

MARITIME FEEDBACK



Issue 60
September 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



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

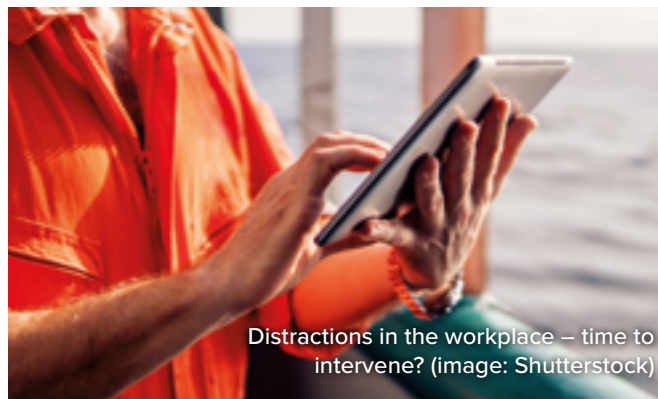
The CHIRP editorial

Distractions can be fatal



Capt. Jeff Parfitt
Director (Maritime)

Kamakailan, sa ating Facebook page, nakapaglathalata kami ng summary report ng Marine Accident Investigation Branch kaugnay ng Third Officer na malubhang nasugatan sa rampa ng isang ro-ro ferry habang gumagamit ng kaniyang cellphone. Hindi niya napansin ang paparating na trailer sa likuran niya, na naging sanhi ng kaniyang pagkamatay. Ang post patungkol sa insidenteng ito ay nakapagdulong ng maraming interes at komento kaysa sa normal, kaya ang paksa tungkol sa paggamit ng mga mobile phone at iba pang portable devices sa dagat ay talaga namang nakapagbigay-pansin sa aming mga mambabasa. Interesado kaming makatanggap ng mga ulat patungkol sa paggamit ng mobile devices sa dagat, kaya makipag-ugnayan kayo sa amin kung nakasaksi kayo ng ilang mga aksidente habang ginagamit ito ng mga tao, o di kaya ay nakaranas kayo ng isang sitwasyon kung saan naging instrumento ang



mobile device upang mapigil ang isang aksidente.

Walang regulasyon pang-internasyonal tungkol sa ganitong mga devices, bagama't may indibidwal na mga kumpanya na maaaring mayroong kanilang sari-sariling patakaran. Subalit kung buhay na ng iba ang nalalagay sa peligro, marahil ay panahon na upang simulan ang lehislyasyon o ipagbawal ang paggamit ng devices sa working areas. Ano sa palagay ninyo? Mangyaring padalahan ninyo kami ng inyong mga ulat at komento at pagtuunan naming makagawa ng isang malalim na pagaaral sa paksang ito.

Samantala, mayroon kaming mga interesante at

iba't ibang mga ulat para sa inyo sa edisyong ito. Mayroong tungkol sa barko na may piloto na nagkaroon ng kahirapang makipag-usap sa kaniyang mga kasama sa barko dahil hindi ito nakakapagsalita ng Ingles. Nagbigay din kami ng good common sense na advice sa echo sounder transducers. Napag-alaman din namin na ang hindi wastong setting sa ECDIS ng barko ay makakaapekto sa portable piloting unit ng piloto, at ang pagsusuot ng face mask ay maaaring makapagdulong ng seryosong epekto sa komunikasyon.

Mayroong ulat tungkol sa hindi ligtas na practice habang nagtrabaho sa itaas, isang claim na ang isang pilot boat

ay mabilis ang pagpapatakbo habang nakakasalubong ang ibang mga barko. Mayroon pang maraming ulat tungkol sa engine failure habang papalapit o paalis ng port. Ito ang mga paksang madalas naming matanggap. Kaya maging mapagmasid at seguraduhing hindi ito mangyayari sa inyo.

Ang aming Pilot Corner ay nagtatampok ng isa pang ulat tungkol sa non-compliant pilot boarding arrangement. Ito ay parehas na nakakapanghinayang at napapanahon dahil lubos kaming nalulungkot na mabalitaan ang pangalawang fatal accident kaugnay ng pilot boarding arrangement sa Sandy Hook boarding ground na malapit sa New York noong ika-5 ng Agosto. Ang ganitong mga trahedya ay dapat na maiwasan.

Nagtapos kami sa ilan pang mga interesenteng sulat mula sa aming mga mambabasa kaugnay sa mga ulat na lumabas sa ilang edisyong ng Maritime FEEDBACK. Gaya ng dati, kami ay nagpapasalamat sa mga kontributor.

Hanggang sa muli, manatiling ligtas!

Communication and language barriers

Outline: Sa kawalan ng epektibong komunikasyon, ang kaligtasan ay nako-kompromiso

Ayon sa Taga-Ulat

Nais kong ulat ang tatlong isyu na naranasan ko sa kung ano sana dapat ang maging routine pilotage operation, na epektibong nagresulta sa lubos na kawalan ng epektibong BRM at komunikasyon.

Ang inisyal na ikinakabahala ay ang komunikasyon sa bridge team na partikular ng mahirap dahil sa kahinaan sa pagsasalita ng wikang Ingles. Naging takbuhan nila ang isang kilalang online translation app sa madalas na pagkakataon. Willing naman ang mga crew subalit hirap sila sa pakikipag-usap.

Pangalawa, kulang ng basic information ang pilot card. Alinman sa direksyon ng rotation ng propeller, ng astern power, o ilang bilang ng consecutive starts ng main engine ay hindi nabanggit sa card. Dahil sa problema sa wika, hindi ko natanggap kailanman ang impormasyon ito.

Panghuli, habang papalapit sa berth, hindi mapatakbo ng master ang bow thruster. Kahit na paulit-ulit na niya itong sinusubukang paandarin, ang bow thruster ay hindi nagamit sa buong berthing operation. Hindi sinabi ng master ang bagay na ito kung hindi ko pa pinilit. Ang translation app ay muling ginamit, at pinaniwalaang ang naging problema ay nasa auxiliary engine.

Noong nakaraang dalawang araw, ang starboard windlass brake ay nabigong paandarin ng wasto noong ang barko ay dumating sa inner anchorage.

