

## Editoryal

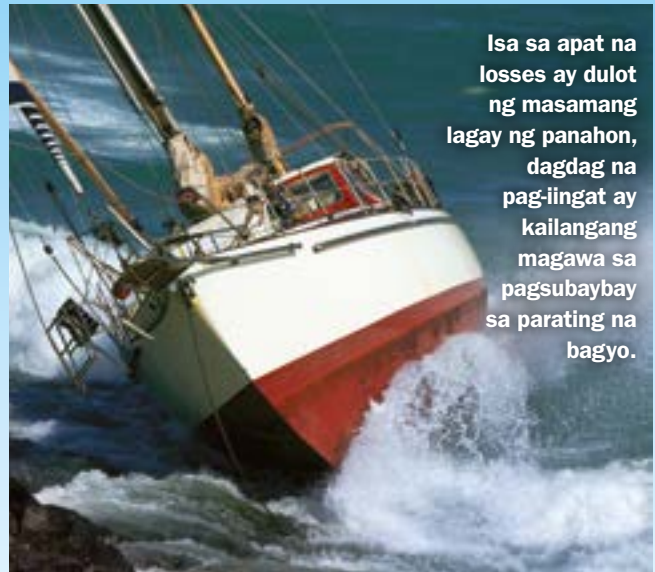
Isang ulat kamakailan ng isang pangunahing European Insurance group ang nagtataglay ng pagsusuri patungkol sa shipping losses at mga aksidente sa buong mundo sa taong 2017. Inihayag ng ulat na ito na ang bilang ng losses ay bumaba ng one third sa nakalipas na sampung taon, na kung saan ito ay isang magandang balita. Ang karamihang sanhi ng losses ay collisions, na may maliit na bilang na dulot ng grounding at machinery failure. Lahat ng mga sanhi na ito ay naitampok na sa **CHIRP** Maritime Feedback sa mga nakalipas na mga taon. Kailangan nating lahat na pagsikapang makapulutan ng aral ang mga ito upang patuloy pang bumaba ang bilang ng losses.

Isa sa apat na dahilan ng losses ay bunga ng masamang lagay ng panahon. Kaya marahil ay makakatulong tayong mabawasan ang bilang nito sa pamamagitan ng pagbibigay ng mas malaking atensyon sa pag-secure ng ating mga barko bago pa man nila suungin ang bagyo o bantayan ang storm track upang makasigurado na makaiwas tayo sa pinakamalalang lagay ng panahon.

Sinasabi rin ng ulat na bahagyang mas maraming losses ang nagaganap kapag Biyernes kumpara sa ibang araw sa buong linggo. Bagaman ang pagkakaiba ay hindi ganoon kalaki, kaya naman wala ding nagmumungkahi na dapat manatili ang mga barko sa port kapag Biyernes. Subalit, mas maigi kung magbibigay ng karagdagang atensyon at huwag hayaan na ang “end of the week” feelings ang maging sanhi upang mabawasan ang pagiging listo.

Isa pa sa mga nakakadismayang aspeto ng ulat ay diumano nasa pagitan ng 75 at 96 porsyento ng aksidente ay dulot ng human error. Sa mababaw na antas, lahat ng aksidente ay dulot ng human error – kahit na kung ang mga kagamitan ay nasisiraya ay maaari parin itong isisi sa mga taong nagdisenyo at gumawa nito. Subalit sa **CHIRP** Maritime, naniniwala kami na ang mga makabuluhang aral ay matutuhan kung lalagpas sa mababaw na antas ng pag-iisip at aalamin ang mga pinagbabatayang sanhi. Napakadali lang na sisihin ang isang tao, kung saan ang dapat naman nating itanong ay kung bakit niya nagawa ang pagkakamaling iyon na nagdulot ng aksidente. Ito ba ay dahil sa mahinang pagsasanay, at kung kailangan nating tingnan kung dapat ng palawigin ang mga institusyon? O dahil ba ito sa sobrang pagkapagod, at ang pagkapagod ba na iyon ay dulot ng hindi sapat na bilang ng tao, pagkakasakit o iba pang mga dahilan? Ito ang dahilan kung bakit ang lahat ng mga ulat sa aming website ay sinusuri sa pagtatangkang malaman ang mga pinagbabatayang sanhi ng mga aksidente at near misses. Iyan din ang dahilan kung bakit kami namumuhunan sa pananaliksik ukol sa nakikita at pananaw. Sa pamamagitan lamang ng pag-unawa sa pinagbabatayang sanhi ay maaalis natin ang mga aksidente na dahilan ng mga ito.

Umaasa akong hindi kayo makakakita ng isang halimbawa sa **CHIRP** Maritime na sinisisi ang pagkakamali ng isang tao



Isa sa apat na losses ay dulot ng masamang lagay ng panahon, dagdag na pag-iingat ay kailangang magawa sa pagsubaybay sa parating na bagyo.

ng hindi muna nagsisiyasat, at umaasa ako na makikiisa ang buong mundo sa aming mga pagsisikap upang matukoy ang mga dahilan ng mga aksidente, insidente at *near misses*.

Ang edisyong ito ng **CHIRP** Maritime Feedback ay sumasaklaw sa isang malawak na hanay ng mga insidente, at nakakasiglang makakita ng mga ulat mula sa leisure at fishing sectors. Ipagpatuloy lamang natin ito!

Magsisimula kami ng isa nanamang ulat ng hindi ligtas na pilot boarding arrangements, gaya ng sinasabi ng ulat, isang ‘nakapanlulumong pagsasawalang bahala para sa kaligtasan’. Ang mga

panuntunan para sa pilot ladders ay malinaw at mahusay ang pagkakatathala. Gayunpaman, tila may mga barko pa ring hindi nakatatanggap ng mga mensahe ukol dito. Itinampok din namin ang ilang mga kaso kung saan ang paggamit ng mga personal protective equipment ay hindi binigyang-pansin, kahit na napakadaling gawin ito ng tama at magsuot ng lifejacket at non-slip footwear.

