



Paunawang pang Marino 2022/04
Pumalit sa 2022/03

Kaayusan sa Paglipat ng Piloto

Layunin

Itong paunawang pang-marino ay nagpapa-alala sa mga may-ari ng barko, tagapamalakad, kapitan, tripulante, kinikilalang samahan, pilotong pangkaragatan at tagapagbigay ng serbisyong pang-piloto sa kanilang obligasyon na magbigay at maniguro ng patuloy at ligtas na kaayusan sa paglipat ng piloto sa mga barko;

Kasaysayan

Simula noong Nobyembre ng taong 2017, maraming buhay na ng mga piloto ang nalagay sa peligro sa maraming magkakahiwalay na insidente na kung saan ang lubid¹ sa tagiliran ng hagdanan ng piloto ay napatid o naalis sa pagkakabuhol. Dagdag pa rito, marami ng ulat ang natanggap ng AMSA patungkol sa suliranin na may kaugnayan sa maayos at ligtas na paglipat ng mga piloto.

Ang mga may-ari ng barko, tagapamalakad, kapitan at tripulante ay pinapa-alalahanan na ang kaayusan sa paglipat ng mga piloto kasama na ang hagdanan ng piloto ay kinakailangang sumunod sa panuntunan ng Marine Order 21 (Mga kaayusan sa kaligtasan at emerhensya) 2016 (MO21) na nagtatalaga sa obligasyon ng bansang Australya sa ilalim ng International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) Kabanata V Regulasyon 23 (SOLAS V/23)

Pamantayan sa kaayusan ng paglipat ng piloto

Sa tuwing ang piloto o ibang tao ay aakyat o bababa mula sa isang barko sa pamamagitan ng hagdanan ng piloto, ipinagkakatiwala nila ang kanilang kaligtasan sa maayos na preparasyon na ibinibigay ng barko at ng mga tripulante ng bangkang pang piloto.

- IMO resolution A.1045(27) – Mga kaayusan sa paglipat ng piloto;
- IMO resolution A.1108(29) – Mga amyenda sa mga inirekomenda sa kaayusan sa paglipat ng piloto (Resolution A.1045(27));
- MSC.1/Circ.1428 – Mga kaayusan sa paglipat ng piloto – Mga kinakailangang kaayusan sa pagakyat ng mga piloto;
- MSC.1/Circ.1495/Rev.1 – Nagkakaisang interpretasyon sa SOLAS Kabanata V regulasyon 23.3.3 patungkol sa mga kaayusan sa paglipat ng piloto

Isinasaad din sa SOLAS Kabanata V Regulasyon 23.2.3 na kailangang patunayan o isertipika ng kumpanyang gumawa nito na ang hagdanan ng piloto ay tumatalima sa SOLAS Kabanata V Regulasyon 23 o sa isang internasyonal na batayan na katanggap tangap sa organisasyon at tumutukoy sa ISO 799-1:2019 “Barko at teknolohiyang pandagat – hagdanan ng piloto. Ang pagsunod sa partikular na probisyong ito ng SOLAS Kabanata V Regulasyon 23 ay maaaring makamit kapag isinertipika ng kumpanyang gumagawa nito na ang ginawang hagdanan ng piloto ay tumatalima at naayon sa alinmang batayan ng IMO o ISO, mapupuna na sila ay may pagkakaiba.

¹ Ang mga lubid sa tagiliran ng hagdanan ng piloto: kadalasang tinutukoy na “man ropes” – ito ay dalawang lubid / tali / kable na nakalatag sa tagiliran ng hagdanan na tumutulog sa pag-akyat at pagpanaog sa barko lalo na ng mga piloto.

