

MARITIME FEEDBACK



Issue 63
June 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



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

It took only Minutes...

Capt. Jeff Parfitt
Director (Maritime)

Ang larawang tampok sa aming Cover page ay isang dramatic shot ng isang motor yacht na nasusunog. Bagama't walang naging seryosong pinsala, naging traumatikong karanasan ito para sa dalawang taong nakasakay sa panahon na iyon. Ang ulat ng insidente ay hindi pangkaraniwan para sa CHIRP Maritime sa kadahilangang base ito sa accident investigation report imbes na sa ulat mula sa isang indibidwal. Ang ulat ay naglalaman ng maraming valuable safety lesson subalit, dagdag pa dito, ito'y tumatayo bilang modelo kung papaano nararapat imbestigahan ang ganitong insidente. Ang mga crew ay pinuri dahil sa mga wastong aksyon, samantalang ang kanilang mga pagkakamali ay tinukoy upang matuto tayo mula dito. Ang nangangasiwa nito ay dapat purihin dahil sa pagsa-sapubliko ng safety lessons sa lalong madaling panahon.

Ang mga seryosong insidente ay kadalasang iniimbestigahan ng mga responsableng nangangasiwa para sa barkong nasasangkot,



o sa isang estado na kung saan ang insidente ay nangyari. Ito ay isang requirement na ang mga investigation report ay mailagak sa IMO upang matuto mula dito. Ang ganitong ulat ay hindi nilalayan na gamitin upang parusahan ang mga taong nasasangkot; kungdi bagkus ay upang maging paraan ng pagkatuto ng safety lessons. Ang mga ulat ay kadalasan na hindi isinasapubliko hangga't ang lahat ng mga court cases ay natapos upang hindi ito magamit upang madawit ang mga taong kasangkot, na siyang matinong paraan upang matiyak na ang mga saksi ay makapagsalita ng buong katapatan, malaya at hindi mahaharap sa kaparusahan. Sa ganitong paraan, mayroong mas malaking tiyansa na ang mga saksi ay magsabi ng totoo

at makakatulong ito sa mga imbestigador na malaman ang eksaktong nangyari.

Ang kahinaan ng sistema ay ito, hindi naging requirement na ang mga investigation report ay mai-sapubliko, at ilan sa administrasyon ay hindi nilalabas ito. Sa aming opinyon, isa itong pagkakamali. Hinihimok namin ang lahat ng partido na ilathala ang lahat ng accident investigation report upang matutuhan ang mga safety lesson at upang magkaroon ng mas malaking tiyansa na ang mga kaparehas na aksidente ay maiwasan sa hinaharap.

Sa iba pang dako ng edisyong ito ay mayroon kaming nakakabahalang account ng isang barko na sinubukang pagtakpan ang pagkakaroon ng Covid-19 sa

barko, at isang ulat patungkol sa engine issues sa masamang panahon na kumukwestiyon patungkol sa pamumuno, komunikasyon at polisiya sa spare parts ng kumpanya. Tinalakay din namin ang mahihirap na paksa patungkol sa recreational vessels na may kinalaman sa fishing gear, pagsasaalang-alang ng unmooring operation kapag masama ang lagay ng panahon kasunod ng ship-to-ship transfer. Ang ulat nitong huli ay naglalaman ng mahahalagang impormasyon patungkol sa elasticity at iba't ibang uri ng mooring ropes.

Natutuhan din namin ang patungkol sa crew na sinubukang magpanatili ng isang speed log sa dagat at nauwi sa pagbaha sa isang cofferdam. Ang aming pilot's corner ay nakatuon sa engine issues habang may arrival at departure manoeuvres. Ito ay iba-iba at interesanteng edisyon. Nagpapasalamat kami sa lahat ng mga reporters sa kanilang pagsusumikap na mapahusay ang kaligtasan ng bawat isa sa barko.

Hanggang sa muli, mag-ingat at nawa'y maihatid kayo ng ligtas pauwi mula sa lahat ng inyong paglalayag.

Failure to declare reportable cases on entering port

Outline: Ang isang may malay na desisyon na huwag ideklara ang isang notifiable disease symptoms sa loob ng barko sa pagpasok sa isang port, ang naglagay sa piloto, dockworkers at mas malawak na komunidad sa panganiib.

Ayon sa Reporter

Kasunod ng full crew change sa port, ang barko ay naglagay kinagabihan at umangkla palabas ng port. Matapos sa pagsama sa barko, dalawa sa mga crew ang kinakitaan ng mga sintomas ng COVID. Isa sa kanila ay napag-alamang nagkaroon ng “close contact” sa isang kumpirmadong may COVID – parehong ibinukod ang dalawang marino sa barko.

Sa una, itinago pa muna ng master ang pagkakaroon ng symptomatic crew, pinili nitong hindi ipaalam sa management company ng barko. Dagdag pa dito, dinaya ng master ang temperatura ng dalawang seafarer sa pamamagitan ng pagutos sa dalawa na tumayo sa malamig na lugar sa labas bago kuhaan ng temperatura. Noong nakumbinse ang master na ipagbigay-alam na ito sa kumpanya, (batay nadin sa COVID management plan), binilinan ng kumpanya ang master na huwag sabihin ang isyu – ang barko ay nanatili sa angkla.

Ang mga symptomatic na marino ay nakuha sa trabaho sa pamamagitan ng manning agency na nagbigay diin sa management company na kailangang magsagawa ng COVID tests.

Tatlong araw matapos na lumabas ang COVID symptoms, inutusan ng management company na tumuloy sa port. Ang dalawang symptomatic na marino ay papalitan sa barko, tutulungan at ipapa-test pagbaba ng barko.

Habang tumatawag ang kumpanya, nagprisinta ang kapitan na magsinungaling sa harbour authorities patungkol sa pagkakaroon ng COVID symptoms sa barko – tinatanong ng harbour authorities ang lahat ng parating at paalis na barko “kung mayroon bang reportable symptoms on board” – sumang-ayon naman ang kumpanya sa alok ng kapitan.

Kasunod nito, ang barko ay pumasok sa port na hindi man lamang pinagbibigay-alam sa awtoridad ang reportable symptoms on board. Ang piloto na sumakay sa barko ay hindi na-inform tungkol sa symptomatic na crew at maging ang taxi driver na nagmaneho sa dalawang marino papunta sa kanilang tutuluyan sa pampang.

Isang araw matapos na ang mga symptomatic crew ay nadala sa pampang, may dalawang kapalit na crew na sumampa sa barko. Isa lang sa kanila ang nakakaalam na may suspected coronavirus sa loob ng barko bago sila sumampa. Ang barko ay umalis sa harbour matapos makasampa ng dalawang kapalit na crew at pagkakuha para sa kanilang food stores. Ang barko ay hind kumuha ng pilot para sa paglalayag.