Mayroon ding napapanahong babala tungkol sa pagtiyak na ang kasalukuyang edisyon ng chart ang inyong laging gamit, at umaasa ako na ang lahat ng mga chart ay dapat na maiwasto.

Pagkatapos ay lumipat tayo sa mga isyu sa komunikasyon, pati ang pagpatnubay na ibinigay ng Maritime Advisory Board na kapaki-pakinabang para sa lahat ng mga marino. Ang mga closed-loop communication ay mahalaga upang matiyak na ang iyong mga kasamahan ay laging naiintindihan kung ano ang iyong ibig sabihin at ang pagrereklamo sa ibang tao ay hindi magandang ideya. Kapaki-pakinabang na i-quote muli ang isa sa mga ulat ng edisyong ito: ‘ang engine room ay kailangang malaman kung paano umuusad ang approaches at departures’.

HANGGANG SA MULI. MAG-INGAT LAGI!

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, PAGSUSRI 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.

## MGA ULAT...

## Fishermen and leisure craft – lifejackets

**OUTLINE:** Dalawang ulat na nagbibigay highlight sa mga panganib sa hindi pagsusuot ng lifejackets.

### Ayon sa Taga-Ulat (1):

Nabasa ko ng may interes at pag-aalala ang kaugnay sa mga nasasawing mangingisda na walang suot na lifejackets dahil ito ay patuloy na nagaganap na may nakaka-alarmanang dami. Ito ay sa kabila ng may regulatory authorities at organisasyong pangkawanggawa na patuloy na itinataas ang kaalaman sa mga panganib at dulot ng pagkamatay ng mga mangingisda.

Kamakailan, na-observe ko ang isang lokal na mangingisda na malinaw na nagpapakita ng halimbawa kung ano ang mali sa industriya ng pangingisda. Aking ikinabit ang larawan na makakatulong maipaliwanag ang aking pag-aalala para sa kaniyang kaligtasan.

Sa kasong ito, nakabalik naman ng ligtas ang mangingisda sa daungan, pero nakakalungkot na makita na sa kabila ng pagsusumikap na babalaan ang mga mangingisda, meron pa ding mababang antas ng kaalaman para sa personal na kaligtasan, katulad nalang ng pagtrabaho ng walang lifejacket.



Isang maliit na barkong pang-mangingisda – ang kaisa-isang pasahero nito ay walang suot na kahit na anong floatation aid.

### Ayon sa Taga-Ulat (2):

Naobserve ko ang isang maliit na bangkang ginagamit sa pamimangwit, at lumalabas na parang naubusan na sila ng gasolina, o di kaya'y maaaring kontaminado ang gasolina. Alinman, ang barko ay wala pang limang kable mula sa pasukan ng port na kanilang inandaran. Pinapanood ko habang tinatangay sila ng agos sa baybayin upang masigurado na hindi sila nagkakaroon ng karagdagang problema. Tila wala man lamang sa mga nakasakay sa bangka ang may suot ng kanilang sariling floatation devices, kahit na ang isa sa kanila ay nakatayo sa *outboard stern platform*!



Isang maliit na leisure vessel na ginagamit sa pamimangwit – wala silang suot na lifejacket.

Bilang pangunahing pag-iingat bago lumayag sa dagat, dapat tignan ang dami ng gasolina at kung hindi nagamit ang makina sa matagal na panahon, tignan ang kalidad ng gasolina kung may mga diesel bugs o tubig. Magsuot ng lifejacket at lifeline kapag nagtatrabaho malapit sa gilid at marapat na nakasuot din nito sa lahat ng oras kapag nasa isang maliit na barko. Maaaring mas mabuti rin na ilaglag muna ang angkla hanggang sa ang makina ay gumangang muli. Sa kasong ito, ang tubig ay hindi malalim.

### Komento ng CHIRP

Ang Maritime Advisory Board ay tinalakay ang mga ulat at nagkomento na ang pangunahing isyu ay hindi ang aktibidad na ginagawa ng mga mangingisda, sa halip ay ang problema na maaaring mangyari kung sino man sa nakasakay ang malaglag sa barko. Lahat ng mangingisda ay dapat unahin ang kanilang personal na kaligtasan sa pagsasagawa ng (dynamic) risk assessment sa posibilidad ng pagkalaglag sa barko. Pag sinabing “dynamic,” ang ibig naming sabihin ay kinakailangang isipin ang lohikal na mga hakbang upang makumpleto ang hindi inaasahang gawain at mga kaakibat na panganib na maaaring maganap, at magbigay ng oras para mabawasan ang panganib. Sa mga kasong katulad nito, kapag nagtatrabaho sa labas ng gunwhales/bulwarks ng barko, **NASA PANGANIB ANG IYONG BUHAY!**

Ang risk assessment ay maaaring saklawin ang mga sumusunod:

- Sa mga partikular na gawaing kinabibilangan, ano ang maaaring mangyaring mali, at sa magkatimbang na halaga, ano ang iyong gagawin kung may mangyaring mali?
- Kung ikaw ay nalaglag sa bangka, paano ka makakasampa pabalik? Halimbawa, mayroong bang puwedeng makapitan na linya sa labas o rope ladder upang makatulong sa pagsampang muli sa bangka?
- Kung sakaling ikaw ay nalaglag sa barko, ang Personal Location Beacon (PLB) ay makakatulong upang madagdagan ang iyong tsansa na agarang maligtas. Ito ay maliit, mayroong battery life na humigit kumulang 24 oras, at dapat naka-rehistro sa Maritime Rescue Co-ordination Centre.
- Ang Personal Floatation Device (PFD) ay lubos na kinakailangan para sa lahat ng tauhang kasali sa maritime leisure activities at sa komersiyal na sector ng mangingisda. Ang PFD's ay maaaring maging “constant wear” at dapat isuot sa labas ng anumang damit tulad ng waterproofs. Hindi ito nakakasagabal sa anumang gawain.
- Isaalang-alang na magsuot ng damit na maaaring lumutang - depende sa aktibidad, may iba't ibang klase ng nakakalutang na damit ang magagamit.
- Para sa single-handed operations, sinong nakakaalam kung nasaan ka at anong oras ka inaasahang makakabalik?

