

Editorial

Mula ng mailathala ang huling edisyon, nagkaroon ako ng pagkakataon na bisitahin ang *Seafarers Research Centre* at *Dalian Maritime University* sa China, kung saan ang kanilang mahuhusay na mga empleyado ang naging responsable sa pagsasalang-wika ng *Maritime FEEDBACK* sa salitang *Potunghua*. Labis ang aking kasiyahan na makita ang kanilang kahanga-hangang eskuwelahan at makilala ang mga empleyado at mag-aaral. Nakakapagbigay muli ng tiwala na malamang na ang mga *future seafarers* ng China ay mayroong napakahusay na edukasyon ukol sa paglalayag.

Ang mga estudyanteng ito ay tiyak na may mga kakaharapang panganib at hamon kapag pumalaot na sila at itong edisyon ng *Maritime FEEDBACK* ang magpapakita ng ilan sa mga ito. Paano masisiguro ng mga empleyado ng barko ang kaligtasan ng mga pasaherong may kapansanan o mga nangangailangan ng espesyal na atensyon? Anong gagawin mo kapag nakaranas ka ng problema sa pagpipiloto o pagmamaniobra ng iyong barko? Anong gagawin mo kung sa tingin mo ang daan patungo sa port ay delikado?

Kadalasan, sinasali namin ang ilang mga makakatulong na aral at umaasa kaming may matutuhan kayo mula dito. Maaaring nating gawing ligtas ang ating industriya at magkakasama tayong bubuo ng malakas na grupo – isang katunayan ang pagkilala ng *Lloyd's Register Foundation*, na inilarawan sa ibaba.

Sa isyung ito, inaanunsyo din namin ang bagong inisyatibo katuwang ang *Witherby Publishing Group*, na makakasigurong ang aming mensahe ay makakaabot sa mas malawak na madla.

PRESS RELEASE

Ang Witherbys' at CHIRP Maritime ay magtutulongan upang mas mapabuti ang kaligtasan at kapakanan ng mga marino

Ang nangungunang tagapaglathala tungkol sa paglalayag,

Witherby Publishing Group, at ang charitable organization na **CHIRP Maritime**, ay nag-annunsiyo na sila ay magtutulongan para mas epektibong maipabatid ang mga natutuhang aral mula sa maritime incidents sa industriya ng paglalayag sa buong mundo.

Ang mga report at annual digests ng **CHIRP** ay ide-develop bilang mga eBooks at digital na ibabahagi ng Witherbys'. Maaaring i-download ang report ng libre gamit ang software ng Witherbys', ang 'Seamanship Library', Witherbys' iPad App; at ang lingo-linggong update sa email 'Shipping Regulations & Guidance'.

Ayon sa CEO ng Witherbys' na si lain Macneil, 'Ang layunin ay masiguradong mas malawak na makakaabot kami sa maritime industry hanggang sa abot ng aming makakaya. Kami ay nagagalak na makatrabaho ang **CHIRP** para masigurong mas maraming marino ang makaka-access ng mga ulat at hangga't maaari ay makakapag-alay ng bagong ruta para sa pagrereport ng mga bagong insidente.

Komento ng **CHIRP Maritime**: "Isa ito sa mga nakakasabik na mga oras para sa **CHIRP Maritime** bilang pampangunahing 'confidential hazardous incident reporting programme' sa buong mundo. Kami ay nagagalak na makipagtulungan sa Witherbys' at naniniwala kami na ang hakbang na ito ay makabuluhang mapalawak ang ating mga pananaw sa pamamagitan ng pakikipag-ugnayan sa mga taong mahalaga sa atin – ang mga marino.

CHIRP Maritime – Putting the Mariner FIRST

Sa wakas, nais kong bigyan ninyo ng pansin ang isang bagong Insight article tungkol sa combination ladder para sa pilot boarding. Masyadong maraming impormasyon ukol dito para maisama ang lahat dito sa Maritime FEEDBACK. Ngunit nailathala naman ito sa aming website at maaari ninyong makita ang link patungkol sa Combination Ladder Issues sa isa sa mga ulat dito.

Maging ligtas nawa ang inyong mga susunod pang paglalayag.



Naparangalan ang CHIRP Maritime ng prestihyosong LRF bilang "Team of the Year 2018"

Nakatanggap ng parangal ang **CHIRP Maritime** sa pandaigdigang pagpupulong ng *Lloyd's Register Foundation* sa London noong ika-9 ng Mayo. Ang dating **CHIRP Maritime** Director John Rose ang tumanggap ng parangal para sa amin, isang angkop ng parangal para sa matagumpay na panunungkulan ni John sa aming organisasyon.

Hindi matatawaran ang kahalagahan ng parangal na ito, kung ilalagay sa mas malawak na konteksto sa iba pang mga kakumpetensyang kandidato.

Kaya mula sa aming lahat sa **CHIRP Maritime**, nais naming kunin ang pagkakataong ito upang pasalamatang ang lahat ng aming team para sa kanilang kabutihang loob at pagiging mapagbigay: ang aming Trustees; mga miyembro ng Maritime Advisory Board; mga Ambassador; mga sponsors at mga indibidwal; mga kumpanya at organisasyon na nagbigay ng kanilang oras at resources para suportahan ang proyektong ito. Sa huli, nagpapasalamat kami sa bawat taga-ulat at bawat marino na nakipag-ugnayan sa amin at nagpadala sa amin ng mga mahahalagang ulat.

YOU ARE MAKING A DIFFERENCE

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 MAGISING TAMA ANG ANUMANG EDITORIAL, 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 INGLIS NA BERSYON NG MARITIME FEEDBACK, BILANG MAPAGKAKATIWALAANG ARTIKULO.

MGA ULAT...

Emergency procedures para sa mga may kapansanang pasahero

OUTLINE: Isang ulat na binibigyang-diin ang mga paghihirap sa cruise at sa mga pampasaherong barko na maaaring kaharapin ng mga may kapansanang tao habang sumusunod sa standard emergency procedures.

Ayon sa Taga-Ulat:

Ako at ang aking asawa ay dalawang beses ng nakapaglakbay sa kumpanyang ito, at sa parehong okasyon noong kami ay dumalo sa emergency muster drill, wala silang pasabi tungkol sa mga taong walang kakayahang makalakad pababa sa hagdan ng barko. Ang aking asawa ay gumagamit ng wheelchair, at noong nakaraang taon, aking tinanong kung ano ang gagawin ng mga taong nasa wheelchair kapag mayroong emergency, naiintindihan naman, kami ay sinabihan na ang mga naka-wheelchair ay hindi dapat gumamit ng lifts.

