# MARITIME FEEDBACK

CHIRP MARITIME

Issue 58
April 2020

An independent and confidential reporting system for the maritime industry


**SUBMIT A REPORT**

*CHIRP* always protects the identity of our reporters. We only keep personal details for as long as we need to

**ONLINE**

Reports can be submitted easily through our encrypted online form www.chirpmaritime.org/submit-a-report/

**BY EMAIL**

You can send us a report by emailing *CHIRP* direct, we will always protect your identity – reports@chirp.co.uk


BRITANNIA P&I
TRUSTED SINCE 1855

**Kami ay lubos na nagpapasalamat sa The Britannia Steam Ship Insurance Association Ltd sa kanilang suporta sa pagsasalin ng Maritime FEEDBACK sa wikang Filipino.**


**The *CHIRP* editorial**

# Drugs and the sea don't mix

**Capt. Jeff Parfitt**
Director (Maritime)


Sa tingin namin ay sasang-ayon kayo na ito ay isang interesante at kakaibang edisyon ng Maritime FEEDBACK. Kami ay lubos na nagpapasalamat sa aming mga taga-ulat sa pagbabahagi ng kanilang mga karanasan. Maaaring makipag-ugnayan lamang kayo sa amin kung mayroon kayong insidenteng nais iulat.

Magpapasimula kami sa nakakabahalang account ng drug abuse sa ilang mga fishing vessels. Ngunit tila hindi lamang naka-confine ang problema sa isang sektor ng ating industriya. Ang mga problema na maaaring magresulta ng panghihina dulot ng droga o alak ay maliwanag. Kaya ipagbigay-alam ninyo sa amin kung may kaparehas na karanasan ukol dito. Sa pamamagitan ng pag-alerto sa mga mambabasa ng mga panganib dito, maaaring makapagligtas tayo ng mga buhay.

Fishing is dangerous enough without the effects of drugs

Kasunod nito ang isa pang halimbawa ng kabiguang makasunod sa Colregs. Sa pagkakataong ito, ang simpleng sitwasyon ng pagtawid ay muntikan ng magdulot ng malaking kapahamakan. Matapos nito ay kinunsidera din natin ang mga problema sa pagkakaroon ng fatigue sa hanay ng towage sector, na kung saan ang tradisyunal na paraan ng paglagay ng tao sa tugs ay hindi naging angkop dahil sa dumadaming gawain at nagbabawas naman ng mga tauhan. Ang ulat na ito ay nagpapaalala sa atin na hindi porke't laging ganoon ginagawa ang isang bagay ay tama na nga, maaaring hindi na ligtas ito kung may kondisyon na nabago dito.

Mayroong interesanteng diskusyon ukol sa kung ano ang bumubuo sa barko mula sa perspektibo ng ligtas na paglalagay ng tao at isang balita tungkol sa naaangkop na PPE para sa kababaihang marino. Ito ay isang paksang tinalakay namin sa Annual Digest para sa taong 2019. Ito ngayon ay tinatalakay ng Solent University, na humihiling na kumpletuhin ang kanilang maiksing survey ukol dito. Sana ay makabahagi kayo sa mahalagang pag-aaral na ito.

Tinalakay din ang klasikong kaso ng hindi wastong pag-sling ng load. Nabalitaan din namin ang pagkakaroon ng mahinang komunikasyon at pagdedesisyon – mga mahahalagang aral na maaari nating makapulutan ng aral.

Magtatapos kami sa aming huli at panibagong section – 'ang Pilots corner' – kinapapalooban ng napakahusay na ulat na sinulat ng isang senior pilot. Ang ulat ay patungkol sa pilot ladder na hindi naka-secure sa barko na pinagkakabitan nito. Ang kuwentong ito ay halos di kapani-paniwala, subalit mayroon kaming mga larawan upang mapatunayan ito.

Sana ay maging kapaki-pakinabang ang mga aral mula sa mga mahuhusay na seleksyon ng ulat dito. Hanggang sa muli, manatiling ligtas!


*DISCLAIMER: laging tandaan na ang lahat ng mga ulat na isinumite sa chirp ay tinanggap dahil sa mabuting konsiderasyon. Habang ang bawat pagsisikap ay ginawa upang matiyak na magiging tama ang anumang editoryal, 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.*

# When is a ship NOT a ship?

**Outline: Isang ulat ang natanggap namin mula sa isang inhinyero, na may sampung taon na ang karanasan sa parehas na barko, nababahala siya tungkol sa mga pagbabago sa status ng mga barko at ang mga posibilidad na kahihinatnan nito.**

### Ayon sa Taga-Ulat:

Ang barko ay itinayo noong 1997 at simula pa man ay nakarehistro na sa parehong flag state – kahit na ang pangalan ay magbago, ang flag state ay nananatiling pareho. Ang barko ay itinayo sa layuning maging Floating Production and Storage Unit (FPSU) ngunit ito ay kinikilala at nakarehistro bilang isang motor ship na may maraming mga engine. Bunsod dito, lagi itong may Minimum Safe Manning Document (MSMD) at ito ay may mga tauhang naayon sa STCW requirements kaugnay ng pagkakaroon ng certificate of competency at bilang.

### Karagdagang Diyalogo:

Ilang taon na ang nakalipas, ang mga may-ari ay nagdesisyon na lumihis sa mga requirements upang magkaroon ng tauhan na may STWC certificate sa pamamagitan ng pag-apply ng exemption sa MSMD. Ito ay ipinagkaloob ng flag state sa loob ng limang taon na magtatapos sa taong 2019. Ngunit pagkatapos ng petsang iyon, maging ang MSMD ni ang exemption ay hindi naka-display. Noong tinanong, sinabi ng flag state na hindi na kailangan ng barko ang alinman dito dahil ito ay hindi self-propelled (na ikinagulat ng taga-ulat na gumugol ng 10 taon sa pagpapanatili at pagpapatakbo ng mga engine at thrusters na kadalasan ay ginagamit sa heading control at sa mahigit na isang okasyon ay nakakapigil ng potensyal na kapahamakan kapag ang mga elemento ng mooring arrangement ay pumalya kapag masama ang panahon). Sa halip, naglabas ang flag state ng sulat na nagsasabi na ang barko ay dapat pinapatakbo ayon sa IMO Res.1079.

Ang IMO Res.1079 ay tumatalakay sa mga kinakailangan sa manning para sa mga Mobile Offshore Units (MOU). Ang mga flag state ay karaniwang naglalathala ng kanilang sariling guidance batay sa IMO resolutions ngunit hanggang ngayon, hindi pa din nagagawa ito ng naturang flag state.

