

Editorial

Minsan pa, tinatampok namin ang malawak at iba't ibang uri ng ulat sa isyung ito. Nagpapasalamat kami sa lahat ng aming mga taga-ulat.

Isa sa mga tema na malinaw na lumitaw ay ang pangangailangan na maging proactive o maagap pagdating sa usaping pangkaligtasan. Nagbigay ang isang RHIB crew ng masusing safety briefing bago bumiyaha. Gayunpaman, binalewala ng isang pasahero ang safety rules na iyon at muntik na siyang masugatan ng malubha. Walang dudang natuto ng leksiyon ang Kumpanyang ito na magiliw naman nilang ibinahagi sa amin. Nakabalita din kami sa isang dating marino na nakapuna ng ilang mga hindi ligtas na gawain at gumawa ito ng aksiyon upang ipagbigay-alam ito sa kumpanyang nasasakupan nito. Agad namang inayos ng kumpanya ang sitwasyon.

Isa ito sa mga ulat na natatanggap namin sa loob ng maraming taon mula sa mga retiradong marino. Hindi naman ito nakakagulat dahil ang paglalayag ay isang kakaibang hanapbuhay at ang mga bagay na ating natututuhan ay nananatili sa atin hangga't tayo ay nabubuhay. Gayunpaman, nakakatuwang marinig ang mga ito mula sa mga dating marino. Umaasa kami na mas marami pa sa kanila ang mag-ambag ng kanilang ulat.

Ang pagiging proactive o maagap ay makikita din sa seleksyon ng mga ulat ukol sa AIS at ECDIS offsets. Kapag mayroong offsets, hindi mo kailangang tanggapin ito. Nagbibigay kami ng ilang mga payo tungkol sa ano ang dapat gawin upang maalis ang mga ito. Hindi kinakailangan na tanggapin ang isang bagay dahil lamang sa 'ito ay palaging ganoon'.

Isa pang ulat sa isyung ito ang nagbibigay ng mahusay na deskripsyon sa pagkakaiba sa pagitan ng **CHIRP Maritime** at isa pang organisasyon na nakikipagugnayan din kami – ang **ISWAN**. Parehas kaming tumatalakay sa confidential reporting systems, subalit ang **ISWAN** ay naka-concentrate sa kapakanan ng mga marino, sa pamamagitan ng kanilang **Seafarer Help** na programa. Samantala, kami ay mahigpit na tinatalakay ang isyu sa kaligtasan. Paminsan-minsan, isa sa amin ang nakakatanggap ng ulat na tumatalakay sa parehong kapakanan at kaligtasan, kaya ibinabahagi namin ang impormasyon at inaasikaso ang paksang may kaugnayan sa amin. Makikita ninyo sa ibaba kung paano namin ito ginagawa. Sa kasamaang palad, umalis na ang taga-ulat sa barko bago pa man namin maresolba ang ilan sa mga pinarating na isyu. Ngunit marapat lang na malaman ninyo na maaari padin namin kayong tulungan, kaya hinihimok namin kayo na huwag mawalan ng ugnayan sa amin pagkatapos na makaalis na ng barko.

Sa wakas, napag-alaman namin ang tungkol sa isang proactive port authority. Mayroon isang proactive crew na nakalutas sa isang problema sa komunikasyon. Nagkaroon ng proactive bridge team na kung saan naiwasan ang isang potensyal na seryosong pagkakamali. Ang lahat ng mga ito ay mga mahusay na halimbawa sa kung paano ang common sense at pagiging alisto ay makakatulong upang maging mas ligtas ang ating industriya. Kung mayroong kayong katulad na istorya, maaaring ipagbigay-alam ninyo sa amin.

Hanggang sa muli – manatiling ligtas!

MGA ULAT...

Safety briefings are given for a reason

OUTLINE: Isang ulat na nagdedetalye sa isang insidente na may sadyang di pagsunod sa safety briefing at humantong sa pagkapahamak ng isang pasahero.

Ayon sa Taga-Ulat:

Ako ang skipper ng isang Rigid Hulled Inflatable Boat (RHIB) na nag-aalok ng mga tour sa lokal na lugar upang obserbahan ang wildlife, fauna at flora. Nagbibigay kami ng isang masusing safety briefing bago umalis. Sa partikular na okasyong ito, ang aming mga pasahero ay pinapayuhan ng ilang beses bago magsimula ang paglalakbay at bilang safety briefing sa mga nakasakay ay ang umupo sa may bandang

likod ng bangka dahil ito ay mas matatag.

Umalis kami sa port na may medyo kalmadong kondisyon (sea state 2), na may mabagal na takbo na 5 knots. Habang papalapit na kami sa sandbar sa gilid ng estuario ay nagkaroon ng pagtaas ng alon na may 1-2 na talampakan bungsod ng mas mababaw na kondisyon.

Nang kami ay halos nasa sandbar na, ang huling alon ay mas matarik kaya nagdahan-dahan kami habang papalapit ang alon. Ang mga pasahero ay kapwa tumayo habang naglalakbay kami sa ibabaw ng alon, na nagresulta na isa sa kanila ay humampas pabagsak sa upuan.

Ang bangka ay agad na tumigil. Ang mga crew ay nagpunta upang suriin ang pasahero, mukha itong nasa tulirong kalagayan at nagrereklamo na namamaga ang kaniyang lower back muscles. Ang skipper ay dahan-dahang bumalik sa bay, at ang crewmember ay nanatiling kasama ang pasahero at sinisiguro na pinipisil nito ang kanyang mga kamay at ginagalaw ang kanyang mga daliri sa paa. Siya ay binigyan

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.

ng kumot upang mainitan at hindi pinapagalaw. Kasunod ng tawag sa VHF sa operation base sa marina, tumawag din ng ambulansiya. Halos limang minuto pagkatapos na bumalik sa pontoon, dumating ang paramediko. Pagkatapos ng eksaminasyon, pinayuhan ang pasyente na ang pananakit ay bunsod ng pamamaga ng lower back muscles. Pinayuhan siya na uminom ng pain reliever, umuwi at magpahinga.

Natutuhang Aral:

Dapat magkaroon ng mas malaking diin sa mga customers na manatiling nakaupo sa lahat ng oras sa panahon ng biyahe.

