

## 编者的话

自上一期出版以来，我有幸访问了大连海事大学船员研究中心，该研究中心优秀的工作人员负责将《海事反馈》翻译成中文版。在大连海事大学，我看到令人印象深刻的校园和师生，很高兴中国未来的船员们能享有如此卓越的航海教育。

当然，这些学生在出海时仍将面临许多风险和挑战，这一期的《海事反馈》说明了其中的一些问题。客船工作人员如何保障残疾旅客或特殊旅客的安全？当你遇到船舶操纵问题时，你应该怎么做？如果你认为靠泊某港口的方法不安全，你能做什么？

一如既往，我们提供了一些有用的经验教训，希望你们能从中获益。我们可以一起使我们的行业更安全，我们一起组成一个强大的团队——这一事实已被英国劳氏船级社基金会认可，如下所述。

在这一期上，我们也可以与Witherby出版集团联合宣布一个新的倡议，这将确保我们的信息达到更广泛的受众。

### 出版公告

Witherby集团和CHIRP海事一起共同努力提高海员的安全和福利。

海事出版业领导者Witherby出版集团和慈善组织CHIRP

海事，宣布他们将共同努力，以有效地交流世界范围内海上事故的经验教训。

CHIRP的报告和年度摘要现在将被开发成电子书，并由Witherby进行数字发行。用户将能够通过Witherby的软件“海员图书馆”、以及其iPad应用程序免费下载报告，以及每周更新电子邮件“航运规则和指南”。

Witherby的首席执行官Iain Macneil说：“我们的目标是确保我们有尽可能广泛的海洋产业。我们高兴地与CHIRP合作，确保尽可能多的海员能够访问这些报告，并提供一种报告最新事件的新途径。”

CHIRP海事评论说：“我们继续在全球范围内开展世界上最机密的危害事件报告计划，这对于CHIRP海事来说是激动人心的时刻。我们很高兴与Witherby建立伙伴关系，我们相信这项倡议将通过与那些重要的人——海员们的联系来大大拓宽我们的视野。”

### CHIRP海事——将海员放在第一位！

最后，我请大家注意一个关于引水员登乘组合梯的新见解。有太多的信息要包含在《海事反馈》中，但是它已经发布在我们的网站上，你会发现后续文章中登乘组合梯问题的链接。

祝大家航行顺利！



### CHIRP海事荣获劳氏船级社基金会“2018年度团队”奖。

CHIRP海事公司于5月9日星期三在伦敦举行的劳氏船级社基金会国际会议上获奖。CHIRP海事前任主任John Rose作为代表接受了奖励，这是对他的成功任期的表彰。

在竞争日益激烈的情况下，这一荣誉的重要性不应低估。

所以，对我们这里的所有人来说，我们希望借此机会感谢我们团队所有成员善良和慷慨的精神：CHIRP受托人；海事咨询委员会成员；赞助者和个人；以及提供时间和资源来支持这个项目的公司和组织。

最后，我们感谢每一位报告者，以及每一位与我们合作、向我们发送重要报告的海员。

你们正在创造变革！

### 请注意：

所有CHIRP收到的报告都出于诚信。我们所做的所有努力都是为了确保一切编辑、分析和反馈意见的准确性。请注意，CHIRP没有任何执行权利。如果对本书中使用的措辞有任何误解，应以英文版Maritime FEEDBACK为准。

### 提交报告：

CHIRP 始终重视对报告者身份的保护。这是一个保密项目，因此我们只保留能够联系到报告者的必要的个人信息。

### 在线提交：

报告者可以通过我们安全加密的在线表格提交报告，网址如下：  
<https://www.chirpmaritime.org/submit-a-report/>

### 电子邮件提交：

报告者可以通过我们安全加密的在线表格提交报告，邮箱如下：  
[reports@chirp.co.uk](mailto:reports@chirp.co.uk)