Noong nakaraang taon kami ay sinabihan na magkakaroon ng mga stewards na magsisiguro na ang mga taong gumagamit ng wheelchair, at iba pa, ay makakarating sa kanilang muster stations. Ngayong taon ay napansin namin na ang lahat ng gumagamit ng wheelchair (o kahit man lang ang mga nakatalaga sa aming particular na muster station) ay nagtipon-tipon na bahagyang hiwalay sa ibang mga pasahero sa muster station. Ito ay ginawa upang pagkatapos ng pagtitipon at pagtatagubilin, kami ay makakaalis bago pa man mapuno ng mga walang kapansanang pasahero ang mga lifts. Mali ang aming akala, bilang kami ay inihwalay sa mga pasaherong walang kapansanan, na ang pagtitipon at pagtatagubilin ay angkop sa mga di nakakagamit ng hagdan sa kanilang sarili. Kami ay sinabihan na kung sakaling tumunog ang alarma, kami ay dapat bumalik sa aming kabina, kumuha ng jacket na makakapagbigay init, sombrero, kahit anong gamot at aming life jacket, at pagkatapos ay tumungo sa aming nakatalagang muster station. Sinabihan kami na kung mayroong usok, kami ay dapat manatiling mababa at gumapang, upang makapunta sa hagdan at sa aming muster station, ngunit walang nabanggit para sa mga gumagamit ng wheelchairs. Ako ay nagtanong pagkatapos kung ano ang gagawin ng mga taong tulad ng aking asawa at ako ay sinabihan na huwag mag-alala dahil alam nila kung saang kabina ang inookupahan ng mga naka-wheelchair at ang mga ito ay kukuhain at ibababa sa hagdan ng mga nakatalagang miyembro ng crew.

Ang aking tanong ay ito. Bilang ang aming muster station ay nasa Deck 7 at ang aming kabina ay sa Deck 12, kapag tumunog ang alarma at kami ay nasa ibang deck, paano kami makakapunta sa aming kabina upang makuha ang aming life jackets, kasuotang nagbibigay init, gamot, at iba pa. Mayroon bang isang nakatalaga na magiging handa para kami ay sunduin pababa ng hagdan? Kung natataranta na ang mga tao, hindi ko makita kung paano ang mga taong walang kapansanan, mapabayaan pa ang mga taong gumagamit ng wheelchair, ay makakapunta sa kanilang kabina upang kuhain ang kanilang mga gamit at pagkatapos ay pumunta sa kanilang muster station. Sa pananaw ng mga taong gumagamit ng wheelchair, parang ang dating sa akin ay mas may saysay pa kung mayroong nakatalagang lugar na pagtitipunan kada deck. Sa ganitong paraan, kapag tumunog ang alarma, kahit saang deck ka na nandoon, ang mga miyembro ng crew ay makakapag-

gabay sa mga naka-wheelchair kung saan sila dapat pumunta.

Bilang karagdagan, kung ang lifejackets ay nasa muster stations na kaysa nakalagay sa kani-kanilang kabina, ito ay maaari ng ipamigay sa lugar ng pagtitipon at makakapagbigay ng tulong sa pagsuot ng lifejacket. Sa madaling salita, maaaring mainam para sa mga taong walang kapansanan na kayang gumamit ng hagdan ang pumunta sa kanilang kabina, kuhain ang kanilang mga gamit at pagkatapos ay pumunta sa lugar ng pagtitipon. Subalit ang ganitong aksyon ay hindi kayang isagawa ng isang taong nasa wheelchair dahil hindi nila kayang gumamit ng lift.

Dapat ko din bigyang-diin ang katotohanang hindi pangkaraniwan sa atin na iwan na lamang ang stewards' trolley sa labas dahil nagiging mas mahirap ang pagdaan ng naka-wheelchair.

Komento ng CHIRP

Ang Maritime Advisory Board (MAB) ay gumugol ng maraming oras upang talakayin ang ulat na ito at nagkomento gaya ng mga sumusunod:

Sa abot ng lehislayon patungkol sa mga pasaherong may kapansanan, mayroong EU Directive (1177/2010) na inaatasan ang internasyonal at lokal na pampasaherong barko sa loob ng Europa upang tulutan na ang mga may kapansanang tao at taong may limitadong pagkilos na mabigyan ng kaparehong karapatan tulad ng ibang pasahero. Katulad nito, ang merkado ng Estados Unidos ay pinamamahalaan ng Americans with Disabilities Act (ADA). Ang UK ay mas hinigitan pa ang pagpapatibay ng EU Directive ng gawin itong UK Law na inaatasan ang mga kumpanya na magkaroon ng procedures patungkol sa mga may kapansanang pasahero at daanan nito. Tinalakay ng MAB kung mayroong pamantayan ng best practice documentation na maaaring sanggunian ng ilan sa mga mas kilalang cruise companies - tila walang ganoon.

Sa pangkalahatang tuntunin na tumutukoy sa pasaherong may kapansanan, ang Maritime Advisory Board ay binigyang diin ang mga sumusunod:

- Lahat ay magkakaiba, at ang saklaw ng kapansanan ay nag-iiba mula sa naka-wheelchair hanggang sa mga maaaring:
 - may kapansanan sa paningin, hirap sa pagtingin hanggang sa tuluyang pagkabalug;
 - may problema sa pandinig, hirap sa pagdinig hanggang sa tuluyang pagkabinigi;
 - may kahinaan, mayroong kahirapan sa pagkilos;
 - pipi at hirap makapagsalita; at
 - nakakaranas ng anumang klase ng kapansanan sa pag-iisip

Ang lahat sa itaas ay mangangailangan ng espesyal na pagkalinga at atensyon sa kahit anong kalagayan at paraan.

- Naiintindihan ng **CHIRP** na ang pamamaraan ng karamihang mga kumpanya ay sinisiguro na sa panahon ng emergency, ang isang pasaherong may kapansanan ay may isang sinanay na crew o miyembro ng mga crew na nakatalagang tumulong. Marahil ang isang makatuwirang paraan ng pagkilos ay para sa kinatawan ng barko na talakayin sa mga pasahero kung anong tulong ang maaaring ibigay sa panahon ng kagipitan. kung sakali, alam ng may kapansanang pasahero kung anong gamot ang kailangan sa sandali o pang matagalang panahon, kung paano siya mas madaling makakakilos, at kung anong tiyak

na pangangailangan para sa kaniyang kapansanan. Marahil ang "grab-bag" ay maaaring ihanda na bilang paghahanda sa isang potensyal na emergency.

