



### SUBMIT A REPORT

CHIRP always protects the identity of our reporters. All personal details are deleted from our system once a report is completed.

### ONLINE

Reports can be submitted easily through our encrypted online form [www.chirp.co.uk/maritime-fil/submit-a-report](http://www.chirp.co.uk/maritime-fil/submit-a-report)



## Mabuting makipag-usap!

Sa muli ay tinatampok namin ang malawak na seleksyon ng iba't ibang mga insidente. Nagpapasalamat kami sa lahat ng mga taga-ulat sa pagpapadala ng mga ito sa amin.

### Contents

2	M2252 - Pinsala sa kamay habang nagmo-mooring sa workboat	5	M2254 - Sunog – Resin sa isang container
3	M2216 - Hindi angkop na pressure sa master	6	M2246 - Grounding
3	M2183 - Sunog sa laundry room	7	M2255 - Kakulangan ng mga probisyon sa barko
4	M2234 - Naputol ang mga daliri sa umiikot na makinarya	7	M2253 - Fire - Charcoal



**Adam Parnell**

Kung wala sila, ay wala ang Maritime **FEEDBACK** dito.

Sa edisyong ito, mayroon kaming tatlong iba't ibang klase ng sunog, dalawang hand injuries at iyong isa naman ay iba't ibang mga hindi magandang pangyayari; subalit, mayroon karaniwang hibla na

nag-uugnay sa kanila. Marahil ang pinakamalinaw dito ay ang pangangailangan ng mas mabuting komunikasyon, maging ito man ay sa pagitan ng mga crew members o sa shore personnel o sa pangasiwaan ng barko. Ito ang tema na madalas nating nakikita sa mga ulat, at sa ngayon ay kitang kita naman ang importansya ng magandang komunikasyon para sa ligtas na mga operasyon.

Kung may nakikita kayong hindi tama, dapat ay magkaroon ka ng lakas ng loob na magsalita. At kung pinanghihinaan ka na ipahayag ang iyong mga saloobin, kung gayon ay mas mainam na maghanap ng kumpanya na mas sineseryoso ang kaligtasaan.

Tampok din ang teamwork at benepisyo ng pagkakaroon ng mutual support, lalo na kung ang tauhan ay kailangang magtrabaho mag-isa. May nangangasiwa ba sa pag-handle ng mooring ropes ng mga tripulante sa inyong barko, at nakakakuha ba ang electrician ng suportang kailangan nito? Tinitiyak ba ng pangasiwaan at mga local na ahente na mayroon kayo ng mga kinakailangang detalye upang ligtas na makapag-imbak at makapagdala ng mga kargo? Ang mga opisyaes ninyo ba ay nakakatanggap ng suportang kailangan nila mula sa shore management kapag nahaharap sa pressure mula sa mga external sources na gustong mag-cut corners?

Sa edisyong ito, gumagamit kami ng salitang 'escalate', na ang ibig sabihin ay pagpasa ng inyong mga concern sa chain of command. Kapag may nakita kayong potensyal na problema, ipagbigay-alam sa senior officer na maaaring mag-escalate ng inyong ulat sa master. Maaari naman itong i-escalate ng master sa DPA, kung kinakailangan. Palaging sineseryoso at hinaharap ng mga matitinigong mga opisyaes ang inyong mga concerns.

Hanggang sa muli, manatiling ligtas.

## Reports

### Report No1 - M2252 – Pinsala sa kamay habang nagmo-mooring sa workboat

#### Paunang Ulat

Kamakailan ay may isang reporter na nagkaroon ng insidente sa kanilang barko na kung saan isang deckhand ay nagtamo ng pinsala sa daliri sa kaniyang kanang kamay.

Ang barko ay patungo sa pontoon sa moor sa tabi ng kaniyang regular na berth. Habang ang aft port quarter ng barko ay napunta sa tabi ng pontoon, ang deckhand ay gumamit ng boat hook upang kuhain ang 'in-situ' mooring line at nagpasimulang i-feed ang spliced eye sa pamamagitan ng fairlead.

Nagpasimula siyang ilagay ang linya sa ibabaw ng bitts; dito na na-trap ang daliri sa kanang kamay ng deckhand, at malubhang pinsala ang tinamo sa tatlong daliri nito.

#### Komento ng CHIRP

Ang paglalagay ng mooring line sa ibabaw ng bitts ay nangangailangan ng kamalayan sa sitwasyon ng galaw ng barko, posisyon ng mooring line at ng mga crew member. Ang

peligro na maipit ang kamay ay kilalang panganib at maaari itong i-normalise sa mga routine operations.