Karagdagang Diyalogo:

Sa karagdagang pag-uusap sa pagitan ng **CHIRP** at ng taga-ulat, nagawa ang mga sumusunod na puntos;

- Nakumpirma na ang pinsalang natamo ay nasuri bilang muscular lamang.
- Tama ang mga crew ng RHIB sa pagbibigay ng pangunang lunas para sa shock at potensyal na malubhang pinsala sa spinal.
- Napagkasunduan na ang mga natutuhan ay maaaring magamit sa anumang RHIB operation at sa katunayan, marami pang ibang mga aktibidad sa loob ng leisure sector na kung saan sangkot ang mga pasahero.
- Nagkaroon ng pagtataka kung bakit ang dalawang pasahero, na nasa kanilang edad na 70, ay nagpasyang tumayo bagama't nasabihan sila nang maraming beses sa buong paglalakbay na manatiling nakaupo sa lahat ng oras.
- Binigyang diin na ang mga briefing ay isinasagawa bago ang mga iskursiyon, at sa bahagyang mas malakas na panahon' kasama dito ang pagmumungkahi na ang iskursiyon ay maaaring ipagpaliban sa isang mas kalmadong panahon. Sa partikular na sitwasyong ito, binigyan ng payo na ipagpaliban, ngunit pinilit nilang pumunta sapagkat sila diumano ay isang "fit couple".

Komento ng CHIRP

Nang talakayin ang ulat na ito, sinabi ng Maritime Advisory Board na ang concern ng operator sa "Ano ang mas mabuti at kailangang gawin upang maiwasan itong mangyari muli?" ay kapwa kapuri-puri at katanggap-tanggap. Sa isang mas malawak na konteksto, ang spinal injuries ay maaaring maging malubha at ang mga pasahero sa kasong ito ay masuwerte na gasgas lamang ang naging resulta.

Sa lahat ng mga operasyon na kinasasangkutan ng mga pasahero, ang kanilang kaligtasan ay dapat bigyan ng pinakamataas na prioridad. Isinasalang-alang ng **CHIRP** na mayroong mga potensyal na pagdaragdag sa safety briefings upang mapagting ang pakiusap na manatiling nakaupo. Una, ang babala sa boarding point na nag-oobliga sa mga pasahero na manatiling nakaupo. Bagama't simple, ang salitang "kinakailangan" ay nagdadala ng lubos na bigat kaysa sa salitang 'hiniling'. Bukod pa rito, hangga't magagawa, ang isang babala sa likurang upuan, o sa pag-upo sa athwartships ay maaaring kapaki-pakinabang. Ang mga hakbang na ito ay kapwa magpapatibay sa mga safety briefing. Ang posibilidad ng pagpirma ng pasahero sa isang waiver ay napag-usapan ngunit sa huli ay naisip nila na, mula sa perspektibo ng pasahero, ito ay may kasamang pagpirma ng isang pirasong papel (na may maraming legal na terminolohiya) di gaya ng lubos na pagpapatibay sa kapahamakan.

Ang isang mas mahirap na assessment ay maaaring matukoy ang pagiging angkop ng mga pasahero upang mapayagang magbiyahe batay sa kasalukuyang panahon, o isang desisyon ng kumpanya na sadyang masungit ang panahon upang ipagpaliban ang biyahe. Ito ay bahagyang iba kaysa sa isang pasahero na nagsasabi na sila ay angkop na magbiyahe. Maaaring makaapekto ito sa mga komersyal na pagsasaalang-alang ngunit nagbibigay ng isa pang antas ng kaligtasan.

Ang Marine Accident Investigation Branch (MAIB) ay may ilang mga ulat na may kaugnayan sa RIB's at marahil ang pinaka-kaugnay ng ulat na ito ay ang 10-2017 na kinasasangkutan ng isang banggaan sa pagitan ng dalawang RIB's na nagresulta sa malubhang pinsala sa isang pasahero. Ang ulat ay nagma-highlight ng iba pang insidente at nagbibigay ng impormasyon tungkol sa nailathalang gabay at regulasyon. Nabanggit din ang tungkol sa spinal injuries, gaya ng mga safety briefing.

----- PAGTATAPOS NG ULAT

Proactive Port Authority

OUTLINE: Isang ulat ng kakulangan sa combination ladder at ang follow up na kung saan kapwa sangkot ang port authority at ang regulatory authority (Port State Control).

Ayon sa Taga-ulat:

Ang barko na ito ay iniharap ang sarili para sa isang pilot boarding na may mga sumusunod na kakulangan;

- Ang accommodation ladder ay mas matarik ng 45 degrees at hindi naka-secure sa gilid ng barko, habang ang pilot ladder naman ay hindi nakakabit sa gilid ng barko na may 1.5m sa itaas ng plataporma ng accommodation ladder.
- Ang accommodation ladder ay nakakabit sa pilot ladder, ngunit maging ang accommodation ladder ni ang pilot ladder ay hindi nakakabit sa hull - sa kabila ng lahat ng kinakailangang sunken fixtures na magagamit.
- Ang catastrophic rust ay napansin patungo sa mga stanchions at fittings.
- Ang mga tali ay hindi tama ang pagka-rig, may mga buhol o mga splice sa kahabaan ng lubid, at nilagyan ng spliced eyes at shackles sa dulo ng lubid.

Mayroon lamang napaka-limitadong salitang Ingles sa barko, ito ay humahantong sa mga problema sa komunikasyon kapag sinusubukang itama ang sitwasyon.

Ang manager ng Port Authority ay sumulat sa mga tagapamahala ng barko na nagdedetalye sa mga kakulangan at hinihiling na suriin ang pagkakaayos. Inutusan ang barko na palitan ang anumang mga kagamitan na hindi nakapasa sa kinakailangang pamantayan (sa kasong ito ay ang regulatory enactment SOLAS V23 ng bansa).

Ipinabatid sa mga tagapangasiwa na kung ang barko ay dumating mismo sa port sa hinaharap na may kakulangan ng pilot transfer arrangement, malamang na matatanggihan ito ng pilot service. Ang mga tagapangasiwa ay pinayuhan din na ang port ay hindi magkakaloob ng mga pilotage services maliban kung may malinaw na katibayan na nagpapakita na ang lahat ng mga corroded pilot transfer arrangement equipment ay nagawan ng paraan at naitama.

CHIRP note – ito ay isang edited na extract ng sulat kung saan tinangal ang pangalan ng port at bansa.

Karagdagang Diyalogo:

Namangha ang **CHIRP** sa klase ng interbensyon na ito at ang karagdagang pag-uusap ay nagpakita ng mga sumusunod.

