MARITIME FEEDBACK

CHIRP MARITIME

Issue 62
April 2021

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

Is it Safe?

Capt. Jeff Parfitt
Director (Maritime)

Isang larawan na nagpapakita ng kapansin-pansin na pinsala sa stem at bulbous bow ng isang sasakyang pandagat.Tinanong ng aming correspondent kung papaano natutukoy ng isang barko na ligtas ng pumalaot o kung kailangan pa munang kumpunihin ng crew ang barko. Ang aming tugon dito ay sa mga kaso na kagaya nito, ang pinsala ay kinakailangang masiyasat ng classification society surveyor.Ang Classification societies ang magtatakda ng mga panuntunan para sa ligtas na paggawa ng barko at ang mga taong angkop konsultahin kapag mayroong structural damage.Ang kanilang mga surveyor ay maaaring mayroong malaking kaalaman at karanasan at mayroong napakalaking resources upang mai-back up ang mga ito, kung kinakailangan. Sa kasong ito, minumungkahi namin na dapat mapagbigay-alam din ito pati sa mga taga insurers. Hindi dapat maisip ng mga marino na nagiisa nalang sila kapag nasumpungan nila ang kanilang sarili na nahihirapan na dahil maraming puwedeng mapagkunan ng payo at mga nakahandang sumuporta.Hindi nakakahiyang aminin na hindi ka sigurado kung paano ang dapat gawin sa isang hindi pangkaraniwang sitwasyon. Kaya hindi dapat matakot na humingi ng tulong.

Saanman sa edisyong ito, mayroon tayong malawak na hanay ng mga interesanteng ulat, at palagi, kami ay nagpapasalamat sa mga reporter sa pagbibigay ng kanilang oras para kontakin kami.

Ang una ay ang tungkol sa isang crew member na nagtratrabaho sa stage na kung saan ilang aspeto ay tiyak na mapanganib.Ito ay nasundan ng pagtatalakay patungkol sa mga benepisyo ng simulator training, at ang hanggangan kung kailan ito gagamitin kapalit ng sea time. Isinasaalang-alang namin ang isang interesanteng kaso kaugnay ng Rule 10 ng collision regulations, at minumungkahi sa mga mambabasa na ikonsidera ang mga sitwasyon sa pananaw ng iba pang barko na nasa lugar. Ang ulat ay isang malinaw na pagpapaalala na ang persepsyon ay maaaring

magkaiba sa abot ng nakikita ng mata.

Sa edisyong ito, mayroon tayong dalawang ulat na ipinasa ng ISWAN, at ito ay mahalagang paalala na hindi lahat ng barko ay tumatakbo kagaya ng gusto nating maging takbo nila.Maraming mga mahinang klase ng barko at kumpanya sa ating industriya, subalit sa pamamagitan ng pagpapakilala sa kanila, makakatulong ito na masigurong hindi sila magtatagumpay.

Kasunod ay ang isa pang halimbawa ng barko na hindi mapatakbo ang makina habang paalis ng port na isa ding napapanahong paalala na kinakailangang maging pamilyar ang mga technical staff sa lahat ng aspeto ng operasyon ng makinarya sa barko. Ang mga modernong makina ay kadalasang naka-program upang kumilos ng

Kung mangyari ito sa inyong barko, ano ang inyong gagawin, sino ang inyong kokontakin at kanino ninyo ito ipagbibigay alam?

mga bagay na hindi halata sa mga marino, kaya kailangang bigyan ng pansin.

Ang Pilot's Corner ay mayroong nakakalungkot na ulat tungkol sa hindi sumusunod na pilot boarding arrangements. Subalit mayroon din naman na nakakaaliw na mga halimbawa ng mga barkong tinanggihan ng pilotage dahil sa hindi sapat na PBAs.Ang pagpapaalis sa barko mula sa pilot station ay isang makapangyarihang kasangkapan na mayroon sa lahat ng mga port, at ang ating halimbawa ay malinaw na nagpapakita na ito ay isang epektibong kasangkapan sa atin upang mapanatiling ligtas ang ating mga piloto.

Sa huli, mayroong dalawang item sa correspondence, kabilang na ang masayang pagbati dahil mayroon na tayong matibay na link sa Professional Yachting Association. Inaasahan namin na magdudulot ito ng mas maraming ulat mula sa yachting fraternity, na lumalaki ang importansya kasabay ng pagdami din ng kanilang bilang.

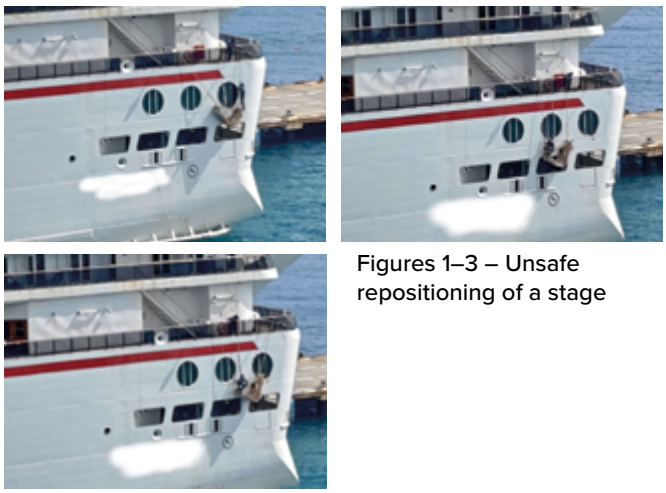
Tiyak na may kapupulutan na aral para sa lahat ang edisyong ito, inaasahan namin na magustuhan ninyo ito.Hanggang sa muli, manatiling ligtas!

Unsafe practice while working over side

Outline: Ulat na bumabalangkas sa isang halimbawa ng mga marino na nilalagay ang kanilang sarili sa kapamahakan dahil sa mga hindi ligtas na mga pamamaraan.

Ayon sa Reporter

Isang cruise ship ay nakapugal sa pier sa tapat ng aking barko. Napansin ko ang isang stage na naka-rig sa port shoulder na nililipat pagilid habang ang isang crew ay nakatayo sa ibabaw nito. Bagaman ang taong nasa stage ay may suot na PPE, (safety harness, safety shoes, gloves at inflatable lifejacket), sa paningin ko ito ay hindi ligtas na pagkilos. Ang crew member na nagtra-trabaho sa stage ay dapat umalis muna dito at pumunta sa isang ligtas na lugar sa deck bago tangkaing muling iposisyon ang stage. (Tignan ang mga larawan sa ibaba).