Mayroong karaniwang argumento, kapag ang barko ay nasa ilalim ng HSE regulations (gaya ng installation), ang patakaran ng flag state ay hindi na mahalaga. Gayunpaman, ang HSE regulations ay hindi nakikialam sa manning requirements at ang barko ay lumulutang padin at kinakailangan ma-maintain sa class requirements. Tila matagal ng kinikilala ng IMO ang pangangailangan na maiayos ang mga MOU tungkol sa manning. Kagaya sa buong mundo, ang barko ay tila nahuhulog sa grey area sa pagitan ng HSE regulations at flag state rules.

### Komento ng *CHIRP*:

- Ito ay isang nakakalitong problema na isa ding pagkalahatang isyu sa kadahilanang ang specialised vessels ay ang nagbibigay ng serbisyo sa buong mundo.
- Maraming mga barko ang umaangkop sa ganitong kategorya sa offshore industry mula sa MODU's hanggang sa FSU/FPSO's. Ang karaniwan sa kanila ay ang kani-kaniyang flag states ay tila mayroong teknikal na depinisyon na nagpapahintulot sa kanila upang hindi ituring na barko sa ilalim ng depinisyon ng STCW. Sa halip, ang mga watchkeepers ay dapat magkaroon ng kwalipikasyon sa ilalim ng depinisyon ng kanilang flag state gaya ng kwalipikasyon ng sa "MODU master" at/o "OIM". Ito ay na-aapply din sa MODU's na gumagamit ng dynamic positioning, kung nananatili sila sa kanilang parehas na lokasyon.
- Magkakaroon ng problema kapag kinailangan nilang lumipat sa ibang lokasyon, kung saan ang sertipikasyon ng crew ay maaring magdikta lamang na ang unit ay naka-tow. Kung sila ay mag-transit sa ilalim ng kanilang sariling propulsion, kakailanganin pa din ang sertipikasyon ng STCW.

# Drug abuse on fishing vessels

**Outline: Ang *CHIRP* ay nakatanggap ng dalawang ulat mula sa mga official source na nagtatampok ng paggamit ng mga pinagbabawal na gamot sa mga commercial fishing vessel.**

### Ayon sa Taga-Ulat:

Ang pagdami ng kaso ng drug abuse ay natukoy sa maraming commercial fishing vessels na pinatatakbo sa isang partikular na lugar. Pinaghihinalaang cocaine ang ginagamit ng ilang bilang ng mga crew member at naiulat na ang ilan ay talagang binabayaran sa cocaine.

Ang nasa itaas ay suportado ng mga nasaksihang insidente ng hindi makatuwiran at marahas na pag-uugali, kabilang na dito ang mga verbal outburst, na humantong sa puntong ang isa pang barko ay kinakailangang umaksyon upang maiwasang bumangga. Bukod dito, may mga naitalang insidente ng pagbangga sa pagitan ng naiulat na mga barko at fixed offshore structures at maging ang kalunos-lunos na pagkawala ng isang miyembro ng crew mula sa isa sa mga bangkang kilalang gumagamit ng droga.

### Komento ng *CHIRP*:

Ang problema sa pag-inom ng pinagbabawal na gamot sa loob ng global fishing industry ay talamak at ang *CHIRP* ay may kamalayan sa bagay na ito sa ilang panahon. Gayunpaman, ito ang kauna-unahang pagkakataon na nakatanggap ng ulat ang *CHIRP* tungkol sa bagay na ito. Dahil ang mga ulat ay batay sa ilegal na aktibidad, ang mga isyu ay nasa kamay ng lokal at national authorities - ang *CHIRP* ay hindi maaaring magsiyasat ng higit pa ukol dito; ngunit maaaring isapublko ang isyu. Ang gamot na pinipili ay nagiiba-iba depende sa rehiyon, ngunit ang lahat ng mga gamot ay may parehong masamang epekto sa mga gumagamit. Ang rational thought processes o wastong pagiisp ay napapahina, na humahantong sa hindi magandang pagpapasya mapa-indibidwal o sa pang-grupo man. Siguradong nakadaragdag ito na magkaroon ng mapanganib na insidente o aksidente at isa itong isyu sa kultura na nangangailangan ng aksyon sa parehong administrasyon ng kumpanya at pambansa. Ang pagkakaroon ng mandatory drug and alcohol policy ay kinukonsiderang magandang pasimula.

May ilang kumpanya na pinasimulan na ang "zero tolerance" policy sa paggamit ng pinagbabawal na gamot at alkohol. Maraming mga seafarer ang pamilyar sa uri ng breathalyser na ginagamit upang matukoy ang alkohol na binubuga ng hininga. Ito ay kadalasang dinadala on board para sa self-regulation. Gayunpaman, hindi batid ng *CHIRP* kung may katulad na simpleng device sa mga barko upang matukoy kung may presensya ng droga. Ang pamamaraan na ito ay nangangailangan ng third-party involvement, kagaya na lang ng pagmomonitor sa mga nasa larangan ng sports.

Habang ang artikulo na ito ay nagsimula sa commercial fishing vessels, sumasaklaw din ito sa ibang mga isyu at sa lahat ng aspeto ng seafaring, kabilang na ang mga propesyunal na seafarers, offshore workers, recreational sailors at mga mangingisda.

DRUGS AND THE SEA DON'T MIX

# Fatigue in the harbour towage sector

**Outline: Ang sumusunod na ulat ay natanggap bilang tugon sa kahilingan sa Maritime FEEDBACK 56 para sa mga marino na nakaranas ng pagkapagod sa trabaho na makipag-ugnayan sa *CHIRP*.**

### Ayon sa Taga-Ulat:

Matapos basahin ang iyong pinakabagong publikasyon ng *CHIRP* Maritime kung saan inyong hiniling ang mga halimbawa

ng nagdudulot ng kapaguran na nagaganap sa maritime industry, aking susubukang ipaliwanag ang tungkol sa kapaguran na nararanasan sa harbour towage sector.

Lahat ng tauhan ay nagtatrabaho ng 7 araw at may 7 araw na pahinga. Ang pangunahing isyu ay ang mga tauhan ay maaaring regular na magtrabaho ng 14 oras sa loob ng 24-oras na may 10 oras na pahinga. Hindi ito pambihirang bagay, ngunit dalawang beses sa isang linggo ang mga oras ng pahinga ay maaaring hatiin sa 3 sa magkakahiwalay na mga panahon gaya ng 6,2,2 na hindi pangkaraniwan.