# 报告

## 伤残乘客紧急程序

**要点:** 在标准紧急程序下邮轮和客轮上的残障人士可能遇到的困难的报告。

### 报告者陈述

我丈夫和我曾多次通过这家公司旅行，在我们参加紧急集合演习的两次场合，都没有提到那些因身体残障问题而无法走下楼梯的人。我丈夫是位轮椅使用者，去年我询问了轮椅上的人在紧急情况下应该做什么，因为我们可以理解轮椅使用者不应该使用电梯。去年我们被告知会有乘务员来确保轮椅使用者可以到达他们的集合点。今年我们注意到所有轮椅使用者（或至少是那些被指派到我们特定集合站的人）都聚集在集合点之外的乘客中。这样做后，在集合和简报之后，我们可以在身体健全的乘客填满所有的电梯之前离开。我们错误地认为，我们已经与那些健全的乘客进行了专门的隔离，所以集合指示和简报的内容会特别针对那些不能自己使用楼梯的人进行讲解。我们被告知，在警报响起的情况下，我们应该返回我们的船舱，拿好暖和的夹克、帽子、任何药物和我们的救生衣，然后进入我们指定的集合点。我们还被告知，如果有烟雾，我们应该弯腰和爬行，以达到楼梯和我们的集合点，但组织者在谈论上述措施时都没有谈到轮椅使用者。后来我问像我丈夫这样的人应该怎么办，我被告知不要担心，因为他们知道轮椅使用者所在的船舱，这些人会被指定的乘务员帮助下楼梯。

我的疑问是：我们的集合点在第7甲板，船舱在第12甲板。如果警报响起，我们在另一个甲板上，我们怎样才能到达我们的船舱，以便带上我们的救生衣、保暖衣服、药物等等，更不用说准备好让人下楼梯了？如果人们惊慌失措，我看不出身体健全的人，更不用说轮椅使用者，会怎样到自己的船舱去收拾东西，然后到达他们的集合点。从轮椅使用者的角度来看，如果每个甲板上有一个指定的集合点，我觉得更有意义。这样，当警报响起时，无论哪一个甲板上，船员都可以将轮椅上的人引导到他们最终需要到达的地方。

此外，如果救生衣已经在集合站而不是放置在单独的舱室中，则可以在集合站分发，并可以在他人的帮助下穿着救生衣。简而言之，对于那些有能力的人来说，可以使用楼梯去他们的船舱，穿戴他们的东西，然后去他们的集合点，但是这样的行动是不能由轮椅上的人进行的，因为他们不能使用电梯。

我还应该指出的是，服务员的手推车留在船舱外的情况并不少见，这会使得轮椅很难通过。

ADA) 管理的。英国在将相关欧盟指令引入英国法律时对此有着更严格的规定，要求公司对残障人士乘客和乘客有相应的程序。MAB讨论了是否有一些关于几个著名邮轮公司的实践标准文件——显然没有。

海事咨询委员会在一般情况下提及残障乘客，强调以下内容：

每个人都是不同的，残障人士的范围不单指坐在轮椅上的人：

- 视力受损，视力困难到完全失明；
- 耳聋，听力困难直至完全耳聋；
- 身体虚弱，动作困难；
- “不能说话”和“无法回应”；以及
- 患有精神障碍的人。

所有这些都需要以某种形式专门的照顾和注意。

**CHIRP**知道大多数公司已经制定了程序保证在紧急情况下，残障乘客有一个受过训练的船员被指派协助。也许一个合理的行动过程可能是派一个船舶代表与乘客讨论在紧急情况下可能需要什么援助。例如，残障乘客知道，在短期或中期内可能需要什么药物，他或她可以移动的最佳条件，以及有关残疾障碍的任何具体要求。也许一个“随身小包”可以随时准备应付任何潜在的紧急情况。

关于救生衣位于船舱而不是在集合点，这一点我们询问了几个邮轮公司，一些公司有意识地决定将救生衣重新安置在救生艇附近，另一些则没有。有人提到，救生衣位置的迁移在旧船上可能存在问题，因为那里可能没有足够的空间允许存放救生衣。

同样，**CHIRP**也了解到许多新建造的邮轮已经取消了靠近集合站的船舱。然而，这并不是普遍现象，IMO没有要求船舶设计考虑到这一点。

就报告撰写者的关注点而言，这份报告似乎表明，船上有一个标准的对残障乘客没有偏见的紧急讲座，尽管他们与其他乘客不在一起。同时公司有自己的特定的程序，更正确地反应到关注报告撰写人停留在原地并呼叫帮助，指派负责该名乘客的人员会被召集起来去协助必要的行动。