Sa port na ito, dalawang buwan na ang nakakaraan ay sinimulan namin ang isang inisyatibo upang turuan ang Industriya (mga charterer, exporter, mga shipping agent, mga may-ari ng barko, atbp). Sa madaling salita, pinayuhan namin na mula Enero 1, 2019 ay kukuha kami ng mas maraming prescriptive approach, kaya kailangang malaman ng industriya na ang mga pagkaantala sa pagpapadala ay maaaring magresulta sa hindi sapat na pilot transfer arrangements. Ang dalawang buwan na lead time ay sa pagkilala ng katotohanan na ang mga charters ay maaaring nakaayos na – karaniwan, sinusubukan naming makakuha ng mga charterers upang isaalang-alang ang mga pilot boarding arrangement sa kanilang mga vetting processes (siyempre, pinapalagay na sila ay aktwal na gumagamit ng vetting process). Ang may katuturang payo sa industriya ay binubuo ng isang liham sa labintatlong managers/charterers o sa kanilang mga ahente na natagpuang hindi sumusunod sa nakalipas na panahon.

Hinihingan na namin ngayon ng sertipiko ng pilot ladder ang barko bilang bahagi ng aming pre-arrival regime at ang simpleng tool na ito ay nakakataas ng kamalayan.

Ang aming approach ay makapagturo at makatulong hangga't sa abot ng aming makakaya sa lahat ng oras. Ang tugon mula sa mga barko ay napakahusay hanggang ngayon, na may mga barko na gumagawa ng hot works paminsan minsan upang matiyak ang sapat na fixing points o stanchions. Maraming mga barko ang kailangan lamang ng kahit kaunting seamanship advice na walang bayad naman naming inaalok. Bumili din kami ng kagamitan (pilot ladder at magnets) na aming ibibigay sa mga barko upang maiwasan ang mga pagkaantala. Ang kagamitan na iyon ay ibinibigay sa 'you use it, you own it' na basehan.

Komento ng CHIRP

Ito ang kauna-unahang pagkakataon na nakita ng **CHIRP** ang isang port authority na magkasamang kumikilos ng regulator at proactive na sinusubukan na turuan ang mga barko upang maibaba ang bilang ng may mga deficiencies. Bagaman kami ay nalulugod na ipahayag ang mensaheng ito, ito ay isang bagay na natalakay na noon pa. Ang suhestiyon na ang mga sertipiko ay kailangang ibigay bilang bahagi ng pre-arrival information ay magandang inisyatiba at lubos na hinihikayat.

Alam ng **CHIRP** na ang mga piloto sa partikular na bansang ito ay napaka-aktibo sa pag-highlight ng mga isyu at pagbibigay pansin sa mga regulator at sa port authority ukol dito. Habang naiintindihan namin na ang actual authority ay nagmumula sa regulator (ibig sabihin, Port State Control), ang ulat na ito ay nagpapakita ng kanilang pagpayag na maagap na makipag-ugnayan sa mga port / piloto, upang pigilan ang mga hindi mahinang kasanayan at upang umaksyon.

Ayon sa kasaysayan, ang posibilidad na maharap ang mga kakulangan ay sa paggamit ng phraseology tulad ng "Sa susunod na bumisita kayo, kami ay mag..." Ang ulat na ito ay nagpapakita na kapag ang isang barko ay tila kulang sa kagamitan, ang regulator na ito ay handang gumawa ng agarang pagkilos. Ang patuloy na pagpukol sa bulsa ng mga may-ari at mga tagapangasiwa sa pamamagitan ng pag-antala sa barko ay tiyak na makakakuha ng kanilang pansin at makakatulong sa pagbabago ng pag-uugali!

Ang mga ulat ay maayos na inaksyunan upang

maiwasang maulit ang ganito at mawakasan ang mga sitwasyon gaya ng isinalarawan sa ibaba. Sa sitwasyong ito, aktwal na inilagay ng piloto ang kanyang bigat sa hagdanan at ang mga lubid ay nabagsak na lamang. Sa kabutihang palad, ito ay habang sinusubok palang ang hagdan bago ang pag-disembark, kung hindi gayon, maaaring mas malala pa ang kahihinatnan.



Deathtrap – inilagay ng piloto ang kanyang bigat sa hagdanang ito bago pa mag-disembark at ang magkabilang panig lubid ay nahati!!

Mahalagang tandaan - sa nakalipas na mga buwan, nakatanggap ang **CHIRP** ng mahigit sa 30 pilot ladder at/o combination ladder deficiencies. Kaya't mainit pa rin ang paksa at nangangailangan ng pagtugon. Ang isa pang Insight article sa paksang ito ay mailalathala sa website ng chirpmaritime.org sa malapit na hinaharap.

----- PAGTATAPOS NG ULAT

AIS and ECDIS offsets

OUTLINE: Nakatanggap kami ng ilang mga ulat na bumabalangkas sa position anomalies sa pagitan ng AIS at ECDIS ng barko, at mga posisyon na nakuha mula sa isang PPU o sa pamamagitan ng visual/radar position fixing.

Ayon sa Taga-Ulat (1):

Bago magsimula, walang mali sa mga display ng ECDIS. Gayunpaman, sa sandaling umandar na ang barko, kitang kita na ang mga mali. Ang posisyon na ipinapakita sa ECDIS ay naobserbahan na nahuhuli ang visual at radar positions. Habang bumibilis ang takbo ng barko ay lalo din namang nadadagdagan ang pag-lag. Kinopya ng AIS position ang ECDIS at kapwa ipinahiwatig ang isang posisyon na humigit-kumulang 160m na nahuhuli sa aktwal na posisyon ng barko. Hindi ito ang unang barko na may ganitong isyu.

Karagdagang Diyalogo:

Inalok ng **CHIRP** na makipag-ugnayan sa mga ISM Managers ng barko, ngunit sinabi ng taga-ulat na ang port ay nakipag-ugnayan na sa kanilang national administration at nakapag-abiso na ng report para sa isang PSC visit kung sakaling bumalik ang barko. Ipinasa din nila ang isyu sa mga awtoridad ng PSC para sa susunod na bansa ng port of call.

Ayon sa Taga-Ulat (2):

Kamakailan lamang, napansin ko na ang posisyon ng AIS ng isang barko ay nakalabas ng humigit-kumulang na 20 metro.

Sa sandaling nasuri ang mga offset, ang independent Portable Pilot Unit (PPU) ay nagpakita ng magkakaibang resulta sa screen. Ipinakikita ng AIS data na ang antenna ay pasulong sa harap ng bridge at 3 metro ang layo sa starboard side.

