

የክራንሰተን አጣሪ ኮሚሽን

ሪፖርት

ኖቬምበር 23-24 ቀን 2021 ከ30 በላይ ሰዎች
በትንሽ ጆልባ የአንግሊዝን ቻናል ለማቋረጥ ሲሞክሩ
ህይወታቸውን ያጡበትን ክስተት የሚመለከት የህዝብ
አጣሪ ኮሚሽን ሪፖርት።



© Crown የቅጂ መብት 2026

ይህ ህትመት፣ በሌላ መልኩ ካልተገለጸ በስተቀር፣ በOpen Government Licence v3.0 ውሎች መሰረት ፈቃድ የተሰጠው ነው። ይህንን ፈቃድ ለማየት፣ nationalarchives.gov.uk/doc/open-government-licence/version/3 ን ይጎብኙ።

ማንኛውንም የሶስተኛ ወገን የቅጂ መብት መረጃ በለየንበት ሁኔታ፣ ከሚመለከታቸው የቅጂ መብት ባለቤቶች ፈቃድ ማግኘት ያስፈልግዎታል።

ይህ ህትመት በ www.gov.uk/official-documents ላይ ይገኛል።

ይህንን ህትመት በተመለከተ ማንኛውም ጥያቄ ካለዎት ወደ እኛ በ info@cranston.independent-inquiry.uk ይላኩልን።

ISBN 978-1-5286-6169-0

E03525225 02/26

ቢያንስ 40% እንደገና ጥቅም ላይ ከዋለ ፋይበር በተሰራ ወረቀት ላይ የታተመ

በController of His Majesty's የጽህፈት መሳሪያ ቢሮ ስም በዩናይትድ ኪንግደም በHH Associates Ltd. የታተመ

ዋና ማጠቃለያ

የክራንስተን (Cranston) የምርመራ ሪፖርት በአምስት ክፍሎች የተዋቀረ ነው።

ክፍል 1 ምርመራው ለተከተለው አጠቃላይ ሂደት ገለጻ ይሰጣል። በተጨማሪም በUK የባሕር ፍለጋ እና የፍስ አድን ሥራዎችን በተመለከተ ያለበትን ሕጋዊ ግዴታዎች ያስቀምጣል።

ክፍል 2 ከፈረንሳይ ወደ የእንግሊዝ ቻናል በአስተኛ ጀልባ ለመሻገር ሲሞክሩ ከ30 በላይ ሰዎች ለሞት የተዳረጉበትን የኖቪምበር 23 እስከ 24 ቀን 2021 ዓ.ም ክስተትን ታሪካዊ ዳራ ያቀርባል። በአስተኛ ጀልባዎች ለሚደረጉ ጉዞዎችም ላሽ ሰጪ የሆኑትን ተቋማትና ድርጅቶችንም ይገልጻል። በተጨማሪም እስከ ኖቪምበር 23 እና 24 ቀን 2021 ዓ.ም ድረስ የነበረው ባሕር ለማቋረጥ በአስተኛ ጀልባዎች የሚደረጉ ጉዞዎች እየጨመሩ የመጣበትን ሁኔታ እንዲሁም እስከዚያ ጊዜ ድረስ ይህን ለመቆጣጠር የተወሰዱትን እርምጃዎች ያቀርባል። ክፍል 2 በአጣሪ 3 የተደገፈ ሲሆን፣ ይህም የኖቪምበር 23 እስከ 24 ክስተቶች የበስተጀርባ ታሪክ ዝርዝር በጊዜ ቅደም ተከተል ያስቀመጠ ነው።

ክፍል 3 ከኖቪምበር 23 እስከ 24 ቀን 2021 ዓ.ም ወደነበሩ ክስተቶች በመዘር፣ በዚህ አደጋ ውስጥ የተሳተፉት ሰዎች መቼ፣ የት እና በምን ሁኔታ ሕይወታቸውን እንዳጡ ይመረምራል። በሥራ መመሪያው (Terms of Reference) እንደተጠየቀው፣ ከዚህ ቀደም Marine Accident Investigation Branch (MAIB፣ የባሕር ላይ አደጋ ምርመራ ቅርንጫፍ) ባከናወነው ምርመራ ግኝቶች ላይ ይመሠረታል። በአጭሩ፣ ክፍል 3 በኖቪምበር 23 ቀን 2021 ምሽት ከፈረንሳይ የባሕር ዳርቻ የተነሳችው ጀልባ ከተነሳች በኋላ ስለተከሰተው ሁኔታ ዝርዝር የትረካ ዘገባ ይዟል። ይህ ዘገባ በኖቪምበር 24 ንጋት ላይ የአስተኛ ጀልባ በውኃ መሞላት እና መገልበጥ፣ እንዲሁም በዚያች ሌሊትና በቀሪው ቀን የተከናወኑትን የፍለጋ እና የፍስ አድን እንቅስቃሴዎች ያጠቃልላል። ይህን የትረካ ዘገባን ተከትሎ፣ በዚያች ሌሊት የተከሰቱትን ነገሮች የሚመረምር ግምገማ ያቀርባል። ይህ ግምገማ በነበረው አቅም፣ በፍለጋ እና የፍስ አድን ምላሽ፣ እንዲሁም አስተኛ ጀልባ ድናለች ወደሚለው የተሳሳተ መደምደሚያ ያደረሱት ክስተቶች ላይ ያተኩራል።

ክፍል 4 በአስተኛ ጀልባ ውስጥ የነበሩትን ሰዎች ይመለከታል። በመጀመሪያ የምርመራው ኮሚቴ የሚሾችን ማንነት ለማረጋገጥ የተከተለውን ሂደት ያስቀምጣል። ቀጣሎም ለአስተኛ ጀልባ ተጓዦች ድምፅ የሚሰጥ ሲሆን፣ ይህም የህይወታቸውን ታሪኮች እና አደገኛ የሆነውን የእንግሊዝ ቻናልን መሻገር እንዲሞክሩ ያደረጓቸውን ምክንያቶች በተቻለ መጠን ይዘረዝራል።

ክፍል 5 በቀደሙት ምዕራፎች ላይ ተመስርቶ ድምዳሜዎችን ያቀርባል። እንዲሁም ወደፊት ተመሳሳይ የጅምላ ጉዳት አደጋ እንዳይከሰት የመከላከል አላማ ያለው፣ በመርማሪው ኮሚቴ ሥራ መመሪያ መሠረት የቀረቡ ምክረ ሐሳቦችን ያቀርባል። ምክረ ሐሳቦቹም በሚከተሉት ዘርፎች ተከፋፍለዋል።

1. ባሕር ለማቋረጥ በአስተኛ ጀልባዎች የሚደረጉ ጉዞዎችን ብቻ የሚመለከቱ ምክረ ሐሳቦች።
2. ባሕር ለማቋረጥ በአስተኛ ጀልባዎች የሚደረጉ ጉዞዎችን ብቻ ሳይሆኑ፣ በአጠቃላይ በባሕር ላይ ለሚከሰቱ ለጅምላ ጉዳት አደጋዎች ምላሽ የሚመለከቱ ምክረ ሐሳቦች።
3. በፍለጋ እና የፍስ አድን ተግባራት ውስጥ የተሳተፉ ድርጅቶች መዋቅርን እና አቅም የሚመለከቱ ምክረ ሐሳቦች።
4. ምርመራን ተከትሎ MAIB (ኤ.ኤ.ኤ.ቢ) ላቀረባቸው ምክረ ሐሳቦች ምላሽ የሚሰጡ የትግበራ እርምጃዎችን ይፋ ማድረግ።

ክፍል 1:- የምርመራው ዳራ

ምዕራፍ 1 የምርመራ ኮሚቴው መቋቋምን እና የሥራ መመሪያውን መወሰንን ያጠቃልላል። የምርመራው ሥራ እንዴት እንደተዋቀረ የሚገልጽ ሲሆን፣ የተለያዩ ሥራ መመሪያዎችን ይፋ ማድረግን እና ችሎት ማካሄድን ጨምሮ በሂደቱ ውስጥ ያሳለፋቸውን ዋና ዋና ምዕራፎች ያብራራል።

ምዕራፍ 2 ከአስተኛ ጀልባ ፍለጋ እና የነፍስ ማዳን ጋር የተያያዙ የUK ሕጋዊ ግዴታዎችን የሚመለከቱ የሕግ መርሆችን ይዘረዝራል። ትኩረቱ በባሕር ላይ ለሚደረግ ፍለጋ እና የነፍስ ማዳን አግባብነት ባላቸው ዓለም አቀፍ ግዴታዎች እንዲሁም በአውሮፓ የሰብዓዊ መብቶች ኮንቬንሽን አንቀጽ 2 ስር ባሉ ግዴታዎች ላይ ይሆናል።

ክፍል 2:- ከኖቬምበር 23 እስከ 24 ቀን 2021 ዓ.ም ላይ የነበሩ ክስተቶች ታሪካዊ ዳራ

ምዕራፍ 3 ባሕር ለማቋረጥ በአስተኛ ጀልባዎች የሚደረጉ ጉዞዎች ጀርባ ያለውን ሰፊ ታሪካዊ ዳራ እና ይህ በፍለጋ እና በነፍስ አድን እርዳታ ተግባራት ላይ የሚያመጣውን የተለያዩ ችግሮችን ይመረምራል። ይህ የመሻገር እንቅስቃሴ ቁጥር እየጨመረ የመጣበትን አስገራሚ ሁኔታ ከ2014 ዓ.ም ጥቂት ቁጥር ጀምሮ፣ በ2018 ዓ.ም መጨረሻ በከፍተኛ ሁኔታ ከፍ እስከ ማለት፣ እስከ 2021 ዓ.ም ድረስ እጅግ ከፍተኛ ቁጥር መድረሱን መግለጫው ይዘረዝራል። በተጨማሪም ሰዎች እንዲህ ያለውን አደገኛ መሻገር እንዲሞክሩ የሚገፋፉአቸውን ምክንያቶች እና የሰዎች አዘዋዋሪ ወንጀላዊ ቡድኖች ይህንን ድርጊት እንዴት ለመመቻቸት እንደሚጥሩ ይመረምራል።

ምዕራፍ በተጨማሪ የአስተኛ ጀልባዎች የእንግሊዝ ቻናልን መሻገር እጅግ አደገኛ የሚያደርጉትን ምክንያቶች ያቀርባል። እነዚህም እጅግ ቀዝቃዛው ወጋ፣ በDover Strait (ዶቨር ስትሬት) ያለው የባሕር ላይ የትራንስፖርት ብዛት፣ የሚጠቀሙባቸው በአየር የሚሞሉ ጀልባዎች ደካማ ግንባታ፣ በጀልባዎቹ ላይ ተገቢ የደህንነት መሣሪያ አለመኖር እና የሚሻገሩት ሰዎች የአደጋ ተጋላጭነትን ያካትታል።

ምዕራፍ 4 በኖቬምበር 2021 ዓ.ም በእንግሊዝም ሆነ በፈረንሳይ በአስተኛ ጀልባዎች ጉዳይ ምላሽ በመስጠት የተሳተፉትን ዋና ዋና ድርጅቶች አጠቃላይ እይታን ያቀርባል። የተሳተፉትን ቁልፍ የመንግሥት መምሪያዎችና አስፈጻሚ ኤጀንሲዎች ሚናዎችና አወቃቀሮችን (በድርጅታዊ መዋቅር ንድፎች የተደገፈ) ይገልጻል። በተጨማሪም በእነዚያ ድርጅቶች ውስጥ አስፈላጊ ግለሰቦች የተጨማሪ መረጃ ሚናዎችም በዝርዝር ያቀርባል።

ይህ ክፍል በተጨማሪም የተሳተፉትን መንግሥታዊ ያልሆኑ አካላት ሚናዎች የሚያብራራ ሲሆን፣ ይህም የፖሊስ ኃይሎችን፣ በውል የሚሰሩ የአቪዬሽን አገልግሎት ሰጪዎችን እና በፈቃደኝነት የሚሰሩ የፍለጋ እና የነፍስ አድን ድርጅቶችን ያጠቃልላል። ከእነዚህም ውስጥ ዋናው Royal National Lifeboat Institution (RNLI፣ ሮያል ናሽናል ላይፍቦት ኢንስቲትዩሽን) ነው። በተጨማሪም፣ ለፍለጋ እና ለነፍስ አድን ተግባራት ለተሳተፉ ድርጅቶች የተገኙላቸውን ሥርዓቶች እና ሀብቶች አጠቃላይ እይታ ይገልጻል።