**CHIRP**海事愿意征集乘客和邮轮业对这个问题的看法，可以是以详细的报告形式，或是关于船舶和公司管理层如何处理这些问题。我们很高兴在《海事反馈》的“收到的信件”栏目中发表一些评论。越来越多的人在退休时乘坐邮轮，**CHIRP**认为这个话题值得进一步讨论。

----- 报告结束

## 舵角缺陷

**要点:** 描述一艘左舵过头的船的报告。

### 报告者陈述

作为引水员的职责之一，我被要求把船从一个泊位移到另一个泊位。在操作过程中，我注意到船舶左舵存在过量的现象，我估计在5到10度的区域。我向驾驶台和靠

### CHIRP 评论

海事咨询委员会 (MAB) 花了大量时间讨论这份报告并评论如下：

就有关残障乘客的立法而言，有一项欧盟指令 (EU Directive 1177/2010) 要求欧洲水域内的国际和国内客船允许残障人士以及低行为能力的人享有与其他乘客相同的权利。同样，美国市场是由美国残障人士法案 (Americans with Disabilities Act,

泊团队指明这点，建议船长将舵机实际舵角与相应的舵角指示器显示值进行比较。然而，当船舶驶离泊位时，值班驾驶员观察到情况没有太大改善。

最近，同一艘船返回了我们的港口。进港时，有关引水员再次观察到同样的现象。这使得驾驶船只面临挑战，因此这一误差被正式报告给当地部门。

昨晚我驾驶这艘船。在出发前，我和船长讨论了这个问题，我坚持要进行舵机的测试。一名官员进行了适当的检查，结果都是正常的。

然而，船舶离港时需要拖轮在中心航道上快速拖动，因此我向拖轮船长简要说明，我将在驾驶台舵角指示器和拖轮船长观察到的舵的实际角度之间进行检查。在整个航道中，在水线以上可见大约50mm的舵叶，拖轮船长可以观察到任何明显的差异。

离开船坞时，很明显，这艘船仍然有一定程度的舵角偏差。在航道中的各个点，我能够比较船舶的舵角指示器和拖轮船长的相应观测值。这些比较使我得出结论，这艘船有8到9度的左舵舵角偏差，超出了驾驶台上的指示。

该船于2017年建造，是一艘相对较新的船舶，并且没有证据表明舵轮上有过多的振动或负载。然而，一般船舶操纵者认为正常的参数，在某些情况下可能被认为不安全。我觉得这件事可能需要进一步调查。

### 公司的说法

CHIRP写信给有关公司，对此进行了全面调查。这项调查还包括VDR的详细审查，连同公司对状况的分析，并没有显示有任何外部力量造成该问题。该公司要求船级社对该问题进行检查，下面是船级社详细报告的摘录，详细描述了他们在干船坞中的发现和随后的修复。其中，含有舵轮和舵杆液压油缸的损坏。该公司的结论是，转向系统损坏最有可能是由于在新造船阶段的工艺和/或材料故障。

