



momen

kosmo 22/1/2012. MS 12.



KAPAL Costa Concordia melanggar terumbu batu pada Sabtu minggu lalu.

Kapal merintih sebelum terbalik

Kapten Costa Concordia, Francesco Schettino merupakan orang paling dibenci di Itali sekarang.

Bunyi itu cukup mengerikan. Saya rasa



rintihan adalah
perkataan yang
paling tepat
untuk
menggambarnya

ROSE METCALF

KAPTEN kapal persiapan mewah Costa Concordia, Francesco Schettino, 52 tahun, dianggap bertindak lambat dan cuai untuk melaporkan insiden pelanggaran kapal itu dengan terumbu batu berhampiran Pulau Giglio di Tuscany, 15 kilometer ke selatan tanah besar Itali pada malam Sabtu minggu lalu.

Dia juga berlengah-lengah membunyikan tanda amaran sedangkan kapal sudah semakin senget. Malah, ada penumpang yang lebih awal menghubungi polis dengan telefon bimbit untuk meminta bantuan dan memaklumkan keadaan kapal yang kelam-kabut.

Bahkan ketika pengawal pantai menghubungi Schettino melalui radio untuk bertanya apa yang tidak kena dengan Costa Concordia, lelaki itu hanya menjawab, terdapat sedikit gangguan bekalan elektrik pada kapal berkenaan.

Hanya pada pukul 10.30 malam waktu tempatan atau satu jam selepas kapal tersebut melanggar terumbu batu, barulah Schettino meminta bantuan.



KOLAM renang dan gelongsor air sudah cukup untuk menggambarkan betapa mewahnya kapal ini.



SEBAHAGIAN daripada 4,000 penumpang Costa Concordia yang berjaya diselamatkan.

Kelewatan tersebut sebenarnya menyukarkan keseluruhan operasi menyelamatkan terutamanya memindahkan ribuan penumpang dan anak kapal memandangkan kapal sudah semakin menyenget ke sebelah kanan.

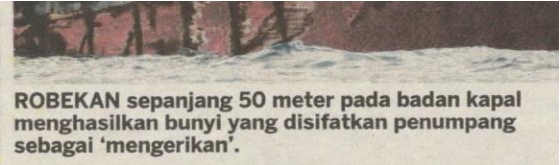
Lewat

Pendakwa raya di Itali kini sedang menyasiat adakah tindakan Schettino yang sengaja melewati proses pemindahan itu ada kaitan dengan keengganannya untuk mengakui keputusan yang dia ambil untuk bergerak lebih hampir dengan pantai.

Selain itu, Schettino juga berdepan dengan tuduhan mengingkari arahan pegawai Pengawal Pantai bertugas, Gregorio de Falco, untuk kembali ke kapal dan mengawasi operasi menyelamatkan. Dia sebaliknya menyelamatkan diri dengan menaiki bot penyelamat.

Rakaman perbualan di antara Schettino dengan de Falco pada malam kejadian seperti yang dilaporkan akhbar *Corriera della Sera* memperlihatkan Schettino seperti tidak prihatin dengan apa yang berlaku pada penumpang, kru dan juga kapal mewah bernilai RM1.5 bilion itu.

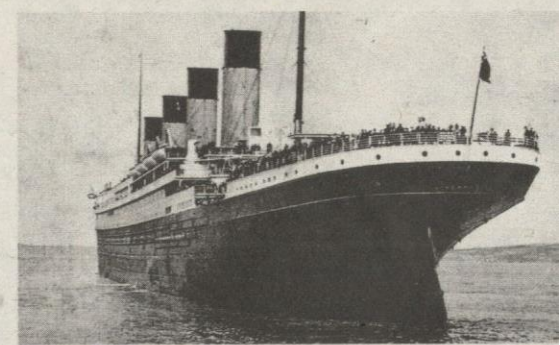
"Dia mengelak apabila diarahkan supaya kembali ke kapal. Dia juga kata mahu memantau operasi menyelamatkan sedangkan dia



ROBEKAN sepanjang 50 meter pada badan kapal menghasilkan bunyi yang disifatkan penumpang sebagai 'mengerikan'.



KEDUDUKAN kapal yang terlalu hampir dengan pulau menyebabkan penumpang terjun ke laut untuk menyelamatkan diri tetapi mereka mati kesekujan.