- Patungkol sa mga lifejackets na nakalagay sa kabina sa halip na sa muster station, ang puntong ito ay naitanong na sa iba't-ibang kumpanya ng cruise. Ang iba ay nagdesisyon na ilipat ang mga lifejacket malapit sa lifeboats. Ang iba naman ay hindi. Nabanggit na ang paglipat ng lifejackets ay magiging mahirap para sa mga lumang barko na kung saan maaaring walang sapat na lugar na mapaglagayan ng lifejackets sa ganoong posisyon.
- Katulad nito, naiintindihan ng **CHIRP** na may mga bagong gawa na barkong pang cruise na mayroong kabina para sa mga may kapansanan na malapit sa muster stations. Gayunpaman, ito ay hindi unibersal at walang regulatory requirement galing sa IMO para masiguro na ang disenyo ng barko na ito ay dapat ikonsidera.

Patungkol sa partikular na mga alalahanin ng taga-ulat, ang ulat na ito ay lumalabas na nagpapakita na mayroong standard emergency lecture na walang pagkiling sa mga pasaherong may kapansanan, kahit na sila ay nakahiwalay sa karamihan ng mga pasahero. Habang ang ibang kumpanya ay magkakaroon ng sariling nilang pamamaraan, ang mas tamang tugon sa mga alalahanin ng taga-ulat ay sabihin sa kanila na manatili sila sa kanilang kinaroronan at humingi ng tulong. Sa ganoong punto, ang taong nakatalaga sa nasabing pasahero ay maipapatawag para tumulong sa angkop na panahong kailangan.

Ang **CHIRP** ay parehas na gustong marinig mula sa pasahero at sa cruise industry ang patungkol sa paksa na ito. Ito ay maaaring sa anyo ng ulat na tatalakay sa mga isyung naranasan, o galing sa barko at sa namamahala ng kumpanya kung paano nila nakayanan ang ganoong pangyayari. Kami ay magagalak na ilathala ang kahit anong komento sa "correspondence received" section ng aming Maritime FEEDBACK. Parami ng parami ang nagcruise sa kanilang pagreretiro at naniniwala ang **CHIRP** na ang buong paksa ay karapat-dapat sa karagdagang talakayan.

-----PAGTATAPOS NG ULAT

Mga pagkakaiba ng rudder angle

OUTLINE: Ulat na naglalarawan ng barko na tila nakakaranas ng labis na port helm.

Ayon sa Taga-Ulat:

Bahagi ng aking tungkulin bilang piloto, kailangan kong ilipat ang barko sa isang berth papunta sa isa pa. Sa oras ng operasyon, napansin ko na ang barko ay nagdadala ng labis na port helm, na sa tantiya ko ay nasa 5 to 10 degrees. Tinukoy ko ito sa bridge team sa oras ng berthing, inabisuhan ko ang Master na kailangan niyang pagkumparahin ang steering gear ng rudder angle sa nararapat na rudder angle indicator display. Subalit, habang ang barko ay naglalayag palabas, napansin ng nakatalagang piloto na walang pagbabagong naganap sa sitwasyon.

Kamakailan, ang parehas na barko ay bumalik sa aming port. Habang ito ay paparating, napansin ulit ng nakatalagang piloto ang parehas na pangyayari. Ito ang naging dahilan kung bakit naging mahirap ang pagpapatakbo ng barko. Bunsod dito, ang pagkakaiba ay inireport sa lokal na awtoridad.

Kagabi, naglayag ako sa barkong ito. Bago umalis, tinalakay ko ang isyu na ito sa Master at giniit ko na saksihan nito at subukan ang steering gear. Isang opisyal ang nagsagawa ng

karampatang pagsusuri, at nakitang nasa ayos naman ang lahat.

Gayunpaman, ang outward passage ay nangangailangan ng tug para mapabilis ang pagpunta sa centre-lead aft, kinausap at pinaliwanag ko sa tug master na ako ay magsasagawa ng pagsusuri sa pagitan ng bridge rudder angle indicator at sa aktwal na rudder angle habang inoobserbahan ng tug master. Sa buong passage, mayroong 50mm of rudder akong nakita sa ibabaw ng waterline at anumang tila kakaibang pangyayari ay maobserbahan ng tug master.

Sa pag-alis sa berth, madaling makikita na ang barko ay mayroon pa ring labis na port helm. Sa iba't-ibang bahagi habang naglalayag, nagawa kong pagkumparahin ang rudder angle indicator ng barko sa obserbasyon ng tug master. Ang pagkukumparang ito ang nagbunsod sa akin sa konklusyong ang barko ay mayroong 8 hanggang 9 degrees ng port helm na lampas sa nakalagay sa bridge.

Ang barkong ito ay bagong tayo lamang noong taong 2017, at walang ebidensya ng sobrang vibration o load sa steering gear. Gayunpaman, ang katangian ng handling nito ay nasa labas na ng parameters at maaaring ituring bilang normal sa mga karaniwang ship handler at maaari ring ituring bilang panganib sa ilang mga pangyayari. Sa pakiramdam ko, ang bagay na ito ay nangangailangan ng karagdagang pagsisiyasat.

Ayon sa kumpanya:

Sumulat ang **CHIRP** sa kumpanyang may kaugnayan dito at nagsagawa sila ng buong pagsisiyasat. Kasama rin sa pagsisiyasat na ito ang isang detalyadong pagsusuri sa VDR. Ito, kasama ang pagsusuri ng kumpanya sa sitwasyon, ay hindi nagmungkahi na mayroong anumang puwersang panlabas gaya ng grounding na maaaring sanhi ng problema. Hiniling ng kumpanya ang pagdalo ng Class, at ang mga sumusunod ay isang sipi mula sa ulat ng Class na nagdedetalye ng kanilang mga natuklasan at kasunod na pagkumpuni sa drydock. Kasama rito ang pinsala sa mga hydraulic rams ng steering gear at ng rudder stock. Napagpasiyahan ng kumpanya na ang pinsala sa steering system ay malamang dahil sa pagkakagawa o di naman ay paghina ng materyal sa new building stage.

Isang inspeksyon sa ilalim ng daluyan ang ginawa sa drydock at walang indikasyon ng anumang pinsala sa ilalim ng paintwork sa katawan ng barko. Bilang karagdagan, ang inspeksyon ng mga propeller blades at rudder ay nagpapakita ng walang kakulangan.

