

Editorial

Maligayang pagsalubong sa ika-50 edisyon ng Maritime FEEDBACK, na inihanda sa panahon ng Lunar New Year. Kaya't *Kung Hei Fat Choi* sa lahat ng aming mambabasa, taga-ulat at tagatangkilik. Binabati namin kayo ng ligtas at masayang Taon ng mga Aso.

Naaangkop ito, marahil, dahil ayon sa mga Chinese astrologers ang tagumpay sa taon ng Earth Dog ay nakadepende sa kalidad ng komunikasyon sa pagitan ng mga tao. Sa maniwala kayo rito o sa hindi, walang duda na ang mabuting komunikasyon at pagtutulungan ay mga sangkap para sa pagtatagumpay sa anumang taon. Ito ang paulit-ulit na paksa sa ating mga ulat sa **CHIRP**. Ito ay isang bagay na dapat nating pagsikapang makamit.

Sa edisyong ito, nadiskubre namin kung ano ang maaaring mangyari kapag binuhat ang strop na mali ang pagkakakabit – isang simpleng pagkakamali na maaaring magresulta sa seryosong pinsala; ngunit maaari sanang maiwasan sa pamamagitan ng mas mabuting komunikasyon sa pagitan ng miyembro ng crew na responsable sa pag-*unrig* ng *strops* at sa mga magkakabit muli nito.

Ang komunikasyon ay isa ring *factor* ng aming ulat patungkol sa *bow thruster* na hindi magagamit, at isang *helmsman* o *tagaugit* na nawala sa konsentrasyon. Sa iba pa naming ulat tungkol sa *pilot boarding arrangements*, walang duda na mayroon ding problema sa komunikasyon.

Itinuturing naming isang klasikong suliranin ng COLREGS ang isyung ito – ang pinagmumulan ng senaryo kapag hindi malinaw kung ang barko ay nasa *crossing* o *overtaking* na sitwasyon. Sa kasong ito, sa alinmang sitwasyon, ang barko ng taga-ulat ang siyang *stand-on vessel*, ngunit gumawa ito ng aksyon nang naging malinaw na ang *give-way vessel* ay

hindi magbibigay daan. Lahat ng *bridge watchkeepers* ay dapat ikonsidera ang ulat na ito, at tandaan na hindi maaaring ipagpalagay na susundin ng ibang barko ang COLREGS.

Maraming mga ulat tungkol sa pilot boarding at nakakadismayang makita kung gaano kadalas na ang mga *pilot ladders* ay di *nai-rig* ng maayos. Hindi mahirap gawin ang wastong paraan nito at maraming mga batayan na nagpapaliwanag kung paano ito gawin. Kaya bakit marami pa ring barko ang hindi sumusunod dito? Maaaring magandang ideya na suriin ang inyong sari-sariling barko para masigurado na ang inyong *pilot ladder* ay hindi katulad sa aming mga ipinakita!

Sa kabutihang palad, tinapos namin ang edisyong ito ng mga halimbawa ng mabuting komunikasyon. Isang ulat tungkol sa *main engine* na hindi mapaandar ang mabilis na natugunan ng isang kumpanya sa propesyonal na paraan, at nagsilbing magaling na halimbawa kung paanong ang mahusay na kasanayan ay maiaangkop sa parehong insidente at masisiguradong ito ay di na ulit mangyayari.

Sinama rin namin ang dalawang halimbawa ng sulat na aming natanggap na bunga ng mga ulat sa mga naunang edisyon ng *Maritime FEEDBACK*. Isang mambabasa ang nagpadala sa amin ng litrato ng ilang mga delikadong mga gawain at inaanyayahan namin kayo na tingnan kung ilan ang matutukoy niyo rito.

Sa pagwawakas, mayroon kaming mensahe na tumutukoy sa ating mga unang pagsisikap upang panatilihin ang *night watchman* sa port, na inilalarawan kung paano naiwasan ng *watchman* ang isang potensyal na trahedyo. Ito ay mahusay na halimbawa kung paano ang inyong mga ulat ay makapagbibigay ng positibong kontribusyon sa kaligtasan, kaya ipagpatuloy ang pagbibigay ng mga katulad nito!

MGA ULAT ...

Lifting Strops ng mga Rescue Boat

OUTLINE: Ang mga *Lifting Strops* ng mga Rescue Boat ay binago ngunit noong ito'y ikakabit ng muli, mali ang pagkakakabit nito, na nagresulta sa isang potensyal na sakuna na maaaring mangyari.

Ayon sa Taga-Ulat:

Ang mga *lifting strops* para sa mga Inflatable Rescue Boat (IRB's) ay binago kamakailan. Sa oras ng insidente, ang barko ay nasa tabi at sinamantala ang pagkakataon upang magkaroon ng *familiarisation training*. Kasama na dito ang pagtatayon ng *port rescue boat*. Sa kasamaang palad, ang



Rescue boat – nakabitin patayo dahil sa strops na hindi na wastong naikabit

DISCLAIMER: LAGING TANDAAN NA ANG LAHAT NG MGA ULAT NA ISINUMITE SA CHIRP AY TINANGGAP DAHIL SA MABUTING KONSIDERASYON. HABANG ANG BAWAT PAGSISIKAP AY GINAWA UPANG MATIYAK NA MAGIGING TAMA ANG ANUMANG EDITORYAL, ANALYSES AT MGA KOMENTO NA INILATHALA SA FEEDBACK, MANGYARING TANDAAN NA ANG CHIRP AY WALANG EXECUTIVE AUTHORITY. KUNG MAYROON MANG HINDI WASTO O ANGKOP NA SALITA NA GINAMIT SA PUBLIKASYON NA ITO AY DAPAT SUMANGGUNI SA INGLES NA BERSYON NG MARITIME FEEDBACK, BILANG MAPAGKAKATIWALAANG ARTIKULO.

deck crew na nagkabit ng bagong strops, ay ikinabit ang *aft strops* sa muog na bahagi ng hull, at hindi sa tamang *lifting points* ng transom. Nagresulta ito sa hindi stable na pag-angat dahil ang bigat ng *outboard motor* ang naging dahilan upang umikot ang *aft strop* ng barko, sa patayong posisyon at nakataas ang bow, gaya ng makikita sa larawan.