ምዕራፍ 5 በባሕር ለማቋረጥ በአስተኛ ጀልባዎች የሚደረጉ ጉዞዎች ላይ የመንግሥት ምላሽ የሂደቡን ዝግመተ ለውጥ ይቃኛል። ከጉዳዩ ጋር ተያይዞ እየጨመሩ የመጡትን የሥራ ማስፈጸሚያ ፈተናዎች የሚሸፍን ሲሆን፣ ለOperation DEVERAN (አፕሪልን ዲቬሪን)፣ Operation ALTAIR (አፕሪልን አልታኢር) እና Operation SOMMEN (አፕሪልን ሶሜን) (ብዙውን ጊዜ 'የመመለስ ፖሊሲ' በመባል የሚታወቀው) የመሳሰሉ ዋና ዋና ፖሊሲዎችንና ሥራዎችን በማዘጋጀት እንዴት ድርጅታዊ ሚናዎችና ኃላፊነቶች እንዳሻሻሉ ይመዘግባል።

ምዕራፍ 6 በባሕር ለማቋረጥ በአስተኛ ጀልባዎች የሚደረጉ ጉዞዎች ላይ የተሰጠውን የሥራ ማስፈጸሚያ ምላሽን በመቃኘት፣ የHM Coastguard (ኤች.ኤም ኮስትጋርድ) ሀብቶች እና ዝግጁነትን ይመረምራል። ይህም በ2021 ዓ.ም ውስጥ በተለይም በDover Maritime Rescue Coordination Centre

(MRCC Dover፣ ዶቨር የባሕር ላይ ማዳን ማስተባበሪያ ማዕከል) ዋና ዋና የፍለጋ እና የነፍስ አድን ተግባራት የሠራተኛ ምደባ ደረጃዎችን ያጠቃልላል። ለፍለጋ እና ነፍስ አድን ሥራ ሊመደቡ የሚችሉ ንብረቶች፣ እንዲሁም HM Coastguard ለሠራተኞች የሰጠው ስልጠና በቁነትን ይመዘናል። በተጨማሪም መረጃን ለመመዘገብ፣ ለመለዋወጥ እና ከአስተኛ ጀልባዎች ጋር ለመግባባት የሚያገለግሉትን ጨምሮ የHM Coastguardን የሥራ ማስፈጸሚያ ሥርዓቶች ይመረምራል።

በዚህ ምዕራፍ ውስጥ አስፈላጊ የሆኑ ዋና ዋና ግኝቶች ተካተዋል። ከእነዚህም መካከል በDover Maritime Rescue Coordination Centre የሠራተኛ እጥረት ችግር ከኖቬምበር 2021 ዓ.ም በፊትም የነበረ መሆኑ አንዱ ነው። የሠራተኛ እጥረት ችግሮቹ ተያያዥ አደጋዎች ከኖቬምበር 2021 ዓ.ም በፊት በHM Coastguard ውስጥ በተደጋጋሚ ተለይተው ይታወቁ የነበር ቢሆንም፣ የHM Coastguard የዘን/የአውታረ መረብ የሰው ኃይል የማንቀሳቀስ ሥርዓት በMRCC Dover ለነበረው የሠራተኛ እጥረት ችግር ግን በቂ መፍትሄ አልነበረም።

የባሕር ላይ ፍለጋ እና ነፍስ አድን ንብረቶችን በተመለከተ፣ HM Coastguard ለአስተኛ ጀልባ አደጋዎች ምላሽ ለመስጠት በዋነኛነት በBorder Force እና በRNLI ላይ ተማምኖ ነበር። የBorder Force ጀልባዎች ለፍለጋ እና የነፍስ አድን ሥራ ሙሉ በሙሉ የተመቹ እንዳልሆኑ ከኖቬምበር 2021 ዓ.ም በፊት ቢታወቅም፣ በሴፕቴምበር 2021 ዓ.ም፣ Border Force አቅማቸው ከሚችሉው በላይ 'እንደተወጠሩ' ተቀብለዋል። የBorder Force ንብረቶች ፍላጎትን ለማሟላት በቂ አለመሆን እስከ ኖቬምበር 23 ቀን 2021 ዓ.ም ድረስም አልተፈታም ነበር።

የባሕር ለማቋረጥ በአስተኛ ጀልባዎች የሚደረጉ ጉዞዎች መጨመር፣ ከአስተኛ ጀልባ መሻገሪያዎች ጋር ከቀረቡት ልዩ ፈተናዎች (ለባህር ጉዞ የማይበቁ ጀልባዎችን እና በአንድ ጀልባ ውስጥ ያለ ከፍተኛ ሰው ቁጥርን ጨምሮ) እና የBorder Force ንብረቶች ውስን አቅም ጋር ተዳምሮ፣ በRNLI ንብረቶች፣ ሠራተኞችና በፈቃደኝነት በሚሠሩ ሰዎች ላይ ጫና ፈጥሯል። RNLI የመገልገያዎቹን አቅርቦት ለማሻሻል የሚያስመሰግኑ እርምጃዎችን የወሰደ ቢሆንም፣ ይህ ግን ፍላጎቱን ሙሉ በሙሉ አላቃለለውም። ቢሆንም የRNLI ንብረቶች እና በፈቃደኝነት የሚሠሩ ሰዎች ለHM Coastguard አገልግሎት መስጠታቸውን የቀጠሉ ሲሆን፣ በኖቬምበር 23 እስከ 24 ቀን 2021 ዓ.ም ድረስም ለሥራ ምደባ ዝግጁ ነበሩ።

የአየር ላይ መገልገያ ንብረቶችን በተመለከተ፣ በሴፕቴምበር 2021 ዓ.ም፣ የባሕር ለማቋረጥ በአስተኛ ጀልባዎች የሚደረጉ ጉዞዎች መጨመር በHM Coastguard ላይ ባሉት ቋሚ ክንፍ አውሮፕላኖች ላይ ከፍተኛ ጫና መፍጠሩ ግልጽ ነበር። ምንም እንኳን ተጨማሪ ንብረቶችን ለማግኘት ዕቅዶች በኖቬምበር 2021 ዓ.ም የተነደፉና እየተካሄዱ የነበር ቢሆንም፣ የአቅም ጭማሪው እስከ ማርች 2022 ዓ.ም ድረስ አልተገኘም።

ባሕር ለማቋረጥ በአስተኛ ጀልባዎች የሚደረጉ ጉዞዎች ዙሪያ ያሉ አስፈላጊ መረጃዎች በHM Coastguard የአደጋ አያያዝ ሶፍትዌር ውስጥ በመደበኛነትም ሆነ የክስተቱ ጊዜው ሳይዘገይ ያልተመዘገቡ ሲሆን፣ ምክንያቱም በMRCC Dover ያሉት የHM Coastguard ሠራተኞች በአደጋዎቹ ብዛት ተጨንቀው፣ እንደ ጥሪ ማስተናገድ ያሉ ሌሎች ሥራዎችን እንዲወጡ የሚያስገድድ ሁኔታ ላይ ስለነበሩ ነው። በተጨማሪም የHM Coastguard የባሕር ላይና የአየር ኃይል ክፍሎች የተለያየ የአደጋ አያያዝ ሶፍትዌር ስራት መጠቀማቸው የመረጃ መለዋወጥን ገድቦታል።

በአክቶበር 2020 ዓ.ም፣ በMRCC Dover ያለው HM Coastguard ከትንንሽ ጀልባዎች የሚደውሉ ሰዎች ቦታቸውን እንዲያሳውቁ ለማስቻል በWhatsApp አማካኝነት መገናኘት እንዲችሉ የሞባይል ስልክ መጠቀምን አስተዋውቋል። ይህ ግልጽ አዎንታዊ እርምጃ ቢሆንም፣ ውጤታማነቱን የሚነኩ በርካታ ችግሮች የነበሩ ሲሆን፣ ከእነዚህም መካከል ስልኩን ስለመከታተል ፖሊሲና ስልጠና አለመኖር እንዲሁም የተቀበሉትን ጥሪዎች መመዘገብ አለመቻል ይገኙበታል።

የቋንቋ አለመግባባት ከትንንሽ ጀልባዎች ላይ ከሚገኙ ሰዎች ጋር መግባባትን አወሳሰቦታል። በ2018 ዓ.ም፣ HM Coastguard ለመጠቀም ዝግጁ የሆነ 'Language Line' (ላንጉዌጅ ላይን) የተባለ የትርጉም አገልግሎትን አቅርቦ ነበር። ሆኖም ብዙ ተግባራዊ ችግሮች በመኖራቸው፣ HM Coastguard የLanguage Line አገልግሎትን ለአስተኛ ጀልባ ፍለጋ እና ነፍስ አድን ሥራ እንዳይጠቀም ምክንያት ሆኗል። በዚህ የተነሳ የመግባባት ችግሮች መፈጠራቸው የቀጠለ ሲሆን፣ እስከ ኖቬምበር 2021 ዓ.ም ድረስም ምንም ዓይነት አማራጭ የመገናኛ ዘዴዎች ሥራ ላይ አልዋሉም።

በHM Coastguard ሠራተኞች መካከል ከአስተኛ ጀልባዎች የሚደውሉ ሰዎች የአደጋቸውን መጠን በተደጋጋሚ ያጋንኑ ነበር የሚል በሰፊው የተያዘ እምነት ነበረ። ይህ ደግሞ እውነተኛ አደጋ ያጋጠማቸው ሰዎች ላይታሙት የሚችሉበትን አጋጣሚ ፈጥሯል። በእነዚህ ሁኔታዎች፣ ሠራተኞች ከአስተኛ ጀልባዎች በሚደውሉ ሰዎች ሊፈጠር ስለሚችል ማጋነን ጉዳይ የተለየ ስልጠና ያስፈልጋቸው ነበር። መረጃዎች በቀጥታ መወሰድ እንዳለባቸው የሚገልጸው አጠቃላይ ስልጠና በቂ አልነበረም።

ባሕር ለማቋረጥ በአስተኛ ጀልባዎች የሚደረጉ ጉዞዎች ዙሪያ የፍለጋ እና የነፍስ አድን ክንውኖችን ይበልጥ አደገኛ የሚያደርጉ ልዩ ችግሮች ነበሩ። HM Coastguard እነዚህን ችግሮችን ያውቅ ነበር ወይም ማወቅ ነበረበት፣ ነገር ግን በስርአቱ ለመቋቋም የሚያስችሉ ትክክለኛ መመሪያዎች፣ መመሪያ ሰነዶች እና ስልጠናዎች አልነበሩትም። እነዚህ ችግሮች ከአስተኛ ጀልባዎች ከሚደውሉ ሰዎች ጋር መገናኘትንና ቦታቸውን ማግኘትን፣ ለተለያዩ የአስተኛ ጀልባ አደጋዎች ቅድሚያ መስጠትን፣ እንዲሁም በአስተኛ ጀልባ አደጋ ወቅት ሜይዴይ ሪሌይ (Mayday relay) መጠቀምን ያካትታሉ።

ምዕራፍ 7 ለባሕር ለማቋረጥ በአስተኛ ጀልባዎች የሚደረጉ ጉዞዎች ጋር የተያያዙ የፍለጋ እና የነፍስ አድን ሥራዎችን በሚሠሩ የተለያዩ ተቋማት መካከል ያለውን ትብብር ይመለከታል። እንዲሁም በUK መንግሥት መሥሪያ ቤቶችና ኤጀንሲዎች መካከል፣ በUK የሕዝብ ባለሥልጣናትና በንግድ ኮንትራክተሮች ወይም በፈቃደኝነት በሚሠሩ ድርጅቶች መካከል፣ እንዲሁም በUK እና በፈረንሳይ ባለሥልጣናት መካከል ያለውን ቅንጅትና ትብብር ይመለከታል። በተጨማሪም Maritime and Coastguard Agency (MCA፣ የባሕር ላይና የባሕር ዳርቻ ጠባቂ ኤጀንሲ) ላይ ያለውን የቁጥጥር ዝግጅቶች ግምት ውስጥ ያስገባል።

በዚህ ምዕራፍ ውስጥ ካሉ ቁልፍ ግኝቶች መካከል ዋናው፣ ባሕር ለማቋረጥ በአስተኛ ጀልባዎች የሚደረጉ ጉዞዎች በመንግሥት ዘንድ በመጀመሪያ ደረጃ የድንበር ደህንነት ጉዳይ ተደርገው መወሰዳቸው ነው። በዚህም ምክንያት፣ የሀገር ውስጥ ጉዳይ ሚኒስቴር (Home Office) የአስተኛ ጀልባዎች ፖሊሲ ምላሽ መሪ የሆነ ሲሆን፣ ይህ በመሆኑም MCAንና HM Coastguardን ስፖንሰር የሚያደርገው የትራንስፖርት ሚኒስቴር (DfT) ግብአትና ቅንጅትን ሲያስፈልግ ብቻ ያቀርባል።