Lalo itong pinalala ng mga nagtatrabaho na walang sinusundang marine watchkeeping pattern. Ang kalakaran na ito ay pinapayagan sa ilalim ng isang matagal ng umiiral na kasunduan sa pagitan ng mga may-ari ng barko at ng isang unyon. Ang nasabing kasunduan ay tinanggap ng flag state administration na nagbigay ng dispensasyon upang payagan ang mga oras ng pahinga na mahati sa tatlong panahon sa halip na maximum na dalawang panahon na itinakda sa STCW Hours of Rest Regulations.

Bilang isang matagal ng umiiral na kasunduan sa loob ng maraming taon, ang sistemang aming ginagamit ay hindi kailanman naanalisa para sa mga epekto ng pagkapagod at pangmatagalang kahihinatnan sa kalusugan, kahit na may mayroong ng teknolohiya na ginagamit sa iba pang mga kasunduan.

Sa panahon ng trabaho, ang mga tauhan ay nagtatrabaho tuwing araw, tuwing gabi at kombinasyon nito, na walang nakatakdang panahon ng pahinga. Sa halip ay ginagamit namin ang mga oras ng pahinga sa paiba-ibang mga oras sa araw at gabi sa pagitan ng mga paggalaw ng barko sa non-tidal-restricted port. Bukod dito, ang paghahanda, pagluluto, pagkain at paglilinis ay hindi binibilang na oras ng trabaho kaya isinasagawa nang tatlong beses araw-araw sa loob ng paiba-ibang panahon ng pamamahinga. Ito ay humahantong sa hindi pagpili ng masusustansyang pagkain at dahil sa oras ng trabaho na sinusundan namin, ang mga pagkain ay maaaring makain na sa gabi.

### Karagdagang Diyalogo:

Sa mga nagdaang taon, may namarkahang pagtaas sa bilang at laki ng mga barko na tumatawag sa aming port na nagreresulta ng mas maraming mga tug movement, ngunit walang pagtaas sa bilang ng mga tug o tauhan.

Nang ang kasunduan ay unang ipinakilala, mayroong sapat na mga tauhan at maayos ang sistema - ang pagkapagod at stress ay hindi isyu - ngunit mula noon ay nabawasan ang numero ng mga tripulante mula sa 72 crew na namamahala ng apat na tug sa isang 1 day on / 3 days off rotation. Sa kasalukuyan, 30 crew ang namamahala ng apat na tugs sa isang 7 days on / 7 days off rotation. Halos lahat ng mga miyembro ng crew ay nahihirapan makakuha ng sapat na pahinga.

Ang lahat ng mga crew members ay nakakaranas ng hirap sa pagtulog dulot ng paiba-ibang schedule ng trabaho, at nakakaranas ng mga epekto ng pagkapagod habang nasa safety-critical operations. Ang mga crew member ay nagsasabing sila ay nakakaranas ng pananakit ng ulo, jet lagged na pakiramdam at hindi normal na pakiramdam matapos ang ika-2 o ika-3 na araw ng kanilang pagtratrabaho sa isang linggo resulta ng malaking pagkagambala ng kanilang circadian rhythms.

Ang mga crewmember na nagpahayag na sila ay napapagod ay nagkakaroon ng negatibong ugali laban sa kumpanya, dahil sa kinakailangan nilang ipaliwanag kung bakit nila idineklara ang sarili na may fatigue.

Sa katatapos na shipping medical makaraang sabihin ng mga tripulante ang sitwasyon, ang doktor ay nagkaroon ng seryosong problema patungkol sa mga kondisyon ng pagtatrabaho sa towage sector, na nag-udyok sa doktor na abisuhan ang chief medical officer ng flag state administration. Sa ngayon ay walang pang satisfactory na kinahinatnan ukol dito.

Isang local risk assessment sa fatigue ang isinagawa ng mga nasa lower management at kinatawan ng mga crew bilang bahagi ng Fatigue Management Plan ng kumpanya. Subalit wala sa mga kasali ang mayroong partikular na pagsasanay o dalubhasang kaalaman tungkol sa fatigue.

Ang problemang inilarawan ay hindi limitado sa isang port ngunit ito ay laganap kung saan man sinusunod ang ganitong pattern ng trabaho.

### Komento ng *CHIRP*:

- Ang wastong risk assessment, na isinasagawa ng mga kwalipikadong indibidwal, ay agad na makakatukoy sa mga panganib ng kasalukuyang working arrangement sa kalusugan, kaligtasan at kapakanan ng mga crew.
- Ang paggamit ng mga modernong teknolohiya at mga kinikilalang programa ng siyentipiko (tingnan ang Project Martha – www.chirpmaritime.org/wp-content/uploads/2017/02/MARTHA-Final-Report.pdf) ay kaagarang makakatukoy sa mga antas ng pagkapagod at panganib na naroroon.
- Ang kumpanya ay may tungkulin na bawasan ang mga natukoy na mga panganib sa pinakamababang antas na posibleng magawa.
- Ang flag state administration ay hindi nagbigay ng anumang exemptions sa mga trading vessel ngunit sa hindi matukoy na kadahilanan ay iba ang kanilang pagtrato sa mga tug at towage operations.
- Habang ang matagal na kasunduan na ito ay nire-revalidate kada 5 taon, nabanggit ng *CHIRP* na dahil sa mga pagbabago sa mga gawain sa port na ito at sa iba pa, ang karagdagang trabaho sa mga tug ay nagbibigay dahilan upang ang kasalukuyang kasunduan ay hindi na maging akma para sa layunin na ito at isang buong pagsusuri ay kinakailangang maisagawa
- Ang STCW Hours of Rest regulations ay pang-internasyonal na nagtakda ng napagkasunduang minimum na bilang ng oras ng pahinga para sa mga marino at ang maximum na bilang na oras ng pahinga na maaaring hatiin. Hindi nakikita ng *CHIRP* ang katuwiran para sa anumang exemption na makakasama sa kalusugan, kaligtasan at kapakanan ng mga tauhan ng tug.
- Ang *CHIRP* ay sumulat sa Harbour Master, bilang responsableng awtoridad sa loob ng port, upang maibahagi ang aming mga alalahanin sa kasalukuyang sitwasyon. Bukod dito, ang *CHIRP* ay sumulat sa national administration na nagpahayag ng pag-aalala sa maaaring maging resulta kasalukuyang dispensation arrangement.