Komento ng CHIRP

Nakasaad sa SOLAS V – Regulation na “*Kailangang gamiting ang Wikang Ingles sa bridge kapag nagtrabaho para sa bridge-to-bridge at bridge-to-shore safety communications pati na rin sa komunikasyon sa barko sa pagitan ng pilot at bridge watchkeeping personnel, maliban na kung ang direktang kasali sa komunikasyon ay nagsasalita ng kanilang karaniwang wika maliban sa Ingles. Maaaring gamitin ang IMO Standard Marine Communications Phrases (SMCP) Resolution a.918(22) patungkol dito*”.

Ang paggamit ng online translation app ay may dalawang downside (bagaman lubos namang naiintindihan kung bakit ito ginagamit). Una, ang piloto ay potensyal na na-distract sa trabahong kaniyang ginagawa. Pangalawa, ang mga generic online translation app, gaano man ito kagaling, ay maaaring hindi ganoon kaepektibong maisalin ang mga marine technical terms, partikular na ang mga wikang hindi kaparehas na alpabeto.

Sa kasong ito, halos lahat ng mga human element factors ng Deadly Dozen, gaya ng naka-highlight sa Merchant Shipping Guidance Notice MGN 520 ang nakaimpluwensya dito; may kaugnayan ang pagsasanay, komunikasyon, local practices at kultura. Ang mga managers ng barko ay may responsibilidad na siguraduhing ang mga tripulanteng nagtrabaho sa barko na nakakapaglayag sa internasyonal na lugar ay may katanggap-tanggap na pamantayan sa Ingles. Hindi lamang ito isang safety-critical issue, kundi isa din itong SOLAS requirement.

Sinubukang kontakin ng CHIRP ang managers ng barko patungkol sa ulat na ito, ngunit hindi sila sumagot.

Ang isyu tungkol sa hindi pagkakaroon ng bow thruster ay hindi lubos na naipaliwanag. Ito ay ayosiblang isyu ng auxiliary generator kung sa alinmang pagkakataon ay hindi ito maayos na naideklara sa piloto.

Ang pagkakaroon ng pilot card information ay isang flag state at class requirement kaya isa itong flag state non-compliance issue kung nawawala ito. Ang impormasyon ay maaaring nasa barko, ngunit kung walang komunikasyon patungkol dito, hindi ito malalaman ng piloto.

Dapat alam ng lahat ng mga nasa barko na may buong awtoridad ang piloto na paikutin ang barko at alisin ito sa pagkaka-angkla kapag hindi posible ang safety-critical communications.

ECDIS / AIS position data affecting a portable pilot unit (PPU)

Outline: Nangyayari talagang may mga depekto, mali at anomalya sa mga equipment, ngunit sa sandaling matukoy ang mga ito, kailangan nating bigyan ng pansin at malutas ito sa lalong madaling panahon.

Ayon sa Taga-Ulat

Ang ECDIS ng barko ay nagpakita ng maling posisyon – habang nasa tabi, ang barko ay ipinakitang kalahati sa ibabaw ng pantalan. Dagdag pa dito, ang AIS ng barko ay may maling vessel dimensions taliwas sa naka-programa dapat para dito. Ang AIS ay naka-link at kumukuha ng mga feed sa portable piloting unit (PPU) ng piloto sa pamamagitan ng ‘pilot plug’. Samakatuwid, ang mga pagkakamali ay na-introduce sa PPU.

Sa huling beses na na-piloto ng taga-ulat ang barko, ganoon padin ang pagkakamaling nabanggit. Kaya’t hiniling sa kapitan na suriin at iwasto ang mga mali. Sinabi ng master habang nasa port call na sinubukan nilang itama ang mga pagkakamali ngunit hindi sila nagtagumpay. Ito ay talagang nakakabahala at ang port state control ay hiniling na harapin ang barko.

Karagdagang Sulat

Tatlong buwan na ang nakalilipas mula noong huling pagbisita sa barko, ganoon padin ang mga pagkakamaling naobserbahan. Sa oras na ito ay tinalakay ng reporter ang isyu ng antenna offset settings sa kapitan na tinayak naman sa reporter na haharapin niya ang isyung ito. Gayunpaman, sa port call na ito, sinabi ng Master na tinangka nilang ayusin ito, ngunit ang mga setting ay bumabalik lang sa zero. Nangangahulugan ito na naayos ng barko ang GPS position offset, ngunit hindi ang antenna offset, o maaaring naayos nila ang antenna position offset ngunit ang panloob na baterya ay maaaring hindi gumagana, na humantong sa pagkawala ng mga setting at ang unit ay na-default sa zero offset.

Ang AIS ay isa pang bagay. Habang maaapektuhan din ito ng maling antenna offset, ang mga sukat ng vessel ay maling nai-program sa AIS unit. Inaakalang ang data na ito ay hindi mai-program ng barko ngunit kakailanganin ang service technician. Ang requirement na ito ay tinalakay sa kapitan noong unang pagbisita, noong nakaraang tatlong buwan.

Ang isyung ito ay hindi padin nalulutas hanggang ngayon.

Gumagamit ang mga piloto ng lahat ng magagamit na navigational aids, sa amin at sa barko, ngunit ang pagkakaroon ng hindi tamang data mula sa mga electronic navigation aid ay potensyal na high safety risk.

Isang hiwalay na ulat tungkol sa pangyayaring ito ay ipinadala sa port state authorities na humihiling sa kanila na harapin ito upang subukang makuha kung ano ang mga isinagawang corrective action.

Komento ng CHIRP

Sinubukan naming makipag-ugnayan sa DPA upang makuha ang kanilang pansin sa ulat na ito ngunit tinanggihan ng mga ISM manager na makipag-ugnayan sa CHIRP. Inirekomenda ng MAB na makipag-ugnayan sa flag state ng barko patungkol sa ulat na ito, na naayos naman na nagawa. Ang flag state ay positibong nakikipag-ugnayan sa CHIRP at ang mga detalye ng ulat ay naipasa sa flag.

Ang mga isyu na tulad nito ay naiuulat sa Port State Control at sa angkop na Vessel Traffic Service (VTS) upang ang mga barko ay maipasok sa mga database para sa pagsubaybay at maaaring magsagawa ng inspeksyon sa mga barko dito.

Ang ulat na ito ay nakakapagbigay ng karaniwang katanungan. Alam ng *CHIRP* na mayroong mga commercial PPU na may independent AIS capability na maaaring isakay ng piloto sa barko. Inaalis nito ang pangangailangan para sa isang data feed interface mula sa mga sistema ng barko.