Limang araw matapos na makasampa sa pampang ang dalawang symptomatic na marino (at 8 araw matapos na ang kanilang unang sintomas ay lumabas), ang dalawang crew ay nasuri na ng kanilang pribadong kumpanya. Nagpositibo ang dalawa sa coronavirus.

Matapos umalis sa harbour, wala namang naging kasunod na sintomas na nakita sa barko.

Makalipas ang ilang araw, tinst uli ang dalawang dating symptomatic seafarer – naging negatibo naman sa coronavirus ang resulta. Inalok sila ng kumpanya ng trabaho sa ibang barko, subalit tumanggi ang dalawa at tinerminate na ang kanilang kontrata. Ang kanilang manning agency ay nagbayad ng kanilang alternatibong accommodation at flight pabalik sa kanilang bansa.

Kinontak ng reporter ang DPA, subalit ito ay noong nakasampa na sa pampang ang dalawang crewmembers na kinilala naman ng taga-ulat na huli na. Ang mas maagap na aksyon ay maaaring magdulot ng mas mainam na kahihinatnan

na may tamang pagsunod sa mga pamamaraan at safety precautions na angkop para sa piloto at taxi driver. Gayunpaman, ang paguusap sa pagitan ng master at ng kumpanya ay naging sa mga direktor nito, kaya na by-pass ang DPA. Hindi pa malinaw kung ang DPA ay may impluwensya sa kabila ng direktang relasyon sa pagitan ng master at ng mga direktor ng kumpanya.

Karagdagang Diyalogo

Bilang tugon sa mga tanong, tinukoy ng reporter ang mga sumusunod: maraming human element failures sa loob ng ulat kabilang na ang ulat ng reporter. Anoman ang hindi wastong dahilan ng kapitan upang mag-alok na magsinungaling sa awtoridad, hindi dapat tinanggap ito ng kumpanya at inutusan sana siya na magbigay ng buo at matapat na deklarasyon sa port authorities.

Sa huli, inisip ng reporter na maaaring may iba pang mga barko na may kaparehas na sitwasyon na naghihintay sa labas ng mga port sa iba't ibang parte ng mundo.

Komento ng CHIRP

Tinukoy ng CHIRP Maritime Advisory Board (MAB) ang mga sumusunod na punto:

- Tinukoy sa ulat na ito ang lubos na paglabas sa WHO International Health Regulations (2005) hinggil sa pangangailangan na mairereport ang pagkakaroon ng presence o suspected presence on board ng isang notifiable disease. Sa kabila ng regulasyon na ito ay ang kuwestiyon sa moral at etikal na integridad.
- Matagal ng naitatag ng WHO, IMO at ILO ang obligasyon sa master ng barko na magbigay ng wastong deklarasyon kapag pumapasok ng port.
- Sa umpisa ng coronavirus pandemic, nagkaroon ng malawak na koalisyon sa loob ng maritime industry upang makalikha ng balangkas ng protocols upang mapadali ang ligtas na crew changes at repatriation. Noong ika-5 ng Mayo 2020, nag isyu ang IMO ng Circular Letter (No. 4204-Add14), pinapabatid sa maritime administrations, national authorities at shipping companies ang nirerekomandang balangkas ng mga protocols para masiguro ang ligtas na ship crew changes at pagba-biyahe sa panahon ng coronavirus (COVID-19) pandemic. Ang mga protocols ay nakadetalye sa MSC.1/Circ. 1636 02/12/2020.
- Ang ulat na ito ay patungkol sa kamakailang insidente na may sadyang paglabag sa regulasyon at tinatag na protocols, hindi lang ng master kundi pati nadin ng management company. Bukod sa potensyal na pagkahamak ng mga indibidwal na sangkot sa pagpapauwi sa dalawang marino na may symptomatic Covid-19 conditions, piloto, crew, ahente at taxi driver, ang kasong ito ay nagbibigay diin sa kahalagahan na wastong mairereport ang alinmang notifiable disease.
- Ang mga COVID restriction at quarantine ay may parehas na direkta at hindi direktang konsikwensya sa marino at dagdag nadin ang abilidad ng barko na makapagpatuloy sa trabaho. Ang lahat ng mga ganitong isyu ay maaaring ma-compound sa restrictive charters at inflexible charter parties.
- Binigyang-diin din ng reporter na ang master ay nakipag-ugnayan direkta sa mga direktor ng kumpanya at hinakdawan ang Designated Person Ashore (DPA) (Ang DPA ay ang awtorisadong direct link sa pagitan ng barko at ng pinakamataas na level na management ng kumpanya na responsable sa pagpapanatili ng ligtas na operasyon ng barko).
- Habang ang ganito ang tila unang report na natanggap ng CHIRP Maritime, malabong ito ay isang isolated case kundi nasa dulo ng mga hindi nairereport at malawak na problema ng industriya, naging posible ito dahil sa kawalan ng pagpapatupad.

- Sa abot ng nalalaman ng *CHIRP* Maritime, hindi na nagsagawa ng internal na imbestigasyon ang kumpanya kaya walang aral na matutuhan mula sa insidente. Subalit, pakiramdam ng *CHIRP* na tungkulin ng lahat ng shipping companies at masters na maintindihan ang pagkakaroon ng wastong deklarasyon sa mga reporting requirements ng reportable diseases. Sa kabila ng anomang contractual agreement ng charterer, siniguro ng master na ang mga regulasyon ay mahigpit na sinusunod pati na ang pagrereport sa tamang mga channel.
- Ang malinaw na pamamatnubay ay nakadepende kung paanong ang mga gobyerno, national authorities, shipping companies at master ay nararapat umakto – nananatili lamang ito sa lahat na sundin ang mga protocols upang masiguro sa lahat ng mga marino at lahat ng sangkot sa pagpapauwi sa kanila ay ligtas na nasusubaybayan.

Fire and sinking of a motor yacht

Outline: Ang *CHIRP* Maritime ay nakatanggap ng flag state investigation report at safety bulletin, na bago pa lang nailalathala, patungkol sa nangyaring sunog na may paanyaya na ipalaganap ang nilalaman nito sa mas malawak na komunidad.

Ayon sa Reporter

Ang barkong nasasangkot ay isang privately owned leisure vessel (bagaman ito ay ginamit na pang komersyal noon sa maigsing panahon). Ang barko ay nagsasagawa ng international positioning voyage habang taglamig at mayroon lamang itong dalawang crew sa barko at malapit sa baybayin sa panahon ng insidente.