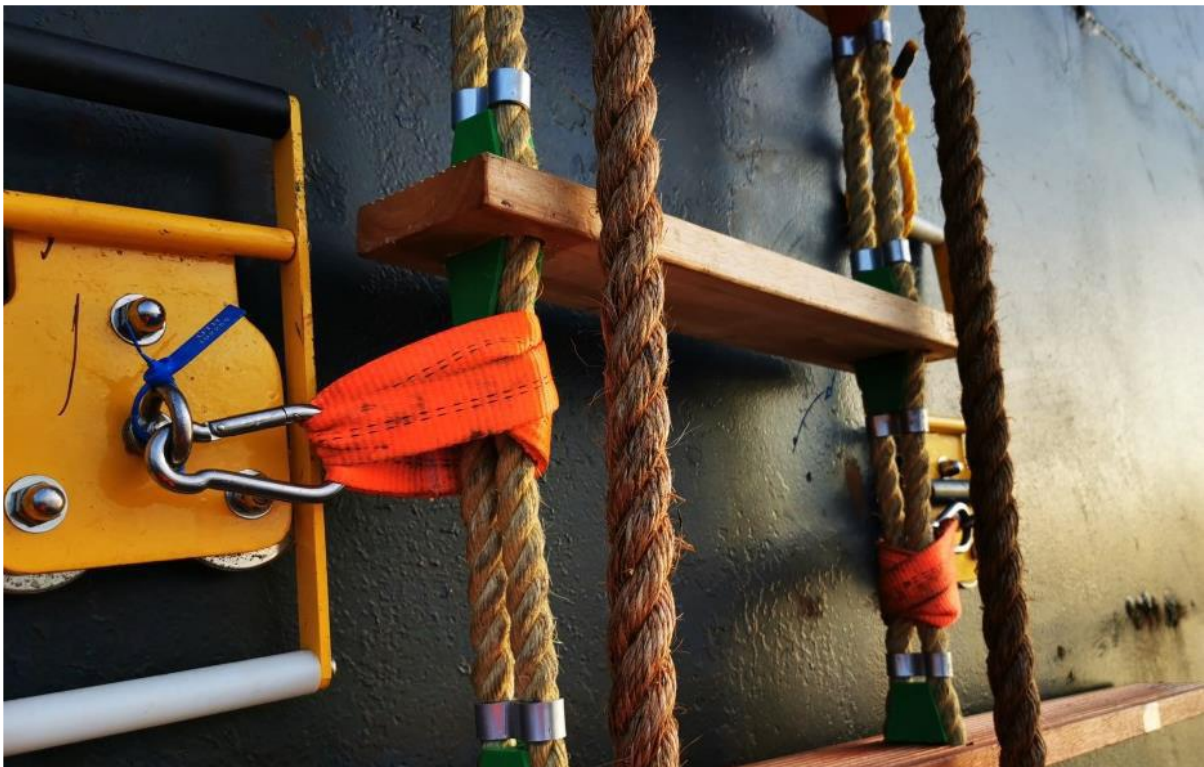
Kung ang hagdanan ng piloto ay may patunay at sinertipika sa ilalim ng batayan ng ISO, inaasahan ng AMSA na ang katatagan ng hagdanan ay sinubok at pumasa ayon sa batayan. Kung ang nasabing pagsubok o pagsusuri ay hindi naisagawa sa loob ng 30 buwan, hindi dapat gamitin ang hagdanan hanggang masuri ito o ang hagdanan ay mapalitan.

Sa pagbili ng hagdanan ng piloto, ibayong pagiingat ang kailangan upang suriing mabuti na ang produkto ay umaayon sa panuntunan na nasasaad sa itaas – ang umasa sa papeles lamang mula sa kumpanya na gumagawa ng hagdanan ng piloto ay hindi sapat sa ibang pagkakataon. Kung may pagaalinlangan, ang kinikilalang organisasyon ng barko ay dapat na hilinging kumpirmahin na ang nasabing hagdanan ay tumutugon sa pinakamababang antas ng pamantayan;

Mga Kaayusan sa Paglipat ng Piloto

Inilalarawan sa IMO Circular MSC.1/Circ. 1248 ang kaayusan sa paglipat ng piloto na hinihiling ng SOLAS Kabanata V Regulasyon 23 (SOLAS V/23).