Border Force ወደ 90% ገደማ የሚሆነውን የማዳን ሥራ ያከናወነ ቢሆንም፣ በይፋ የሚታየው እንደ HM Coastguard ዋና አጋር ሳይሆን ተጨማሪ ወይም ደጋፊ አገልግሎት ሰጪ ብቻ ነበር። Border Force እና HM Coastguard ከ2018 ዓ.ም ጀምሮ ተባብረው ቢሠሩም፣ በመካከላቸው በተለይ አስቸጋሪ ሁኔታዎች ሲያጋጥሙ እንዴት አብረው መሥራት እንዳለባቸው የሚገልጽ መደበኛ ስምምነት ወይም ግልጽ ሕጎች አልነበሩም። በሌላ በኩል፣ RNLI ለHM Coastguard 'እውቅና ያገኘ ተቋም' ('declared facility') ሆኖ ይታወቅ ነበር። ግንኙነታቸው ከ2010 ዓ.ም ጀምሮ በስምምነት የተመዘገበ ሲሆን፣ በኋላም በ2020 ዓ.ም ወደ መደበኛ የመግባቢያ ሰነድ አድጓል። ሆኖም የBorder Force፣ የHM Coastguard እና የRNLI በቅርበት አብረው ቢሰሩም፣ በእውነተኛ ጊዜ ድንገተኛ አደጋዎች ውስጥ ቅንጅት ለመለማመድ የሚያስችሉ የጋራ የቀጥታ ስልጠና ልምምዶች አንድም ጊዜ አላደረጉም።

እስከ ኖቬምበር 23 ቀን 2021 ዓ.ም ድረስ፣ የHM Coastguard መከታተያ (ትናንሽ ጀልባዎችን ለፍለጋ እና ነፍስ አድን ምላሽ ለመስጠት የሚውል ስፕራይ ሺት) ለBorder Force በአምል ይላክ ነበር። Border Force በበኩሉ ይህንን ሰነድ ተጠቅሞ የራሱን የተለየ መከታተያ ያዘምን የነበረ ሲሆን፣ የBorder Force መከታተያ

የሚሞላው ከHM Coastguard መከታተያ በተገኘ መረጃ ነበር። ሆኖም በHM Coastguard ሠራተኞች ዘንድ ስለ Border Force መከታተያ ያለው ግንዛቤ ውስን ነበር። በመጨረሻም በኖቬምበር 2021 ዓ.ም፣ የHM Coastguard መከታተያ ለሁለቱም አካላት በአንላይን ተደራሽ በመሆን፣ መረጃዎችን በአሜል ከመላላክ ይልቅ በቀጥታ እንዲለዋወጡ አስችሏል።

የአየር ላይ ንብረቶችን በተመለከተ፣ በ2021 ዓ.ም መጨረሻ ላይ የፍለጋ እና የነፍስ አድን ሄሊኮፕተሮች በHM Coastguard በተደጋጋሚ ለ'ክትትል' ይመደቡ የነበረ ሲሆን፣ ዋና ተግባራቸውም በቻነሉ ውስጥ ከተዘገበው የእስተኛ ጀልባዎች ቁጥር ጋር በእርግጥ የተገኙትና የዳኑት ጀልባዎች ቁጥር መጣጣሙን ማረጋገጥ ነበር። ይህም ያስከተለው ተጽዕኖ፣ በቀኑ መጨረሻ ላይ የእውነተኛ የአደጋ ፍለጋ እና ነፍስ አድን ጥሪ ቢቀርብ፣ የሄሊኮፕተሮቹ የበረራ ሰዓት ለሚጠጥ የሚችልበትን ሁኔታ መፍጠሩ ነበር።

የDover Straitን የሚሸፍነው የፈረንሳይ ፍለጋ እና ነፍስ አድን ጣቢያ የሆነው Centre Régional Opérationnel de Surveillance et Sauvetage Gris-Nez (CROSS፡-ሴንተር ረጂዮናል አፔራሲዮኔል ደ ሱርቪያንስ ኤት ሶቭቴጅ ግራ-ኔዝ)፣ በአካባቢው ባሕር ለማቋረጥ በእስተኛ ጀልባዎች ስለሚደረጉ ጉዞዎች መረጃ የሚመዘግብ የራሱን መከታተያ ሰነድ ይይዝ ነበር። CROSS Gris-Nez ይህንን መከታተያ ለብሪታንያው MRCC Dover (የባሕር ላይ ማዳን ማስተባበሪያ ማዕከል) በአሜል ይልካል። ችግሩ ደግሞ HM Coastguard የፈረንሳይን መከታተያ በወቅቱ አለማግኘቱ ነበር። በዚህ መዘግየት ምክንያት፣ የHM Coastguard ወቅታዊ የአደጋ ግንዛቤ በአሉታዊ መልኩ ተጎዳ። ይህ ወቅታዊ መረጃ የማጣት ችግር በተለይ የብዙ ሰዎች ሕይወት ያለፈበት ትልቅ አደጋ በተከሰተበት ወሳኝ የኖቬምበር 23-24 ቀን 2021 ዓ.ም ሌሊት ጭምር ተከስቷል።

DfT የMCA Sponsorship Board አማካይነት የMCAን አፈጻጸም ይከታተል ነበር። ይህ ቦርድ በስብሰባዎቹ ላይ የMCAን አደጋ መዝገብ (risk register) እና ሌሎች ጉዳዮችን መገምገም ይጠበቅበት ነበር። ሆኖም የቦርዱ ቃለ-ጉግኤ በአደጋዎች ዙሪያ የተደረጉትን ውይይቶች በሙሉ አልመዘገበም፤ ከዚህ ይልቅ ትልልቅ አደጋዎች ብዙውን ጊዜ ከመደበኛው ስብሰባ ውጪ የሚፈቱ የነበረ ሲሆን፣ ይህም በትክክል አለመመዘገባቸውን ያሳያል። ይኸውም የHM Coastguard በእስተኛ ጀልባዎች ብዛት ሊጨናነቅ ይችላል የሚል አዲስ አደጋ ወደ MCA አደጋ መዝገብ ቢጨመርም እና ይህን አደጋ የሚያመለክት ሰነድ ለSponsorship Board ተዘጋጅቶ ቢቀርብም፣ ቦርዱ በሚመለከተው ስብሰባ ላይ ስለጉዳዩ መወያየቱን የሚያሳይ ምንም ዓይነት መዝገብ የለም።

DfT የMCA ሥራን ለመቆጣጠር ከተጠቀመባቸው መደበኛ ያልሆኑ ዘዴዎች አንዱ፣ ከጁላይ 2021 ዓ.ም መጀመሪያ ጀምሮ በDfT እና በMCA መካከል በመደበኛነት ይካሄድ የነበረው 'small boats huddles' (በትንንሽ ጀልባዎች ዙሪያ የሚደረጉ የቅርብ ውይይቶች) ነበር። ሆኖም መደበኛ ቃለ-ጉግኤ አልተያዘም፣ በዚህም ምክንያት በብዙ አጋጣሚዎች እነዚህ ስብሰባዎች በምን ያህል ጊዜ እንደተካሄዱ ትክክለኛ ግንዛቤ ማግኘት አይቻልም ወይም ስለ ምን እንደተነጋገሩና እንደተወያዩ ግልጽ የሆነ ሐሳብ የለም። ምንም እንኳን በDfT በአክቶበር 2021 ዓ.ም የMCA የውስጥ ግምገማ ተደርጎ ሪፖርት ቢቀርብም፣ የሥራው ወሰን የተገደበ ስለነበር ውጤታማነቱንና ብቃቱን አልመረመረም።

በአክቶበር 2021 ዓ.ም፣ የInternational Maritime Organization (IMO፣ ዓለም አቀፍ የባሕር ኃይል ድርጅት) III Code audit በMCA ላይ የተደረገ ሲሆን፣ የዚህም ዓላማ UK በIMO ሕጎችና ስምምነቶች መሠረት የገባችውን ዓለም አቀፍ ግዴታ እስከ ምን ድረስ እየተወጣች እንደሆነ መወሰንን ያካትታል። ይሁን እንጂ ግምገማው በሥራው ወሰን የተገደበ ነበር። በDfT ወይም በአጠቃላይ በUK መንግሥት በተቀመጡት ደረጃዎች መሠረት የMCAን ውስጣዊ ሥርዓቶች፣ ብቃት ወይም ድርጅታዊ ባህል የመገምገም አቅም አልነበረውም።

ክፍል 3:- የኖቬምበር 23 እስከ 24 ቀን 2021 ክስተቶች

ምዕራፍ 8 የኖቬምበር 23 እስከ 24 ቀን 2021 ዓ.ም ክስተቶችን ዝርዝር የትረካ ዘገባ ያቀርባል። ይህ ምዕራፍ የምርመራው ማዕከል ከሆነው ከ'Charlie' (ቻርሊ) ክስተት ጋር የተያያዘውን የትንሿን ጀልባ ጉዞ በቅደም ተከተል ይመዘግባል። ለኖቬምበር 23 እስከ 24 ቀን 2021 ዓ.ም የተደረገውን እና በዚያ ሌሊት የነበረውን ሁኔታ ይገልጻል። በተለይም በኖቬምበር 24 ቀን 2021 ጠዋት እና በዚያ ዕለት የተሰጠውን የፍለጋ እና የነፍስ አድን ምላሽ በዝርዝር ያቀርባል።

ምዕራፍ 9 በኖቬምበር 23 እስከ 24 ቀን 2021 ዓ.ም ሌሊት ለHMC Coastguard የነበሩትን ሀብቶች (resources) ይመረምራል። በ2021 ዓ.ም ውስጥ የነበረውን እጅግ ከፍተኛ የመሻገር እንቅስቃሴ ደረጃ እና በዚህም ምክንያት በHMC Coastguard ሀብቶች ላይ የተፈጠረውን ተከታይ ጫና ሙሉ በሙሉ ከግምት ውስጥ ያስገባል።

በአጠቃላይ በሀገሩ ውስጥ የHMC Coastguard ሠራተኞች ብዛት በቂ የነበረ ቢሆንም፣ በMRCC Dover የሚመከረው ወቅታዊ የሠራተኛ ደረጃ (ማለትም ሦስት ሙሉ ለሙሉ ለሥራ ዝግጁ የሆኑ የፍለጋ እና የነፍስ አድን ሠራተኞች) በኖቬምበር 23 እስከ 24 ቀን 2021 ዓ.ም ሌሊት አልተሟሉም። ሙሉ ብቃት የነበረው አንድ ሠራተኛ ብቻ የነበረ ሲሆን፣ እሱም የSearch and Rescue Mission Co-ordinator (SMC፣ የፍለጋ እና የነፍስ አድን ተልእኮ አስተባባሪ) ነበር። በቡድኑ ውስጥ የነበሩት ሁለቱ ሌሎች ሠራተኞች ሠልጣኞች የነበሩ ሲሆን፣ አንደኛው ከፊል ብቃት ያለው ለሥራ ብቁ እንደሆነ የሚታሰብ (operational) ሲሆን፣ ሌላኛው ግን ሙሉ በሙሉ ለሥራ ብቃት ያልነበረው (non-operational) ነበር።

በኖቬምበር 23 እስከ 24 ቀን ሌሊት የነበረው የሠራተኛ እጥረት በDover ላይ ባለው SMC (አስተባባሪ) ላይ ከባድ ጫና ፈጥሮ የነበረ ሲሆን፣ በዚህም ምክንያት በ12 ሰዓት የሥራ ፈረቃው ወቅት እረፍት መውሰድ አልቻለም። የSMC የራሱ ምስክርነት እንደሚያመለክተው፣ እረፍት አለመውሰዱ እንደሚጠበቀው እንዲጨነቅና እንዲደክም አድርጎታል። የሠራተኛ እጥረቱም የሥራ ብቃት ለሌለው ሠልጣኝ ተገቢ ቁጥጥር እንዳይደረግ ምክንያት በመሆኑ፣ ሠልጣኙም የአሠራር ተግባራትን እንዲያከናውን ተገድዶ ነበር።

በርካታ የምርመራ ምስክሮች እንደገለጹት፣ በ2021 ዓ.ም በMRCC Dover ያሉ ሠራተኞች እረፍታቸውን መተው የተለመደ ነበር። ይህ ደግሞ በወቅቱ በነበሩ ማስረጃዎች የተደገፈ ነው፤ ማስረጃዎቹ እንደሚያሳዩት እስከ ጸንሰት 2021 ዓ.ም ድረስ HMC Coastguard በDover ያሉ ሠራተኞች “ከፍተኛ ድካም” (tiredness bordering on exhaustion) ገጥሟቸው እንደነበርና ለእረፍት በቂ ጊዜ እንዳልነበራቸው ማስጠንቀቂያ ደርሶት ነበር።

የHMC Coastguard አገር አቀፍ አውታረ መረብ በኖቬምበር 23 እስከ 24 ቀን 2021 ዓ.ም ሌሊት ለMRCC Dover የሰጠው የርቀት ድጋፍ ለቦታው የሰው ኃይል እጥረት ሙሉ በሙሉ መፍትሔ አልነበረም፤ ምክንያቱም ለወቅታዊ የአደጋ ግንዛቤ እና ለመረጃ ልውውጥ የነበረው ጉዳት ከፍተኛ ነበር።