Ang AIS ay saklaw ng SOLAS, bagama't hindi ito isang GMDSS requirement, naging bahagi talaga ito ng GMDSS requirement ng isang barko sa pagkakaroon at pagtanggap ng AIS SART mula 2010. Sa parehong bilang, ang AIS equipment sa barko ay kinakailangan upang magkaroon ng wastong data. Sa katunayan, binigyang diin ng USCG ang pangangailangan para sa wastong AIS data sa kamakailang safety bulletin (04-20) na nauugnay sa isang insidente kung saan malaking dahilan sa bilang ng mga nagawa ay dahilan sa hindi wastong impormasyon na ipinasok sa AIS ng mga barko. Sa kasong ito, ang katotohanang ang barko ay naglalayag na may kilalang depekto nang hindi bababa sa tatlong buwan at pinayuhan ng tumawag sa service technician, ngunit hindi padin ginawa, ay talaga namang hindi katanggap-tanggap. Kabilang sa mga human factors dito ang kultura, kamalayan sa peligro, at mga komunikasyon, parehas sa barko o sa pampang man.

Mayroong limitasyon sa kung ano ang maaaring maabot ng isang barko sa dagat, ngunit ang pagbibigay-alam sa pangangasiwa tungkol sa mga isyu ay isang marapat na hakbang. Kapag nasabihan ang pangangasiwa na mayroong natukoy na pagkakamali sa isang kritikal na bahagi ng onboard equipment, ang pananagutan ay nasa pamamahala upang matiyak na naresolba ang isyu dahil ang kabiguang gawin ito ay maaari na, sa panahon na nagkaroon ng aksidente, makonsidera ang barko bilang *unseaworthy* na may potensyal pang matanggihan ng insurance ng barko.

Echo sounder display and under keel clearance

Outline: Ang ulat na ito mula sa isang kapitan ay nagpapatibay sa pangangailangan na maging lubusang pamilyar sa mga kagamitan na nasa iyong barko.

Ayon sa Taga-Ulat

Sa panahon ng handover bago ako mag take command, napansin ko ang echo sounder manufacturer at ang uri ng pag-install. Ang barkong ito ay may dalawang transducer, isa sa unahan at isa sa popa. Mayroong isang display at maaaring pillin ang forward o aft transducer. Matapos ang handover ay nagsagawa ako ng familiarisation meeting sa bridge team upang ipaalam ang aking mga requirements at standing orders, at upang sagutin ang anumang katanungan na maaaring mayroon ang team. Habang nagmi-meeting ay ibinigay ko ang sumusunod na katanungan, "Sa pag-alis ng barko mula sa daungan na may forward draft na 5 metro at aft draft na 8 metro, kailangan nating mag-drift habang naghahintay ng orders. Makalipas ang ilang sandali, sinuri ng watch officer ang lalim sa ilalim ng keel na may nababasang 3 metro. Ito ba ay ligtas o hindi?" Ang lahat ng watch officers ay sumagot na ito ay ligtas, at walang nagbanggit na ito ay nakadepende sa kung anong transducer ang ginagamit.

Mga Aral na Natutuhan

Ang wastong pagpapamilyar ay dapat isagawa ng lahat ng bridge team bago nila gampanan ang responsibilidad bilang isang watch officer. Inatasan ang lahat ng mga opisyal na suriin kung aling transducer ang ginagamit at kinuha nadin ang pagkakataon

upang mapalakas ang requirement ng kumpanya para sa under keel clearance. Nagkaroon ng karagdagang impormasyon sa handover information template ng watch officer.

Komento ng *CHIRP*

Ang matututuhan dito ay dapat tiyakin na pamilyar ang mga bridge watch officer sa lahat ng mga bridge equipment na nilagay sa barko. May iba't ibang mga uri ng echo sounder; ang ilan ay mayroon lamang isang transducer (karaniwang sa harapan) habang ang iba ay mayroong dalawa (karaniwang sa unahan at sa popa) ngunit kadalasan ay hindi sapat – kailangan na ang mga bridge watchkeepers ay alam eksakto kung ano ang mga ito. Hindi lahat ng mga echo sounders na nilagyan ng dalawang transducer ay madaling makikilatis kung anong transducer ang ginamit. Ang display ay maaaring ipakita ang lalim sa ibaba ng transducer o ang kabuuang lalim ng tubig depende sa mga input setting at seleksyon.

Malinaw na ipinapakita ng ulat na ito na ang mga pagpapalagay ay maaaring ikapahamak at humantong sa isang insidente. Kapag mas pamilyar ka sa mga kagamitan at pagsanayan mong gamitin ang mga ito, magiging mas maligtas ka pati na ang inyong barko.

Napansin din na samantalang ang mga barko ay maaaring mangailangan ng minimum aft draft upang matiyak ang propeller immersion ay mayroong good seamanship, kung posible, upang mabawasan ang sailing draft at pumantay sa mga lugar na may mababaw na tubig. Sa ibang pagkakataon, ang adisyunal na ballast ay maaaring idagdag sa sandaling ang barko ay tiyak ng sa dakong mababaw na tubig.

COVID-19: Do you understand me?

Outline: Ang hindi inaasahang kinahinatnan ng COVID-19 precautions.

Ayon sa Taga-Ulat

Bilang isang Piloto na gumagawa ng isang regular na pilotage sa mga pambihirang panahong kagaya nito, nagsusuot ako ng facemask na nagresulta naman sa hindi inaasahang epekto. Sa pagkakataong ito, batid ko na kaalaman at pag-unawa ng Master sa wikang Ingles ay mahusay. Subalit, ang kaniyang kakayahang maunawaan ako habang natatakpan ang aking bibig ng facemask sa pagsasalita ay nagkaroon ng pag-aalinlangan.

Ang matututuhan mula dito ay lahat ng mga komunikasyon ay dapat naiintindihan nang maayos sa pamamagitan ng paggamit ng closed loop reporting, at sa pagtiyak na ang anumang mga katanungan ay ginawa sa bukas na pamamaraan na taliwas sa pangunguna o may ipinahihwatig.