Ayon sa patakaran ng kumpanya, lahat ng boat launch na isinasagawa sa layunin ng pagsasanay ay dapat mayroong angkop na Fall Preventer Device (FPD's). Dagdag pa rito, ang paglulunsad ay dapat na may nauna munang pagtatayon, pagpapababa at pagbawi sa barkong walang laman. Sa ganitong proseso natuklasan ang problema sa panahon na ang barko ay nasa patayong posisyon (*bow up*).

Nang naitayon na ang port boat sa gilid ng barko at naibaba na ng ilang metro, ang barko ay tumagilid sa patayong posisyon (*bow up*). Ang barko ay muli ring nakabawi matapos ligtas na maikabit ang heaving line sa bow nito na nakakabit sa mooring deck, kung kaya't naibalik muli ang barko sa pahigang posisyon para sa stowage.

Nang ang barko ay sigurado ng ligtas, ang *lifting strop* ay ikinumpara sa mga starboard boat at nakita ang pagkakaparehas nito. Nagsagawa ng kaparehas na pagsuri sa starboard rescue boat. Dahil ang barkong ito ay naiangat gamit ang sariling cradle, ang *forward lifting strops* ay naging maluwag. Ito ay nagpapahiwatig ng parehas na problema. Kaya ang barko ay muling pinuno.

Nakita sa imbestigasyon na ang mga *aft strops* sa parehong barko ay nakakabit sa maling muog ng hull at hindi sa transom. Sa pagkakumpirma na ito ang pinag-ugatan ng problema, isinaayos ang mga strops sa tamang strongpoints at ang parehong barko ay muling matagumpay na nailunsad.

Natukoy sa imbestigasyon na ang mga tripulanteng may kinalaman sa insidente ay hindi sigurado sa kung aling muog ang dapat na gamitin kapag nagsusukat muli ng *strops*, sa kasamaang-palad, hindi na nila bineripika. Para maiwasang maulit ang ganitong insidente, permanenteng minarkahan ang mga wastong muog.

Ang insidenteng ito ay iniulat dahil potensyal itong maging malubhang pinsala (o mas malala pa). Kung ang mga pangyayari ay nagpigil sa pagsusuri ng barko matapos palitan ang mga *lifting strops*, may posibilidad na ang barkong pinapatakbo ay humantong sa hindi inaasahang pangyayari (na nagpapawalang-halaga sa gamit ng mga FPD's).

Habang ang pagpapalit ng isang magkaparehas na *certificated replacement* ay mabilis lang (sa pagkakataong ito ay madali lang), mahalaga padin na mayroong karampatang gabay ng mga eksperto at ang mga tinutukoy na equipment ay na cross-checked/nasubukan bago gamitin.

Kapag inaalis o pinapalitan ang isang equipment ay dapat kumpletong naitala at nakuhanan ng mga litrato na dapat na iniingatan sa board upang masigurado na ang pagpapalit ng mga equipment ay naisagawa ng maayos. Sa pagkakataong ito, tila hindi nagkaroon ng paglilinaw sa mga crew habang sila ay nagkakabit ng mga *strops*.

Komento ng CHIRP

Matapos pag-usapan ang ulat na ito, ang **CHIRP Maritime Advisory Board** ay sumang-ayon na ang insidenteng ito ay maaaring pagmulan ng malubhang pinsala. Binigyang-diin nila ang mga sumusunod:

- Mainam na ang mga *vessel operating procedures*

ay mayroong litrato at nakatala na may malinaw na pagkakasunod-sunod – dapat ang mga ito ay hindi malabo. Sa kasong ito, dapat kasama rin ang launching at recovery procedures, at maging ang proseso ng pagpapalit ng mga *lifting strops*. Ang isang larawan ay katumbas ng isang libong mga salita at lubhang kapaki-pakinabang.

- Ang mga nabanggit sa itaas, kasama ng briefing at risk assessment bago magpatuloy sa gawain ay makakatulong upang maiwasan ang *Human Element comments* sa ulat kaugnay ng tamang pangangasiwa at ang hindi pag-lilinaw ng mga crew kung nasaan ang mga tamang muog habang kinakabit ang *strops*.
- Bilang dagdag sa alinmang *company at vessel procedures*, napakahalaga na ang mga LSA/SOLAS training manuals ay updated at mayroong proseso para sa regular na pagsisiyasat. Bilang pangkalahatan na komento para sa mga mambabasa, tinatanong ng CHIRP kung kailan MO huling kinuha ang pagkakataon na makapagbasa ng manual? Nakaukol at napapanahon pa ba ang mga ito?
- Habang ang colour coding ng mga *strops* ay isang epektibong preventative measure, muling binigyang diin ng CHIRP ang isyu ng design. Ang mga bangka ay dapat nakadiseno upang maiwasan ang mga ganitong pagkakamali. Sana ay mabigyan ng pansin ito ng mga naval architects at designers.

Useful references:

- Avoid Lifeboat Accidents – BIMCO - September 2017
- Launching and Recovery of Boats from Ships – The Nautical Institute – January 2018
- 2017-12 Lifeboat Falls Paper. Lifeboat Incidents – A review of Issues – **CHIRP**

----- PAGTATAPOS NG ULAT

Hindi inaasahang pag-alon at masuwerteng pagka-ligtas mula dito

OUTLINE: Karanasan ng Piloto na masuwerteng nakaligtas habang papasakay ng barko.

Ayon sa Taga-Ulat:

Habang paakyat ako ng barko mula sa *pilot launch*, isang hindi inaasahang alon ang nagtangay ng hagdan kung saan ako pumapanhik. Dahil dito nalaglag at napaupo ako sa isang baitang ng hagdan habang nakakapit pa rin sa hagdanan na nasa deck ng *pilot boat*. Hindi ako bumitaw sa hagdan habang lumalayag palayo ang pilot boat, mabilis ko namang tinuloy ang pag-akyat sa hagdanan ng barko. Sa kabutihang palad, hindi naman nagresulta ng kahit anong pinsala ang nangyaring insidente. Ako ay ligtas na nakasampa sa barko. Sa mga oras na iyon, mayroong hangin mula timog na may bilis na 10-18 knots at maliliit na alon. Umaandar ang barko ng 075°T at mayroong 10 knots upang makalikha ng lee.