Kapag ang **eye** ng mooring line ay nasa fairlead na ng workboat, kinakailangan ng sapat na haba ng mooring line sa workboat upang ang eye ay maaari ng ilagay sa ibabaw ng bitts na hindi dumidikit ang kamay ng crew dito. Maiiwasan sana ang biglaang pag-snatch ng linya, na maaaring makapag-trap sa daliri ng crew, kung hawak nito ang eye ng mooring line.

Para sa mas mabibigat na linya, ang maliit at matibay na lubid ay maaaring ikabit sa eye ng mooring upang mahatak ito sa ibabaw ng bitts na hindi nagkakaroon ng kontak sa mooring eye.

Ang pagiging alisto ng kasamahang crew member, kadalasan ng coxswain, upang makapagbigay ng safety cross-check ay upang matiyak na ang kamay ay palaging clear kapag hinihigpitan ang eye sa bitts ng workboat. Gayunpaman, ang disenyo ng workboat ay hindi palaging nakakapagbigay ng malinaw na line of sight sa working deck.

Ang mga panganib na kinakaharap habang may routine work ay maaaring ma-normalise at makalikha ng mas malaking panganib sa mga crew. Kinakailangan ng karagdagang safeguards, kabilang na ang pag-alerto, pagsasanay, pagpapalit ng working practices upang mailayo ang mga kamay sa eye ng moorings.

### Mga Pangunahing Isyu na nauugnay sa ulat na ito

**Kamalayan sa Sitwasyon** – Ang pagpapanatili ng magandang kamalayan sa sitwasyon habang nagsasagawa ng regular na trabaho ay maaaring maging demanding. May sumusuri ba sa ginagawa ninyo?

**Komunikasyon**— Mahalagang may tumitingin sa inyong katrabaho habang nagsasagawa sa mooring. Ang inyong workboat ba ay may magandang line of sight upang nakikita ng lahat kung ano ang nangyayari? Mayroon ba kayong buddy alerting system?

**Design 1**— Ang disenyo ba ng inyong workboat ay sapat upang matiyak na ang mooring transfer operations ay naka-optimize para sa kaligtasan? Angkop ba ang tamang haba ng *in situ* mooring line? Kailangan ba itong pahabain upang magkaroon ng mas mababang tsansa na maipit ang daliri? O dapat bang walang mooring eye na nilalagay sa ibabaw ng bitts sa mooring line?

**Design 2**—Kinakailangan suriin ng pangasiwaan ang disenyo ng workboat upang matukoy kung ito ay akma para layunin nito.

disenyo

kamalayan sa sitwasyon

## Komunikasyon

### Report No2 - M2216 – Hindi angkop na pressure sa master

#### Paunang Ulat

Ang master ng isang malaking barko ay nakatanggap ng hindi pangkaraniwang instruksyon mula sa charterers kaugnay ng pre-arrival reporting sa mga awtoridad.

Ang barko ay naglayag na may pinsala ang dalawang angkla nito, ang isa ay higit pa kaysa sa isa. Ang dispensasyon na maglayag ay pinayagan, at isang kondisyon sa class nito ang ipinataw sa barko. Ang bagong mga angkla ay ibibigay sa barko sa kasunod na port.

Inabisuhan ang master na huwag banggitin ang dispensation letter sa port authorities sa susunod na port, dahil ang paghahayag ng tunay na kalagayan ng mga anchors ay mangangailangan ng isang tug escort sa berth.

#### Komento ng CHIRP

Ang dispensation letter ay kadalasang one-off temporary permit upang makapaglayag sa kasunod na port, kung saan ang spare parts o ang mga kapalit para sa teknikal na problema ay maaaring maiwasto. Ang mga awtoridad na nagbibigay ng dispensation letter, kadalasan mula sa class society, ay ginagawa ito base sa risk assessment. Tulad nito, kinakailangan ipaalam ito sa kasunod na port sa pre-arrival information exchange. Ang dispensation letter ay isang lifeline, na nagbibigay ng pansamantalang reprieve sa gitna ng mga teknikal na mga hamon.

Kailangang pagsumikapan ng Master ang kanilang overriding authority upang mapagaan ang mga panganib. Ito ay isang legal na requirement, at ang pressure na gumawa ng alinmang taliwas sa kaligtasan ay dapat tanggihan. Iminumungkahi namin na kapag may ganitong kahilingan na natanggap ay ikonsulta ng master sa DPA ng barko, nang nakasulat.

Dahilan sa lubusang kawalan ng anchoring efficiency ng isa sa mga angkla, ang paggamit ng escort tug ang wastong mitigation measure sa isang higher-risk port area upang matiyak na ligtas ang pagdaan sa berth.