Komento ng *CHIRP*

Ito ay isang simpleng ulat na nagpapakita na ang *mask* ay maaaring makahadlang na marinig ng buo ang pagsasalita at maaari ding mapalabo ang mahalagang aspeto ng sinasalita kagaya ng body language at visual signs tulad ng nakangiti o naiinis. Habang ang ulat na ito ay patungkol sa COVID-19, sa isang mas malawak ng sitwasyon maaari itong maiugnay sa multinational ships kung saan ang mga pag-uusap at verbal na komunikasyon ay mas madali at mas malayang maisasagawa sa face-to-face na sitwasyon, kaysa sa malayuan sa pamamagitan ng telepono o radyo. Maaari ring magkaroon ng elemento ng lip reading sa pagitan ng mga tao, partikular sa mga lugar na may mataas na ingay sa paligid at kasama na ang mga mas nakatatandang tao sa pangkalahatan.

Ang merito ng pagsusuot ng mask o anumang takip sa mukha para sa personal na proteksyon o upang maiwasan ang anumang potensyal na pagkalat ng impeksyon ay

malawak na pinagdeditatehan. Ang mga payo ay mabilis na nag-iiba sa iba't ibang bahagi ng mundo, ngunit bilang isang pangkalahatang prinsipyo ang mask ngayon ay lubos na inirerekomenda, at dapat sundin ng mga marino ang pinakabagong WHO at nasyonal na rekomendasyon sa pagsusuot ng mga mask at mga pantakip sa mukha. Kung mayroong pagkakaiba-iba, ang pinakamahigpit na pag-iingat ang dapat sundin. Isang *ship-specific COVID-19 threat and risk assessment* ang kailangang isagawa at ikonsidera sa mga sumasakay ng barko sa anomang kadahilanan. Sa katulad na pamamaraan, ang barko ay kinakailangang sumunod sa ilang mga pamamaraan ng isang port.

Nabanggit na ilang mga piloto ay inaalas ang kanilang mask sa panahon ng kritikal na pagmamaneho ngunit dinadagdagan ang pagkakaroon ng social distancing sa iba upang matumbasan ang pag-iingat. Kailangang balansehin ang panganib sa pagitan ng kritikal na komunikasyon at posibleng pagkahawa.

Panghuli, kung ang isang operasyon ay hindi maisasagawa ng ligtas, kabilang ang safety-critical na komunikasyon, ang operasyon ay hindi muna dapat isagawa.

Working aloft

Outline: Walang sinumang sasadyang maaksidente o saktan ang kanilang sarili, ngunit ang ilang mga tao ay tila sinusubukang maigi na gawin ito.

Ayon sa Taga-Ulat

Habang ang barko ay nasa tabi, naobserbahan ko ang ilang bagay sa katabing barko. Isang crew member (o posibleng isang kontratista) ay nakatayo sa labas ng back scather (ladder cage) ng mainmast ladder. Umunat siya mula sa kaniyang posisyon upang palitan ang isang lampara sa harap na dulo ng mast. Bumaba siya ng hagdan at pagkatapos ay bumalik. Sa parehong okasyon, umakyat siya sa likod ng back scatcher. Pagkapasok ng lampara ay umilaw agad ito, nagmumungkahi na ang kuryente ay hindi nakapatay. Sa unang okasyon, isa pang crew member ang nakatayo sa starboard bridge wing door na nanonood. Wala siyang ginawa upang pigilan ang trabaho at tila ba tagamasid o standby lamang.

Karagdagang Diyologo

Matapos makilala ang mga tagapamahala ng ISM, nag-email ang CHIRP sa DPA na agad nakipag-ugnayan, na nagpahintulot sa CHIRP na maipasa ang mga detalye ng ulat. Sa sumunod na araw ang DPA ay nakipag-ugnayan sa CHIRP na may impormasyon na ang mga larawan sa ulat ay nagpapatunay na ito ay talagang crew member ng barko. Sinabi ng DPA na sila ay sobrang nadidismaya dahil ang kanilang pinakitang aksyon ay talaga namang salungat sa SMS ng barko. Bukod pa rito, sa simula ng buwan ang DPA ay nagpadala ng fleet-wide safety bulletin na nagbibigay-diin na kailangang kumpletuhin ang mga risk assessments at mga permits to work para sa lahat ng mapanganib na mga aktibidad.



Nagtatrabaho sa itaas na walang safety harness o PPE

Komento ng CHIRP

Ang agarang pagtugon at pakikipag-ugnayan ng DPA ay lubos na nakakapagpasigla at ang kanilang hayagang pagkadismaya sa pangyayaring naganap sa barko ay malinaw. Gayunpaman, ang mga indibidwal ay hindi dapat agad pumapayag o handang makisali sa mga hindi ligtas na gawain upang lumitaw na ang mensahe ng kaligtasan ng kumpanya ay hindi naipapalaganap. Kahit na mayroong ilang tila maverick na indibidwal na patuloy na nagtatrabaho ng hindi ligtas dahil sa hindi pagka-alam na mayroong panganib, o sadyang binabalewala ang mga patakaran, ang ibang crew members ay may responsibilidad na kumilos para sa kaligtasan ng indibidwal at ng buong crew. Ang responsibilidad na ito ay maraming pangalan, ngunit ang pangkalahatang termino dito ngayon ay "Stop Work Authority," at mahalaga na ang lahat ng mga crewmember ay maramdamang maaari nila itong gamitin nang walang anumang takot na mapaghigantihan.

Ang tunay na kaligtasan ay nagsisimula sa nakakataas at dapat yakapin ng lahat na nasa loob ng kumpanya, mula sa senior management na nasa barko hanggang sa pinakabatang miyembro nito. Dapat ay magbigay ang kumpanya ng kinakailangang kagamitan upang magawa ang trabaho kagaya ng training courses (in house or external), kung maaari, mga pamamaraan, kagamitan at PPE at pinakamahalaga, ang manpower at oras upang gawin ang trabaho habang sinusunod ang mga tamang pamamaraan. Mayroong ilang bilang ng mga kurso para sa pagtatrabaho sa mataas na lugar mula sa mga hanay ng training establishments.

Sa kasong ito, hindi nakitaan ng nagkaroon ng proper risk assessment, toolbox talk, at ang electrical lockout work permit ang barko. Isang perpekto at rasonableng tanong ay, Bakit ganito at maaari din ba itong mangyari sa inyong barko?"