በኖቬምበር 23 እስከ 24 ቀን ሌሊት በMRCC Dover ሥራ ላይ የነበሩት ሠራተኞች ለምርመራው በሰጡት ምስክርነት፣ ለአስተኛ ጀልባ ፍለጋ እና ነፍስ ማዳን ተለይቶ የተዘጋጁትን አዳዲስ የሥራ ማስኬጃ ሂደቶችን ጨምሮ ስልጠና አላገኙም ነበር። የMCA የኮርፖሬት ምስክር በጸንሰት እና በሴፕቴምበር 2021 ዓ.ም ስልጠና ተሰጥቷል ብሎ ቢናገርም፣ ይህ ስልጠና በቀጥታ በአስተኛ ጀልባ ማዳን ሥራ ላይ ለሚሳተፉት ሠራተኞች የደረሰ አይመስልም። በዚህ ክፍተት ምክንያት፣ በDover ያሉ ሠራተኞች በመደበኛ የሥራ ማስኬጃ ሂደቶች ያልተንጸባረቁ የግል ልምምዶች እንዲፈጠሩ የሚያስችል ሁኔታ አመቻችቷል።

የHMC Coastguard ሥርዓቶች የDover SMCን ውሳኔ አሰጣጥ በከፍተኛ የሥራ ደረጃ ባለ ሠራተኛ፣ Maritime Tactical Commander (የባሕር ታክቲካል ኮማንደር)፣ እንዲገመገም ታቅዶ ነበር። ሆኖም ይህ

በዚያ ሌሊት ያልተከናወነ ሲሆን፣ ምክንያቱም በMaritime Tactical Commander ደረጃ ሠራተኛ አለመኖር እና (MRCC Dover በመጨረሻ የተነሳ) የመረጃ ልውውጥ ሂደት ውድቀት ስለነበር ነው።

በኖቬምበር 2021 ዓ.ም የBorder Force Maritime የሀብት እጥረት የነበረበት ሲሆን፣ RNLI ደግሞ እስከ አቅሙ መጨረሻ ድረስ ተወጥሮ ነበር። በኖቬምበር 23 እስከ 24 ባለው ሌሊት የሚገኙት የገጽ-ውሃ ሀብቶች (surface assets) ብዛት በቂ መስሎ ቢታይም፣ በቀጣዩ ቀን አስቀድሞ በቂ ያልሆነውን የሀብት መጠን ይበልጥ እንዳይቀንስ በሚል HM Coastguard እና Border Force ከአንድ በላይ መገልገያዎችን ለመጠቀም ፈቃደኛ አልነበሩም። አልፎ ለጉም።

በ2021 ዓ.ም ባሕር ለማቋረጥ በአስተኛ ጀልባዎች የሚደረጉ ጉዞ በከፍተኛ መጠን በመጨመሩ ምክንያት፣ በHM Coastguard በኮንትራት ለሚሠሩ የአየር ላይ ንብረት አገልግሎቶች ላይ ትልቅ ጭና ፈጥሮአል። ይህ ጭና፣ በዚያ ሌሊት በአየር ሁኔታ መጥፎነት ምክንያት የታቀደው ቋሚ ክንፍ ያለው የክትትል በረራ አልተካሄደም። ሆኖም ችግሩ ለዚህ ዓይነቱ በአጭር ማሳወቂያ ለተሰረዘ በረራ ጥቅም ላይ የሚውል ቅድመ-ውሳኔ የተሰጠበት የአደጋ ጊዜ ዕቅድ አልነበረም። ይህም በዕቅድ ላይ ጊዜ እንዲባክን ምክንያት ሆኖ፣ የፍለጋ እና የነፍስ አድን ሂሳቦችና የበረራ ሰዓት ለክትትል ስራ እንዲውል ያደረገ ሲሆን፣ በዚህም የተነሳ በኖቬምበር 24 ቀን 2021 ዓ.ም ጥዋት ለፍለጋ እና ነፍስ ማዳን ሥራ አገልግሎት መስጠት አልቻለም።

በአጠቃላይ በኖቬምበር 23 እስከ 24 ቀን 2021 ዓ.ም ሌሊት በHM Coastguard የሚገኙት ሀብቶች በቂ ያልነበሩ ሲሆን፣ ይህ ደግሞ ለ'Charlie' ክስተት የሰጠው ምላሽ ላይ ተጽዕኖ አሳድሯል።

ምዕራፍ 10 የHM Coastguard ሰበሰበው መረጃ መሰረት፣ 'Charlie' ለተሰኘው ክስተት የተሰጠው የመጀመሪያው የፍለጋ እና ነብስ አድን ምላሽ በቂነትን ይመረምራል። በተጨማሪም ምዕራፉ በHM Coastguard እና በሌሎች የፍለጋ እና የነፍስ አድን አጋሮች መካከል የነበረው የመረጃ ልውውጥ ምን ያህል በቂ እንደነበር በአስተኛ ጀልባ ውስጥ ከነበሩ ሰዎች ጋር የተደረገውን ግንኙነት፣ እንዲሁም የሜይዴይ ሪሌይ (Mayday relay) ስርጭትን አያያዝ እና የተሰጠውን ምላሽ ይመለከታል።

ከዚህ ምዕራፍ አንዳንድ ቁልፍ ግኝቶች ብቅ ይላሉ። በክስተቱ ሌሊት የክትትል በረራ በሥራ ላይ ያልነበረ ሲሆን፣ የFrench Coastguard (ፈረንሳይ የባሕር ዳርቻ ጠባቂ)ም ስለ 'Charlie' አደጋ ሁኔታ መረጃ አልሰጠም። በዚህ ምክንያት፣ የሜይዴይ ሪሌይ (Mayday relay) ስርጭት ከመደረጉና የአርዳታ እቃዎች ወደ ስፍራው ከመድረሳቸው በፊት፣ ለMRCC Dover አስተማማኝ የውጭ መረጃ ያልነበረ ሲሆን፣ የነበረው ብቸኛው የመረጃ ምንጭ ደግሞ በቀጥታ ከአስተኛዋ ጀልባ የመጡ የስልክ ጥሪዎች ብቻ ነበሩ።

በኖቬምበር 23 እስከ 24 ቀን 2021 ዓ.ም ሌሊት፣ HM Coastguard ከአስተኛ ጀልባዎች ጋር በሚያደርገው ግንኙነት የገጠሙት አጠቃላይ ችግሮች በግልጽ ታይተዋል። ጥሪዎችን ለመስማት አስቸጋሪ ከመሆናቸውም በላይ ይቋረጡ ነበር፤ የትርጉም አገልግሎቶችም በአጠቃላይ ጥቅም ላይ ሳይውል ቀርቶአል። በዚህም ምክንያት በቋንቋው ልዩነት የተነሳ የመግባባት ችግሮች እና ከፍተኛ የሆነ የመግባባት ስህተቶች ተፈጥረዋል።

ለ'Charlie' ተብሎ Dover የሚገኘው SMC እውነተኛ አደጋ እንዳለ እንዲያምንና ሜይዴይ ሪሌይ (Mayday relay) እንዲያሰራጭ ካደረገው ከመጀመሪያው ጥሪ በኋላ፣ ከትንሿ ጀልባ የመጡ ተጨማሪ ጥሪዎች በአንጻሩ በአስተኛ አጣጣሪነት ተይዘዋል፤ ስለ አለበት ቦታም ወቅታዊ መረጃ ለማግኘት ብዙ እድሎችም ተዘልለዋል። በጥሪ አያያዝ ላይ የታዩት እነዚህ ጉድለቶች በMRCC Dover ሠራተኞች ላይ በነበረው ጭና ምክንያት እንደሆኑ ያሳያሉ። እስከ ኖቬምበር 2021 ዓ.ም ድረስ በአንዳንድ ሠራተኞች መካከል ደህንነታቸው ያልተጠበቀ የጥሪ አያያዝ ልምዶች ተፈጥረዋል። በተጨማሪም፣ MRCC Dover ከማዕከላዊ የHM Coastguard ሥርዓቶች ጋር ያልተቀናጀ የሞባይል ስልክ ይጠቀም የነበር ቢሆንም፣ HM Coastguard ግን ስለአጠቃቀሙ የአደጋ ግምገማ አላደረገም። እንዲሁም በኖቬምበር 2021 ዓ.ም፣ ለፍለጋ እና ነፍስ አድን ሥራዎች አደጋዎችን የሚቀንስ፣ ግልጽ መመሪያዎችን የያዘ ተግባራዊ ሥርዓት አልዘረጋም።

በኖቬምበር 23 እስከ 24 ቀን 2021 ዓ.ም ሌሊት፣ በአነስተኛው ጀልባው ላይ የነበሩ ሰዎች አግባብነት ያላቸውን የቦታ መረጃዎች ወደ MRCC Dover ሞባይል ስልክ ቢልኩም፣ አልተነበቡም ነበር። ከጀልባው የመጡ ጥሪዎች ምላሽ ባለማግኘታቸው፣ ስለሁኔታው የተሻሻለ መረጃ አልነበረም። ምንም እንኳን እነዚህን ጥሪዎች እንዳይቀበሉ የቃል መመሪያን የሚጻጸር ቢሆንም፣ በአንድ አጋጣሚ አንድ ጥሪ ምላሽ ያገኘ የነበር ቢሆንም፣ ለዚያ ጥሪ ግን ምንም ዓይነት መዝገብ አልተያዘም እና ምን እንደተባለ ግልጽ አይደለም።

በMRCC Dover የሚገኘው SMC ለ'Charlie' የተባለው ክስተት ሜይዳይ ሪሌይ (Mayday relay) ለማሰራጨት የወሰነው፣ እውነተኛ አደጋ እንዳለ የሚጠቁመው የመጀመሪያው ውስጣዊ ስሜቱ እና ቢኖር ኖር የአነስተኛውን ጀልባ ሁኔታ እንዲረዳ የሚያስችል የአየር ላይ ክትትል፣ ባለመኖሩ ድምር ውጤት ነበር። የSMCው እቅድ ለ'Charlie' በጣም ቅርብ የሆነ የመንግሥት መርከብ እንደመሆኑ መጠን፣ የፈረንሳይ መርከብ የሆነውን Flamant (ፍላማንት) በUK ውኃ ውስጥ እርዳታ እንዲያቀረብ ነበር። ይሁን እንጂ Flamant ለሜይዳይ ሪሌይ (Mayday relay) ምላሽ ባለመስጠቱ ምክንያት ይህ እቅድ አልተሳካም።

በመካሄድ ላይ ባለው የፈረንሳይ የወንጀል ምርመራ ማስረጃ ላይ መድረስ ባለመቻሉ፣ ኮሚሽኑ Flamant ለሜይዳይ ሪሌይ (Mayday relay) ምላሽ ያልሰጠችበትን ምክንያት መወሰን አይችልም፤ ይህንን ነጥብ የሚወስኑት የፈረንሳይ ባለስልጣናት ብቻ ናቸው። ይሁን እንጂ ከሜይዳይ ሪሌይ (Mayday relay) ስርጭት ጋር በተያያዘ በHM Coastguard እና French Coastguard መካከል የትብብር ጉድለት ነበር። የDover SMC በወቅቱ French Coastguard Flamantን እንዲመደብለት በመደበኛ መስመር መጠየቅ እንደሚችል አያውቅ ስለነበር፣ ጥያቄውንም አላቀረበም። ሆኖም ከFrench Coastguard ጋር ባደረገው ስልክ ጥሪ፣ ሜይዳይ ሪሌይ (Mayday relay) ስርጭት መደረጉንና Flamant በጣም ቅርብ የሆነች የመንግሥት መርከብ መሆኗን በግልጽ አስረድቷል።

ለሜይዳይ ሪሌይ (Mayday relay) ከሚያልፉ የንግድ መርከቦች የተሰጠው ምላሽ መጠን ዝቅተኛ ነበር፤ ይህም የInternational Convention for the Safety of Life (SOLAS፣ ዓለም አቀፍ የሕይወት ደኅንነት በባሕር ላይ ስምምነት) በእነሱ ላይ ከሚጥላቸው ግዴታዎች ጋር የሚቃረን ይመስላል። በመጨረሻም ሜይዳይ ሪሌይው (Mayday relay) ውጤታማ አልነበረም። MRCC Dover የአነስተኛውን ጀልባ የአደጋ ዓይነት በተመለከተ መረጃ ማግኘት አልቻለም፣ እንዲሁም ውጤታማ የሆነ የእርዳታ ጥያቄም አልደረሰውም። የሜይዳይ ሪሌይ (Mayday relay) ውጤታማነት አለመኖር ምክንያቶች በአብዛኛው ከHM Coastguard ቁጥጥር ውጪ ነበሩ፤ ምክንያቱም MRCC Dover በሚያልፉ መርከቦች ድርጊት ላይ ምንም ቁጥጥር አልነበረውም፤ Flamantን የመመደብ የመጨረሻ ኃላፊነትም የFrench Coastguard ነበር።