Sa loob ng ilang sandali matapos na makuha ang angkla, pagkaraan ng isang paghinto sa magdamag, ang barko ay nakadanas ng sakuna dahil sa sunog sa engine room na mabilis na kumalat sa buong barko.

Inabandona ng dalawang crew ang barko gamit ang tender at liferaft combination at hindi naman sila nasaktan.

Pagkaraan pa ay lumubog na ang barko sa malalim na tubig; habang sinusubukang ng firefighting vessel na maapula ang apoy.

Nakapagdulot ng interesanteng learning points ang insidente mula sa mga bagay na nangyaring mabuti at sa mga hindi; ito ay makikita sa Safety Bulletin.



Figures 1 and 2

Ang buong investigation report at safety bulletin ay mababasa at madownload dito:

<https://cdn.ports.je/web/Just-Mine-Incident-report-Nov-20.pdf>; and <https://cdn.ports.je/web/SB02-of-2021-Lessons-from-a-fire-at-sea.pdf>;

Komento ng *CHIRP*

Ang investigation report at safety bulletin ay masyadong malawak upang i-reproduce sa mga pahina ng Feedback; gayunpaman, nirerekomenda ng *CHIRP* Maritime na buksan ang mga hyperlinks at basahin ang dalawang dokumentong ito na

parehas na interesante, nakakapagturo at naglalaman ng mga maaaring matutuhan para sa lahat ng mga marino.

Para sa mga mambabasa na walang kakayahan na mabuksan ang dalawang dokumento, narito ang ilan sa mga sipi na kinuha mula sa Safety Bulletin:

Bagama't anomang bagay na mekanikal ay maaaring pumalya, ang panganib ay nababawasan kung ang kagamitan ay napapanatili na nakaayon sa patnubay ng manufacturer.

Madalas na tignan ang machinery spaces at mabilis na umaksyon kung mayroon mang tila hindi tama.

Ang mabisang mga practices ay nakapagdulot din ng tamang aksyon na gagawin, sa tamang pagkasunod-sunod. Bagama't makakatulong ang pagkakaroon ng checklist, hindi panahon para magbasa pa ng instruction manual sa panahon ng emergency.

Ang Golden Rule ay 'Kapag ang isang lugar na mayroon apoy ay nakatakip, HUWAG bubuksan ito maliban nalang kung nasa pamamatnubay o tulong ng isang bihasang bumbero. Mayroong importanteng panahon upang mapalamig muna ito.

'Mayday' o 'Pan'? Kung kailangan mo ng tulong, hingiin ito kaagad. Mas mabuting mag-downgrade mula 'distress' message papunta sa 'urgency' message kapag bumuti na ang sitwasyon kaysa hindi makapagpadala ng distress message kapag lumala ito.

Voice o DSC? Parehas, kung posible. Ang DSC (Digital Selective Calling) function, na awtomatikong may kasamang GPS position sa isang distress message ay hindi nagamit dahil hindi ito madaling gamitin, hindi madalas na ginagamit sa barko, at ang crew ay hindi pamilyar kung paano gamitin ito. Sanayin ang inyong sarili sa mga safety equipment. Mas mabuti na magpasimulang tumawag gamit ang DSC at i-back up ito gamit ang isang voice communication. Isulat ang inyong posisyon at madalas itong i-update bago tumawag para manatiling available padin kapag pumalya ang mga electronics.

Ang isang hand-held VHF ay dapat naipapamahagi sa panahon ng emergency. Ang VHF sa channel 16 ay may kakayahan na makapagupap sa lahat ng istasyon sa lahat ng lugar at magagawa ng shore station na makuha ang inyong posisyon gamit ang DF (Direction Finding) equipment... / ...Maaari din magamit ang isang mobile phone, mas mainam kung waterproof ito, bilang backup sa VHF, na siya dapat maging pangunahing paraan ng komunikasyon.

Walang silbi ang lifejackets kung hindi naman isinusuot. Kailangan ay maipamahagi ito kaagad sa panahon ng sakuna at kinakailangan ay madali itong makuha. Kailangan ay suot ito sa tuwing may panganib na mahulog sa barko.

Summary: Sa seryong insidenteng tulad nito, mabilis na nakapag-react ang crew sa kabila ng mabilis na pagkalat ng apoy at ilang pagkakamali. Ginawa nila ang kinakailangang aksyon upang subukang maisalpa, una, ang barko at kasunod ay ang kanilang sarili. Mabuting matuto mula sa karanasan ng iba. Inaasahan na ang lahat ay makikinabang mula sa tauhan na nagbabahagi ng kanilang karanasan.

Ang benepisyong mga natutuhan sa karanasan ay nakakapagbigay ito sa observer ng 20/20 vision, subalit ang tila litaw sa manunulat at mambabasa sa artikulong ito ay hindi pa nangyayari sa dalawang crew sa ilang minutong mayroon sila mula sa unang pagkatuklas na may sunog hanggang sa pag-abandona sa yate.

Binibigyang diin ng safety bulletin ang "golden rule" patungkol sa hindi pagbukas ng isang lugar na may sunog kapag nakasarado. Ang paglabas ng fire suppression medium gaya ng FM-200 ang panghuling alas sa pagtatangkang maapula ang apoy o hindi – subalit ang pagbubukas sa space ay naggagarantiya na hindi.

Unang napansin ang sunog nang ang yate ay pumalaot na ng 10 minuto pa lamang matapos na maiangat ang angkla. Nagbibigay suhestyon ito na may issue na sa engine mula sa

panahon na nagpasimula ang makina. Mas mainam kung may deckhand sa engine room mula noong ipinatakbo ang makina at manatili doon hanggang maabot na ng engine systems ang mga normal operating temperature at pressure.

Nakalista sa investigation report ang mga komprehensibong katangian at kagamitan para sa fire protection at fire-fighting. Gayunpaman, hindi nakalista ang automatic fire/smoke detection system.

Sa huli, mayroong requirement sa ilalim ng IMO na ang lahat ng seryosong insidente at aksidente sa mga commercial ship ay maimbestigahan ng flag state ng barko. Mayroong ding requirement na ang mga findings sa imbestigasyon ay maipresenta sa ulat sa IMO. Gayunpaman, walang requirement na ang mga findings na mailathala sa mas malawak na komunidad. Ang Jersey marine accident investigation department ay napakabuti ang nagawa sa paglathala ng kanilang ulat. Subalit ang ilang mga flag states ay hindi naglathala ng kanilang mga report. Tinatanong ng CHIRP Maritime ang ganito, bakit hindi lahat nailalathala ang lahat ng mga investigation report sa public domain at malawak na pinapalaam upang matutuhan ng lahat ng mga marino ang ganitong findings?

Engine issues in bad weather

Outline: Ang ulat na ito ay isang referral mula sa ISWAN (International Seafarers Welfare Assistance Network).