Figures 1–3 – Unsafe repositioning of a stage

Karagdagang Diyalogo

Ang mga naisumiteng larawan ay kuha mula sa cabin window ng isang katabing barko at ito lang ang magagamit na larawan kaya hindi ganoon kalinaw. Sa panahon na ang stage ay inisyal na kinakabit, mayroong opisyales doon na tila tumitingin at sumusuri sa ginagawang trabaho. Ang officer ay may hawak na ilang paperwok, na ipinalagay ng reporter na ang mga ito ay mga kaukulang permit, checklist at Job Safety Analysis. Gayunman, pakiramdam ng reporter na mayroong kakulangan sa superbisyon sa trabahador na gumagawa matapos umalis ng opisyal.

Komento ng *CHIRP*

Bagama't may mga assumption na ginagawa, may mga nakakabahalang resulta ng litrato na naglalarawan ng mahinang safety awareness ng mga crew na sangkot sa trabaho na tila kakulangan sa superbisyon, instruksiyon at training. Ang mahusay na practice ay ang pagkakaroon ng Jacob's ladder na naka-rig para maging daan papunta sa stage mula sa itaas na deck; ng isang lifebuoy at isang malapit na linya na nakahanda na ma-deploy. At saka, hindi mabuting kagawian ang pagpayag na ang isang stage ay mailipat patagilid habang ang tao ay nananatiling nakatungtong sa stage dahil mangangailangan ito ng pagkakalag sa gantline na nagpapahigpit sa isang dulo ng stage at sumusuporta sa bigat ng hand grip habang ang gantline ay inililipat at hinihigpitan. Sa katapusan, tila mayroong tarpaulin na naka-rig sa ilalim ng stage (para masalo ang alinmang pagtulo?) na magpapahiwatig ng kamalayan sa pagproproteka sa kapaligiran, ngunit malinaw na nagpapakita naman ng kakulangan sa safety awareness na mas lalong nakakagulat.

Bakit gumagawa ang ilang mga marino ng mga bagay na tulad na ito? Ito ay isang tunay na kakulangan sa kaalaman at kamalayan sa potensyal na kapahamakan at kahihinatnan ng kanilang mga gawa? Kung gayon, tila ang pamantayan ng training ay bumagsak sa hindi katanggap-tangap na lebel. O ito ay sadyang blasé bravado? Ang ganitong mga gawain ay iresponsable at nagpapakita ng isang mapanganib na halimbawa para sa ibang ratings na natututo at kumukuha ng kanilang patnubay sa mga nakapaligid sa kanila. Kahit ano pa man ang dahilan, ang ganitong mga aksiyon ay hindi katanggap tanggap – ang mga near misses kagaya nito ay nagpapakita na kailangan natin magkaroon ng mas maayos na situational awareness, mas malawak na pagkaunawa sa personal safety at makapagsalita kapag nautusang gumawa ng isang bagay sa hindi ligtas na paraan.

Colregs Rule 10 incident

Outline: Isang ulat na nagbibigay diin sa mga close quarters situation sa pagitan ng commercial fishing vessel at isang container ship.

Ayon sa Reporter

Isang fishing vessel na kasalukuyang nangingisda sa central separation zone ng isang major TSS na sumusunod sa isang basic loop pattern na kurso, pahilaga sa 330° at papunta sa port upang sundan ang ka-reciprocal nito na patungong south sa pagitan ng NE at SW traffic separation lanes sa bilis na 3.3.kts. Isang malaking container vessel ay nagpapatuloy sa bilis na 20kts sa SW lane, na papalapit sa southern edge na lane.

Habang papalapit sa northern limit ng separation zone, ang fishing vessel ay nagsimula sa plano nito na lumiko sa port para umatras sa kaniyang kurso. Sa pagkakataong ito, ang container vessel ay binago ang kurso papuntang port at umalis sa SW lane at papasok sa separation zone. Habang ang fishing vessel ay patuloy na lumiko papuntang port na dumadaan sa 170°, napansin ng skipper na siya ay nasa starboard bow na ng container vessel at kinakailangang magkaroon ng emergency manoeuvre sa stbd upang maiwasan ang close quarters situation o posibleng banggaan.

Karagdagang Diyalogo

Tinalakay ng *CHIRP* ang ulat kasama ng reporter (fleet manager ng fishing vessel) at ng skipper upang klaruhin ang ibang detalye at tiyempo ng insidente at upang makalikom ng karagdagang impormasyon. Ang fishing vessel ay wala pang 12 na buwan at lubos na nagagayakan ng pinakabagong navigation at fish finding equipment kabilang na ang ENC's. Dagdag pa dito, ang biglaang pagmaniobra ng skipper sa starboard ay nagdulot sa bangka na mapunta sa mas mababaw na patch kaya napasama ang fishing gear, na di kalauna'y nai-clear naman ng walang pinsala o nawala.

Figure 4 – Screen shot from the container vessel.

Nakipagugnayan din ang *CHIRP* sa mga ISM manager para sa container vessel at ang mga detalye ng naiulat na insidente ay ipinasa sa DPA. Kasunod nito, matapos makontak ang kapitan ng barko, binalikan ng DPA ang *CHIRP* na may tugon kasama ng ilang serye ng mga screen shot mula sa bridge ng container ship at isang komentaryo mula sa kapitan patungkol sa insidente. Makikita sa mga screen shot na ang container vessel ay pa-timog batay sa nakaplanong ruta nito at nasa labas ng charted safety corridor sa posisyon na malapit sa boundary sa pagitan ng SW lane at ng central separation zone.

Parehong nai-quote ng reporter at ng kapitan ng container ship ang Rule 10 ng Collision Regulations bilang suporta sa kanilang posisyon na ang kabilang partido ang may kasalanan.

Sa Rule 10 (e) (ii) pinapayagan nito ang mga barko na may kinalaman sa pangingisda sa loob ng isang separation zone.

at bilang karagdagan, nakasaad sa Rule 10 (b) (ii) na: Ang barko na gumagamit ng traffic separation scheme ay dapat na maisagawang malinaw ang traffic separation line o separation zone.

Gayunpaman,
Nakasaad din sa Rule 10 (i) na: Ang barko na may kinalaman sa pangingisda ay hindi dapat makasagabal sa daraanan ng alinmang barko na sumusunod sa traffic lane.

Komento ng *CHIRP*

May ilang mga pagkakaiba sa pagitan ng dalawang accounts sa parehas na pangyayari. Subalit, hindi tungkulin ng *CHIRP* na magsagawa ng isang forensic analysis ng isang insidente, sa halip ay ang mabigyan diin ang sitwasyon na nangyari at itaguyod ang wastong kagawian sa navigation at seamanship.