ምዕራፍ 11 'Charlie' ለተባለው ክስተት የተደረገው ፍለጋ በቂ ስለመሆኑ ይገመግማል። በተለይም ጥቅም ላይ የዋሉት የሁለቱ ንብረቶች ማለትም የBorder Force የጥበቃ መርከብ፣ the Valiant (ቫሊየንት) እና የፍለጋ እና የነፍስ አድን ሂሊኮፕተር R163 የተሰጣቸው የሥራ ድርሻ እና የወሰዷቸው እርምጃዎች ምን ያህል ውጤታማ እንደነበሩ በዝርዝር ይተነትናል።

ይህ ምዕራፍ 'Charlie' ለተባለው ክስተት የተደረገውን ፍለጋ አስመልክቶ ጠቃሚ ግኝቶችን ላይቶ አስቀምጧል። እነዚህ ግኝቶች በዚያ ሌሊት ከነበረው የሜትሮሎጂ ሁኔታ፣ በተለይም ከአይታ ማነስ አንፃር የተደረጉ ናቸው። የአየር ሁኔታው በፍለጋው ላይ ምን ያህል ተጽእኖ እንዳሳደረ የሚያሳየው ማስረጃ እርግጠኛ በሆነ ሁኔታ ባይጠቃለልም፣ ጀልባው ላይ የነበሩትን ሰዎች ቦታን ላለማግኘት አስተዋፅኦ ማድረግ ግልፅ ነው። ይሁን እንጂ ጀልባው ያልተገኘችበትን ምክንያት አየር ሁኔታው ብቻውን ሙሉ በሙሉ አያብራራም፤ ሌሎች ተጨማሪ ምክንያቶችም ነበሩ።

በመጀመሪያ ደረጃ፣ በኖቬምበር 23-24 ቀን 2021 ዓ.ም, ምሽት የተሰማራው ብቸኛው መርከብ የድንበር ኃይሉ የጥበቃ መርከብ Valiant ብቻ ነበር። በእርግጥም ከምትሰምጥ አነስተኛ ጀልባ ወይም በቀጥታ ከውኃ ውስጥ ሰዎችን ለማዳን የRNLi የነፍስ አድን ጀልባ የተሻለ ተሰማሚ ነበር። ነገር ግን በDover የሚገኘው Search and Rescue Mission Coordinator (SMC) በጣም ሥራ የበዛበት ይሆናል ተብሎ

ለሚጠበቀው ለሚቀጥለው ቀን ሀብቶችን ለመቆጠብ በመፈለጉ የRNLi ቡድንን ላለመጥራት ወሰነ። በኋላም HM Coastguard አራት ትንንሽ ጀልባዎች በዚያው አካባቢ እንደሚገኙ እና ከValiant አቅም በላይ የሆኑ ብዙ ሰዎችን እንደጫኑ ከFrench Coastguard ሲያውቅ፣ ሌላ መርከብ ላለመላክ የወሰነውን ውሳኔ እንደገና ማጤን ነበረበት። ሆኖም በሰው ኃይልም ሆነ በባሕር ላይ ንብረቶች እጥረት ምክንያት ይህን ማድረግ አልቻለም።

በሁለተኛ ደረጃ የሜይዳይ ሪሌይ (Mayday relay) የድንበር ኃይሉ የጥበቃ መርከብ Valiant ትናንሽ ጀልባዎች ያሉበት ቦታ ሳይደርስ ተቋርጧል። በዚያን ጊዜ 'Charlie' የተባለው ክስተት መገኘቱን ወይም ተጨማሪ እርዳታ እንደማይፈለግ የሚያረጋግጥ በቂ መረጃ አልነበረም። ስለዚህ የሜይዳይ ሪሌይ (Mayday relay) ያለጊዜው ተቋርጧል። በኋላ ላይ የፍለጋ እና የነፍስ አድን ሄሊኮፕተር R163 ሲደርስ፣ የትናንሽ ጀልባዎች የት አካባቢ እንዳሉ ቦታቸውን በማቅረብ፣ Valiant ያለ መጋጠሚያ (co-ordinates) የት እንዳሉ ከመፈለግ ይልቅ ወደ እነዚያ ጀልባዎች መሄድ ችሏል።

በሦስተኛ ደረጃ በሄሊኮፕተር R163 በተደረገው ፍለጋ ላይ ችግሮች ነበሩ። በMAIB በተጠየቀው የነፋስና በውኃ ፍሰት የመንሳፈፍ ትንተናዎች (drift analyses) መሠረት፣ R163 የፈለገበት ቦታ በጎርፍ የተሞላችውን እስተኛዋ ጀልባ የነበረችበት አካባቢ የመሆን ዕድሉ ከፍተኛ ነበር። ይሁን እንጂ ፍለጋው በጎርፍ የተሞላች ጀልባን ወይም በውኃ ውስጥ ያሉ ሰዎችን ለማግኘት ውጤታማ አልነበረም። አንዱ ምክንያት R163 ለ'Charlie' ክስተት አልተመደበም ነበር፤ እንዲሁም HM Coastguard የምትሰማጥ እስተኛ ጀልባን ወይም በውኃ ውስጥ ያሉ ሰዎችን እንዲፈልግ አላሳወቀውም። የR163 አብራሪ ለምርመራው ኮሚቴ እንደገለጸው በውኃ ውስጥ ሰዎች እንዳሉ ተነግሮት ቢሆን ድረጃ፣ “ነገሮችን ይለውጥ ነበር” ብሏል። በምትኩ R163 በአንድ ዓይነት አካባቢ ውስጥ ርቸው ተብሎ የሚታመኑትን ብዙ ትናንሽ ጀልባዎች እንዲፈልግ ብቻ ተመድቦ ነበር።

HM Coastguard ለሄሊኮፕተር R163 መደበኛ የፍለጋ እቅድ አልነበረውም። በዚህም ምክንያት ለሄሊኮፕተር የተሰጠው የፍለጋ ዘዴ በአለም አቀፍ ደረጃ ለፍለጋ እና የነፍስ አድን መመሪያዎች የተቀመጡትን ይፋዊ የIAMSAR (ኢ.ኤ.ኤም.ኤስ.ኤ.አር) መመሪያ ቴክኒኮች ላይ የተመሠረተ አልነበረም። HM Coastguard ለሄሊኮፕተር ሠራተኞች እንደ የፍለጋ መስመር ክፍተት (Track spacing) እና የፍለጋ መስመር ስፋት (Sweep width) ያሉትን ሙሉ የፍለጋ መለኪያዎች መስጠት አልቻለም። በተለምዶ የመስመር ርቀትን ማስላት በፍለጋ ዓላማው ላይ ባለው መረጃ ላይ የተመሠረተ ነው። ነገር ግን ይህ መረጃ ስላልተሰጠ፣ ሠራተኞቹ የፍለጋ መስመር ክፍተት (Track spacing) በራሳቸው እንዲወስኑ ተገደዋል።

ሄሊኮፕተር R163 በፍለጋው ወቅት የ0.7 nautical miles (nm) (ናውቲካል ማይል) (ኤን.ኤም) የፍለጋ መስመር ክፍተት (Track spacing) የተጠቀመ ሲሆን፣ ይህም እስተኛ ጀልባዎች (6-10 ሜትር) ለመፈለግ ከIAMSAR Manual መመሪያ ጋር የሚስማማ ነበር። ሆኖም በውሃ ውስጥ ያሉ ግለሰቦችን ለመፈለግ መመሪያው የማግኘት ዕድልን ለመጨመር እስተኛ የፍለጋ መስመር ክፍተት (Track spacing) (ይበልጥ የተቀራረበ በረራ) ይመክራል። ምርመራው በኖቬምበር 23 እስከ 24 ቀን 2021 ዓ.ም. ምሽት በውኃ ውስጥ ያሉ ሰዎችን ለመፈለግ 0.7nm ተገቢ የፍለጋ መስመር ክፍተት (Track spacing) እንዳልነበረ ያምናል። በደካማው እይታ ምክንያት R163 በቀጥታ ከሰዎቹ በላይ ካልበረረ በስተቀር ሰዎችን የማግኘት ዕድሉ ዝቅተኛ ነበር፤ ሰፊው የመስመር ርቀት ደግሞ ይህ የመከሰት እድልን ቀንሶታል። HM Coastguard ተገቢውን የፍለጋ እቅድ ስላላከናወነ፣ የR163 ፍለጋ ስኬታማ ይሁን አይሁን ለማወቅ የሚያስችል መንገድ አልነበረውም። በመሆኑም 'Charlie' ለተባለው ክስተት የፍለጋ እና የነፍስ አድን ሥራውን ለማቆም ውሳኔዎችን ለመወሰን በValiant እና በR163 ፍለጋ ውጤቶች ላይ መተማመኑ ለHM Coastguard አስተማማኝ አልነበረም። የ'Charlie' ክስተት ፍለጋ ውጤታማ አልነበረም፤ ይሁን እንጂ ይህ በValiant ወይም በR163 አብራሪዎች ወይም ሠራተኞች ምክንያት የተፈጠረ ስህተት አይደለም።

ምዕራፍ 12 'Charlie' ከተባለው ክስተት ጋር የተያያዘው እስተኛ ጀልባ ፍለጋ እንዲቋረጥ የተወሰነበትን ውሳኔ የሚመለከት ሲሆን፣ ውሳኔው ምን ላይ እንደተመሠረተ እና የተመዘገበበትን መንገድ ላይ ትኩረት ያደርጋል።

ምዕራፍ ቁልፍ ግኝቶችን የያዙ ማጠቃለያዎችን ያቀርባል፤ ከነዚህም መካከል Valiant በኖቬምበር 23 እስከ 24 ቀን 2021 ዓ.ም የምሽት የጥበቃ ሥራ ወቅት ሦስት አስተኛ ጀልባዎችን ቢጭንም፣ አንዳቸውም ቢሆኑ HM Coastguard በ'Charlie' ክስተት ላይ ከያዘው መረጃ ጋር እንደማይዛመዱ ይገኝበታል። ይህን እንጂ ምርመራው በኖቬምበር 23 እስከ 24 ቀን 2021 ዓ.ም የምሽት የጥበቃ ሥራ ላይ በክንውን ደረጃ የተሳተፉት ሁሉም አካላት 'Charlie' የተባለው ክስተት የምሽት የጥበቃ ሥራ ሲጠናቀቅ ችግሩ ተፈቷል ብለው እንዳመኑ ምንም ዓይነት ጥርጣሬ አላደረጉትም። በተለይም በምሽት የጥበቃ ሥራ ላይ የነበረው የDover SMC በValiant የተጫነውን ሁለተኛውን አስተኛ ጀልባ 'Charlie' በተባለው ክስተት ውስጥ የነበረችውን ጀልባ ነች ብሎ ለይቷል፤ ይህ ግምገማ ግን በጽሑፍ አልተመዘገበም ወይም በምሽት የጥበቃ ሥራ ወቅት ከሥራ ባልደረቦች ጋር አልተጋራም።

በመዘገብ አያያዝ ውድቀቶች ምክንያት፣ በDover SMC ውሳኔ እና በዘገባዊ መዘገቦች ውስጥ ባለው መረጃ መካከል ልዩነት ተፈጥሮ ነበር። እነዚያ መዘገቦች Valiant የተባለው መርከብ ያገኘችው የመጀመሪያው አስተኛ ጀልባ 'Charlie' የተባለው ክስተት እንደሆነ ቢያሳዩም፣ በDover የነበረው SMC ግን ይህንን 'Lima' የተባለ ሌላ ክስተት እንደሆነ ለይቶ አውቆ ነበር። እነዚህ ስህተቶች በጭራሽ አልተስተካከሉም።

HM Coastguard ስለ 'Charlie' ክስተት የያዘው መረጃ Valiant የተባለው መርከብ ካገኘችው ሁለተኛው አስተኛ ጀልባ ጋር በተያያዘ ከሰበሰበው መረጃ ጋር በግልጽ የሚጋጭ ነበር። ያቺ አስተኛ ጀልባ በተገኘችበት ጊዜ፣ በDover የነበረው SMC ስለ 'Charlie' ክስተት የደረሰው የአደጋ መጠን መረጃ እውነት እንደሆነ አላመነም ነበር። ይህ እምነት የተመሠረተው በዚያን ጊዜ በHM Coastguard ውስጥ በነበሩ አመለካከቶችና ግንዛቤዎች ላይ ነው።