Dagdag pa dito, ang hindi pagsunod sa kinakailangan ng dispensasyon ay maaaring makapagpawalang bisa sa insurance cover ng barko kung sakaling magkaroon ng insidente. Ang pag-cut corners ay may maraming kahihinatnan – isang maling hakbang lang ay maaaring mawala ang insurance coverage, na magdudulot sa barko na maging mahina sa mga legal na isyu.

Sa huli, sa isang insidente na kung saan ang angkla ay kinakailangan ngunit hindi gumagana, at hindi napaalam sa port, ang kumpanya ay maaaring kasuhan ang kumpanya dahil sa hindi pag-abiso.

Kapag may duda, i-escalate. Ang tungkulin ng master ay hindi lang basta i-navigate ang barko, kungdi pati i-navigate ito sa maze ng mga regulasyon, na tinitiyak na ang bawat desisyon ay may pangako ng kaligtasan. Ang commercial na halaga ng paggamit ng escort tug ay hindi dapat makahadlang sa kaligtasan ng barko.

Walang kompromiso sa maritime operations: kinakailangang laging unahin ang kaligtasan.

### Mga Pangunahing Isyu na nauugnay sa ulat na ito

**Preyson** – Ang labis na pressure na matiyak na ang mga commercial cost at operational deadline ay natutugunan ay isang mapanganib na human factor na nakakalikha ng hindi kinakailangang pagdududa at makaapekto sa pagpasiya ng taong gumagawa ng kritikal na safety decisions.

**Kultura** – Ang koneksyon ng chartering team sa kaligtasan ay mababa, at ang ship management team ay hindi sumuporta sa pagiging bukas ng master na i-ulat ang dispensation sa port authorities at ang mga panganib na naka-outline sa dispensation letter.

**Teamwork** – Ang organisasyon ay lumilihis ng direksyon, kaya nakokompromiso ang kaligtasan. Habang binabasa ang ulat na ito, nararamdaman mo ba na minsan nangyari na ito sa iyo?

**Mga Lokal na kasanayan** – Sundin ang wastong legal requirements bilang Master at isulat ang inyong mga concerns. Makipag-ugnayan sa DPA. Ang mga pinansyal na gagastusin sa paggamit ng anchor na hindi gumagana at pagdiskubre sa sitwasyon na hindi ipinapaalam sa port arrival information ay magiging mas maraming beses na magastos kaysa sa tug escort fees.

Kultura

Local Practices

presyon

Teamwork

### Report No3 - M2183 – Sunog sa laundry room

#### Paunang Ulat

Direktang matapos na ang ilang mga tea towel ay nasa tumble dryer, nailagay sila sa isang plastik na basurahan at inilagay sa ibabaw nito. Makalipas ang ilang oras, na-activate ang fire/smoke detector sa laundry room, at naalerto ang mga crew.

Habang papasok sa laundry room, napansin nila ang usok mula sa plastic bag. Nagawa nilang apulahin ang apoy gamit ang fire extinguisher.

### Komento ng CHIRP

Ang paglalagay ng mainit na tuwalya or boilersuits na hindi muna sapat na napalalamig at maaaring mayroon pang natitirang oil/grease sa tela nito sa plastic bag na nasa ibabaw ng tumble dryer ay maaaring makalikha ng kondisyon na kusang magkasunog, na karaniwang sanhi ng pagkasunog sa laundry room sa barko.

Ang kusang pagkasunog ay nangyayari kapag ang isang combustible material na may bakas ng oil/grease sa tela nito ay nainitan ay nakaabot sa kaniyang ignition temperature, kabilang na ang oxygen sa hangin (oxidation). Ang oxidation ng isang flammable material ay nakalikha ng init.

Mahalagang matiyak na ang tea towel ay maayos na na-hot wash upang maalisa ang mga grasa at mga nalalabing langis sa tela bago ito patuyuin sa tumble dryer. Ang wastong klase ng detergent ay kailangang gamitin upang masiguro na malinis ito sa mga oily residues.

Ang tumble dryer ay dapat naka-set ng maayos upang matiyak na ang mga tuwalya ay dumaan sa wastong cycle, kabilang na ang cooling cycle, upang hindi sila maging mainit pagkaraan na matapos ang cycle. Ang mga filter sa mga tumble dryer ay kinakailangang nalinis bago ang bawat cycle. Pinipigilan ng mga blocked filters ang magandang daloy ng hangin at pinipigilan din na matuyo ng wasto ang mga damit sa panahon ng pag-ikot.