**TANDAAN:** Kung ikaw ay nalaglag sa barko pagkatapos nito ay may biglaang panganib ng cold shock - ito ay ang agarang tugon ng katawan sa biglaang pagkabalubog sa tubig, kung saan ang temperatura ay 15 °C o mas mababa pa. Ang epekto ay mabilisan lamang, pero

kadalasang hinahabol ang hininga kaya sa halip na makalanghap ng hangin, tubig ang naiinom. Dagdag pa dito, ang malamig na tubig ay madaling makapagpabagal sa sirkulasyon na maaaring makapagdulot ng heart failures kahit sa mga malulusog na tao. Lahat ng nabanggit ay makakaapekto ng iyong abilidad para makalangoy pabalik sa ligtas na lugar at makakaapekto din sa iyong pisikal na abilidad upang maiahon ang sarili sa tubig upang maging ligtas. Tandaan, mas matagal ka sa tubig, magiging mas mahina ka. Kaya, mahalaga ang lifejacket upang magkaroon ng mabilisang responde at para tumaas ang iyong tsansang mabuhay. Ang mga sumusunod na link ay mas maraming impormasyon.

#### RNLI – Cold Water Shock

(<http://compleateguide.rnli.org/cold-water-shock.html>)

Marami pang ibang aspeto ng personal na kaligtasan na maaaring mapabuti ang iyong tsansa na hindi mahulog sa barko, at ito ay maaaring maging parte ng iyong *personal safety risk assessment*. Halimbawa, ang non-slip paint sa deck at naaangkop na sapatos, at maging ang karagdagang rehas or pansamantalang linya na maaring mahawakan.

Ang mga sumusunod na mapagkukunan ay magbibigay ng karagdagang impormasyon sa pang-leisure at pang-komersyal na mangingisda at mapalawig pa ang komento sa taas. Ang pagbabasa at pagkilos sa nilalaman ay lubos na nirekomenda upang masigurado ang inyong kaligtasan, upang ikaw ay makabalik sa iyong mahal sa buhay at hindi dumagdag sa di katanggap-tanggap na istatistika.

#### MCA - Fisherman's Safety Guide

([https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/553544/sept\\_16\\_Fishermans\\_Safety\\_Guide.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/553544/sept_16_Fishermans_Safety_Guide.pdf))

#### RNLI - Commercial Fishing

(<https://rnli.org/safety/choose-your-activity/commercial-fishing>)

#### MSN 1851(F) Code of Practice for the safety of small fishing vessels (less than 15m)

([https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/656001/MSN\\_1871\\_Complete.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/656001/MSN_1871_Complete.pdf))

#### MCA – Small craft codes

(<https://www.gov.uk/government/publications/small-craft-codes>)

#### RNLI – Yacht sailing and motor boats

(<https://rnli.org/safety/choose-your-activity/yacht-sailing-and-motorboating>)

Kaugnay ng komento ng taga-ulat na may koneksyon sa gasolina, napagkasunduan na ang dami ng gasolina ay dapat tignan muna bagong umalis. Gaya ng iniulat, mukhang hindi angkop na mawalan agad ng gasolina pagkatapos ng pag-alis.

## Hindi Ligtas na pilot boarding at disembarking arrangements

**OUTLINE: Isang ulat na bumabalangkas sa isang nakapanilulumong pagsasawalang-bahala sa kaligtasan, kung saan ang buhay ng piloto ay nailagay sa panganib dahil sa isang pangyayari.**

### Ayon sa Taga-Ulat:

Noong ika-17 ng Abril, sa gabi, ang barko ay humiling ng isang piloto para sa isang outbound manoeuvre. Maganda ang lagay ng panahon. Hiniling sa barko na mag-rig ng pilot ladder sa offshore side kasama ang iba pang mga kailangan na may kaugnayan sa tug at unmooring procedures. Kinumpirma ng master na ang barko ay handa ng maglayag. Hindi nagtagal, inayos ng piloto na makasampa sa barko mula sa isang bangka. Nung pasampa na ang piloto, inilagay niya ang kaniyang buong bigat sa hagdan at dumulas ang hagdan. Sinubukan niya ulit ang hagdan at matagumpay naman siyang nakasampa. Nang makarating ang piloto sa deck level, nakita niya ang isang opisyal (na may humigit-kumulang na dalawang metro ang taas at 140 kilo ang timbang) na hawak-hawak ang hagdan sa may gilid ng deck upang maiwasan ang pagbagsak ng hagdan. Ihinaharang ng opisyal ang bigat ng kaniyang katawan kasi hindi man lang naka-secure ang hagdan, SA ANUMANG PARAAN! Pagdating sa bridge, agad na iniulat ng piloto ang situwasyon sa master at nakatanggap ng paghingi ng tawad. Nang makumpleto ang pilotage, ang piloto ay naghanda sa pagbaba. Subalit, sa pangalawang pagkakataon, ang hagdan ay hindi naka-secure at meron lamang itong isang rung “hooked” sa isang piraso ng angle-iron na naka welding sa deck. Ang piloto ay muling nagreklamo na ang hagdan ay hindi nakakabit, ngunit ang isa sa mga crew ay tumalon sa hagdan upang ipakita sa kanya na ito ay ligtas! Habang palabas ang barko at may iba pang naghihintay sa serbisyo ng piloto, pinili ng piloto na bumaba at wala nang iba pang naging karagdagang insidente.