Sa pagsisiyasat sa antenna plan, naging maliwanag na ang pagkakamali ay dahil sa mga pagkakaiba ng mga offsets para sa antenna ng AIS GPS at No 2 GPS antenna. Ang No 1 GPS antenna ay nakalagay malapit sa AIS GPS antenna. Ipinakita sa akin ng Second Mate yung selector switch, at hiniling ng Kapitan na ilipat ito sa No1. Sa loob lamang ng ilang segundo, ang posisyon ng AIS ng barko sa aking PPU ay nagbago at nakahanay na sa independent PPU position. Sumang-ayon ang Kapitan na mag-post ng isang paunawa tungkol sa AIS na kailangan ang AIS external input ay dapat nagmumula sa No1 GPS.

Ayon sa Taga-Ulat (3):

Pagdating sa port, naobsrbahan ko na ang data ng AIS ay nagpapakita sa barko na nahuhuli sa data na ipinakita naman sa PPU. Habang dumadaan kami sa isang beacon, hiniling ko sa master na sabihin sa akin kung saan ito galing habang nakatingin sa ECDIS. “Sa port bow,” ang kanyang sagot; ngunit sa totoo lang, ito ay galing sa beam. Matapos na ma-secure ang barko sa tabi, wala namang naging pagkakamali.

Tinanong ko ang Kapitan kung posible na tignan ang mga settings na nasa GPS. Nakita namin na sa GPS SETUP, may seksyon na tinatawag na GPS SMOOTHING na nagpapahintulot ng data entry. Ang “Position” ay naka-set sa 20 segundo, ang “Speed” sa 30 segundo at “Average Speed” sa 120 segundo. Ang master ay ni-reset ang lahat ng mga ito sa zero at nakumpirma na ang resulta ay naging epektibo, tama at nagpakita ng tamang posisyon sa mga sumunod pang pag-alis.



PPU na nagpapakita ng GPS smoothing (sa itaas) na may vessel “lagging” at smoothing removed (sa ilalim)

Ang ganitong uri ng pagkakamali ay naiulat na dati, ngunit sa mga oras na iyon ay walang tulong na nakukuha mula sa mga Kapitan na nasasangkot.

Komento ng CHIRP

Nagkomento ang Maritime Advisory Board na ang mga ulat na ito ay nagtataas ng ilang mga isyu kabilang na ang ilang mga pangkaraniwang pagkakamali tulad ng sobrang pagtitiwala sa ECDIS. Malinaw sa atin na mahalaga na palaging tama ang data input na ginagamit.

Mahalagang tandaan, ang taas ng antenna ay dapat na tama ang pag-input, at dapat malaman ng bridge team kung aling GPS ang siyang master unit. Mula sa ikalawang ulat, kahanga-hanga na ang isang antenna plan ay ginawa sa maikling pagkakasunud-sunod at ang isyu ay parehong natukoy at naituwid.

Bilang karagdagan sa nasa itaas, ang tama na pagpoposisyon ay nakasalalay sa wastong speed inputs,

at pati ang anumang WGS84 offsets na ini-input natin sa master equipment.

Tungkol sa GPS smoothing, ang CHIRP ay naglalabas ng babala. Ang pag-alis ng lahat ng smoothing ay maaaring malutas ang position lag sa ikatlong ulat, ngunit may layunin kung bakit may smoothing. Ito ay maaaring makaapekto sa course over the ground (COG), course made good (CMG) at time to go sa isang alteration point (TTG). Kaya, importanteng bumuo ng mga kinakailangang check and balances para sa mahahalagang kagamitan na ito, dahil ang pagtitiwala sa ECDIS at iba pang electronic na kagamitan ay madaragdagan lamang - ang kadahilanan na ito ay lalong mahalaga pagdating ng autonomous shipping.

Mayroon ding pantay na responsibilidad ang mga nag-iinstall ng kagamitan na makapagbigay ng payo at babala. Ang hindi tamang mga AIS offsets sa panahon ng pagkakabit ay maaari ring maging sanhi ng pagkalito at maaaring mangailangan ng pagbisita mula sa isang technician upang ma-access ang pass code. Para sa mga ship managers na magsign-off ng instalasyon, kailangan ng sapat na sigasig upang masiguro na ang kagamitan ay wasto ang pagkakasuri at nagkaroon ng masinsinang operator familiarization, marahil ay pinahusay na manufacturers training courses, commissioning engineers’ instructions at demonstrations - dahil mula sa unang puntong ito, ang impormasyon ay maaaring mawala sa mga kasunod na mga operators; dahil sa successive handovers ay nawawala ang mga maliliit na bagay o impormasyon.

Ang bawat sistema ng ECDIS ay may pasilidad upang mag-input ng mga manual positions, visual bearings at radar distances, at bawat manufacturer ay nagpapayo na magsagawa ng mga cross checks / comparisons sa ibang mga paraan ng position fixing. Sa confined waters, ang Mk1 human eye ay isang napaka-epektibong kasangkapan. Kung ang ECDIS ay nagpapakita ng isang beacon sa bow, ngunit nakikita mong ito ay nasa beam; ito ay hindi tama, magtanong ka – huwag palaging ipagpalagay na ang beacon ay wala agad sa posisyon.

Sa wakas, sinabi ng CHIRP na ang ECDIS ay isang napaka-talino at kapaki-pakinabang na tool, ngunit isa lamang ito sa maraming tools sa mariners’ toolbox. Ang regular na pag-tsek sa GPS, ECDIS, AIS atbp, kumpara sa visual at radar positions ay dapat palaging pinapanatili. Ang overlay ng radar sa ECDIS at anumang pagkakaiba ay magiging halata. Dapat din tandaan na ang AIS ay hindi inilaan para sa position reference ngunit ito ay para sa vessel identification.

Isang tanong para sa aming mga bridge watchkeeping readers, kailan ang huling beses na manual kang nagpasok ng posisyon sa ECDIS ng iyong barko?

----- *PAGTATAPOS NG ULAT*

Lifting Operations

OUTLINE: Isang ulat na naglalarawan sa isang lifting operation na nagha-highlight sa ilang mga lugar kung saan may mataas na potensyal na magkaroon ng aksidente.

Ayon sa Taga-Ulat:

Kamakailan, pinagmasdan ko ang lifting operation na isinagawa sa isang research vessel at batay sa isang obserbasyon, ang operasyon ay hindi umabot sa pinamakamababang pamantayan sa ilalim ng SI 2006

No.2184. Ang Merchant Shipping at Shipping Vessels (Lifting Operations at Lifting Equipment) mga regulasyon taong 2006. Ang mga natukoy na kakulangan ay maaaring humantong sa malubhang pinsala sa mga crew ng barko, mga ikatlong partido at/o pedestrian.

