

M2114

Posted on 11.07.2023 by Adam Parnell

Category: [General Maritime](#)

Report Title Tabrakan dengan kapal Yatch di Jalur Lalu Lintas Sibuk

Initial Report

Sebuah kapal pesiar berangkat dari pelabuhan pulau mereka untuk melakukan perjalanan selama 4 hari di perairan yang sempit tetapi ramai. Cuaca diperkirakan akan berangin kencang, tetapi alat ukur angin kapal pesiar tersebut rusak.

Selama jaga malam selama 4 jam (2200-0200 dan 0200-0600), kru dibuat berpasangan. Satu orang mengemudikan kapal selama 2 jam sementara yang lain tidur di kokpit, dan mereka akan saling bergantian di pertengahan jaga malam. Kondisi laut dan angin sedang dengan hujan sesekali.

Reporter berkata, "Pada pukul 0415 pada hari ketiga, saya berada di kemudi kapal sementara rekan saya tidur di kokpit. Kapal pesiar sedang berlayar di jalur lalu lintas dan perangkat AIS tidak menunjukkan adanya kapal di sekitar. Tiba-tiba, bayangan besar muncul di sisi kanan kapal, dan suara keras menghampiri kapal pesiar tersebut.

Tiang utama tiba-tiba merosot menuju buritan dan patah, hanya tergantung oleh tali pengikat. Tiang mizzen tetap tegak, tetapi bagian besar sisi kanan kapal mengalami kerusakan parah dan terlepas, bersama dengan cucur, tetapi tidak ada kerusakan di bawah garis air.

Kapal yang menabrak kami tidak menunjukkan tandatanda melambat dan menyeret kami sekitar 2 mil meskipun kru lain menembakkan sinyal rakit darurat untuk menarik perhatian. Sembilan sinyal telah ditembakkan sebelum seseorang dari kapal tersebut memperhatikan kami, dan akhirnya kapal tersebut melambat dan berhenti dengan menjatuhkan jangkar di pelabuhan. Pada saat yang sama, saya juga memutuskan untuk mengaktifkan EPIRB karena ini adalah satu-satunya cara agar orang lain bisa mendengar kami.

Sayangnya, peringatan DSC dari VHF tidak berguna karena antena rusak, dan radio portabel memiliki jangkauan terbatas. Saya mengirim panggilan MAYDAY melalui alat VHF portabel dengan harapan ada yang mendengar kami di jembatan kapal kontainer tersebut.

Dalam waktu singkat setelah mengaktifkan EPIRB, kami dihubungi oleh sistem COSPAR SARSAT, dan kami memberikan semua informasi yang mereka butuhkan. Mereka memberitahu kami bahwa mereka juga telah memberi peringatan kepada penjaga pantai setempat. Namun, sayangnya tidak ada yang muncul atau menghubungi kami.

Lebih dari satu jam setelah kejadian, lima awak kapal kontainer turun ke kapal pesiar kami menggunakan tangga dan dengan sedikit kesulitan, mereka berhasil melepaskan tali pengikat dan layar dari jangkar kapal mereka di sebelah kanan.”

Sekitar pukul 07.00, kami melakukan pengikatan yang diperlukan dan dengan perlahan melanjutkan pelayaran selama 30 mil terakhir menuju pelabuhan tujuan kami dan berlabuh dengan selamat.”

Comment

Ini adalah cerita dramatis tentang sebuah insiden serius, dan meskipun kita tidak memiliki perspektif dari kapal pengangkut kontainer, cerita ini menyoroti beberapa pelajaran penting tentang keselamatan.

Kedua kapal tidak melihat satu sama lain, meskipun keduanya memiliki lampu navigasi. Namun, lampu kapal pesiar dapat terlihat lebih redup saat kapal condong, dan haluan tinggi kapal pengangkut kontainer dapat menciptakan area yang tidak terjangkau oleh cahaya dan radar kapal. Selain itu, cuaca buruk dan hujan dapat menghalangi deteksi kapal pesiar dan kapal kecil melalui radar. Banyak kapal pesiar hanya dilengkapi dengan penerima AIS, bukan pemancar.

Mengizinkan satu orang tidur saat bertugas tidak masuk akal: tidur mereka akan terganggu dan mengakibatkan kelelahan, sementara kemudi kehilangan pengawas yang penting saat berlayar di perairan yang padat.

Untungnya, sinyal darurat ditembakkan, dan EPIRB diaktifkan, akhirnya menarik perhatian kapal pengangkut kontainer. Penting untuk memiliki peralatan dan prosedur darurat yang siap digunakan dalam situasi seperti ini. Sayangnya, peringatan DSC dari VHF tidak berguna karena antena rusak dan jangkauan terbatas radio portabel. Hal ini menunjukkan pentingnya secara teratur memeriksa dan merawat semua peralatan komunikasi. Perlu dipertimbangkan untuk memasang antena VHF di lokasi yang lebih aman.

Cukup mengkhawatirkan bahwa penjaga pantai setempat tidak datang atau menghubungi setelah mendapat peringatan dari sistem COSPAR SARSAT. Hal ini perlu diberitahukan kepada otoritas terkait agar protokol yang tepat dapat diikuti dalam situasi darurat.

Secara keseluruhan, sangat penting untuk memberikan prioritas pada keselamatan dan kesiapan saat memulai perjalanan yang panjang, terutama di perairan yang ramai dan padat.

Key Issues

Kerja sama tim – Memiliki penjaga tambahan sangat penting saat beroperasi di perairan yang ramai, terutama pada malam hari dan dalam cuaca buruk. Jadwal penjagaan harus disesuaikan dengan daerah berisiko tinggi.

Tekanan – Keputusan untuk melakukan perjalanan tanpa henti dengan indikator angin yang rusak, dalam cuaca buruk, dan melalui jalur yang padat menunjukkan bahwa kru menghadapi tekanan waktu yang tidak tepat. Menyadari dan menantang tekanan semacam itu sangat penting.

Gangguan – Gangguan dapat mengurangi kesadaran situasional. Mungkin saja gangguan beban kerja menghalangi deteksi kapal yang mendekat, terutama karena hanya ada satu orang yang bertugas sebagai pengawas.

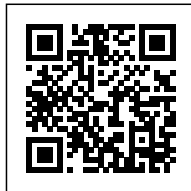
Kelelahan – Ada kemungkinan unsur kelelahan berkontribusi pada kurangnya pengawasan yang memadai. Karakteristik utama kelelahan adalah penerimaan risiko yang buruk. Pengawasan seharusnya digandakan untuk memberikan kesadaran situasional yang meningkat.

fatigueFatigue

pressurePressure

distractionDistraction

teamworkTeamwork



There are no comments yet.