí địa lý và hỏi "tàu ở vị trí XYZ, có phải tàu anh đang neo không (Are you at anchor)?" ; Khi đó, tàu kia trả lời, "Đây là tàu ở vị trí XYZ, vâng, tàu tôi là tàu chở dầu (My ship is a tanker)". Sự nhầm lẫn sau đó dẫn đến một tai nạn va chạm.

Một khi sự hài hước không còn nữa, những người sử dụng VHF để liên lạc hàng ngày trên biển sẽ nhận ra rằng tình huống này hoàn toàn có thể xảy ra. Việc sử dụng VHF để tránh va chạm luôn gây tranh cãi và việc sử dụng nó hay không sẽ tùy thuộc vào từng

trường hợp cụ thể. Nó rất phổ biến ở một số nơi trên thế giới và ở các vùng nước hoa tiêu, nơi khả năng thông tin sai là rất ít xảy ra.

Vì vậy SQHH cần cân nhắc kỹ khi hành động như vậy và luôn sử dụng những biện pháp có ít rủi ro nhất.

## 2. Kiểm tra thủy thủ lái khi lái tay:

Bản tin an toàn của công ty được báo cáo rằng một con tàu đã bị mắc cạn khi đang điều động bởi hoa tiêu trên tàu. Căn cứ vào thực tế xảy ra là con tàu không ăn lái khi hoa tiêu ra lệnh thay đổi hướng đi cho thủy thủ lái, một nhóm thanh tra hàng hải đã tập trung kiểm tra tình trạng hệ thống lái của tàu. Nhưng nó hoạt động bình thường và cuộc điều tra kéo dài vài ngày không tìm thấy bất kỳ khiếm khuyết nào trong hệ thống lái của tàu.



Sau đó, với nỗ lực rất cao và kinh nghiệm của một thanh tra viên đã phát hiện ra rằng trong thời gian lái tay, thủy thủ lái AB với kinh nghiệm lâu năm và sự tự tin của mình đã "bí mật" chuyển sang chế độ lái tự động (vì anh ta biết rằng con tàu sẽ đi với hướng lái này rất lâu, có thể từ 45 phút đến một giờ) mà không được sự cho phép của hoa tiêu hoặc sĩ quan. Kết quả là, khi hoa tiêu ra lệnh thay đổi hướng đi, thủy thủ lái với hành động xoay tay lái như bình thường nhưng không thể đưa con tàu về hướng mong muốn do anh ta quên

rằng máy lái đang ở chế độ lái tự động.

Vụ tai nạn cho thấy OOW phải thường xuyên kiểm tra hành động của người lái.

### 3. Chỉ dựa vào thông tin trên radar:



Trên biển khơi từ cabin của mình, thuyền trưởng nhìn thấy một chiếc thuyền đánh cá nhỏ ở gần mũi tàu của mình. Ông ta lao lên buồng lái, đánh lái bằng tay và tránh va chạm. Trong trường hợp này, sĩ quan trực ca đã không nhìn thấy thuyền đánh cá khi anh ta hành trình chỉ bằng radar và mục tiêu này không được phát hiện do kích thước của nó. Lúc đó OOW đang thay đổi hướng đi để tránh một con tàu khác đã được nhìn thấy trên radar.

Trong trường hợp này, nếu OOW duy trì quan sát thích hợp bằng cách nhìn ra cửa sổ buồng lái thì tình huống có thể tránh được.

Người ta nói rằng mắt người được đào tạo huấn luyện có thể thu nhận rất nhiều thông tin và bộ não có thể xử lý nó nhanh hơn so với một thuật toán phức tạp đưa ra trên màn hình hiển thị radar.

### 4. Kiểm tra lại bằng trực quan mục tiêu radar:

Trong điều kiện tầm nhìn bị hạn chế và khu vực có mật độ giao thông dày đặc, người cảnh giới đang làm nhiệm vụ đã thông báo cho OOW về một mục tiêu được nhìn thấy ngay phía trước trên radar. OOW đã không thực hiện bất kỳ hành động nào vì anh ta cho rằng mục tiêu là một tàu đánh cá sẽ di chuyển ra xa khi con tàu đến gần nó hoặc đó là một sóng đội giả. Điều này dẫn đến va chạm với một con tàu khác đang dừng máy và thả trôi.



Trong trường hợp trên, việc thay đổi hướng đi ngay cả khi đối với "sóng đội giả" sẽ là hành động tốt nhất để đảm bảo an toàn cho tàu.

Hành hải an toàn bằng radar chỉ có thể được thực hiện khi người điều hành tự tin vào sự hiểu biết của mình về thiết bị và biết được giới hạn của nó.

Khi radar không được sử dụng 24/7, có một thuật ngữ được gọi là "thực hành thời tiết tốt", nó vẫn còn phù hợp cho đến ngày nay.