# Failure to comply with Collision Regulations (Rule 15)

**Outline: Isang 12metro ketch sa night passage ng Mediterranean ay kinailangang gumawa ng aksyon para maiwasan ang banggaan sa isang 72metro luxury motor yacht na nabigong sumunod sa mga kinakailangan ng Rule 15.**

### Ayon sa Taga-ulat:

Malinaw ang paligid noong gabing iyon, at kami ay papalapit sa outer reaches ng aming destination port, nang mapansin namin ang isang power-driven vessel na papalapit sa kaliwang gilid ng aming barko. Naobserbahan namin ito at sa aming AIS unit (Note: ang ketch's AIS ay isang unit na 'receive only', at hindi isang transponder). Kami ay lumikha ng 5.8 knots mahinang power at ang papalapit na barko ay lumilika ng 13 knots. Ang AIS ay nagpakita ng CPA na nasa 100metro kaya malapit naming nasusubaybayan ang papalapit na barko. Inaasahan namin ito na magpalit ng kurso sa starboard at lumagpas sa astern namin. Ang aming navigation lights ay nakabukas at maliwanag, ngunit

ang papalapit na barko ay hindi nag-iiba ng daan. Kaya naman, binuksan pa namin ang aming ilaw sa deck para mas lalong lumiwanag ang ketch at binagalan ang aming takbo sa 2knots. Dahil ang papalapit na barko ay nanatili sa tila collision course, nagiba ako ng kurso na isang hard starboard at sa kalaunan ay nakumpleto ang 360° na pag-ikot. Pagkatapos makalagpas ng isang barko, ako ay bumalik sa aking orihinal na kurso. Sinubukan kong tawagan ang isang barko sa VHF Channel 16 upang ialerto sya sa near miss, ngunit walang tugon. Kumuha nalang ako ng screen shot ng AIS.

Screen shot ng AIS display pagkatapos ng pag-ikot sa starboard.

Ilang minuto pagkatapos nito, ang isang barko ay umikot ng malakas sa port para makapasok sa inbound channel ng port kaya siguradong mayroong nasa bridge. Wala akong pagdududa na kung hindi ako nag-iba ng kurso, kami ay maaaring na-run down o nagkaroon ng isang napakalapit na banggaan, alinman doon.

Sa kabila ng malinaw na ilaw pang-nabigasyon, (at sa aking pagkakatanda ay nagdudulot ng magandang radar echo), tila baga kami ay hindi nakikita, o marahil dahil sa kawalan ng AIS transponder? Ako ay magfi-fit ng AIS transponder sa lalong madaling panahon.

### Karagdagang Diyalogo:

Sa isang maliwanag na gabi na may mga nakabukas na ilaw pang nabigasyon, ang isang 12m ketch ay kita katulad sa ibang maliit na bapor, ipagpalagay na lang na ang visual lookout ay nananatili sa kabilang barko. Sa isang modernong enclosed wheelhouse na puno ng lahat ng klase ng electronic device at screen, ang light pollution ay makakapagdulot upang ang visual lookout ay halos imposible maliban na lamang kung may malaking pag-iingat na gagawin sa mas malabong setting.

Hindi nabanggit ng taga-ulat kung ang ketch ay nilagyan ng radar reflector; ngunit kung nilagyan man, ito ay makaka-detect lamang kung ang radar nito ay nakabukas at kung may aktwal na taong nagmomonitor ng mga screen.

Potensyal dito, ang isa pang dagdag na bagay na dapat ginawa ay pakislapin ang Aldis lamp sa wheelhouse sa paparating na barko upang tangkaing makuha ang atensyon nito.

Eksaktong ginawa ng taga-ulat ang dapat gawin alinsunod sa Collision Regulations, at ang sistema ay umubra. Hindi alintana ang pagkabigo ng kabilang barko para sumunod sa regulasyon, ang aksyon ng taga-ulat ay tumiyak ng parehong ligtas ang pagdating sa port ng reporter's ketch at ng isang barko sa kabila ng demonstrasyon ng poor seamanship ng huli.

Sa huling bahagi ng ulat, isinaad ng reporter na siya ay magkakabit ng AIS transponder unit na magiging angkop, at ito ay isang mabuting pagpapasiya. Ngunit kahit na mayroon nito ay hindi padin mapanghahawakan. Kada paglalayag, palaging mayroong tyansa na makatagpo ng pasaway na barko na dahil sa mahinang klase ng seamanhip ay hindi sumusunod sa mga kinakailangan ng Colregs. Lagi tayong umasa sa pinakamabuting pangyayari; ngunit laging magplano para sa pinakamasamang pangyayari.

Ang 72metro na motor yacht na ligtas na naka-angkla sa sumunod na araw

### Komento ng *CHIRP*:

Ang ulat na ito ay halimbawa ng parehas na masama at mabuting aplikasyon ng Colregs. Isinasaalang-alang na ang AIS ay hindi inilaan para sa pag-iwas ng kolisyon, ang mga miyembro ng *CHIRP* Maritime Advisory Board (MAB) ay nagsabi na walang nabanggit, na kahit na anong kaugnayan, na ginawa para matiyak kung mayroong panganib ng kolisyon na mangyayari, na nagmumungkahi ng sobrang pagtitiwalang ipinipalagay sa AIS. Nabanggit din nila na kapag nagsasagawa ng night voyages, ang Aldis lamp o katulad nito na may high intensity signalling light ay maingat na karagdagan sa kahit anong equipment inventory ng craft.

Nabanggit din na ang visibility ng navigational lights ay maaaring makapagbigay ng hindi magandang epekto sa maliit na barko at madaling mawala sa background light sa tabing-dagat. Dagdag pa dito, may iba ding suhestyon ng "confirmation bias" sa bridge ng barko kaya kahit na may makitang ilaw, kung walang kumpirmasyon ng AIS o radar ang visual na nakikita ay maaaring hindi pansinin o hindi i-prayoridad kaysa sa visual sighting na kumpirmado ng AIS.

Sa pahayag na ito, ang assessment ng taga-ulat sa sitwasyon at ang mga aksyon na ginawa para iwasan ang potensyal na kolisyon ay talagang tama. Ang mga miyembro ng MAB ay nalulugod din na mapansin na ang VHF communication ay sinubukan lamang matapos na napatunayang ang collision avoidance ay epektibo.

# Unsuitable PPE for female seafarers

**Outline: Ang *CHIRP* ay naimbitahan na magkomento sa ill-fitting na PPE para sa mga babaeng seafarer at nagpasimula ng survey para malaman ang lawak ng isyu.**

### Ayon sa taga-ulat:

Bilang pagsisikap na hikayatin ang mga babae na kumuha ng career sa maritime sector, naghanda ang ilang mga administrasyon ng artikulo na nagbibigay ng praktikal na gabay. Isa sa mga nasabing artikulo ay may kaugnayan sa mga female-friendly PPE, na kung saan ay nabanggit na hindi ligtas ang pagpapasuot sa mga babaeng tripulante ng mga over-sized PPE o ang pagpapasuot sa kanila ng small size na PPE ng panglalake at ito ay hindi angkop sa kanila. Halimbawa, ang mga goggles na dinisenyo para sa mukha ng lalake, na tipikal na mas malaki at mas malapad kaysa sa pambabae, ay hindi magkakasya o lalapat sa mukha ng babae. Ito ay mag-iiwan ng mga puwang na may malaking potensyal upang makapasok ang mga foreign bodies at makapagdulot ng pinsala.