### Ayon sa kumpanya:

Sumulat si **CHIRP** sa mga kumpanya na may kaugnayan dito at nagpasalamat sila sa **CHIRP** Maritime sa pagtawag ng kanilang pansin ukol dito. Ang mga sumusunod na punto ay ang buod sa tugon ng kumpanya;

- Hindi katanggap-tanggap na kapabayaan ng mga crew na nagsuri sa kaligtasan ng hagdan.
- Iniulat na ang hagdan ay ikinabit sa isang pwesto sa deck, ngunit hindi ito maaaring sundan dahil hindi ito ligtas
- Ito ang unang pagkakataon na ang isang kasong tulad nito ay nangyari sa loob ng aming fleet.
- Dahil sa mga ulat na ito, gagawin namin ang lahat ng nararapat na hakbang para maiwasan ang pagkaulit ng mga ito.

### Komento ng CHIRP

Ang Maritime Advisory Board ay nagpasalamat sa kumpanya sa pagtugon nito sa insidenteng ito at sumasang-ayon na ang gawain na ito ay hindi katanggap-tanggap. Kahit na nakadikit ang hagdan sa isang lugar sa deck o hindi man, hindi pa rin ito naka-rigged ng tama o nasuri man na ito ay ligtas gamitin sa pag-akyat o pagbaba. Ang **CHIRP** ay nakakatanggap ng maraming mga ulat kung saan

-----PAGTATAPOS NG ULAT

ang mga hagdan ay hindi wasto ang pagkaka-rigged sa deck level, at madami dito ay makikita sa aming Facebook page (<https://en-gb.facebook.com/CHIRPmaritime/>). Ang paggamit ng mga shackles, spreaders, at angle-iron bars o kahit na ano pa mang mga kaparehas nito ay mga iligal na pamamaraan ng pag-secure ng isang hagdan. Ang hagdan ay dapat magkaroon ng maluwag na mga dulo at mga side ropes na secured (lashed) sa mga eye bolts or deck pads. Ito dapat ay may distansya mula sa mga ship side railings - hindi bababa sa 915mm – upang hindi makaharag sa deck at sa pilot embarkation position.

Pinagtibay ng **CHIRP** na kailanman dapat walang piloto ang makaramdam na siya ay pinipilit umakyat o sumampa o bumaba sa barko sa isang hagdan na pinaniniwalaang hindi ligtas gamitin. Hindi kami magsasawang ulit-ulitin ito at hinihikayat namin ang lahat ng mga piloto na mag-ulat ng anumang hindi kasiya-siyang mga gawain sa mga port authorities at Port State Control na dapat aktibong sumusuporta sa kanilang mga piloto, sa bagay na ito.

-----PAGTATAPOS NG ULAT

## Yacht safety

**OUTLINE:** Ang ulat na bumabalangkas sa hindi maayos na pamantayan para sa kaligtasan ng malalaking de motor na yate.

### Ayon sa Taga-Ulat:

Habang naka-berth sa tabi ng Costa Rica, isang yate ang dumating sa likurang puwesto namin. Pagkaraan nito ay nasaksihan namin ang isang pamilyar na senaryo na karaniwan sa sector ng pagyayate. Ang mga crew members ay paulit-ulit na nakikitang ginagamit ang bow ng yate sa tuwing nagwa-wash down, sa paggawa nito, inilalapat nila ang kanilang sarili sa malaking kapahamakan. Sa simula, malinaw na makikita na ang mga tripulante ay hindi nakasuot ng mga safety harness habang nagtrabaho sa matataas na bahagi at sa outboard ng mga rails, kahit na sila ay nanganganib na mahulog sa isang konkretong dock o sa dagat. Bukod pa rito, ang mga tripulante ay pawang nakayapak at nagtrabaho sila sa isang inclined brow na nababalutan ng sabon. Nang lumaon, nabatid na ang isa sa mga tripulante na nagtrabaho sa parehong deck ay mismong ang kapitan. Sa paulit-ulit na pagkakataon, ang mga insidenteng ito ay patuloy na sinusunod sa yacht marinas, subalit mahirap na pagpasiyahan kung ano ang gagawin, dahil ang pagkuha sa pansin sa mga crew habang gingawa nila ito ay maaring maging sanhi pa ng kanilang pagkahulog.

Ang mga risk assessments at safe operating procedures ay hindi lamang dapat inilalagay bagkus ito ay dapat ipinapatupad at binabantayan ng mga nakakataas na opisyal. Ang mga crew na may kakaunti pa lang na karanasan, o mga crew na nagsasagawa ng mga pansamantalang gawain sa ibang mga departamento ay hindi magkakaroon ng katulad na kaalaman sa mga maaaring maging panganib at aversion habang nagsasagawa ng mga routine tasks. Ang mga kapansin-pansing panganib ang madalas naman na hindi nabibigyan ng pansin ng mga tripulante habang nakatuon ang kanilang atensyon sa kanilang gawain. Sa huli, ang safety culture sa barko ay nagpapakita kung ano ang ginagawa ng lahat sa bawat gawain, gaano man kadalas ito gawin.



Dalawang halimbawa ng washing down at paglalagay sa iyong sarili sa kapahamakan.

### Komento ng CHIRP

Pagkatapos ng talakayan sa ulat, ang Maritime Advisory Board ay sumasang-ayon sa assessment ng nag-uulat at dagdag pa dito ay nagbigay diin sa importansya ng pagsasaalang-alang ng personal na kaligtasan. Maging malaki o malit man ang yate, o kahit ito ay pinapatakbo ng inaarkila o personal na manggagawa ng may-ari, ang mga ganitong uri ng barko ay kinakailangang may pare-parehong paraan para mapanatili ang kaligtasan sa barko. Kinikilala namin na magaling ang paraan para mapanatili ang kaayusan, at ang decks ay kinakailangang laging malinis, ngunit ang paraan sa paggawa nito ay mas importante.