Ang mga laundry room ay partikular na mga high-risk environment sa sunog, at ang kalinisan ng mga makinarya ay mahalaga upang maiwasan ang sunog. Ang mga detector heads, ventilation fans, FFA, at suitable door-closing arrangement ay kinakailangan na sapat na pinapanatili upang mabawasan ang panganib na magkasunog. Ang regular na fire drills ay kinakailangang isagawa sa lugar na ito upang masanay ang mga crew na maging alerto sa potensyal na sunog,

Dahilan sa madalas na paggamit, ang equipment na ito ay dapat isaalang-alang na palitan kada limang taon sa panahon ng docking.

### Mga Pangunahing Isyu na nauugnay sa ulat na ito

**Lokal na kasanayan** – Sumunod sa matatag ng pamamaraan ng laundry cleaning at huwag makiayon sa mga hindi ligtas na mga gawain. Kapag nakakita ka ng mga gawain na iba sa kung ano ang sinanay mong gawain, magsalita ka ukol dito.

**Pag-alerto** – Alertuhan ang sinomang responsable dito kapag nakakita ka ng isang bagay na hindi ligtas. Gaano ka kadalas bumibista sa laundry room at nakakakita ng hindi ligtas na kondisyon? Inireport mo ba ito?

Local Practices

nagpapalit

### Report No4 - M2234 – Naputol ang mga daliri sa umiikot na makinarya

#### Paunang Ulat

Sa oras na 14:50 LT, umalis ang electrician sa engine control room, pumunta sa workshop ng mga electrician upang iwanan ang kaniyang mga gamit, at umalis para sa kaniyang work break.

Habang dumadaan sa refrigerant provision plant, nakakita siya ng alikabok sa idle No. 2 electric motor compressor. Ang ETO ay gumamit ng basahan upang linisin ang axis ng motor at pinihit ang belt.

Gayundin, nakakakita din ng alikabok sa No. 1 electric-motor compressor. Ang No. 1 unit ay nasa “auto” mode, at huminto ang motor noon. Gumamit ulit ang ETO ng basahan upang linisin ang axis, at sa oras na iyon, ang motor ay nagpasimulang mag-operate. Nagkabuhol-buhol ang basahan sa pagitan ng motor at ng compressor.

Sa pagsusumikap na mahila ang basahan, ang kanang kamay ng electrician ay sumabit sa motor belt. Nakaramdam ng matinding sakit ang electrician dahil bahagyang naputol ang tatlong huling daliri nito.

Ang barko ay nasa port kaya ang electrician ay nadala sa ospital, kung saan ang huling tatlong daliri nito (ang gitna, palasingsingan at ang maliit na daliri) ay naputol, mga 1/3 sa bawat daliri. Ang pinsala ay nagdulot ng kawalan ng permanenteng kakayahan para makapagtrabaho sa dagat.

#### Komento ng CHIRP

Ang ulat ay nagbibigay-diin sa importansya ng pananatiling alerto sa ating mga aksyon at kapaligiran, lalong lalo na sa mga indibidwal na nagtrabaho mag-isa. Sa kabila ng pagiging aware sa panganib na nakapaloob, ang desisyon ng electrician na magsagawa ng hindi nakaiskedyul na paglilinis ay nagresulta ng isang kalunos-lunos na pangyayari dahil sa hindi pagkapansin sa mahalagang safety measures. Nagbibigay-diin ito sa pangangailangan na magkaroon ng systematic approach, gaya ng **Stop, Look, Think, Assess, and Look Again** (*Huminto, Tumingin, Mag-isip, Magsuri, at Tignan Muli*), upang magkaroon ng masusing pagtatasa at kamalayan bago isagawa ang mga gawain.

Kapag mag-isa ka lang nag-ooperate, ang mga electrician ng barko ay maaring magkaroon ng direktang oversight, na posibleng humantong sa kapabayaang sa mahalagang safety procedures. Samakatuwid, mahalaga na regular na mapaalalahanan ang Electro-Technical Officers (ETOs) ng barko na humingi ng tulong kung sakaling nalihis na sa kanilang naka-planong trabaho, na karaniwang mga ina-asses at pang araw-araw na plinaplanong meetings.

Ang insidente ay nagbibigay-diin sa panganib ng pag-ooperate ng mga makinarya na naka automatic mode, na maaaring maging inaktibo hanggang ma-trigger ng partikular na mga signal. Ang pagsasatupad ng mga matatag na mga safety measures gaya ng Tag Out-Lock Out-Try Out (TOLOTO) system ay mahalaga upang matugunan ang ganitong mga panganib. Ang sistemang ito ay tumitiyak na ang kagamitan ay sapat na naka-secure laban sa hindi sinasadyang mga operasyon habang may maintenance o paglilinis na aktibidad. Dagdag pa dito, ang pagkakabit ng protective guards sa kagamitan ay nakakadagdag ng isa pang layer ng depensa laban sa mga lapses sa atensyon o sa pagiisip.