Ayon sa Reporter

Isang marino ang nakiusap na ilathala ang ilang engine issues ng kanilang barko na may epekto sa kaligtasan ng nabigasyon. Ayon sa kaniya, hindi nila mapatakbo sa full speed ang barko dahil sa engine issues at ang sitwasyon na ito ay delikado kapag may malalaking alon at malakas na hangin.

Ang barko ay may edad sampu na "Supramax" geared bulk carrier na may timbang na 57,000DWT, ilang araw ng lumalayag sa dagat.

Karagdagang Diyalog

Ang barko ay lumayag na ng limang araw dati pero sa araw mismo ng paglayag ay may naging problema sa makina. Makaraan ang dalawang araw, huminto ng sampung oras para palitan ang exhaust valve at piston. Ang mga ekstrang bahagi ay hindi bago ngunit maayos pa. Pagkatapos ng pagkumpuni, itinuloy ng barko ang paglayag ngunit matapos ang isang oras ay nagbawas ng bilis dahil sa isyu ng exhaust valve at temperature, ang bilis nito ay 3-5 knots. Ang panahon sa pagkakataon na iyon ay may lakas ng hangin na 6-7 at taas ng alon na humigit sa 4 na metro.

Ang kapitan at chief engineer ay magkababayan samantalang ang ibang opisyal ay magkakaiba ang pinanggalingan.

Sa sumunod na araw, ang reporter ay nag-email sa CHIRP Maritime upang ipaalam na ang makina ay bahagyang bumuti at ang plano ay dagdagan ang bilis pagkatapos suriin ang mga fuel injectors.

Bagaman and CHIRP Maritime ay sinubukang makipag-ugnayan ulit sa reporter, hindi na ito nakausap na muli, subalit nasundan natin ang takbo ng barko sa pamamagitan ng isang vessel tracking site.

Komento ng CHIRP

Ang mga miyembro ng MAB ay naniniwalang dalawang isyu ang sakop ng ulat na ito – una ay ang pamumuno at transparency sa komunikasyon at ang pangalawa, ang pagpapanatili ng kaayusan sa makina at pagkakaroon ng pamalit sa mga bahagi ng makina.

Habang may kulang na teknikal na impormasyon ukol sa makina ng barko, kalidad ng gasolina at ang paglihis mula sa operational norms ang nagdidikta sa pagkumpuni sa barko, ang sumusunod na mga obserbasyon ukol sa tamang pagsasanay

sa seamanhip at engineering ang dapat panatilihin. Naiungkat din sa atensyon ng MAB na ang pakikipag-ugnayan sa ISWAN at CHIRP ay isang katapangan sa parte ng reporter at sumasalamin sa seryosong pag-aalalang mayroon ito sa loob ng barko.

Tungkol sa pamumuno at transparency ng komunikasyon lalo na sa panahon ngayon na may iba't ibang lahi ng mga marino, ang human element na aspetong ito ay napakahalaga. Habang ito ay pananagutan ng mga kapitan at chief engineer, lahat ng nakakatanda sa tungkulin kabilang na ang mga bosun ay may kaakibat na responsibilidad upang ipalaganap ang impormasyon sa lahat ng marino.

Naniniwala and CHIRP Maritime na nasa pananagutan ng lahat ng senior officers ang masigurong may mabisang komunikasyon tungkol sa pangalahatang kaligtasan sa barko. Napatunayan na ang mabuting komunikasyon ay kaakibat ng maayos at ligtas na pagganap sa barko.

Ang komunikasyon ay dapat umabot hanggang sa punong himpilan ng mga namamahala, kung saan sila ay mayroong ding pananagutan na ipaalam sa lahat ng marino sa barko ang lahat ng kailangang impormasyon. Kapag ang barko ay lumayag sa isang high-risk piracy area, ang mga namamahala ay inaasahang magbibigay ng paalala, pag-iingat o mga risk assessments na isasagawa. Ang ulat na ito ay nagpapakita ng di maganda para sa mga tagapamahala ng barko, dahil ang isang mahusay na sistema ng kumpanya ay nakakapagbigay ng katiyakan sa mga tauhan na ang mga panloob na isyu at alalahanin sa barko ay maaaring isangguni sa tanggapan.

Tungkol sa mga isyu ng maintenance at critical spares sa barko, ang katotohanan na ang pangunahing pagpapanatili at pag-aayos na isinasagawa sa dagat, ay gumagamit ng mga item na ginamit dati ay nagpapahiwatig na ang barko ay hindi nagdala ng sapat na critical spares, na kumukwestiyon naman sa pag-uugali ng shore management patungkol sa vessel maintenance.

Ang mga barko ay hindi dapat humihinto sa gitna ng kanilang biyahe upang magkumpuni ng isyu sa makina. Ang mga routine at preventive maintenance ay dapat naka-schedule at maisagawa sa pagitan ng mga paglalayag.

Ang CHIRP Maritime ay naniniwala na ang sapat na critical spares ay dapat nasa barko upang maiwasan ang hindi inaasahang pagkukumpuni at routine maintenance. Ang pagtitiwala sa mga luma at dati ng nagamit na spares ay hindi mabuti, maliban na lang kung ang mga ito'y nakumpuni ng maayos sa isang pagawaan; hindi sila dapat kasama sa mga critical spares. Dapat magkaroon ng internal audit ang kumpanya upang makapagbuo ng realistic na lebel ng imbentaryo ng critical spares.

Sailing boat propeller fouled

Outline: Ang mga sumusunod na ulat ay sumasalamin sa perennial problem ng coastal yachting

Ayon sa Reporter

Habang lumalayag sa lakas ng hangin at bilis na 4-5 at 6-7 knots, isang hindi pangkaraniwang ingay ang narinig, Maihahalintulad ito sa paghampas ng alon sa gilid ng bangka. Walang iba pang di pangkaraniwan ang nakita. Pagkatapos ng dalawang oras, at di hihigit sa isang oras na paglalayag, pa-berth na ang aking bangka. Pag atras, napansin ko ang pangginginig ng makina na may mahina, kung mayroon man, na tulak.

Pagkatapos ang maayos na pagdikit ng barko, tinignan ko ang ilalim at nakita ko ang kulay puti na dumikit sa propeller. Napagtanto ko na kung ano ang narinig ko kanina. Hindi maiaalis ang bagay na ito hangga't maiangat ang bangka sa labas ng tubig.