በኖቬምበር 2021 ዓ.ም የነበረው ሁኔታ HM Coastguard ውስጥ አንድ ሰፊ እምነት ነበር፤ ይኸውም ከአስተኛ ጀልባዎች የሚደውሉ ሰዎች አብዛኛውን ጊዜ የችግራቸውን ደረጃ አጋንነው እንደሚናገሩ የሚገልጽ ነው። ይህ ሰፊ እምነት ደግሞ 'Charlie' ለተባለው ክስተት በተሰጠው የፍለጋ እና የነፍስ አድን ምላሽ ላይ አሉታዊ ተጽዕኖ አሳድሯል። ይህም ማለት Valiant እና R163 ሰጥማላች ተብላ የምትገመተውን አስተኛ ጀልባ ባላገኙ ጊዜ እና ከ'Charlie' ክስተት የሚመጡት ጥሪዎች ሲቆሙ፣ በDover የነበረው SMC በጀልባ ላይ የነበሩት ሰዎች ሙሉ በሙሉ ወጋ ውስጥ ገብተው ሊሆን ይችላል ለሚለው አማራጭ ሁኔታ በቁም ነገር አልተመለከተም።

በኖቬምበር 24 ቀን 2021 ዓ.ም የቀን የጥበቃ ሥራ ሲጀመር፣ ሠራተኞች 'Charlie' የተባለው ክስተት አስቀድሞ ተፈቷል ብለው አምነው ነበር። ይህን እንጂ በHM Coastguard ዘገባዊ መዘገቦች ውስጥ ክስተቱ አሁንም እየተካሄደ ያለ (ongoing) ተደርጎ ተመዝግቦ ነበር። የቀን የጥበቃ ሠራተኞች በኋላ ላይ በዚያው ቀን ክስተቱን መደበኛ በሆነ መንገድ ለመዘጋት በምሽት የጥበቃ ሥራ ከተቀበሉት የሥራ ማስረከቢያ ማስታወሻዎች እና በዘገባዊ መዘገቦቹ ውስጥ በነበሩት የተሳሳቱ ግቦች ላይ የተመሠረተ ነበር።

ክፍል 4:- በጀልባዎ ውስጥ የነበሩትን ሰዎች መለየት

ምዕራፍ 13 በኖቬምበር 23 እስከ 24 ቀን 2021 ዓ.ም ምሽት በአስተኛዎ ጀልባ ውስጥ የነበሩትን ሰዎች ማንነት ለማረጋገጥ ያከናወናቸውን የምርመራው ውጤቶች ያቀርባል። ምርመራው ካገኘው የ27 ሰዎች አስከሬን ውስጥ የ26ቱን ማንነት እንዳረጋገጠ ያሳያል። የ27ኛው ሰው ማንነት በማያሻማ መልኩ ሊረጋገጥ ባይችልም፣ ምርመራው የዚያን ሰው ማንነት መጠቆም ችሏል። በተጨማሪም ምርመራው በቂ በሆነ እምነት በጀልባዎ ውስጥ አስከሬናቸው ያልተገኘ አራት ተጨማሪ ግለሰቦች እንደነበሩ እርግጠኛ ሆኖ ሲያሳይ፣ ከእነዚህ ውስጥ የተረፉትን ሁለቱ ግለሰቦች ማንነትን መለየት ችሏል።

ስለሆነም ምርመራው በጀልባዎ ውስጥ ቢያንስ 33 ሰዎች እንደነበሩ እርግጠኛ ነው። ምርመራው ከአደጋው በሕይወት ከተረፉት ሁለት ሰዎች አንዱ ከሆኑት አቶ አሳ ሞሀመድ አማር በጀልባዎ ውስጥ ከ33 በላይ ሰዎች እንደነበሩ የሚገልጽ ምስክርነት ተቀብሏል። አቶ Omar የሰጡትን ምስክርነት ለመጠራጠር የሚያበቃ

ምንም ምክንያት ባይኖርም፣ በጀልባዋ ላይ ከ33 በላይ ሰዎች እንደነበሩ በበቂ ሁኔታ እርግጠኛ በሆነ መንገድ ማረጋገጥ አልተቻለም።

ምዕራፍ 14 የሚቸኩትን የጠፋትን የአነስተኛዎ ጀልባ ተሳፋሪዎችን የሕይወት ታሪክ መረጃ የሚያቀርብ ሲሆን፣ ለዚህም በቤተሰቦቻቸው የቀረቡ ማስረጃዎችን እና ፎቶግራፎችን ሲገኙ ይጠቀማል። ምዕራፉ በተጨማሪም የምርመራው አካል የሆኑት የቤተሰብ አባላት ወዳጅ ዘመዶቻቸው በመሞታቸው ወይም በመጥፋታቸው በሕይወታቸው ላይ ስለደረሰው ተጽዕኖ የሰጡትን ምስክርነት ያጠቃልላል።

ክፍል 5:- ማጠቃለያ እና ምክረ ሐሳብ

ምዕራፍ 15 ከሪፖርቱ ክፍል 2 እና 3 የተገኙትን ቁልፍ ማጠቃለያዎችን አንድ ላይ ያሰባስባል። በተጨማሪም የምርመራው አካል በሕይወት የመቆየት (survivability) ባለሙያ ካቀረበው ማስረጃ አንፃር፣ የአንዳንድ ሰው ሕይወት መጥፋት እስከ ምን ድረስ መከላከል ይቻል ነበር የሚለውን ይገመግማል። የመጨረሻውም ግምገማ የሚያሳየው የሰው ሕይወት መጥፋት መከላከል የሚቻል እንደነበር ነው።

ይህ ምዕራፍ የሚጀምረው የMAIBን ድምዳሜ በመቀበል ነው፤ ይኸውም “ለባሕር መሻገር የማያገለግል ጀልባና በቂ ያልሆነ የደህንነት መሣሪያ በማቅረብ፣ እንዲሁም 33 ሰዎችን በአንዲት አነስተኛ ጀልባ ላይ በመጫን፣ ሙከራውን ያመቻቹ ሰዎች የጀልባዋን ተሳፋሪዎች ለከፍተኛ አደጋ አጋልጠዋል” የሚለውን ነው።

በሕይወት የመቆየት (survivability) ጉዳይ ላይ የምርመራው ባለሙያ ፕሮፌሰር Michael Tipton (MBE) የደረሱበት ድምዳሜ በጀልባዋ ውስጥ የነበሩት አብዛኞቹ ሰዎች እጅቻቸው፣ ክንዶቻቸው እና አግሮቻቸው በመቀዝቀዝ ሰውነታቸውን ማንቀሳቀስ ባለመቻል፣ ንቃተ ህሊና በማጣታቸው ወይም ሃይፖፐርሚያ (hypothermia) ባስከተለው የልብ ድካም ምክንያት፣ በውኃ ላይ ተንሳፋፊ የነበሩትን የአነስተኛዎ ጀልባ ክፍሎች መያዝ ሲያቅታቸው ሰምጠው መሞታቸውን ነው። በሁሉም፣ ወዲያው ለሞት የዳረጋቸው የሕክምና ምክንያት መስመጥ (drowning) ነው ተብሎ ይታመናል። እኚህ ባለሙያ ይህን ድምዳሜ ላይ ለመደረስ የፈረንሳይ ባለሥልጣናት ያደረጉትን ማንኛውንም ከሞት በኋላ የሚደረግ ምርመራ (post-mortem investigation) አላዩም።

ፕሮፌሰር Tipton እንደሚያምኑት ከሆነ፣ ጥቂት ተሳፋሪዎች ቀዝቃዛ ውኃ ሰውነታቸው ላይ በፈጠረው ድንጋጤ ምክንያት ውኃ ውስጥ እንደገቡ ወዲያው ሰምጠው ሊሞቱ ቢችሉም፣ ለአብዛኞቹ ሰዎች ሞት ዋናው ምክንያት ይህ አልነበረም። ይልቅም፣ አብዛኞቹ ውኃ ውስጥ ከገቡ በኋላ ለብዙ ሰዓታት በሕይወት እንደቆዩ ሊገመት ይችላል። በኖቬምበር 24 ቀን 2021 ዓ.ም ከሌሊቱ 03:24 ሰዓት አካባቢ የBorder Force መርከብ Valiant የሜይደይ ሪሌይ (Mayday relay) ወደደረሰበት ቦታ ሲደርስ፣ ብዙዎቹ አሁንም በሕይወት እንደነበሩ ያሳይያል። ፕሮፌሰር Tipton በትንሿ ጀልባ ውስጥ የነበሩት አንዳንዶቹ ከንጋት 07:00 ሰዓት አካባቢ በፊት ሊሞቱ እንደቻሉ፣ ሌሎቹ ደግሞ ከንጋት እስከ ኖቬምበር 24 ቀን 2021 ዓ.ም ከሰዓት በኋላ ባለው የማዳን ጊዜ ውስጥ ሊሞቱ እንደቻሉ ይገምታሉ። ከዚህ በመነሳት፣ በፕሮፌሰር Tipton አስተያየት፣ አንዳንዶቹ እስከ ኖቬምበር 24 ቀን 07:00 ሰዓት አካባቢ በሕይወት የነበሩበት ዕድል ከፍተኛ ሲሆን፣ ጥቂቶች ደግሞ እስከ ከሰዓት በኋላ ባለው የማዳን ጊዜ ድረስ በሕይወት ነበሩ።

ይህ ምዕራፍ ፕሮፌሰር Tipton የሰጡት አስተያየት ከአደጋው በሕይወት ከተረፉት ሁለት ሰዎች አንዱና በምርመራው ላይ ምስክር ከሆኑት አቶ Issa Mohamed Omar ቀጥተኛ ልምድና ምልክታ ጋር ወጥነት እንዳለው ያስረዳል። አቶ Omar በቃል ምስክርነታቸው ሰዎች ውኃ ውስጥ ከገቡ በኋላ በሕይወት እንደቆዩና ጠዋት ላይ አሁንም 10 ሰዎች አካባቢ በሕይወት እንደነበሩ በድጋሚ አስረድተዋል። ፕሮፌሰር Tipton እንደሚሉት፣ ከጠፋት ግለሰቦች ውስጥ አንዳቸውም ውኃ ውስጥ ከገቡ በኋላ ከአራት እስከ አምስት ሰዓታት በላይ በሕይወት የመቆየታቸው ዕድል ዝቅተኛ ነው። እነዚህ ግለሰቦች እያንዳንዳቸው በኖቬምበር 24 ቀን 2021 ዓ.ም ከጠዋቱ 07:00 ሰዓት እስከ 12:30 ሰዓት ባለው ጊዜ ውስጥ ሞተዋል ተብሎ ይታመናል።

ይህ ምዕራፍ የHM Coastguardን ሚና እንደገና የሚያስረዳ ሲሆን፣ በMRCC Dover ባለው የሠራተኛ ምደባ ላይ ያተኩራል። የሠራተኛ አጥረት እና በቂ ያልሆነ ድጋፍ የተፈጠሩ ችግሮች ቀደም ሲል በርካታ ጊዜያት ተነስቶ የነበረ ሲሆን፣ ይህም በተሳሳተ ወይም በዘገየ ምላሽ ሳቢያ የሰዎች ሕይወት ሊጠፋ እንደሚችል አመልክቷል። ሌሎች ችግሮች የወቅቱን ሁኔታ መገንዘብ አለመቻል እና በሠራተኞች ደህንነትና ሞራል ላይ አሉታዊ ተጽዕኖ ይገኙበታል። አደጋው በተከሰተበት ኖቬምበር 23-24 ቀን 2021 ዓ.ም የMRCC Dover ሠራተኞች በሥራ ተጨናንቀው የነበረ ሲሆን፣ ይህም ማለት በእነሱ ላይ የተጣለባቸውን የሥራ ጫና መቋቋም አልቻሉም ነበር።

HM Coastguard በሥራው ውስጥ ችግሮችና አደጋዎች እንደነበሩ ያውቅ ነበር። ምርመራው እነዚህ ችግሮች ከኖቬምበር 2021 ዓ.ም በፊት በትክክል መፈታታቸውን የሚያሳይ አነስተኛ ማስረጃ ብቻ ነው ያገኘው። ምዕራፉ ከኖቬምበር 24 ቀን 2021 ዓ.ም በፊትም ሆነ በኋላ በDFT በኩል በMCA ላይ የነበረው የክትትል ጉድለት፣ በተራው ደግሞ የMCA በHM Coastguard ላይ ያለው ክትትል ድክመቶች መኖራቸውን በድጋሚ ያረጋግጣል። ክትትሉ ደካማ ስለነበር፣ የሚያስፈልጉት ለውጦች እውነተኛ መጠን በትክክል ሊታወቅ ወይም በእርምጃ ሊፈታ አልቻለም።