Mayroong dalawang panig sa bawat kuwento at ang mga panig na ito ay kadalasang dikta ng persepsyon ng isang indibidwal na nasa pangyayari. Magkaibang barko na may magkaibang katangian, isang 340cm na container vessel na mas kaunti ang maniobra kaysa sa isang 34cm na fishing vessel na parehas na kailangang magplano at maging maagap upang maiwasang magkabanggaan. Sa kadahilanang ito, mas mainam na huwag sumunod sa isang track na hindi naman kailangang masyadong malapit sa isang separation zone na kung saan ang fishing vessel ay maging lehitimong makapangisda at makapagpalit ng kurso na hindi maayos. Gayunpaman, ang mga fishing vessel at iba pang maliliit na craft ay dapat tandaan na ang mga bridge team ng mga malalaking barko ay hindi komportable sa maliliit na barko na tumatakbong masyadong dikit sa kanila, sa loob ng reaction radius ng malalaking barko. Sa gayong paraan, nagagawa nitong maalis ang kontrol sa malalaking barko. Magdudulot ito sa mga seafarers na ikunsidera ang alinmang nabubuong sitwasyon mula sa point of view ng ibang barko, at upang sumunod sa normal na precautions na kinakailangan sa ordinaryong praktis ng seaman.

May sagot ang Collision Regulation sa alinmang sitwasyon mula sa inisyal na deteksyon hanggang sa makadaan ng malinaw. Subalit laging mayroong usapin sa persepsyon patungkol sa sitwasyon, na maaaring magkaiba base sa abot ng nakikita ng mata.

Substitution of simulator time for sea time

Outline: Nabubuhay tayo sa pabago-bagong mundo, subalit lahat ba ng pagbabago ay nararapat?

Ayon sa Reporter

Kamakailan lamang ay natawag ang aking pansin na isa ito sa mga pangunahing intensyon ng isang major flag state, na may suporta ng industriya, upang bawasan ang oras sa dagat na kinakailangan ng mga kadete upang mapaboran ang simulator training. Ang pagpapanukalang ito ay upang ang 5 araw sa isang full mission bridge simulator ay maibilang na 15 days na sea time; 10 na maibilang na 30 at 20 upang maibilang na 60. Sa aking propesyonal na opinyon, ito ay makakasama sa industriya. Sa kamakailang pag-aaral ng service deck officers, 75% - 80% ang tumanggi sa notion na ito. Sumasang-ayon ako na ang mas maraming simulator training ay magiging mabuti para sa mga kadete sa pag-develop ng kanilang collision avoidance skills. Ngunit hindi dapat maisangkalan ang panahon na ginugugol sakay ng barko.

Naniniwala ako na ang mga kadete ay lalabas pag natapos na sila sa pagaaral na mayroong mga certificates of competency (CoC's) subalit may mas mababang halaga dahil dito. Ang CoC ay seryosong nababawasan ng halaga at ang flag ay nagiging isang flag of convenience na lamang dahil sa mga desisyon na ginagawa ng flag state administrator tungkol sa mga exemption at dispensasyon tulad nito.

Ang sea time ng cadetship ay napakahalaga dahil maraming natututuhan habang nasa ilalim ng pagtuturo ng isang propesyonal at serving mariner, maging isang opisyal o tauhan man. Ang buhay sa dagat ay hindi maaaring gayahin sa isang simulator. Ang buong buhay sa barko kasama ang pagbabantay sa bridge, cargo work, pakikitungo sa mga crew at shore personnel ay napakahalaga sa pag-unlad ng isang kadete. Ito ang mga skills na gagamitin sa kabuoan ng kanilang mga tungkulin.

Karagdagang Diyalogo

Nilinaw ng *CHIRP* ang pinagmulan ng mga pigura na nabanggit sa paunang ulat ng reporter at nai-direct sa isang pormal na dokumento sa public domain na malinaw na isinasaad ang mga pigurang nabanggit.

Sinulatan din ang isa sa mga organisasyon na sangkot sa inisyal na konsultasyon tungkol sa panukalang ito. Ipinaalam nila sa *CHIRP* na habang ang mga pigura na binanggit ng reporter ay tama, ang mga salitang ginamit sa pormal na dokumento ay hindi maganda ang pagkakapili at ang flag state ay walang balak na ituloy ang ganitong lebel ng substitution. Ang aktwal na panukalang napag-usapan ay para sa maximum 30 araw na pagbabawas ng sea time para sa sinumang kadete na nakakumpleto ng Bridge Watchkeeping Simulator Course na binubuo ng 2 magkakahiwalay na tig isang-linggong modules na parehas na may stand-alone module na humihikayat sa 15 araw na pagbabawas ng sea time. Ang panukalang ito ay tatakbo sa loob ng 12 buwan na trial period at hindi ito sapilitan. Sa pagtatapos ng trial period, susuriin ang panukala, at ang mga resulta at iba pang datos bago gumawa ng isang desisyon tungkol sa paglunsad ng scheme sa lahat ng mga kadete na nagsasanay sa ilalim ng flag state.

Komento ng *CHIRP*

Matapos ang talakayan ng mga miyembro ng Maritime Advisory Board, ang ilang mga punto ay natukoy:

- Pinagkaisahan ang suporta para sa mas maraming kalidad na simulator time, sa naaangkop na yugto ng pagsasanay ng isang kadete. Nasiyahan ang mga kadete sa karanasan nila sa simulator at nakaka-relate sila sa teknolohiya.
- Ang full mission bridge simulators ay napakahusay para maipakilala ang Collision Regulations, ship handling, ECDIS, ENC's, at iba pa. Ngunit hindi nito magagaya ang 'buhay' sa dagat. Ang mga simulator training sessions ay kailangang maging mas makatotohanan sa halip na "one on one" na mga sitwasyon. Ang buhay sa dagat, kapwa ang mabuti at masamang aspeto, ay kailangang maranasan ng mga kadete upang mabuo ang pagkaunawa sa kanilang kahaharaping papel at responsibilidad bilang isang opisyal.
- Karamihan sa mga isang linggong kurso ay binubuo ng 5 araw na aktwal na pagtuturo. Mahirap na makita ang rationale na ang isang araw na simulator training ay

katumbas ng 3 araw na sea time.