### Karagdagang Diyalogo:

Ang mga *CHIRP* Maritime staff ay inisyal na walang kamalayan na may problemang umiiral. Ngunit, dahil sa katanungan, ang *CHIRP* ay nag-imbestiga pa at pinasimulan ang isang small-scale basic survey sa tulong ng isang babaeng seafarer para maipalaganap ang aming mga tanong sa iba pang mga babeng seafarer.

Naging mabilis at masigasig ang kanilang pagtugon, at nagresulta ito na tila puspos ng isyu ang tungkol sa PPE ng mga kababaihan at pati sa kanilang damit na pang bumbero at sa LSA equipment.

Ang orihinal na mga natuklasan ay naisulat sa isang artikulo na inilathala sa *CHIRP* website. https://www.chirpmaritime.org/wp-content/uploads/2019/11/20191119-PPE-for-female-mariners-Fit-for-Purpose-1.pdf. Ito ay lumabas din sa aming Annual Digest 2019.

Mayroong mga taga-gawa na nagsu-supply ng female-specific personal protective equipment – lahat ay naka sang-ayon sa BS, EN at ISO (bagaman maaaring may kulang ang logo ng kumpanya sa kanilang helmets at boiler suits). Gayunpaman, ang tamang kagamitan ay matatagpuan sa merkado. Ang hamon ay dagdagan ang kamalayan upang ito ay agarang magamit sa pagsakay sa mga barko.

### Komento ng *CHIRP*:

- Habang tila may limitadong kahilingan sa kahit anong single commercial vessel, mayroong klarong pangangailangan sa lahat ng mga marino na magkaroon ng angkop na personal protective equipment.
- Hindi ito isyu sa kasarian - ang regulasyon ay nagbibigay ng minimum na pangangailangan ano pa man ang kasarian
- Nakasaad sa mga regulasyon na ang PPE ay kinakailangang naaangkop at dapat kasya
- Ang mga Shipping company ay may tungkulin sa pangangalaga
- Ang safety committee ng barko ay dapat kinonsulta patungkol sa PPE at dapat conduit sa kumpanya
- Mayroong direktang korelasyon ang safety culture at ang probisyong ginagawa ng kumpanya

Kaugnay ng orihinal na artikulo, kinontak ng Solent University ang *CHIRP* para payuhan kami tungkol sa isang bagong research programme na isinasagawa sa issue ng PPE sa mga seafarer - na sumasaklaw sa lahat ng seafarer, mapa-lalake at babae man. Ang Solent University ay hiniling ang tulong ng *CHIRP* para ipalaganap ang research programme at ang kaugnay na questionaire sa mas malawak na seafaring community. At sa pagtatapos ng research, ay upang lalong mapalaganap ang mga natuklasan sa mga seafarer na posibleng hindi pa alam o nakakabasa ng academic research na ito.

Itinatampok ng mga sumusunod na talata ang mga rason at pangangailangan ng pananaliksik at ang *CHIRP* ay hinihikayat ang mas maraming mambabasa para lumahok.

*Ang Seafarer's Personal Protective Equipment project ay sumasalikslik sa mga karanasan ng mga seafarer sa paggamit ng personal protective equipment (PPE) habang nakasakay sa barko. Ang PPE ay mahalaga sa pagbawas ng panganib na maaksidente ang mga manggagawa. Ganyunpaman, alam natin mula sa ating sariling karanasan na ang PPE sa karagatan ay hindi palaging angkop para sa layunin nito. Para sa ibang manggagawa, ang boiler suits ay masyadong malaki, na nagdudulot ng safety hazard, para sa iba ang safety boots ay hindi tama ang sukat na nagdudulot ng mahapding paltos at hiwa. Alam natin na kapag ang PPE ay hindi kumportable o praktikal na suotin; ang mangggawa ay mas lalong hindi ito gagamitin. Kaya, ang kaalaman tungkol sa mga pang araw-araw na karanasan ng paggamit ng PPE ng mga seafarer ay mahalaga.*

*Kailangan namin ang inyong tulong sa pagsagot ng Seafarer's PPE questionnaire. Ang inyong indibidwal na resulta ay makakaambag sa importanteng pananaliksik, tutulong ito para maintindihan ng mga researchers ng Solent University ang mga isyu na kasalukuyang kinakaharap ng mga seafarer patungkol sa PPE. Mas maraming seafarer ang makakasagot ng questionnaire, mas marami kaming matututunan tungkol sa PPE na binibigay sa mga nagtatrabaho sa dagat ngayon, at ang mga kahirapan na nararanasan ng mga seafarer at kung pano ito matutugunan para mapabuti ang kondisyon sa pagtatatrabaho ng mga seafarer sa hinaharap.*

Mangyaring makisali, mag online, bumisita sa website ng Solent University at kumpletuhin ang questionnaire.

Ang website dito ay: https://www.solent.ac.uk/research-innovation-enterprise/rie-at-solent/projects-and-awards/seafarers-ppe-project.

O di kaya ay dumiretso sa questionnaire sa: https://solent.onlinesurveys.ac.uk/ppe

# Lost crane load during cargo operations

**Outline: Ang *CHIRP* ay kabilang sa listahan ng mga organisasyon na nakakatanggap ng kumpletong accident investigation report mula sa port authority na may nag-iisang layunin na maipalaganap ang mga findings sa mas malawak na audience upang mas maraming tao ang matuto mula sa mga itinampok na isyu.**

### Ayon sa Taga-ulat:

Ang barko ay nabilang sa maliit na Lift On / Lift Off general cargo vessel na may regulat na container freight service. Pagdating ng barko, ito ay nagbaba ng mga containers at 'flats' (tignan ang larawan sa baba) na idinestino habang may port at back loading. Ang mas mababang bahagi ng hold ay naka- 'boxed out' upang walang maging puwang sa mga containers at ang loading ng flats ay makapagsimula. Karaniwan, ang mga flats ay deretsong inilalagay sa itaas ng mga containers.

Sa intensyong walang maiwang puwang, ang paglo-load ng flats ay pasulong na nagsimula, na nagtratrabaho sa aft. Ang unang flat, na naglalaman ng red van, ay lumapag na nakaharap sa astern kahilera ng gilid ng barko. Ang sumunod na barko, na naglalaman ng puting van ay athwartships ang pagkakalapag. Ang sumunod na lift ay ang flat na naglalaman ng 4x4 vehicle na sangkot sa insidente.