船底检查是在干船坞进行的，没有迹象表明船底油漆有任何损坏。此外，对螺旋桨桨叶和舵的检查也没有发现缺陷。

在干船坞中对舵机、舵柱和舵叶进行了检测。损坏情况如下：

发现转向器的导杆轴承紧固螺栓断裂，导杆偏离中线20mm。

在左舷侧液压油缸内存在裂缝，几个基础螺栓松动，发现撞杆略有偏离。

几个左舷舵机油缸撞杆基础螺栓松动。

舵柱上部键槽稍有变形，与中心线相比，舵柱上下轴承之间的偏移量为25mm。

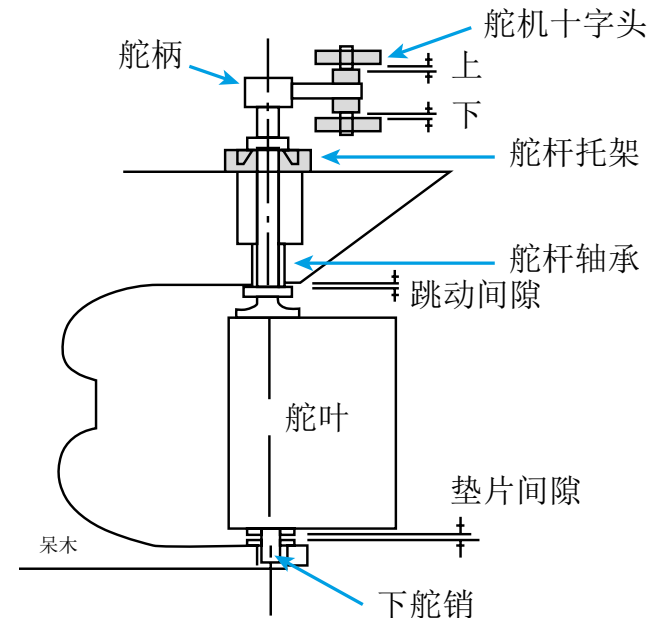
当键槽与初始中心线比较时，发现键槽在上键槽和下键槽之间有约为九度的扭转。

船级社报告另外给出了修理的全部细节，其中包括对舵架的彻底检修，对液压油缸和转向齿轮基础的修理，舵

柱的热处理和矫直，以及加工变形。舵柱键槽和托架被换新。所有的工作按船级社技术规范进行。

随后进行磁粉探伤、渗透试验和超声波检测和机械修理。

在完成修理后，舵叶进行了摆动试验，并对相关联的报警装置进行了全面测试，取得了满意的结果。此外，现场验船师见证了海上试验对舵机的操纵，结果是令人满意的。



典型船舶的舵机、舵杆和舵叶

### 注意：

舵机导杆是引导液压撞杆横向运动的结构，使舵柄运动正确地反映转向所需的舵角。导杆可以平行于转向齿轮十字头运行，或与上面所示十字头配合。导杆轴承是机构的运动部件，它在转向杆上移动时，将转向滑杆的运动传递给舵柄。

导杆轴承的紧固螺栓有效地将转向油缸连接到舵柄上。

舵柱是将舵柄与舵叶连接的圆柱形钢柱（或钢管）。它具有足够的强度和运动方位角，以确保舵机的运动引起舵叶相应的直接运动。

舵柱上键槽位于舵柄与舵柱的接合处，当舵柄被正确地拧紧在舵柱的上部锥形配合面时，用键来确保舵柄相对于舵叶的正确定位。（对齐正确，并且没有损坏）

一个典型的舵机有两个液压油缸：一个在左舷，一个在右舷，为舵叶从一侧偏转到另一侧提供全范围的动力。

### CHIRP 评论

海事咨询委员会认为，这一事件是公司收到报告后及时跟进并采取行动的一个很好的例子。除了实际修缮的技术性之外，海事咨询委员会评论的主要焦点是潜在危险情况的发展，例如搁浅。事后看来，即使标准转舵测试没有发现任何异常，也很容易看出存在问题。也很容易注意到，对于许多缺陷（具

体地说不是这个报告，但一般来说），如果问题没有立即被发现，它就是正常的——“这就是一直以来的工作方式”。因此，从本报告中得出的主要教训是：如果有些事情感觉不对劲，那么很有可能存在问题——所以请及时报告它！这一教训不仅适用于这艘船的操纵，而且适用于任何一种设备，或者任何看起来与预期运行状态不符的现象。

----- 报告结束

## 新建造的船舶 — 糟糕的舵效

**要点：**一艘新造的船舶载货航行时，船舶操纵性能太差。

### 报告者陈述

事件经过描述：一名引航员报告说他在一艘船舶上指挥靠泊时，需要对该船施加一个极大的左舵舵角才能抑制船舶右转的趋势。当时，该船处于载货状态，船速在6-9kn之间。外界的天气情况和水深情况良好，不会对船舶操纵性能产生实质性的不利影响。

该船是新一代的散货船，具有非常肥大的宽平式船首形状。同时，这是我遇见的第三艘具有该种船首形状特征的船舶产生了上述现象。在前两次的引航中，我原本以为是出于天气原因导致船舶操纵性能不良。但是现在我相信上述现象是由于船舶自身设计的原因所引起的。当该类型船舶在压载航行时，并不会出现操纵性能不良的问题。