- Habang tinatanggap na ang mga pamantayan ng pagsasanay sakay ng barko ay nag-iiba iba, huwag maliitin o pahinain ang kasipagan ng maraming mga opisyal at crew na walang humpay sa pagbibigay ng kanilang oras at kaalaman upang makatulong na sanayin at turuan ang susunod na henerasyon ng mga marino.
- Ang mataas na kalidad na simulator ay mahal at limitado lang ang bilang sa kasalukuyan. Para maging epektibo ang panukalang scheme, kinakailangan na may malaking pamumuhunan para dito. Kung palalawigin pa ang ganitong klase ng investment ay mainam na isama nadin pati ang integrated virtual reality.
- Ang konsepto na ang panukalang ito ay hindi sapilitan ay isang isyu. Kung ang planong ito ay kapaki-pakinabang pala, kung gayon dapat itong maging sapilitan upang ang lahat ng mga kadete ay makinabang dito. Kung ang trial ay opsyonal lamang, kung gayon ang magiging mga resulta sa pagtatapos ng pagsubok ay hindi magiging representasyon, sa halip ay repleksyon lamang ng epekto sa maliit na grupo ng mga kadete na marahil ay nagtatrabaho para sa mga kumpanyang may epektibo ng training regimes.
- Panghuli, nabigyang diin na ito ay kasalukuyang isang panukala at susuriin pagkatapos ng trial. Abangan ang susunod pang mga detalye.

Accommodation fire – two fatalities

Outline: Kahit na ang mga trahedya ay may kapupulutan na aral kung ang mga naging sanhi nito ay natukoy matapos ang imbestigasyon.

Ang *CHIRP* Maritime ay mayroong Memorandum of Understanding (MOU) sa International Seafarers Welfare Assistance Network (ISWAN) kung saan isasangguni ng *CHIRP* ang anumang mga partikular na welfare reports sa ISWAN, habang ang ISWAN naman ay sasangguni din sa anumang safety-specific reports sa *CHIRP* Ang mga sumusunod na ulat ay galling sa ISWAN.

Ayon sa ISWAN

Kinontak kami ng reporter upang humihingi ng tulong. Tila mayroong sunog sa kaniyang barko at namatay ang dalawang crew member bunsod sa pagkalanghap ng usok. Ang reporter ay nakipag-ugnayan sa mga awtoridad dahil sa maling pagsiwalat ng insidente ng kapitan at ng kumpanya. Nakasaad din na ilan sa mga nakatala sa insidente ay pawang walang katotohanan.

Nakipag-ugnayan ang *CHIRP* sa reporter upang klaruhin ang ilang mga detalye sa kaniyang ulat at upang malaman pa ang tunay na pangyayari

Diumano, ayon sa reporter:

- Hindi nagkaroon ng naka-planong fire drill, isang araw bago magkaroon ng sunog, kungdi isang remedial entry ang isinagawa sa on-board log na nagsasabing ito ay satisfactorily na natapos.
- Sa araw ng sunog, ang alarma sa sunog ay nakansela ilang sandali lamang matapos itong mai-activate ngunit walang anunsyo ng Tannoy na isinagawa at ang alarma ay hindi nai-reactivate.
- Ang pangalawang remedial entry ay isinigawa sa ship's log kung saan ipinapakita na, sa araw ng sunog, 3 minuto matapos ang paunang alarma ay naipon na ang mga tauhan, at dalawang tao ang pinaniniwalaang nawawala. Ayon sa reporter, hindi iyon ang nangyari - ang pagtitipon ay hindi nakumpleto nang maayos, at sa una, isang tao lamang ang naitalang nawawala. Ngunit matapos makakuha ng isa pang bangkay ang terminal fire brigade, hindi ito ang taong inakalang nawawala at doon lang nila napagtanto na may pangalawang tao pala na hindi naitala.
- Matapos ang sunog, habang nagbibigay ng kaniyang sanaysay, pinilit ang reporter na palitan ang kaniyang sanaysay (na tinanggihan niyang gawin). Sa mga kasunod na pagpupulong sa barko, ang reporter ay nakarining ng masasakit na salita, at hina-harass dahil sa kaniyang pagtangging baguhin ang kaniyang sanaysay.
- Bagaman natukoy na ang pinagmulan ng sunog ay elektrikal, ang mga tagapamahala ng barko ay nagmungkahi at nagpapahiwatig na ang sanhi ng sunog na ito ay dahil sa kapabayaan ng mga biktima, bago dumating ang mga imbestigator na magsisiyasat sa barko. Sa inspeksyon, hindi sinuportahan ng shore authorities ang pananaw ng kumpanya at tumukoy ito ng alternatibong sanhi ng sunog.
- Dalawang araw pagkatapos ng sunog at isang araw matapos pumunta ang mga awtoridad sa barko, ang reporter ay bumaba ng barko para sa pagsusuring medikal. Paglabas mula sa medikal na pasilidad ng reporter ay hindi na siya pinayagang bumalik sa barko at ang kanyang mga personal na gamit ay ibinaba na ng ahente at pagkatapos ay pinabalik sa kaniyang bansa ng mga tagapagmahala ng barko.
- Ang reporter ay nawalan ng trabaho, kredibilidad, at kabuhayan.

Karagdagang Diyalogo

Nakumpirma ng *CHIRP* na ang pinangalanang barko ay nakadaong sa isang loading terminal sa naiulat na petsa at mayroon ngang naganap na sunog sa mga kabina kung saan ay nagresulta sa pagkamatay ng dalawang crew. Bukod dito, ang flag state administration ay nakipag-ugnayan at nakumpirma na, "sa lahat ng naiulat na 'seryosong' nangyari, nagsasagawa ng safety investigation ukol sa pangyayaring ito, alinsunod sa IMO Casualty Investigation Code", ngunit dahil sa kasalukuyang imbestigasyon na isinasagawa, wala na munang dagdag na komento patungkol dito.

Komento ng *CHIRP*

Tulad ng naunang naibalita, maging ang mga kalunos-lunos na aksidente ay nagsisilbing aral upang maiwasan ang mga katulad na trahedya na nangyayari, ngunit makakamit lamang ito kung magkakaroon ng buo at masusing pagsisiyasat, kung ang mga pangunahin at pinagbabatayang sanhi ay matukoy, at kung ang mga kasunod na ulat ay mailathala at mailagay sa public domain.

Ang mga mandatory drill ang pinakamaliit na kinakailangan magawa ngunit ang mas madalas na pagsasanay ay maaaring humantong sa mas mahusay at mas may kakayahang pagtugon sa isang aktwal na amergency.

Ang mga muster list at station bill ay naroon para sa isang kadahilanan at batay sa isang subok na pormula na naaangkop upang matugunan ang mga specific requirements sa isang barko at ng mga crew na andoon sa barko. Ang paglihis sa pinagsanayan ay maaaring humantong sa hindi magandang desisyon, habang ang pag titipon ay maaaring tila kumakain ng oras, ang wastong paraan ng pagtitipon ay napakahalaga.

