

## Editorial

Punong-puno ng mga ulat ang edisyong ito ng Maritime FEEDBACK, at nagpapasalamat kami sa lahat ng aming mga taga-suporta sa pagbibigay ng kanilang panahon upang makipag-ugnayan sa amin. Pinahahalagahan ng mga marino ang inyong mga pagsisikap at nakakapagbigay kayo ng makabuluhang kontribusyon sa pagpapabuti ng kaligtasan sa dagat.

Ang aming unang ulat ay tungkol sa pagpo-posisyon ng pilot door. Ito ay mukhang pamilyar na sa inyo sa kadahilanang natalakay na natin ito sa MFB 48. Sa pagkakataong ito, sinama namin ang tugon mula sa classification society. Ang Maritime Advisory Board ay hindi masyadong naging masaya sa kanilang pagtugon dahil tila umasa lang sila sa eksaktong mga nakasulat sa regulasyon kaysa sa kanilang totoong diwa, kung saan ito ay nakakadismaya.

Isinama rin namin ang ilang mga kaso na may kaugnayan sa collision regulations at binigyang diin ang ilan sa mga

tema na lumitaw. Mahaba pa ang kailangang tahakin bago natin masabi na ang COLREGS ay sinusunod sa lahat ng mga barko. Kaya naman gawin ninyo ang lahat ng inyong makakaya upang masigurado na lagi tayong naka-ayon dito.

Maaalala ng mga mambabasa na isang panahon, sinuportahan natin ang kampanya upang mapanatili ang night watchman sa fishing port. Ang huling artikulo sa edisyong ito ay tumutukoy sa ganitong kaso at naglalarawan sa isa pang buhay na naligtas bilang resulta ng pagpapanatili na mayroong night watchman. Ito ay isang mahusay na ilustrasyon kung paanong ang CHIRP Maritime ay nakakatulung na makasagip ng buhay. Ngunit magagawa lang naming ito sa inyong suporta, kaya ipagpatuloy ninyo lang ang pagpapadala ng mga ulat.

Sama-sama tayong makakagawa ng pagbabago, at ang shipping ay magiging mas ligtas.

## MGA ULAT...

### Disenyo ng pintuan ng piloto

**OUTLINE:** Bilang karagdagan sa Artikulo sa MFB 48 kaugnay ng isang barko na ginawa na di alinsunod sa SOLAS V 23, ang pangalawang kahalintulad na pag-uulat ay natanggap.

#### Ayon sa Taga-Ulat:

Ang pag-uulat na ito ay patungkol sa unang paglalayag ng bagong gawa na barko. Ang piloto ay sumakay sa napagkasunduang lugar ng pagsakay. Sa okasyong ito, ang daanan ng piloto ay sa pamamagitan ng cat flap na naka-posisyon sa loob ng aft quarter length ng barko. Ang stern camber profile ay nagsimula ng limang metro mula sa posisyon ng hagdanan na syang naging sanhi upang mahirapan ang pilot cutter na dumaong ng wasto at naglalagay sa panganiib na mahigop pailalim ng counter ang cutter.

Sa dakong labas na daraanan ng naturang barko, na may laki ng 10.4 metro, ang pilot cutter ay nasira habang sinubukang magbaba ng dalawang piloto sa pamamagitan ng cat flap. Ang paglabas sa pamamagitan ng cat flap ay inihinto at ang barko ay naglagay ng combination ladder mula sa gitnang bahagi ng barko kung saan ang piloto ay ligtas na makakababa.

Ang lahat ng iba pang kagamitang hagdanan sa barko ay nakitang nasa maayos na kondisyon. Dapat ipagbigay alam sa may-ari ng barko ang hirap na naidudulot ng ganitong disenyo, at nararapat magkaroon ng pagsusuri sa *pilot boarding arrangements* bago gumawa ng katulad na barko.



Pinsala sa pilot cutter

#### Karagdang Diyalogo

Napag-alaman mula sa imbestigasyon na ang barko ay ginawa mula sa parehong pagawaan ng barko kagaya ng naiulat sa Maritime FEEDBACK Issue 48, at may kaparehong classification society, subalit magkaiba ang may-ari ng barko at ang bandila.

Sumulat ang **CHIRP** sa mga tagapamahala ng barko, sa classification society, sa kinabibilangang bandila at sa pagawaan ng barko. Habang ang liham para sa tagapamahala ng barko at ng bandila ay idinetalye ang ulat; ang liham para sa class at sa pagawaan ng barko naman ay binigyang diin na ang mga pagkakamali na ibinalangkas sa nakaraang ulat ay hindi pa naiwawasto at ang insidente ay nagpapatuloy. Naka-highlight din na sa dahilang parehas na sangkot ang class at ang pagawaan sa mga pagbabago ng mga dating barko, batay sa nakadetalye sa Maritime FEEDBACK Issue 48,

**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 EDITORIAL, PAGSUSURI 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.

nakakalungkot na ang mga bagay na natutuhan at kinikilala ay hindi naman naisagawa para sa mga bagong gawang barko.

Bagaman ang tagapamahala ng barko, pagawaan at ang kinabibilangang bandila ay tumanggi na tumugon, ang **CHIRP** ay nakatanggap ng sagot mula sa classification society. Binibigyan diin ang mga kapansin-pansing mga punto:

- Ang pagpapahintulot sa pilot boarding arrangements ng barko ay base sa kombinasyon ng dalawang arrangements;
- Ang pilot-ladder na dapat matatagpuan sa likod ng barko, para sa mga drafts na higit sa 13 metro; at
- Ang kombinasyon ng accommodation ladder at ng pilot ladder na matatagpuan sa gitnang bahagi ng barko, para sa drafts, na mas mababa sa 13 metro. Sa ganitong kombinasyon, ang aming pagpapahintulot ay dapat naaayon sa panuntunan ng SOLAS.

Ang pagpili sa wastong arrangement na ipapatupad, tiyak na inyong mapapahalagahan, ay isang operasyonal na bagay na kinakailangang desisyunan ng mga tauhan sa barko, depende sa kondisyon habang nagsasakay.

Tinitiyak namin sa inyo na patuloy kaming nagsusumikap na maipatupad ang layunin ng Classification Society na mapangalagaan ang buhay ng tao, ari-arian sa barko at kapaligiran, sa lahat ng aming mga pagsusumikap.