ወደ ፍለጋ እና ነፍስ አድን ሥራዎች ስንመለስ፣ ምዕራፉ ሁለት ቁልፍ ገጽታዎችን ጎላ አድርጎ ያሳያል። በመጀመሪያ HM Coastguard በኖቬምበር 24 ቀን 2021 ዓ.ም ከሌሊቱ 02:27 ሰዓት ላይ የሜይዴይ ሪሌይ (Mayday relay) ለማሰራጨት እንዴት እንደወሰነ ይተርካል፤ ይህም 'Charlie' የተባለው ክስተት ውስጥ የነበሩ ሰዎች በከፍተኛ ችግር ውስጥ እንደነበሩ የሚያሳይ ሲሆን፣ በአካባቢው ከነበሩት መርከቦች ምላሽ ማግኘት ነበረባቸው። የሜይዴይ ሪሌይ (Mayday relay) በተደረገበት ጊዜ ለ'Charlie' በጣም ቅርብ የነበረው መርከብ በFrench Coastguard አገልግሎት ላይ የነበረው የፈረንሳይ የጦር መርከብ Flamant ነበር። HM Coastguard ለምርመራው በሰጠው ማስረጃ መሠረት Flamant ከተላለፈው ስርጭት 3 የባሕር ማይልስ አካባቢ ወይም ወደ 15 ደቂቃ የሚወስድ ርቀት ላይ ነበር። Valiant በንፅፅር ሲታይ ደግሞ 9 የባሕር ማይልስ እና 40 ደቂቃ ያህል ርቀት ላይ ነበር።

የፈረንሳይ የጦር መርከብ Flamant ለሜይዴይ ሪሌይ (Mayday relay) ምላሽ አልሰጠም። የመርከቡ ድርጊቶች ወይም የእርምጃ አጥረት አሁንም በፈረንሳይ ባለሥልጣናት ምርመራ ላይ በመሆናቸው፣ ቀጥተኛ ትዕዛዝ ወይም ጥያቄ ቢቀርብ ኖሮ ምን ያህል ለውጥ ያመጣ እንደነበር ግልጽ አይደለም። ይሁን እንጂ ምርመራው Flamant የሜይዴይ ሪሌይ (Mayday relay) በተደረገበት ጊዜ ለ'Charlie' ክስተት በጣም ቅርብ እንደነበረ ይጠቁማል። በዚያን ጊዜ አነስተኛ ጆልባ ይዞታዎን እንደጠበቀች ነበረች። ስለዚህ Flamant ለእርዳታ ቀርቦ ቢሆን ኖሮ፣ ብዙ ተጨማሪ ሰዎች ምናልባትም ሁሉም ሕይወታቸው ሊድን ይችላል ነበር።

በሁለተኛ ደረጃ ምዕራፉ በቀደሙት ምዕራፎች የተገለጹትን በዚያች ሌሊት በHM Coastguard ውሳኔ አሰጣጥ ላይ የነበሩትን ጉድለቶች ያስታውሳል። ምንም እንኳን HM Coastguard ከኖቬምበር 2021 ዓ.ም በፊት ስለእነዚህ ጉዳዮች ያውቅ የነበረ ቢሆንም፣ ቻናልን ለማቋረጥ ስለሚሞክሩ አነስተኛ ጆልባዎች ጠንካራና አስተማማኝ መረጃ ማግኘት ከፍተኛ ፈተናዎች እንደነበሩት ይስማማል። በኖቬምበር 23 ቀን 2021 ዓ.ም የምሽት የሥራ ፈረቃ ከጀመረበት ጊዜ አንስቶ፣ HM Coastguard በDover ወሽመጥ ውስጥ ስለሚደረጉ የጆልባ እንቅስቃሴዎች በጣም ውስን በሆነ ቅጽበታዊ መረጃ እየሠራ ነበር። መረጃ ሊሰጥ የሚችለው የስለላ በረራ በመጥፎ የአየር ሁኔታ ምክንያት አልተካሄደም። የፈረንሳይ ባለሥልጣናት መረጃ ያቀረቡት ዘግይቶ እና ውስን በሆነ መልኩ ሲሆን፣ ይህ ደግሞ ስለሁኔታው ትክክለኛ ግንዛቤን የበለጠ አዳክሞታል። ከዚህ በተጨማሪም ለሜይዴይ ሪሌይ (Mayday relay) ትርጉም ያለው ምላሽ ባለመገኘቱ፣ HM Coastguard ውጤታማ የውጭ ድጋፍ አላገኘም።

ይሁን እንጂ በDover ያለው SMC የ'Charlie' ክስተት ሲከሰት የመጀመሪያውን ጥሪ ከሌሊቱ 01:48 ሰዓት ላይ ሲቀበል፣ ይህ ምናልባት ትልቅ አደጋ ሊሆን እንደሚችል ገምግሞ ነበር። ነገር ግን ከዚያ በኋላ የተሰጠው ምላሽ መደበኛውን የሥራ ማስኬጃ ሥርዓቶች አልተከተለም። በቀጣይ ከሚደውሉት ሰዎች ሙሉ

ዝርዝር መረጃ ለማግኘት የተደረገው ጥረት ውስን ነበር። ከጀልባዋ የተገኘው መረጃ በቀጥታ እንደ እውነት አልተወሰደም ማለትም አስተማማኝ ወይም አስቸኳይ እንደሆነ ተደርጎ አልተቆጠረም። HM Coastguard በተጨማሪም ከጀልባዋ ጋር በተደረጉ የስልክ ጥሪዎች ወቅት የተዘመነ የአካባቢ የቦታ መረጃ ለመሰብሰብ እድሎች አምልጠውታል።

ከዚህም ባሻገር በHM Coastguard መሪነት በHM Valiant እና በሄሊኮፕተር R163 በተደረጉት ፍለጋዎች በዙ እድሎች አምልጠውታል። ሁለቱም የፍለጋ ቡድኖች አነስተኛ ጀልባ እየሰመጠች እንደሆነ ወይም ሰዎች ወጋ ውስጥ ገብተው ሊሆን እንደሚችል አልተነገራቸውም። በተጨማሪም ሙሉ የፍለጋ መለኪያዎች አልተሰጣቸውም ነበር። HM Coastguard ለ'Charlie' ክስተት መደበኛ የፍለጋ እቅድ አልነበረውም። በዚህም ምክንያት ከጀልባዋ የነበሩት ሰዎች አንዳቸውም አልተገኙም። መጥፎው የአየር ሁኔታ ሰዎች ያልተገኙበትን ምክንያት በከፊል ብቻ የሚያስረዳ ቢሆንም፣ ውድቀቱን ሙሉ በሙሉ አያብራራም። ቀደም ባሉት ምዕራፎች እንደተገለጸው፣ በእነዚህ ፍለጋዎች ላይ የተስተዋሉት ጉድለቶች የValiant ወይም የR163 ሠራተኞች ስህተት ሳይሆን፣ የHM Coastguard ኃላፊነት እንደሆነ ያሳያል።

ከዚህ በተጨማሪ በDover ያለው SMC በ'Charlie' ክስተት ላይ በያዘው መረጃ እና Valiant በጫነችው ሁለተኛው አነስተኛ ጀልባ መረጃ መካከል ግልጽ የሆነ ግጭት ቢኖርም፣ ያቺን ሁለተኛ ጀልባ እንደ 'Charlie' መለየቱ ስህተት ነበር። ይህ የተሳሳተ መረጃ በመጨረሻ ፍለጋው ያለጊዜው እንዲቋረጥ ምክንያት ሆኗል።

'Charlie' የተባለው ክስተት ተፈቷል የሚል የተሳሳተ እምነት ስለነበረ፣ Valiant ፍለጋውን በ06:46 ሰዓት ካቆመ በኋላ ተጨማሪ ፍለጋ አላደረገም። ይህም በዚያን ጊዜና አንድ የፈረንሳይ ዓሣ አጥማጅ መርከብ አስከሬኖች ማግኘቱን ባሳወቀበት 12:57 ሰዓት መካከል፣ አሁንም በሕይወት ወጋ ውስጥ የነበሩትን ሰዎች ለመፈለግ ወይም ለማዳን በHM Coastguard በኩል ምንም ነገር እንዳይደረግ አርጓል። ይህ ስህተት ባይፈጠር ኖሮ፣ ፍለጋው በHM Coastguard በተሰላው በሕይወት የመቆየት የላይኛው ገደብ(upper limit for survivability) እስኪያልቅ ድረስ ማለትም ቢያንስ በኖቬምበር 24 ቀን 2021 ዓ.ም ሙሉ ቀን ውስጥ ይቀጥል ነበር። የመታየት ሁኔታ ወይም ጨለማ መሆኑ በፍለጋው ጥረት ላይ እንቅፋት አይሆኑም ነበር። እንዲያውም ሄሊኮፕተር R163 በዚያው ከሰዓት በኋላ ከአየር ላይ አስከሬን ማግኘት እንደሚችል አሳይቷል። በመሆኑም በኖቬምበር 24 የቀን ብርሃን ሰዓታትን ጨምሮ ለተረፉ ሰዎች ፍለጋ በአግባቡ ተከናውኖ ቢሆን ኖሮ፣ የበለጠ ሕይወት መዳን ይችል ነበር።

ትንታኔው እንደሚያብራራው በHM Coastguard ውሳኔ አሰጣጥ ላይ የተስተዋሉት ጉድለቶች ሥርዓታዊ ነበሩ። በተለይም እነዚህ ጉድለቶች የተፈጠሩት በMRCC Dover ያሉ የHM Coastguard ሠራተኞች ትናንሽ ጀልባዎችን የሚመለከቱ የፍለጋ እና የነፍስ አድን ጉዳዮች ብዛት ምክንያት በከፍተኛ ጫና መውደቃቸው፣ በእነዚያ ሠራተኞች ላይ ውጤታማ ቁጥጥር አለመኖሩ፣ ሠራተኞችን በትክክል ለመደገፍ ወይም ለመቆጣጠር የርቀት ሥራ ሞዴል (remote working model) ውስንነት እና በHM Coastguard ሠራተኞች ዘንድ የተፈጠረው ከአነስተኛ ጀልባዎች የሚደውሉ ሰዎች የችግራቸውን ደረጃ በተደጋጋሚ ያጋንናሉ የሚል እምነት ነው።

ምዕራፍ 16 በኖቬምበር 23 እስከ 24 ቀን 2021 ዓ.ም በተከሰተው አደጋ ላይ በተደረጉ ሦስት የቀድሞ ምርመራዎችና ግምገማዎች የተሰጡ ምክረ ሐሳብ ተግባራዊ መሆን ላይ የተደረገውን ሂደት ይመረምራል። እነዚህ ምርመራዎች መጀመሪያ ላይ የተጠቀሰው የMAIB ሪፖርት፣ በሐምሌ 2023 ዓ.ም የወጣው በUS ኮስትጋርድ የተካሄደ የባልደረባዎች ግምገማ (peer review) እንዲሁም በግንቦት 2024 ዓ.ም በረቂቅ የቀረበው በHM Coastguard የተደረገ ውስጣዊ ግምገማ (internal review) ናቸው።

ምዕራፍ ሦስቱም ግምገማዎች ምክረ ሐሳቦችን እንዳቀረቡ የሚጠቅስ ሲሆን፣ ከእነዚህም መካከል አንዳንዶቹ ተቀባይነት አግኝተው ተግባራዊ ሆነዋል። ይሁን እንጂ ሌሎቹ ምክረ ሐሳቦች ተቀባይነት አላገኙም፤ ከእነዚህም መካከል በUS ኮስትጋርድ የቀረቡ በርካታ የምክሮች ይገኙበታል። በተጨማሪም የHM Coastguard ውስጣዊ ግምገማ፣ ምርመራው ያጋለጣችው ከፍተኛ ድክመቶች አልተመለከተም።

ምዕራፍ 17 በሥራ መመሪያዎች ጋር በሚጣጣም መልኩ፣ ተመሳሳይ ክስተት የመከሰት አደጋን ለመቀነስ የታሰቡ የምርመራውን የራሱን ምክረ ሐሳቦች ያቀርባል። እነዚህ ምክሮች በአራት ምድቦች ተደራጅተዋል፡-

- የመጀመሪያው የምክረ ሐሳቦች ስብስብ የኖቬምበር 23 እስከ 24 ቀን 2021 ዓ.ም የፍለጋ እና የነፍስ አድን ምላሽን ጨምሮ ባሕር ለማቋረጥ በአነስተኛ ጀልባዎች በሚደረጉ ጉዞዎች የፍለጋ እና የነፍስ አድን ክንውኖች ላይ ትኩረት ያደርጋል።
- ሁለተኛው የምክረ ሐሳቦች ስብስብ በአጠቃላይ ብዙ ሰዎች ለሚጠፉባቸው አደጋዎች (mass casualty incidents) የሚደረጉ የፍለጋ እና የነፍስ አድን ክንውኖች ጋር ይዛመዳል።
- ሦስተኛው የምክረ ሐሳቦች ስብስብ በባሕር ላይ ፍለጋ እና የነፍስ አድን ተግባራት ውስጥ የሚሳተፉ የUK ተቋማትን የሚመለከቱ መዋቅራዊ እና የሕግ አውጪ ጉዳዮች ላይ ያተኩራል።
- አራተኛው የምክረ ሐሳቦች ስብስብ በMAIB የቀረቡ ምክሮች ተግባራዊ መደረግን በተመለከተ መረጃን ከማተም ጋር የተያያዘ ነው።

