

M2114

Posted on 11.07.2023 by Adam Parnell

Category: [General maritime](#)

Report Title Pagbangga ng isang yate sa isang busy traffic lane

Initial Report

Isang yate ang umalis sa kanilang daungan sa isla para sa 4 na araw na pagdaan sa isang constrained ngunit abalang lugar ng tubig. May tinatayang malakas na hangin subalit nasira ang mga wind instrument ng yate.

Sa loob ng apat na oras na pagbabantay sa gabi (2200-0200 at 0200-0600), ang mga crew ay nahati sa mga pares. Ang isa ay pupunta sa helm ng 2 oras habang ang iba ay natutulog sa cockpit, at magpapalit palit sa kalagitnaan ng kanilang pagbabantay. Ang dagat at ang hangin ay katamtaman na may panaka-nakang pagbuhos ng ulan.

Nabanggit ng reporter na, "Sa 0415, sa ikatlong araw na kung saan ang reporter ay nasa helm habang ang kanilang mga kasamahan ay tulog sa cockpit, ang yate ay bumabaybay sa isang traffic channel at wala namang nakita ang AIS na barko sa paligid. Bigla na lamang lumitaw ang isang malaking anino sa kanang bahagi ng barko, hanggang sa isang malakas na tunog ang bumalot sa yate.

Ang mainmast ay bumulusok papunta sa stern at nasira, nailabas lamang ito sa pamamagitan ng paghila sa lubid. Ang mizzenmast ay nanatiling nakatayo, subalit malaking parte ng starboard side ang lubhang nasira at napunit, kasama ang bowsprit. Subalit tila walang naging pinsala sa ilalim ng water line.

Ang barko na bumangga sa amin ay hindi nagpakita ng senyales ng pagbagal at nakaladkad kami ng humigit-kumulang na 2 milya kahit na nagpapaputok na ng mga distress rockets ang mga crew upang makakuha ng atensyon. May siyam na pinapaputok bago may nakapansin na tauhan mula sa barko, at ang barko ay bumagal upang huminto at ibinaba ang port anchor nito. Kasabay nito, napagdesisyunan ko din na i-activate ang EPIRB dahil ito lang ang tanging paraan upang may makarinig sa amin.

Sa kasamaang palad, ang DSC alert mula sa VHF ay walang silbi dahil ang mga antenna nito ay sira at ang portable radio ay may limitadong saklaw. Nagpadala din ako ng MAYDAY call sa portable VHF handset sa pag-asang mayroon sa container vessel na makakarinig sa amin.

Sa loob ng ilang minuto matapos ma-activate ang EPIRB, nakipagugnayan sa amin ang COSPAR

SARSAT system, kung saan ipinasa namin ang lahat ng impormasyon. Sinabi nila sa amin na inalerto din nila ang local coast guard. Gayunpaman, wala ni isang nakipagkita o nakipag-ugnayan sa amin.

Mahigit isang oras matapos ang pangyayari, limang crew mula sa container ship ang bumaba sa yate mula sa isang hagdan, at sa kaunting kahirapan, nagawa nilang tanggalin ang pagkakatali at naglayag mula sa starboard anchor ng kanilang barko.

Sa oras na 7:00, tinali namin ang lahat ng makakaya at dahan-dahang minaneho ang huling 30 milya upang makapasok sa patutunguhang port at ligtas na nakapag-moor.

Comment

Ito ay madramang salaysay ng mga seryosong insidente, at bagaman kulang kami ng perspektibo sa container vessel, binibigyang-diin nito ang ilang mga krusyal na safety lesson.

Wala sa dalawang barko ang nakakita sa isa't isa, kahit na parehong nagpapakita ng mga ilaw sa nabigasyon. Gayunpaman, ang saklaw na ilaw ng yate ay lubhang hihina kapag nakatagilid sa isang tabi, at ang mataas na bow ng mga container vessel ay makakalikha ng mahabang 'dead zone' na nasa unahan ng barko para sa kanilang ilaw at radar. Dagdag pa dito, ang radar clutter na dulot ng katamtamang lagay ng panahon sa dagat at pag-ulan ay maaaring nakaapekto na makita ang yate at ang maliliit na barko. Maraming mga yate ang mayroon lamang na AIS receiver, at hindi transmitter.

Ang pagpayag na matulog ang isang tao habang nagbabantay ay hindi makatuwiran: ang kanilang tulog ay maiistorbo – na hahantong sa tuluyang pagkapagod – ang helmsman ay napagkaitan ng importanteng lookout habang binabaybay ang masikip na daanan ng tubig.

Sa kabutihang palad, pinaputok ang mga distress rockets, at ang EPIRB ay na-activate, kalaunan ay nakapukaw ng pansin sa container ship. Mahalagang magkaroon ng emergency equipment at mga wastong pamamaraan sa panahon ng ganitong insidente. Sa kasamaang palad, ang DSC alert mula sa VHF ay walang silbi dahil sa sirang antenna na may limitadong saklaw ng portable radios. Nagbibigay-diin ito sa kahalagahan ng pagkakaroon ng regular na pagsusuri at pagpapanatili sa lahat ng communication equipment. Dapat isaalang-alang din kung saan ligtas na ilalagay na VHF antenna.

Nakakabahala na ang local coast guard ay hindi nagpakita o gumawa ng pakikipag-ugnayan matapos na alertuhan ng COSPAR SARSAT system. Ito ay maaaring isang bagay na dapat na dalahin sa atensyon ng mga awtoridad upang matiyak na wastong protocols ang sinusunod sa panahon ng emergency.

Sa kabuoan, mahalagang unahin ang kaligtasan at paghahanda kapag magkakaroon ng mahabang paglalakbay, lalong lalo na sa mga abala at masikip na daanan.

Key Issues

Teamwork – Mahalagang magkaroon ng karagdagang lookout sa helm kapag nag-ooperate sa abala at masikip na daanan ng tubig, sa gabi at sa hindi magandang kondisyon ng panahon. Ang iskedyul ng pagbabantay ay dapat inaayos sa paglalakabay sa ganitong napaka-delikadong lugar.

Pressure – Ang decision na magsagawa ng walang tigil na pag-byahe sa kabila ng depektibong wind indicator, sa pagtataya sa masamang panahon, at sa abalang waterway ay nagpapahiwatig na ang crew ay nasa ilalim ng hindi angkop na external o self-imposed time pressure. Maging maingat, at kuwestyunin, ang ganitong mga pressure.

Distractions – Ang mga distraksyon ay nakakabawas sa kamalayan sa sitwasyon. Posible na ang distraksyon sa workload ay nakakahadlang na matukoy ang paparating na barko, dahilan nadin na iisa lang ang bantay na naka-duty.

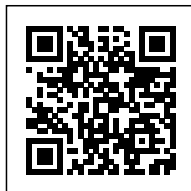
Fatigue – Posibleng ang elemento ng pagkahapo ang nakaambag upang mawalan ng sapat na bantay. Isang pangunahing katangian ng pagkapagod ay mahinang pagtanggap sa panganib. Ang mga taga-bantay ay dapat dinoble upang madagdagan ang situational awareness.

fatigueFatigue

pressurePressure

distractionDistraction

teamworkTeamwork



There are no comments yet.