Ang sagabal na ito ay dahil sa maikling dulo ng lubid na nakabalunbon kaya dumikit sa blade ng propeller. Ang kabilang dulo ng lubid ay nakalakip sa isang maliit na kulay puting fender's rope eye na napugnit. Ang uri ng lubid at ng rope

slice ay nagpapakita na ang fender ay ginamit pampalutang upang makatulong na makakuha ng lobster pot. Ang fender ay masyadong maliit at siguradong hindi agad mapapansin ng ibang bangka kahit na sa liwanag ng araw at lalo na sa kondisyon ng dagat sa panahon na iyon.

Mga Natutunang Aral (sariling salita ng reporter)

Palaging isagawa ang alistong pagbabantay. Samantala, dahil sa umiiral na kondisyon ng panahon, may pagkakataon na ang maliit na bagay ay hindi agad makikita upang ito'y maiwasan. Ako ay nasa proseso ng paglalagay ng pamutol ng lubid para maiwasan na ma-foul ang propeller sa pagtakbo ng makina.

Karagdagang Diyologo

Habang nakikipagugnayan, nabanggit ng reporter ang katulad na pangyayari noong isang taon kung saan ay kinailangang maisalba ang kaniyang bangka at ipahila sa isa pang shore-based rescue boat. Nabanggit din ng reporter ang tungkol sa paggamit ng hindi lumulutang na kurdon upang markahan ang mga posisyon imbes na sa lumulutang na kurdon.

Komento ng CHIRP

Ang MAB, kasama ang mga miyembrong parehas na mula sa yachting community at fishing community, ay nagkaroon ng maayos na diskusyon tungkol sa mga isyu na binanggit sa ulat na ito. Tinalakay nila ang mga sumusunod:

- Ang problema sa mga di maayos na marka sa mga gamit panggingisda ay maraming taon ng nagaganap. Ngayon sa UK, mayroong working group na pinamumunuan ng MCA (Maritime Coastguard Agency) sa ilalim ng UKSON (UK Safety of Navigation) na nakatuon upang maiayos ang ganitong problema.
- Maraming sala-salabat na pangyayaring kinasasangkutan ng hindi maayos na mga gamit na inilag ng hindi propesyonal (recreational) na fishing boats.
- Habang ito ay isang emosyunal na paksa, magandang panimula na ang mga lobster pots at iba pang gamit sa panggingisda ay maayos na nakakabit na may floatation device na akma para sa paggamitan upang maiwasan ang paggamit ng plastik (plastik na bote ng gatas at katulad nito) na dapat ipagbawal dahil nakakasama sa kalikasan.
- Isang gabay sa maayos na pagkabit ng mga aparatong panggingisda ay makikita sa sumusunod na link: <https://www.gov.uk/government/publications/marking-of-fishing-gear-2008-advice-to-fishermen-and-yachtsmen>
- Habang tanggap na ang paglalagay at iba pang libangan sa dagat ay nagaganap tuwing umaga o sa liwanag ng araw, ang panganib ay nadadagdagan kapag dumidilim na. Kahit saan ka pa sa mundo, ang madilim na mga marka ay mahirap makita sa gabi.
- Ang mga naglalagay at iba pang recreational craft na bumibiyah sa lugar na may high degree ng fishing activity ay dapat na isaalang-alang ang pagkabit ng akmang pamutol ng lubid. Bilang karagdagan, at sang-ayon sa maayos na paglalagay, dapat magkaroon ng sailing plan upang mabigyan ang mga popular na fishing areas ng sapat na distansya at kahit papaano ay masiguro na naglalagay habang maliwanag upang madaling makita ang mga boya. Ang maayos na pagbabantay ay palaging kailangan sa paglalagay sa mga ganitong high-risk areas.
- Kinikilala ng CHIRP Maritime na walang depinitibong sagot para sa ganitong suliranin at ang fishing industry at sailing community ay dapat magkaroon ng praktikal na solusyon ukol dito. Ang isang handbook na naglalarawan ng mga panganib at kahihinatnan ng hindi maayos na gamit panggingisda sa mga bangka ay dapat isaalang-alang, kasama ang iba pang mga mungkahi mula sa fishing industry at sa PYA.

Ship to Ship mooring incident

Outline: Ang Specialist operations ay nangangailangan ng karagdagang pagsisikap.

Ayon sa Reporter

Isang ship to ship transfer ang nagaganap sa pagitan ng dalawang barko, isang 106,000DWT tanker (discharging) at isang 40,000DWT tanker (loading). Natapos ito ng 10:36 at ang pagtanggap ng cargo hose ay natapos ng 10:42.

Makalipas ang ilang sandali, sa oras na 11:00, ang person in overall advisory control (POAC) ay ipinaalam sa mga barko na maghanda upang umalis dahil sa namumuong masamang panahon. Ang listahan ng pag alis ay natapos ng 11:12 kung saan ang taya ng panahon ay may lakas ng hangin na NE 25 kts, pagbugso na 30 kts, kasama ang NE swell na 3m (mga elemento na lumagpas sa tanggap na taya ng panahon para magkaroon ng isang maayos na STS operation).

Ang napakasunduang unmooring plan ang tumawag sa mas malaking barko na tanggalin ang mga wires mula sa unahan at likurang bahagi. Susundan ito ng sabay na pag-alis ng mga linya mula sa ulo at huling bahagi ng mas maliit na barko.

Sa oras na 11:25, ang aft spring lines ng mas maliit na tanker ay naputol. Sa oras na ito, hiniling ng mas malaking barko na tanggalin ng maliit na tanker ang tatlong (3) headlines at dalawang (2) pasulong na back springs sa kadahilanang hindi ito matanggal ng kanilang mga marino (large tanker).

Sa oras na 11:30, natapos ang unmooring operation ng mga barko. Ang mga tali sa mooring ay naibalik din sa maliit na tanker, matapos na mapunta ito sa tubig pagka-release, sa tulong ng isang service vessel.

Karagdagang Impormasyon: Ang pagsama ng panahon ay naitaya na ng mas maaga ngunit hindi hanggang sa katapusan ng araw. Walang tugs na magagamit sa lugar ng STS transfer.

Komento ng CHIRP

Ang Ship to Ship (STS) transfers ay isang operasyon na puno ng potensyal na panganib. Ang pagkaputol ng mga linya sa mooring ang isa sa mga pinakamataas na mga posibleng peligro.

- Ang magkaibang barko ay may kani-kanilang pitch, paggulong, pag-angat, pag-akyat at paggiwang, potensyal na magkaiba sa isa't isa anumang oras. Ito ay nakapagbibigay ng matinding snatch loading sa mga mooring line.