COSTA Concordia adalah dua kali ganda lebih besar daripada kapal Titanic yang tenggelam pada tahun 1912



KOSMO 22/1/12 MS 13.

berada di atas bot penyelamat," ujarnya.

Menurut rekod sama, Schettino didapati langsung tidak kembali ke kapal walaupun operasi menyelamat berjalan sehingga pukul 6 pagi.

Schettino memberitahu stesen televisyen Itali, TGCOM, kapalnya melanggar batu yang tidak tercatat dalam carta dan dia telah cuba menyelamatkan seberapa ramai orang yang boleh.

Dalam satu temu bual selama tiga jam bersama *The Independent* pula, Schettino yang sekarang merupakan orang paling dibenci di Itali mendakwa dia ada sebab untuk meninggalkan kapal itu.



SCHETTINO

"Sewaktu kapal mula menyenget, penumpang beresak-esak ke ruang dek untuk menaiki bot penyelamat.

Sejuk

"Saya turut berada di sana untuk membantu penumpang turun ke bot. Malah, saya menyerahkan jaket keselamatan saya kepada seorang penumpang.

"Malangnya, ketika sibuk membantu, tiba-tiba kaki saya tersandung dan terjatuh memasuki sebuah bot penyelamat memandangkan kapal sudah senget pada kedudukan 60 hingga 70 darjah.

"Saya bukan sengaja mahu meninggalkan kapal. Lagipun masih ada banyak bot penyelamat untuk memindahkan penumpang," kata Schettino.

Bagaimanapun, alasannya itu tidak diterima Pengarah Industri Costa Cruises, Pier Luigi Foschi. Dia tetap dipersalahkan atas tragedi hujung minggu lalu itu.

Menurut Foschi, Schettino telah menyimpang dari laluan yang ditetapkan.

Dia juga dituduh membawa kapal itu belayar di dalam radius 137 meter dari garisan pantai untuk memberi penghormatan kepada ketua pelayan Costa Concordia, Antonello Tievoli yang keluarganya menetap di Pulau Giglio.

Padahal, kapal itu sepatutnya berada pada jarak 10 kali ganda dari jarak tersebut.

"Antonello menelefon dan berkata kami harus melihat dari jendela sekitar pukul 9.30 malam kerana dia akan berada di kapal yang akan lalu sangat dekat ibarat di sebelah Pulau Giglio dan kami harus melihatnya.

"Semua kapal pernah mendekati pulau tetapi bukan seperti Costa Concordia, ia terlalu hampir," ujar bapa Antonello, Giuseppe.

Malam sebelum tragedi itu, Antonello telah diundang ke anjungan ketika kapal melintasi pulau itu.

"Ke mari dan lihatlah, Antonello. Kita seperti berada di depan Giglio," kata Schettino.

Antonello menyedari kapal itu bergerak terlalu dekat dengan batu karang. Dia berkata kepada Schettino, "awas, kita terlalu dekat dengan pantai!"

Namun peringatan itu sudah terlambat. Schettino pada 9.40 malam

luar biasa," kata seorang anak kapal, Rose Metcalf, 23, yang berasal dari Dorset, Britain.

Ketika kejadian, Costa Concordia yang membawa 4,000 penumpang dan anak kapal baru dua jam berlepas dan dalam perjalanan ke Laut Mediterranean.

Pada masa itu, kebanyakan penumpang sedang menikmati hidangan makan malam dan Schettino berada di anjungan ka-

pal seberat 112,000 tan itu.

Lokasi kemalangan yang tidak terlalu jauh dengan pulau membuatkan ramai penumpang berasa yakin untuk terjun dan berenang ke pantai.