Hindi matutuhan ang mga aralin, hindi mahahanap ang mga pangunahing sanhi ng mga ganitong insidente, hindi mapipigilang maulit ang ganitong sakuna kung ang mga rekord ay hindi totoo at kung mayroong ganitong mahinang safety culture na nagpapatakbo sa buong kumpanya mula sa kataas-taasan pababa.

Pinasalamatan ang reporter para sa kaniyang tapang sa pagpapahayag ng iba't ibang isyu na tinalakay sa itaas na pangkalahatan sa simpleng dahilan na ang insidente ay nasa ilalim ng flag state investigation at sa gayon, ang *CHIRP* ay hindi dapat makialam sa ganitong proseso. Gayunpaman, mula sa impormasyong ibinigay, malinaw na maraming aspeto ng human element na dapat isaalang-alang, ang pagiging Alerto, Komunikasyon, Pressure, Lokal na Kagawian, Mga

Pagkagambala, Pagkakampante, at Teamwork ang lahat na mga sanhi na dapat pagtuunan ng pansin.

Inaasahan ng *CHIRP* Maritime ang paglalathala ng buo at kumpletong accident investigation report ng flag state.

Alleged MARPOL contravention and MLC non-compliance

Outline: Isang ulat patungkol sa diumano'y tahasang paglabag sa parehong MARPOL at MLC international conventions. Sa ilalim ng MOU sa pagitan ng *CHIRP* Maritime at ISWAN, ang sumusunod ay isa pang ulat na may kaugnayan sa kaligtasan, na isinangguni ng ISWAN.

Ayon sa ISWAN

Nakipag-ugnayan sa amin ang isang marino na mayroong mga isyu kaugnay sa kaligtasan sa barko. Ang langis mula sa kanilang barko ay direktang pinalalabas sa dagat nang hindi na dumadaan sa ODME. Ang ODME equipment ay hindi na gumagana nang higit sa isang taon. Binanggit na niya ito sa kapitan ngunit pinagbantaan na sisibakin sa trabaho ang reporter.

Ang mga karagdagang detalye ay isinama sa email na ipinadala ng marino sa ISWAN.

Nagtatrabaho ako sa barko ng walang mga panuntunan na sinusunod mula sa MLC – sa pangkalahatan ito ay tumutukoy sa loob na 24 oras sa isang araw. Nagreklamo ako sa master patungkol dito, at ngayon ay tatapusin na niya ang aking kontrata sa kadahilanang iyon.

Bilang karagdagan, gumagamit ang barko ng isang magic pipe para sa sewage disposal. Hindi lahat ng mga crew ay may wastong mga sertipiko (at ang ilan ay wala ring mga basic tanker course certificate).

Karagdagang Diyalogo

Direktang nakipag-ugnayan ang *CHIRP* Maritime sa reporter at sa pamamagitan ng serye na mga e-mail, may mga karagdagan pang mga detalye ang napagalaman tungkol sa sinasabing mga paglabag at hindi pagsunod.

- Ang mga regulasyon ng STCW at MLC hinggil sa mga oras ng pahinga ay hindi sinunod at pinepeke pa ang mga talaan.
  - Sa tatlong magkakasunod na araw, ang reporter ay inutusang magtrabaho sa buong oras na walang pahinga at sa ika-apat na araw ay muli siyang tinawag ng master para magtrabaho na lagpas na sa kaniyang naka-schedule na shift pattern.
  - Sa pagtatapos ng buwan ay ipinakita ng master sa reporter ang isang kumpletong oras ng kanyang pahinga na hindi tumutugma sa tunay na pangyayari. Nang tumanggi siyang pirmahan ang dokumento, pumirma ang master para sa kanya at ipinasa ang dokumento.
- Mga paglabag sa MARPOL.
  - Ang waste oil ay iligal na itinapon sa pamamagitan ng pagpuno sa mga drum at pagtapon nito sa dagat at pagpapalsipika ng mga posisyon ng barko sa Oil Record Book.
  - Mayroong isang 'magic pipe' sa loob ng engine room na pinapayagang ang pagtapon ng sewage nang hindi dumadaan sa waste treatment plant. Ang barko ay sinasabing naglalabas ng sewage sa loob ng port limits at sa loob ng mga special area na taliwas sa Annex 4 ng MARPOL.
- Mga paglabag sa SOLAS.
  - Ang port lifeboat engine ay may isyu sa pagpapaandar at ito ay nangyayari na mahigit pa sa isang taon ang nakalipas (ayon sa mga tala sa barko).
  - Ang GMDSS HF / MF transceiver ay hindi gumagana nang maayos.
  - Ang ECDIS, ENC's at paper charts sa barko ay hindi naitatama hanggang sa ngayon dahil walang koneksiyon ng internet sa dagat upang mai-download ang mga corrections.
- Sertipikasyon ng mga Marino
  - Hindi lahat ng mga crew ay mayroong basic tanker safety course na kinakailangan.
  - Isang tauhan ang umakyat nang walang sertipiko ng yellow fever vaccination at ito ay pineke na lamang upang maiwasan ang mga problema at inspeksyon.

Ayon pa sa reporter mayroon ding mga isyu tungkol sa hindi pagbibigay ng sahod at paghingi ng bayad na umaabot sa $4000 sa isang ahente upang maisama sa pagsampa sa barko. Inamin ng reporter na ito ay labag sa batas ngunit ito lamang ang tanging paraan upang makakuha ng trabaho at kinamulatan na nila.

Nakipag-ugnayan ang *CHIRP* Maritime sa flag state administration para sa sasakyang-dagat na tumugon at humiling ng mga detalye ng ulat, na naipasa naman ng maayos. Sa isang kasunod na email, kinilala ng flag state na natanggap nila ito at ipinahayag ang pagpapahalaga sa direktang komunikasyon ng *CHIRP* at pinayuhan na napagbatiran din nila ang reklamo na isinumbong ng crew member sa pamamagitan ng iba pang mga channel.

Komento ng *CHIRP*

Ang mabilis at positibong pakikipag-ugnayan ng flag state ay kinikilala at pinupuri ng *CHIRP* at isa sa ilang positibong mga nangyari sa ulat na ito.

Ang tanong ay, paano pinapayagan na ipagpatuloy ang ganitong mga pangyayari? Ang mga programa sa pag-audit, pag-iinspeksyon, at pag-susuri ay dapat na maiwasan ang ganitong uri ng mga sitwasyon na mangyari ngunit maraming ang mga barko at kakaunti lamang ang mga inspektor. Ang mga surveyor at inspektor ay madalas na nakatuon lamang sa major shipping hubs dahil sa mga obvious na mga kadahilanan ngunit maraming mas maliit at mas malayong mga port at terminal sa buong mundo kung saan may posibilidad na hindi nagkakaroon ng kaukulang pagsisiyasat. Nakapagtataka na itong mga port at terminal na ito pa mismo ang madalas pinagdadaungan ng mga lumang barko?