Ang cargo operation ay isinasagawa ng shore crane operator at ng contract stevedores. Walang crew ng barko na kasangkot. Lahat ng tauhan na kasali sa loading ay may angkop na karanasan at may pagsasanay kaugnay ng kani-kanilang mga tungkulin. May mga kasakukuyang sertipiko na aplikable sa lahat ng lifting equipments na ginagamit at nasa loob ng six-monthly inspection routine. Ang six-monthly inspection routine ay isinasagawa ng third party contractor imbes na mas normal na taunang inspeksyon.

**Ang 4x4 matapos ang insidente**

Ang 4x4 na sasakyan na kabilang sa insidente ay nailagay sa flat at ito ay naka-secure gamit ang isang tensioned webbing straps. Isang standard lifting plan naman ang ginamit ng mga stevedores at crane operator. Kadalasan ay mayroong tatlong pagpipilian sa pagli-lift. Sa kombinasyon ng flat bed at light vehicle ang ginamit ay ang shore

crane at spreader bar arrangement. Kabilang sa kombinasyon ay ang open o safety hooks at chains, side lifting lugs o lifting tugs na may webbing slings.

Sa kasong ito, ang slings ang napili upang maiwasan ang panganib na mapinsala ang sasakyan sa pamamagitan ng kadena. Ang kawalan ng space sa hold ang hindi nagpahintulot sa paggamit ng side lifting lugs o hooks. Ang top lifting lugs ang siyang napili kasama ng 5m webbing slings para sa pag-lift ng sasakyan.

Ang crane pre-start-up at pre-operations check procedure ay maayos na nai-sign off ng crane operator. Gayunpaman, lingid sa kaalaman ng sinuman hanggang sa matapos ang aksidente, ang CCTV sa crane cab, habang nagtratrabaho ay hindi nagre-rekord kaya walang direktang coverage ng insidente ang mapapanood matapos ang pangyayari. Wala sa port CCTV camera ang nakakuha sa area sa taas ng vessel's hold (isang camera ang nakapag-cover ng lift mula sa quay, subalit hindi nakukuhaan ang pagbaba ng hold).

Ang flat na kasangkot sa insidente ay dapat ilagay ng athwartship, naka-parallel at malapit sa white van. Habang binababa ito sa hold, ang forward right-hand side ng flat ay tumama sa track ng moveable bulkhead. Ang kontak ay sapat upang matanggal ang 'top lock' sa parehas na gilid, na nagdulot sa flat na tumaob. Ang lashings na nakadikit sa sasakyan sa flat ay sumablay, at nahulog ang sasakyan sa hold sa bubong nito.

Ang nasa hold ay ang 'hatch man' - na may tuloy-tuloy na ugnayan sa radyo sa crane operator – at dalawang iba pang stevedores. Lahat ay may safe distance at walang anuman na nasaktan. Wala sa tauhan ng crew ang nasa hold.

Sa panahon ng imbestigasyon, natuklasan na bagaman laging mayroong pag-iingat upang maiwasan na tumayo sa ilalim ng mga suspended loads, partikular na pag-iingat ang ginawa ng stevedore sa ganitong uri ng 'flat' dahil sa napipintong panganib sa pag-aangat ng mga kargamento. Ang ganitong concern ay hindi nakakarating sa pangangasiwa. Ang proseso ng pag-ooperate ng top lifting lug ay kinapapalooban ng pagpapasok sa bawat sulok sa socket, matapos ay iikot ang lug ng 90 degrees at manual na pinapahina ang locking bar upang mahawakan ito sa puwesto dahil nagkakaroon ng bigat sa strops. Kapag ang locking bar ay hindi maayos ang pagkakalagay, kapag ang bigat ay bumaba sa lug, posible na ang lifting lug ay umikot sa socket at ang lug ay matanggal sa 'flat'. Ang port CCTV coverage ay nagpapakita na, bago ang insidente, dalawang pagtatangka ang ginawa upang maiangat ang partikular na 'flat' na ito sa quay na may adjustments na ginawa sa lugs sa pagitan nito.

Ang inspeksyon ng flat na ito ay nagpapakita na ang kapal ng top plate sa inaangat na socket sa ganitong uri ng unit ay (at tinatayang 20mm) ay 8mm na mas manipis kaysa sa standard fittings sa iba pang modernong flats at industry standard (tinatayang 28mm). Sa kadahilanang ang ibabaw ng plate ay yumuko, ang parallel plate thickness na 8-10mm lang ang maaaring gamitin upang maikonekta ito sa tab. Dahil dito, tumataas ang panganib sa tab sa sobrang paggalaw ng lug na nagdudulot upang ito ay mapilipit at matanggal, lalo na kung ito ay napilipit sa strop. Ang mahinang pag-ulan noong panahon na iyon ay nakapagpabasa din sa surface.

At ≈20mm the top plate thickness was 8mm thinner than more modern "flats" and the current industry standard, ≈28mm

Ang chamfer ng lifting socket ay malinaw na nakikita.

### Komento ng *CHIRP*:

- Ang mga LoLo cargo operation ay kinukunsiderang high-intensity cargo handling at pinapalitan ng RoRo operations ng ibang ports at ruta. Gayunpaman, ang option na ito ay hindi palaging angkop. Ang maliliit na barko na pumupunta sa maliliit na port ay gumagamit padin ng LoLo at sa maraming taon pa na darating.
- Ang aksidenteng ito ay naiwasan sana kung isa man lang sa maraming layers ng risk nito ay naiwasto.
- Kung may alam ka sa isang isyu o potensyal na isyu, huwag mong sarilinin lamang ito – lagi mong sabihin sa iba. Sabihin mo ito sa iyong superbisor, ilagay mo ito sa Hazard Observaton Card o alinmang paraan na maaaring gamitin upang mapagbigay-alam sa tagapangasiwa. Banggitin ito sa susunod na safety meeting.
- Kung mayroong isyu, huwag mong iwasan ito, bagkus ay ayusin at alisin ito para sa kaligtasan mo at ng lahat.
- Ang ulat na ito ay malinaw na nagpapakita kung bakit hindi dapat tumayo sa ilalim ng suspended loads.