Ang inspeksyon ng steering gear, rudder stock at ng rudder blade ay isinagawa sa drydock. Nakita ang mga pinsala, sa mga sumusunod:

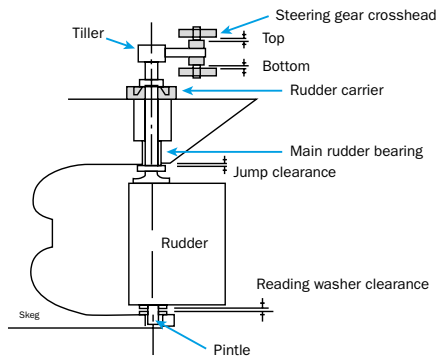
- Ang pag-secure ng bolts para sa guide bar bearing ng steering gear ay natagpuan na nasira at ang guide bar ay natuklasang wala sa pagkakahanay ng 20mm.
- Ang mga bitak ay natagpuan sa port side ng hydraulic cylinder ram, ilan sa mga foundation bolts ay maluluwag, at ang ram ay natagpuan na bahagyang wala sa pagkakahanay.
- Maraming port side steering gear cylinder ram foundation bolts na maluluwag.
- Ang itaas na rudder stock keyway ay natagpuan na bahagyang wala sa hulma, nagkaroon ng isang offset ng 25mm sa pagitan ng itaas at mas mababang mga bearings ng itaas na rudder stock kung ikukumpara sa totoong sentro ng linya.
- Ang isang twist ng keyway na may katumbas na humigit-kumulang na siyam na degrees ay natagpuan sa pagitan ng upper at lower keyway habang kinukumpara ito sa original centre line.

Ang ulat ng Class ay nagbibigay ng karagdagang detalye ng pag-aayos na isinagawa na kasama ang isang masusing pag-overhaul ng rudder carrier, pag-aayos sa hydraulic rams at

steering gear foundations, heat treatment, pagtuwid ng rudder stock, at pag ayos sa mga deformations. Ang tiller keyway at ang carrier sa rudder stock ay nabago. Ang lahat ng mga gawain ay isinasagawa ayon sa teknikal na spesipikasyon ng Class.

Ang mga pag-aayos ay kasunod ng magnetic particle testing, penetrant testing, ultrasonic testing ng welding at machined repairs.

Pagkatapos makumpleto ang mga pag-aayos ng rudder blades ay binigyan ng swing test. Ang steering gear na may kasamang alarm ay nasubukan na may kasiya-siyang resulta. Bilang karagdagan, ang surveyor ay nagpatotoo sa mga pagsubok sa dagat ng steering gear habang nagmamaniobra at ang mga resulta ay kasiya-siya.



Karaniwang Steering Gear ng Barko, Rudder Stock at Rudder

Notes:

- Ang steering gear guide bar ay isang istraktura na tumutulong sa paggabay sa lateral na paggalaw ng hydraulic ram

rods katulad ng tamang paggalaw ng tiller na naayon sa tamang anggulo ng rudder steering. Ang guide bar bearing ay maaaring tumakbo na kahilera ng steering gear crosshead o di kaya ay naka-fit sa lugar ng crosshead.

- Ang securing bolts para sa guide bar bearing ay epektibong kumokonekta sa steering rams hanggang sa tiller.
- Ang rudder stock ay ang silindrikong steel bar (or tubo) na nagkokonekta sa tiller papunta sa rudder. May sapat na lakas at gumagalaw sa azimuth upang masigurado na ang paggalaw ng steering gear ay umaayon sa direktang pagkilos ng rudder.
- Ang upper rudder stock keyway ay nasa loob ng tiller joint papunta sa rudder stock na may susi upang makasigurado (kung tama ang pagkakalinya at ito ay hindi depektibo) na ang tiller arm ay tama ang pagkakalagay, na naayon sa posisyon ng rudder, kung ang tiller arm ay napihit ng mabuti pataas ng taper fit sa rudder stock.
- Ang karaniwang steering gear ay may dalawang hydraulic rams: isa ay nasa port side (kaliwa) at ang isa naman ay nasa starboard (kanan) ng rudder stock para makapagbigay ng kaukulang lakas para sa rudder movement mula starboard papuntang port side.

Komento ng CHIRP

Ang Maritime Advisory Board ay sumasangayon na ang insidenteng ito ay magandang halimbawa ng isang kumpanyang agarang umaaksyon at kumikilos pagkatanggap palang ng report. Malayo man sa teknikal na aspeto ng aktwal na pagkukumpuni, ang pinakasentro ng komento ng Advisory Board ay mayroong potensyal na panganib na sitwasyon na maaaring maganap gaya ng pagsadsad ng barko.

Mula sa obserbasyon, madaling makita na mayroong problema kahit na ang karaniwang steering gear tests ay hindi magpakita ng anumang mga isyu. Madali din malaman na sa maraming depekto (hindi man partikular na nakasaad sa ulat ngunit sa kabuoan), kung ang problema ay hindi kaagad natutuklasan ito ay maaaring

maging pamantayan – “Ganun na ang nakasanayan mula nuon pa”. Kaya ang pinaka-aral na mapupulot sa ulat ay: Kung may alinmang waring hindi tama, posibleng mayroong isyu – kaya i-REPORT ito! Ang aral na ito ay hindi lamang ginagamit sa manoeuvring characteristics ng barko, ngunit sa bawat piraso ng kagamitan o operasyon na maaaring hindi gumagana na gaya ng inaasahan dito.

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

Bagong gawang barko – Poor steerage

OUTLINE: Isang ulat na inilalarawan ang bagong gawang barko na may mahinang katangian sa pangangasiwa sa panahong ito ay kargado.

Ayon sa Taga-Ulat:

Paglalalahad ng mga pangyayari: Iniulat ng isang piloto na sa oras ng berthing ng isang specific vessel, kinakailangang mayroong sapat na dami ng port helm upang mapigilan ang barko na mag-starboard (kumanan). Ang barko ay kargado at ang bilis nito ay nasa pagitan ng anim at siyam na knots. Ang lagay ng panahon at lalim ng tubig ay hindi kinonsidera bilang contributing factor.

Ang barkong ito ay isang bagong modelo na bulk carrier na may mabilog na bluff bow. Ito ang pangatlong barko sa ganitong klase ng hull na may ganitong tendency. Noong mga naunang pagkakataon, naisip ko na ito ay sanhi lamang ng panahon, ngunit naniniwala ako ngayon na ito ay dahil sa kaibahan sa disenyo. Sa panahon na ang barko ay walang karga, wala namang isyung nagaganap.

Karagdagan Diyalogo:

Ang CHIRP ay sumulat sa mga nag-disenyo ng partikular na klase ng mga barko upang humingi ng paglilinaw tungkol sa isyu sa pagmamaniobra, ngunit hindi pa sila nakakatanggap ng sagot. Katulad nito, isang sulat ang ipinadala sa Quality Assurance Department ng ISM Managers ng barko – gayundin, wala paring natanggap na sagot.