ምክረ ሐሳቦቹ የሚከተሉት ናቸው፡-

በኖቬምበር 23 እስከ 24 ቀን 2021 ዓ.ም የተሰጠውን የፍለጋ እና የነፍስ አድን ምላሽ እንዲሁም ባሕር ለማቋረጥ በአነስተኛ ጀልባዎች የሚደረጉ ጉዞ በተመለከተ የቀረቡ ልዩ ምክረ ሐሳቦች።

ምክረ ሐሳብ 1:- የHM Coastguard ሠራተኞች በአንድ ቦታ ላይ ከመሰባሰብ ይልቅ በተለያዩ ጂኦግራፊያዊ አካባቢዎች እንዲከፋፈሉ የሚያደርገው ኔትወርክ ፍሌክሲንግ (network flexing) በሚባለው የአሠራር አደረጃጀት በተለይም በትናንሽ ጀልባዎች ፍለጋ እና የነፍስ አድን ክንውኖች ወቅት ስለ ሁኔታው ትክክለኛ ግንዛቤ ማጣትን ጨምሮ አደጋዎችን ያስከትላል። ስለዚህ HM Coastguard እነዚህን አደጋዎች ለመቀነስ ወይም ለማካካስ የሚያስችሉ እርምጃዎችን ተግባራዊ ማድረግ፣ እነዚያ እርምጃዎች በተግባር ውጤታማ መሆናቸውን ማረጋገጥ እና ውጤታማነታቸውን በየጊዜው መገምገም አለበት የሚል ነው።

ምክረ ሐሳብ 2: HM Coastguard የአነስተኛ ጀልባ ክስተቶችን ተደጋጋሚ ሪፖርቶች ለመለየትና ለማስታረቅ የሚያግዝ ቴክኖሎጂ ላይ በአስቸኳይ ኢንቨስት ማድረግ ይኖርበታል። ይህ ወጪ በMaritime and Coastguard Agency ባለው ነገር በጀት ውስጥ መሸፈን ካልተቻለ፣ የDepartment for Transport ለዚህ ዓላማ ተጨማሪ የገንዘብ ድጋፍ መገኘቱን ማረጋገጥ ይገባዋል።

ምክረ ሐሳብ 3:- HM Coastguard ለአሁኑም ሆነ ለወደፊቱ ለገመት ለሚችል የትናንሽ ጀልባዎች እንቅስቃሴ መጠን ምላሽ ለመስጠት የሚያስፈልገውን የሀብት እና የሰው ኃይል በቁነት ላይ መደበኛ ግምገማዎች ሊያደርግ ይገባል። ሊደረስበት የሚገባው የሀብት ፍላጎት በበጀት ውስጥ ሊሸፈን የማይችል ከሆነ፣ ይህን ሁኔታ በፍጥነት ለDepartment for Transport ማሳወቅ አለበት።

ምክረ ሐሳብ 4:- HM Coastguard ለሠራተኞቹ ትናንሽ ጀልባዎችን ለሚመለከቱ የፍለጋ እና የነፍስ አድን ጉዳዮች ልዩ የሆነ በየጊዜው እና ድጋሚ ስልጠና መስጠት አለበት፤ ከእነዚህም አንዱ አድልዎን (normalcy bias) ማስወገድ አስፈላጊነት ነው፤ በተለይም ከትናንሽ ጀልባዎች የሚደረጉ ጥሪዎች ላይ ማጋነን አለ የሚል ግምት ከመያዝ መቆጠብ ላይ ትኩረት ሊደረግ ይገባል።

በአጠቃላይ የብዙ ሰዎች አደጋዎች (mass casualty incidents) ለሚሰጠው የፍለጋ እና የነፍስ አድን ምላሽ የቀረቡ ምክረ ሐሳቦች። እነዚህ ምክረ ሐሳቦች ከአነስተኛ ጀልባዎች እንቅስቃሴ ጋር ተያያዥነት ያላቸው ቢሆንም፣ ልዩ የሚሆኑ አይደሉም። ዓለማቸውም የሀገርን የባሕር ላይ ፍለጋ እና የነፍስ አድን ምላሽ በሰፊው ለማሻሻል ነው።

ምክረ ሐሳብ 5:- በባሕር ላይ ፍለጋ እና የነፍስ አድን ሥራዎች ውስጥ የሚሳተፉ አካላት፣ መዳን የሚያስፈልጋቸው ሰዎች ቁጥር በአካባቢው ከሚገኙት የፍለጋ እና የነፍስ አድን ክፍሎች አቅም በላይ ሲሆን፣ ለባሕር ላይ ፍለጋ እና የነፍስ አድን ክስተት የሚሰጠውን ምላሽ ለመምራት 'በውኃ ውስጥ ያሉ ብዙ ሰዎችን የመለየት ሂደት' (Mass Persons in the Water Triage procedure) የሚለውን ሥርዓት በይፋ መከተል ይኖርባቸዋል።

ምክረ ሐሳብ 6:- በባሕር ላይ ፍለጋ እና የነፍስ አድን ሥራዎች ውስጥ የሚሳተፉ አካላት 'በውኃ ውስጥ ያሉ ብዙ ሰዎችን የመለየት ሂደት' (Mass Persons in the Water Triage procedure) የተባለውን ሥርዓት ተግባራዊ ለማድረግ በጋራ ልምምዶችን ማካሄድ መቀጠል ይኖርባቸዋል።

ምክረ ሐሳብ 7:- የDepartment for Transport፣ International Maritime Organization በውኃ ውስጥ ለብዙ ሰዎች ለሚከሰት አደጋ የመለየት መሣሪያ (in-water mass casualty triage tool) መመሪያዎቹንና ሥርዓቶቹን እንዲያዘምን እንዲመክር ግምት ውስጥ ማስገባት ይኖርበታል።

ምክረ ሐሳብ 8:- HM Coastguard በባሕር ላይ አደጋ ውስጥ ለሚገኙ ሰዎች ስለ ሕይወት መትረፍ እድል የበለጠ ሙሉ የሆነ ምክር እንዲሰጥ ነገር መመሪያዎቹን ማሻሻል ይኖርበታል።

ምክረ ሐሳብ 9:- HM Coastguard በቀዝቃዛ ውሃ ውስጥ በሕይወት መቆየትን አስመልክቶ የሚጠቀምበት ስሌት (modelling) እጅግ ተገቢ መሆንና አለመሆኑን መመርመር አለበት። HM Coastguard በውኃ ውስጥ ከሚገኙ ሰዎች መሰብሰብ ያለባቸውን ቁልፍ ተለዋዋጭ የሆኑ መረጃዎች በተከታታይ የሚለዩ መሆናቸውን ለማረጋገጥ ነገር መመሪያዎቹን ማሻሻል ይኖርበታል። በውኃ ውስጥ ያሉ ሰዎች ቁጥር መረጃ መሰብሰብን ይበልጥ አስቸጋሪ በሚያደርግበት ጊዜ፣ የHM Coastguard መመሪያዎች ቁልፍ ተለዋዋጭ ነገሮቹን መሰብሰብን ቅድሚያ መስጠት አለባቸው።

ምክረ ሐሳብ 10:- HM Coastguard በፍለጋ እና የነፍስ አድን ክንውኖች ላይ ሊረዱ የሚችሉ መሣሪያዎችንና ዘዴዎችን ለማልማት ወይም ለመጠቀም የሚያስችሉ እድሎችን ለመለየት በUK እና በውጭ አገር ካሉ የፍለጋ እና የነፍስ አድን አጋሮች ጋር ትስስሩን መቀጠል አለበት።

በባሕር ላይ ፍለጋ እና የነፍስ አድን ተግባራት ውስጥ ከሚሳተፉ የUK ተቋማት ጋር የተያያዙ ምክረ ሐሳቦች።

ምክረ ሐሳብ 11:- የHM Coastguard ሚናና ተግባራት ዘመናዊ በሆነ ሕግ ውስጥ መቀመጥ ይኖርበታል።

ምክረ ሐሳብ 12:- የHM Coastguardን ውጤታማነት እና ብቃት በየጊዜው ለመገምገም ገለልተኛ ውጫዊ አካል ኃላፊነት ሊሰጠው ይገባል። ይህን ተግባር ለመፈጸም ኃላፊነት ያለው አካል የሆነው His Majesty's Inspectorate of Constabulary and Fire and Rescue Services (የግርማዊነታቸው የፖሊስና የእሳት አደጋና አድን አገልግሎቶች ኢንስፔክተር) ሥልጣኑ እንዲሰፋ ግምት ውስጥ መግባት አለበት።

ምክረ ሐሳብ 13:- መንግሥት አቶ Downer በደንበር ኃይል ላይ ባደረጉት ገለልተኛ ግምገማ ላይ ያቀረቡትን ምክረ ሐሳብ ዳግም ማጠቃለያ ይኖርበታል፤ ምክሩም የBorder Force Maritime በእንግሊዝ ቻናል ውስጥ ዘላቂ የፍለጋ እና የነፍስ አድን ተግባር ማከናወን የለበትም የሚል ሲሆን፣ በዚህም ምክንያት HM Coastguard

ለፍለጋ እና የነፍስ አድን ሥራዎች ጥቅም ላይ የሚውሉትን የገፁ-ምድር ንብረቶች (surface assets) ኃላፊነት እንዲወስድ ያደርጋል።

ምክረ ሐሳብ 14:- በእንግሊዝ ቻናል ውስጥ ከፍለጋ እና የነፍስ አድን ጋር በተያያዘ አሁን ያለው አደረጃጀት እስካለ ድረስ፣ የHM Coastguard እና የBorder Force ሚናዎች እና ኃላፊነቶች በአንድ የመግባቢያ ሰነድ (memorandum of understanding) ውስጥ በግልጽ መቀመጥ ይኖርባቸዋል።

ምክረ ሐሳብ 15:- HM Coastguard በእንግሊዝ ቻናልና በሌሎች አካባቢዎች በባሕር ላይ ፍለጋ እና የነፍስ አድን ሥራዎች ውስጥ የሚሳተፉ አካላትን በማካተት በተወሰኑ የጊዜ ክፍተቶች የሚከናወኑ የጋራ የስልጠና ልምምዶች ዕቅድ አዘጋጅቶ መተግበር አለበት።

ምክረ ሐሳብ 16:- HM Coastguard ትዕዛዝ እና ቁጥጥር፣ ማስተባበር፣ ውጫዊ ባለድርሻ አካላት፣ የሕክምና እና የሕግ አስከባሪ ሚናዎች፣ እንዲሁም የሕዝብና የውጭ ጉዳዮችን የሚያካትት የብዙ ሰዎች ማዳን ክንውን ዕቅድ (mass rescue operation plan) ማዘጋጀት ይኖርበታል።

ምክረ ሐሳብ 17:- HM Coastguard እና Maritime and Coastguard Agency፣ HM Coastguard ወደ ኤጀንሲው የቁጥጥር ተገዢነት ምርመራዎች ቡድን (regulatory compliance investigations team) የሚመራበትን ሥርዓት ማቋቋም ይኖርባቸዋል፤ ይህ ሥርዓት እርዳታ የመስጠት ግዴታ ያለበት መርከብ ሊጣስ በሚችል ላይ ሪፈራል ለማድረግ የሚያስችለውን ገደብ መለየት፣ መግባባት ያለበትን መረጃ፣ እንዲሁም የሪፈራሎች ቁጥር በዓመት እንዴት ሪፖርት እንደሚደረግ መወሰን አለበት።

የMarine Accident Investigation Branch (ባሕር ላይ አደጋ ምርመራ ቢሮ) ባቀረባቸው ሐሳቦች መሠረት የተወሰዱትን የማስፈጸሚያ እርምጃዎች ይፋ የሚያደርግ ምክረ ሐሳቦች።

ምክረ ሐሳብ 18:- የMarine Accident Investigation Branch (MAIB)፣ ምክረ ሐሳብ የተላከላቸው አካላት የወሰዱት የማስፈጸሚያ እርምጃዎች ዝርዝሮች ወይም እርምጃ ያልተወሰደበት ምክንያት ማብራሪያ ከተቀበሉ በኋላ በተቻለ ፍጥነት በድረ-ገጹ ላይ ይፋ እንዲያደርግ ይመከራል። ይህን ላለማድረግ ጠንካራ ምክንያቶች ከሌሉ በስተቀር፣ ይህ መደረግ አለበት። አስፈላጊ ከሆነም፣ የ2012 ደንቦች (Regulations) በዚህ መሠረት መሻሻል አለባቸው።

E03525225

978-1-5286-6169-0