Ang kapitan o skipper ang may tungkulin upang siguraduhin ang kaligtasan ng lahat ng crew, at ang mga crew naman ang may tungkulin na alagaan ang kanilang sariling kaligtasan. Iminungkahi na pagkatapos tingnan at kuhaan ng litrato, ang personal risk assessment ay matutukoy sa pamamagitan ng pagsunod sa mga hakbang sa pag-iingat kapag nagwa-wash down:

- Paggamit ng non-slip footwear ay inirekomenda taliwas sa pagtatrabaho ng naka-paa o pag gamit ng mga tsinelas sa madulas at masabon na sahig.
- Isaalang-alang ang paggamit ng waist harness kapag pumupunta sa mga lugar na may posibilidad na mahulog.
- Paggamit ng may mahahabang hawakan na kasangkapan at pagtayo sa likod ng railings ay isa sa mga simple at epektibong paraan upon masiguro ang iyong kaligtasan kapag pupunta sa mga lugar na may potensyal na panganib.
- May mga pagkakataon (pero hindi lagi), ang personal floatation device (PFD) ay maaring makatulong.
- Bagaman ang mga litratong ito ay kuha sa loob lamang ng port, ang oras at lokasyon sa pagsasagawa ng trabahong ito ay kailangan laging bigyan ng konsiderasyon.

Marahil may mga ibang aspeto na aplikable sa iyong barko. Sa on-board safety meetings at kahit sa oras ng coffee break, bakit hindi ka maupo muna, suriin ang mga litrato, at tingnan kung paano mapapabuti at masisiguro ang iyong sariling kaligtasan at maiwasan na mailagay ang iyong sarili sa kapahamakan na katulad ng makikita sa mga litrato?

Nais din naming banggitin na maaring may mga elemento ng pamimilit na nakapaloob na pumipigil sa isang tao upang makita ang halata at simpleng pag-iingat. Kung sa pakiramdam mo ang bagay na pinapagawa sa iyo ay maaring magdulot ng disgrasya – **HUWAG MONG GAWIN ITO.**

## TANDAAN – Nakasalalay dito ang IYONG kalusugan at IYONG buhay.

Interesado ang CHIRP Maritime na marinig galing sa iba pang may kaparehas na karanasan kaugnay ng pag-iingat, sa pangkalahatan, upang mapalawak pa ang usapin at marami pang matutuhan tungkol sa pag-iingat.

----- PAGTATAPOS NG ULAT

## Bridge Resource Management (BRM) – Mga maling pagkakaunawa at mga protocols

**OUTLINE:** Dalawang simpleng ulat na naglalarawan sa iba't ibang mga pagkukulang ng BRM.

### Ayon sa Taga-Ulat (1):

Matapos ang pagsakay sa barko at sa pagsasagawa ng komprehensibong pagpapalitan ng impormasyon ng Master / Pilot, nakapaloob dito ang pag-aayos ng mga bilis sa iba't ibang bahagi ng pilotage, ang piloto ay nagtanong sa master kung ang engine revolution ay maaaring itaas upang makamit ang nais na bilis ng 14.5 knots. Sumagot ang master ng "Yes". Ang piloto ay nagtanong kung kinakailangan ng anumang abiso upang mabawasan ang RPM sa manoeuvring speed at ang tugon ay walang abiso ang kinakailangan. Sa batayang ito, hiniling ng piloto sa master na umpisahan ang pagtaas ng RPM na ginawa naman ng master.

Matapos ang pagtaas ng RPM, sinabihan ng master ang pilot "Mangyaring bigyan ako ng 10 minutong abiso upang mabawasan ang RPM sa manoeuvring speed", na kung saan ang piloto ay tumugon ng "Mangyaring gawin ito bilang 10 minutong abiso upang mabawasan ang RPM simula ngayon".

Sa isang channel transit na kukuha ng 35 minuto, hindi praktikal sa operasyon na magbigay ng 10 minuto na abiso para sa pagsasaayos ng RPM. Ang maximum na praktikal na oras ay 5 minuto sa caveat na sa emergency na sitwasyon ay walang abiso na maibibigay.

Sa kasong ito, kahit na ang isang mahusay na pag uusap ng robust master / pilot exchange ay isinagawa at tila sumang-ayon, ang pilot at ang master ay malinaw na hindi nagkaintindihan.

### Ayon sa Taga-Ulat (2):

Sa pagpasok ng barko sa isang channel kung saan ang 1.3 metro lamang ang under-keel clearance, pinayuhan ako ng master na pupunta siya sa kaniyang cabin upang mag-ayos ng mga paperworks, at ang chief officer ay nasa tulay. Sinabihan ko ang master na papasok kami sa pinakamaliit at mababaw na passage at dapat siyang manatili sa tulay. Sumang-ayon siya dito. Ang master ay magiliw at nakikipagkaisa sa lahat ng oras.

### Komento ng CHIRP

Ang Maritime Advisory Board ay nagkomento na ang mga ulat na ito ay nakatuon sa hindi pagkakaintindihan sa

komunikasyon at maging sa standard operating procedures.

Kaugnay sa unang ulat, nagkaroon ng maraming talakayan tungkol sa tila hindi pagkakaunawaan sa pagitan ng piloto at ng master. Marahil sa modernong mga makina ngayon na may "run up" at "slow down" na mga programa, naisip ng master na walang magiging pagkaantala, ngunit kukuha pa rin ng 10 o 20 minuto upang makamit ang buong bilis o manoeuvring revolutions. Bilang karagdagan, maaaring magkaroon ng hadlang sa wika sa pagitan ng master at piloto kung saan ang Wikang Ingles ay hindi ang kanilang katutubong salita o unang wika. Habang ganap na tinanggap na ang abiso sa 10 minuto ay isang karaniwang terminolohiya para sa pagtataas at pagbabawas ng mga pangunahing mga rebolusyon ng makina, ang modernong programa sa pag-load up / pag-load down ng isang engine ay isinasaalang-alang, o dapat tayong magtanong ng: "Gaano katagal bago mapabilis / mapabagal sa xxx knots?"