Komento ng CHIRP

Masusing tinalakay ng Maritime Advisory Board ang nasabing ulat. May ilang mga miyembro ang nagkaroon din ng ganitong karanasan sa mga bagong barko na kung saan iniuugnay ang *poor handling* sa disenyo ng rudder. Tungkol naman sa partikular na klase, ang pagpapalit ng disenyo ng rudder ay kinakailangan at ang pag-install ng “high lift” rudder ang nakaayos sa naging problema.

Sa pangkalahatan, ang pagsubok sa dagat ng mga bagong gawang barko ay ginagawa lamang sa ballast condition, at ang laden condition ay hindi nae-extrapolate sa mga resulta.

Tinukoy din na ang mga aralin ay katulad sa mga rudder angle indicator na naiulat sa taas. Kung mukhang hindi tama ang pag-handle sa barko, mainam na ipagbigay alam ito agad sa inyong mga managers upang maimbestigahan kaagad. Ang mga katangian ng poor manoeuvring, kapag hindi natukoy kaagad, ay maaaring magdulot ng panganib sa nabigasyon at maaaring magdulot ng potensyal na grounding o pagbangga sa mga restricted waters.

Dagdag pa rito, ang CHIRP ay susulat sa mga may kaugnayan sa Classification Society, pangunahin na para mapataas ang awareness exercise ukol dito, at upang matukoy din kung ang ganitong pangyayari ay karaniwang

problema. Ang anumang feedback ay mailalathala sa mga susunod na isyu ng Maritime FEEDBACK.

Upang mapalawak pa ang talakayan, humingi pa ang **CHIRP** ng ulat mula sa sinomang nakaranas ng kaparehas na problema.

-----PAGTATAPOS NG ULAT

Navigational aids

OUTLINE: Isang ulat na nag-dedetyale ng mga hirap sa paglapit sa berth dahil sa mga isyu sa *navigational aids*

Ayon sa Taga-Ulat:

Sa kasalukuyan, ako ay dumadaan sa dalawang ruta sa pagitan ng dalawang port. Sa Port A, kami ay nagkarga ng *pipes* o tubo upang i-diskarga sa port B. Ang berth sa port A ay matatagpuan sa isla ng xxx. Hindi ito isang abalang berth at sa ngayon ito ang ginagamit para sa transportasyon ng tubo.

Mayroong dalawang problema sa berth na ito. Ang pangunahing daanan ay hindi magamit dahil ang itaas na liwanag ay nahaharangan ng tubo. Ayon sa isang piloto, ang suliraning ito ay naiparating na sa kinauukulan anim (6) na taon na ang nakalilipas, subalit hindi pa din naaayos. Ang isa pang problema ay ang posisyon ng isa sa mga boya. Ang kinalalagyan ng boya na ito ang nagpapahirap sa pagdaong sa panahon na may hilaga at timog hangin. Naranasan ko na ng ilang beses ang tungkol sa mga boyang ito at hindi nakakatulong na ang boya ay walang ilaw. Ang paglilipat ng boya sa tamang posisyon ay may malaking maitutulong. (Tingnan ang mga larawan sa ibaba).



Ang mga pangunahing ilaw na natatakpan ng pipeline, at ang view ng paglapit sa berth – kapag nakatingin sa kanluran.

Mga aral na natutunan

- Sa ibang kalagayan, ang paglapit sa berth ay mahirap.
- Ang posisyon ng isang (walang ilaw) boya ay hindi lohikal dahil sa pagkakaayos ng berth.
- Ang mga natatakpan na navigational aids ay hindi nabibigyang pansin at naisasaayos na naging sanhi ng mapanganib na paglalakbay.

Karagdagang Diyologo:

Ang **CHIRP** ay direktang sumulat sa Port Operations Manager, subalit hindi nakatanggap ng tugon. Kami ay sumulat din sa Chief Hydrographer para sa kaugnay na bansa at sila ay kaagarang tumugon sa amin. Pinasalamatang ang **CHIRP** para sa nasabing ulat at ang e-mail ay ibinigay sa kaukulang departamento na namamahala sa lokal na port authorities at sa mga responsable sa fairways at nautical aids sa loob ng karagatang nasasakupan. Wala ng karagdagang komento na paparating mula sa nasabing departamento.

Komento ng CHIRP

Ang Maritime Advisory Board ay nagkomento na lahat ng nakasulat na impormasyon sa tsart ay dapat laging updated. Sa kasong ito, ang impormasyon na may

kaugnayan sa pangunahing ilaw ay hindi wasto. Bagama't ang kadahilananang nabanggit ay naipaabot na sa lokal na awtoridad ilang taon na ang nakakaraan, lumalabas na walang naging karampatang aksyon para dito. Hindi mahalaga kung hindi naman madalas gamitin ang berth na ito – ang punto ay dapat palaging wasto ang lahat ng impormasyon na nailathala sa tsart.

Nakita ng **CHIRP** ang nasabing tsart at malinaw na ang boyang nabanggit ay sadyang nakakasagabal sa pagdaong, lalo na kapag ang leeway ay papalapit sa boya. Bagaman ang naipahayag na impormasyon sa ganitong kaso ay wasto, sumasang-ayon ang **CHIRP** na ang pagdaong ay sadyang mahirap.

Sa pangkalahatang komento, mayroong opsyon na hindi wastong paglalahad patungkol sa inupahang navigational aids sa Hydrographic Office. Sa kaso ng British Admiralty Charts, ang proseso ay inilarawan sa link sa ibaba at maaaring gamitin ng lahat ng marino upang maglahad ng mga pinakabagong impormasyon na maaaring mayroon sila. Ang karagdagang impormasyon ay matatagpuan sa "The Mariners Handbook – Chapter 8 (NP100)

<https://www.gov.uk/guidance/use-of-third-party-data-and-h-notes#hydrographic-notes>

-----PAGTATAPOS NG ULAT

Mga isyu sa Combination Ladder

Patuloy na nakakatanggap ang **CHIRP** ng maraming mga ulat mula sa mga piloto na nahaharap sa non-compliant pilot boarding arrangement. Dagdag pa sa artikulo ng Maritime FEEDBACK 50, nakatanggap kami ng maraming mga ulat na may kaugnayan sa combination ladder arrangements. Ilan sa mga ulat na ito ay napaka-detalyado at masyadong malaki upang maisama sa FEEDBACK. Sa gayon, pinagsama ng **CHIRP** ang Insight article tungkol sa paksa. Ang insight article na ito ay kinilala ang ilan sa mga problemadong lugar, parehong may hakbang sa combination ladders at mga rigged na may trapdoor sa loob ng tuluyan ng ladder platform. Ang mga non-compliances na ito ay ipinalinawag bilang mga kailangang gawin upang maitama ang mga isyu. Dagdag pa dito, isinama ng **CHIRP** ang buong teksto ng mga IMO Resolutions na sumasaklaw sa mga kinakailangan para sa mga pilot at accommodation ladders, kasama ang IMPA Pilot Boarding Poster.