### Komento ng CHIRP

Ang Maritime Advisory Board ay tinalakay ang ulat na ito nang malaliman. Habang nagpapasalamat sa classification society para sa kanilang tugon, nabanggit din na ang pag-apruba ay para sa natukoy na barko at hindi nauugnay sa artikulo na inilathala sa Maritime FEEDBACK Issue 48.

Ang aktwal na sanhi ng insidente na ito at ang naunang naiulat ay nakasalalay sa regulasyon at ang unang pag-apruba sa disenyo, (habang itinuturing na ang classification society sa yugto ng pagde-disenyo ay hindi kinakailangang maging magkatulad gaya ng kapag ang barko ay dinadala sa serbisyo).

Nakasaad sa SOLAS Chapter V Regulation 23.3.1 na, “Ang mga kaayusan ay dapat ipagkaloob upang ligtas na makasampa at makababa ang piloto sa magkabilang panig ng barko.” Ang Sub-section 3.3.1.2 ay nagsasaad din na dapat itong nasa loob ng parallel na katawan ng barko at, **hangga’t magagawa**, sa loob ng kalahating haba ng barko. Kung ang mga salita na naka-pula ay tinanggal, ang regulasyon ay magiging isang direktiba, sa halip na isang pagpipilian.

Mahalaga na ang mga classification societies ay gumagawa kaalinsabay ng mga pagawaan ng barko upang matiyak hindi lamang ang pagsunod sa sulat ng mga regulasyon, kundi nakaayon din sa kanilang diwa upang maiwasan ang mga mapanganib na sitwasyon at potensyal na pagkawala ng buhay. Ang mga flag states ay may tungkuling tiyakin ang pagsunod sa mga regulasyon maging direkta man o sa pamamagitan ng designated bodies, ibig sabihin, mga classification societies. Ang mga may-ari ng barko ay dapat ding magpamalas ng isang aktibong interes sa mga barko na kanilang binili upang ang mga ito ay maging akma para sa layunin nito at hindi kinakailangang mailagay sa panganib ang buhay.

Habang mayroon isang alternatibong opsyon para sa kumbinasyon ng accommodation ladder at pilot ladder, ang pagkaudyok na gumamit ng alternatibong pilot door na nangangailangan ng mas kaunting rigging, na matatagpuan sa aft quarter length ng isang barko na malapit sa propellers

ay hindi dapat maging isang opsyon. Ang panganib sa pilot cutter at sa piloto sa pagkakaroon ng ganitong lokasyon ay kinakailangang lubos na pinahahalagahan.

Mas mabuti na mag “design out” kaysa mag “design in” sa isang potensyal na panganib na resulta ng isang interpretasyon ng hindi eksaktong salita sa mga regulasyon, lalo na kapag ang mga salita ginamit ay inilaan para sa mga pambihirang kaso.

Maaaring makatulong ang sumusunod na link: [IMPA Guidance for Naval Architects & Shipyards – Provision of Pilot Boarding Arrangements 2012](#)

### -----PAGTATAPOS NG ULAT

## Ship shore interface – shore gangway

**OUTLINE:** Ulat na nagpapakita ng maling nakasanayan ng mga manggagawa habang tinatanggal ang isang gangway mula sa barko.

### Ayon sa Taga-Ulat:

Kamakailan, habang nasa port sa isang cruise, ang gangway ay ikinabit at inalis ng isang road crane na pinamamahalaan ng port. Bago pa man maglayag ang barko, tatlong tauhan (isang crane driver at dalawang stevedores) ang nag-alis ng gangway gamit ang crane. Nasa balkonahe ako ng apat na deck sa itaas ng pantalan at halos katabi na ng crane. Wala akong propesyonal na maritime experience, ngunit sa mga nakalipas na panahon ay nakapamahala na ako ng heavy mechanical engineering operations, kabilang na ang pagpapatakbo sa crane. Mukhang wala naming kailangang ipagmadali, ngunit ang dalawang stevedores ay kumukha ng ilang mga pagkakataon na sa paningin ko ay maiiwasan sana:

- Hindi sila nagsuot ng hard hats, at ang kanilang mga ulo ay may pagkakataon na napakalapit sa matigas na metal hook ng crane.
- Nagbigay ang stevedore ng mga hand signals sa drayber ng crane na may napakaliit na paggalaw ng daliri. Hindi ako sigurado kung gumagamit siya ng local system of signals, ngunit ang sistema na pamilyar ako ay gumagamit ng hindi malabo na signal na gamit ang buong braso.
- Ang isa sa mga stevedores ay naglakad sa ilalim ng load at bahagyang inilagay ang kanyang mga kamay sa ilalim ng load habang ipinoposisyon ang mga kahoy, na naglagay sa kanyang sarili sa panganib kung ang load ay biglang bumaba nang hindi inaasahan.

Ang mga panganib na ito ay madali sanang maiiwasan kung gagamit ng hard hats, mas malinaw na mga hand signals at hindi paglapit sa mga suspended load. Ang mga panganib ay napakaliit, ngunit ang mga kahihinatnan, kung mangyari ang isang aksidente, ay maaaring maging seryoso.

### Karagdagan Diyalogo:

Sumulat ang **CHIRP** sa kinauukulang shipping company at binigyang diin ang report – ang kumpanya ay nasa luxury area ng cruise sector. Ang mga paraan ng pagpunta sa barko sa pangkalahatan ay responsibilidad ng master (at sa management ng kumpanya sa pamamagitan ng asosasyon), ngunit ang ulat na ito ay responsibilidad ng port. May mga nagtatanong kung ang “poor practice by association” ay katanggap-tanggap? Tumugon ang Kumpanya, tinanggap ang ulat at ipinasa ito sa

kanilang QHSE department para sa impormasyon. Nagbigay din sila ng port contact at sumulat ang **CHIRP** sa kanilang port manager ngunit wala itong natanggap na sagot.

### Komento ng CHIRP

Ang Maritime Advisory Board ay nagkomento sa dalawang aspeto ng ulat na ito. Una, ang lahat ay responsable para sa kaligtasan ng lahat ng tauhan kahit sila man ay nakasakay sa barko o nasa baybayin lamang. Ang mga stevedore ay may tungkulin na alagaan ang bawat isa at mamagitan kung mayroong isa na gumagawa ng isang bagay sa hindi ligtas na paraan. Ito ay minsan na tinatawag na “Stop Work Authority” at ang paghikayat na ito ay nagtataguyod ng isang mas mataas na kultura ng kaligtasan. Sa katulad na paraan, maaaring mamagitan ang sinumang nakaka obserba ng hindi ligtas na gawain.