## Mga Pangunahing Isyu na nauugnay sa ulat na ito

**Teamwork-** Sa pagsaalang-alang sa iyong huling barko, maayos ba ang inyong pakikipag-usap sa electrician? Binibigyan ba sila ng kinakailangang suporta, at nararamdaman ba nila na parte sila ng team?

**Distraksyon –** Gaano kadalas kayo nagiging distracted sa mga kasalukuyang intensyon na pumunta sa isang lugar or gumawa ng inyong trabaho? laalerto mo ba ang sinoman kung mayroon kang gagawing ibang plano o may gagawin kang kakaiba?

**Situational Awareness—** Ang refrigeration provision plant ay walang tigil na tumatakbo sa kabuoang working life ng barko. Ang makinarya nito ay nag-ooperate pana-panahon habang nakatigil at maaaring gumana ng walang abiso. Ang pagtra-trabaho sa ganitong lugar ay nangangailangan ng mataas na lebel ng kamalayan, at ang trabaho ay hindi dapat isagawa maliban kung may pahintulot ng supervising senior officer nito.

kamalayan sa sitwasyon

kasiyahan

Teamwork

## Report No5 - M2254 – Sunog – Resin sa isang container

### Paunang Ulat

Nadiskubre ang isang sunog habang ang barko ay naka-anchor sa isang port. Kasunod ng pag-activate ng fire alarm ng barko, humingi sila ng tulong mula sa mga shore authorities. Nagpadala ng mga fireboats mula sa maritime authorities. Ang mga water cannon ay ginamit upang maapula ang nasusunog na deck container stacks. Pagkaraan ng ilang mga oras, iniulat na kontrolado na ang apoy.

Ang operasyon ay kinasasangkutan ng pag-apula sa apoy sa isang restricted space at nagresulta sa pagkasira ng mga nasusunog na container at sa mga katabing containers nito.

## Komento ng CHIRP

Pinupuri ng CHIRP ang mga crew at shore authorities sa kanilang mabilis na aksyon sa pag-apula ng apoy, na nagdulot ng malaking banta sa barko. Binibigyang diin ng insidente ang mga kahirapan sa pagpatay sa barko sa mga confined spaces kagaya ng matatagpuan sa mga barko.

Ang pagkaunawa sa mga nilalaman ng mga containers ay mahalaga para sa kaligtasan ng mga crew at integridad ng barko. Ang mga mis-declared na mga containers, na karaniwan ng issue, ay maaaring magdulot ng malaking panganib sa buhay ng mga crew. Sa kasong ito, ang mga containers na kasangkot ay naglalaman ng resin, na maaaring dalahin sa iba't ibang anyo kagaya ng mga bag, drums, containers, o bulk at maaaring mahulog sa ilalim ng IMDG Class 3 or 4, depende sa kanilang estado.

Ang mga liquid resin, na nakagrupo bilang IMDG Class 3, ay highly flammable at maaaring maging explosive vapour sa hangin. Ang ilang mga resin ay maaaring maging polymerise na paputok kapag na-expose sa init o sunog.

Ang parehas na liquid at solid na resin spillages ay maaaring mag-trigger ng exothermic na reaksiyon kapag nadikit sa ibang mga substances sa container. Mahalagang magsagawa ng due diligence ang mga shippers upang matiyak ang wastong packaging, stowing at labelling ng mga kalakal.

Nirerekomenda ng CHIRP ang pagbibigay ng larawan sa mga nakaimbak na dangerous goods (DG) container bago isara ang mga pinto. Ito ay nagbibigay daan sa mga tripulante na maunawaan ang mga kargo sa likod ng mga pintuan, na nagpapataas ng kamalayan sa mga hamon ng paglaban sa sunog na kinasasangkutan ng mga nabanggit na kargo.

## Mga Pangunahing Isyu na nauugnay sa ulat na ito

**Kakayahan 1.** – Alam ba ng inyong barko at shore staff ang wastong IMDG code upang maunawaan ang mga panganib? Nabigyan ba kayo ng training course sa pagdadala ng dangerous goods sa dagat?

**Kakayahan 2.** – Ang inyo bang barko ay may kaukulang firefighting equipment upang malabanan ang iba't ibang klase ng sunog sa mga restricted spaces?