## Poor communication and lack of command decision

**Outline: Ang mahinang pagpaplano at mas mahinang komunikasyon ay naglalagay sa mga crew members sa potensyal na panganib.**

### Ayon sa Taga-Ulat:

Noong ika-4 ng Disyembre, dalawang sasakyang pandagat ang dumaong sa port, ang nangunguna na barko ay madalas ng dumadalaw sa port habang ang isang sasakyang-dagat ay nasa unang pagbisita. Ang kanilang mga berths ay nai-book nang direkta sa operator ng berth, at ang Harbour Master ay hindi nabigyan ng impormasyon tungkol sa kanilang pagbisita. Ang reporter, isang duty pilot, ay nalaman na habang dinadala ang mga barko na pareho sana silang maglalayag sa susunod na umaga upang subukin ang mga life rafts.

Ang parehong mga sasakyang-dagat ay nakaalis at ang isang (ibang) duty pilot ay napag-alaman na sila ay sumusubok ng 500-man life rafts na nangangailangan ng mga 3m ng swell upang subukan ang mga ito. Ito ang lahat ng impormasyon na ibinigay.

Noong medyo maaga pa lang ng hapon ang lead ship ay tumawag sa VTS, na nagpapahiwatig na mangangailangan ito ng isang piloto upang bumalik sa berth, ngunit ang mga bagay na ito ay hindi na 'ganap ayon sa naka plano". Ang taga-ulat ay nakipag-usap sa master ng inbound vessel na nagbanggit na mayroon pa ring mga evacuation chutes na nakakabit sa starboard side ng kaniyang barko, "ngunit hindi ito magiging isang isyu dahil hindi sila nagkaroon ng epekto sa manoeuvrability at ang barko ay magbe-berth naman sa port side. Gayunpaman, ang pilot boarding ay hindi magiging posible sa starboard side ng barko". Nagpahayag ang piloto ng mga pag-aalinlangan na makakayanan ng barko na makapag-berth sa kaniyang kasalukuyang kondisyon na may 40kt na hangin

na direkta sa beam kapag papalapit sa berth, dahil napag alaman na ang barko ay may napakalaking forward windage at nag-iisang bow tunnel thruster. Sumang-ayon ang master at napagpasiyahan na maghintay hanggang mabawasan ang bilis ng hangin bago mag berth.

May mga pagtatanong na ginawa tungkol sa sitwasyon ng pangalawang barko. Sinabi ng kapitan na siya ay naghihila ng 2 life rafts, kaya sinabi na hindi ito makakapasok hanggang sa daylight slack water sa susunod na araw. Ang port procedure ay para sa lahat ng mga tow at slack water dahil may mga malalakas na alon sa entrada.

Matapos maglayag ng taga-ulat sa isa pang barko, bumalik siya sa VTS. Ang Harbour Master ay nagsasalita sa pamamagitan ng telepono sa mga project managers.. Hindi sila nasisiyahan na ang pangalawang barko ay hindi makapasok sa port. Sa pagkakataong ito, sinabi sa Harbour Master na ang kanilang fast rescue craft ay nasira at 4 na tao ang kasalukuyang nasa life rafts, ngunit "mayroon silang mga survival suits nakasuot so ok lang naman". Natapos ang tawag sa telepono makalipas ang ilang sandali.

Sa loob ng VTS, iminungkahi na ang Coastguard ay kailangang magkaroon ng kamalayan sa sitwasyon, dahil magiging madilim na sa ilang sandali at ang 4 na lalaki ay kailangang makaalis sa mga life rafts. Pagkalipas ng ilang minuto, tumawag ang Harbour Master sa mga project managers at sinabi na dapat nilang makuha ang mga kalalakihan sa mga life rafts.. Tinanong niya kung ipinagbigay-alam na nila sa Coastguard. Sinabi nila na oo, ngunit narinig ng taga-ulat na kaagad tumawag palang sila sa Coastguard pagkatapos nila magusap.

Kinontrol ng Coastguard ang sitwasyon at napag-alaman na 1 tao ang posibleng nasugatan. Sa loob ng maikling panahon, naatasan ang lokal na lifeboat na iligtas ang 4 na kalalakihan. Matagumpay nilang nagawa ito.

Nang dinala na ang mga kalalakihan sa baybayin (ang isa na may bali ang bukung-bukong) ang isa ay lumapit sa Harbour Master at nagpasalamat sa kaniya. Dahil sa narinig niya na ang port nagpumilit na sila ay iligtas. Sinabi niya na ang mga kondisyon sa mga life rafts ay nakakatakot.

Ang naka-duty na piloto ay ligtas na naidaong ang lead vessel ng 21:00 nang kumalma na ang hangin. Naka-duty muli ang taga-ulat at sa sumunod na araw ay matagumpay na nakasampa sa pangalawang barko na nasa labas. Sa pamamagitan ng mga breakwaters ang 2 life rafts ay inilipat sa mga harbour work boats na naging daan upang makapag-berth ang pangalawang barko ng ligtas sa pamamagitan ng dalawang life rafts. Note: Ang bawat isa sa mga life rafts ay 28m x10m.

### Karagdagang Diyalogo:

Tila mayroong isang flag state surveyor na nakasakay sa lead vessel upang masaksihan ang test/ pagsubok ng mga life rafts.

### Komento ng *CHIRP*:

Kaugnay sa ulat na ito, isinaalang-alang ng mga miyembro ng MAB na mayroong mga detalye at iba pang impormasyon na hindi alam ng *CHIRP*, tulad ng layunin ng test. Ito ba ay isang prototype test, isang product function test o acceptance trial?

Habang wala pa sa mga miyembro ng MAB ang nakaranas sa 500 man life raft dati, ang mga pangunahing kaalaman sa mahusay na seamanship, tamang pagpaplano at risk asessment ay nalalapat sa anumang gawaing maritime at nai-highlight ng ulat na ito ang ilang mga pagkukulang sa mga bagay na iyon.

- Nahirapan ang mga miyembro ng MAB na maunawaan na ang mga berth ay maaaring ma-book para sa mga barko na padating sa port nang hindi inaabisuhan ang Harbour Master, na siyang responsableng awtoridad sa port.
- Sa pagtanggap na ang 3m sweel feright ay kailangan para sa trial, kinakailangang kasama ang pagpla-plano, kabilang na ang facilities at mga redundancies sa pagharap sa mga hindi nakikini-kinitang mga problema habang sinasaisip na maaaring maging malala o banayad ang lagay ng dagat.
- Ang mga life rafts ay palaging hihilain pabalik sa daungan o dapat na ito ay nakaplano ng mabuti, ngunit sa alinmang kaso ang mga kinakailangan sa port at mga paghihigpit para sa mga tows na pumapasok sa port ay dapat na natukoy ng mga project managers.
- Ang pagkahilig ng mga managers na mag-overrule o kung hindi man ay pag-agaw sa responsibilidad at awtoridad ng master ay karaniwang nangyayari sa loob n g hanay ng offshore.
- Ang mga masters ng dalawang barko na sangkot sa paglilitis ay may tungkulin na pangalagaan ang 4 na tao sa mga towed life rafts, lalo na't isang tao ang nasugatan. Dapat ipinaalam nila sa mga shore authorities at humiling ng tulong sa lalong madaling panahon. Tila laganap na ang mga normal na pamamaraan ng recovery ay bigo o hindi agarang magagamit.