Điều này có nghĩa là cách tạo ra cơ hội tốt nhất để sử dụng radar

bất cứ khi nào cần đến và một ý tưởng tinh thần được thành lập sẽ giúp hiểu được hình ảnh radar trong khi tầm nhìn bị hạn chế.

Hiện nay với sự phụ thuộc vào AIS ngày càng tăng, chức năng đồ giải radar tự động (ARPA) thậm chí còn ít được sử dụng hơn. Mục tiêu radar phải luôn được kiểm tra bằng trực quan. Trong một khoảng thời gian, chỉ cần nhìn vào sóng phản xạ và sự dịch chuyển của mục tiêu, nhà hàng hải sẽ có thể xác định loại mục tiêu được mô tả.

### 5. Tuân thủ cứng nhắc vào hệ thống quản lý an toàn:

Trong lúc hành trình vào cảng và sau khi xác định vị trí trên hải đồ, sĩ quan hành hải thông báo với thuyền trưởng rằng con tàu đang ở phía Bắc so với đường đi dự định và ông ta nên chuyển về phía Nam để trở lại đường đi đã định.



Trên cơ sở thông tin phản hồi, thuyền trưởng bắt đầu điều chỉnh hướng đi, nhưng hình ảnh radar về các mục tiêu bờ và đánh giá của sĩ quan hàng hải không khớp nhau. Vì vậy, thuyền trưởng đã tự mình kiểm tra và nhận ra rằng OOW đã kẻ vĩ độ không chính xác, con tàu vừa vượt qua Xích đạo và đang ở Nam bán cầu.

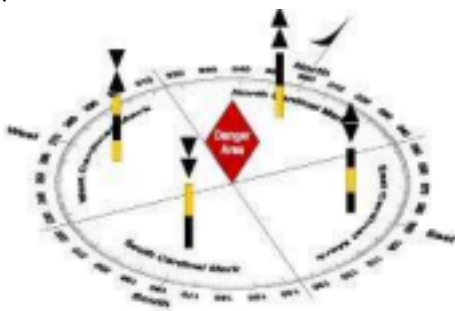
Tương tự như sự cố này là khi trong quá trình đi qua Greenwich hoặc kinh tuyến hoặc kinh độ 180 độ thì vị trí được đánh dấu là Đông thay vì Tây hoặc ngược lại.

Với việc tăng cường sử dụng ECDIS, khả năng xảy ra các lỗi như vậy được giảm thiểu. Nhưng điều còn thiếu sót trong sự hiểu biết của nhà hàng hải là nguyên tắc giám sát vị trí tàu. Họ phụ thuộc vào hệ thống quản lý an toàn của công ty để được hướng dẫn và sau đó bất kể tình huống ra sao, họ xác định vị trí theo khoảng thời gian được quy định bởi SMS. Điều này không hữu ích vì SMS có thể cung cấp hướng dẫn nhưng là nhà hàng hải thì bạn phải đưa ra quyết định phù hợp.

Một nguyên tắc đơn giản cần nhớ ở đây là “giữa hai lần xác định vị trí liên tiếp, tàu không gặp nguy hiểm”. Bất cứ khi nào người hành hải xác định vị trí trên hải đồ, nó phải được theo sau với vị trí dự đoán (vị trí DR), vị trí này sẽ đưa ra một ước tính sơ bộ về vị trí tàu tại thời điểm xác định tiếp theo. Trên cơ sở DR, tần suất xác định vị trí có thể được tăng hoặc giảm.

**6. Xác định và nhận dạng các phao tiêu hàng hải:**

Một Đại phó có kinh nghiệm đang đưa tàu đến đón hoa tiêu trong luồng có hệ thống phao. Anh ta hơi lo lắng khi được thuyền trưởng đánh giá về kỹ năng điều động tàu. Sau khi vào luồng, tàu bắt đầu ổn định và phao bên mạn phải được nhìn thấy ngay phía trước. Nhìn thấy phao ngay phía trước, C/O lập tức ra lệnh hết lái phải, thuyền trưởng cướp lệnh, điều chỉnh lại tàu và bàn giao quyền điều động tàu cho đại phó.



Cũng tương tự như các trường hợp Đông Tây Bắc Nam đã đề cập ở trên, điều này có thể xảy ra khi mất tập trung dẫn đến nhầm lẫn về màu sắc của phao và đi qua chúng về phía nào. Một lý do phổ biến cho điều này là do màu sắc khác nhau của phao ở vùng IALA-vùng A và vùng B hoặc bên trong một số cảng, hướng chạy tàu sẽ thay đổi (theo chiều kim đồng hồ xung quanh vùng đất) hoặc trong trường hợp phao luồng được ưu tiên.

