

Casualty Information No. 9 - June '99

Bergen Hull Club wishes to contribute to increased safety on board. Focusing on **Lives, Health, Environment and Assets**, we want to highlight **Useful Experience** gained from our considerable claims material developed over many years.

In this issue we focus on Passage Planning and the need for extraordinary awareness in case of deviation from the plan. We have had several incidents where deviation from the approved plan became necessary and it turns out that when a plan has to be adjusted on short notice, it can lead to inaccuracies that may cause disaster. It seems that such events should be handled with the utmost care. Two examples:

1. Grounding after emergency port call.

Course of events:

A ship went island hopping according to a carefully prepared and approved passage plan that was well known to the bridge team. An emergency necessitated a diversion to an unscheduled port. The revised passage plan was not entered on the chart, and in particular the departure plan was merely discussed on the bridge prior to departure. On leaving the harbour the vessel grounded at 12 knots. The Master was not on the bridge at the time. Terrestrial navigation, mainly by radar, was employed, relying on a floating buoy as the sole reference point.

Discussion:

It was later established that the chart was not updated and that the buoy's chart position was incorrect. In addition the clearly stated fact that buoys only provide estimated positions was not taken into consideration. It became evident that a reliable departure position was never established. Furthermore it is clear that there was room enough to have allowed safe distance from the perilous area. At least one nautical mile should have been used, and if so, the mishap would have been prevented. Later it also became known that change of watch officer occurred prior to departure, but position fix was neither taken nor verified.

2. Grounding after revising passage plan on short notice.

Course of events:

On leaving port the officer in charge quickly changed the passage plan on the ECDIS/GPS display. The Master approved the revised plan and then left the bridge. No one of them really

checked the chart and thus did not realise that the sound was too shallow in a few spots. About 30 min. after departure the ship struck a pointed rock, ripping the bottom severely.

Useful Experience Gained:

- Preparation of good passage plans, including port passage plans, is essential. If terrestrial navigation mode, rather than GPS is used, care should be taken to provide for fixed points of reference when determining positions. Use of ECDIS/GPS is excellent, provided that the planning is thorough.
- Passage plans must only be revised after careful consideration, and never lightly. Then, if you are forced to deviate, you should treat the event with the utmost care, increasing the manning on the bridge, taking the necessary time to study and enter the new courses, starting logging of events etc., until you are completely satisfied that everything is back to normal.
- Have updated charts available.
- Always "sail" a new course in the chart.
- The Master must remain on the bridge in such cases.
- The complete bridge team must familiarise themselves with the new plan.
- Watch change procedures must always be properly followed.



Havarierfaring Nr. 9 - Juni '99

Bergens Skibsassuransforening ønsker å bidra til økt sikkerhet om bord. Fokus vil bli satt på **Liv, Helse, Miljø og Verdier**, ved å finne frem til **Nyttig Lærdom** i vårt statistiske havarimateriale over mange år. I denne utgaven behandler vi seilingsplaner, og behovet for ekstraordinær oppmerksomhet i tilfeller med avvik fra planen. Vi har hatt flere saker hvor avvik fra en godkjent plan ble nødvendig, og det viser seg at når man må justere en seilingsplan på kort varsel, kan unøyaktigheter medføre katastrofe. To eksempler:

1. Grunnstøting etter å ha søkt nødhavn.

Hendelsesforløp:

Et skip seilte fra øy til øy ifølge en nøye forberedt og godkjent seilingsplan som var godt kjent for brobesetningen. En nødsituasjon gjorde det nød-ven-dig å divergere til en havn som overhodet ikke var planlagt. Den reviderte seilingsplanen ble ikke lagt inn i kartet, og særlig utseilingsplanen ble kun diskutert på broen før avgang. I det man forlot havnen støtte skipet på en grunne i 12 knops fart. Kapteinen hadde forlatt broen. Terrestrisk navigasjon, hoved-sakelig ved hjelp av radar, ble benyttet, i det man stolte på en bøye som eneste referansepunkt.

Diskusjon:

Det ble senere påvist at kartet ikke var oppdatert og at bøyens posisjon i kartet ikke var riktig. I tillegg var det ikke tatt hensyn til det klare faktum at bøyer kun gir omtrentlige posisjoner. Det er klart at en pålitelig avfarende posisjon aldri ble tatt. Videre at det var plass nok til å beregne en bedre sikkerhetsdistanse fra det farlige farvannet. Minst en nautisk mil burde vært brukt, og i så tilfelle ville uhellet vært forhindret. Senere ble det også kjent at det ble fore-tatt vaktskifte på broen før avgang, men posi-sjon ble da hverken tatt eller verifisert.

2. Grunnstøting etter revidering av seilingsplan på kort varsel.

Hendelsesforløp:

I det skipet forlot havnen forandret vakthavende offiser raskt seilingsplanen på kartmaskinen. Kapteinen godkjente den reviderte planen og forlot så broen. Ingen av dem sjekket kartet godt, og la således ikke merke til at sundet var for grunt på et par steder. Omtrent 30 min etter

avgang støtte skipet på en spiss grunne og rev en lang flenge i bunnen.

Nyttig lærdom:

- Forberedelse av gode seilingsplaner, inkludert seilas innen en havn, er svært viktig. Dersom terrestrisk navigasjon benyttes, må man være nøye med å finne frem til faste referansepunkter ved stedbestemmelse. Bruk av ECDIS/GPS er utmerket, forutsatt at planleggingen er meget grundig.
- Seilingsplaner må kun bli forandret etter nøye overveielse. Dersom man blir tvunget til å endre planen, bør man behandle situasjonen med den ytterste forsiktighet. F. eks. ved å øke bemanningen på broen, ta den tiden som trenges til å studere og legge inn de nye kursene, starte opp logging av hendelser etc, inntil du er helt sikker på at alt er tilbake i normal gjenge.
- Forsikre deg om at oppdaterte kart alltid er tilgjengelig.
- Foreta alltid "kartseilas" før du endrer din sikre kurs.
- Kapteinen må alltid være på broen i slike tilfeller.
- Hele brolaget må gjøre seg kjent med den nye planen.
- Prosedyrer for vaktskifte må alltid følges.