Ang CHIRP ay matagal nang kampeon sa pagbabalangkas ng solusyon upang maalis ang mga panganib. Habang ang isang mast-head na ilaw sa pag-navigate ay mananatili pa rin sa tuktok ng mast, ang paglagay ng isang platform na may guard rails o pagkabit ng horizontal foot at hand rails sa paligid ng mast sa tamang lebel na may securing points para sa safety harness lanyards ang makakatulong sana upang mapadali at maging ligtas ang routine task na ito.

Batid ng CHIRP na ang 2019 annual report mula sa Mashall Island Registry ay nailathala kamakailan lang. Mayroon itong ulat patungkol sa aksidenteng pagkahulog bilang nangungunang kritikal na isyu – ang hindi sinasadyang pagkahulog ang pangunahing sanhi ng pagkamatay noong 2019, na may ulat na pitong buhay na ang nawala mula sa seryosong marine casualties. Dagdag pa dito, 21% ng lahat ng malubhang pinsala ay naiugnay sa hindi sinasadyang pagkahulog.

Wake wash and unsafe speed passing anchored vessels

Outline: Palaging mayroong dalawang panig sa bawat kuwento.

Ayon sa Taga-Ulat

Kami ay naka-angkla sa isang river estuary at tumabi kasama ng isang bangka para sa pag-aayos sa kanilang anchor winch. Ang parehong mga bangka, mga motor cruisers na may haba na 12m, ay may mahusay na fender.

Habang naka-angkla, napansin namin ang isang pilot boat na papunta sa aming direksyon na mabilis. Ang pilot boat ay hindi nakitaan ng pagbagal at nilampasan kami na may layo na 20m sa tinatayang bilis na 12 knots, na lumikha ng alon na may 1 metro ang taas. Hindi maganda ang pagkakahagis ng dalawang bangka dahil sa alon, na nagdulot ng pagkakasira ng rubbing strake ng aming bangka at binaluktot at pinunit nito ang stanchions ng aming kasamang bangka. Dagdag pa dito, ang apat sa mga fenders ay sumabog.

Dali-dali kong tinawagan ang pilot boat sa VHF na hiniling sa kanila na tumigil, bumalik at suriin ang pinsala. Tinanong ng pilot boat kung nasaan kami at nagpakilala.

Bumalik ang pilot boat sa aming lokasyon at tinanong ko ang pangalan ng kanilang kumpanya at mga detalye sa insurance. Sinabi sa akin ang pangalan ng kanilang kumpanya at nabatid ko na kailangan nilang mapanatili ang bilis dahil sa lakas ng hangin - gayunpaman, tila napanatili nila ang kanilang station na may 4 metro mula sa amin nang walang problema. Matapos ang isang maikling pag-uusap ang pilot boat ay umikot sa amin ng dalawang beses. Pagkatapos nito, isa pang tauhan ang tila may agresibong asal at nagpatuloy na ipinaalam sa amin na ang insidente ay aming kasalanan dahil sa hindi pag-fender ng maayos. Nang tanungin tungkol sa kanilang bilis ay tumanggi siyang magbigay ng komento at nagpatuloy sa pag-insulto sa amin. Sa oras na iyon ay nawalan ng pagtitimpi ang aming skipper at minura ang crew member. Sinubukan kong pakalmahin ang sitwasyon at pagkatapos nito ay inikutan ulit kami ng pilot boat. Nakita ang isang crew member mula sa pilot vessel's wheelhouse na may nakaunat na mga braso na sumisigaw sa amin na wala kaming magagawa sa kanila at sa puntong iyon ay umalis na din sila. Sa pagtingin sa aming AIS, hindi sila nagpakita.

Karagdagang Diyologo

Ang taga-ulat ay sumulat sa mga managers ng pilot boat na humiling na magsumite ng isang report para sa pagsusuri. Sumulat din ang CHIRP sa mga managers. Agad na tumugon ang operations manager sa pamamagitan ng tawag sa telepono at sinabihan ang CHIRP na ang mga detalye ay iniipon pa mula sa taga ulat, sa launch crew at sa lokal na Vessel Traffic Service. Subalit may mga paunang indikasyon na nagpapakita ng pagkakaiba sa pagitan ng tatlong account na ito. Kasunod nito, nabigo ang reporter na tumugon sa kahilingan ng CHIRP na magbigay ng update sa dalawang okasyon ngunit ang operations manager para sa launch ay tumugon sa pamamagitan ng telepono at pinayuhan ang CHIRP na ang insidente ay sarado na at habang may mga hindi pagkakaiba pa rin sa pagitan ng iba't ibang mga account, ang mga pilot boat operators ay sumang-ayon na bayaran ang pagpapaayos sa mga motor cruisers bilang pagpapakita ng kanilang mabuting hangarin.

Komento ng CHIRP

Mahalaga ang pag-alam sa sitwasyon. Ang lahat ng mga marino, propesyonal man o recreational, ay kailangan isaisip at isaalang-alang ang ibang taong gumagamit ng bangka sa lahat ng oras.

Anuman ang sitwasyon hindi na kailangan para sa agresibong pag-uugali o masasamang salita, ito ay hindi kinakailangan at walang magandang ibubunga.

Ang pagiging willing na makipag-ugnayan ng operations manager sa CHIRP ay kinilala at nakaka-encourage.

Inflatable lifejacket – service tag fitted incorrectly

Outline: Ang sumusunod na ulat ay natanggap mula sa DPA ng isang kumpanya

Ayon sa Taga-Ulat

Nais kong ibahagi sa inyo ang sumusunod dahil sa palagay ko ay makakagawa ito ng isang kapaki-pakinabang na safety flash upang ibahagi sa buong industriya. Ang isa sa aming mga barko ay nag-ulat na dalawa sa mga inflatable lifejackets nito, ang mga servicing tags ay isinukat sa paraang ginawa nilang imposibleng mai-adjust ang strap sa baywang. Mangyaring tingnan ang mga nakalakip na larawan na nagpapaliwanag sa isyu.

Karagdagang Diyologo

Nakipag-ugnayan ang CHIRP sa taga-ulat upang makumpirma na ang 'next service' tags na pinaguusapan ay nai-fit sa third-party service center – at siyang gayon. Matapos masuri ang ibang barko ng kumpanya, sinabihan ng taga-ulat ang CHIRP na apat sa kanilang ibang barko ay may ganoong kagamitan na parehas ng service provider. Gayunpaman, tila ito ay isang nakahiwalay na insidente kung saan ito ay hindi na replika sa ibang lugar. Pinasa ng DPA ang buong detalye sa servicing company na nagbigay naman ng katiyakan na hindi na ito mangyayaring muli.