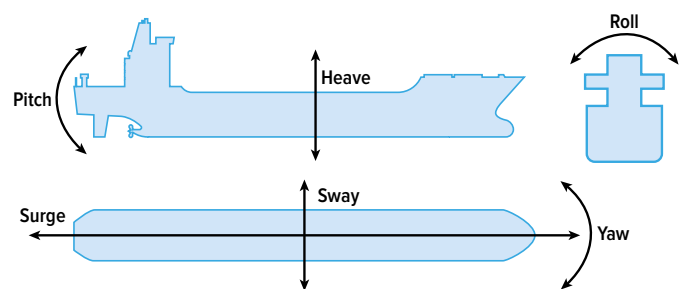


Figure 3 (image courtesy of Witherbys Publishing)

- Ang pagkakaiba sa paggalaw ay nakakaapekto sa balanse ng bigat sa mga mooring line at dahil dito ay lubhang mas mahirap itulad sa nakasanayang mooring operations.
- Dahil dito, ang ship to ship transfers ay dapat lamang na isagawa habang nasa mabuting lagay ng panahon at may kasamang maayos na pagbabantay upang ang napagkasunduang taya ng panahon ay hindi lumagpas - lalo na ang kalagayan at alon ng dagat.
- Ang taya ng panahon ay mas mahalaga sa barko na sangkot sa STS operation kaysa sa dagat dahil sa potensyal na mga sagabal at panganib.

- Ang may awtoridad upang ipatigil ang STS operations ay nasa kamay ng mga barkong sangkot dito, kahit sino sa kanila ay puwedeng ipatigil and operasyon sa ngalan ng kaligtasan.
- Ang STS operations ay mayroong sariling pangangailangan sa mooring, pero pag wala o may hindi pagkakaunawaan, ang OCIMF Mooring Guide (MEG4) ang siyang magiging batayan.
- Lahat ng crew members na sangkot sa operasyon ng STS ay dapat marunong sa aspeto ng mga napagkasunduang standard operating procedures kabilang na ang natatanging paraan para sa mabilis na pagrelease ng mooring lines kung kinakailangan. Ang kahandaan sa anumang peligro ay dapat laging sinasanay.
- Mahalaga na ang lahat ng linya sa mooring sa tatlong (3) grupo kasama ang breast lines, spring lines at head/ stern lines ay may isang sukat, pagkakagawa, lakas ng pagkaputol at haba upang masiguro ang equal tension sa lahat na mga linya. Ang pagkakaiba ng isang grupo ay maaaring magdulot sa mabilis na pagkaputol nito.

Typical wire and synthetic fibre rope load-elasticity curves

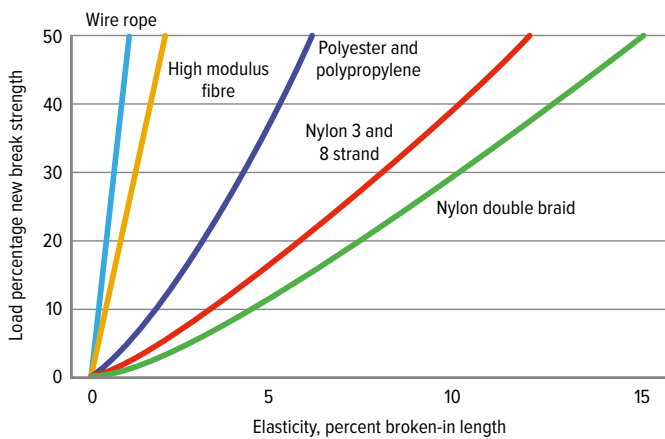


Figure 4 (image courtesy of Witherbys Publishing)

Flooding cofferdam during speed log maintenance

Outline: Sinubukan ng crew na magkaroon ng pagkumpuni sa speed log unit, na nasa forward cofferdam, habang ang barko ay hindi naka-angkoraha.

Ayon sa Reporter

Ang repair team ay binubuo ng chief engineer, na siyang mangangasiwa sa paggawa, 3rd engineer at electrician. Wala ni isa sa kanila ang nakapagsagawa na ng ganitong pagkukumpuni noon. Dahil dito, napagkasunduan ng repair team na sundin na lamang ang troubleshooting instructions ng manufacturer.

Sa kanilang hiling, ang manufacturer ng speed log ay nagbigay ng mga gabay sa electrical department ng kumpanya, na siya namang nagpasa sa barko. Walang ni isa sa technical department ng kumpanya at HSQE-marine departments ang naabisuhan sa planong non-routine repair job.

Iniulat naman ng kapitan ang nasabing paggawa at ito umano ay napag-usapan sa kanilang pang-umagang pagpupulong subalit walang tiyak na risk assessment ang naisagawa sa nasabing gawain na ito.

Ang mga pamamaraan sa enclosed space entry ay nasunod, at ang mga kinakailangang permiso sa pagpasok ay naibigay. At saka, ang team ay naka-stand by sa labas ng cofferdam upang umalalay sa grupong nagsasagawa ng trabaho.

Dagdag pa sa mga panganib na kaakibat sa pagpasok sa isang kulob na espasyo, ang karagdagang panganib na

kaakibat sa naturang gawain ay ang pagbaha, pagka-antala ng operasyon, at pinsala sa sarili.

Karagdagang impormasyon

Sinubukang suriin ng repair team ang sensor at ayusin ang nasirang speed log alinsunod sa troubleshooting instructions ng manufacturer.

Ang naturang gawain ay kinabibilangan ng pagtanggap at pagsuri sa sensor ng speed log na nasa unahang bahagi ng cofferdam. Walang anumang detalye ang nabanggit ukol sa laki ng cofferdam.

Ayon sa maker's manual, ilang mga hakbangin ang kailangang sundin upang magampanan ang gawaing ito ng ligtas at maayos.

- Ang chain stopper ay kinakailangang saktong parehong sea valve at sensor. Ito ay kinakailangan upang mapanatili ang sensor sa sea valve hanggang makumpirma na sarado ang valve. At sa natatanging pagkakataon lamang na sarado ang sea valve saka maaaring tanggalin ang chain stopper.
- Ang kinakailangang chain stopper ay kinabit ng crew bago magsimula ang gawain ayon sa turo ng maker.
- Gayunpaman, habang isinasagawa ang huling hakbang, hindi maisara ng crew ang hawakan ng sea valve. Sa pakiwari ng crew ay sensor ang siyang pumipigil sa valve kaya't kanilang napagdesisyon na tanggalin ang chain stopper at hilahin ang sensor mula sa sea valve ng hindi pa ito lubusang naisasara.
- Ang resulta, napasukan ng tubig-dagat ang cofferdam mula sa sea valve ng tanggalin ang sensor.
- Sinubukang ipasok muli ng crew pabalik sa housing subalit hindi na nila maibalik dahil sa pagpasok ng tubig-dagat.
- Sa pagkakatanggal ng sensor, lubusang naisara ang sea valve, at ipinagpaliban ang paggawa. Naselyuhan ang cofferdam, at kanilang napagtibay ang mga nararapat na hakbangin upang masubaybayan ang kundisyon ng silid sa anumang pagbaha.
- Pagkalipas ng walong araw habang nakaangkla ang barko, pinuntahan ng divers ang barko at sinelyuhan ang sea chest. Sa pagkakataong ito, naisagawa ang trabaho, sa tulong ng service engineer mula sa manufacturers, nang responsableng crew na siyang naglagay ng sensor sa dapat nitong kalagayan upang maibalik sa tama ang speed log.