Para maging partikular, may apat na dram ng langis na hindi ligtas na itinaas sa isang wooden pallet gamit ang web strops. Sa panahon ng lifting operation, ang wooden pallet ay nagsimulang nabuwag dahil hindi ito nakadisenyo para sa layuning ito. Ang lugar ay hindi nakurdonan at ang load ay dumaaan sa isang gangway access ng barko na kung saan ay hindi ligtas.

Batay sa mga obserbasyon na ito, nakipag-ugnayan kami sa operator ng barko.

Mga Aral na Natutuhan:

Nagbigay ng positibong reaksyon ang operator ng barko. Nagsagawa ito ng isang imbestigasyon na tumutukoy sa mga pagkakamali ng kanilang SMS. Dahil dito, bumili na sila ng mga karagdagang kasangkapan na kung gagamitin nang tama ay makakasigurong ligtas ang mga kaparehong operasyon sa hinaharap.

Ang layunin ng paglalathala sa ulat na ito ay sa kadahilanang naging karanasan ng taga-ulat ang pag-aangat ng mga kalakal sa wooden pallets na gumagamit ng mga web strops na hindi dinisenyo para sa gayong layunin ay hindi angkop sa ganitong pag-aangat. Bilang isang dating marinero at nakakakita ng maraming maling paglo-load sa kaparehas na sitwasyon, ako ay nababahala.

Komento ng CHIRP

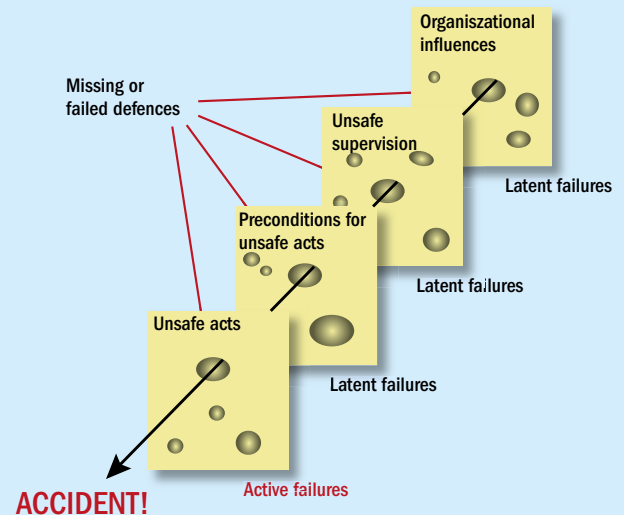
Sa pagtalakay sa ulat na ito, ang Maritime Advisory Board ay nagkomento na ang taga-ulat ay nagtataas ng ilang mahahalagang mga isyu at sumang-ayon sa lahat ng kanilang mga concerns, na nararapat lamang na magkaroon ng pagsusuri at promulgasyon.

Sa mga termino ng Near Miss reports, ang mga lifting incidents na natanggap ng CHIRP at iba pang mga organisasyon tulad ng International Marine Contractors Association (IMCA) at ang Marine Safety Forum (MSF), ay halos lubos ng nauugnay sa lifting operations. Bihira lang na ang mga problema ay nauugnay mismo sa lifting plan, ngunit kung sa paano ito isinasagawa. Bihira ding makatanggap ng ulat tungkol sa heavy lifts o kumplikadong mga operasyon – “routine” ang pangunahing salita dito.

Sa pagbabasa ng ulat, ikaw ay humantong sa serye ng mga pagkabigo ng Swiss Cheese model (tignan ang diagram sa ibaba) kung saan ang bawat depensa na nilabag, gaano man kaliit, ay maaaring humantong sa isang pinsala o mas malala pa dito. Mas maraming nilabag na depensa, mas maraming nagiging mga butas sa Swiss Cheese at mas malaki ang posibilidad sa mga butas na humantong sa mas mataas na insidente nito.

Kung titignan ng mas maigi ang ulat upang matukoy ang mga pagkakamali, nakasaad sa unang bahagi na ang mga dram ng langis ay itinataas sa hindi secured na wooden pallet gamit ang web strops. Iyon ang tatlong bagay na nilabag sa mas mababa sa isang dosenang salita. Sa panahon ng lifting operation, ang wooden pallet na hindi dinisenyo para sa layuning ito ay nagsimulang mabuwag. Ang lugar ay hindi naharangan at ang load ay

dumaan sa isang gangway access ng barko na hindi ligtas.



Swiss Cheese model showing breaches of defences with potential for an incident

Ang risk assessment na tinuturing ang lift bilang isang independienteng operasyon (ibig sabihin, hindi isang generic na risk assessment) at naka-back up sa pamamagitan ng isang on-site toolbox talk bago ang pagsisimula ng isang operasyon ay dapat maalis ang mga hindi tama na kasanayan sa pag-seamanship, hindi tamang mga lifting technique at hindi tamang aparatong ginagamit para sa pag-aangat. Ang pagsasanay ay dapat ding isaalang-alang. Mahalaga ring ikonsidera ang lokasyon ng pag-aangat. Sa kasong ito, ang pag-load ay dumaaan sa isang gangway at ang mga kahihinatnan ng sinumang sasakay habang may pagkakamali sa pag-load ay hindi naiisip ang tungkol dito – sa kadahilanang hindi naka-kurdon ang lugar.

Ito ay isang malinaw na halimbawa, sa isang banda, kung saan ang mga kumpanya ay sapat na tinitignan ang kanilang mga pamamaraan. Ito ay magbubukas sa kumpletong panoply ng nawawalang elemento ng safety culture, kabilang na ang mga pamamaraan, pagsasanay, kakulangan ng workforce empowerment, komunikasyon, hindi magkatugmang mga layunin, at iba pa. Sa partikular na kasong ito, ang kumpanyang sinisiyasat ay nakalutas ng isang partikular na problema ngunit maaaring matutuhan ang maraming iba pang mga bagay.

Ang Code of Safe Working Practices ay inilaan ang lahat ng nasa Chapter 19 tungkol sa lifting operations at lifting plant. Kabilang dito ang tamang pag-senyas, at impormasyon tungkol sa mga kinakailangan sa regulasyon na nakukuha sa Marine Guidance Notes. May isang extract dito na nagpapakita ng maikling buod sa ulat na ito;

19.11 Lifting operations.

19.11.1 Ang bawat lifting operations ay nararapat na:

- Naaayon sa risk assessment;
- Napagplanuhang mabuti;
- Maayos na napapangasiwaan; at
- Isinasagawa sa ligtas na paraan.