Ang Insight Article ay matatagpuan sa aming publications page sa <https://www.chirpmaritime.org/wp-content/uploads/2018/04/20180424-Rigging-of-Combination-Ladders.pdf> na ginawa para sa mga marinero at sa mga namamahala ng kumpanya nila.

-----PAGTATAPOS NG ULAT

Hindi awtorisadong pagbabago

OUTLINE: Isang ulat na nagdedetyale sa isang delikadong pagbabago ng aluminium step ladder

Ayon sa Taga-Ulat:

Habang isinasagawa ang routine safety inspection ng Steering Gear Room, nakakita ang Shipboard Safety Officer ng di-awtorisadong pagbabago sa isang portable aluminum ladder. Ang hagdan ay pinahaba sa pamamagitan ng pagdikit ng dalawang piraso ng kahoy sa mga gilid ng hagdan. Nakalaki sa dulo nito ay isang wooden spreader/step. Ang buong distansya mula sa aluminum steps papunta sa wooden spreader/step ay halos karagdagang isang metro.

Ang mga piraso ng kahoy ay nakikita ang katibayan ng mga bitak, matalim na mga gilid, at dalawang mahabang pako na may 2cm na nakausli mula sa kahoy. Sa karagdagan, ang pagkaka-ayos ay nagresulta sa hindi pagiging matatag ng hagdan dahil hindi ito pantay-pantay kapag inilagay nang patayo sa deck.

Ipinaalam ng Safety Officer na ang mga kagamitang tulad ng portable ladders ay hindi dapat baguhin dahil ito ay hindi sakop ng kanilang design parameters at ito ay magiging hindi ligtas gamitin. Bilang karagdagan, ang manufacturer's certificate para sa ligtas na pagpasan ng hagdan ay magiging walang saysay at walang bisa. Kung ang ganitong uri ng pagbabago ay nabanggit sa oras ng Third Party Inspection, tulad ng Port State Control, ang mga inspektor ay hindi bibilib.

Komento ng CHIRP

Nagkomento ang Maritime Advisory Board na ito ay isang klasikong kaso nang hindi paggamit ng “tamang kagamitan para sa tamang trabaho” at sumang-ayon sa mga komento ng Shipboard Safety Officer. Ang hindi awtorisadong pagbabago ay maaaring humantong sa equipment failures at potensyal na pinsala. Mula sa pananaw ng isang tao, ang taong nagbago ng hagdan ay hindi alam ni nababahala man sa mga panganib na maaaring mangyari sa pagsasagawa na ito. Higit pa rito, ang pagtingin sa “Deadly Dozen” ay ipinapayahag ang mga sumusunod:

- **Mga Lokal na Kasanayan** – Huwag mag cut corners, at maging alisto sa mga lokal na “norms” na nagiging bagong pamantayan.
- **Kultura** – Mayroon ba talaga kayong isang mahusay na kultura o kasanayan sa kaligtasan – ang lahat ba sa board at mga nangangasiwa ng baybayin ay talagang nagmamalasakit sa kaligtasan?
- **Situational Awareness** – Tanungin ang inyong sarili “Ano ang nakalimutan ko?”
- **Complacency** – Kung isasaalang-alang ang anomang trabaho, sundin ang mga pamamaraan nito – gumagana ang mga ito.

Maraming sinasabi ang Code of Safe Working Practices tungkol sa mga portable ladders. Tinutukoy ito sa mga Seksyong 11.8.4-11.8.5, 17.3, A17.2 / 3-A17.2 / 4, 22.2.9, 22.6 28.6.3.

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

Expiry dates ng mga probisyon at safety equipment

OUTLINE: Ito ay isang ulat na nagde-detalye sa suplay ng out-of-date provisions. Ang katulad na aral na matutuhan dito ay maaaring i-aplay sa safety gear na may shelf life o petsa ng pagka-expire.

Ayon sa Taga-Ulat:

Pagkasakay sa mga probisyon sa Port A, nadiskubre ng mga crew ng barko na may ilang bilang ng items dito na lumagpas na sa expiry date.

Nagsagawa ng sariling imbestigasyon ang kumpanya at nagpahayag na ang mga nag-expire na probisyon ay maaaring makapagdulot ng problema sa kalusugan, pagkalason sa pagkain at panganib na magkasakit. Inilahad nila na ang sanhi nito ay ang hindi maayos na kontrol o standards ng supplier.

Ang mga nag-expire at di maayos na pagpapanatili ng mga

pagkain ay potensyal na sanhi ng problema sa kalusugan sa barko. Habang inihahatid ito, kinakailangang ipatupad ang mahigpit na preventive measures sa lahat ng pagkakataon. Ang paghawak, pag-iimbak, preparasyon at paghahain sa mga probisyon at pagkain ay kinakailangang naaayon sa wastong pamamaraan at alituntunin ng kumpanya.

Pagkahatid at bago iimbak sa provision rooms, kinakailangan naberipika muna ang mga expiration dates ng mga probisyon. Ang mga nag-expire na probisyon at mga malapit ng mapaso ay kinakailangang maibalik agad sa suplayer. Kung sakaling ang barko ay nakapaglayag na mula sa port, kinakailangang maabisuhan agad ang kumpanya kaalinsabay ng mga ebidensya (mga litrato) sa lalong madaling panahon.

Dapat siguraduhin ng mga taga-luto at galley personnel na walang expired na pagkain ang makokonsumo. Ang pagkonsumo ng mga pagkain ay dapat naka-ayos ayon sa prioridad ng mga items na may pinakamalapit na expiration date. Ang prinsipyo ng “first in – first out” ng stock rotation ay dapat na ijobserba sa imbakan ng lahat ng mga probisyon.

Komento ng CHIRP

Ang CHIRP Maritime Advisory Board ay tinalakay ang report na ito at pinalawig ang ilang mga komento mula sa kumpanya. May ilang mga kumpanya na may maayos na pamamaraan dito na kung saan ang master ay binibigyan ng pera upang bayaran ang mga probisyon. Sa kasong ito, ang master ay kadalasang may malayang desisyon na matukoy kung aling chandler ang gagamitin. Ang panganib dito ay hindi maiiwasang magkaroon ng *cost versus quality argument* – ang mas mura ay hindi palaging mas mainam.