Nagpapakita kung paano i-adjust ang lifejacket waist strap



Nagbibigay diin na ang pagpo-posisyon sa service tag renders ng waist strap adjustment ay imposible

Komento ng CHIRP

Maliban sa partikular na ulat na ito ay may mas malawak na isyu patungkol sa integridad at kalidad ng serbisyong binibigay ng ilang third-party service centers sa buong mundo. Ang mga staff ng barko ay madalas na pinagpapalagay na ang mga kagamitang pinapadala sa barko ay isang kilalang third-party service center na tama ang serbisyo at binabalik sa mabuti. Ligtas at operasyonal na kondisyon. Kumpleto ng sertipiko, ang kagamitan ay maaaring gamitin sa barko ng walang kailangang alalahanin.

Gayunpaman, minungkahin ng CHIRP na sa pagbalik ng kagamitan mula sa isang third-party servicing, ang LSA at FFA equipment ay kinakailangang masiyasat ng tauhan ng barko, at kung posible, masuri bago ito gamitin. Batid ng CHIRP na may liferafts na binabalik na may time-expired equipment at survival rations na lagpas na sa petsa – ito ay nadiskubre lamang sa sumunod na service sa ibang bansa. Ang mga BA sets ay ibinalik sa isang inoperative condition at ang fire extinguishers ay ibinalik na kung hindi may time-expired CO₂ cartridges, ay may unpressurised stored pressure units naman. Posible na ang mga binagong sertipiko ay ikonsiderang mas mahalaga kaysa sa maayos na health check sa isang kagamitan.

More main engine problems whilst arriving and sailing

Outline: Bagaman ang paksang ito ay malawak na natalakay sa nakaraang isyu ng Maritime FEEDBACK, (MFB55), ang dalawang ulat na ito ay magsisilbing napapanahong paalala na dapat ay maging laging handa sa mga di-inaasahang pangyayari.

Ayon sa Taga-Ulat (1)

Kamakailan, ang pinaguusapang barko ay nagkaroon ng problema sa main engine matapos umalis sa pagkaka-berth. Napag-alaman na ang barko ay maari lamang umandar sa maximum of Slow Ahead. Sa gayon ay nagpatuloy ito sa local anchorage sa ilalim ng pilotage upang magpakumpuni. Sa oras ng paglabas ng piloto, ang sanhi ng problema ay hindi pa natutukoy.

Ayon sa Taga-Ulat (2)

Humigit-kumulang na sampung minuto matapos lisanin ang puwesto at sa kalagitnaan ng dagat papalabas, ang pangunahing makina ay nagkaroon ng fuel leak. Bunsod dito, kinailangang pahintuin ang barko ng humigit-kumulang na sampung minuto. Ang channel ay walang masyadong lugar upang makapag-maneobra ang barko, ngunit nagawa naming manatiling nakaestasyon sa tulong ng dalawang tugs. Sa pagkaka-ayos ng barko ay naglayag ito, para lamang mapagtanto na kailangan niyang muling huminto pagkaraan ng apat na minuto dahil sa hydraulic pipe leak sa main engine. Sa pagkakataong ito, naantala sila ng tatlumpu't limang minuto. Gayon pa man, tumulong ulit ang mga tug papuntang holding station. Kalaunan, matapos matiyak ang channel buoys, ang barko ay dumaong upang magsagawa ng buong pagkukumpuni.



Isang masusing inspeksyon ng isang responsableng inhinyero ay mahalaga para matukoy ang alinmang pagkasira (image: Danny Cornelissen)

Komento ng CHIRP

Mahalaga ang pag-testing sa mga main engine at pagsasagawa ng masususing inspeksyon ng mga makinarya ng isang responsableng inhinyero. Sa pagkakaroon ng ganitong inspeksyon, ang mga tagas at sira ay matutukoy;

bagaman sa dalawang ulat na ito ay walang garantiya na ang pag-testing sa main engine bago pumalaot ay makakapigil sa alinmang pagkaantala.

Ang mabuti at may integridad na komunikasyon sa pagitan ng iba't-ibang departamento ay makakapagdulot ng matalinong pagde-desisyon.

Ang pagpapalano sa mga "paano kung" na mga senaryo gaya nalang ng paghinto sa mid-channel na walang malapit na angkoraha at mga submarine pipelines na pumipigil sa pag-angkla ay bahagi ng passage planning at isang magandang kaugalian ng pagiging marino. Dapat isaalang-alang kung kailan naka-standby ang mga tugs at kung kailan sila ligtas na ma-release. Nararapat na isaaisip ang topograpiya ng mga patutunguhan, nature ng seabed at kasalukuyang lagay ng panahon.

Ang pagpapakilala sa mga bagong low sulphur fuels ay ipinapahayag at nilalathala sa mga maritime press at publikasyong pampubliko. Interesado ang CHIRP na makatanggap ng mga ulat na naglalaman ng anumang napatunayan o pinaghihinalaang isyu na dinulot ng paggamit ng mga bagong gasolinang ito.

PILOT'S CORNER

Ang mga tampok sa Pilot's Corner ngayong buwan ay base sa dalawang ulat na natanggap.

Non-compliant trap door pilot boarding arrangements

Outline: Hindi compliant na disenyo, bagama't alam ng mga port state authorities, may-ari ng barko, at flag state administrations – ang mga barkong ito ay pinapayagan pa rin na maglayag na maaaring ikapahamak ng mga piloto.

Ayon sa Taga-Ulat (1)

Isang barko ang natukoy ng port authority na mayroong non-compliant pilot ladder arrangement noong 17.03.2020. Ang barko ay mayroong trap-door platform, ngunit ang pilot ladder ay hindi humahaba ng 1.5M sa taas ng platform. Isang ulat ang isinumite sa national regulator na bumisita sa barko at kinumpirma na ang arrangement ay non-compliant. Sinabihan ang mga piloto na huwag gumamit ng mga non-compliant arrangements at binalaan na maaari silang pagmultahin kapag nahuli silang gumamit muli ng naturang mga ladders kahit na alam nila na depektibo ang mga ito. Subalit, ang barkong ito at ang iba pa, ay tumatawag padin sa port. Kung mainspeksyon, ang mga barkong di-sumusunod ay nabibigyan lamang ng sulat mula sa regulator. Ngunit hindi nito napipigilan ang paglalayag ng mga ito. Ang mga piloto naman ay nalalagay sa imposibleng posisyon dahil pinapalampas lamang ng management at port authorities ang ganitong mga arrangements at sinasabihan lamang ang mga piloto na huwag sumakay kung hindi ligtas.