Sa madaling salita, magtanong kung ang isang risk assessment at toolbox talk ay isinagawa bago magsimula – kung hindi, itigil ang trabaho hanggang sa maisakatuparan ito.

Useful reading:

Ang International Marine Contractors Association (IMCA) ay may ilang safety flashes na may kaugnayan sa lifting operations at ang mga ito ay matatagpuan **DITO** (www.imca-int.com/alert/alerts/safety-flash/) at makikita rin ito sa **CHIRP** reference library. Ang IMCA ay naglabas din ng kapaki-pakinabang na offshore lifting guidelines. Ang Marine Safety Forum ay naglabas din ng **Safety Alerts** ukol sa paksa.

----- PAGTATAPOS NG ULAT

Heat and Fatigue

OUTLINE: Isang ulat na sumasaklaw sa maraming mga isyu, ngunit ang kuwento ay pangunahing tumutukoy sa walang pagkalingang ship managers.

Ayon sa Taga-Ulat

Ang ulat ay unang natanggap ng International Seafarer's Welfare and Assistance Network (ISWAN) na nakipag-ugnayan sa **CHIRP**, sa pahintulot ng tumawag. Nakapaloob dito ang ilang mga aspeto kabilang na ang kapakanan ng mga marino at safety/environmental issues.

Una, mayroong hinihinalang paglabag sa MARPOL sa parehong langis at basura na tinatapon sa MARPOL Special Area, gaya ng Persian Gulf. Ang **CHIRP** ay kinuhanan ng payo kaugnay dito, (ng mga taga-ulat sa pamamagitan ng ISWAN). Direkta kaming sumagot sa taga-ulat na hinimay-himay ang regulasyon, habang humihiling ng mas maraming detalye sa lokasyon at klase ng basura at langis na diniskarga.

Samantala, ang ISWAN ay tumutugon sa ibang mga problema. Binanggit ng marino na ang barko ay nasa Persian Gulf ng Agosto at may ilang oras na ang generator ay hindi gumana at walang air conditioning na nagresulta sa kawalan ng tulong at pagkapagod. Ang marino ay humiling na ipagbigay-alam ito sa Flag State at ITF - na siya namang ginawa ng ISWAN. Ang Flag State ng barko ay nag-imbetiga kasama ang kumpanya na "tila бага ay tumutugon".

Naiintindihan ng **CHIRP** sa pagitan ng diyologo ng ISWAN at ng taga-ulat na ang lahat ng mga crew ay bumaba sa sumunod na port. At kahit na ipinangako ng taga-ulat na magfo-follow up sa MARPOL tungkol sa mga isyu na binanggit sa taas, ito ay hindi nangyari. Naihayag sa ilang mga diskusyon sa ISWAN na ito ay hindi pangkaraniwan - kapag ang isang problema ay bahagyang nasolusyunan, madalas ay wala na itong sumunod pang follow-up.

Komento ng CHIRP

Ang **CHIRP** ay nagpapasalamat sa Flag State para sa kanilang pamamagitan. Kung wala ito, ang mga marino na nahihirapan sa barko ay siguradong hindi mabibigyan ng tulong. Importanteng tandaan na ang pamamagitan ng Flag State ay hindi sana kinailangan – sino mang disenteng kumpanya ay natugunan sana ang isyu sa simula pa lamang. Itong ulat ay tumutukoy sa puso ng masamang operators. Madali lang, mayroong malaking kawalan ng responsibilidad sa pamamahala at safety culture mula sa itaas hanggang sa ibaba. Pero ito ay nagpapakita din kung paano ang ilang stakeholders ay magtutulongan sa ganitong klaseng pangyayari. Ang mga karagdagang ulat sa isyong ito ay parehas na tinatanggap ng ISWAN at **CHIRP** – Kung hindi ninyo iulat, hindi namin

kayo matutulungan. Ang ISWAN at ang **CHIRP** ay may malapit na pakikipag-ugnayan sa trabaho. Maaari kaming magpalitan ng ulat na may partikular na kaugnayan sa isa't isa. Binibigyang-diin na ang parehong organisasyon ay tinatrato ang mga ulat ng may mahigpit na kompidensya.

Tinukoy ng **CHIRP** na ang pagod at kawalan ng tulong sa ulat na ito ay may kaugnayan sa init ng panahon. Ang matagal na pagkakababad sa init ay maaaring humantong sa heat exhaustion. Ang isang crew na hindi makatulog ay hindi makakapagtrabaho, at anumang pagod ay maaring humantong sa kawalan ng konsentrasyon at potensyal na aksidente. Ang barkong walang air conditioning ay nagpapakita ng maraming human element na isyu – ilang hindi lantad na mga pagkakamali ay dulot ng kawalan ng reserba, posibleng kakulangan sa pananalapi, at kakulangan ng commitment ng namamahala.

Kamakailan, ang International Maritime Organization ay nag-update ng Maritime Safety Committee Circular na nauugnay sa Guidelines on Fatigue. **MSC.1/Circ.1598** na pumapalit sa dating Circular **MSC.1/Circ.1014**.

Nakapaloob sa bagong guidelines ang:

- Introduction
- Module 1: Fatigue
- Module 2: Fatigue and the company
- Module 3: Fatigue and the seafarer
- Module 4: Fatigue awareness and training
- Module 5: Fatigue and ship design
- Module 6: Fatigue, the Administration and Port State authorities

Ang mga administrasyon, seafarers, mga kumpanya, naval architects/ship designers at training providers ay hinihimok na isaalang-alang ito kapag nagdi-disenyo or binabago ang barko, kapag inaalang ang pinakamaliit na safe manning at kapag gumagawa ng pampleto, video training modules, seminars, workshops, at iba pa tungkol sa fatigue. Ang mga kumpanya ay maigting na hinihimok na kunin ang isyu ng fatigue kapag gumagawa, nagpapatupad at pinapabuti ang safety management system sa ilalim ng ISM Code.

Mahalagang tandaan na ang sinusugang Maritime Labour Convention 2006 ay may complaints procedures. Bagaman ito ay nilayon na gamitin on board, pinapayagang iakyat ito sa mga kumpanya, na dapat at masagot sa itinakdang panahon. Ang **Marine Shipping Notice 1849** ay nagbibigay ng karagdagang detalye para sa UK vessels. Ang iba pang Flag States ay nag-isyu ng katulad na mga patnubay.

