

# M2062

*Posted on 06.12.2022 by Adam Parnell*

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

**Array\_gallery**

**Report Title** Contingency action upang maiwasan ang close-quarter incident sa isang passenger Ferry

## Initial Report

Ang aming reporter, isang kapitan ng passenger ferry, ay sumulat ng:

“Ayon sa timetable, dumating kami sa aming standby location para sa port sa nakatakandang oras. Maliwanag pa noon, na may malinaw na visibility at may stiff na hangin. Isinagawa namin, gaya ng dati, ang mga pre-arrival check at verification habang papalapit kami sa berth.

Noong tumawag ako sa port ayon sa pre-arrival checklist, nainform ako na ang large passenger liner ay kakaalis lang at ako ay dapat magdahan-dahan muna (tumutukoy sa aking barko).

Gayunpaman, dahil sa pagiging malapit sa berth, ang iba pang bangka at ang confined na tubig, malinaw na dapat ay ligtas na mapabagal ko ang aking takbo. Kaya, kinailangan kong magkaroon ng mabilis na pagliko (para maiwasang mapunta sa kalapit na lee shore).

Ipinagpatuloy ko ang aking pagliko upang makumpleto ang 360, sa panahon na ito, ang passenger liner ay malinaw sa port at sa berth na inaasahan namin. Ang aming distansya mula sa breakwater ay tinatayang 3 kable mula ng magsimula kaming lumiko.

Sa bawat port of arrival, nagplano kami ng dalawang abort positions. Noong makalampas kami sa una, kung saan tumunog ang ‘Standby,’ tumawag ang crew sa istasyon, naberipika ang pitch response at naka-engage ang hand steering. Hindi pa namin nararating ang pangalawang abort position (tinatayang apat na kable mula sa una), kaya maaari pa ang direct abort.

Makaraan ang ilang saglit pagkalampas sa unang abort at pagkumpira sa mga bagay na nabanggit, tinawagan ko ang harbour upang humingi ng permiso na magpatuoy na mag-berth. Binigyan ako ng all-clear samantalang inaabisuhan na tila may papaalis na cruise ship.

Sinabi sa akin ng operator na “baka gusto mong magdahan-dahan”, subalit malinaw na sa akin ngayon na kakailanganin kong i-abort ang arrival upang maiwasan ang close-quarters situation sa cruise vessel, na nagmamaniobra sa kaniyang pwesto. Dahil sa pagiging malapit ng lee shore sa starboard, pinili kong lumiko sa port/salungat sa hangin at magkaroon ng dagdag na distansya mula sa pampang, kasabay ng pagpapahina ng bilis sa minimum.

Sa mga nakasaad na avoidance measures na maayos na isinasagawa at pagkakaroon ng ninanais na epekto, kinausap ko ang cruise vessel upang magkaroon ng general direction ang nilalayon nilang tahakin pagkaalis sa harbour upang makapag-plano naman ako ng aking maniobra at hindi magresulta ng dagdag na panganib. Sa kanilang pagabiso ng kurso sa silangan bago lumiko pahilaga, pinili kong tapusin ang full 360, upang makapagbigay ng oras as espasyo sa cruise ship na makalabas ng madali sa harbour area at upang makakuha naman ako ng diskarte para sa aming pagdating sa berth.

Ang pangunahing panganib ay ang pagiging malapit sa lee shore, na may easterly winds, ang naging factor para magbigay ng dagdag na espasyo sa passage plan at kabilang na ang shoaling water sa timog na bahagi ng berth. Ang mga kaalaman na ito ang nagbigay daan upang makapagdesisyon ako ng maaga, positibo at mabilis na paraan ng pagiwas, kaysa sa hayaan na lumaki pa muna ang panganib at saka lang magpatuloy, kahit na sa pinababang bilis, at hayaan na mamuo ang di inaasahang close quarters situation.

Dahil ang aking barko ay nasa *timetabled service*, dumarating at umaalis kami sa parehas na oras araw araw, kung pinahihintulot ng panahon. Sa kabila nito, ang cruise ship ay hinayaang makaalis na direktang nakapag-clash sa aming pagdating. Ang clash sa mga pagkilos na kagaya nito ay naiwasan sana kung nagkaroon lamang ng simpleng tawag sa telepono o pag-email. Matapos nito, maaari pa sana naming ipinagpaliban ng kaunti ang aming pagdating, upang makaiwas sa ganitong sitwasyon.

Karapat-dapat na pansinin na ang bridge team ay magkatulong na nagtatrabaho sa kanilang inisyal na pagdating, sa abort action, at sa passage/arrival resumption at kasunod na ligtas na pag-berth.

## Comment

Ang ferry ay nagbigay ng oras para sa ligtas na espasyo upang makaiwas sa close-quarter situation. Ito ay tamang paraan ng pagkilos. Ang mga mambabasa ay hinihikayat na ikumpara ang ulat na ito sa M2036, inilathala sa huling edisyon ng FEEDBACK, na nagbibigay diin sa mga panganib ng pagtahak sa opposite approach.

Ang mga port authorities ay responsable sa pamamahala ng trapiko sa barko, at malamang ay alam nila ang iskedyul ng dating ng ferry. Ang mga cruise vessel ay nag-ooperate din sa isang itinerary subalit may mas mainam na coordination sa pagitan ng port. At naiwasan sana ng cruise ship ang insidenteng ito. Nagmumungkahi ito na alinman sa breakdown sa komunikasyon o sa pagdating ng ferry ay hindi nakunsidera ng wasto noong plinano ng cruise ship ang oras ng kaniyang pag-alis. Hindi rin malinaw ang radio procedure ng port authority: "Baka gusto mong magdahan-dahan," isa ba itong direksyon o rekomendasyon?

Sa mga malilit na port, partikular na iyong walang tauhan na magbabantay 24 oras, may inilalathalang mga notice sa mga marino na nagdidirekta sa ilang mga laki o kategorya ng barko na

mag-broadcast ng kanilang pagdating at pag-alis sa VHF working channel ng port. Ito ay magaalerto sa ibang mga barko ng trapiko sa kanilang paligid at nagpapahintulot sa kanila na makipag-coordinate sa isa't isa. Hinihikayat ng CHIRP ang mga malilit na port na ikunsidera kung ang ganitong pamamaraan ay angkop sa kanilang daungan.

## Key Issues

**Local Practices-** Ang port management ay hindi dapat hayaan sa pagbabakasakali ang marine operations. Kailangang makapag-establish ng safety risk measures at matukoy ang mga pamamaraan upang malinaw na mantindihan kung anu-ano ang kailangan sa pagdating at pagalis ng mga barko sa port na ito.

**Communications-** Kailangan din i-establish ang malinaw na komunikasyon sa port authority, na nagpa-prioritise sa trapiko ng mga paparating at papalabas na barko, lalo na sa mga ports na may limitadong lugar upang makapagmainobra.