**Komunikasyon** – Gaano kasipag makipag-ugnayan ang inyong kumpanya sa mga shipper na nagpapadala ng mga dangerous goods?

kasiyahan

komunikasyon



## Report No6 - M2246 – Grounding

### Paunang Ulat

Isang reporter ang ikinuwento ang isang insidente sa CHIRP kaugnay ng isang grounding o pagsadsad ng barko na nagresulta ng kawalan ng trabaho para sa reporter at isa pang opisyal. Ang insidente ay nagdulot ng maliit na pinsala sa hull bottom ng barko subalit wala naman naging mga pisikal na pinsala. Ang mga sanhi nito ay ang distraksyon at hindi magandang preparasyon.

Sa araw ng pag-alis, ang master ay abalang-abala sa pagkuha ng crew visa at pagtugon sa problema sa engineering. Dahil sa visa requirements, ang barko ay ilang araw ng huli sa paglalayag para sa kanilang 10-day passage plan upang makabalik sa kanilang home port. Sa kabila ng ganitong mga hamon, nakumpleto ang passage plan sa kalagitnaan ng hapon.

Gayunpaman, isang kritikal na isyu ang umusbong sa pangunahing ECDIS system, nagpapakita ito ng hindi tamang charts para sa planadong ruta. Sa kabila nito, ginawa ang desisyon na umalis padin gamit ang impormasyon mula sa ibang sources, kabilang na ang paper charts at ikalawang ECDIS display, at sa pagkakaalam na mayroon namang piloto sa barko.

Sa panahon ng unmooring ng barko, ang pagka-distract ng piloto sa kaniyang telepono, ang nakahadlang sa komunikasyon at koordinasyon. Sa kabila ng napakaigsing master pilot exchange para sa outbound passage, tila walang overall control sa nabigasyon ng barko. Kaugnay sa aksyon ng piloto, mayroong kakulangan ng sapat na tugon at komunikasyon sa

ibang mga basic navigational na mga tanong, gaya ng buoyage, kung saan sa panahon na iyon ay naligaw ang barko. Ang interbensyon ng master na makabalik sa track ang barko ay naging sobrang huli na upang maiwasan sana ang pagsadsad ng barko.

Kasunod ng pagsadsad ng barko, ay agaran at epektibong tumugon ang mga tripulante. Naging matagumpay ang mga pagsusumikap na i-refloat ang barko sa sumunod na mataas na tubig, na may kaunting pinsalang natamo. Walang nakitang malaking pinsala sa struktura ng barko o sa running gear matapos ng isang underwater inspection na isinagawa ayon sa port authority requirements.

### Komento ng CHIRP

Ang insidente ng pagsadsad ng barko ay nagmula sa ilang serye ng mga issue ng human factors, na nagpapakita ng pagkasira ng navigational procedures at komunikasyon sa barko.

Habang papunta sa bridge, ang parehas na master at piloto ay distracted, naka-kompromiso sa kanilang abilidad na makapag-focus sa ligtas na pagpapatakbo ng barko. Ang distraksyon ay nakapagdulot ng kawalan ng masusing pagkaunawa at pagtalakay sa passage plan, na natapos lamang ilang sandali bago umalis. Bilang resulta, walang sapat na oras ang master at iba pang opisyaes na wastong ma-assess at ma-aprubahan ang plano.

Ang responsibilidad sa brige ay nakakalat, na humahantong sa walang aksyon o pagkaantala sa paggawa ng desisyon at nagkaroon ng kabiguang magawa ng mga kinakailangang aksyon upang itama ang mga paglihis mula sa passage plan. Dagdag pa dito, ang kawalan ng kakayahan ng mga instrumentation alarm, partikular na ng ECDIS at echo sounder, na ma-activate kapag ang barko ay lumihis sa track at pumasok sa mga mababaw na tubig ay nagmumungkahi ng potensyal na technical failures o hindi wastong setup ng mga sistema.

Sa kabila ng pagkakaroon ng mga alternatibong navigation systems, gaya ng paper charts at iba pang ECDIS system, walang ebidensya na ang mga ito ay ginamit upang i-verify ang paglihis mula sa passage plan. Binibigyang diin nito ang pinalampas na pagkakataon na macross-reference ang impormasyon at mabawasan ang panganib ng navigational errors.

Sa kabuoan, binibigyang-diin ng insidenteng ito ang kahalagahan ng epektibong komunikasyon, masusing pagplano, crew training, at wastong paggana ng onboard system upang matiyak ang ligtas na nabigasyon sa dagat.