### 进一步对话

CHIRP已跟这种特定船型的设计单位进行了联系，期望得到有关上述船舶操纵性问题的说明，但是CHIRP没有收到任何回复。此外，CHIRP也写信给该船ISM管理者的质量保证部门，同样没有收到回复。

### CHIRP 评论

海事咨询委员会深入讨论了这起报告。委员会中的一些成员有关于其它种类的新造船舶的第一手经验，经验表明这些新造船舶操纵性不好的主要原因是舵的设计不合理。对于这些船舶而言，舵的设计应当进行改进，并且应在这些船舶上安装大升力系数的舵，以改善船舶操纵性不良的问题。

通常来说，新造船舶在进行海试时仅是以压载状态航行，满载航行状态下的数据是根据压载航行的数据推算而来的。

该起报告中获取的经验与那些从舵角指示器报告中获得的经验相相似。如果在操纵船舶时感觉有问题，应报告给管理者，进行进一步的调查。当船舶的操纵性能较差并且操纵者没有意识到该情况时，这将会威胁船舶的安全航行，并且可能会导致船舶在受限水域航行时出现搁浅和碰撞。

另外，CHIRP将会给相关的船级社写信，主要是为了提高警惕，同时也想要确认该报告中反映的情况是否为普遍存在的问题。任何反馈都将在之后的“海事反馈”中通报。

为了能够深入讨论报告中提到的问题，CHIRP愿意听取任何经历过类似问题的他人的看法。

----- 报告结束

## 港口助航设备

**要点：**由于港口助航设备出现问题导致船舶驶进泊位时遇到困难。

### 报告者陈述：

目前，我在A、B两港之间从事班轮贸易运输。我们在A港装运钢管，然后在B港进行卸货。A港的泊位位于xxx岛，该泊位并不繁忙，目前主要用于钢管运输。该泊位现在存在两个问题，其中一个问题是几乎无法利用主叠标导航线航行，因为较高的后标导航灯被一个管道遮挡住了。一位引航员声称该问题在六年前就已经报告给有关部门，但始终未得到解决。另一个问题是一个浮标的位置影响航行。当港口刮起强烈的北风或者南风时，这个浮标目前所在的位置将会使进港航行变得极具难度，我曾经若干次与该浮标擦身而过。此外该浮标上并无助航灯光，这对航行毫无益处。重新确立和改变该浮标的位置将会改善这种情况（见下图）。



**说明：**导航叠标灯发出的灯光被一个管道所遮挡，抵泊时的一张图片 — 视角由东向西。

## 学习到的经验教训

- 在某些情况下驶进泊位并不简单。
- 根据泊位的布局情况来看，其中一个（无助航灯光的）浮标的位置不合理。
- 被遮挡的助航设备没有引起重视，该问题并未得到改正，导致航行变得危险。

## 进一步对话：

**CHIRP**直接向港口营运经理写信说明了情况，但未收到任何回复。随后，我们又写信给相关国家的首席水道测量员，并立即收到了回复。他对**CHIRP**有关该情况的报告表示感谢，并将邮件发给了监管当地港务局的部门和负责该港区内航道、港口助航设备的部门。这些部门没有进行更进一步的说明。

## CHIRP 评论

海事咨询委员会评论认为，在海图上显示的所有信息均应及时更新。在该案例中，有关导航叠标灯的信息是错误的。尽管该问题已于几年前报告给了当地有关部门，但他们并没有采取任何行动。即使该泊位目前的使用率不高，海图上的所有信息也应该保持正确有效。

**CHIRP**查看了相关海图，并从海图上可以明显看出报告中提到的浮标确实对船舶进港造成了阻碍，特别是当船舶在受风压的影响下被吹向浮标时会产生危险。该案例中海图上的显示信息是正确有效的，**CHIRP**认为进港航行似乎确实会遇到一些问题。

总体来说，我们均可以向水道测量局报告在海图上港口助航设备信息不准的相关情况。对于英版海图而言，下述链接地址<https://www.gov.uk/guidance/use-of-third-party-data-and-notes#hydrographic-notes>说明了报告流程，任何海员均可以报告他们所掌握的任何最新信息。进一步的信息可在航海员手册（NP100）第八章中查询。