Sa ganitong partikular na kaso, napag-alaman na sa pangkalahatan, ang industriya ng cruise ay hindi nag-subcontract ng ganitong uri ng trabaho at ang responsibilidad ay kadalasang nagmumula sa port. Nabanggit din na ang ilang port ay nag-ooperate sa mas mababang pamantayan ng kaligtasan. Gayunpaman, ang remedial action sa mga kasong ito ay kung gagawa ang master ng “note protest”. Maaari din sumulat ang kumpanya sa port upang makahikayat ng mas ligtas na pag-uugali.

Sa huli ay nabanggit din na ang mga komento ng Taga-ulat ay naaangkop sa lahat ng lifting operations at ang Code of Safe Working Practices ay naglalaman ng mga pamamaraan ng pagbibigay ng senyas.

-----PAGTATAPOS NG ULAT

## Collision Regulations – ilang mga near misses

**PANIMULA:** Ang **CHIRP** ay nakatanggap ng ilang mga account ng navigational near misses mula sa parehong leisure at commercial sectors. Ilan sa mga ito ay may karaniwan na tema at kaya naman, para maiwasan ang pagkaulit, ang mga komento ng **CHIRP** ay maaaring matagpuan sa huling seksyon sa halip na sa kada indibidwal na ulat.

**Report No 1:** Isang ulat na naglalarawan sa *near miss* sa pagitan ng isang yate at bapor sa ilalim ng pilotage na naghi-highlight sa iba’t ibang persepsyon sa magkakaparehas na pangyayari.

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

Habang nakikilahok sa isang lokal sa karera ng yate, kami ay tumatakbo sa harap ng hangin na may papasok na taas ng tubig patungo sa aming susunod na marka. Kami ay naglalayag ng isang malaki at napaka-tingkad na kulay na *cruising chute* at gumagawa sa humigit kumulang 6.5 knots sa ibabaw ng lupa. Mahirap ang visibility pero nasa 2.5 na milya. Napagtunton naming na may isang malaking barko na mabilis na papalapit mula sa aming kaliwa. Ito ay hindi pangkaraniwan dahil ang barko ay tumatawid mula sa Timog papunta sa Hilaga sa labas ng karaniwang shipping channels. Kadalasan, tanging ang komersyal na barko sa lugar na ito ay ang local na tugs at pilot boats. Madali naming napansin na kami ay nasa potensyal na bangaan na may hangin at tubig na tumutulak sa amin, mabilis kaming naglalapit. Dahil sa ang relative bearing ay

hindi nagbabago at walang tanda ng barko (ang give-way vessel) na kumikilos, ako ay tumawag sa VHF Channel 16. Ako ay tumawag sa kanila ng tatlong beses, na humihiling na sagutin at gawing malinaw ang kanilang intensyon. Ngunit wala akong nakuhang sagot sa mga tawag. Kami ay nasa punto ng paggawa ng crash gybe ng biglang isa sa aking mga crew ay nagsabi na ang aspeto ng ship ay nagbabago, patungo sa port.

Ang barko ay lumagpas ng mga 100 yarda sa unahan namin at habang kami ay patawid sa stern nito, napansin namin na ang barko ay may pilot flag.

### Mga Bagay na Natutuhan:

- Huwag ipagpalagay na ang give-way vessel ay magbibigay daan. Sa loob ng 35 na taon ng paglalayag, ito aking natutuhan.
- Unawain na ang VHF ay isang napakahirap na paraan ng komunikasyon dahil:
  - Walang garantiya na ikaw ay nakakapagtransmit — sa katunayan kami, dahil siniyasat ko din ang ibang mga barkong kasali sa karera.
  - Walang garantiya kung may nakikinig, o kung ang VHF ay gumagana.
  - Sa kaso ng mga barko vs. maliit na sailing vessels, minsan ang mga tawag ay maaaring hindi napapansin
- Maging ang isang vessel na nagdadala ng local pilot, na dapat ay may kaalaman na ang sailing vessel ay madalas na nasa lugar, ay maaring hindi sumunod sa COLREGS.

### Karagdagang diyalogo:

Ang **CHIRP** ay sumulat sa Pilot Authority na tumugon, gaya ng sumusunod:

Tinalakay naming ang ulat na ito sa piloto na nakasakay sa barko, at nagbigay siya ng sumusunod na komento:

- Habang papalapit sa tatlong yate sa aming starboard bow, ang mga bearings ay minomonitor ng ilang oras at ang vessels ay tina-track sa ARPA radar. Dalawang yate ang nakalagpas sa aming unahan at ang pangatlo ay lumagpas sa stern. Ang bearing ng ikatlong yate ay nakitang laging bumubukas.
- Kami ay nagpipiloto ng isang steady course mula noong umalis sa port at mayroong pinakamabilis na takbo na 8 knots. Kung bakit dapat pang sabihin ng taga-ulat na ang barko ay lumabas ng “biglaan” ay mahirap maintindihan. Ang visibility ay higit sa 4 nautical miles noong araw na iyon, dahil dito, kami ay dapat na nakikita ng sinoman na nagbabantay mula sa oras na umalis sa port.
- Minomonitor naming ang VHF Channel 71, na angkop naman dahil ito ay ang VTS channel para sa lugar na iyon. Kung ang taga-ulat ay nagmomonitor ng channel batay sa local na General Directions, siya ay dapat na nakatanggap ng mabilisang tugon.

Ang taga-ulat ay nagkomento ng mga sumusunod:

- Mula sa aking posisyon (ikaltong yate) ang bearing ay mukha namang matatag, sapat para mag-alala ko. Ang nais ko lamang sa VHF call ay kumpirmasyon ng mga intensyon ng barko at upang malaman na batid nilang nandoon kami.
- Para sa akin, ang barko ay biglang “sumulpot” dahil lumitaw ito sa pinaka-hindi inaasahang course para sa isang commercial shipping sa lugar na iyon. Isang pagkakamali na hindi ko na gagawin muli.
- Sa aking mata na 6 feet above sea level, ang kakayahang makakita para sa akin, ay mga nasa dalawang milya lamang. Wala akong kakayahan na makakita ng 30 feet above sea level.