Isang in-house na imbestigasyon ang isinagawa at nagbigay ng konklusyon na ang pangyayaring ito ay naganap sa kadahilanang hindi pagtupad sa mga pangunahing alituntuning pangkaligtasan at hindi pagsunod sa mga instruksyon ng equipment manufacturer.

Direct Causes

- Hindi maayos na implementasyon ng mga alituntunin at pamamaraan ng kumpanya.
- Hindi pagsunod sa mga safety instructions ng maker para sa naturang gawain.

Basic Causes

- Hindi pagkakaroon ng maayos na pakikipag usap sa mga opisina ng kumpanya.
- Hindi sapat na alituntunin mula sa kumpanya at maling pagpapalano ng gawain, kung saan ang mga responsableng tauhan mula sa HSQE-marine o sa technical department ay hindi pinagsabihan tungkol sa naturang non-routine at high-risk job.
- Walang maayos na risk assessment na isinagawa para sa routine job na ito.

Natutuhang Aral (Konklusyon ng Reporter)

Walang mga utos na maaring ibigay sa mga barko para sa non-routine na gawain maliban kung ito ay napagkasunduan ng mga

personalidad mula sa technical at HSQE-marine department at nagkaroon ng risk assessment sa pakikipagtulungan ng mga barko.

Bawat aktibidad ay kailangang may sapat at maayos na pagpapalano, maayos na pagkakakilanlan sa mga posibleng panganib at komprehensibong pagsusuri nito upang madetermina ang nararapat na pagkontrol sa mga ito para maiwasan ang posibilidad at mga konsikuwensya ng isang hindi kanais-nais na pangyayari.

Komento ng CHIRP

Nagkaroon ng pinagkaisahang opinyon ang MAB na ang pagbukas ng hull penetration sa ibaba ng waterline habang naglalayag sa kalagitnaan ng dagat ay hindi magandang polisiya. Ang mga sumusunod na puntos ay tinukoy.

- Ang team na nasa barko ay masyadong nakatuon sa maliliit na detalye para bumalik at makita ang panganib sa pangkalahatan.
- Ang ilang risk assessment sa barko para sa non-routine at natatanging gawain ay masyadong nakatuon sa pag-tick ng mga box at kumpleto sa form imbes na maglaan ng panahon upang malaman at magsagawa ng malalim ng pagsusuri sa mga potensyal na panganib.
- Hindi inabisuhan ng electrical department ang technical at HSQE-marine departments, na siyang may kaalaman sa gawaing ito na non-routine dahil sila ang naglahad ng mga instruksiyong kanilang natanggap mula sa gumawa ng speed log patungo sa barko. Ang lahat ng technical at HSQE-marine departments na nasa sa opisina ay nararapat na mag usap-usap para maunawaan ang mga panganib.
- Habang may diperensya sa barko, mayroon ding kamalian sa bahagi ng management kabilang ang mga pangkat mula sa shore technical at HSQE-marine na walang alam sa planong operasyon. Ang opisina ay nararapat na siyasin ang kanilang mga sarili kung saan sila nagkamali at ipahayag ang kanilang natuklasan sa mga barko.

PILOTS CORNER – MORE ENGINE ISSUES

Sa edisyong ito ng Feedback, aming pinagsama-sama ang mga pinagpiliang ulat tungkol sa iba't-ibang aspeto ng mga engine issues na natutuklasan ng mga pilotong nag-ulat mismo ng mga ito.

Was it an engine issue or a communication issue?

Ayon sa Reporter (1)

Sa pag-alis mula sa pantalan, isang container ship ang nagkaroon ng problema sa kaniyang main engine. Ang engine revolution ay naitatakda sa 37rpm (sa pagitan ng Dead Slow at Slow Ahead). Bilang pag-iingat, may umaalalay na tug sa barko hanggang ito ay makalagpas sa channel at ang mga isyu sa makina ay naisaayos kuno. Walang paglilwanag na ibinigay ang kapitan.

Karagdagang Diyalogo

Nilinaw ng reporter ang mga sumusunod:

- Ang Master/Pilot exchange ay naglahad na walang anumang depekto o pagkukulang.
- Ang pagsusuri sa makina bago ito umalis ay naisagawa ng mainam.
- Ang first engine movement, sa pagkakaalis ng barko sa pantalan, ay ang mismong oras ng pagpalya ng makina gaya ng inaasahan ng reporter.
- Sa bandang huli, ang makina ay nagbigay ng 46rpm (kahalintulad ng Half Ahead)

- Ang reporter ay hindi nagbigay ng anumang indikasyon na ang isyu sa makina ay naisaayos sa oras ng kaniyang pagbaba o kahit anong maaaring dahilan kung bakit pumalya ang makina gaya ng inaasahan.
- Pagkatapos bumaba ng piloto, naglayag na ang barko sa susunod nitong daungan. Ang pilot station sa kasunod na daungan ay inabisuhan sa nasabing isyu.

Nakipag-ugnayan ang CHIRP sa DPA kung saan kanilang pinaghandaan, at pinahintulatang mailahad ang nasabing ulat. Matapos suriin ang barko, sumagot ang DPA. “Aming napag-alaman sa barko at kinumpirma ng kapitan na walang anumang isyu sa main engine sa kanilang pag-alis sa naturang daungan. Posibleng dahan-dahang bumilis ang RPM dahil sa kakulangan ng underwater clearance sa channel kung saan maaaring hindi naunawaan ng piloto bilang restriksyon ng main engine.

Ang hindi pagiging pamilyar sa sailing draft ng barko o sa lalim ng tubig, pakiwari ng CHIRP ay hindi na dapat magkomento pa, subalit ang sagot ng DPA ay ibinigay sa reporter upang maisara ang ikot ng komunikasyon. Ang huling nabanggit ng reporter ay... “Walang oras na ako ay napagsabihan tungkol sa anumang restriksyon ng main engine dahil na rin sa kakulangan ng under keel clearance. Ang pilot card ay walang nabanggit ng kahit na ano ukol rito at hindi rin ito nabanggit ng kapitan.”