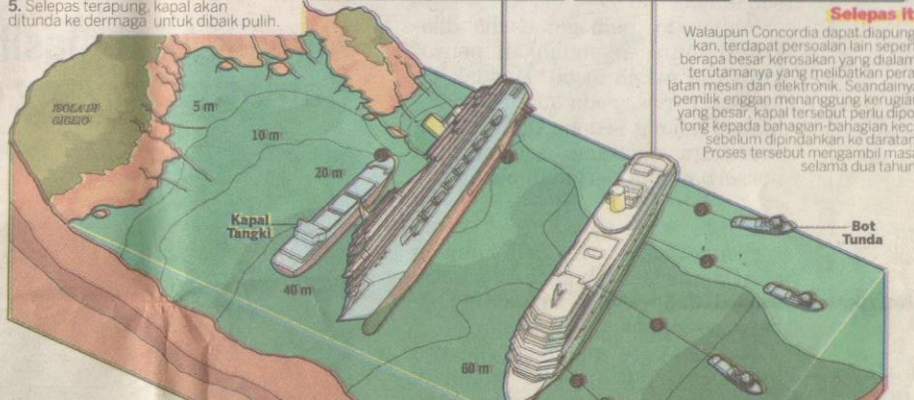
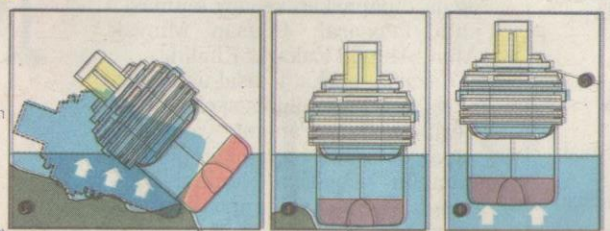
Keadaan air laut yang sejuk menyebabkan beberapa penumpang mati walaupun masing-masing mengenakan jaket keselamatan. - SITI NOR AFZAN KASIMAN

Bagaimana Concordia boleh diselamatkan

Syarikat kejuruteraan Smith International masih menyiasat sama ada Costa Concordia boleh diselamatkan atau tidak. Syarikat ini juga meletakkan dua kemungkinan yang menyokong teori penyiasatan tersebut. Proses menyelamat kapal mungkin berdepan risiko sekiranya kapal tenggelam lebih dari 100 meter ke dalam laut. Smith International pernah terlibat dalam misi menyelamat kapal, antaranya kapal Herald of Free Fat pada tahun 1987 dan kapal selam Rusia, Kursk pada tahun 2000.

JIKA SEMUA BERJALAN LANCAR

1. Untuk beberapa minggu ini, 2,400 tan minyak tumpah perlu dibersihkan dan kesemua 17 tangki minyak perlu dipastikan tidak pecah.
2. Badan kapal yang koyak akan ditampal.
3. Beg udara akan ditempatkan di bahagian badan kapal dan air laut dipam keluar secara berperingkat.
4. Apabila kapal sudah berada di atas paras air, air dari dalam kapal akan dipam keluar supaya kapal dapat terapung sepenuhnya.
5. Selepas terapung, kapal akan ditunda ke dermaga untuk dibaiki pulih.



Selepas itu

Walaupun Concordia dapat diapung, terdapat persoalan lain seperti berapa besar kerosakan yang dialami terutamanya yang melibatkan peralatan mesin dan elektronik. Seandainya pemilik enggan menanggung kerugian yang besar, kapal tersebut perlu dipotong kepada bahagian-bahagian kecil sebelum dipindahkan ke daratan. Proses tersebut mengambil masa selama dua tahun.

Dia yang kini menjalanai tahanan rumah berdepan kemungkinan hukuman penjara selama 15 tahun atas dakwaan membunuh secara beramai-ramai. Sehingga kini, 11 mangsa disahkan mati dan 21 lagi masih hilang.

Schettino turut mendakwa dia telah menyelamatkan beribu-ribu nyawa dengan membawa kapal menghampiri pantai.

lambat. Sekitar pukul 9.40 malam, para penumpang mendengar 'rintihan mengerikan' ketika kapal sepanjang 304 meter itu dirobek batu karang dan kabinnya menjadi gelap akibat bekalan elektrik terputus.

"Bunyi itu cukup mengerikan. Saya rasa rintihan adalah perkataan yang paling tepat untuk menggambarkannya.

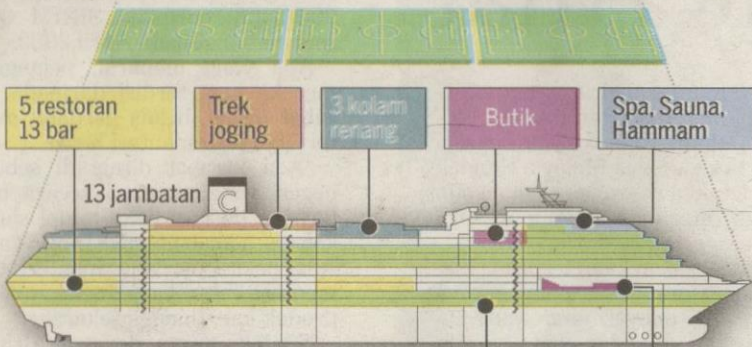
"Ia membawa aura panik yang

Costa Concordia

Kapal persiaran terbesar Itali

- Mula beroperasi 7 Julai 2006
- Kos pembinaan RM 1.5 bilion
- Kelajuan maksimum 23.2 knot
- Berat 112, 000 tan
- Saiz 38 x 290m