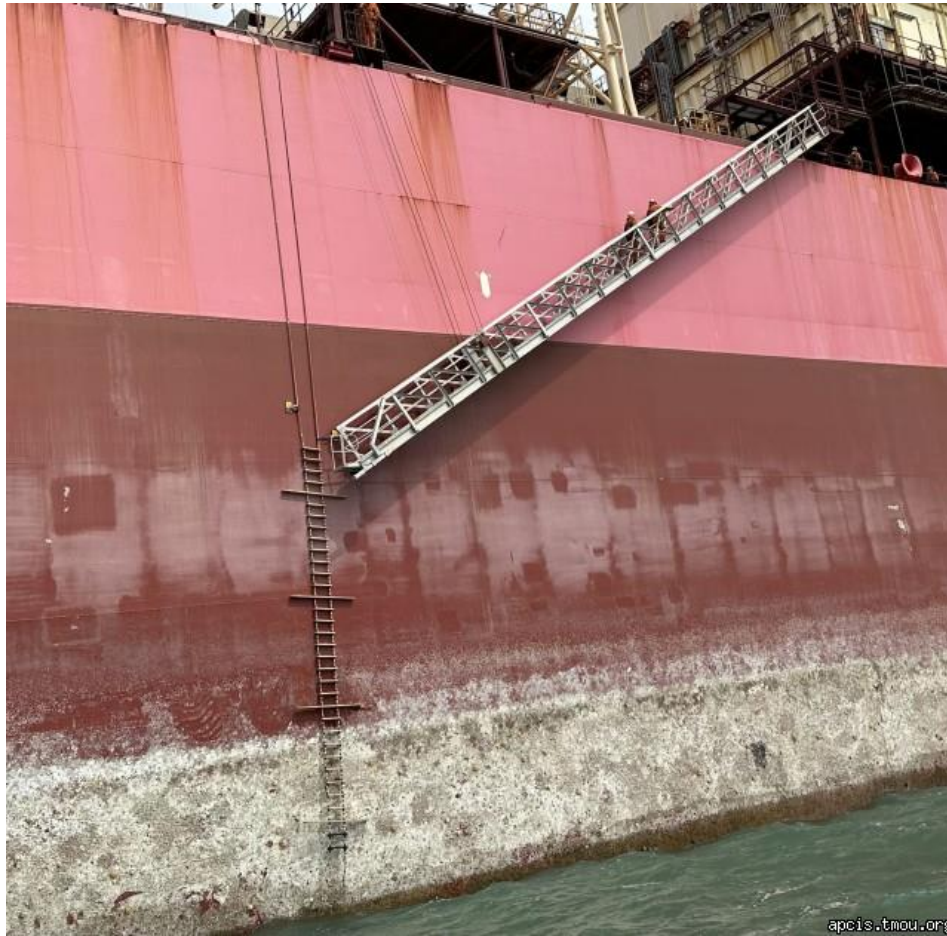
Kapag gumagamit ng “combination pilot ladder”, ang hagdanan ng piloto (pilot ladder) at ang “accommodation ladder” ay kinakailangang nakakabit sa tagiliran ng barko. Ang pangkaraniwang paraan ng pagkabit ng hagdanan ng piloto (pilot ladder) at “accommodation ladder” ay sa pamamagitan ng paggamit ng “magnetic pads” (tingnan ang ika-1 larawan sa ibaba bilang halimbawa);



Larawan 1: Halimbawa ng pagkakabit ng hagdanan ng piloto (pilot ladder) at “accommodation ladder” gamit ang “magnetic pads” (kinopya na may pahintulot mula sa Freamantle Ports);

Ang maliwanag at mabisang komunikasyon sa kapitan ng bangka ng piloto ay mahalaga upang matiyak na ligtas ang inihandang paraan ng paglipat ng piloto bago may taong gumamit ng hagdanan. Ang kapitan ng bangka ng piloto ang nasa pinakamabuting posisyon para humusga sa tamang taas ng ibabang bahagi ng hagdan at tumukoy sa anumang potensyal na isyu sa hagdan o lubid kapag ito ay nakapwesto na;

Ang isang pangkaraniwang suliranin na napapansin ay ang hagdanan ng piloto ay hindi umaabot sa kinakailangang 1.5m na palugit mula sa plataporma ng “accommodation ladder” kapag ginamit ang kombinasyon ng “pilot ladder” at “accommodation ladder”. Ipinapakita sa ika-2 larawan ang isang halimbawa na kung saan ang hagdanan ng piloto ay hindi umaabot sa kinakailangang palugit na sukat mula sa plataporma ng “accommodation ladder”



Larawan 2: Halimbawa ng hindi naaayon na pagpwesto ng “combination pilot ladder”