Pakiramdam ko ito ay isang pangyayari bungsod ng biglaang pagbabago sa galaw ng bangka na ikinagulat din maging ng kapitan ng bangka. Minungkahi nito na magkaroon ng patakaran na huwag magmadali na lumipat sa hagdan hangga't hindi pa napapakiramdaman ng mabuti

ang pag-galaw ng dalawang bangka sa isa't-isa. Pagkatapos ng insidente, tinalakay ko ang pangyayari sa aking manager na imbestigahan kung mayroon ba silang maaaring baguhin, ngunit wala man lang sumang-ayon sa akin maliban sa maging mas maingat at mag-marahan bago lumipat.

Karagdagang diyologo:

Humingi ang **CHIRP** ng kumpirmasyon kung hiningi nga ba talaga ang lee na tinutukoy, kung ang pilot ladder ba ay naikabit ng maayos, at kung mayroon bang nakatalagang opisyal noong nangyari ang insidente. Nakumpirma naman na lahat ng ito ay totoo. Ipinagtanong din nila kung may mga ganitong pangyayari na ba na may biglaang paglaki ng alon para masuri ang kahilingan para sa “lee” at magkaroon ng karagdagang impormasyon sa tiyempo ng mga alon dito. Tumugon ang taga-ulat na normal sa lugar na iyon ang malalaking alon. Mayroon din silang mahusay na *wave-rider device* na nagbibigay impormasyon para mai-plano ang maayos na paglipat bago umalis ng daungan.

Komento ng CHIRP

Nabanggit ng **CHIRP** Maritime Advisory Board na talagang maswerteng pagkakaligtas ito. Kung iba ang nangyari, maaaring magdulot pa iyon ng seryosong aksidente. Binigyang diin sa ulat ang likas na panganib na nararanasan ng isang piloto kapag sumasampa o bumababa ng barko. Bukod sa naitala ng taga-ulat na pag-assess sa lahat ng kanilang gawain, kinakailangan din na ang lahat ng tauhang kasama maging sa bridge at sa pilot ladder, maging ang crew sa pilot launch ay maging alerto sa mga panganib na nailarawan sa ulat. Isang pagkakamali lamang sa pagpapasiya ay maaaring magkaroon ng seryosong kahihinatnan.

----- **PAGTATAPOS NG ULAT**

Fishing vessels and pilot ladders

OUTLINE: Isang ulat na bumabalangkas sa pangangailangan ng fishing vessels upang ligtas na mai-rig ang pilot ladder.

Ayon sa Taga-Ulat (1):

Habang naghahanda sa pag-disembark ang isang fishing vessel matapos ang isang outbound pilotage, napansin mula sa pilot ladder ang mga sumusunod: gumamit ng mga kadena upang maikabit ang mga lubid sa gilid at maitali paikot sa barandal ng barko; walang *bulwark ladder* at mga *stanchions*. Wala ding *fittings* na nakapuwesto sa deck; walang lifebuoy na may hawak na ilaw sa disembarkation position: at wala ring deck officer na nasa hagdan.

Kasunod sa pag-uusap at kasunduan ng VHF patungkol sa launch master upang matiyak ang ligtas na pagbaba, ang paglipat ay nakumpleto sa loob ng daungan ng sheltered waters. Inirekomenda ang inspeksyon ng Port State Control sa barko sa susunod na pagdaong nito.

Nailayag ko na ang barko at nakaparoo't parito na ng ilang beses sa loob ng tatlo at kalahating taon na ako ay naroon. Sa maraming pagkakataon, ang *pilot ladder* ay naka-rig sa likuran ng tulay na umaayon naman sa regulasyon ng IMO. Subalit sa pagkakataong ito, ang *pilot ladder* ay naka-rig

sa harapan ng tulay at malapit sa flare ng bow, kung saan hindi tugma sa dapat na kalagyan nito. Ang barko ay hindi ginagamit ng ilang panahon at na-*reflagged*. Ang mga crew ay hindi pamilyar sa mga kagamitan ng tulay at kung ano ang Pilot Card sapagkat marahil ito ang kanilang unang paglalayag. Ang barko ay palabas sa palaisdaan at hindi inaasahan na bumalik sa port sa malapit na hinaharap.

Ang 47m LOA at 897 GRT ay hindi maliit na fishing vessel na makakapaghatid sa lahat ng mga piloto sa port. Maari namang hindi ko nalang pansinin ang pagkukulang at hayaan nalang ang nangyari, ngunit upang masigurado ang kaligtasan ng mga susunod na piloto na sasakay sa barko, kailangan itong ipagbigay alam! Naiinis ako kapag ang tinatawag na mga “propesyunal na marino” ay binabalewala ang mga regulasyon na dapat isagawa para sa aking kaligtasan!

Ayon sa Taga-Ulat (2):

Ang 105m fishing vessel na ito ay nakikibahagi sa pangangisda sa mga malalayong pampang sa bansa at regular na tumatawag sa aming port. Kasunod ng isang outbound na pagpipiloto, habang pababa ng barko, mapapansin na ang manropes para sa hagdan ay sintetiko. Ito ay mas mababa sa 28mm diameter. Habang kalmado na ang kondisyon na may maliit na pagkilos sa pagitan ng fishing vessel at pilot launch, maaari kong pillin kung ang hahawakan ko ay ang pilot ladder sa halip na manropes. Ligtas akong nakababa ngunit balisa dahil ang manropes ay hindi ligtas.

Komento ng CHIRP

Ang Maritime Advisory Board ay nagkomento na anuman ang uri ng mga barko, ang isang pilot ladder ay dapat na palaging naka-rig ng wasto alinsunod sa SOLAS Chapter V Regulation 23, at IMO Assembly Resolution A.1045(27), na sinusugan ng A.1108(29). Dagdag pa dito, bilang pagsangguni sa IMPA Pilot Boarding Arrangements poster, ang lahat ng mga sumusunod na tatalakayin ay matatagpuan sa publications page ng chirpmaritime.org.