- Ang local General Directions ay hindi sinasaklaw partikular na ang *pleasure vessels*, at mas malamang na hindi sila gagamit ng VHF Channel 71. Gayunpaman, isa sa mga channels na aming ini-scan, para mayroon kaming ideya kung ano ang nangyayari sa lugar. Kung kami ay tinatawagan nila sa Channel 71, narinig sana namin sila. Hindi ko naisip na tawagan ang Channel 71. Para sa akin, ang Channel 16 ang lohikal na channel na tawagan. Ako ay nababahala na tila ang barko ay hindi minomonitor ang Channel 16. Ito ay nagsilbing *eye opener* at nagkuwestyon sa akin sa pagiging safety channel ng Channel 16.

Natutuhan ko ang ilang bagay patungkol dito, lalo na ang tungkol na ang mga inaasahan mula sa VHF radio at kung papaanong ang pagkakaiba ng pananaw sa parehong sitwasyon ay maaaring magresulta ng malaking pagkakaiba sa persepsyon.

**Report No 2:** Magkakaibang persepsyon sa ligtas na passing distance sa pagitan ng isang overtaking na barko at ang ino-overtake nito.

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

Ang aking barko ay umaalis sa port ng Rotterdam patungo sa Dover Strait. Ang aming bilis ay nasa 8.2 knots na my kurso na 270°. Pagkatapos naming lagpasan ang pilot cutter, napansin ko ang dalawang barko sa likod ko na parehas na mas mabilis kaysa sa amin. Ang parehong barko ay nasa aming port quarter.

Una, ako ay tumawag sa mas malaking vessel para ipaalam sa kanila na gagamitin naming ang katimugang bahagi ng traffic lane. Kinumpirma nila at binago ang kurso ng starboard para kami ay i-overtake sa aming starboard side. Pagkatapos nito, napansin ko ang pangalawang vessel (isang container feeder na may bilis na nasa 14 knots) na nasa 1.8 milya ang layo at nasa collision course. Siya ay nasa unahan at mas mabilis kaysa sa unang vessel. Sinubukan kong kontakin ito sa VHF Channel 16 at hindi nakakuha ng anumang sagot. Pagkatapos, sinubukan ko siyang kontakin sa VHF Channel 2 (ang working channel ng Pilot Maas habang kami ay nasa loob ng working area). Dahil hindi pa rin ako nakakuha ng sagot, kinontak ko na ang Pilot Maas at sinabihan sila na ang vessel ay magbabanggaan at nahihirapan akong makontak sila. Gayundin, pinakiusapan ko ang Pilot Maas na lagpasan ang aking starboard side dahil papalapit ako sa katimugang bahagi ng traffic lane. Ang Pilot Maas ay sumagot na babaguhin nila ang kanilang kurso sa port (para lumagpas sa aming port side).

Sa 1.2 na milya, nakita ko na binabago niya ang port pero pagkatapos na maikling oras naging malinaw na sinusubukan niyang lumagpas sakin sa 1.5 at 2 kable na distansya. Sa panahong iyon, kami ay nasa hilaga ng Maas-Center light buoy na may distansya na nasa 1.6 milya mula sa buoy. Sa port side ng ibang vessel ay wala namang iba pang traffic.

Dahil sa pangyayaring ito, sa aking pananaw, ang passing distance na 1.5 at 2 kable ay hindi ligtas na distansya (kung alinman sa mga barko ang mawalan ng steerage, hindi magkakaroon ng sapat na oras para sa ibang barko na makapagreact).

Batay sa Article 2 ng COLREGS, binago ko ang aking kurso sa starboard para sa passing distance na 2 hanggang 3 kable. Bagama't maikli pa rin, nakapag-overtake ang unang barko sa aking starboard side. Tinawagan ko ang barko sa aking starboard side para sabihan sila at kanila namang kinumpirma na magbigibay sila ng ligtas na distansya.

Pagkatapos na lumagpas ng barko sa aming starboard side na 2.4 kable, ibinalik ko ang aking kurso para magbigay daan sa barko na nasa aking starboard side. Ang xx ang tumawid sa aming bow na nasa 1.2 nm at nagpatuloy sa track na may 1 milya sa hilaga namin.

Kinontak ng **CHIRP** ang kumpanya ng barko na kasangkot at kinausap ng direkta ang Kapitan nito. Sa persepsyon ng Kapitan, nangangailangan siya na gumawa ng traffic separation scheme at iwasan ang ikatlong vessel. Alam niya din ang intensyon ng taga-ulat. Ang inaasahang ligtas na passing distance ng xx kable/milya ay minsang hindi possible sa lugar na may high density traffic areas.

**Report No 3:** Pagbabalewala sa COLREGS na papalit sa pilot station sa Bungo Suido – Japan

### Ayon sa Taga-Ulat (3):

Noong ika-10 ng Abril 2018, kami ay nasa Bungo Suido paalis sa Seki Saki pilot station papalabas, samantalang ang paparating na *car carrier* ay nasa hilagang-kanluran para sunduin ang piloto.

Sinusbaybayan namin ang target na nasa sampung milya mula sa aming port bow, tinawagan namin sila gamit ang VHF nung nasa anim na milya na ang layo mula sa aming port bow at habang natatanaw ang malinaw na berdeng sidelight. Ipinagpalagay naming nakita na nila kami at ang aming kulay pulang ilaw dahil ang visibility sa gabing iyon ay maganda. Ang kanyang distansya sa pilot station ay nasa walong milya. Tinanong ng OOW ang paparating na barko kung ano ang kanilang intensyon? Tumugon ang OOW ng paparating na *car carrier* na sila ay papunta sa pilot station para sunduin ang piloto at humiling ng *starboard to starboard*. Tumugon ang aming OOW na bilang sila ang *give-way vessel* ay kinakailangang panatilihin na clear kami at hindi pupunta sa aming bow at baguhin ang kanilang daan papunta sa starboard para kami ay makalabas ng *port to port*. Dagdag pa niya, mayroon pang ibang barkong palabas sa aming port bow at hindi namin mababago ang aming kurso sa port.

Ipinagpatuloy namin ang pagmo-monitor, at nabigla kami ng tahasan nilang binalewala ang collision regulations. Ipinagpagpatuloy nila ang kanilang kurso at nagsimula nang magdahan-dahan at natagpuan nalang naming ang aming sarili na nasa collision situation. At ng nasa dalawang milya na lamang ang distansya nila sa aming port bow, muli naming tinanong ang kanilang intensyon at ang sagot nila ay pinapanatili lamang nila ang kanilang paggalaw, kami naman ay nagmamadaling pumunta sa hard-over para makalampas ng mapayapa.