Makikita sa ika-2 at ika-3 larawan na ang tao ay nahahirapan makaakyat sa hagdanan ng piloto (pilot ladder) sa antas na kung saan siya ay makakakilos ng ligtas patungo sa “accommodation ladder”



Larawan 3: Isang tao na nahihirapan sa ligtas na paglipat mula sa hagdanan ng pilot (pilot ladder) patungo sa plataporma ng “accommodation ladder”

Matatag na pagkabit ng hagdanan ng piloto

Ang hagdan ng piloto ay karaniwang nakakabit sa dulo ng timbol nito sa pamamagitan ng “shackles”. Ganunpaman, dahil sa paiba-ibang “freeboard” at partikular na kondisyon sa pagkarga sa barko, ang kabuuang haba ng hagdan ng piloto ay hindi palaging maikakabit sa dulo ng timbol. Sa ganitong sitwasyon, ito ay kinakailangang ikabit sa pagitan ng haba nito. Magagawa lamang ito sa ligtas na pamamaraan sa pamamagitan ng pagtiyak na ang bigat ng hagdan ay malipat mula sa lubid sa gilid ng hagdanan patungo sa aprubadong matatag na direktang parte sa kubyerta.

Ang mga baytang ng hagdanan, “spreaders” o kalso ay hindi dapat gamitin na magdala ng bigat ng hagdanan sapagkat hindi ito dinisenyo para dito at wala itong sapat na tibay. Sa kadahilanang ito, ang “shackles”, rehas at “tongues” ay hindi dapat gamitin sa pagkabit ng hagdan sa kubyerta. Sisirain ng mga ito ang hagdanan at maglalagay ng bigat sa mga bahagi na kung saan hindi nakadisensyo na magdala ng bigat.

Ang ika-4 na larawan ay nagpapakita ng halimbawa ng hindi ligtas na paggamit ng “shackles” sa pagkabit ng hagdanan ng piloto;



Larawan 4 – Hindi ligtas na pagkabit ng hagdanan ng piloto (kinopya na may pahintulot ng Fremantle Ports)

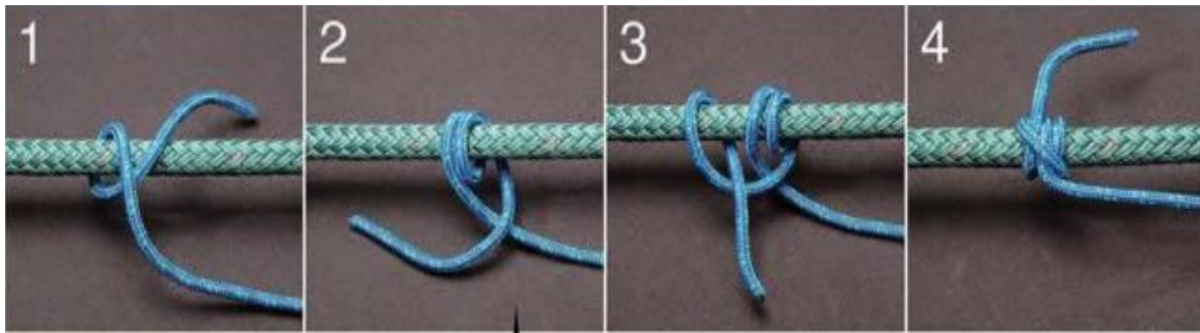


Larawan 5 – Hindi ligtas na pagkabit ng hagdanan ng piloto

Ipinapakita sa ika-5 larawan na ang hagdanan ng piloto ay nakakabit sa matibay na parte sa pamamagitan ng paggamit ng “shackles” na bumagtas sa lubid sa gilid ng hagdanan ng piloto. Naglagay ito ng karagdagang bigat sa isang bahagi ng lubid at sa kaayusan ng pagkakabit ng kalso ng hagdanan ng piloto.

Pangkaraniwang kasanayan sa industriya ang paggamit ng pampigil ng lubid na kadalasan sa anyo ng pagbuhol na tinatawag na “rolling hitch knot” sa pagitan ng lubid sa gilid ng hagdanan ng piloto at sa aprubadong matatag na bahagi ng mismong kubyerta. Inililipat nito and bigat ng buong hagdanan direkta sa itinalagang matibay na bahagi at hindi pipinsala sa hagdanan.