Ang environmental issues ay kailangang mabigyan diin – anumang kumpanya (o on-board management) na sinasadyang lumabag sa MARPOL, na gaya ng binabanggit sa ulat na ito, ay nararapat na makatanggap ng buong parusa sa kanilang aksyon. Ang kumpanya gaya ng binabanggit diumano ay maaaring ikonsidera ang sarili nila bilang labis na masuwerte dahil sa kasong ito ang taga-ulat ay tumanggap mag follow-up, kaya ang **CHIRP** ay hindi maaaring gumawa ng higit pang aksyon.

CHIRP – Kung hindi ninyo iulat, hindi namin kayo matutulungan. Ang ISWAN at ang **CHIRP** ay may malapit na pakikipagugnayan sa trabaho. Sa pahintulot ng tumawag, maaari kaming magpalitan ng ulat na may partikular na kaugnayan sa isa't isa. Binibigyang-diin na ang parehong organisasyon ay tinatrato ang mga ulat ng may mahigpit na kompidensya.

----- PAGTATAPOS NG ULAT

Correspondence Received

Bridge/Engine Room communications

OUTLINE: Isang detalyadong ulat na nagbibigay ng ilang mga tugon sa artikulo na inilathala sa Maritime Feedback Issue No. 52.

Ayon sa Taga-Ulat:

Ako ay isang master sa isang ferry papalapit sa berth – head in, na may kontrol sa starboard wing. Nakaranas ako ng mga kahirapan sa pagpapahina sa pasulong na takbo ng barko, at sa isang malakas na hangin mula sa berth, ang barko ay natangay mula sa berth patungo sa breakwater.

Ang komunikasyon sa pagitan ng silid ng makina at tulay ay sa pamamagitan ng telepono - isang numero ng telepono mula sa centre console, pangalawang numero para sa bridge wing positions. Bilang resulta ng weather at ng bow thruster, malakas ang naging ingay sa wheelhouse. Noong panahong iyon, ang tauhan sa barko ay binubuo ng Master at Chief Officer, na kapwa ay nasa starboard bridge wing.

Sa pagpapalit ng kontrol sa port bridge wing, narinig ng Chief Officer ang centre phone na nagri-ring at tumakbo siya upang sagutin ito. Sinabihan ang Chief Officer na ang port engine ay naka-declutched at dapat ilagay ang pitch sa engine papuntang zero. Ang makina ay naka-berth ng walang problema (bukod sa itinaas na pulse rate sa bridge).

Ang insidenteng ito ay nag-highlight sa problema ng komunikasyon sa Bridge/Engine Room sa barkong ito. Makalipas ang ilang sandali, isang talkback system ang ikinabit ng isang kawani ng barko na may isang mikropono at speaker sa engine control room, at tatlo sa bridge (sa sentrong posisyon at parehas na nasa bridge wing). Ang lahat ng mga sumusunod na komunikasyon ay ginagamit ang sistema na nagbibigay ng komunikasyon at feedback sa magkabilang dulo. Nagtaka ako na ang gayong simpleng sistema, na naghihiyakat sa inter-departmental na komunikasyon, ay hindi pa masyado naipapatupad. Kahit na ang taong nag co-con sa barko ay maaaring pindutin lamang ang pindutan at sabihing, “Control Room mayroon kaming problema / pagkaantala, atbp” na hindi kailangan iangat pa ang telepono. Maraming beses pagkatapos gamitin ang talkback system, ang mga problemang teknikal ay iniulat at naririnig ng buong bridge team. Kung pumalya ang talkback, maaari ng gamitin ang telepono.

Madalas kong nararamdaman na ang insidente, na inilathala sa [MAIB Report 18-2012](#), ay maaaring hindi masyado malubha kung may talkback system na kagaya ng aming ikinabit.

Sa pisyolohiya, ang pagpindot sa buton at pagsasalita ng malapit sa isang mikropono ay mas epektibo, at mas mabilis, kaysa sa pagpasa ng iyong utos sa ibang tao upang tawagan, o pagdinig sa isang mensahe na paulit-ulit ng sinumang sumagot sa telepono, lalo na sa mga oras ng nangangailangan ng pinakamalaking konsentrasyon. Ang bonus dito ay lahat ng bridge (o control room) team ay maaaring marinig kung ano ang sinabi at agad na matatagubilinan, kaya ang tyansa ng hindi pagkakaunawaan ay mababawasan. Patungkol naman sa bow at stern door indicator lights, sa aking karanasan, ito ay isang mas mura subalit may malaking benepisyu, at makakatulong sa pagitan

ng deck at engine. Nagsilbi ako sa barko hanggang sa umalis ako sa area, at ang isang ikinabit na iyon ay nagdulot ng mas epektibong team at pinahintulutan kaming mas epektibong harapin ang mga problema.

Bilang background ng insidenteng ito, ang barko ay bagong gawa, deep sea ro-ro, na-convert bilang isang ferry na may limitadong passenger capacity. Nag-operate ito sa mas magaan na draft kaysa sa orihinal na disenyo, na nagreresulta sa mas bawas na astern power. Ang ikalawang factor nito ay ang bridge wings (lubos na enclosed bridge), na hindi umaabot sa gilid ng barko. Kapag nagbe-berth, ang master ay nakatingin sa labas ng bintana ng bridge wing habang umaabot sa loob upang patakbuhan ang dalawang engine combinators at bow thruster.

Ang normal na paraan ng pagdaong sa port ay dapat ang seaman, na nasa timon, ay umalis sa sandaling ang master ay pumunta sa con. Pagkatapos ang dalawang punong opisyal na lamang dapat ang matira sa tulay.

Sa oras ng insidente, ang barko ay papalapit sa starboard side ng berth na may malakas na hangin. Ang con ay nasa starboard side, ang ulo ng master ay nasa labas ng bintana, ang port engine ay nasa astern, samantalang pasulong ang starboard engine. Nang maging maliwanag na, ang bilis ay hindi nababawasan at ang parehong engine ay inilagay sa astern. Gayunpaman, ito ang naging sanhi para ang stern ay tumakbo sa ilalim ng hangin. Kapag ang starboard engine ay inilagay sa unahan upang suriin ang paggalaw, ang sternway ay nadadagdagan. Dahil sa posibilidad na ang barko ay mapupunta sa malapit na breakwater, ang kontrol ay binago sa port bridge wing (ang mapanganib na bahagi) na kung saan ang komunikasyon sa control room ay naroon. Sa sandaling malutas ang sitwasyon, nakumpleto ang pag-berth.