Para sa kaliwanagan, ang aplikasyon ng SOLAS V regulation 1 ay nagsasaad *inter alia* na:

Ang Administrasyon ay dapat tukuyin kung hanggang saan ang mga probisyong 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27 at 28 ang hindi naaangkop sa mga sumusunod na kategorya ng barko:

- 4.1 mga barko na 150 gross tonage pababa na kasali sa alinmang paglalayag;*
- 4.2 mga barko na 500 gross tonage pababa na hindi kasali sa internasyonal na paglalayag;*
- 4.3 fishing vessels;*

Ngunit ang Rule 23 ay nagsasaad na *ang mga barkong kasali sa paglalayag na kung saan ang mga piloto ay nagtatrabaho ay kinakailangang mabigyan ng pilot transfer arrangements.*

Tungkol naman sa manropes, ang SOLAS V Regulation 23 – 7.1.1 ay nagsasaad na *“ang dalawang manropes na hindi bababa sa 28mm at hindi hihigit sa 32mm ang lapad ay dapat na maayos na nakalagay sa barko kung kakailanganin ng piloto. Ang mga manropes ay dapat nakapirmi sa dulo ng lubid sa ring plate na nakapirmi sa deck, at dapat ay nakahandang magamit ng mga pilotong pababa ng barko (o kapag hiniling ng piloto na malapit ng mag-board), ang manropes ay kailangang maabot ang taas*

ng stanchions o bulwark mula sa point of access ng deck bago tumigil sa ring plate ng deck.”

Ang CHIRP ay magko-komento na habang ang mga synthetic ropes na hindi pa tahasang ipinagbabawal, ang pinakamahusay na kagawian at preperensya ng piloto ay ang natural fibre gaya ng manila rope, dahil ito ay nagbibigay ng mas mahigpit na pagkapit.

Sa wakas, binanggit ng CHIRP sa lahat ng mga mambabasa na walang obligasyon ang isang piloto na gumamit ng non-compliant ladder arrangement.

----- PAGTATAPOS NG ULAT

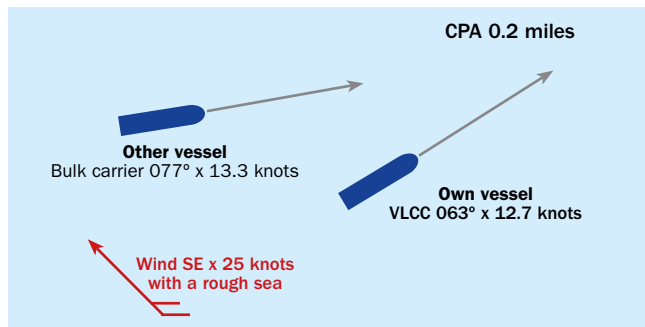
Overtaking o Crossing?

OUTLINE: Isang ulat na nagdedetalye ng maliwanag na di-pagsunod sa mga regulasyon ng banggaan.

Ayon sa Taga-Ulat:

Sa oras ng insidente, (1700 hours sa lokal na oras), kami ay nasa gitna ng karagatan na walang panganib upang buksan ang navigation, at may maraming tubig sa ilalim ng keel. Ang lagay ng panahon ay timog-pasilangang hangin na may 25 knots na may malalaking alon sa dagat. Ang Second Officer ay nakamasid at ang Master ay nasa tulay sa buong kaganapan.

Ang barkong “xxx” (isang bulk carrier), ay nasa aming port quarter na may galaw na 077° at may bilis na 13.3 knots. Ang aming sariling barko (laden VLCC), ay nagpatuloy sa galaw na 063° at may bilis na 12.7 knots. Tignan ang dayagram sa ibaba.



Schematic diagram na nagpapakita ng posisyon ng dalawang barko

Ito ay bahagyang kaduda-duda kung ito ay isang kalagayan ng Rule 13 kung saan ang barkong “xxx” ay mag-overtake sa amin, o isang crossing situation ayon sa mga Rules 15 at 16 na kung saan ang barko niya ang magbibigay-daan at kami ang “stand-on” vessel batay sa Rule 17. Dahil sa mga katulad na aspeto ng barko, ipinalagay namin itong overtaking situation alinsunod sa Rule 13(c), ang mabuting seamanship ay magdidikta na ito ay isang overtaking situation. Sa alinmang paraan, kami ay ang stand-on vessel at ang “xxx” ay ang siyang dapat na umiwas.

Hindi nakitaan ng pag-iwas mula sa “xxx” at may CPA na 0.2 milya at TCPA na 30 minuto, kami ay nagpasyang makipag-ugnayan sa kabilang barko gamit ang VHF upang alamin ang kaniyang mga balak. Tumugon siya na ang kaniyang intensyon ay panatilihin ang kanilang daan at bilis. Samakatuwid, nagpasya kaming gumawa ng aming sariling mga aksyon at binago ang aming daan ng 30° sa starboard

upang mapanatili ang isang ligtas na distansya ng hindi bababa sa 1.5 milya. Sa pamamagitan ng paglipat sa starboard (kanan), hinayaan namin siyang lagpasan kami sa ligtas na distansya. Dahil sa medyo maliit ang pagkakaiba ng bilis sa pagitan ng dalawang barko, kami ay naitulak ng 3 nautical miles taliwas sa dapat naming daanan. Bilang kami ay nasa malawak na karagatan, isinasalang-alang namin na ito ang pinakaligtas na aksyon dahil sa kawalang kaalaman ng ibang barko sa pagtaya sa sitwasyon.

Mga Bagay Na Natutuhan:

- Huwag magtiwala sa give way vessel (kahit sa malawak na karagatan). Manatiling maingat at kapag nagiging malinaw na walang aksyong ginagawa ang nasabing barko, harapin ito at maingat na isaalang-alang ang iyong sariling mga pagpipilian.
- Ang 0.2 miles na distansya sa open ocean situation ay hindi maituturing na isang ligtas na distansya para sa isang kargadong VLCC. Ang masamang panahon ay dagdag na factor.
- Kapag may sapat na sea room, manatiling malinaw sa ibang mga barko. Kung maliwanag na ang ibang barko ay hindi sumusunod sa COLREGS, isaalang-alang ang iyong sariling mga pagpipilian upang maiwasan ang panganib (dapat laging alinsunod sa COLREGS).
- Tandaan na malinaw na sinasabi ng Rules 13c at 14c na kapag may pag-aalinlangan, kailangang isaalang-alang ang posisyon bilang overtaking (o end-on) situation at kumilos sa kung ano ang naayon.