----- 报告结束

## 未经许可的改动

**要点：**对一个铝制人字梯进行了一次危险的改动

### 报告者陈述：

在一次舵机间的常规日常安全检查中，船上的安全员发现有人对一个便携式铝制人字梯进行了未经许可的改动。有人为了延长人字梯长度，将两块木板用螺栓粗糙地固定在人字梯两侧，然后用一个木制的横档/踏板与木板末端相连。铝制踏板与后增加的木制横档/踏板之间的距离将近1m。

木板上可以清晰地看到裂纹、锋利的边缘，同时还可以看到有两个长钉伸出木板达2cm。另外，木板在人字梯上的排列不合理，当人字梯在甲板上垂直放置时木板不水平，这将无法保证人字梯的稳定。

安全员表示，类似便携式人字梯这类的设备不应随意进行改动，因为这将影响到它们自身的设计参数，导致使用这类设备时出现不安全的情况。另外，制造商

出具的人字梯安全负荷证书也将失效。如果这类改动被第三方检查（如PSC检查）发现，检察官将不会置之不管。

## CHIRP 评论

海事咨询委员会评论认为，这是一起典型的“恰当的工具应用于适当的工作”案例，并且海事咨询委员会同意船上安全员的看法。对于设备进行未经许可的改动很可能导致设备出现故障并造成人员受伤。从人为因素的观点出发，对人字梯进行改动的人员完全没有意识到这种行为可能会导致危险。此外，“致命12因素”揭露出了以下问题：

- **本地实践** — 不要抄近道，警惕本地规范成为新的标准。
- **文化** — 你们真的有良好的安全文化吗 — 对于每一个船上的船员和岸上的管理人员是否切实关心安全？
- **情景意识** — 询问自己“我遗漏了什么？”
- **自满** — 在进行任何工作时，请遵守规则 — 他们起作用。

安全工作操作规则内有很多关于便携式人字梯的内容。可参考该规则中11.8.4 - 11.8.5, 17.3, A17.2/3 - A17.2/4, 22.2.9, 22.6, 28.6.3小节。

----- 报告结束

## 组合引水梯问题

**CHIRP**继续接收来自引水员的报告，这些引水员面临着不符合要求的引水员登乘装置。在《海事反馈》第50期的文章中，我们收到了许多关于组合梯装置的报告。这些报告中有一些是非常详细的，并且版面太大而无法收录在《海事反馈》中。因此，**CHIRP**汇编了一篇关于这个问题的文章。这篇文章确定了一些有问题的领域，包括阶梯式组合梯和那些在登乘平台上装有活板门的人。对不符合规范的项目的解释是纠正这些问题所必需的。此外，**CHIRP**还包括了IMO针对包括引水梯和舷梯的要求，以及IMPA引水员登乘海损决议的全文。

这篇文章可以在我们的出版物页面上找到，地址为<https://www.CHIRPmaritime.org/wp-content/uploads/2018/04/20180424-Rigging-of-Combination-Ladders.pdf> 并且针对的是水手和公司管理层。

----- 报告结束

## 船用食品和安全设备的有效期

**要点：**将已过期的船用食品供货给船方。类似的经验教训也适用于安全设备，即安全设备应在保存期或有效期之内。

### 报告者陈述：

船舶在A港接收船用食品时，船员发现有一部分食品已经超过了有效期。

船公司对此展开了调查，并且声称这些过期的船用食品可能会导致人员出现健康问题、食物中毒以及具有生病的风险。他们认为这起事故的原因是供应商的不当控制和/或标准。

过期的或未经适当方式保存的食品是船上人员产生健康问题的潜在原因。在运输过程中，应全程采取严格的防护措施。船用物品和食品的处理过程、存储过程、准备过程和供货过程均应按照公司的相关流程和指导进行操作。

当船用食品运抵船舶尚未存放在食品库前，应当核实食品的有效日期。已经过期的船用食品和剩余有效期很短的食品必须退还给供应商。如果船舶已经驶离港口，船员应尽快提交相关证据（照片）给公司。

厨师和厨房相关工作人员应确保船员不会吃到过期食品。应对这些食品进行合理安排，尽快吃掉保质期最早的食品。存货周转中的“先进-先出”原则可适用于所有船用食品的存储。

### CHIRP 评论

CHIRP 海事咨询委员会对该报告进行了讨论，补充了一些公司的说明。在某些公司中，允许公司给船长现金用于支付船用食品的花销。在这种情况下，船长可自行决定选择船用食品供应商。这样，就会不可避免的存在花销与质量之间的平衡问题 — 便宜的商品通常质量不好。