Ang hindi ligtas na pag-uugali na ipinakita nila ay parehong kahiya-hiya at nakakairita. Nagkaroon ng mainit na uspan ang master ng *car carrier*. Malinaw na mali siya sa pagbabalewala sa COLREGS dahil lamang siya ay papalapit sa istasyon ng piloto, lalo na't may layong 8 milya pa siya mula sa pilot boarding ground. Ang aktwal na pilot boarding ground ay matatagpuan mga 5.0 milya sa kanluran ng normal na daanan ng traffic lane.

Maaari mo bang ipasa ito sa kumpanyang nangangasiwa dahil ang barko ay labis na nagpakita ng hindi tamang seamanship at tahasang pagbalewala sa COLREGS? Siya ay isang navigational hazard.

Sumulat ang **CHIRP** sa kumpanyang nasasangkot ngunit hindi ito tumugon.

**Report No 4:** Isang tahasang pagbalewala sa COLREGS sa Aegean Sea – superyacht under power at general cargo ship.

### Ayon sa Taga-Ulat (4):

Ang M/V xx ay napansin sa isang tinatayang hanay na 8 milya sa aming port bow na may CPA na mas mababa sa 0.35nm. Humigit kumulang 40 minuto ang TCPA. Sinusubaybayan namin ang kanyang mga paggalaw hanggang sa tinatayang 25 minuto na kanyang TCPA. Tinangka naming magtatag ng komunikasyon sa radyo sa pamamagitan ng parehong boses at DSC sa regular na basehan, ngunit wala kaming natanggap na tugon. Kapwa ang aming daluyan at xx ay naglalakbay na mga 9 knots, kaya pinapanatili ko ang aking kurso at bilis at patuloy na nagsisikap na makakuha ng komunikasyon sa radyo.

Nang sumapit ang hanay ng isang milya, sinimulan kong businahan siya at maghanda ng avoiding action. Ang range ay naglapit hanggang sa 0.5nm at patuloy pa din ako sa pag-busina. Kami ay nagmamasid sa pamamagitan ng mga largabista at sa kanilang mga ilaw sa kubyerta ang isang miyembro ng crew ay nakikita na umaalis sa accommodation ng crew at nagmamadali sa tulay. Sa puntong ito, ang barko ay gumawa ng isang masusing pagbabago ng kurso sa port, nilagay ang direksyon ng stern patungo sa amin, lumayo mula sa aming mga track at pinabagal. Pinananatili namin ang kurso at bilis at dumaan sa isang CPA na nasa 0.5nm. Muli kong sinubukan itaas ang sisidlan sa VHF ngunit hindi pa rin sila tumugon. Nagpatuloy kami sa aming pagdaan ng ligtas, na pinapanatili ang tamang pagtingin sa mga engine at pagpipiloto.

### Mga Bagay na Natutuhan:

Ang aking karanasan sa paglipat sa bahaging ito ng Dagat Mediteraneo ay nagturo sa akin na ang mga pamantayan ng pagbabantay sa marami sa mga maliliit na merchant vessels sa lugar na ito ay napakahirap. Madalas nilang binabalewala ang mga tuntunin ng daanan at bihirang tumugon sa VHF kapag tinawagan at kung may *close quarter situation* na paparating, dahil hindi nila nais na baguhin ang kurso o bilis upang sumunod. Kadalasang pinapalagay na ang mga yate ay dapat palaging magbibigay-daan anoman ang sitwasyon.

Ang aking barko ay 50 metro at 530GT at hindi isang maliit na barko, ngunit regular naming nakikita ang aming sarili sa mga pangyayari tulad ng mga pangyayaring noong huling gabi. Mayroon kaming ilang iba pang trapiko sa paligid namin kagabi at nais na lumikha ng isa pang malapit na quarters situation sa iba pang mga vessels kami ay pinabagal o pagbagong kurso. Ang M/V xx ay may unrestricted sea room upang dumaan sa stern namin, ngunit tila walang sinumang nagbantay sa tulay kung tama nga ang aming mga obserbasyon sa nakita sa binocular ng isang crew member na nagmamadali sa tulay ay tama.

**Report No 5:** Ang isang near miss sa English Channel sa pagitan ng isang yate at isang power-driven na barko. Ang mga aksyon o di pag aksyon ng isa ay nagkaroon ng epekto sa naging aksyon ng iba.

### Ayon sa Taga-Ulat (5):

Ang aking sailing vessel ay tumatawid sa English Channel, na lumalayag pahilaga sa lakas ng hampas ng hangin. Ang barkong xx ay papunta sa WSW. Iba-iba ang aming CPA sa pagitan ng couple of hundred feet at zero. Nabigo ang barkong ito na tumugon sa tatlong tawag sa VHF sa Channel 16 at dalawang tawag sa DSC.

Kasunod ng isang maikling komunikasyon sa VHF sa isa pang barko (na dadaan sana sa aming likuran) upang ipaalam

sa kanya, lumipat kami sa starboard. Pagkatapos ay tinawagan kami ng ikatlong barko na hinihiling sa amin na kumpirmahin ang aming mga intensyon at ipinaliwanag namin na babaling kami sa port pagkatapos na malagpasan ang dalawang barko upang hindi siya gumawa ng aksyon na maiwasan kami.

### Mga Bagay na Natutuhan:

Huwag ipalagay na ang isang barko ay may sinomang nagbabantay o gustong tumugon sa VHF kahit na malapit sa ibang mga barko. Para sa mga barko na ayaw magambala sa pagbabago ng daan kung kaya't hindi sumasagot sa mga tawag sa VHF, alamin ninyo na sa paggawa nito ay maaari kayong magdulot ng abala hindi sa isang barko lamang, kundi sa marami pa.

Sumulat ang **CHIRP** sa mga tagapamahala ng barko na hindi sumunod sa COLREGS, ngunit hindi sila tumugon.

**Report No 6:** Isang ulat mula sa isang yate na binabalangkas ang near miss sa isang dredger na sinundan ng isang opisyal na reklamo kung saan ang *follow up* ay hindi masyadong kasiya-siya.