Karagdagang Diyalogo

Maraming naging mga diyalogo ang lumabas bunsod ng ulat na ito at ang kapansin-pansing detalye ay ang mga sumusunod.

Kinontakt ng CHIRP ang DPA ng kumpanyang pinaguusapan, ang harbor master ng port, at ang port authority.

Kinumpirma ng DPA na batid nila ang isyu. Nakontakt narin umano ang flag state ng barko at ang classification society nito.

Sa pananaw ng harbor master, ito ay isang isyu ng Port State Control. Dagdag pa nito, magpapatuloy ang pakikipagugnayan sa port authority sa lahat ng mga marine safety issues dahil ito ay higit na mahalaga.

Malaki ang naitulong ng port authority at mariing ipinapahayag ang kanilang pagsuporta sa mga piloto na tumatangging sumakay sa mga barkong pinaniniwalang di-ligtas.

Kanilang hinihingi ang tulong ng mga piloto na ipag-bigay alam ang anumang pagkukulang upang mabigyan ng karampatang follow-up. Napapanatili ang isang komprehensibong sistema para sa pag-iimbestiga ng mga insidente at ulat, kasama na ang dynamic risk assessment. Binibigyang-diin rin na mayroong maigting na pakikipagugnayan sa national regulator.

Marami pang sulat tungkol sa mga procedural issues upang malagpasan ang mga tinalakay na problema. Subalit bilang buod, walang madaliang solusyon para sa isang problema na halos 20 taon nang kinakaharap. Sa kabila nito, patuloy padin ang pakikipag-ugnayan ng *CHIRP* sa lahat ng mga partido at nagsasagawa ng karampatang pagtalakay sa mga isyung nangangailangan ng resolusyon.



Dalawang (2) halimbawa ng non-compliant 'trapdoor' pilot boarding arrangements

Komento ng *CHIRP*

Ang ikalawang ulat na kasama sa "pilots' corner" ay tungkol sa parehong isyu sa parehong pantalan; ang pangalan lamang ng barko ang naiiba. Dahil dito umabot na sa 4 ang bilang ng mga barkong napangalanan na mayroong ganitong sira.

Nakakapagpalakas ang tugon mula sa mga partido, gayon pa man, ang barko ay nananatili pa ring non-compliant. Nagawa naman ng regular ang trabaho nito, sa dahilang ang kumpanya, ang flag, ang class ay batid ang isyu. Gayunpaman, dahil ang barko ay ginawa noong pre-2012 regulations, mayroong "wriggle room" sa wordings ng regulasyon at ang argumento ay kailangang maisagawa. Kaya naman, ang barko ay patuloy sa pangangalakal at nananatiling hindi sumusunod. Alam ng port authority ang ilang mga barko na may regular na trade na nasa ilalim din ng ganitong kategorya. Maayos na ipinapatakbo ito ng mga kagalang-galang na managers – mayroon lamang silang non-compliant pilot boarding arrangements.

Binigyang-pansin ng mga miyembro ng MAB na mayroong malaking pagbabago sa Europa ng mga trap door pilot boarding arrangements ng mga piloto. Ang ilang mga kumpanya ay gumawa ng mga modifications na may class approval. Batid ng *CHIRP* na mayroong isang flag state administration na mayroong konsultasyon kasama ang class upang mabigyang-tugon ang isyu. Lubos itong nakatutuwah kahit na marami pang kailangang maisagawa.

Nakalulungkot lamang na dahil sa mga non-compliant trap door boarding arrangements ay naging sanhi ito ng pagkasawi ng isang piloto sa New York noong umpisa ng taon. Nagdulot ito ng panibagong focus sa kaligtasan sa mga trap door boarding arrangements at pilot boarding arrangements, sa pangkalahatan. Nakalulungkot lang din na matapos mailathala ang edisyon na ito ng FEEDBACK, napag-alaman namin na mayroong pangalawang malalang aksidente sa pilot boarding arrangement na nangyari sa New York, Sandy Hook boarding ground noong ika-5 ng Agosto.

Ang kabuuang punto ng pagsunod ay upang matiyak na ang mga kagamitan ay ligtas gamitin. Ang non-compliance

ay nangangahulugang hindi ito ligtas gamitin. Habang ang port state regulator ay walang kapangyarihan upang sabihan ang barko ng nararapat gawin, ang piloto ay mayroong kapangyarihan upang hindi paglayagin ang barko.

Maaaring ipilit ng isang pilotong maglalayag na kailangan muna niyang makita ang compliant pilot boarding arrangement bago sumampa. Pagkarating ng isang piloto sa boarding station, at kung matagpuang non-compliant arrangement ang barko, nararapat lamang na tanggihan niya ang pagsakay sa barkong ito.

Panahon na para sabihing "Tama Na".

CORRESPONDENCE RECEIVED

Regarding – Discrepancies in the pilot ladder poster

Natawag ang pansin ng *CHIRP* sa ilang bilang ng mga pagkakaiba ng mga regulasyon tungkol sa pilot ladders at sa pilot boarding arrangements na nakasaad sa SOLAS (Chapter V Regulation 23) at sa IMO Res A.1045 (27) at sa depiksyon ng arrangements sa IMO accredited IMPA poster na "*Required Boarding Arrangements for Pilot*". Lahat ng mga marino ay pinayuhan na bagama't ang poster ay magandang panimula, ito ay nananatiling ilustrasyon lamang upang mapukaw ang atensyon sa mga nilalaman na nakasulat sa regulasyon na madalas na tinutukoy bilang depinidong requirement para sa pilot ladders at pilot boarding arrangements.

Regarding – Minimum speed for going astern

Patungkol sa iyong artikulo sa MFB56 kaugnay ng master pilot exchange, binabanggit dito na ang main engine ay nabigong umandar na pa-astern dahil sa ang barko ay naglalakbay ng may bilis na 3.5 knots. Noong ang barko ay bumagal ng 3 knots, walang naging problema sa pagpapatakbo sa engine ng pa-astern.