### Mga Pangunahing Isyu na nauugnay sa ulat na ito

**Mga distraksyon 1.-** Napakaraming isyu ang nakaapekto sa master sa sobrang hectic niyang pag-alis, at hindi sapat na atensyon ang nabigay sa nabigasyon ng barko.

**Mga distraksyon 2.-** Ang piloto ay may distraksyon din gawa ng mga tawag sa telepono na hindi niya natulungan ang bridge team mula sa kaniyang sapat na kaalaman sa nabigasyon.

**Teamwork 1.** – Ang teamwork ng bridge ay dysfunctional na nagdulot ng hindi ligtas na kondisyon para sa nabigasyon. Ang barko ay naiwanang wala mang lang kabuoang kontrol hanggang sa sumadsad ang barko.

**Teamwork 2.** – Ang pag-apply ng visa ay dapat iutos sa ibang miyembro ng officer complement o sa ahente ng barko.

**Pressure** – Ang commercial pressure na ibalik ang barko sa kaniyang home port ay nakalikha ng hindi kinakailangan na stress para sa master. Ang mga isyu sa visa, problema sa engineering, at mga isyu ng bridge navigation ay napagsama-sama ng piloto na tila ay hiwalay ang utak sa trabahong dapat ay ginagawa niya.

kasiyahan

presyon

Teamwork

## Report No7 - M2255 – Kakulangan ng mga probisyon sa barko

### Paunang Ulat

Iniulat ng reporter sa CHIRP na naubos na ang pagkain ng mga crew sa isang bulk carrier. Noong bumisita ang ilan sa mga miyembro sa seaman's mission, nakatanggap sila ng mga expired na mga food supplies mula sa isang lokal supermarket sa mas mababang halaga para sa mga crew. Ipinahiwatig ng reporter na ang mga crew ay nagugutom na dahil walang mga probisyon sa barko.

Hiniling ng reporter sa CHIRP na mamagitan at iparating sa mga awtoridad na tignan ang food status nila sa barko.

Nakipag-ugnayan ang CHIRP sa Port State Control, at isang imbestigasyon ang isinagawa.

### Komento ng CHIRP

Lahat ng mga Flag States ay may mandato na magkaroon ng minimum requirement para sa pang-araw araw na food provisions ng mga crew, na kinakailangan magreflect sa budget ng kumpanya. Kabilang na dito ang paglalaan ng reserbang allowance para sa mga mahahalagang probisyon kapag walang katiyakan sa port rotation ng barko at access sa mahuhusay na providers. Ang mga probisyon na may mababang kalidad at murang pagkain ay hindi lamang humahantong sa mas mataas

na pag-aaksaya kundi nagbibigay din ng pang-matagalang health risk sa mga crew, kabilang na ang pagtaas ng rate ng diabetes, obesity at problema sa puso. Ang pagkaubos ng pagkain ay talaga namang hindi katanggap-tanggap at nangyayari lang dapat kapag mayroong mga pambihirang pangyayari.

Ang master at crew ay nabigong makapagbigay ng sapat na atensyon sa pagpro-probisyon, isang kritikal na aspeto ng pagtitiyak ng seaworthiness ng barko. Ang dami ng pagkaing kailangan ay dapat i-assess base sa crew size, trading pattern at pagkakaroon ng angkop na victualing companies. Ang pagpapabaya sa assessment na ito ay maaaring magresulta ng matindi sa kalusugan ng mga crew at sa kanilang morale.

Ang pagbili ng expired na pagkain o mga pinababang presyo ng pagkain ay nagpapahiwatig na ang pag-budget ng pagkain ay bunsod ng pagtitipid kaysa unahin ang kapakanan ng mga crew. Ang kasanayang ito ay hindi katanggap-tanggap at nakokompromiso ang kaligtasan at kapakanan ng mga taong nasa barko.

## Mga Pangunahing Isyu na nauugnay sa ulat na ito

**Kakayahan** – Kadalasan, ang master ang may responsibilidad na tignan ang kalidad at dami ng mga pagkain sa barko. Nangangailangan ito ng atensyon sa mga kinakailangan at pakikipag-ugnayang maigi sa cook. Gaano mo kahusay na napangangasiwaan ang trabahong ito? Sa palagay mo ba ay masyadong mahigpit ang inyong provision budget para makapag-order ng magandang kalidad na pagkain?

**Kakayahan** – Ang cook ba sa inyong barko ay mayroong angkop na cooking certificate? Mayroon bang mga regular na refresher cooking courses na maaaring kuhain? Gaano nagkakaiba-iba ang iyong mga pagkain?