Iminumungkahi na dalawang matibay na “manila rope” (hindi kukulang sa 2 x 24kN) ang gamitin sa pagkabit ng hagdanan ng piloto. Ipinapakita sa ika-6 na larawan ang paraan ng pagtali ng tintatawag na “rolling hitch knot”;



Larawan 6: Ang pagtali ng “rolling hitch knot” (kinopya ng may pahintulot ng Fremantle Ports)

Ang ika-7 larawan ay nagpapakita ng halimbawa ng “rolling hitch knot” na ginamit sa pagkabit ng hagdanan ng piloto sa aprubadong matibay na bahagi ng mismong kubyerta;



Larawan 7: Ginamit ang “rolling hitch knot” sa pagkabit ng hagdanan ng piloto sa aprubadong matibay na bahagi ng mismong kubyerta (kinopya na may pahintulot mula sa Fremantle Ports)

Pagsusuri at Pagpapanatili

Ang patuloy na pagsusuri at pagpapanatili sa kaayusan ng paglipat ng piloto ay mahalagang bahagi para masiguro ang kanilang patuloy na ligtas na operasyon. Ayon sa Bahagi A Talata 10.1 ng “International Safety Management Code (ISM)” kinakailangan ng mga operaytor ng barko na magtatag ng mga alituntunin para masiguro na ang isang barko ay maalagaan ng naayon sa mga tuntunin at regulasyon kasama na ang kaayusan sa paglipat ng piloto. Sa mga ganitong pamamaraan ay kailangang kasama ang regular na pagsusuri ng kaayusan ng paglipat ng piloto at imbakan nito upang maiwasan ang pagkasira ng naturang kagamitan kapag hindi ginagamit.



Larawan 8: Hagdanan ng piloto kung saan ang lubid sa tagiliran ay napatid habang ginagamit (kinopya ng may pahintulot mula sa MAIB)

Ang karaniwang lugar ng depekto ay maaaring nasa dulo ng timbol ng hagdanan ng piloto. Ang kinakalawang na timbol sa dulo ng hagdanan na makikita sa ika-9 na larawan ay maaaring makasira sa lubid sa tagiliran ng hagdan na magresulta sa pagkaputol nito;



Larawan 9: Halimbawa ng kinakalawang na timbol sa dulo ng hagdanan (kinopya na may pahintulot mula sa Fremantle Ports)

Ang iba pang pangkaraniwang suliranin ay ang pagkanisnis o pagkasira ng lubid sa tagiliran na makikita sa ika-10 larawan. Ang mga ito ay posibleng makita habang isinasagawa ang regular na inspeksyon.



Larawan 10: Naninisis na lubid sa tagiliran (side rope)

Kung ang lubid ay may bakas ng pagnisnis o palatandaan ng anumang pagkasira, ang hagdanan ay hindi na dapat gamitin.

Ang mga lubid sa tagiliran (man rope) na ginagamit bilang bahagi ng kaayusan ay kinakailangan din na regular na sinusuri. May dalawang insidente nito lamang nakaraan na kung saan ang lubid sa tagiliran (man ropes) ay napatid habang kasalukuyang ginagamit ng piloto. Bagaman ang uri ng lubid ay hindi tinutukoy sa SOLAS, inirerekomenda naman ng Australasian Marine Pilots Institute ang paggamit ng lubid na Grade 1 Manila. Ang mga ito ay kinakailangang may palatandaan at kabilang sa pamamaraan ng pagsusuri at pagmementena sa barko. Idinidikta ng mabuting kasanayan na ang mga ito ay dapat ng alisin sa serbisyo sa parehas na pagitan na di lalampas sa 30 buwan o mas maaga kung kinakailangan.

Kaayusan ng “trap door” at paggamit ng “combination ladder”

Dumarami ang bilang ng mga barko na may akmang kaayusan para sa “trap door”. Ang karagdagang pangangailangan sa kanilang paggamit ay ang hagdanan ng piloto (pilot ladder) at ang lubid sa tagilian ng hagdanan ng piloto (man rope) ay kinakailangang nakakabit papasok sa “trap door” na lagpas sa plataporma na umaabot sa taas ng dalaydayan (handrail).