## Pilots corner

**Ang inaugural article na ito sa aming bagong seksyon ay isinulat ng isang senior pilot**

Para sa mga piloto, mainit na problemang pinag-uusapan ay mga pilot ladder at pag-access dito. Paano natin ito tatalakayin? Ang aking sariling port authority ay may robust system para sa pag-uulat at pagsisiyasat sa mga hindi sumusunod na arrangements at talagang suportado namin ang mga pilotong tumatangging sumakay kapag nakapansin sila ng hindi sumusunod na arrangement na hindi agarang maiaayos.

Noong nakaraang taon, isang piloto ang sumakay sa inbound vessel sa gabi at, sa kaniyang pag-akyat, naramdaman niyang may tila hindi nakaayos na baitang sa pilot ladder. Sa pag-inspeksyon, ang mga baitang ay magkakalayo ng higit sa 40cm. Hindi pinahihintulutan ng port ang vessel na maglayag hanggang sa walang bagong hagdan na mahanap, kabilang na dito ang pagkaantala ng higit sa 24 na oras.

Noong nakaraang taon, una akong tumangging sumakay sa isang inbound cruise ship dahil walang mga stanchion sa ulunan ng pilot ladder. Pagbalik makaraan ang 10 minuto na paghatid sa isang kasamahan sa isa pang barko, ang mga stanchion ay bigla na lamang lumitaw. Sa isa pang barko, napansin ko ang isang mapanganib na kasanayan - habang nagri-rig ng combination ladder, isa lamang sa tatlong miyembro ng crew sa gawaing ito ang nakasuot ng tamang PPE. Noong nabanggit ko ito sa kapitan, nag-atubili siyang itigil ang gawain hanggang sa igiit ko.

Sa kasamaang palad, nakakakita pa rin tayo ng mga aksidente at noong 2019 ilang bilang ng mga piloto ang namatay habang sumasakay o bumababa sa mga barko. Malinaw dito na kailangan nating ipagpatuloy ang pagsisikap na matanggal ang mga hindi sumusunod na boarding arrangements. Sa internasyonal, ang IMPA ay nagtatrabaho nang husto sa IMO at bawat taon ay iniuulat ang mga natuklasan ng annual global "Pilot Ladder Safety Survey".

Sa pagpapatuloy, kailangan nating ipagpatuloy ang pagtuturo sa mga masters, mga crew at ship owners sa kung paano dapat i-rig ang hagdanan. Ako mismo ay nagdadala ng mga naka-laminate na card na maaari kong iwan sa master upang maisalarawan kung paano dapat mai-secure ang ladder side rope gamit ang isang rolling hitch na kung saan ay naka-secure sa isa pang aprubadong strong point hitch. Walang mga choke shackles sa mga gilid ng lubid, at walang pagkakalang sa baitang sa likod ng isang pirasong angle iron. Ang mga ganitong mga gawi ay nilabag ng MCA, AMSA at mga maritime authorities ng New Zealand. Ang mga surveyors, parehong sa port state at classification authority, ay dapat ring magkaroon ng malaking

bahagi sa patuloy na pagtulong sa problemang ito. Kami ay madalas na nakakakita ng mga bagong barko, na ginawa at sertipikado ngunit may mga non-compliant access areas at boarding arrangements.

Ang pilot ladder ay hindi wastong naka-secure sa deck gamit ang D-shackles upang bumara ang mga gilid ng lubid.

# Unsecured ladder

**Outline: Hindi ito ang gusto mong makita matapos makaakyat ng piot ladder.**

### Ayon sa Taga-Ulat:

Sumakay ako sa barko at napansin kong ang hagdanan ay nakalagay sa ilalim ng isang bakal na platform. Hiniling ko sa mga crew na itaas ang platform dahil nais kong malaman kung papaano nai-secure ang hagdanan na ito sa deck. Matapos nilang itaas ang platform, natuklasan ko na hindi naka-secure ang hagdanan. Ito ay nasa ilalim ng platform na mag-isa at ang platform lamang ang pinapatungan nito. Ang hagdanan ay mula sa dekuryenteng winch reel, na kung saan ay hindi rin mekanikal na naka-secure.

### Mga Bagay na Natutuhan:

Tiyakin kung papaano nai-secure ang hagdanan bago sumakay ng barko. Ang halimbawang ito ay nagpapakita ng lubos na pagpapabaya sa kaligtasan ng piloto.

### Komento ng *CHIRP*:

- Ang nasa itaas ay hindi pagbabago ng shipboard, ganyan na talaga ang pagkakayari sa barko na iyan.
- Hindi gumagawa ng random ang mga shipyard, ang mga barko ay ginagawa ayon sa plano na binibigay ng yard. Kaya ang ladder arrangement na ito ay dinisenyo sa ganitong paraan. Isa nanamang non-compliant by design.
- Posibleng hindi pa ito nainspeksyon ng isang class surveyor - habang ang pilot ladder ay hindi isang class item, ito ay isang partikular na bahagi ng Safety Certificate. Tuwing 5 taon ay kinakailangan nila itong tignan, ngunit bihira lang nagagawa.
- Dahil sa mas maraming surveyors na mayroong karanasan sa pagka-inhinyero kaysa bilang marino, maaaring hindi sila sinanay sa kung ano ang dapat tignan o kung ano ang mga kinakailangan.
- Ang isyu ng mga pilot ladders at boarding arrangements na may hindi compliant na disenyo ay isang isyu sa flag state at pinagbigay-alam ng *CHIRP* ang isyu na ito sa higit sa isang flag state administration.

Sabi nila, ang isang larawan ay nagpipinta ng libong mga salita – ito ay malinaw na nagpapakita na nakakagulat na saklaw na nagagawa ng mga marino tungkol sa pagbubuwis ng buhay.

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

Lloyd's Register Foundation

The Britannia Steam Ship Insurance Association Ltd

International Foundaton for Aids to Navigation (IFAN)

Witherbys

Seafarer's Trust

Seafarers UK



CHIRP MARITIME
One Kingdom Street, Paddington Central, London W2 6BD, UK
www.chirpmaritime.org | reports@chirp.co.uk | +44 (0) 1252 378947

Design:
Phil McAllister Design Ltd.