May ibang kumpanya na maaaring magkaroon ng sariling listahan ng kanilang pinipiling chandlers sa iba't ibang mga port. Kung ganito ang kaso, ang mga chandlers na ito ay maaaring i-audit ng mga kumpanya upang masiguro na mapapanatili ang mga pamantayan at mga ekspektasyon. Gayundin, alinmang reklamo patungkol sa expired provisions na naipadala ay maaaring madaling matugunan ng kumpanya at maaksyunan ng chandler.

Ang mga expired provisions, gaya ng nasa ulat, ay maaaring humantong sa health issues. Ang mga items na may label na “use by” ay tumutukoy sa mga produktong maaaring mabilis masira – dairy products, salad, prutas, sariwang isda at mga karne ang ilan sa mga halimbawa. Ang mga best before dates ay karaniwang matatagpuan sa mga frozen products, dry at canned goods.

Ang pag-order na may katuwirang bilang/dami at paggamit ng good stock rotation ay maaaring makatulong upang masiguro na ang mga pamantayan ay napapanatili at lahat ng foodstuffs ay naitatabi ayon sa tamang araw. Dagdag pa rito, dapat bigyan ng pansin na ang temperatura kung saan ikinarga ang provisions ay mahalaga para sa kalusugan at sa safety perspective. Ang mga frozen provisions ay hindi dapat tanggapan kung ang produkto ay hindi frozen, at ang mga chilled products ay dapat i-deliver sa pagitan ng 0°C at +5°C. Panghuli, ang cross contamination sa pagitan ng out-of-date o defrosted frozen at chilled products ay dapat iwasan.

Ang malusog at maayos na kumakaing crew, sa pangkalahatan, ay masayang crew.

Sa pangkalahatang aral, nabanggit ng Board na ang paghahatid ng mga expired goods o ng mga malapit ng ma-expire ay hindi lamang limitado sa mga provisions. Maaaring ito ay naaangkop din sa mga botika, tindahan

ng mga paputok o sa mga safety equipment na may mga expiry date. Mahalagang bigyan ng pansin na ang mga grinding discs ay mayroon ding “use by” date.

-----PAGTATAPOS NG ULAT

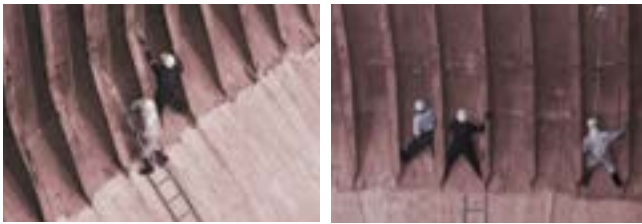
Ligtas na mga kasanayan sa pagtatrabaho – nagtatrabaho sa itaas at sa bodega ng kargamento

OUTLINE: Nakatanggap ang **CHIRP** ng ilang mga ulat tungkol sa hindi ligtas na mga gawi sa pagtatrabaho habang nakikibahagi sa paghahanda ng kargamento at pati na rin sa oras ng pagtatrabaho sa itaas gamit ang mga cranes ng barko.

Ayon sa Taga-Ulat (1):

Iniulat ng tripulate na habang sila ay nasa angkoraha sa isang barko na naglululan ng butil, inutusan sila ng tagapamahala ng barko na magpintura ng bodega kung saan nilululan ang kargamento. Ang mga tripulante, ay hindi binigyan ng pangunahing pansariling proteksyon gaya ng guwantes, proteksyon sa alikabok at sa mata. Ang bodega ng kargamento ay ginamitan ng kemikal at ang pagpipintura ay isinagawa mula umaga hanggang paglubog ng araw – na ang ibig sabihin na ang tripulante ay nakaranas ng walang bayad sa sobrang oras ng pagtatrabaho.

Sa partikular na port, pangkalahatang ipinagbabawal ang pagpintura.



Hagdanan na hindi sapat na ligtas ang pagkakalagay at ang tripulante ay nalalagay sa bingit ng panganib na baka mahulog

Komento ng CHIRP

Itinatampok ng **CHIRP** na sa kabila ng mahirap na pamantayan ng kaligtasan na ginagamit ng namamahala ng barko at ang kakulangan ng pangunahing proteksyon sa kaligtasan upang gawin ang trabaho, ang pinaka-karaniwang kinakailangan para sa kalinisan kapag naglululan ng butil sa bulk carrier ay tinatawag na “grain clean”. Kabilang dito ang paghuhugas ng sariwang tubig at pag-alis ng lahat ng mga nakaraang naiwang karga. Ang bodega ng kargamento ay dapat na walang anumang infestation at anumang tira ng pinturang natanggal, at ang bodega ng kargamento ay dapat walang amoy. Sa ganitong partikular na kaso, sa mga gawi na ito ng pagtatrabaho, may umiiral na isang likas na panganib na ang hold ay hindi mapanatiling walang amoy. Ang mga bodega ng kargamento ay lahatang iniinspeksyon bago ang pag-lulan ng butil at anumang pagkukulang sa pagiinspeksyon ay nangangahulugan ng pagkansela hanggang sa maituwid o maayos ang anumang kakulangan.

Ayon sa Taga-Ulat (2):

Ang isang barko ay nag-ulat ng hindi ligtas sa pagtatrabaho habang nakikibahagi sa pag-alis ng kalawang at pagpipinta ng bodega ng kargamento mula sa hatch na nagbubuklod

sa tangke. Kabilang dito ang paggamit ng crane ng barko na may isang hawla, o kung minsan ay isang upuan ng bosun, na nakabitin mula sa crane.



Mga hindi ligtas na gawi sa trabaho at pagsakay sa crane.

Komento ng CHIRP

Habang ang ilan sa mga gawi sa trabaho tungkol sa mga kagamitan na hindi ligtas ay may kapansin-pansin na pagkakatulad sa naunang ulat, ang **CHIRP** ay nagtampok ng larawan kung saan ang mga tripulante ay nakasakay sa isang kuwadro na nagpipinta sa itaas na mga bahagi ng bodega ng kargamento. Ang anumang crane at mga kaugnay na kagamitan na ginagamit para sa paglipat ng mga tauhan ay dapat itinalaga bilang “man-riding” para sa layuning iyon, at sa pangkalahatan ay nangangahulugan ito na ang isang crane ay dapat na angkop sa failsafe brake. Dapat din itong aprubado ng Class para gamitin sa paglilipat ng mga tauhan. Sa halimbawa sa itaas, ang crane ay halos tiyak na hindi itinalaga para sa layuning ito.

Ayon sa Taga-Ulat (3):

Sa panahon ng operasyon ng pagpapalit ng tauhan mula sa aming barko papunta sa bunker barge, isang surveyor ay dapat ilipat mula sa aming barko papunta sa barge gamit ang basket na “Billy Pugh”. Ang bunker surveyor na dapat ilipat, ay ipinuwesto ang kanyang sarili sa gitna ng “Billy Pugh”. Ang lugar na ito ay para lamang sa baggage stowage at ang tamang paraan para sa paglipat ng mga tauhan ay para sa tao na nakaposisyon sa labas ng basket, na nakatayo sa base ring na may hawakan na nakakapit sa pamamagitan ng lambat.