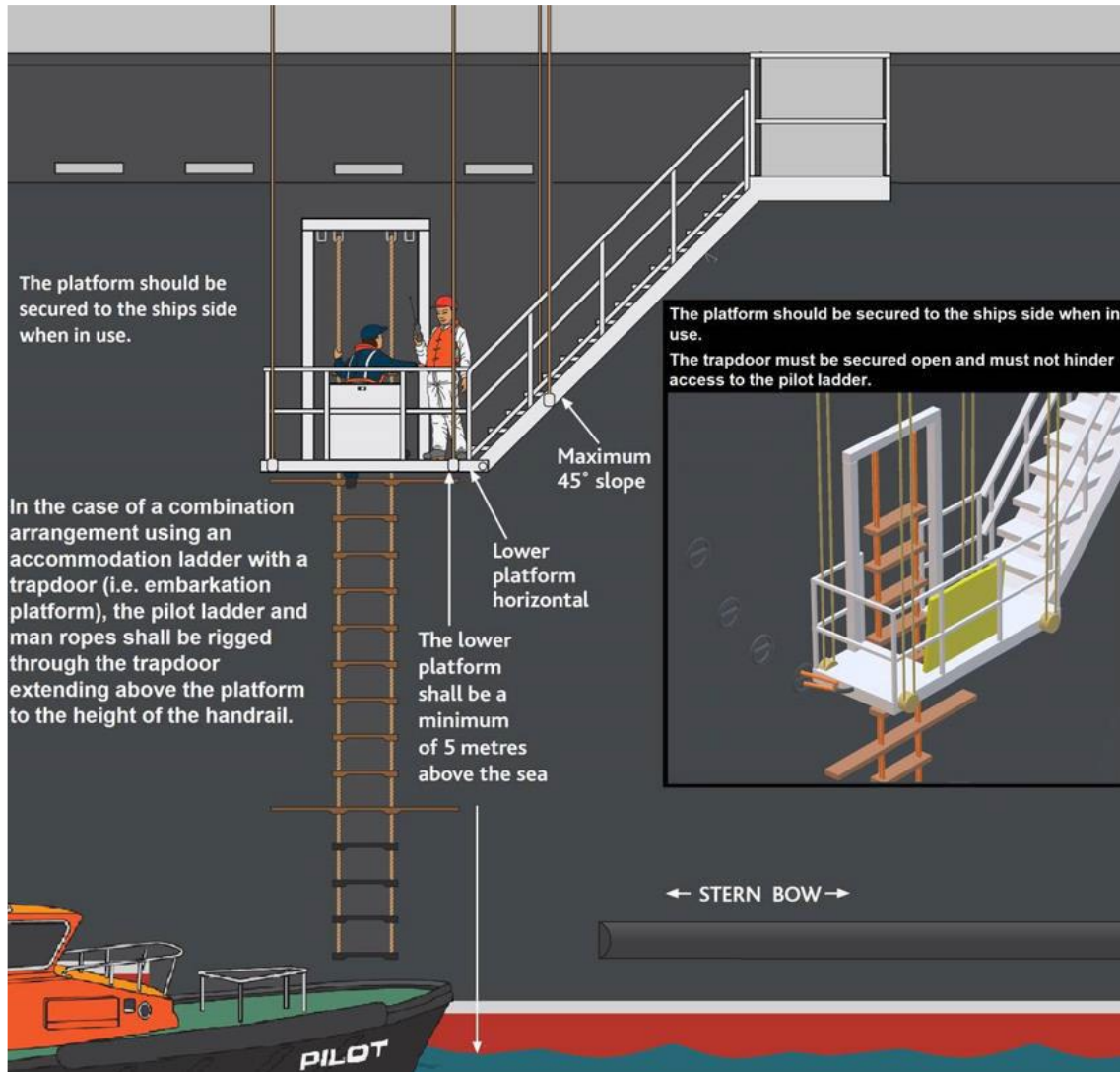
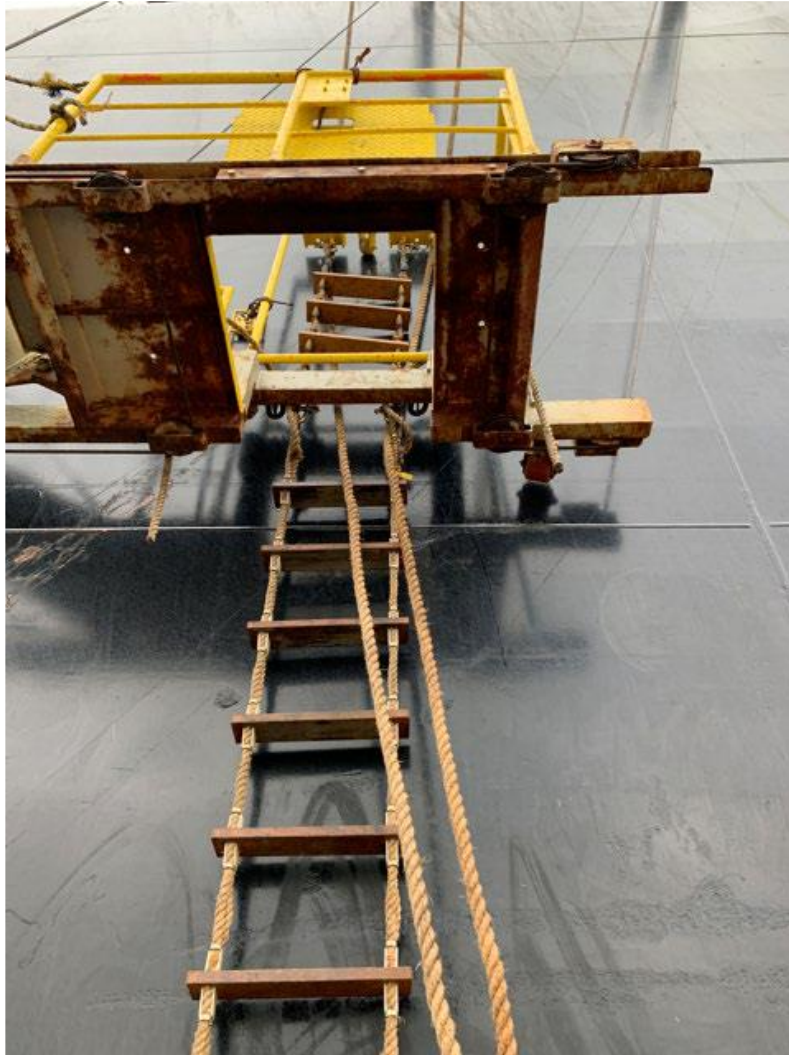