Habang may bagong shipping tonnage na inulunsad ang mga nangungunang kumpanya sa bawat sangay ng shipping, ang mga mas lumang barko na dapat ay pinapalitan na upang mabago at magamit na muli ay ibinebenta sa iba pang mga kumpanya para sa karagdagang paglalakbay pa sa dagat. Kaya nagpapatuloy ang proseso sa maraming mga barkong ibinebenta ng maraming beses sa working life nito. Sa tuwing nabebenta ang mga ito ang mga barko ay mas naluluma at nangangailangan ng higit na pagpapanatili upang sila'y gumagana ng maayos at mapanatili sa ligtas na kondisyon. Ang kabalintunaan ay ang mga kumpanya na bumili ng mga barko na may 20 o 25 taon na ay madalas walang balak na gugulin ito sa para sa pagpapanatili sa barko at sa tauhan nila kaya't paunti-unting bumababa ang kalidad bagkus ito ay nagiging parang karera sa ilalim ng bariles, upang pagkakitaan hangga't maaari bago pa mangyari na hindi na pumasa ang barko sa mga surveys at ibenta sa mga breakers o di kaya'y pumasailalim ng dagat.

Tulad ng naiulat sa *CHIRP*, ang kasong ito ay naglalarawan ng nakakapinsalang sumbong laban sa shipping industry ng 21st Century. Ang mga kumpanya, at ang kanilang mga empleyado ay may parehong ligal at moral na obligasyon na hindi lamang dapat sumunod sa iba`t ibang batas bagkus upang palawigin din ang isang safety culture kung saan hindi dapat mangyari ang mga ganitong insidente. Habang maraming mga kumpanya ang talagang may mabisang safety culture na ipinatutupad, malinaw na maraming iba pa ang walang ganoon. Itinatampok ng ulat na ito, at ifo-follow up ng *CHIRP*, ang mga kahintulad na ulat sa flag state upang talakayin ang kanilang mga alalahanin. Ang anumang karagdagang ulat na kahintulad ng mga ito ay malugod na tatanggapin.

Engine failed to start on sailing

Outline: Isang ulat na nagbibigay diin sa main engine failure at pagpapakita ng rason na may mga pre-departure check na isinagawa.

Ayon sa Taga-Ulat:

Bigong mapagana ang main engine sa nakatakdang pag-alis ng barko mula sa daungan. Marahil nagkaroon ng diperensya sa main engine pagkatapos kumpunihin ng ship's electrician ang bow thruster na nasira naman noong dumating ang barko.

Karagdagang Diyalogo

Ang nasabing barko ay isang malaking (294m LOA) container vessel na nakatali sa isang restricted basin. May ibang barko na nakatali 26m sa unahan, ang dulo ng basin ay 50m mula sa likuran, at isa pang barko na nakatali sa kabilang bahagi ng basin 100m ang layo. Ayon sa kapitan at siya ring nakalagay sa logbook ng bridge, sinuri nila ang main engine 30 minuto bago pa umakyat ang piloto. Base sa impormasyong ito, sinimulang gamitin ng piloto ang dalawang harbour tugs para hilahin ang barko paalis ng daungan papunta sa gitna ng basin subalit bago pa itawag ang unang engine movement – doon naman ito nabigong gumana.

Sa kadahilanang mapanganib kung muling ibabalik ang barko sa daungan gamit lamang ang mga tugs, napagdesisyunan na hilahin na lamang ito papalabas ng ligtas sa pantalan. Limang minuto habang ginagawa ito ay dito na gumana ang makina. Kung kaya't umandar na ang barko ng mag-isa papalabas subalit may nakaalalay pa rin na tugs bilang pag-iingat.

At nang tuluyang umandar ang main engine, inusisa ng piloto ang kapitan kung bakit nagloko ang makina kung talagang sinuri nila ito, subalit ang sagot ng kapitan na "engine too powerful", ay hindi naunawaan ng piloto, at hindi na naipaliwanag pa.

Komento ng *CHIRP*

Matapos pag-usapan ng mga miyembro ng Maritime Advisory Board ay naipunto nila ang mga sumusunod.

- Ang Master/Pilot exchange ay dapat magpakita ng aktwal na sitwasyon ng mga kagamitan at kakayahan nitong gumana sa halip na magsapantaha lamang.
- Dapat niliwanag kung ano ang nangyari noong sinubukang paganahin ang main engine. Kadalasan kasi sa pagsuri ng makina ay paabante at paatras gamit ang gasolina. Subalit, ang ibang makina ay sinusuri sa hangin habang nasa daungan sapagkat ang labis na bulusok ay maaring makasira ng mga lubid. Marahil ito ang ibig ipahiwatig ng Kapitan noong sinabi nya ang mga katagang "engine too powerful".
- Kailangan laging may "Plan B" ang Port Arrival at Departure Passage Plans kung sakaling magkaroon ng aberya ang naunang plano. At kung magkagayon, ang "Plan B" ay lubos na makakatulong lalo na kung may kasamang tugs na may kakayahang hilahin ang barko mula sa basin patungo sa ligtas na pantalan.
- Karamihan sa mga modernong makina ay may "reset mode" na kayang pahintuhin ang pag-andar nito. Ito ay sa unang pag-andar ng makina, kung saan mga 20-30 segundo muna ang hihintayin bago umikot ang propeller. Magbibigay ito sa mga engineers at electrician ng kasanayan sa sistema at maayos na komunikasyon sa pagitan ng engine control room at bridge.
- Tungkol naman sa kasanayan sa sistema, ang pagkakaroon ng "check lists" ay mabuting gabay upang makita ang pagkakasunod-sunod o pagkakapareho sa pagitan ng isang remotely located machinery (katulad ng main engines / bow thruster, etc.).
- Panghuli, ang problema ay laging nariyan, kahit sa masusing pagsusuri at pisikal na pagsubok, at kung ano pa man, ang maagap at maayos na komunikasyon ang sagot upang malimitahan ang epekto ng anumang problema. Nararapat din na iwaksi ang maling cultural reluctance sa control room upang matunton agad ang problema.

PILOTS CORNER

Why do we get so many pilot ladder reports?

Karamihan ng ating mga marino ay sumasampa at bumababa sa iba't ibang klase ng barko dalawa o tatlong beses kada taon, gamit ang gangway, habang nakatali ang barko sa daungan. Kung papansinin ang mga pilotong marino na gumagabay upang ligtas na makapasok at makalabas ang ating mga barko sa daungan, kung saan regular na umaakyat o bumababa galing sa 2 o 3 (o higit pang) barko sa loob ng isang shift, ang kadalasang ginagamit nila ay ang gawa sa lubid at kahoy na kung tawagin ay "pilot ladder".