**Pag-alerto** – Kung sa palagay mo ang kalidad at dami ng inyong pagkain ay hindi sapat, makikipag-ugnayan ka ba sa inyong DPA?

**Kultura** – Ang pagkakaroon ng sapat na klase ng pagkain ay nakalikha ng mahusay na social atmosphere at parte ng mahusay na onboard social culture. Mangyaring tingnan ang *The Social Integration Matters (SIM) project*, na isinagawa ng *The International Seafarers Welfare Assistance Network (ISWAN)*.

kasiyahan

Kultura

nagpapalit

## Report No8 - M2253 – Fire - Charcoal

## Paunang Ulat

Napansin ang usok at nasusunog na amoy habang may port operations. Isang container na nakaimbak sa hold ay natagpuang naglalabas ng usok, at ang side wall ng container ay umuumbok na dahil sa init at pressure.

Ang container ay agad na inilabas at inilipat sa terminal container yard.

## Komento ng CHIRP

Sa kabutihang palad, isang mapagmasid na miyembro ng crew o stevedore ang nakakita agad ng senyales na may sunog bago pa man maglagay ng iba pang containers sa itaas.

Ang uling, ikinategorya bilang UN1361 at nasa ilalaim ng Class 4.2, ay nakapagbibigay ng kakaibang panganib dahil sa tendency nito na kusang magliyak kapag hindi maayos ang pagkakaimbak. Kapag nae-expose sa oxygen, ang uling ay na-oxidise, na nakakalikha ng init. Upang matiyak ang wastong pagka-unawa, kinakailangan eksakto ang mga label ng mga kargador sa kargo kung ito ay carbon/charcoal, dahil ito ay may ibang pangalan, at ang mapanganib na magagawa nito ay hindi pa agad magiging malinaw.

Ang IMDG Code ay mayroong espesyal na probisyon (SP 925) na nagpapahintulot sa exemption mula sa Class 4.2 classification sa ilalim ng mga partikular na kondisyon, na nagpapahintulot sa maramihang shipment ng uling. Ang mga accredited na mga awtoridad ay kinakailangang magsagawa at magdokumento ng mga pagsusuri at magbigay ng mga sertipiko upang makompirma ang pagsunod bago payagan ang transportasyon.

Ang pag-iimbak ng mainit-init o mainit na uling ay nagpapabilis ng oxidation, na humahantong sa mapanganib na pag-iipon ng init na maaaring hindi matugunan ng mga karaniwang cooling methods. Ang self-heating na proseso nito ay maaaring humantong sa pagliyak, na mahaharap sa mas malalang panganib. Ang tinatagal ng self-heating ay nag-iiba depende sa uri ng uling at pagbabago ng panahon at tipikal na sa loob ng dalawang linggo bago mai-load sa container.

Upang matugunan ang ganitong hamon ng sunog sa uling, pinayuhan ng CHIRP ang pag-iimbak ng mga containers sa deck para mas madaling makuha ito, ang pagkakaroon ng mabilis na containment at ligtas na pagdischarge sa port, sa gayon ay nababawasan ang mga panganib. Ang Cargo Incident Notification System (CINS) at ang International Group of P&I Clubs ay nagaalok ng makabuluhang paggabay sa stowage at

handling guidelines, magkasama nilang inilathala ang dokumentong 'Guidelines for the Carriage of Charcoal and Carbon in Containers'.

## Mga Pangunahing Isyu na nauugnay sa ulat na ito

**Preyson** – Ang labis na pressure ba ay nagpapahintulot sa charcoal container na maipadala nang walang wastong pamamaraan? Nasuri mo ba kung paano pino-proseso ang inyong uling bago ipadala sa barko?

**Lokal na mga kasanayan** – Ito ay isang high-risk cargo, kung saan palaging may panganib na magkasunog, Huwag na huwag mag-cut corners. Siguraduhin na may wastong dokumentasyon na nabibigay at maging alerto sa mga lokal na mga pamantayan sa iba't ibang mga port.

**Kakayahan** – Ang inyong opisina at mga tauhan ng barko ba ay may kinakailangan na pagsasanay upang lubos na pahalagahan ang IMDG code? May tamang proseso ba ang iyong regular na shipper para matiyak na ligtas dalhin ang uling? Regular ba ninyong sinusuri ang temperatura ng mga containers na puno ng uling? May infrared heat gun ba ang inyong barko?

**Disenyo** – Ang inyong barko ba ay mayroong mga kinakailangan na kagamitan na pang-apula ng apoy, upang mapatay ang nasusunog na uling na nakaimbak sa deck?

disenyo

kasiyahan

Local Practices

presyon



**CHIRP**