Figura 1: "Pilot card" ng akmang kaayusan ng "trap door"

Kung ang hagdanan ng pilot (pilot ladder) at lubid sa tagiliran ng hagdanan (man rope) ay hindi nakakabit sa loob ng "trap door", ito ay magdudulot ng hindi ligtas na kaayusan para sa mga tao na makikita sa ika-11 larawan;



Larawan 11: Hindi ligtas na “trap door” para sa maayos na paglipat ng piloto

Responsibilidad sa ligtas na kaayusan sa paglipat ng piloto

Ang responsibilidad para sa ligtas na kaugalian sa paglipat ng mga tao ay nakasalalay sa bawat isa na kasangkot sa naturang aktibidad kabilang na ang mga may-ari ng barko, tagapamahala, kapitan at tripulante, tagapagbigay ng serbisyong pampiloto, piloto at tripulante ng bangka na gamit ng piloto, at ganoon dn ng mismong taong inililipat. Dapat sundin ng lahat ng partido ang diwa at layunin ng mga regulasyon, upang matiyak na ang kaligtasan ay hindi makompormiso.

Kung ang isang tao ay may pagaalinlangan na ang inihandang kaayusan sa paglipat ng piloto ay hindi ligtas, dapat nilang tanggihan ang paggamit nito hanggang sa ang paggamit sa mga ito ay gawing ligtas ng kapitan at tripulante at iulat ang pangyayari sa AMSA at sa kanilang taga empleyo. Kung mangyari ang ganung sitwasyon, ang AMSA² ay magsusumikap na magsubaybay upang matukoy ang sanhi at aksyon na ginawa. Kung ang barko ay hindi dadaong sa Australya, ito ay ipagbibigay ugnayan ng AMSA sa administrasyon ng bansa kung saan nakarehistro ang nasabing barko.