Ang pilot ladders ay napakahalagang kagamitan dahil ito ay naaayon sa regulasyon ng SOLAS. Para sa mga maaring nakalimot, ang regulasyon ng SOLAS ay patungkol sa **Safety Of Life At Sea**. Dahil diyan, nais malaman ng *CHIRP* kung bakit patuloy pa rin kaming nakatatanggap ng mga ulat patungkol sa mga non-compliant pilot ladders at pilot boarding arrangements.

Initial report

Kumbinasyon ng pilot ladder na may non-compliant na trap door.

Karagdagang Diyalogo

Ang maikling inisyal na ulat ay may kalakip ng larawan (figure 5) kung saan malinaw na nagpapakita ng non-compliance. Habang ang *CHIRP* ay nakatanggap ng simpleng ulat, isang masusing pag-uulat ang pinadala sa port state maritime administration mula sa professional association ng reporter, ito ay nagresulta ng pagpapadala ng dalawang PSC officers na pumunta kinabukasan sa barko sa sumunod na port.

Nakipag-ugnayan ang *CHIRP* sa ISM managers at sumulat sa DPA patungkol sa nasabing ulat.

Noong 2019, nakipag-ugnayan ang *CHIRP* sa ISM managers patungkol sa ulat ng isang non-compliant pilot boarding arrangement (PBA) para sa iba pang barko ng kumpanya. Sa panahon na iyon, ang mga detalye ay naipasa na sa DPA, subalit wala ng ibang ugnayan pa ang naisagawa. Sa ganitong okasyon, nagboluntaryo ang DPA at nabanggit na ang bagong naiulat na barko ay sister ship ng naireport na barko at silang dalawa ay nilagyan ng parehong pilot boarding equipment.

Sa mga sumunod na sulat kinumpirma ng DPA na nagkaroon ng inspeksyon ang PSC ngunit walang anumang depekto ang nailagay mula sa opisyal ng PSC. Subalit, nabanggit sa email na "Bagama't sa aming opinyon ay sumusunod ang PBA sa nakasaad sa SOLAS, aming napagdesisyunan na gumawa ng modipikasyon sa PBA. Aming inutusan ang technical department na sumangguni sa class at flag upang maisagawa ang mga nasabing pagbabago".

Komento ng *CHIRP*

Nagulat ang *CHIRP* ng aming mapag-alaman na walang depektong nailagay ang opisyal ng PSC kasunod ng kanilang inspeksyon sa naturang barko.

- May mga isyung nabanggit patungkol sa pilot boarding arrangements sa mga dati ng barko na may partikular na edad.
- Ang ibang maritime administrations ay maaaring gumamit ng "grandfather rights" sa sitwasyong ito – nais itong pabulaanan ng *CHIRP* at walang ganito pagdating sa pilot boarding arrangements. Ito ay isang malinaw na non-compliant arrangement.

- Ang mga piloto ay dapat may sinusunod na standard operating procedures.
- Ang kawalan ng nasabing SOP ay dapat magtulak sa piloto na magkaroon nito. Hindi nararapat na magdesisyon na lamang ang piloto habang nasa ilalim ng hagdanan.
- May pagkakaiba ba ang isang non-complaint ladder sa hindi ligtas na hagdanan? – hindi makikipagtalo rito ang *CHIRP*. Bagama't may ilang elemento dito ng non-compliance ay minor, ang batas dapat ang nasusunod. Ang hagdanan ay dapat naayon sa mga regulasyon at hindi na dapat pang gamitin kung hindi – iyan ang batas.
- Dumarami ang mga port at pilotage authorities na patuloy na tumatanggi sa paggamit ng non-compliant pilot boarding arrangements kasunod ng mas dumaraming barko na natatanggihan hanggang sa magkaroon ng compliant na PBA.
- Ang mga barkong patuloy na magpakita ng non-compliant PBA's ay maaantala.

Figure 5. PBA as presented: Pilot ladder presented in two sections.Both sections are secured solely to the accommodation ladder platform instead of to the ship. Yellow horizontal frame sections are impeding access during accent or descent.

Pagbabagong Maaaring Magawa

Ang mga sumusunod na impormasyon ay naibahagi sa *CHIRP* ng mga pilotage authority upang ipakita ang lawak ng problema at tamang pagtugon na maaring gawin.

Patungkol sa trap door pilot boarding arrangements at combination arrangements, sa mga nakalipas na buwan ay matagumpay naming naisaayos ang mga non-compliant unsafe arrangements na sumunod sa mga tamang regulasyon upang maging mas ligtas. Ito ay dahil sa pagsusumikap ng ating Harbour Master' department sa pagsusubaybay ng mga ulat patungkol sa pilot ladder defects.

Noong 2020, nakakalap kami ng 114 na ulat patungkol sa pilot ladder defects mula sa 9512 acts of pilotage, ang bilang ay mas mataas pa kumpara noong 2019.

Case Study 1. Container Ship 304 m LOA, built 2008.

Ang barkong ito ay dumating sa pilot station ng gabi, tumanggi ang piloto na sumampa sa oras ng pagdating dahil ang hagdanan ay tila non-compliant. (Figure 6).

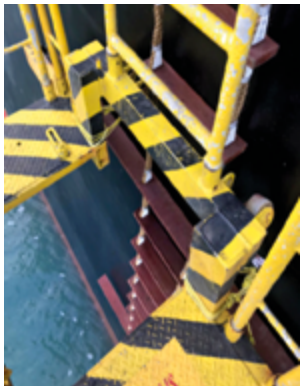


Figure 6 (left) original arrangement as presented.
Figure 7 (right) after modifications

Ang pangalawang piloto naman ay sumampa sa barko ng araw kung kailan pumasok ang barko, ito ay naiulat sa local Port State Control, at itinuring, matapos makita ang mga larawan, na hindi ligtas. Nag-isyu ng notice ang port authority sa naturang barko patungkol sa nararapat na pagsasaayos bago ang sunod na pagbisita at kung hindi ay walang piloto na itatalaga. Nagkaroon ng pag-uusap noong mga nakaraang linggo at sa pagbabalik ng barko ay kanilang ipinakita ang pagsasaayos na nagawa (figure 7) bilang boarding arrangement. Ang naturang barko ay naserbisyuhan ng pagpipiloto sa takdang oras ng pagdating at kaakibat ang pagsang-ayon ng piloto na ligtas ang mga nagawang pagsasaayos.

Case Study 2. Container Ship 259m LOA, built 2013.