Kaugnay naman sa ikalawang ulat, ang standard operating procedures ng isang kumpanya ay dapat magdikta na ang master ay hindi pinahihintulatang umalis sa tulay sa panahon ng mga kritikal na seksyon ng passage, kabilang na ang kritikal na pilotage areas. Mahalaga ring i-highlight na ang master ay dapat may maayos na pahinga sa mga panahong ito. Ito ay nakakadismaya na ang paperworks at administrasyon ay kinunsiderang mas mataas na prayoridad kaysa sa kaligtasan sa paglalayag. Ang mga kinakailangang tauhan sa partikular na mga yugto ng pilotage ay maaaring bumuo ng isang mahalagang bahagi ng Master/Pilot Information Exchange.

----- PAGTATAPOS NG ULAT

## Mga Isyu sa Komunikasyon

**OUTLINE:** Dalawang ulat na bumabalangkas sa isang potensyal na hindi pagkakaunawaan dahil sa kawalan ng closed loop reporting at hindi malinaw na mga instruksiyon.

Ang ulat na ito ay tungkol sa pagkabigong mapanatili ang closed loop communications, hindi malinaw at open-ended na mga instruksiyon, at pagkabigong makasunod sa mga regulasyon ng kumpanya patungkol sa mga tuntunin at wika na gagamitin para sa standard procedures.

Habang ang barko ay naghahanda para sa dagat, tinawagan ng master ang engine control room (ECR) mula sa bridge na may biglaang utos, "ECR, start-up", bago isara ang intercom.

Kapag ang master ay na-challenge sa nature ng pagtuturo, ang nanunudyong tono ng kaniyang tugon ay hindi bagay sa isang modernong lugar ng trabaho. Kapag nagbibigay ng bridge confirmation na ang engine ay handa na para sa dagat, ang chief engineer ay patuloy na natutugunan ng mga monosyllabic na mga sagot bago ang pagtatapos ng komunikasyon. Sa ganitong mga sitwasyon, ang karaniwang protocol ng komunikasyon ay ang tawagan ang ECR, humiling ng isang partikular na engine at thrust configuration, na kung saan ay mauulit pabalik, nang sa gayon ay maisara ang mga loop ng komunikasyon.

Sa simula, hiniling ang pahintulot na hawakan ang pangunahing propulsion plant. Ang standard operating procedure, ayon sa mga fleet manuals, ay ang sandaling

pahintuin ang mga operasyon ng kargo hanggang sa matukoy na ang sistema ng clutch at ng pitch ay hindi nagdudulot ng walang kontrol na kilos sa barko. Gayunpaman, minsan pa, ang kahilingan sa clutch ay natutugunan ng isang biglang “Oo” mula sa Master bago ibaba ang linya, kahit na ang CCTV ay nagpapakita na ang cargo operations ay nagpapatuloy.

### Karagdagang Diyalogo:

Sa pagkasiyasat na walang salungat sa mga personalidad na sangkot, ito ay nakumpirma na ang motibasyon para sa ulat ay ang malakas na posibilidad na magkaroon ng human error na insidente mula sa ganitong uri ng pag-uugali sa pagtatrabaho. Sumulat ang **CHIRP** sa DPA na tinalakay ang isyung ito sa loob at nagbigay ng tugon. Ang ulat ay kinikilala at tinignan muli sa loob batay sa company procedures.

### Ayon sa Taga-Ulat (2):

Ako ay nag-uulat ng isang pangyayari kung saan nabigo ang pangunahing engine habang dumadaan sa isang kritikal na bahagi ng daanan. Sa panahong iyon, kami ay papaikot bago mag-berthing. Ang engine ay nabigong tumugon sa telegraph order at ang ilang mga bridge alarms ay namamatay. Nagtipon ang master at ang bridge team sa palibot ng telegrapo, nakikipag-usap sa chief engineer sa telepono. Pagkatapos ng humigit-kumulang na 2 minuto, ang makina ay nagsimula nang umandar.

Sa puntong iyon, ang mga tugs ay hindi konektado at ang aft tug ay nag ulat na sila ay “walang crew” (ito ay Linggo pagkatapos ng tanghalian...), bagaman may isang malakas na hangin sa hilaga na tumatakbo sa aming pabor.

Walang pre-arrival test engine na naitala sa bridge o engine logbooks at ang second mate ay sinisisi dahil siya ay nahuli sa pagsali sa barko.

### Komento ng CHIRP

Ang parehong mga ulat ay nagpapatibay sa kahalagahan ng pagtutulongan ng magkakasama, at closed-loop reporting sa lahat ng anyo ng komunikasyon, upang matiyak na ang mga mensahe ay nauunawaan nang tama.

Sa aming opinyon, ang isang batikan na bridge team ay hindi lahat magtitipon sa palibot ng telegrapo at telepono ngunit tutugon sa mga potensyal na banta sa pamamagitan ng pag-aakala ng mga indibidwal na tungkulin tulad ng: pagkilala sa mga alarma; magkaroon ng isang tao na susuri sa sitwasyon sa engine room; pagsasagawa at pag-navigate check gaya ng posibilidad ng angkla at pagsigurado sa kamalayan ng miyembro, mahalagang pagbabawas ng panganib sa pamamagitan ng paglalalay sa master at paghahanda para sa emergency situation. Ang team ay patuloy na susubaybayan ang paglalahad ng mga kaganapan at i-assess at ayusin ang kanilang mga plano nang naaayon. Lahat na mga situwasyong ito ay dapat na gawin sa table top na emergency drills.

Sa katunayan na ang engine ay hindi sinubukan sa pre-arrival ay patunay sa isang kumpanya na nagkukulang sa safety culture – bilang pagbibigay-sala ng second mate. Ang lumang kasabihan na “Sabihing kung ano ang iyong ginagawa, gawin ang iyong sinasabi... At pagkatapos ay i-record ito!” ay partikular na may kaugnayan dito. Ang pagsisisi sa isang indibidwal ay hindi makakatulong. Ang

talagang kinakailangan ay pag-usapan kung saan nagkamali, at pagkatapos ay gamitin ang mga aral na natutunan upang matiyak na hindi na muli mauulit ito sa hinaharap.

