

M2033

Posted on 06.12.2022 by Adam Parnell

Category: [Maritime](#)

Report Title Banggaan sa pagitan ng power-driven vessel at yacht ay mahigpit na naiwasan

Initial Report

Sinulat ng reporter, "Kami ay naglalayag sa aming yate, na may patag na dagat, mahinang hangin, at perpektong visibility, na may 4 knots sa kursong 132° degrees. Isang napakalaking motor boat ang namataan sa unahan namin ilang milya ang layo at nagpatuloy patungo sa amin sa isang reciprocal course. Napanood namin maigi ang bangkang ito habang ito ay masyado ng papalapit sa amin, sa kadahilanang nakatutok direkta sa amin ang bow nito.

Habang papalapit ito, hindi ito nagpakita ng pahiwatig na magiiba ng kurso, kahit na ito ay nagmotor, at kami naman ay naglalayag. Noong ilang segundo nalang ang pagitan, pinaandar namin ang aming makina at nagkaroon ng paggalaw na 90-degree course sa starboard upang maiwasang masagasaan nito. Hindi kami nag-aalinlangan na, kung hindi namin pinaandar ang aming makina at lumihis sa daan, masasagaan nila kami.

Ang aming AIS receiver ang nagbigay ng pangalan ng bangka at nagpakita ito ng bilis na 12.9 knots. Ang motor cruise ay may haba na 50 metro. Tinawagan namin ang bangka sa aming VHF Channel 16 at mabilis na nakatanggap ng responde. Sabi namin, kami iyong yate na nasa stern ninyo na kinailangang mag-iba ng kurso upang maiwasang masagasaan ninyo kami". Tatlong beses sinabi ng radio operator na nasa motor boat na hindi nila kami nakita at tila wala silang kamalay-malay na andun kami o malapit na nila kaming masagi.

Comment

Ang power-driven vessel (PDV) ay dapat mayroong sapat na lookout upang "magkaroon ng buong pagtatasa sa sitwasyon at sa panganib na bumangga" at pagkatapos ay gumawa ng aksyon sa ilalim ng rule 18 na "umiwas sa daan" ng yate. Tama ang ginawang aksyon ng yate upang makaiwas sa banggaan dahil sa paggalaw nito mag-isa (rule 17). Subalit, sa sandaling patakbuhin nito ang makina, nagiging PDV nadin ito at ang manoeuvre na ito kinakailangan sa ilalim ng rule 14 (head on na sitwasyon).

Ang dalawang bangka ay parehas na may obligasyon sa ilalim ng rule 2 na 'sumunod sa ordinary practice ng mga seamen' na sa termino ng karaniwang tao, ibig sabihin into ay palaging gumamit ng common sense. Bagama't ang yate ay tama sa pagpapanatili nito ng kaniyang kurso at bilis,

iminumungkahi ng CHIRP na ang maagap at agarang paglipat sa starboard upang mapigilan ang napipintong close-quarters situation ay maaaring naging wastong kurso dahil parehas na may responsibilidad ang mga bangka (ito muli ay sa ilalim ng rule 2) upang maiwasan ang banggaan.

Maaari ding naisip nitong gumawa ng 5 maikling putok (rule 34d) upang ipahiwatig na hindi nito nauunawaan ang mga intensyon ng PDV. At sa kabila ng panganib na dati ng nabanggit ng CHIRP tungkol sa VHF-assisted collisions, mas mainam din na ialerto ang PDV sa kanilang presensya.

Key Issues

Situational Awareness – Ang crew ng yate ay nagpakita ng magandang kamalayan sa sitwasyon, na siya namang kulang sa mga nakasakay sa motor cruiser. Lahat ng barko ay dapat magkaroon ng wastong pagbabantay sa dagat – walang mga eksepsiyon.

Alerting – Kapag nag-aalinlangan sa intensyon ng kabilang barko, ang 5 maikling putok sa whistle at pag-flash ng puting ilaw naman kapag gabi ay ilan sa mga epektibong pamamaraan upang makuha ang atensyon ng isa pang barko. Ang VHF ay kapaki-pakinabang alertuhan sila sa inyong presensya.



