

# M2100

*Posted on 23.03.2023 by Adam Parnell*

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

**Report Title** Pagsadsad ng barko sa harbour

## Initial Report

Sumakay ang piloto sa napakalaking container ship sa oras na 0200H bago ito mag-navigate sa harbour. Ang hangin ay NNE 10 knots, ang tidal current ay nasa SE at maganda ang visibility. Napansin ng piloto matapos ang insidente ang kahirapan sa wika ay nakabawas sa pagiging epektibo ng komunikasyon.

Sa oras na 0350H (1 oras at 30 minuto matapos ang high water), ang container ship ay nagsimulang gumewang patungo sa daungan. Mga 0405H, matapos ang pag-swing nito, ang barko ay tila patimog dahil sa impluwensya ng hangin at tide.

Ang mahigpit na pag-swing ng barko patungo sa quay ay napadikit sa isa sa mga jetty cranes, kaya ang piloto ay nagmaniobra sa barko upang maiwasan ang kontak. Kinailangan nila ng isang tao upang makapag-report ng distanya sa quay at iba pang imprastruktura dahil ito ay kulang 10m mula sa jetty at sa mooring dolphin. May tatlong tug na nakadirekta upang hilahin ang container ship papalayo sa jetty, subalit naging maliwanag na ang barko ay natangay dahil sa hangin at tide at sumadsad sa isang charted shallow patch. Ipinagbigay-alam ito sa port authorities, at ang pangapat na tug ay pinadala upang itulak papunta sa port quarter ng barko. Sa tulong na ito, ang barko ay ligtas na nakapagmaniobra palabas ng shallow patch sa oras na 0506 at pagkatapos ay nakapag-berth na walang naging karagdagang insidente matapos ang malawakang pagsusuri sa watertight integrity ng hull.

## Comment

Ang pagpapanatili ng situational awareness sa gabi ay mahirap. Ang visual references ay mahirap makita, partikular na kapag may background lights pa, at maaari din silang magbago sa paglipas ng panahon dahil sa mga development sa pampang. Ang IMO SOLAS Chapter V regulation 13.

Ang mga establisyemento at operasyon na makakatulong sa nabigasyon ay dapat na suriin kada port habang tumataas ang bilang ng trapiko at ang antas na panganib na kinakailangan.

Bilang parte ng assessment, kailangang isaalang-alang ng port authorities kung ang kanilang navigation aids ay sapat upang makayanan ang ligtas na nabigasyon, kabilang na ang angkop na lit aids sa navigation kung ang port ay bukas sa gabi. Upang matukoy kung anong aids ang kailangan,

ang mga bansa ay dapat magkaroon ng risk assessment sa kanlang mga port. Ang IALA guidance (G1124) ay nakakapagbigay ng gabay sa safety assessment.

Ang briefing sa pagitan ng piloto at ng crew ay nahadlangan dahil sa kahirapan sa wika. Ang piloto ang naging 'single point of failure' sa puntong ito. Ang isang sketch o ibang visual aid ay nakatulong sana na magkaroon ng common understanding, mas madali sanang naintindihan kung kailangan ng piloto ng tulong at upang mabilis na makapagtanong, hal., "Alam mo ba na tayo ay naanod na papunta sa shallow patch?" Hindi ito nangyari. Habang ang barko ay papalapit sa jetty at sa ibang mga bagay, tumaas ang workload focus ng piloto, at nawalan sila ng overall situational awareness.

Hinihikayat ng CHIRP na i-adopt ang PACE (Probe, Alert, Challenge, and Emergency) na kagaya ng inilarawan ng maigi sa CHIRP publication na 'Making critical decisions at Sea', na makikita sa aming website. Ang magandang komunikasyon at atensyon ay mahalaga partikular na sa gabi kung saan ang ating circadian rhythms ay kadalasang pinakamababa.

Dinadala ng CHIRP ang inyong atensyon sa napalaking pwersa na kumikilos sa underwater hull ng malalaking barko. Ang master ay responsable sa ligtas na pag-navigate ng malalaking barko at dapat ay bigyan ng sapat na training sa pag-handle ng ganitong kalalaking barko upang, mas may pinahusay na kaalaman, makatulong sa mga piloto na ligtas na makapag-berth ang barko.

May ilang bilang ng manned-model courses na nag-train sa mga master at piloto na intindihin ang dynamic forces na kumikilos sa hull sa lahat ng uri ng mga barko.

## Key Issues

**Communications** – Dapat ay in-affirm ng bridge team ang aksyon ng piloto kapag kinailangan. Ang pagguhit ng nilalayan na plan ay makapagbigay sana ng visual representation sa mga yugto ng pagliko na may ligtas na clearing distance na ina-aplay sa radar para sa cross-checking.

**Alerting** – tila ang piloto lamang ang nag-aalala sa paggalaw ng barko papunta sa sulok ng jetty. Binanggit ng piloto na siya ay kumikilos mag-isa – nangyari na ba ito sa inyong barko? Nagbibigay ba kayo ng suporta sa pangangailangan ng piloto?

**Fatigue/Situational Awareness** – Posible ito, dahil sa oras ng araw na iyon, mayroong element ng fatigue. Ang berthing at unberthing sa gabi ay nangangailangan ng mas pinaigting na situational awareness sa iyong sarili at sa iyong paligid. Aktibong humingi ng input mula sa iba.

**fatigue**Fatigue

**loss\_of\_awareness**Awareness

**poor\_communication**Communication