Komento ng CHIRP

Lubos na napagkasunduan na ang agarang komunikasyon sa pamamagitan ng talkback system, o katulad nito ay mas epektibo at nagbibigay-daan kapwa sa closed-loop reporting at pagkakaintindihan, imbes na magkaroon ng hindi pagkakaintindihan kahit sa third party – lalong mahalaga sa panahong ito na may maraming nasyonalidad na mga crew. Ang kawalan ng kontrol sa kritikal na bahagi ng isang operasyon ay maaaring magkaroon ng malubhang epekto, kaya ang agarang komunikasyon ay isang pangangailangan. Mahalagang tandaan na tinatalakay pa rin natin ang mga isyu sa komunikasyon ngayon na tinatalakay natin maraming taon na ang nakaraan.

Nag-aalok ang IMCA ng ilang kapaki-pakinabang na patnubay sa paksa ng [Operational Communications](#).

Nananatiling totoo ngayon na ang mga conversion ay hindi perpekto. Mula sa perspektibo ng good practice:

- Sino ang magpapahintulot sa isang disenyo kung saan ang mga sitwasyong tulad nito ay nangangailangan ng mangangasiwa upang maging maayos ang pagtrabaho?
- Ang pag-hang out sa bridge window upang makapunta sa isang passenger ferry ay hindi isang ideal na solusyon.
- Ang mas magaan na mga draft at bawas na astern power ay maliwanag na nakakaapekto upang mapadali ang pagkilos. Kaya ang barko ay pinapatakbo sa labas ng orihinal na dinisenyong parametro at samakatuwid ay mas malamang na magkaroon ng problema na inaasahang pangasiwaan ng mga tauhang nakasakay sa barko. Ang Risk Management ay sistematikong diskarte upang

mabawasan ang pagkakalantad ng isang organisasyon sa panganib. Ang isang mahusay na programa sa risk management ay kinapapalooban ng mga patakaran at pamamaraan na nagkakalakip upang matukoy, mapag-aralan, masuri at mapagaan ang panganib. Dapat isaalang-alang ng pangangasiwa ang mga isyung ito, kapwa sa termino ng mga pangunahing komunikasyon sa pagitan ng bridge at engine room, at kapag gumagamit ng change management para sa anumang ipinanukalang pag-retrofit.

May isang pag-aalala na, kung ang paksa ay tungkol sa bagong gawa o ang pag-retrofit sa isang vessel, ang kadalubhasaan ng mga marinero ay hindi lubusang ginagamit sa design stage - ang ergonomiya ng tulay (kabilang ang tema ng ulat) ay hindi ganap na kinukunsidera. Ang buong konsepto ng disenyo ng barko (o kahit na bahagi nito tulad ng sistema ng pagpupugil) ay dapat naaayon sa Human Centred Design analysis mula sa concept stage hanggang sa pagreretiro ng barko. Kinakailangan nito ang expertise ng human element at, sa kasalukuyan, ang mga pagawaan ng barko ay wala pa nito.

Para sa mga bagong gawang barko, madalas ay may "standard" na disenyo para sa maraming uri ng barko at madalas na napakaliit na partisipasyon ng may-ari dahil ang mga "extras" ay karagdang gastos na nakahahadlang. May mga isyu, gayunpaman, na karapat-dapat na isaalang-alang. Ang isa sa mga alalahanin ay habang ang mga barko ay lumalaki, ang epekto ng windage ay nagiging mas malaki. Ito ay nangangailangan ng iba't ibang mga diskarte para sa berthing vessels at maaaring mangailangan ng pagbabago sa maximum environmental criteria ng mga kumpanya at mga port para sa berthing vessels. Ang isa pang isyu ay ang pamamahala sa engine - ang mga bagong barko ay inaasahan na maging cost efficient na may bunker savings na lubos na nakakatugon sa pag-abruba ng shore management bilang isang purely commercial consideration. Ang kahanga-hangang teknolohiya na ito minsan ay nagbibigay sa pinakabagong henerasyon ng mga pure car carriers (high windage ulit) na may sobrang bagal na bilis na seven knots. Ito ay nangangailangan ng iba't ibang mindset kapag nagbe-berth, at ang katulad ng ganitong bilis ay mas mainam kapag papalapit sa berth o locks!

Best practice – An error corrected

OUTLINE: Habang nagpipiloto, isang pagkakamali ng helmsman ang parehas na napansin ng piloto at ng bridge team.

Ayon sa Taga-Ulat

Kamakailan, habang nagpipiloto ng isang paparating na barko, nagbigay ako ng helm order of Port 10. Rumesponde ang helmsman ng "Port 10," subalit naglagay lamang ng 5 degrees sa helm. Agad ko itong napansin pati ng kapitan. Upang maiwasto ang bagay na ito, nagsabi ako ng "Port 10" at tinuro ko ang rudder angle indicator. Itinama din ng kapitan ang helmsman na kung saan sa puntong iyon, inilapat na ang helm sa Port 10 at humingi ng paumanhin ang helmsman.

Komento ng CHIRP

Ito ay nakapa-simpleng halimbawa ngunit sapat para i-highlight dahil nagpapakita ito na nakakatanggap din tayo ng ilang halimbawa ng magandang praktis ng piloto at bridge team na magkasundong nagtratabaho.

Madalas nating pinag-uusapan ang importansya ng "closed loop reporting" kapag tinatalakay ang komunikasyon. Ang pag-uulit ng instruksiyon (o sa kasong ito ay ang pag-uulit ng helm order) upang masiguro na ang mensahe ay malinaw na natanggap ay mahalaga. Samakatuwid, ang nakapaloob na aral dito ay ang palaging pag double-check sa independienteng paraan. Ginawa ito ng bridge team, yamang ang kapitan at ang piloto ang parehong nakapansin at nagtuwid nito.

Napansin din ng **CHIRP** na mahalaga ang ginagamit na wika – ang dalawang partido ba ay naguusap sa kanilang katutubong wika o pangalawang lengguwahe at kung ang mga orders na binibigay ay nasa "standard marine vocabulary"? Ang mga ito ay ilan sa mga mahahalagang salik na dapat isaalang-alang sa closed loop communications cycle.

-----PAGTATAPOS NG ULAT

-----PAGTATAPOS NG ULAT

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



Seafarer's Trust



International Foundaton for Aids to Navigation (IFAN)



Lloyd's Register Foundation



Seafarers UK



Witherbys