Komento ng CHIRP

Nagkomento ang Maritime Advisory Board na ito ay isang magandang halimbawa ng positibong aksyon na ginawa ng isang stand-on vessel na isang straightforward na kaso ng paglabag sa COLREGS. Ang mga regular na mambabasa ng Maritime Feedback ay makakaalam na ang CHIRP ay hindi humihikayat sa paggamit ng VHF para maiwasang mabangga. Sa kasong ito, gayunpaman, ang pakikipagugnayang ito ay hindi para magkaroon ng VHF assisted collision, kundi naglalayon lamang ito upang malaman ang mga intensyon ng kasalubong na barko, kasunod ng wastong pagpapasya ng Master na gumawa ng maagap at tamang aksyon para maiwasan ang banggaan. Kinomento pa ng CHIRP na sa mga open waters ay hindi na kailangang ang mga barko na maging malapit sa isa’t isa.

----- PAGTATAPOS NG ULAT

Bow thruster availability

OUTLINE: Isang hindi pagkakaintindihan sa pagpapalit ng control position para sa bow thruster

Ayon sa Taga-Ulat:

Kamakailan lamang, habang ako ay nagpapatakbo ng barko (vessel) nakaranas ako ng isyu habang nagpapalit ng bow thruster control mula sa central station, papunta sa starboard bridge wing. Ang Master at ang Chief Officer (magka-ibang nasyonalidad) ay nagkaroon ng hindi pagkakaintindihan patungkol sa tamang paraan ng pagpalit ng kontrol. Ito ay nagbunga ng pagkalito ng Master, at siya

ay tumakbo mula sa *bridge wing* papunta sa *wheelhouse* habang ang barko ay paparating sa *berth*.

Kinailangan kong mamagitan sa dalawa at hiniling sa Master na manatili sa *bridge wing control* para sa paggalaw ng makina. Dalawang mabilisang paghatak ang isinagawa, para hindi na kailanganin ang *bow thruster* sa pag-mamaniobra. Sa huli, nalutas din ang problema at ang *thruster control* ay naging handang magamit kung kakailanganin.

Komento ng CHIRP

Ang Maritime Advisory Board ay nagkomento gaya ng sumusunod:

- Naipakita sa ulat ang kakulangan ng kaalaman sa *bridge equipment* at *changeover procedures*. Mahalaga na ang mga *changeover procedures* ay malinaw na naiintindihan at ipinapatupad. Ang pagsubok sa mga ito ay dapat maging bahagi ng *pre-arrival checks*. Dagdag pa dito, ang disenyo ng *changeover of controls* ay dapat magbigay ng simple, malinaw na proseso, na may angkop na *operational instructions*.
- May mga isyu ng elementong pantao na mapapansin kaugnay ng kakulangan sa kamalayan sa sitwasyon at komunikasyon sa pagitan ng mga miyembro ng *bridge team*.
- Dahil sa dalawang mabilisang paghatak ang isinagawa, maaaring hindi na kailanganin ang *bow thruster*. Gayunpaman, bilang pangkalahatang kaalaman, kailangan ang pag-testing sa *bow thrusters* bago pa dumating upang magamit ito sa panahon ng pangangailangan.

- Ang rung ay nakatungo sa rubber ladder steps. Ang tripping line ay nakakabit sa ibaba ng *spreader*. Ang side ropes ay hindi tuluy-tuloy na gaya din sa nabanggit na komento sa ikalawang larawan (tignan ang *Picture 4*).



1 – Delikadong loop sa ilalim ng hagdan



2 – Hindi pantay na ladder step



3 – Tripping line sa ibaba ng spreader



4 – Bent step at tripping line sa ibaba ng spreader

CHIRP Comment

Ang CHIRP Maritime Advisory Board ay nagkomento na ang kailangan ng SOLAS para sa isang tripping line ay nagsasaad na, “Kapag ang isang retrieval line ay itinuturing na kinakailangan upang matiyak ang ligtas na rigging ng pilot ladder, ang linya ay dapat na nakakabit o pataas ng huling baitang ng spreader na pasulong. Ang retrieval line ay hindi dapat hadlangan ang piloto o pigilan ang ligtas na diskarte ng pilot boat.”

Tulad ng pinapakita sa larawan, may mahabang paraan upang mas maisaayos ang kaligtasan ng hagdan. Ang mga piloto at maging ang mga tauhan ng barko ay nagsasakripisyo ng kanilang buhay upang maisagawa ito. Ang lahat ng mga hagdan ay dapat na maingat na siniyasat bago gamitin at panatilihin maayos upang matiyak na ito ay angkop sa paggamitan nito.

----- PAGTATAPOS NG ULAT

Pilot ladders – Huwag gawin ito!

Ang CHIRP ay nakatanggap ng ilang mga ulat kabilang ang mga larawan na nagpapakita ng maling pagsasagawa kaugnay ng pilot ladders. Binigyang-diin ang ilan sa mga ito:

- Maling rigging ng pilot ladder (tignan ang *Picture 1*).
- Nawawala ang *chock* sa ilalim ng pilot ladder na may rubber steps. Ang mga baitang na hindi pantay ang mga puwang at anggulo. Ang mga lubid ay nilagyan ng monkey’s fist sa mga duluhan, at ang mga side-ropes ay hindi tuluy-tuloy at hindi ayon sa mga regulasyon. Hindi sila dumaan sa ilalim ng mga baitang sa halip ay tinapos ng nakabuhol (tignan ang *Picture 2*).
- Ang ladder ay nakakabit sa gilid ng barko sa pamamagitan lamang ng isang magneto na maluwag at matatagpuan higit sa 2 metro mula sa ibaba ng gangway platform.
- Habang bumababa ng barko gamit ang isang hagdan ng portside, napansin ng Piloto ang isang maluwag at nakalabas na *nylon chock*, humigit-kumulang na 3.5 metro mula sa ibaba ng hagdan sa gilid.
- Ang tripping line ay nasa ibaba ng spreader, at ang mga baitang sa hagdan ay hindi pahiga (tignan ang *Picture 3*).
- Ang isang mabigat na *metal socket* ay nakalagay sa dulo ng isang heaving line. Ang linya ay binababa habang nililipat sa *outward pilotage*.