### Ayon sa Taga-Ulat (6):

Ako at ang aking asawa ay naglalayag pakanluran sa aming yate nang nakita namin ang isang dredger na nasa unahan namin sa main channel. Sa likod dito ay isang inbound tanker. Nasa loob lang kami ng channel, kaya binago namin ang heading at inilipat sa labas ng channel upang palagpasin ang parehong mga barko - kami ay naglalayag at naka goose-wing na posisyon. Napansin ng asawa ko na nagbago ng direksyon ang dredger at patungo sa amin sa labas ng main channel. Sa puntong ito, kami ay medyo nalilito at nababahala. Walang komunikasyon mula sa dredger sa anumang paraan sa pamamagitan ng radyo o sa pamamagitan ng tunog ng busina at siya ay napakabilis na lumapit. Sa puntong ito, sinimulan namin ang aming makina at nag full throttle para ma-ikot namin sa port (papunta sa main channel) upang makalayo sa dinadaan niya, na nagresulta na mag gybe ang boat. Nagtungo ang dredger makalapagpas sa amin na may full steam at tinawid ang aming bow, tila litong-lito sila sa amin hanggang sumama muli sa amin sa main channel.

Ito ay nakaka-bahalang sitwasyon na maaaring magdulot ng kapahamakan kung ipapalagay lang namin na susubukan niyang iwasan kami, Ito ay para bagang walang tumitingin ukol dito.

Opisyal naming iniulat ito sa lokal na Port Authority bilang isang mapanganib na near miss, hiniling namin sa kanila na alamin ito at ipaalam kung ano ang karagdagang aksyon na aming gagawin at kung may kung kanino pa naming ito dapat ipagbigay-alam. Tumugon sila upang sabihin na nagbukas sila ng imbestigasyon. Kinakailangan maitatag ng barkong sangkot (at pati ang kumpanya nito) ang mga katunayan gamit ang tracking replay facility ng kanilang barko.

Kami ay nahimok sa kanilang tugon na ito at inulit namin na hindi man lamang sinubukan ng dredger na bigyan kami ng babala o di kaya'y makipag-ugnay sa amin tungkol sa kanilang mga intensyon. Bago kami nag-*helm* sa port, kami ay nasa downward sail na nasa goose-wing na posisyon, at hindi kami pumihit sa port, kami ay naging sa direktang daanan ng dredger (sila ay ang nag o-overtake na barko).

Ang mga sumusunod ay buod sa tugon na mula Port Authority:

Ang Kapitan ng dredger ay dumating para sa pakikipanayam noong nakaraang linggo at binalikan naming ang mga naging pangyayari ayon sa kanyang pagkaka-alala.

- Napag-alaman na ang bridge team ay may kamalayan sa inyong ginagawa at sa lahat ng iba pang mga yate sa lugar at sinubukan na isakatuparan ang mahihirap na daanan sa pamamagitan ng lahat ng mga ito nang ligtas hangga't maaari, gayunpaman, ang mga bagay ay hindi naisakatuparan tulad ng nakaplano, na nagresulta sa inyong ulat na sinabi. Kinumpirma rin ito ng Kapitan na sinusubaybayan nila ang VHF Ch.12 at 16 sa kabuuan ng kanilang transit ngunit hindi naririnig ang iyong mga tawag.
  - Ang Master ay nasa bridge kasama ang Second Officer sa oras ng nangyaring insidente na iyong inulat, parehas silang kwalipikado at may kaukulang mga sertipiko.
  - Inalala ng Kapitan na may ilang yate sa lugar ngunit sabi niya ay nagpapanatili siya ng isang ligtas na bilis sa oras at sinubukan niyang gawin ang mahirap na daanan sa pamamagitan ng mga yate sa ligtas na paraan hangga't maaari,
  - Sa opinyon ng Kapitan ay wala naman siyang nadaanan na mga yate sa lugar na itinuturing na near-miss situation.
  - Sa kasamaang palad, hindi namin nakuha ang replay ng radar at AIS data mula sa aming sariling sistema ng Vessel Traffic Services (VTS) dahil sa teknikal na isyu. Samakatwid, hindi kami nagkaroon ng pagkakataon na makita mismo kung ano talaga ang nangyari sa araw na iyon.
- Kami ay nasiyahan na ang bagay na ito ay sinusuri na ng Kapitan at pinaalam din sa mga may-ari, kaya wala na kaming karagdagang aksyon na gagawin.

**Karagdagang komento mula sa Reporter 6:**

Ito ay muntik ng maging malaking pinsala at maaaring magresulta sa pagkawala ng buhay at ng bangka. Naiwasan lang na mangyari ito dahil sa aming naging aksyon. Sa katunayan, sa lapit niya, kung sa anumang kadahilanan ay hindi umandar ang aming makina, malamang nagdulot ito ng malaking problema. Hindi maganda kapag ang mga leisure boats ay binabalewala o hindi alam kung ano ang COLREGS. Ngunit kapag ang mga “trained professionals” na namamahala sa mga barko ang magbalewala sa COLREGS, nagiging kahiya-hiya lang ito sa kanila.

Nais naming ibigay ito sa inyong atensyon dahil pakiwari naming ay kailangan talaga nating pagusapan ang mga bagay na ito at dahil sigurado ako ng hindi lamang kami ang kinakailangang gumawa ng pagiwas. Nauunawaan nating lahat na ang lokalidad ay isang napaka-abalang lugar na may maraming mga nakatagong peligro at minsan ay puno ng panganib. Kailangan nating igalang ang isa't isa; tatal, dapat ay kasiya-siya ang pagsakay sa bangka.

**Komento ng CHIRP**

Tinatalakay ng Maritime Advisory Board ang bawat ulat at nabanggit na mayroong maraming mga tema na tumatakbo sa pamamagitan ng ilan sa mga ulat.

Una, VHF. Binigyang diin na ang mga collision regulatons ay partikular na idinisenyo upang makapagpatakbo nang hindi na kakailanganin ng interbensyon ng VHF. Kung ikaw ang stand-on vessel at kung sa tingin mo ay nagdadalawang-isip ka, aba'y nagdadalawang isip ka talaga! Iyon ang oras upang gawin ang iyong aksyon sa pag-iwas at upang pabagalin ang takbo. Napansin din na ang isang pag-uusap sa VHF na “humihiling ng intensyon” ay nagbibigay sa ibang barko ng pagkakataon na sabihin ang “Hindi”. Sa pagsasaalang-alang sa ikatlong ulat, habang ang

“pinainit na talakayan” ay para maibsan ang pakiramdam mo, hindi ito nirerekomenda. Ang pagtuon sa collision regulation imbes na sa VHF ang mas mahusay na opsyon.

