

M2062

Posted on 06.12.2022 by Adam Parnell

Category: [Maritime](#)

Array_gallery

Report Title Tindakan darurat untuk menghindari insiden jarak dekat dengan kapal feri penumpang

Initial Report

Reporter kami, seorang kapten kapal feri penumpang menulis: "Sesuai jadwal, kami tiba di lokasi siaga pelabuhan pada waktu yang ditentukan. Saat itu siang hari, dengan jarak pandang yang baik dan angin kencang. Kami bekerja seperti biasa. Pada pemeriksaan dan verifikasi pra-kedatangan, saat kami menutup tempat berlabuh. Ketika saya menelepon pelabuhan sesuai daftar periksa pra-kedatangan, saya diberi tahu bahwa sebuah kapal penumpang besar baru saja lepas landas dan saya mungkin harus 'memperlambatnya' (mengacu pada kapal saya).

Akan tetapi, mengingat kedekatannya dengan tempat berlabuh, perahu lain, dan perairan yang semakin terbatas, jelas bahwa saya harus kehilangan kecepatan lebih cepat daripada yang bisa saya lakukan dengan aman. Sehingga, saya harus memilih belokan cepat melawan arah angin (agar tidak dipasang di pantai lee terdekat). Saya melanjutkan giliran saya dan menyelesaikan 360, dan selama waktu ini, kapal penumpang sudah bersih dari pelabuhan dan tempat berlabuh yang kami tuju. Jarak kami dari pemecah gelombang kira-kira tiga kabel saat kami memulai belokan.

Untuk setiap pelabuhan kedatangan, kami merencanakan dua posisi batal. Kami telah melewati yang pertama, di mana 'Siaga' dibunyikan, kru dipanggil ke stasiun, respons nada diverifikasi, dan kemudi tangan diaktifkan. Kami belum mencapai posisi aborsi kedua (kira-kira empat kabel dari yang pertama), jadi aborsi langsung masih dapat dilakukan.

Tak lama setelah melewati posisi abortus pertama dan memastikan hal-hal yang disebutkan, saya menelepon pelabuhan untuk meminta izin melanjutkan ke tempat berlabuh. Saya diberikan izin sementara dan diberi tahu tentang kapal pesiar yang akan berangkat yang mungkin akan berangkat. Operator memberi tahu saya bahwa saya "mungkin ingin memperlambatnya sedikit", tetapi sekarang jelas bagi saya bahwa saya perlu membatalkan kedatangan untuk menghindari situasi jarak dekat dengan kapal pesiar, yang sedang bermanuver dari tempat tidurnya. Mengingat kedekatan pantai lee ke kanan, saya memilih untuk berbelok ke pelabuhan melawan arah angin dan menambah jarak dari pantai, bersama dengan kecepatan yang mengendur seminimal mungkin.

Dengan langkah-langkah penghindaran di atas berjalan dengan baik dan memiliki efek yang

diinginkan, saya berkomunikasi dengan kapal pesiar untuk menentukan arah umum mana yang ingin mereka ambil setelah membersihkan pelabuhan untuk memungkinkan saya merencanakan sisa manuver saya dan tidak menghasilkan risiko tambahan yang tidak perlu. Dengan mereka menyarankan kursus ke timur pada awalnya sebelum berbelok ke utara, saya memilih untuk menyelesaikan 360 penuh, memberikan waktu dan ruang bagi kapal pesiar untuk keluar dari area pelabuhan langsung dan bagi saya untuk secara umum mengambil pendekatan standar ke tempat tidur kami. untuk kedatangan.

Bahaya utama adalah kedekatan pantai lee, dengan angin timur, sesuatu yang diperhitungkan dalam rencana jalur untuk memberikan ruang ekstra, termasuk perairan dangkal di selatan tempat berlabuh; pengetahuan ini memungkinkan saya untuk memutuskan langkah-langkah penghindaran awal, positif dan berani dengan cepat, daripada membiarkan risiko meningkat dengan melanjutkan, bahkan dengan kecepatan yang dikurangi, dan membiarkan situasi jarak dekat yang tidak perlu berkembang.

Karena kapal saya sedang dalam layanan sesuai jadwal, kami tiba dan berangkat pada waktu yang sama setiap hari, jika cuaca memungkinkan. Meskipun demikian, kapal pesiar diizinkan berangkat yang langsung berbenturan dengan kedatangan kami. Benturan dalam gerakan seperti ini bisa dihindari dengan panggilan telepon atau email sederhana. Setelah itu, kami dapat mengatur waktu kedatangan kami nanti, sehingga mencegah situasi di atas sepenuhnya.

Perlu dicatat bahwa tim anjungan bekerja sama dengan baik dalam kedatangan awal, tindakan aborsi, kelanjutan perjalanan/kedatangan, dan tempat berlabuh yang aman selanjutnya."

Comment

Kapal feri mempertaruhkan waktu untuk ruang dan air yang aman dan menghindari situasi jarak dekat. Ini adalah tindakan yang benar. Pembaca didorong untuk membandingkan ini dengan laporan M2036, yang diterbitkan di FEEDBACK edisi terakhir kami, yang menyoroti bahaya mengambil pendekatan yang berlawanan.

Otoritas pelabuhan bertanggung jawab untuk mengatur lalu lintas kapal dan akan mengetahui waktu kedatangan feri yang dijadwalkan. Kapal pesiar beroperasi sesuai rencana perjalanan, tetapi koordinasi yang lebih baik antara pelabuhan dan kapal pesiar akan menghindari insiden ini. Hal ini menunjukkan gangguan komunikasi atau kedatangan feri tidak dipertimbangkan dengan benar saat kapal pesiar merencanakan waktu keberangkatannya. Prosedur radio oleh otoritas pelabuhan juga ambigu, yaitu: "Anda mungkin ingin memperlambat" suatu arahan atau rekomendasi?

Di pelabuhan yang lebih kecil, terutama yang tidak memiliki staf 24 jam sehari, mungkin akan lebih baik jika menerbitkan pemberitahuan kepada pelaut yang mengarahkan ukuran atau kategori kapal tertentu untuk menyiarkan kedatangan dan keberangkatan mereka di saluran kerja VHF

pelabuhan. Ini memberi tahu kapal lain di sekitarnya dan memungkinkan mereka untuk berkoordinasi satu sama lain. CHIRP mendorong pelabuhan-pelabuhan kecil untuk mempertimbangkan apakah skema seperti itu akan sesuai di pelabuhan mereka.

Key Issues

Praktik Lokal – Manajemen pelabuhan tidak boleh meninggalkan operasi kelautan secara sengaja. Terapkan langkah-langkah risiko keselamatan yang jelas dan tentukan prosedur untuk memahami apa yang diperlukan untuk kedatangan dan keberangkatan kapal di pelabuhan ini.

Komunikasi – Komunikasi yang jelas dari otoritas pelabuhan, yang memprioritaskan lalu lintas kapal masuk dan keluar, harus dibangun, terutama di pelabuhan dengan ruang gerak yang terbatas.