Ang 3 knots ba ay requirement ng owners, IMO o parehas? Hindi ko pa naranasan ang alinmang problema papuntang astern sa anoman ang bilis ng barko o engine na tumatakbo. Malugod kong ipagpapasalamat kung papayuhan mo ako kung saan nanggaling ang bilang na ito at dahilan ng ganitong arrangement.

Kasunod ng talakayan, tumugon ang Maritime Advisory Board gaya ng sumusunod:

Sa pagtatayang ang barko ay walang controllable pitch propeller, sa maraming pagkakataon, sa paraan ng barko, ang engine ay hindi makakatakbong pa-astern hangga't ang minimum speed ay marating. Sa pagkakataong ito, iyon ay 3 knots o mas mababa pa.

Ito ay normal sa isang kritikal at emergency situation para sa isang master na mag-utos sa engine room na magkaroon ng crash astern manoeuvre. Ang paraang ito ay dapat laging nakalagay sa wheelhouse at ang lahat ng bridge officers ay dapat pamilyar dito.

Ang isang fully loaded na motor ship na may 14,000 tonnes displacement na umaandar sa "sea speed" papuntang standstill mula sa bilis na 14 knots ay gagalaw padin sa tinatayang 2 to 3 knots sa loob ng labinglimang minuto matapos na iutos na patigilin ito. Ang engine rpm ay bababa sa 110 papuntang 40 sa loob ng 7 hanggang 8 minuto at dahan-dahang hihinto matapos ang 12 minuto.

Kung ang isang crash stop ay iniutos, ang engine ay maaaring ma-reverse ng 3 minuto, habang umaandar ng tinatayang 30 rpm. Ito ay maaaring tumakbo na may 60% power astern sa loob ng 5 minuto. Sa mas mabagal na barko, ang isa sa ballast, maaaring mas madali itong mapahinto.

Kailangang malaman na ang crash astern manoeuvre ay nagdudulot ng mataas na stress level sa engine at maaaring magdulot ng pagkasira.

Ang isang master, at lalo na isang piloto, ay kailangang malaman ang maximum na bilis sa tubig kung kung saan ito makakakuha ng astern movement dahil nagbabago ito kada barko.

Sa ilang modernong barko na may "optimised" designs ng engine, ito ay hindi kayang makapag-apply ng braking air sa ilang panahon – sa isang class, mayroong 17 minuto na loaded draught – mula sa pagbabagal. Ito ay nadiskubre matapos ang paghatid mula sa yard at nai-design, tinatayang ito ay para sa fuel efficiency at environmental factors imbes na mag-concentrate sa manoeuvrability ng barko. Siniguro ng pinaguusapang kumpanya na ang "quirk" na ito ay nakalikha ng prominenteng opening part ng bawat Master/ Pilot information exchange – isang standard practice na kung saan ang braking tug na may malaking bollard pill ay nakakabit sa lalong madaling panahon.

Regarding – Drug abuse follow up

Patungkol sa inyong ulat na, "Drug abuse on fishing vessels" sa MFB58, naging interesado ako sa komentong "Gayunpaman, hindi batid ng CHIRP ang alinmang uri ng simple device sa barko upang ma-detect kung mayroong presensya ng droga. Ang procedure na ito ay kadalasang nangangailangan ng third-party involvement, kagaya ng pagmomonitor sa mga sports personnel" Posibleng makapagtest ng 13 recreational drug sa pamamagitan ng pagkuha ng laway, ihi o hibla ng buhok bilang testing method depende kung ano ang kinakailangan. Bawat isa ay mayroong iba't ibang "Detection Timeline" kagaya ng sa laway na may 2 – 3 days bago ma-detect, ihi na hanggang

30 days at hibla ng buhok na nakadepende sa kung gaano kahaba ang buhok nito.

Maraming mga flag state ang nagpapatupad ng zero-tolerance drug policy. Subalit wala naman silang paraan maipatupad ito at maipasa ang direktiba sa pangangasiwa ng kumpanya. Ang "Captain-managed" superyachts kadalasan ay nagsasagawa ng kanilang sariling testing.

Isa sa mga direktiba mula sa STCW 2010 Manila amendments ang nagsasaad na "Upang matukoy ang drug at alcohol abuse, kailangan ipatupad ang mga screening program sa lahat ng marino na ang trabaho ay may kaugnayan sa safety, prevention of pollution at security duties upang maiwasan ang alcohol at droga na pumaparalisa sa kakayahan ng crew". Tila maraming mga kumpanya ang hindi ito alam o di kaya ay binabalewala lang ang regulasyon.

Tinignan ng CHIRP ang bagay na ito at napag-alaman na mayroon ng mga simpleng urine sample at multi-drug detection kits.

Ang basic (13 drug spectrum) urine test kit ay nagkakahalaga ng halos £12 / 15 USD at ang pangunahing function nito ay mabatid kung ang marino ay "drugs free". Kung ang inisyal na (13 drug spectrum) test na ito ay hindi lumitaw na malinaw, ang parehas na urine sample ay maaaring gamitin para sa mas detalyadong testing. Subalit para dito, kinakailangan ng hiwalay na testing kit para sa bawat isang 13 drugs na tinetesting. Mayroong mga specific single drug test kits na nagkakahalaga ng humigit kumulang na £48 / 60 USD kada gamot na tinetest.

Tinukoy ng CHIRP na ang komento ng taga-ulat ay hindi lamang sa fishing sector, kundi para sa lahat ng mga marino. Karapat-dapat ding tandaan na para sa drug and alcohol testing, maraming mga kumpanya na nag-aalok ng serbisyo upang magsagawa ng inisyal at follow up na D&A testing. Ang mga serbisyong ito ay hindi mura, na nagpapatibay lamang sa kasabihan na "What price HSSE?"

Karapat-dapat ding tandaan na para sa drug and alcohol testing, maraming mga kumpanya na nag-aalok ng serbisyo upang magsagawa ng inisyal at follow up na D&A testing. Ang mga serbisyong ito ay hindi mura, na nagpapatibay lamang sa kasabihan na "What price HSSE?"

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



The Corporation of
Trinity House



TT Club Mutual
Insurance Ltd



The TK Foundation



Lloyd's Register
Foundation



The Britannia Steam Ship
Insurance Association Ltd



The UK P&I Club



Witherbys



Seafarer's Trust



Seafarers UK



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.

DISCLAIMER: Iaging 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 editoriyal, 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