----- PAGTATAPOS NG ULAT

Helmsman error

OUTLINE: Isang ulat na nagpapakita ng pagkawala ng konsenstrasyon ng helmsman habang nagpipiloto ng barko.

Ayon sa Taga-Ulat:

Sa hilagang liko ng *port approach channel*, inilagay ng *helmsman* ang manubela pakaliwa (*port*) sa halip na pakanan (*starboard*). Napuna agad ito ng Piloto at Master, at mabilis na itinama ang pagkakamali ng *helmsman*.

Makalipas ang ilang minuto, iniutos ng Piloto sa *helmsman* na mag-*starboard 5 degrees helm*, ngunit parang nataranta ang *helmsman* at iniwan ang manubela. Muli pinagtibay ng Piloto ang utos sa paggamit ng kaniyang kamay na nakadirekta sa *starboard* bago ituon ulit ng *helmsman* ang

kaniyang atensyon. Sa umpisa, tila alerto ang *helmsman*, ngunit bigla ng humina ang kaniyang pagganap sa pilotage.

Nangyari ang insidente bandang hating gabi at nakapagpapatunay na ang sobrang kapaguran ay maaring mangyari sa isang crew sa anumang oras, lalo na mula alas-dose ng gabi hanggang alas-tres ng umaga, na kung saan ang body clock ng isang tao ay madaling talaban.

Komento ng CHIRP

Nakipag-ugnayan ang **CHIRP** sa DPA at nadismaya dahil wala silang natanggap na tugon. Ayon sa *Maritime Advisory Board* ito ay isang halimbawa ng epektibong *bridge team supervision*. Itinala rin nila na ang pinakamainam na paraan ng pangangasiwa ng isang helm order ay sa pamamagitan ng pagsenyas ng kamay na nagpapakita ng direksyon upang masiguradong ito ay maiintindihan.

Tinukoy din na ang sobrang kapaguran ay isa sa mga posibleng dahilan upang mawala sa konsentrasyon, ngunit may iba pang maaaring dahilan upang magresulta nito. Halimbawa na lamang ang masamang balita na natatanggap mula sa pamilya ng seaman. Nabanggit ng Board ang isang *helmsman* ay lubhang mahalagang miyembro ng *bridge team*, kaya naman iminungkahi nila ang mga sumusunod na practice:

- Kilalanin mo ang mga tauhan mo – kailangan ay mahikayat ang mga helmsmen na magbigay abiso sa kahit sinong miyembro ng *bridge team* kung mayroon mang gumagambala sa kanya o kaya naman siya ay pagod na.
- Ang mga *helmsmen* ay regular din dapat na may kapalitan.
- Laging magtalaga ng tauhan na titingin sa *rudder angle indicator* para sa wastong tugon sa mga helm orders.
- Ang mabuting company procedures ay makakatulong upang magampanan ang mga naunang factors.

Sa huli, naitala na ang sobrang pagod ay kasalukuyang paksa sa IMO at sa *Human Element, Training and Watchkeeping (HTW)*, ang sub-committee ay kasalukuyang nire-rebisa ang mga alituntunin patungkol sa sobrang pagod.

pagkaantala sa pagpunta sa bridge. Ako ay nagmungkahi na gamitin ang hagdan, ngunit and kadete ay mukhang hindi sang-ayon na gawin ito. Dahil sa pagkaantala para makapunta sa bridge sa ganitong kalaking car carrier, ipinayo ko sa Kapitan na alinman sa elevator o hagdan ay ipagamit sa piloto.

Ikahuli, nang ako ay papasok sa tuluyan, nadulas ako sa tuwalya na nakalagay sa ibabaw malapit sa pintuang papasok. Mabuti na lang naagapan ko bago ako mahulog ng tuluyan. Kung kinakailangan na ang mga tao ay magpunas ng kanilang mga paa, kailangan ay angkop na basahan ang dapat ilagay.

Komento ng CHIRP

Ang **CHIRP** Maritime Advisory Board ay kinilala ang mga iilang isyu sa ulat na ito, tinutukoy ang mga kadahilanan na mahalaga sa Human Element “Deadly Dozen” kagaya ng mga sumusunod:

- Kakulangan ng ugnayan sa radyo sa pagitan ng piloto at tulay. **(Komunikasyon)**
- Ang kadete sa halip na opisyal sa may sakayan ng piloto. **(Kakayahan, Pagtutulongan)**
- Ang pagkaantala sa elevator at ang madulas na tuwalya. **(Kaugalian, Pagiging alisto, Kasiyahan)**

Sa puntong ugnayan sa radio sa pagitan ng piloto at tulay, ang **CHIRP** ay binigyang-diin ang katotohanan na ang kadete ay hindi angkop na tauhan para mangasiwa sa palitan ng piloto sa operasyon at ang regulasyon ay medyo partikular pagdating sa mga supervisory requirements. Sa karagdagan, ang Board ay nagkomento din na ang hiling para ibahin ang direksyon na ginawa mula sa pilot boat diretso sa tulay ay maaaring naging mas mahusay na alternatibo.

Ayon sa Taga-Ulat (2):

Isang Piloto ang sumakay para sa isang *outbound passage* mula malayo sa pampang ng barko, sa pamamagitan ng kombinasyon ng hagdan na may kasamang mababang platform na may 2.5 na metro sa ibabaw ng dagat.

Ang responsible officer ng barko ay naabisuhan na ang isinagawang pamamaraan ay malayo sa pamantayan ng SOLAS Chapter V Rule 23. Habang nakasakay, ang Piloto ay nakiusap na alisin ang *combination arrangement* at direktang i-rig ang pilot ladder dahil ang freeboard ay mas mababa ng 9 na metro.