Ang closed loop communication ay dapat gamitin sa lahat ng aspeto ng trabaho at hindi ito limitado sa mga komunikasyon sa pagitan ng engine room at bridge – aplikable ito sa mga tool box talks, mga briefings sa kaligtasan, at lahat ng mga tagubilin. Ito ay partikular na may kaugnayan kung saan ang wika na sinasalita ay hindi ang unang lengguwahe ng sinuman sa mga tauhan na kasangkot.

Iniulat din ng **CHIRP** na mahalaga na panatilihin bukas ang mga komunikasyon sa lahat ng yugto ng paglalayag. May mga ulat na natatanggap na kung saan may isang natatanging kakulangan ng komunikasyon sa pagitan ng bridge at ng engine room lalo na kapag nasa “stand-by” na kondisyon. Minsan, walang ganap na komunikasyon sa pagitan ng “Stand By Engines” at “Full Away on Sea Passage” o vice versa. Naniniwala ang **CHIRP** na, bukod sa karaniwang kortesya, ang engine room ay kailangang malaman kung paano umuusad ang approaches at departures. Bilang isang halimbawa, bakit ang engine room ay magugulat kung papaganahin ang standby generators, kung sa simpleng pakikipag-usap ay maipapaalam sa kanila na ang mga ilaw ng deck ay binuksan, ang mga bow thruster ay gagamitin na, o ang mga mooring machinery ay mabubuksan?

----- PAGTATAPOS NG ULAT

## Lumang Charts

**OUTLINE: Isang ulat na nagdedetalye sa pagbebenta ng Ship Chandler ng mga chart na kung saan ay napalitan.**

### Ayon sa Taga-Ulat:

Bilang isang yachtman na gumagamit ng mga waterproof charts, nalaman ko ang mga chandler ng barko na nagbebenta ng mga chart na lipas na sa petsa. Sa dalawang chandlers ng marina sa xx ngayon, natuklasan ko na sila ay nagbebenta ng isang “out of date” chart mga tatlong taon na ang tagal, habang ang kasalukuyang chart ay may petsang Nobyembre 2017. Ito ay nangyari ng paulit-ulit sa mga chandleries na may maraming iba’t ibang mga chart. Nakapag-usap na ako ng maraming beses tungkol dito sa mga chandleries na ito at sa kumpanya ng chart. Sinasabi ng kompanya ng chart na ipinaalam nila sa mga chandlers ng mga bagong isyu ng chart at ibalik ang lumang stock upang ang mga chandleries ay hindi mawalan ng pera. Bukod sa mga pagsasaalang-alang sa batas ng mamimili na nagbebenta ng stock na lumang petsa, doon ay mayroong mahalagang aspeto bahagi sa kaligtasan ng maritime para sa mga tao na bumibili ng inaakala nilang ‘bagong’ chart ngunit sa katunayan ang impormasyon ng chart ay luma na.

### Karagdagang Diyalogo:

Matapos pag-usapan ang ulat ng mga tagapamahayag, ang sumusunod ay isang buod ng pag-uusap sa **CHIRP**;

Para saan pa ang pakikipag-ugnayan sa mga chandler, sinubukan ko na ito at sinubukan din ito ng kumpanya ng chart. Paminsan-minsan may mga di malinaw na tugon mula sa mga chandlers, ngunit ang sitwasyon ay bumabalik lamang kung ano ang dati. Upang maging patas sa

kumpanya ng chart nababahala din silang tulad ko, marahil mas higit pa dahil ang kanilang mabuting pangalan ay nauugnay sa masasamang kagawiang ito kung saan mayroon wala naman silang kontrol. Pinayuhan ako ng kumpanya ng chart na ipinaalam nila sa kanilang mga outlets ang mga bagong chart at hikayatin sila na ibalik ang lumang stock ng mga chart at makakakuha ng refund. Wala naming silang masyado maraming magagawa kundi ang maigsing pagbisita sa bawat outlet at pisikal na pagkumpiska sa lumang stock. Bagaman umaasa sila na ang isang mahigpit na sulat mula sa punong tagapangasiwa ng kumpanya ng chart patungo sa mga punong tagapangasiwa ng lahat ng mga outlet (sigurado ako na hindi lang ang dalawang chandlers na nakatagpo ko ang gumagawa nito) ay maaaring magkaroon ng ilang epekto.

Madalas, ang kumpanya ng chart ay naglalathala ng mga pagwawasto para sa bawat isa sa mga chart nito – ginagawa ito sa pamamagitan ng website ng kumpanya ng chart. Mayroon din silang listahan ng kasaysayan ng paglilimbag ng kasalukuyang mga chart. Ang kumpanya ng chart ay nagbibigay lamang ng mga pagwawasto para sa kasalukuyang mga chart, kaya imposible na ang lumang chart ay mapanatiling updated (kung hindi man ay walang bibili ng bago!).

Bago magretiro, ako ay naging isang piloto ng eroplano at napakahalagang maalam sa mga panganib ng paggamit ng mga out of date charts at mga almanacs - sa dagat at sa himpapawid ang pagsasanay ay maaaring makamatay. Marahil ako ay isang “bit of a geek” (ngunit sana hindi nag-iisa) sa pagbili lamang ng kung ano ang alam ko na kasalukuyang mga chart at pagkatapos ay nag-aaplay ng mga pagwawasto. Gayunpaman, mayroon pa ring mga gumagamit, samantalang hindi sinasadya na walang mali, na ipinapalagay na ang pagbili ng isang chart mula sa isang chandler ay awtomatikong tinitiyak na nakakakuha sila ng up-to-date version. Sa kaso ng dalawang chandler na nabanggit ko at sa out of date na chart sa tanong, ang isyu sa pagbebenta ay ang bersyon ng Mayo 2015, (at ngayon ay hindi naitatama), samantalang ang kasalukuyan ay Nobyembre 2017. Inalok ako ng mas lumang bersyon sa Mayo 2018, kaya maraming pang oras upang bawiin ang lumang stock at i-order ang bago.