Isang trap door arrangement na may kaakibat na pilot ladder sa ilalim ng platform, ito'y hindi dumaan ang hagdanan sa ibabaw ng hatch. Isang diyalogo ang naganap subalit walang pagsasaayos na ginawa, dahil rito tinanggihan ang barko na bigyan ng pilotage hangga't hindi maisasaayos at ligtas ang boarding arrangements. Pagkatapos ng tatlong araw sa pantalan, naisagawa ang mga nararapat na pagbabago sa pamamagitan ng combination arrangement na may pilot ladder sa matibay na bahagi ng main deck.

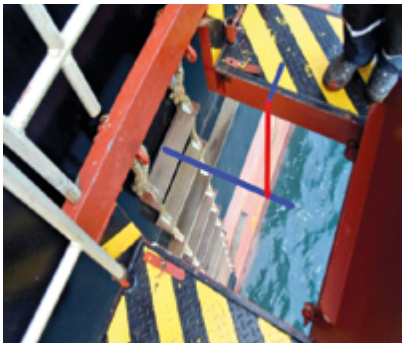
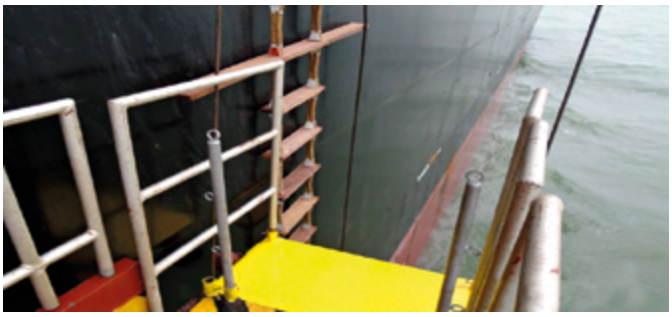


Figure 8 (left) What was presented originally (rejected)

Figure 9 (below) This was the final arrangement (minus the securing magnets which were in place when used by a pilot).



Case Study 3. Container Ship. 190m LOA, Built 2020.

Ang combination ladder ay may puwang sa pagitan ng pilot ladder at ibabang platform ng mahigit 20cm (subalit nung sinukat ay 50 cm). Isang diyalogo ang naganap sa barko kung saan binanggit na ito ay hindi na maisasaayos pa. Paumanhin kapitan, subalit walang sasampa na piloto sa iyong barko. Nakahanap sila ng solusyon upang mabawasan ang puwang upang maging 20cm. Sumampa ang piloto.

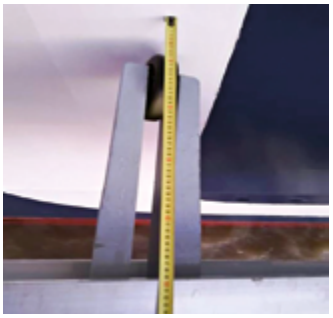


Figure 10 Before modification

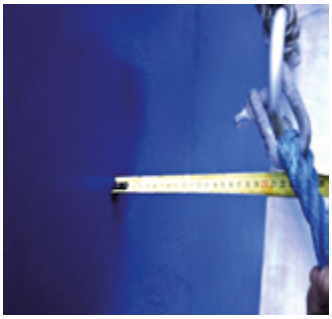


Figure 11. After modification

Figure 12. Compliant combination pilot boarding arrangement ready for use.

CORRESPONDENCE RECEIVED

1) Regarding the article published in MFB61, Superyacht – crew working outboard without PPE.

Sa loob ng artikulong ito ay sinubukan ng *CHIRP* na makipag-ugnayan sa PYA (Professional Yachting Association) upang hingiin na magsagawa ng diyalogo, subalit nakalulungkot na wala kaming natanggap na tugon mula sa PYA.

Sa panahon na isinulat ang naturang artikulo at ang pagpunta nito sa press ay tama.

Aming ikinatutuwa dahil hindi na ganito ang sitwasyon sa bagong CEO ng PYA, kung saan kamakailan lamang ay sumangguni sa *CHIRP* Maritime at nagkaroon ng isang masaganang pakikipag-ugnayan. Ang *CHIRP* Maritime ay nakakakita na ngayon ng mas maayos na pakikipag-ugnayan at pakikipagtulungan kasama ang PYA.

2) Regarding accident prevention.

Upang mapabuti ang kaligtasan sa barko at bilang maagap na aksyon laban sa sadyang pagbabalewala, sabotahe at kawalan ng pag-iingat na dulot sa barko, ako ay naghahanap ng isang organisasyon na maglalahad ng mga pangyayari na kung saan ang local flag ay hindi nagpapakita ng positibong reaksyon patungkol sa mga naturang aksyon na maaring magdulot ng malubhang aksidente sa hinaharap.

Maaaring ipagbigay alam kung mayroong naturang organisasyon o pandaigdigang sangay.

Tumugon ang CHIRP Maritime.

Patungkol sa aksidente, insidente at mga near misses sa kahit na anomang barko, ang iminumungkahing pagkakasunod-sunod patungkol sa paglalahad, imbestigasyon at pakikipag-ugnayan sa mga nabanggit ay ang mga sumusunod:

- Safety Officer/ Chief Officer / Chief Engineer
- Captain
- Company (ISM Manager's) DPA
- Classification Society – depende sa isyu
- Port State – kung ang naturang barko ay isang foreign flag
- Flag State

Aming iginigiit na ang mga normal chain ng safety reporting ay nakabatay sa SMS ng inyong kumpanya.

Bukod duon, kung walang maayos na tugon ang flag state sa mga isyu, walang international authorities na may kapasidad na naaayon sa batas upang magsagawa ng imbestigasyon patungkol sa mga isyung pangkaligtasan, pangyayari, o aksidente sa barko. Bagama't ang *CHIRP* Maritime ay mayroong pandaigdigang operasyon, wala naman kaming statutory authority o kapangyarihang mag-imbestiga, ang amin lamang magagawa ay mag-ulat sa mga naturang ISM managers (DPA), classification society or flag state administration upang dalhin ang mga isyu sa kanilang atensyon subalit aming iginigiit na walang lubos na obligasyon ang kahit na alinmang third party para makipag-ugnayan sa *CHIRP* Maritime.

Sa muling pagsusuri ng iyong email, nakakabahala na ang mga nabanggit na sadyang pagsasawalang bahala, sabotahe, at kawalan ng pag-iingat sa barko.

Kung sa tingin ninyo ay maaaring makatulong ang *CHIRP* Maritime, mangyaring magbigay lang ng inyong buong detalye patungkol sa safety incident sa e-mail na reports@chirp.co.uk o sa aming online reporting system.

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

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.

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.