其它的一些公司在不同的港口会有自己偏好的一部分供应商。如果出现上述过期的情况，这些供应商将会接受公司审计，以确保维持相应的标准和期望。类似的，任何有关过期食品的投诉一旦传到公司，公司将会立即启动处理程序，敦促供应商采取行动解决问题。

如报告所述，过期的船用食品可能会导致船员健康问题。在物品上贴上“在...之前使用”的标签可表示该物品极容易发生变质 — 如奶制品、沙拉、水果、鲜鱼和肉类食品。在冷冻食品、干制食品和罐头食品上通常标有最佳食用日期。每次采购合理数量的食物和充分利用存货周转能够保证维持标准，并能确保所有食物均在保质期内。另外需要注意的是，船用食品存放处的温度对于船员健康和安全而言同样重要。冷冻食品必须保证其处于冷冻状态，而冷藏食品的储运温度应控制在0°C - +5°C 范围内。最后，必须避免过期食品、解冻食品和冷藏食品之间的交叉污染。

一个吃得好并且身体健康的船员才是一名开心幸福的船员。

作为一般性的经验教训，海事咨询委员会提醒，运达船上的过期或即将过期的物品不仅仅限于食品。这些物品也有可能是药品、火焰信号或任何具有有效期的安全设备。值得注意的是，砂轮片也会有使用日期。

报告结束

## 安全工作实践 — 高空作业和货舱内作业

**要点:** CHIRP 已经收到几份关于在备舱期间和用克令吊进行高空作业期间出现的不安全工作实践的报告。

### 报告者陈述 (1):

一名船员报告说，某散货船在抛锚等待装载粮食时，船上的管理级船员要求他们重新给货舱刷漆。但是，船上没有给船员配备个人劳保用品，如手套、防尘口罩和眼部护具。货舱会通过化学品进行处理，并且刷漆工作从黄昏一直持续到第二天黎明 — 这意味着船员进行了无偿的加班。



在这个特定的港口，一切刷漆工作都是明令禁止的。

### CHIRP 评论

CHIRP 强调，尽管船舶管理级船员制定了糟糕的安全标准并且船上缺乏基本的安全防护措施，当散货船装载粮食时，最普遍的货舱清洁要求被称为“散粮清洁”。该要求包括淡水洗舱和清除前一票货物的残留。舱内不得有虫害，舱内松动剥落的油漆皮需进行清除，舱内必须消除异味。在本例中，随着刷漆工作的进行，货舱可能存在无法做到异味清除的

潜在危险。装运粮食前通常要对货舱进行检验，检验过程中发现的任何问题都可能意味着租期延误，直到所有缺陷全部得到改正。

#### 报告者陈述 (2) :

某船报告说在给货舱（从舱口围板到舱顶）进行除锈和刷漆作业时，工作环境不安全。上述作业包括使用船上的起重机吊起载人吊笼，或者在起重机上悬挂一个座板。



说明：不安全的工作实践和起重机转运人员。

#### CHIRP 评论

当一些工作实践中涉及到没有进行系固的设备时，这些工作实践与先前的报告内容极其相似，而CHIRP在此处强调的是船员站在吊笼上对货舱上部进行油漆作业的场景。任何用于转移人员的起重机及其附属设备上均应标明“人员站立”，并且这通常意味着该起重机具备故障保险制动器。起重机同时还需要经过船级社的批准才能用于转运人员。在上述例子中，几乎可以确定起重机并不具备转运人员的功能。

#### 报告者陈述 (3) :

在一次将人员从我船转运到一艘加油船的过程中，我船用Billy Pugh吊篮转运了一名检验员。

这名被转运的检验员站在了Billy Pugh吊篮的中心处。但是，该区域仅用于堆放行李。正确使用该吊篮转运人员的方法应是人员站在吊篮外侧的底座圆环上，手臂穿过安全网并与其紧密相连。

这起案例的出现是令人失望的，因为检验员在任务开始前刚刚参加完安全会议。再次与检验员回顾了整个转运作业流程，将转运的步骤告知检验员并进行了充分讨论。随后，转运作业进展顺利。

