

# M2048

*Posted on 23.11.2022 by Adam Parnell*

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

\_gallery

**Report Title** Manajemen Sumber Daya Jembatan - Masalah tentang eksekusi kemudi

## Initial Report

Sebuah kapal memasuki pelabuhan pada siang hari dengan seorang pilot di dalamnya. Setelah menetapkan jalur 168°, pilot meminta jalur baru 170° untuk menyiapkan belokan lebar ke kaki berikutnya (160°).

Kemudi melakukan pengulangan ke jalur 170° ke pilot dengan benar, yang kemudian melihat ke bawah ke portable pilot unit (PPU). Ketika mereka melihat ke atas, mereka melihat bahwa kapal sudah mulai berayun ke pelabuhan. Nakhoda dan OOW menantang kesalahan tersebut saat pilot menyadari apa yang terjadi, dan ayunan segera dihentikan.

Salah satu kemungkinan yang dipertimbangkan oleh pilot adalah bahwa kemudi mungkin memikirkan arah berikutnya (160°), yaitu ke kiri. Secara visual juga, ada beacon beting di haluan kanan, dan kemudi mungkin secara intuitif berputar untuk membuka jarak dari bahaya navigasi itu. Pilot menganggap insiden itu sebagai kesalahan faktor manusia, yang menurutnya memperkuat kebutuhan untuk memeriksa indikator kemudi dengan semua perubahan jalur.

## Comment

Pelapor (pilot) dipuji atas pelaporannya sendiri, suatu tanda budaya keselamatan yang kuat di pelabuhan tersebut. Demikian pula, penggunaan komunikasi loop tertutup oleh pilot dan juru mudi serta tantangan cepat oleh nakhoda dan OOW menunjukkan budaya keselamatan yang kuat di antara awak kapal.

Komunikasi loop tertutup adalah protokol yang baik untuk semua komunikasi kritis keselamatan. Beberapa stresor lingkungan dapat mempengaruhi bagaimana juru mudi menanggapi perintah kemudi. Menciptakan lingkungan komunikasi yang tepat dengan komunikasi yang jelas dan ringkas akan membantu juru mudi menginterpretasikan perintah dengan benar. Memberikan niat maju tindakan kemudi pada titik-titik kritis dalam pilotage membantu tim anjungan dalam mengantisipasi tindakan pilot. Dalam hal ini, urutan yang paling jelas adalah "Starboard wheel, steer 170°". Beberapa pilot menambah perintah lisan mereka dengan sinyal non-verbal, seperti mengangkat tangan atau menunjuk ke arah yang diinginkan, untuk meminimalkan risiko

kebingungan. Ini adalah praktik baik yang CHIRP dorong untuk ditiru oleh OOW dan pilot lainnya.

## Key Issues

**Komunikasi** – Memastikan bahwa pesan yang diucapkan telah diterima dan dipahami dan bahwa hasil yang diinginkan diterapkan sangat penting selama manuver navigasi. Pilot yang berbeda dan tim jembatan yang berbeda semuanya akan melakukan hal-hal yang sedikit berbeda. Memastikan bahwa ada komunikasi loop tertutup pada semua tahapan pilotage untuk perintah kemudi dan mesin menciptakan konsistensi dan akan meningkatkan keselamatan navigasi.

**Peringatan** – Menjaga agar tim jembatan mendapat informasi tentang niat saat ini dan masa depan mengurangi risiko orang lain akan mengantisipasi atau salah menafsirkan pesanan. Ini sangat berguna pada saat beban kerja tinggi atau rendah.

**Kerja tim** – Nakhoda dan OOW bereaksi cepat terhadap kesalahan tersebut; ini menunjukkan tingkat kerja tim yang sangat tinggi. Pilot sering memiliki banyak pekerjaan di siang hari yang dapat menyebabkan mereka merasa lelah dan sesekali tergelincir, dan pada saat-saat inilah mereka membutuhkan bantuan dan dukungan dari tim anjungan. Saat Anda berada di anjungan kapal Anda berikutnya, pertimbangkan seberapa baik Anda bekerja sebagai tim dan apa yang dapat Anda lakukan untuk meningkatkan kerja tim anjungan. Apakah tim bridge Anda pernah melakukan debrief setelah kedatangan/keberangkatan?