Sa oras na dumating ang bangka sa tabi para sa pagbaba ng piloto, sinubukan ng mga crew na isaayos ang hagdan. Subalit, para kung sa anong dahilan hindi nila nagawa ito. Ang posibleng dahilan ay ang mga crew ay hindi nakasama sa mga *unmooring operations* o kakulangan sa edukasyon at pagsasanay tungkol sa paglipat ng piloto, dahil mukhang wala silang kaalaman sa kung ano ang kailangan ng Piloto at tauhan nito. Ikahuli, dahil aalis na ang barko sa babaan ng Piloto at may mga ibang barkong naghihintay sa Piloto, ang Piloto ay nagdesisyon na bumaba sa pamamagitan ng *combination ladder*. Ang lagay ng panahon ay maganda. Inabisuhan ang officer on deck na dapat baguhin ang pamamaraan ng barko.

Isang pagkakamali na umasa na ang paghiling na isaayos ang *non-compliant arrangement* ay magresulta na lagi na itong magagamit sa tamang oras. Kailangan nating baguhin ang pamamaraan sa komunikasyon bago sumakay ang Piloto, malinaw na ipaalam sa barko na ang boarding

----- PAGTATAPOS NG ULAT

“Get me to and from the bridge on time”

OUTLINE: Dalawang maikling ulat galing sa mga Piloto na binabalangkas ang mga kahirapan sa pagkakaroon ng tamang oras sa pagpasok sa wheelhouse, at sa pagbaba kasunod ng pilotage.

Ayon sa Taga-Ulat (1):

Habang sumasakay ng barko, walang nakaantabay na “responsible officer” sa hagdan – isang kadete na may dalang radyo ang nandoon kasama ang mga miyembro ng crew. Habang ako ay pasakay na may malalakas na alon, (3-6 na metro), kinailangan kong tawagin ang kadete at sabihan na dumaan sa iba pang daanan papunta sa bridge. Dahil sa kakulangan ng kaniyang kaalaman, hindi niya agad natukoy ang kinakailangang gawin.

Habang nakasakay, may kapansin-pansing kabagalan para makagamit ng elevator dahil ito ay nakatigil sa iba pang palapag. Ito din ang nakadagdag sa ilang minuto pang

arrangement ay dapat alinsunod sa regulasyon ng SOLAS. Kung hindi, magdudulot ito ng pagkaantala hanggang sa maibigay ang tamang kaayusan.

Ang taga-ulat at ang **CHIRP** ay sumulat sa namamahala ng barko, ngunit walang natanggap na tugon.

Komento ng CHIRP

Ang **CHIRP** Maritime Advisory Board ay nagkomento na ang barko ay dapat may kaukulang kaalaman tungkol sa kailangan na transfer arrangement sa pamamagitan ng SOLAS V 23 at Pilot Boarding IMPA placard. Karagdagan dito, dapat may kaukulang din silang kaalaman sa kanilang freeboard at alam kung anong dapat i-rig maliban kung may partikular na kahilingan. Gayon pa man, ang taga-ulat ay binigyang din ang kahalagahan ng mga klarong tagubilin mula sa daungan. Ang **CHIRP** ay nagmungkahi na ang “SOLAS compliant” ay marahil hindi ganoon ka-tiyak, at ang parirala (nakasulat o nakasalita man) na, “Pilot ladder sa xx side ng barko na may 2.5 na metro sa ibabaw ng dagat – pakiusap, huwag i-rig ang hagdan maliban kung ang inyong freeboard ay mas mataas sa siyam na metro” ay maaaring malinaw na pakiusap. Ito ay makakatulong kung ang tauhan na makakatanggap ng pakiusap ay hindi Ingles ang katutubong wika.

----- PAGTATAPOS NG ULAT

Main Engine – nabigong mapagana

OUTLINE: Isang balangkas ng main engine failure habang paalis sa berth.

Ayon sa Taga-Ulat:

Sa panahon ng pag-alis sa berth o pag-alis sa operasyon sa isang container terminal, nabigong mapagana ang main engine. Ang kontrol ay inilipat mula sa bridge control papunta sa manual control sa Engine Room (ER). Pagkatapos ng humigit-kumulang na sampung (10) minuto, ang pangunahing makina ay maaari ng gumana at magpatuloy. Ang mga aft tug ay mananatiling nakakabit para sa paglabas ng daungan hanggang sa malinaw na ang dagat-lagusan. Ang barko ay nasa malalim na draft at pinagbawalan sa sentro ng daan na sa panahong iyon ay nakakaranas ng malakas na pag-awas ng tubig. Ang Kapitan ay inabisuhan na ang problema ay nakabarang fuel valve sa isa sa mga pangunahing yunit ng makina. Ang barko ay dumaong para makumpuni at maiayos ang problema. Pagkatapos, ang barko ay tumuloy sa paglalayag sa susunod na daungan.

Ang karagdagan pakikipag usap sa taga-ulat ay nagpapatunay na ito ay hindi isang normal na kasanayan na magkaroon ng isang outward-bound escorting tug. Tungkol sa anumang mga isyu sa bilis na sanhi ng nakabarang valve, ito ay nakumpirma na kailangang panatilihin ang pinakamababang bilis upang mabigyang daan ang escorting tug at para mabawasan ang squat sa makitid na daan. Walang pagtatangka na mapataas ang bilis.

Sumulat ang **CHIRP** sa kumpanya at nakatanggap ng sumusunod na tugon:

Ang pangunahing makina ay hindi gumana dahil sa non-operational spill valves sa fuel pumps para sa anim na unit.

Bilang pag-iingat, sinubukang paandar ang barko mula sa local stand sa ER. Sa puntong ito, napuna ang pagkasira ng mga push rods. Lahat ay lumuwag, at mula doon, bumalik sa normal na operasyon ang barko. Pinaghihinalaan namin na ang kalidad ng gasolina ang posibleng dahilan sapagkat ang mga fuel pumps ay kamakailan lamang na-overhaul ng mga tagagawa. Siniyasat ang mga detalye ng fuel oil at natagpuang nakaayon sa ISO specifications. Nang inayos ang mga push rods ay bumalik sa normal na operasyon ang makina. Sa ngayon, nagkakaroon kami ng diskusyon kasama ng mga manufacturers kung ano ang eksaktong pinagmulan ng pagkasira.