Sự nhầm lẫn như vậy có thể được duy trì ở mức tối thiểu bằng cách ghi nhớ, “có thể sang trái - hình nón bên mạn phải” khi vào luồng,

điều này sẽ ngược lại khi rời luồng.

**7. Theo dõi và kiểm soát góc bán lái:**

Trong hệ thống phân luồng giao thông đông đúc, thuyền trưởng điều khiển tàu và OOW đang liên lạc với VTS, khi người quan sát báo cáo rằng một chiếc thuyền đánh cá nằm yên ở mạn phải bắt đầu di chuyển và đang băng qua mũi tàu. Thuyền trưởng kiểm tra chuyển động của mục tiêu trên radar và ra lệnh cho người lái “phải 20”.



Lúc này, điện thoại trên buồng lái đổ chuông và được thuyền trưởng trả lời. Sau khi hoàn thành cuộc điện đàm, khi nhìn lên, ông ta nhận thấy tàu đánh cá vẫn chưa rời khỏi mũi tàu và ông ta ra lệnh: “hết lái phải”. Lúc này tổ lái nhận ra rằng mặc dù người lái tàu lặp lại mệnh lệnh nhưng thực ra anh ta đang lái theo hướng ngược lại. Luôn luôn cần thiết phải theo dõi chỉ báo góc bán lái (RAI) để ngăn chặn những lỗi như vậy.

**8. Ghi chép sai số la bàn hàng giờ vào sổ nhật ký tàu - không phải là việc làm hình thức:**

Các cuộc điều tra hàng hải đã ghi nhận một số vụ tai nạn - tàu thuyền mắc cạn mà nguyên nhân là một điều rất đơn giản: không hiểu được ghi chép sai số la bàn hàng giờ. Chắc chắn rằng nhiều sĩ quan boong vẫn không hiểu những ghi chép đã đề cập mà họ làm hàng giờ trong ca trực hàng hải của họ.

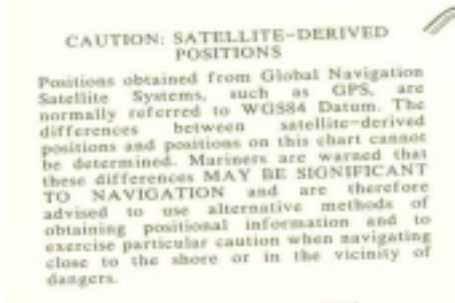


Một tàu được báo cáo bị mắc cạn và cuộc điều tra sau đó cho thấy đường chạy tàu đã bị lệch xa so với kế hoạch. La bàn con quay không hoạt động bình thường và dẫn đến lệch đường chuyển động

của tàu.

Báo Động lệch hướng, ngày nay các nhà hàng hải đã có một phương tiện thay thế hiện đại để giám sát đường di chuyển của tàu - máy thu GPS. Yêu cầu các nhà hàng hải cần phải hiểu biết về các nhật ký nói trên.

### 9. Vị trí GPS ở vùng nước ven bờ - hãy cẩn thận:



Vị trí GPS hiện được sử dụng trên nhiều lĩnh vực trong cuộc sống bình thường của chúng ta: ô tô, điện thoại, tàu thủy, v.v. Nhưng nó sẽ được xử lý ở mức độ cao hơn đối với các nhà hàng hải.

Cần lưu tâm đến ghi chú được nhấn mạnh trong trang đầu tiên của sách hướng dẫn sử dụng máy thu GPS: “GPS là một hệ thống xác định vị trí điện tử và vị trí của tàu được khuyến nghị xác định bằng phương pháp khác bất cứ khi nào có thể”. Đặc biệt, khi hành hải gần bờ biển thì hải đồ hoặc sơ đồ của vùng nước đó thường được phát hành bởi hệ thống trắc địa địa phương và có thể có sự khác

biệt đáng kể so với WGS-84.

### 10. Tu chỉnh và cập nhật hải đồ - thực hiện một cách nghiêm túc và đầy đủ:



Sự cố trong cuộc sống thực tế: Do sơ suất của một sĩ quan hàng hải, một con tàu không được phép vào cảng trong 2 ngày. Sau 2 ngày, USCG đã cấp phép đặc biệt cho tàu theo yêu cầu của đại lý. Tàu đó không có ấn bản mới nhất của hải đồ khu vực cảng Baltimore. Ấn bản mới này đã được xuất bản 4 tuần trước và tàu đã nhận được thông báo tương tự. USCG trong cuộc kiểm tra hàng năm của họ đã chỉ ra lỗi và con tàu đã bị phạt và chỉ được phép cập cảng sau 2 ngày khi đại lý tìm kiếm được phiên bản mới.

Do đó, điều quan trọng là trong quá trình tu chỉnh hải đồ, sĩ quan hàng hải phải thực hiện trách nhiệm thật chu đáo và cẩn thận.

(Source: [The Marine Insight](#))