

# M2069

*Posted on 06.12.2022 by Adam Parnell*

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

**Report Title** Sebuah kapal pesiar berlayar di pintu masuk ke marina

## Initial Report

Nakhoda dan lima awak kapal pesiar layar 17m dengan draft 2,5m sedang berlayar di wilayah laut yang luas. Mereka mendekati pelabuhan dengan kedalaman yang dipetakan yang seharusnya tidak menimbulkan kesulitan. Namun, catatan grafik menyatakan bahwa pintu masuk marina rentan terhadap pendangkalan dan bahwa kapal harus melanjutkan dengan hati-hati, dengan memperhatikan kedalaman suara.

Layar telah diturunkan sekitar satu mil dari pintu masuk marina, dan mesin menyala. Para kru menggunakan bagan kertas terkini dan buku percontohan untuk area tersebut. Ini memperingatkan laporan tentang titik-titik dangkal yang memanjang hingga 50m dari pemecah gelombang marina, dan menyarankan untuk memberikan tempat tidur yang luas.

Saat mereka mendekati pintu masuk, laut berikutnya menjadi lebih jelas saat kedalamannya menurun. Memperhatikan peringatan buku panduan, mereka menghindari ujung pemecah gelombang dan berharap melihat tiga suar sisi kanan dan empat pelampung sisi kiri kiri untuk memandu mereka masuk.

Mereka mulai berbelok ke kanan, setelah melihat satu set pelampung samping pelabuhan dan kanan di dalam pintu masuk dan membuat jalur di antara mereka. Kedalamannya dipantau, tetapi berkurang dengan cepat, jatuh di bawah 1m di bawah kapal.

Dengan keyakinan bahwa ini adalah salah satu area dangkal yang dicatat di bagan, mereka melanjutkan tetapi membumi tidak lama kemudian. Mesin didorong ke belakang, tetapi gelombang besar mendorong mereka lebih jauh ke arah pantai. Mereka mampu membawa kepala perahu ke laut menggunakan pendorong haluan, dan jangkar dipasang.

Untungnya, kapal mengapung kembali, dan mereka dapat melaju ke marina, mengambil jalur yang lebih dekat ke pemecah gelombang daripada yang disarankan oleh buku percontohan tetapi yang telah mereka amati pada jam sebelumnya berhasil digunakan oleh kapal dengan ukuran sejenis.

Ketika kapal diangkat keluar dari air dan diperiksa, tidak lebih dari kerusakan dangkal yang ditemukan pada bohlam kapal.

Reporter mengklarifikasi bahwa kesalahan telah dilakukan dengan tidak mengacu pada catatan

grafik dan bertindak berdasarkan informasi mereka tentang pendangkalan di pendekatan. Reporter itu terlalu fokus pada saran dalam buku percontohan, yang berusia empat tahun, tentang tambalan dangkal yang terbentang dari pemecah gelombang pelabuhan.

Ketika kedalaman mulai berkurang, alih-alih berhenti dan mundur, kapal pesiar melanjutkan pendekatannya, yang mengakibatkan terjadinya landasan.

Reporter tersebut juga memberi tahu CHIRP bahwa mesin kapal pesiar tidak bekerja dengan efisiensi penuh karena turbocharger rusak yang tidak terdiagnosis pada saat itu. Meskipun dapat mendorong kapal pesiar dengan kecepatan antara 6 dan 7 knot dalam kondisi tenang, tidak ada daya yang mencukupi saat dibutuhkan dalam keadaan darurat.

## Comment

Laporan ini menyoroti bahaya penggunaan sumber data navigasi yang lebih tua. Perbedaan antara kedalaman aktual dan yang diharapkan seharusnya menjadi 'bendera merah' bagi kru bahwa mereka belum tentu berada di tempat yang mereka kira. Meskipun mereka berbelok pada jarak yang menurut mereka aman, mereka berbelok terlalu cepat karena mereka tidak melihat jumlah pelampung lateral yang diharapkan. Ada bukti bias konfirmasi dalam laporan tersebut – mereka merasa berada di tempat yang tepat dan menjelaskan tanah pendangkalan yang cepat sebagai 'tambalan dangkal'. Tindakan yang benar adalah berbalik dan mengkonfirmasi posisi mereka.

CHIRP ingin memperkuat persyaratan bahwa mesin berperforma penuh di kapal pesiar layar harus dianggap sebagai item keselamatan penting, tidak hanya untuk keadaan yang dialami pada saat mendarat tetapi juga untuk menghindari tabrakan, situasi MOB, dan melakukan penghentian tabrakan dalam jarak dekat kasus.

## Key Issues

**Kesadaran situasional** – Buku percontohan sudah beberapa tahun kedaluwarsa, dan kemungkinan tidak lagi menggambarkan kedalaman dasar laut secara akurat. Jumlah pelampung lateral yang diharapkan tidak terlihat sebelum perubahan jalur di sekitar pemecah gelombang. Meskipun entri kedua ke marina berhasil, ini terutama didasarkan pada dugaan dengan memperkirakan rute yang diikuti kapal lain.

**Komunikasi** – Menghubungi otoritas pelabuhan untuk menanyakan tentang perubahan dasar laut terbaru seharusnya dipertimbangkan untuk merencanakan pendekatan yang lebih aman ke pelabuhan. Apakah ini sesuatu yang akan Anda lakukan jika Anda mendekati pelabuhan untuk pertama kali?

**Praktik Lokal** – Meskipun sebagian besar bagan dan buku panduan diterbitkan setiap tahun, banyak pemilik kapal pesiar mengaku hanya memperbarui salinannya setiap beberapa tahun untuk menghemat biaya. Ini adalah ekonomi palsu dibandingkan dengan biaya potensial dari suatu

insiden. Demikian pula, perawatan mesin bisa mahal tetapi bisa menjadi perbedaan antara kecelakaan dan nyaris celaka.