Sa pagdating ng GMDSS, walang legal na kinakailangan upang subaybayan ang VHF Channel 16, bagaman ito ay nananatiling isang safety at distress frequency. Mahalagang tandaan ang anumang gumaganang channel na dapat mong i-monitor sa iyong lugar na pinapatakbo, at pahalagahan din kung ito ay nasa daluyan ng Simplex o Duplex frequency – para sa huli, maaaring marinig ka ng ibang mga barko, ngunit maaari ka lamang makipag-usap sa transmitting station. Ang MCA MGN324 (M+F) Navigation – Watchkeeping Safety notice ay nakapagbibigay ng kapaki-pakinabang na impormasyon.

Karamihan sa mga ulat ay tumutukoy sa kamalayan sa sitwasyon. Ang persepsyon ng isang ligtas na passing distance ay inilarawan, at binigyang diin ng CHIRP ang pangangailangan na palaging ilagay ang iyong sarili sa posisyon ng iba pang mga barko. Anumang aksyon na gagawin ay dapat na maagap at mahalaga – ang buong kamalayan sa ikalimang ulat ay magsisiguro na ito ay hindi kinakailangan upang suriin ang intensyon ng iba pang mga barko. Ang mga pananaw ng isang tao ay maaaring hindi katulad ng sa iba, tulad ng inilalarawan sa komento sa visibility at panganib ng mga banggaan ng unang ulat.

Sinasabi ng CHIRP na sa isang sitwasyon sa pag-overtake, kung saan magagawa ng mahusay, mabuting kasanayan ang mag-overtake sa starboard upang mapanatili ang iyong starboard side na bukas.

Sa lahat ng mga ulat, madaling tingnan lamang ang mga pagkilos o mga di pagkilos ng mga kasangkot at maghati-hati sa sisisihin, ngunit hindi ito makakatukoy sa root cause - na maaaring nasa mga kwalipikasyon at karanasan ng mga tauhan. Sa kaso ng walang tao sa tulay, may isang taong may Certificate of Competency, ngunit hindi nangangahulugan na siya nga ay may kakayahan. Sino ang pumunta sa bridge sa ikaapat na ulat? Ang isang deck officer o isang tao na mas hindi kwalipikado? Ang mga oras na trinabaho sa nakalipas na 24 oras, linggo, o buwan ay maaaring maging mga kadahilanan gaya ng maaaring commercial o time pressure, kung pinapalagay o kung hindi man. Sa wakas, ang karamihan sa mga ulat ay nagpapakita ng isang kumpletong pagkabigo sa mga aspeto ng human element at safety culture.

Hinihikayat ng CHIRP ang mga ganitong klaseng ulat – nagbuhat ang mga ito sa maraming lugar sa mundo at lubos na nagpapakita na, sa mga tuntunin ng pinakamahusay o mahusay na kasanayan, marami pa rin tayong kailangang gawin.

-----PAGTATAPOS NG ULAT

**Fishing vessels –housekeeping**

**OUTLINE:** Ang ulat na ito ay patungkol sa mga isyu sa isang fishing port na tila naging “standard” ng normal na operasyon.

**Ayon sa Taga-Ulat:**

Habang ako’y nag-lalakad malapit sa bangka, napansin ko ang napakaraming kagamitan sa pangingsda ang nakakalat o nakatapon sa palibot nito at sa daungan. Inilakip ko ang mga litrato na nagpapakita na ang mga naturang mga kagamitan sa pangingsda ay nakaharang sa mga daanan papunta sa bangka.





Naka-highlight sa larawan sa itaas ang mga katagang “ang mga fishing gear na maiiwan dito ay aalisin.”

Sa larawan sa ika-6 na pahina, makikita ang napakaraming itinapong lumang equipment malapit sa dulo ng pantalan at sa access ladder na ginagamit ng mga crew. Pinapayagan naman ang pagtatambak doon ng mga kagamitang pangingsda; subalit, ang paraan kung paano ito ay ginawa ay maaring makapagdulot ng maraming safety hazards. Ang mga gamit ng mga mangingsda ay hindi pinapayagan na itabi sa kalapit lugar na katulad ng makikita sa larawan sa itaas. Malinaw na hindi sinusunod ng mga mangingsda o maging ng Harbour Master ang mga abiso ng Harbour Authority.

Ang larawan sa ibaba naman ay nagpapakita, na habang ang bangkang ginagamit sa pangingsda ay kinukumpuni, isang tankeng LPG at isang gas cutting equipment ay nakabalandra lamang sa deck. Wala namang makikitang crew members na nakasakay dito.



Maraming housekeeping hazards ang makikita dito – gaano karami ang makikita mo?

Maraming bilang ng mga panganib at malinaw na makikita dito. Marahil sa pamamagitan ng patnubay ng **CHIRP** at sa paghikayat ng mga port authority. Ang mga port authority ay maaaring mahimok din na pag-igihin ang kanilang risk management at

mabawasan ang posibilidad na magkaroon ng pinsala sa mga ibang partido na gumagamit ng kanilang pasilidad.

Sumulat ang **CHIRP** sa Harbour Authority ngunit hindi sila nakatanggap ng alinmang tugon.

**Komento ng CHIRP**

Ayon sa Maritime Advisory Board, tunay nga na ang ulat na ito ay nagpapakita ng importanteng isyu sa housekeeping. Mayroong tungkulin na pangalagaan ang bawat isa sa loob ng port at sa mga mangingsda. Nabanggit na ang mga nakapaloob na gastusin sa isang simpleng housekeeping ay mas mababa kaysa magagastos sa isang aksidente, pag-uusig o di kaya’y paglilitis ng isang third-party.

Sa United Kingdom, ang Approved Code of Practice and guidance (ACOP), isang dokumento mula sa HSE, ay tumatalakay sa kaligtasan ng dock operations at naglalayon na ang mga nasa tungkulin ay sumunod sa mga probisyon ng Health and Safety at Work Act 1974. Nakapaloob na dito ang mga taong nagkokontrol sa dock premises, mga suppliers ng plant and equipment, dock employers, managers safety officers, safety representatives at mga manggagawa. Inaabisuhan din ang paggamit ng risk assessment at pagtatatag ng kontrol. Dagdag pa dito, mayroon ng MCA/DIT Port Marine Safety Code. Sa pandaigdigang, may ibang mga bansa na magkakaroon ng kanilang sariling lehisasyon na sumasaklaw sa kaligtasan ng mga port.