#### CHIRP 评论

除给报告者的意见之外，CHIRP强调，在人员转运作业中涉及到的任何人员均应穿着和佩戴个人防护用品，包括穿着救生衣。

下述标准保赔协会的连接内容主要是对船-船之间的人员转运作业进行了指导，其中很多内容与上述报告相关，并且有很多有帮助的指导原则。链接内容中也陈列了一些Billy Pugh厂商生产的用来人员转运作业的安全设备配置的图片。

<http://www.standard-club.com/media/23827/StandardSafetyPersonnelTransferJuly2010.pdf>

更多的指导意见可以参考英国海事与海岸警卫署 (MCA) 出版的Marine Guidance Note中的MGN332 (M+F)，即The Merchant Shipping and Fishing Vessels (Lifting Operations and Lifting Equipment) Regulations 2006。读者需要特别注意的是附录中的第7条规则明确声明，除非某起重设备在设计上允许吊人，否则不得使用起重设备从事吊人作业。该规则还同时声明可用于从事吊人作业的起重设备必须安装防止该设备坠落的装置。

安全工作实践规则中提到了下述内容：

19. 11. 4 除某设备在设计上允许吊人，或该设备特别适用于吊人作业、救助作业、应急作业并且配备了相应的装置满足作业要求外，任何人不得被任何设备吊起。

31. 13小节介绍了关于人员转运方面的内容。

----- 报告结束

## 灯具过热

**要点:** 一份详述公司之前已经发现并采取行动的已知危险复发的报告

### 报告者陈述

在一次夜间例行安全消防巡逻中，一名巡夜人向当班驾驶员汇报说，他闻到从生活区的灯具发出的电缆熔化的味道。他们立刻找来电机员对事故的起因进行了调查。调查发现，一盏荧光灯的电容器过热，继而引起临近电缆烧焦。电机员更换了电容器，并且将烧焦的电缆进行了更新。该灯具的常规操作恢复，后续没有发生事故。

使用内部未遂事故报告机制，公司管理层收到报告并且安全部门也及时跟进。以下各点被重点强调：

在过去12个月中，该公司船上已经发生过2起类似事故，并且都是由来自同一制造商的这款电容器所引起的。这两起故障使得公司采取如下措施：

对装有该型号灯具的所有船舶的计划维护系统进行调整，以便为每6个月检查提供指导，每4年更新电容器。厂家已经向受影响的相关船舶提供了500个电容器。

在该案例中，事故发生前，船上已经收到替换电容器，

但是没有进行安装。并且，船舶向公司管理部门提交的最近一次例行报告表明近期进行了生活区灯具的检查和维修，并且报告中也没有提到发现问题。

对缺陷电容器进行检查后发现，该型号电容器仍然安装在船上。公司指示使用预订的适当的备件将所有的旧电容器进行更换。

荧光灯电容器的过热和故障是一个火灾风险。使用阻燃材料制造的电容器和与之相匹配的热熔丝，这一点很重要。应该对机舱和生活区的灯具进行定期检查以确保其处于良好状态。

采购管理系统 (Purchase Management System) 的要求和公司的指示的正确执行，特别是来自危险事故的要求，应该被快速安排。

### CHIRP 评论

该报告突出了公司拥有有效的未遂事故报告机制的价值。该报告也表明，即使有报告机制，仍然可能会有错误。如果能够发现危险并且采取行动纠正问题（这可能要花一定时间来实施），那么这些可以作为给船上人员交接说明的一部分。另外，一个公司也可以请求补救行动的积极确认。如果已经这样做了，那么这将有效的确保正确的执行一个闭环。

我们对**CHIRP**海事项目的赞助方深表感谢，他们是：



The Corporation of  
Trinity House



Witherbys



The UK P&I Club



TT Club Mutual  
Insurance Ltd



International  
Foundaton for Aids to  
Navigation (IFAN)



Cammell Laird



The TK Foundation



Lloyd's Register  
Foundation



The Britannia Steam Ship  
Insurance Association Ltd

我们感谢**CHIRP**海事反馈中文版本的赞助者，他们是：大连海事大学和华林国际船舶管理有限公司

