

# M1909F

*Posted on 05.09.2022 by Adam Parnell*

**Category:** [Maritime](#)

**Array\_gallery**

**Report Title** Ang banggaan sa pagitan ng isang pampasaherong lantsa at tug ay nagreresulta sa mga pagkamatay

## Initial Report

Ang isang tug ay nakipag-ugnayan upang tulungan ang isang RO-RO na pampasaherong ferry sa pagdaong sa malakas na hangin. Ang master ng ferry ay may hawak na pilotage exemption certificate para sa daungan, kaya walang pilot na sumakay. Ang tug ay nagmaniobra malapit sa port bow ng ferry at sinusubukang ikonekta ang isang tow line nang ang hulihan nito ay bumangga sa bulbous bow ng ferry, kung saan ito ay naging pinioned, naka-takong sa port at umahon sa tubig. Nagdulot ito ng pagtaob ng paghatak na nagresulta sa pagkawala ng 2 crew.

Ang paghatak ay nagmaniobra malapit sa RO-ROs bow upang ikonekta ang hila. Gayunpaman, kapag nakaalis na ito sa 'safe zone', ang hydrodynamic na interaksyon sa pagitan ng mga hull ng mga sasakyang pandagat ay nagbunot ng paghatak patungo sa bulbous bow ng ferry.

Masyadong mabilis ang takbo ng lantsa sa tubig para ligtas na maikonekta ang isang tow line. Ang mataas na bilis ay nangangahulugan na ang 'safe zone' ay mas malayo sa katawan ng lantsa, at ang tug ay kailangang gumamit ng karamihan sa magagamit nitong lakas ng makina upang tumugma sa bilis ng barko, na nag-iiwan ng kaunting reserbang kapangyarihan para sa tug upang maniobra.

Ang pilot-exempt master ng ferry ay hindi kinakailangang sumailalim sa karagdagang pagsasanay para sa tug assistance, na karaniwang hinihiling sa panahon ng masama at mapaghamong kondisyon ng panahon.

Bumaha ang tubig sa isang bukas na pinto at ventilation duct sa silid ng makina nang bumaling ang hatak at tumaob. Pinahintulutan nitong mangyari ang pagbagsak ng pagbaha, higit na nababawasan ang katatagan at sa huli ay humahantong sa pagtaob.

Hindi maisara ng tug crew ang engine-room ventilation duct sa panahon ng operasyon dahil kailangan itong bukas para magbigay ng hangin para sa mga makina ng tug.

Ang paghatak ay hindi sumunod sa mga kinakailangan sa katatagan, na nangangahulugang ito ay madaling kapitan ng labis na takong sa panahon ng operasyon at maagang pagbaha.

## Comment

Ang pagtatayo ng hila sa pagitan ng tug at barko ay dapat isagawa sa pinakamababang bilis hangga't maaari sa mga pangyayari at kundisyon upang bigyan ang tug ng higit na kakayahang magamit at maiwasan ang pag-alis nito mula sa "safe na lugar" kung saan ang dynamic na pakikipag-ugnayan ay mas malamang na mangyari.

Ang mga ship masters (lalo na ang pilot-exempt masters) at tug masters ay dapat na lubusang maunawaan ang teoretikal at praktikal na aspeto ng ligtas na tug/ship operations.

*Diagram sa kagandahang-loob ni Captain Henk Hensen – Paggamit ng Tug sa daungan: Isang praktikal na gabay.*

Ang mga tugs ay dapat na akma para sa layunin kung saan ginagamit ang mga ito, na may sapat na lakas at kakayahang magamit para sa nilalayong operasyon, at dapat palaging sumunod sa mga kinakailangan sa katatagan. Ang down-flooding ay mabilis na maaalis ang anumang reserbang katatagan at magiging isang mahalagang salik na nag-aambag sa pagtaob. Sa panahon ng kritikal o mataas na panganib na operasyon, ang lahat ng mga pinto at iba pang mga pagbubukas na hindi kailangang buksan ay dapat na ligtas na sarado.

Itinuturing na kailangan para sa mga tug masters na magkaroon ng mahusay na pag-unawa sa mga elemento ng tug stability. Kailangan nilang malaman kung nasaan ang mga limitasyon at ang mga kahihinatnan ng mga kasanayan sa paghawak ng tug na hindi sumusunod sa mga tuntunin ng katatagan sa normal na mga pangyayari.

Ang katatagan ng isang tug ay hindi isang static na kundisyon ngunit maaaring mabilis na magbago dahil sa mga umuusbong na puwersa na kumikilos sa linya ng hila at ang pabago-bagong interaksyon sa pagitan ng tug at nito. Ang mga nagbabagong puwersa na ito ay maaaring negatibong makaapekto sa katatagan ng tug kung hindi sila sapat na sinusubaybayan at nakontrol. Sa kasong ito, tulad ng kalunus-lunos na ipinakita sa ulat na ito, nagtapos ito sa pagtaob ng paghatak na may pagkawala ng buhay.

***Ang mga tugs ay dapat na angkop para sa layunin kung saan ginagamit ang mga ito, na may naaangkop na sinanay na mga tauhan, at sapat na lakas at kakayahang magamit para sa nilalayong operasyon.***

## Key Issues

Kakayahan – Nauunawaan mo ba ang mga panganib sa iyong paghatak kapag tumatakbo sa paligid ng isang sasakyang-dagat na nangangailangan ng linya ng hila? Anong mga pagsusuri ang gagawin mo bago subukang gawing mabilis ang linya ng hila? Hihilingin mo bang bumagal ang sasakyang-dagat bago lumapit? Tingnan ang paggamit ng Tug sa port: Isang praktikal na gabay. ni Kapitan Henk Hensen .

Nagbibigay ba ang iyong kumpanya ng kinakailangang teoretikal at praktikal na pagsasanay sa katatagan para sa mga tug masters at kapareha?

**Mga Lokal na Kasanayan** – Pareho ba ang mga kinakailangan para sa paghatak ng isang master ng PEC sa bawat daungan? Mayroon bang anumang pamantayan ang IMPA para sa mga master ng PEC at ang kanilang pagsasanay? Dapat bang i-require ng port na suriin ang master ng PEC sa pamamahala ng paggamit ng tug?

**Presyon** – May presyon ba na huwag kumuha ng pilot, dahil may exemption certificate ang master?

**Nag-aalerto** – Bilang isang master na may PEC para sa daungan, isasaalang-alang mo bang humingi ng tulong mula sa isang bihasang piloto upang pamahalaan ang paggamit ng tug?

**normalisation\_of\_deviation** Deviation

**pressure** Pressure

**lack\_of\_knowledge** Knowledge

**poor\_communication** Communication

**lack\_of\_assertiveness** Assertiveness