Komento ng CHIRP

Matapos ang diskusyon, tinalakay ng MAB ang mga sumusunod:

- Ang mga makabagong slow speed marine engines at power management systems ay hindi tumutugon ng kahalintulad ng mga lumang medium speed engines ng nakaraan.
- Ang paghawak sa barko na may kasamang restricted under keel clearance ay isang makabuluhang isyu sa paghawak ng malalaking barko.
- Ang mga manoeuvring characteristics ng barko na kabilang sa pilot card ay kadalasang natutuklasan sa pagsasanay ng builder, na kadalasan isinasagawa sa malawak na karagatan.
- Kung ang kabawasan sa rebolusyon ay isang normal na kakayahang sa limitadong under keel clearance dahil sa karagdagang load sa engine, ang kapitan ay maaaring hindi ito isipin na isang problema at samakatuwid hindi nya maiisip na ipunto ang limitasyong ito o ipaliwanag sa piloto.
- Ang mga piloto sa kasalukuyang panahon ay may sapat na kasanayan at nagsanay upang maagapan ang dagdag na engine load dahil sa limitadong under keel clearance.

Better to keep going than stop

Ayon sa Reporter (2)

Pagkaalis sa inner harbour ng walang anumang insidente and lumayag palabas sa slow ahead, ang makina ay inilagay sa half ahead subalit tumunog ang alarm ng main engine makalipas ang isang minuto. Nabanggit mula sa engine room na ito ay ang bearing alarm at hiniling ang pagpatay ng makina sa pinakamaagap na pagkakataon upang masiyasat. Ang kapitan ay nasabihan na OK ang makina na ilagay sa Slow Ahead hanggang magkaroon ng pagkakataon para huminto.

Sa mga tugs na kasalukuyang umalalay sa paglisan ng ibang barko, isa sa kanila ang umalalay sa ating barko palabas bilang pag-iingat.

Regular na hiniagian ang engine room na mag-abiso tungkol sa kondisyon ng alarms at main engine. Kanilang siniguro na ang temperatura ay hindi tumataas. Hinikayat ng piloto ang kapitan na panatilihin ang pagpapatakbo Sa makina, sa pagsasaalang-alang na kinakailangan ang barko na magpatuloy hangga't maaari, sa mas ligtas na bahagi ng dagat sa labas sa halip na mag-imbetiga sa loob ng pantalan. Nagpatuloy ang barko ng walang naging insidente at may umaalalay na tug.

Nang makalampas na ito sa port limits, nagpatuloy nadin ito sa malalim na bahagi ng dagat upang magimbestiga.

Karagdagang Diyologo

Ang bridge team at engine room team ay binubuo ng iba't-ibang nasyonalidad na kung saan Ingles ang kanilang ginagamit na lengwahe; subalit hindi naging madali ang kanilang komunikasyon. Ang regular na paghingi sa engine room para sa pinakahuling kalagayan ay nagmula pa sa piloto. Ang lalim ng tubig ay masyadong limitado sa loob lamang ng pantalan upang mag-angkla at magimbestiga.

Matapos bumaba ng barko, ang piloto at ang port ay wala namang narinig pa mula sa barko.

Once restarted, do not slow down

Ayon sa Reporter (3)

Ang barko ay may LOA 261.84m, beam 32.00m na may conventional propeller at rudder na may single bow thruster.

Matapos pakawalan at ma-clear sa berth, ang barko ay bumilis ng hanggang 12 knots para sa outbound transit. Bago pa man bumalik sa port upang ma-negotiate ang main bend sa channel, nawalan ng kuryente sa pinaka-makina.

Ang momentum ng barko ang nakatulong upang makapihit ng ligtas bago pa man magpasimula magkaroon ng ebb tide. Ginamit ang bow thruster upang mapanatili ang barko sa gitna ng channel. Ngunit ang lawiswis ng hangin at ebb tide ang naging dahilan kung kaya't ang barko ay napunta sa starboard patungo sa channel limit nito. Bagama't ang barko ay mayroong pang headway, ito ay mabilis na bumababa sa simoy ng hangin.

Pagalit na sinusubukan ng master na magawan ng paraan ng mga engineers nito na mai-restart ang makina, una mula sa bridge control, kasunod ay sa engine room control at sa huli ay sa emergency local platform. Bago pa man tuluyang mawalan ng sufficient headway ang barko upang pakawalan ang mga angkla, nai-restart naman ang main engine mula sa emergency local controls.

Ang main engine ay hindi tumutugon sa loob ng 14 minuto sa napakakritikal na parte ng pilotage.

Naipagbigay alam ito sa Harbour Control matapos na masuri ang sitwasyon. Ang parehong mga harbor tugs ay hinarap ang sitwasyon at handang umalis at tumulong (ETA ay tinatayang malapit sa 30 minuto), ang Harbour Master ay laging updated sa mga pangyayari sa Harbour Control.

Habang ang main engine ay pinapatakbo mula sa emergency local control, tila ang mga engineers ay nagbibigay ng revs para sa Full Away habang ang barko ay tumataas ang bilis at dumaan sa breakwater malapit sa 17 – 18 knots.

Sinubukan ng Master na pababain ng mga engineer ang rebolusyon, subalit hiniling ko sa kanila na manatiling clear sa harbour ng walang anomang insidente ngayon na ang barko ay nagkaroon ng emergency propulsion.

Noong tinanong, nabanggit ng master na ito ay 'faulty fuel rack' na nagdulot upang mag shut down ang main engine.

Karagdagang Impormasyon

Ang buoyed channel ang tanging malalim na tubig sa pagitan ng head at ng berth para manatiling nakalutang ang barko. Ang channel ay nasa 300m ang lapad at mas makitid sa ilang parte kaya ito naging limitado sa pag-anchor ng isang 262-meter-long na barko.

Komento ng CHIRP (2 + 3)

Matapos ang pagtalakay sa dalawang ulat, natukoy ng MAB ang mga sumusunod:

- Habang kinakailangang malaman ng bridge team ang mga nangyayari, ang pagsagot sa tawag sa telepono ay maaaring maka-distract sa ibang gawain.
- Kapag tinanong na kung "gaano katagal ito?" na may kahilingan na magkaroon ng regular na update at abiso sa anomang pag-iba ng status, hayaan ang mga engineers na magpatuloy sa kanilang trabaho.
- Mahalaga ang kumpiyansa at pagtiwala sa pagitan ng mga departamento, subalit kailangan ng oras upang maitaguyod ito. Ang pagkakaiba sa wika at kultura ay mas nakakapagpahirap pa dito.
- Nagdesisyon ang mga kumpanya na magkaroon ng multi-national crews at kailangan nilang tanggapin na ang kanilang desisyon ay may konsikuwensya pagdating sa kahusayan sa paggawa.

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: 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 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.