Ang pangyayaring ito ay nakakadismaya dahil ang taga-survey ay nakasali sa pulong ng kaligtasan bago magsimula ang gawain. Sinuri ang operasyon, at ang pamamaraan ng paglipat ay ganap na napag-usapan sa surveyor. Ang paglipat ay nagpatuloy nang walang insidente.

Komento ng CHIRP

Itinatampok ng **CHIRP** na, bilang karagdagan sa mga pahayag ng taga-ulat, sinumang mga tauhan na kasangkot sa paglilipat ng tauhan ay dapat may suot na buong PPE kasama ang mga life vest.

Habang ang mga sumusunod na link mula sa Standard P+I Club ay pangunahin na itinuro sa paglipat ng mga tauhan sa panahon ng ship-to-ship transfers, maraming mga aspeto na may kaugnayan sa mga ulat na ito at may mga kapaki-pakinabang na alituntunin para sa lahat upang pag-aayos ng Billy Pugh para sa paglilipat ng mga tauhan.

<http://www.standard-club.com/media/23827/StandardSafetyPersonnelTransferJuly2010.pdf>

Ang karagdagang gabay ay matatagpuan sa MCA Marine Guidance Note MGN332 (M + F) Lifting Operations at Lifting Equipment Regulations 2006. Sa partikular, ang atensyon ng mga mambabasa ay nakuha sa Regulasyon 7 ng Annex na nagsasaad na ang mga namamahala ay dapat tiyakin na walang lifting equipment ang gagamitin para sa pag-aangat ng mga tao maliban kung ito ay idinisenyo para doon. Sinasabi rin nito na ang mga lifting equipment na idinisenyo para sa pag-aangat ng mga tao ay dapat magkaroon ng angkop na mga aparato upang mapigilan ang mga ito mula sa pagbagsak.

Binabanggit ng Code of Safe Working Practices ang mga sumusunod:

- 19.11.4 Walang taong dapat itataas maliban sa kung saan ang kagamitan ay idinisenyo o espesyal na iniangkop at nilagyan para sa layuning iyon, o para sa pagliligtas o sa mga oras ng kagipitan.
- May isang buong bahagi na may kaugnayan sa paglipat ng mga tauhan sa section 31.13.

----- PAGTATAPOS NG ULAT

Overheating ng light fittings

OUTLINE: Ang ulat na nagdedetalye ng naulit na panganib na noon ay nalaman at inaksyunan na ng kumpanya.

Ayon sa Taga-Ulat:

Sa panahon ng karaniwang safety fire patrol sa gabi, iniulat ng isang watchman sa OOW na may naamoy siyang natutunaw na kable na nanggagaling sa nakakabit na ilaw sa accommodation spaces. Kaagad na tinawag ang electrician upang imbestigan kung ano ang sanhi ng insidente. Napag-alaman na labis na pag-init ng fluorescent light capacitor. Ito ang naging dahilan ng pagkasunog ng kalapit na kable. Pinalitan ng electrician ang capacitor pati ang nasunog na mga kable. Naipanumbalik ang normal na operasyon ng light fitting at wala namang iba pang nangyaring insidente.

Gamit ang *internal near miss reporting system*, ang tagapamahala ng kumpanya ay naabisuhan at agad na sinundan ng safety department. Binigyang-diin ang mga sumusunod na puntos:

Sa nakaraang labing dalawang buwan, dalawang parehong insidente ang nangyari sa barko ng kompanya at ang dalawang insidente ay parehong dahil sa capacitor na nanggaling sa isang manufacturer. Dahilan dito ang kumpanya ay gumawa ng mga sumusunod na aksyon:

- Lahat ng fleet vessels na may ganitong partikular ng light-fitting ay kinakailangang palitan ang capacitors ng pinakabagong produkto.
- Ang Planned Maintenance System ng lahat ng barko na may kaparehas na fitting ay binago para maatasang inspeksyunin ito kada-anim na buwan, at palitan ang capacitors kada-apat na taon.
- 500 capacitors ang ipinadala sa naapektuhan na mga barko galing sa manufacturer.

Sa partikular na pangyayaring ito, bago ang nangyaring insidente, ang pinalitang capacitors ay natanggap na sa barko ngunit ang mga ito ay hindi fitted. Higit pa dito, ang huling routine report sa tagapamahala ng kumpanya ay nagsasaad na ang inspeksyon at pagpapanatili sa accommodation lights ay kinakailan lamang naisagawa ng walang problemang naiulat.

Pagkatapos suriin ang depektibong capacitor, natagpuang ang ganitong klase ng capacitor ay fitted pa rin sa barko. Ang kumpanya ay nag utos na ang lahat ng lumang capacitors ay papalitan at mayroong nararapat na reserba.

Ang overheating at pagkasira ng capacitors sa fluorescent lights ay mapanganib na mapagmulan ng sunog. Mahalagang gumamit ng capacitors na gawa sa flame retardant na materyal na akma at naaayon sa thermal fuse. Ang pagkakabit ng ilaw sa engine room at sa accommodation ay kinakailangan ng regular na inspeksyon upang matiyak ang kanilang maayos na kondisyon.

Ang tamang pagsasakatuparan ng PMS requirements at implementasyon sa mga kautusan ng kumpanya, lalo na sa panggagalingan ng mapanganib na insidente, ay dapat kaagad isaayos.

Komento ng CHIRP

Ang ulat na ito ay nagbibigay-diin sa kahalagahan na ang mga kompanya ay may epektibong near miss reporting system. Pinapakita rin dito na kahit may sistema sa pag uulat, may mga pagkakamali pa rin na maaaring mangyari. Kung ang panganib ay inaalam at inaaksyunan para ayusin ang problema, (na maaring magluwat ng panahon bago maisagawa) ito ay dapat na maging parte ng handover notes para sa mga tauhan ng barko. Dagdag pa rito, ang kumpanya ay maaaring humiling na magkaroon ng positibong kumpirmasyon ng madaliang aksyon. Kung ito ay maisagawa, maaari nitong masiguro na ang "closed loop instruction" ay naipatupad ng maayos.

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



The Corporation of Trinity House



Wetherbys



The UK P&I Club



TT Club Mutual Insurance Ltd



International Foundaton for Aids to Navigation (IFAN)



Cammell Laird



The TK Foundation



Lloyd's Register Foundation



The Britannia Steam Ship Insurance Association Ltd