(seluas tiga padang bola)



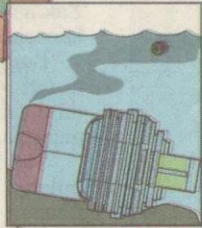
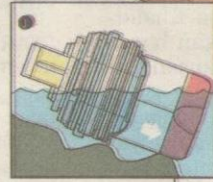
3,780 penumpang
1,068 kru kapal

1,500 kabin,
70 daripadanya
bilik suit

Panggung

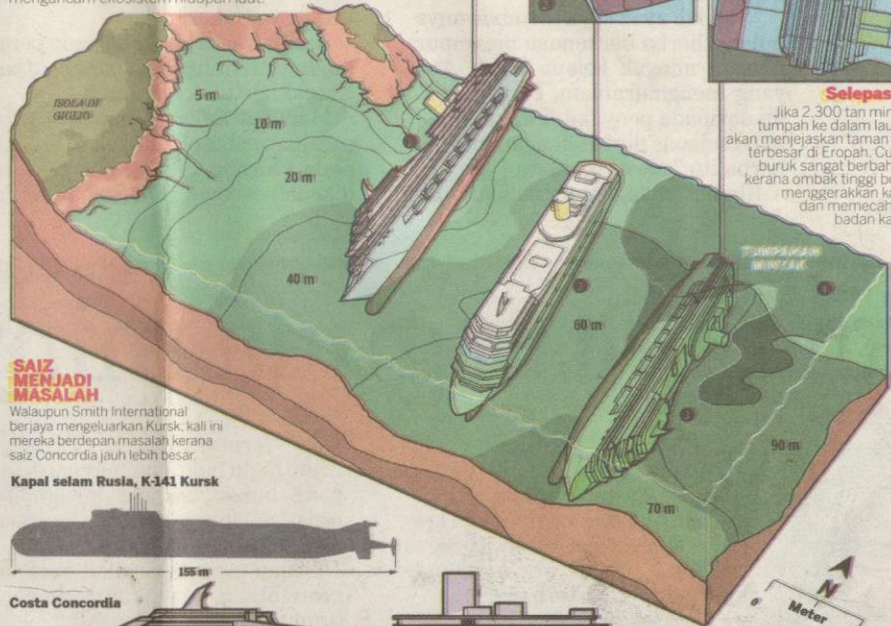
JIKA SEBALIKNYA

1. Kapal akan beralih kedudukan disebabkan air pasang dan surut. Baru-baru ini, Concordia bergeser sebanyak 9 sentimeter (sm) dari lokasi asal dan ia bakal berdepan risiko tergelincir sehingga 70 meter ke dalam laut.
2. Tekanan momentum boleh membawa kapal 114,500 tan ini jauh ke bawah air.
3. Minyak mungkin bocor dari badan kapal yang pecah. Jika ini berlaku, ia akan menyukarkan lagi proses menyelamatkan kapal.
4. Tumpahan minyak berlaku dan mengancam ekosistem hidupan laut.



Selepas itu

Jika 2,300 tan minyak tumpah ke dalam laut, ia akan menjejaskan taman laut terbesar di Eropah. Cuaca buruk sangat berbahaya kerana ombak tinggi boleh menggerakkan kapal dan memecahkan badan kapal.



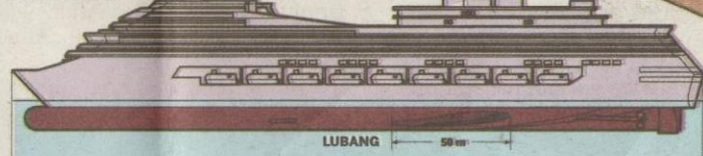
SAIZ MENJADI MASALAH

Walaupun Smith International berjaya mengeluarkan Kursk, kali ini mereka berdepan masalah kerana saiz Concordia jauh lebih besar.

Kapal selam Rusia, K-141 Kursk



Costa Concordia



Sumber: Smith International dan laporan berita