Maliban kung ang mga tripulante (paglilibang, pangingsda at maliliit na komersyal) ay aktwal na nag-check online upang kumpirmahin ang bisa ng kanilang binibili, mali ang kanilang pagtitiwala sa mga chandler upang gawin ang tamang bagay at ibenta ang mga ito sa pinakabagong edisyon. Ang caveat emptor ay hindi dapat i-apply sa kaligtasan. Aware ba lahat ng bumibili ng chart sa availability ng corrections?

**Komento ng CHIRP**

Ang Maritime Advisory Board ay sumang-ayon sa sentimyento ng nag-uulat at nabanggit na ang malinaw na aral na natutunan mula sa ulat ay upang matiyak na kapag bumili ng electronic o papel na chart, na ang mga ito ay talagang ang pinakabagong edisyon. Ang karamihan ng mga tagatustos ng chart ay may mga website kung saan maaaring masuri ang mga pinakabagong edisyon at pagwawasto ng kanilang mga produkto.

Nabanggit din ng Board na ang mga pekeng chart at pekeng software ay naging lalong lumalawak. Ang sumusunod na link, bagaman naaangkop lamang sa mga

chart ng British Admiralty, ay maaaring makatulong sa pagpapalaki ng kamalayan sa isyu.

British Admiralty – Guide to identifying counterfeit charts (<https://www.admiralty.co.uk/AdmiraltyDownloadMedia/A-Guide-to-Identifying-Counterfeit-ADMIRALTY-Products.pdf>)

**Best practice**

**Regular na nakakatanggap ng mga ulat ang CHIRP mula sa mga Training Managers ng mga kumpanya na nagbibigay diin sa mga ideya at magagandang gawi na pinapatupad sa kanilang mga fleets. Malugod naming inihahandog ang listahan ng ilan sa mga ideya na aming natanggap.**



Makikita sa larawang ito na lahat ng safety chains at ang mga bukas na handrails ay naka-secure sa lahat ng oras. Ang barkong ito ay binigyang diin ang safety chains at pinaalalahanan ang mga gumagamit na isarado ito pagkatapos gamitin.



Ang tapunan ng basura ang nabigyang diin sa larawang ito. May mga nakatakip na maliit na canopy, upang protektahan ito laban sa ulan, burak o alikabok na makapasok sa funnel. Dagdag pa dito, makikita din na naglagay sila ng mga basurahan sa bawat kabina at pampublikong kwarto lalo na para sa plastic na materyales, upang mapadali ang pagbubukod-bukod ng mga basura.



May nakakita na ba na ang mga lubid ng lifebuoy ay nagkabuhol-buhol na maaaring maging sanhi ng mga problema kung kinakailangang mai-deploy agad ang lifebuoy? Ito ay isang

madaling solusyon kapag nag-coil ang mga lubid at ang mga ito ay nakatabi sa isang lagayan na makakatulong sa madaliang pagkalag nito, kung kinakailangan.



Sa barko naman na ito, makikitang nilagyan ng mga crew ng mga marka bilang boundary at mga KEEP CLEAR na paalala sa tabi ng mga locker ng kasangkapan ng mga bumbero. Ito ay isinagawa upang matiyak na ang mga locker na ito ay hindi maharangan at mapadali ang pagkuha ng mga Fireman's outfit. Makapagbibigay din ito ng sapat na ispasiyo upang makapagpalit sa panahon na magkasunog, dahil mahalaga ang bawat oras.

**Ang mga simpleng solusyon na ito ay hindi kinakailangan na maging magastos o kaya naman ay mabusisi upang maging epektibo tulad na lang ng mga pinakitang larawan. Sa pangkalahatan, ang mga ideya na ito ay bunga na din ng positibong safety culture, sapat na kamalayan sa ibat ibang uri ng sitwasyon, at pagpapahalaga sa mga housekeeping issues.**

**GANITO DIN BA KATAAS ANG PAMANTAYAN SA INYONG BARKO? KUNG HINDI, BAKIT NAMAN HINDI, AT ANO ANG IYONG BALAK GAWIN UKOL DITO?**

----- PAGTATAPOS NG ULAT

**CHIRP Reference Library**



Batid ng mga regular readers na ang **CHIRP** Maritime ay nakagawa ng isang Reference Library. Ito ay naglalaman ng mga links mula sa isang komprehensibong incident investigations, mga near miss reports at mga isyu ng safety alerts na napili ng mga ahensya ng maritime government at shipping industry sources sa buong mundo. Ang link na ito ay makikita sa ibaba.

**Reference Library Index**

Ang reference library na ito ay nilikha gamit ang Microsoft Excel na uubra sa Windows 10 operating system – ang browser na ginamit para sa mga links ay Google Chrome. Sa pamamagitan nito, ang lahat ng link ay kusang magbubukas. Nakatanggap kami ng mga puna na kapag binubuksan ang mga files gamit ang Apple Macintosh, ang mga links daw umano ay bumubukas naman; subalit, ang mga links sa isang PDF file ang hindi nabubuksan. Kung mararanasan mo ito, i-copy at i-paste lang ang link sa browser mo at ang file na iyon ay mabubuksan.

Amin ding binibigyang diin na ang opisyal na pinagmulan ng mga impormasyon na ito ay mula sa aktuwal na websites ng mga Ahensya na kabilang sa workbook. Ang mga link na ito ay maari ding makita sa taas ng bawat sheet ng workbook, at dapat na kumonsulta sa kasalukuyang data.

Ito ay inilaan upang buwanang mai-update ang library – anomang mungkahi para sa pagpapaganda nito ay malugod naming tatanggapin. Ang library na ito ay huling na-update noong Agosto 2018.

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



The Corporation of Trinity House



The UK P&I Club



TT Club Mutual Insurance Ltd



The TK Foundation



The Britannia Steam Ship Insurance Association Ltd



Cammell Laird



International Foundaton for Aids to Navigation (IFAN)



Lloyd's Register Foundation



Seafarers UK



Witherbys