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

**A Complete Lack of Safety Awareness**

**OUTLINE: Isang maikling ulat na nagtatampok ng dalawang lugar kung saan nagkaroon ng pagkasira sa safety awareness.**

**Ayon sa Taga-Ulat:**

Sa panahon ng pagdating ng manoeuvre ng isang general cargo ship, napansin ko na ang karamihan sa mga miyembro ng crew sa unahan at mga istasyon ng aft mooring ay hindi nakasuot ng anumang PPE (walang safety shoes, helmet, o guwantes). Ang ilan sa mga ito, kabilang ang isang opisyal na nakaposisyon sa mooring winch control panel, ay may naka suot ng flip-flops! Bukod pa rito, nang makumpleto ang docking, habang binuksan nila ang mga kargamento gamit ang mga old-style derricks ng barko, nakikita ko nang malinaw ang mga crew members na umakyat sa vertical ladder papunta sa derrick control. Sila ay walang damit pantaas at naka suot lamang ng flip-flops, at hindi nakasuot ng anumang PPE! Kakila-kilabot na masaksihan ang kakulangan sa safety culture, habang nakapaligid sa kanila ay mga abiso sa kaligtasan ng barko, mga poster, mga IMO signs atbp. SAFETY FIRST? Marahil hindi para sa barko na iyon!

Bilang karagdagan, habang ang barko ay nasa *final approach* patungong pier, ang port anchor ay binaba mula sa hawse pipe nang hindi muna ibinalik sa lebel ng tubig. Nalampasan nito ang bangka ng line handler na literal na ilang metro ang layo. Bilang resulta, ang bangka ng line handler ay umikot ng mabigat at mabiiis papalayo.

Ang anchor ay ibinaba upang bumagal sa paglapit. Gayunpaman, hindi malinaw na naipaalam ito ng piloto sa lahat ng partido na kasangkot sa VHF. Lahat kami ay nagulat dahil hindi kami inabisuhan sa aksyong ito. Maayos naman ang lagay ng panahon sa oras na iyon (NE winds 10/15 knots), na may maliit na alon at tubig, at walang mga abnormalidad na nagaganap sa pag manyobra. Ang lahat ng crew sa forward mooring station ay nakatayo sa starboard side at handa na upang maibaba ang mga lubid sa bangka. Noong ibinaba ang angkla, walang nagsuri sa port side bago alisin.

**Lessons Learned:**

Ito ay *spiral to disaster* – kakulangan ng kaalaman sa alinmang panganib, mahinang safety culture at walang komunikasyon.

**Komento ng CHIRP**

Nang talakayin ang ulat na ito, ang Maritime Advisory Board ay sumang-ayon sa reporter na ang kakulangan ng anumang kagamitan sa kaligtasan (PPE) ay nagpapahiwatig ng kaunting paggalang sa kaligtasan, na humahantong sa isang mahinang kultura sa kaligtasan habang nakasakay sa barko at sa kumpanya.

Tungkol sa angkla, hindi pangkaraniwan na kontrolin ang bilis ng approach sa pamamagitan ng “dredging” ng isang anchor sa maliliit na port na may limitadong silid. Gayunpaman, inaasahan na wastong komunikasyon sa pagitan ng bridge team (parehong piloto at master) at ang forward mooring station ay mapanatili sa kabuoan. Sa kasong ito, ang kakulangan sa komunikasyon ay maaaring maging delikado sa line boat. Sumasang-ayon ang CHIRP sa reporter na bago maghulog ng angkla, ang lugar ay dapat masuri sa labas ng bapor upang matiyak na ito ay ligtas. Napapansin din na kung ang pagbaba ng angkla ay regular na isinasagawa, ang line handling boat ay hindi dapat na nasa paligid hanggang sa makumpleto ang operasyon na ito. Sa huli, mabuting pagsasanay na ibaba ang angkla sa waterline bago ito bitawan – ang mga angkla ay magsiksikan sa hawse pipe.

----- PAGTATAPOS NG ULAT

CORRESPONDENCE RECEIVED

**Night Watchman**

**Ayon sa Taga-Ulat:**

Isang taon matapos na natigil na ang planong pagbabawas gastos para alisin ang night watchman sa harbour, isang lasing na lalaki ang nagdesisyong lumangoy ng mga bandang ala-una ng umaga ngunit nagkaroon siya ng problema. Nakita siya ng isang night watchman sa dagat at binigyan siya ng lifebelt habang nagbibigay ng alarma sa Coastguard sa pangyayari. Makalipas ang ilang panahon ay tumugon na ang RNLI. Natagpuan nila ang nadisgrasyang lalaki sa pamamagitan ng life ring na iniabot ng night watchman. Ang biktima ay dinala sa lifeboat at dinala sa baybayin na kung saan ay tinulungan siya ng aming mga crew member at ibinigay sa pangangalaga ng ambulansya.

Ang insidenteng ito ay nagpapakita ng importansya ng pagkakaroon ng isang tao na andiyan sa pantalan. Noong nakaraang taon lang na ang trabaho ng pagiging night watchman ay muntik ng mabasura, at dahilan sa tumataas na aktibidad sa port, ang papel ng isang night watchman ay naging mahalaga. Isa nanamang buhay ang nailigtas ng isang night watchman – kaya’t dalawa na ito sa taong ito. Sa tingin ko ang alak at barko ay sadyang hindi magandang pagsamahin, at walang lugar ang alak sa barko o maging sa paligid ng barko. Sinabihan ako ng RNLI na kung hindi dahil sa aksiyon ng night watchman, posibleng binawian na ng buhay ang lalaking ito.

Minsan pa, kayo at ang CHIRP ay mahalaga sa pagpapanatili sa night watchmen sa kanilang mga trabaho at nagpapakita ito na ang inyong ginagawang mga pagsisikap ay nakakapagligtas ng buhay.

**Komento ng CHIRP**

Maligaya ang CHIRP na makatulong sa pagsisiguro na ang mahalagang papel na ito ay maipagpatuloy. Ang halaga ng papel na ito ay napatunayan sa pamamagitan ng pagkakaligtas sa buhay. Nais naming pagtibayin ang katotohanan na ang alak at ang paglangoy ay lubhang mapanganib na kombinasyon.

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