Kung ang hagdanan ng piloto (pilot ladder) at lubid sa tagiliran ng hagdanan (man rope) ay hindi ginagamit, ang mga ito ay dapat maitago ng angkop at maayos para maiwasang maharap sa mga kontaminasyon o ibang elemento na magpapababa sa kalidad nito. Kinakailangang regular na suriin

² Dapat itong maireport bilang “incident alert” (AMSA form 18), “incident report” (AMSA form 19) o “marine safety concern” (AMSA form 355). Tingnan ang incident reporting sa amsa.gov.au

ng mga tripulante ang hagdanan ng piloto at lubid sa tagiliran nito upang matiyak na ang mga ito ay mananatiling handang gamitin.

Karagdagang kaalaman

Ang IMO/IMPA Pilot Ladder Poster ay nagbibigay ng karagdagang gabay tungkol sa mga kaayusan sa paglipat ng piloto. Ito at iba pang materyal na kapaki-pakinabang na gabay ay makukuha sa AMSA website at AMSA Pilot mobile App.

Pagpapatupad ng mga pamantayan

Kapag nagsasagawa ng inspeksyon patungkol sa pagkontrol sa mga daungan ng estado (Port State Control inspection), partikular na tinitingnan ng mga inspector ng AMSA ang materyal na estado ng mga kagamitan at ang pagpapatupad ng Marine Order 21, Res. A.1045(27) na inamyendahan ng Res.A.1108(29), ISO 799-1:2019, MSC.1/Circ.1428 at MSC.1/Circ.1495/Rev.1. Ang mga kaugnay na sirkular at resolusyon ng IMO ay maaaring makuha mula sa AMSA o sa www.imo.org.

Sa mga nakaraang inspeksyon patungkol sa pagkontrol sa mga daungan ng estado (PSC), napansin ng surbeyor ng AMSA na may mga hagdanan ng piloto na ginawa na may dugtong sa mga lubid sa tagiliran (side ropes)



Larawan 12: Halimbawa ng hindi sumusunod na hagdanan ng piloto na ginawa na ay dugtong sa mga lubid sa tagiliran

Ang mga hagdanan ng piloto na ginawa tulad nito ay itinuturing ng AMSA na hindi sumusunod sa patakaran. Pinapayuhan ang mga tagapamahala at kapitan na suriin ang kanilang hagdanan ng piloto kung may mga dugtong sa lubid sa tagiliran. Dapat bigyang pansin ng mga tagapamahala ng mga barko patungo sa Australya na ang bilang ng hagdanan ng piloto na sumusunod sa patakaran ay limitado sa Australya. Upang maiwasan ang anumang hindi kanais-nais na pagkaantala, iminumungkahi sa mga tagapamahala ng barko na magkaron ang kanilang mga barko ng pamalit na hagdanan ng piloto na naayon sa regulasyon bilang reserba.

Ang pagsunod sa mga nabanggit na pamantayan ay hindi nakakasiguro ng kaligtasan sa bawat kaso. Ang kaayusan sa paglipat ng piloto na umaayon sa anumang pamantayan subalit hindi maayos ang pagkakabit ay may hatid pa ding panganib sa sinumang gagamit nito. Ang mga tripulanteng naatasan

na mag ayos ng hagdanan ng piloto ay kinakailangang pamilyar at may sapat na kakayanan na gawin ito. Dapat pag-aralan ng kapitan o opisyal na responsable sa pangangasiwa sa maayos na paglalalatag ng hagdanan ng piloto kung ang mga karagdagang hakbang tulad ng salbabida (lifejacket), harnesses, lifelines, ay nakahandang magamit upang mapataas ang antas ng kaligtasan ng mga tauhan na nagsasaayos at naglalalatag ng hagdanan ng piloto. Kung hindi wasto ang pagsasaayos at paglalalatag ng hagdanan ng piloto, ito ay maaring makaambag na patunay na ang kapitan o mga tripulante ay hindi pamilyar sa mahahalagang pamamaraan patungkol sa kaligtasan ng barko. Marami ng kasulatan ang nailambag bilang sanggunian nitong Pangunawang Pang Marino (Marine Notice) upang makatulong sa tamang paglalalatag at pagtatali ng hagdanan ng piloto.

Australian Maritime Safety Authority
GPO Box 2181 CANBERRA ACT 2601