Komento ng CHIRP

Ang **CHIRP** Maritime Advisory Board ay nagkomento na ang tugon mula sa kumpanya patungkol sa kasong ito ay naging positibo at ebidensya ng isang magandang ulat, at pagpapatunay ng isang mahusay na kasanayan. Sa kasong ito hindi lang problema ang naitama, pati ang mga aksyon ay isinasagawa para matiyak na hindi na mauulit ang problema.

Batid ng **CHIRP** ang iba pang mga kaso kung saan ang makina ay hindi gumagana o ang pagtugon ay mabagal. Anomang karagdagan mga ulat na tumutukoy sa mga ganitong isyu ay malugod na tinatanggap.

Sa wakas, bagaman hindi ito mismo nabanggit sa ulat, nais magkomento ng **CHIRP** na ang pinakamahusay na kagawian para subukan ang pangunahing makina bago umalis ay subukan muna ang pagpapaandar gamit ang hangin at gasolina. Ito ay mangangailangan ng angkop na mga pag-iingat – tulad ng pagpapalaki ng gangway at pagkakaroon ng tauhan na nakaantabay sa mga pagpupugal.

----- PAGTATAPOS NG ULAT

Correspondence Received

Painting over the side – Who needs safety culture?



Pagpipintura sa gilid – kawalan ng safety precautions

Ang mga sumusunod ay isang maikling paglalarawan ng isang senaryo na nakita ko habang nakatabi sa isang maliit na Mediterranean port. May isang maliit na ferry na nakaantabay sa likod namin na ginagamit para makapunta mula sa daungan patungo sa kalapit na isla. Sa bahagi ng starboard (outboard),

malinaw kong nakita ang miyembro ng crew na nagtatrabaho sa kabilang dako na nasa hindi ligtas na paraan. Siya ay delikadong nakahilig sa bakal na hagdan at hindi nakasuot ng kahit anong gamit pangproteksyon maliban sa safety shoes. Itong litrato ay nakuha sa oras na iyon. Mayroon din na parang isang opisyal na nangangasiwa mula sa ibabaw... na nagpapakita ng malinaw na kakulangan sa safety culture!

Komento ng CHIRP

Ang **CHIRP** ay maraming nakita sa lawaran na ito. Bilang isang “smoke oh” na pagsasanay, o marahil sa isang Safety Committee Meeting, o kahit na sa katuwaan lang, bakit hindi suriin ang litrato at tingnan kung ilang mga panganib ang makikita. Maaari na makumbinse kayo na suriin na lahat ng iyong pamamaraan habang nakasakay ay mapapatatag ng planning, risk assessment, toolbox talks at pagsasagawa ng mismong trabaho.

Ang **CHIRP** ay tumatanggap ng kahit anong ulat na maaaring angkop para sa “Spot Hazards” at/o pag aaral para magamit sa hinaharap na edisyon ng Maritime Feedback.

Kamakailan, ang isang *night watchman* ang nakakita ng isang crew na nagtangkang sumakay sa bangka na nakatabi sa daungan noong gabi. Ang taga-bantay ay napansin ang kahirapan ng crew habang sinusubukang sumakay sa bangka. Pinuntahan niya ang crew para masigurado na makasakay siya ng ligtas. Ang taga-bantay ay mga tatlumpung talampakan ang layo mula sa bangka noong narinig niya ang hampas ng alon – ang crew ay nahulog sa may daungan. Ang *night watchman* ay kumilos ayon sa kaniyang kasanayan sa paggamit ng alarma. Pagkatapos ay pinuntahan niya ang crew para matulungan ito sa abot ng kaniyang makakaya.

Matagumpay na nailigtas ng taga-bantay ang crew mula sa tubig at ligtas na nakabalik sa daungan. Ang miyembro ng crew ay nagkaroon ng maliliit na sugat at pasa sa kaniyang braso. Kung wala ang taga-bantay, malamang ay ibang sitwasyon ang nangyari. Ang Harbour Board ay nakiusap na pasalamatan ang **CHIRP** sa tulong na hikayatin ang lokal na awtoridad na ipawalang-bisa ang desisyon sa pagtanggap ng *night watchman*.

Komento ng CHIRP

Ang **CHIRP** ay napakasaya dahil ligtas ang miyembro, at karagdagan sa artikulo ng Maritime FEEDBACK 48, ang ulat na ito ay nagpakita ng tunay na kahalagahan ng pagkakaroon ng *night watchman* na nakaantabag. Ang kaligtasan ay dapat laging bigyan ng pinakamataas na priyoridad at maisantabi ang pagtitipid sa gastos. Sa kasong ito, isang buhay ang nailigtas.

Manoverboard

Karagdagan sa artikulo na inilathala ng **CHIRP** sa Maritime FEEDBACK 48 – “Loss of night watchmen in a harbour”, natanggap namin ang mga sumusunod na mensahe na kaugnay sa parehong daungan.



Ang **CHIRP** Maritime ay nakikipag-ugnayan sa mga marino. Ngunit gusto rin naming marinig mula sa mga humaharap sa mga *port operations* kung saan mayroong epekto sa operasyon ng barko. Kaya huwag mag-atubili – ang inyong kontribusyon ay pinahalalagahan, at IKAW ay maaring makagawa ng pagbabago.

Follow **CHIRP** Maritime on Facebook and join in the debate: www.facebook.com/Chirpmaritime/

CHIRP Maritime – Putting the Mariner FIRST

We are grateful to the sponsors of the **CHIRP** Maritime programme. They are:

 <p>Trinity House</p> <p>The Corporation of Trinity House</p>	 <p>Lloyd's Register Foundation</p> <p>Lloyd's Register Foundation</p>	 <p>BRITANNIA P&I TRUSTED SINCE 1855</p> <p>The Britannia Steam Ship Insurance Association Ltd</p>	 <p>IFAN</p> <p>International Foundaton for Aids to Navigation (IFAN)</p>
 <p>Cammell Laird</p> <p>Cammell Laird</p>	 <p>THE TK FOUNDATION</p> <p>The TK Foundation</p>	 <p>UK P&I CLUB</p> <p>The UK P&I Club</p>	 <p>TT CLUB established expertise</p> <p>TT Club Mutual Insurance Ltd</p>