

## 编者的话

一个重要的欧洲保险组织近期出具了一份报告，该报告对2017年世界范围内发生的船损事故和船舶事故进行了分析。报告显示，与过去十年相比，2017年的船损事故数量下降了1/3，这对于航运界而言是很好的消息。其中，绝大部分的船损是由于碰撞引起的，而一小部分船损是因为搁浅以及机器故障造成的。上述的所有原因均在这些年的CHIRP《海事反馈》中重点介绍过，因此我们应当力图从这些案例中学习经验教训，以保证船损事故的数量继续下降。由于有1/4的船损事故发生在恶劣天气中，因此我们或许可以通过采取一些方法来降低这类船损的发生率，如在船舶驶进大风浪区域前做好船上物品和货物的绑扎工作、对可能的风暴路径进行监测并避免驶入恶劣天气中。

报告中还声明了周五发生的海损事故略多于一周中其它日子发生的海损事故。当然，这个差别并不明显，因此也不会有人建议禁止船舶在周五出港航行。但明智的做法是，我们还是应当多加注意，避免这种周末的氛围使我们放松警惕。报告中还提及了一个让人沮丧的方面，就是75%-96%的事故都是由人为因素造成的。从表面上来看，所有事故发生的原因都可以归结为人为因素——即使是设备故障也可以归结于该设备的设计者和建造者——但在CHIRP海事的眼中，我们认为只有拨开表面的迷雾，探寻事故背后的深层次原因，才能让人学到有意义的经验和教训。我们去指责一个人很容易，但我们应当更进一步的去问为什么他(她)会犯下这样的错误进而造成事故。是对人员的培训太差，我们是否应该加强学习制度？还是因为疲劳，并且这种疲劳是由于配员不足、疾病或一些其它原因导致的？这就是为什么我们网站上的所有报告都包含着详细的分析，我们想要弄清船上事故和侥幸脱险事件发生的潜在原因。同时，这也是我们为什么要投入时间和精力去做关于视觉与知觉方面的研究。只有在了解了潜在因素的情况下，我们才能消除由这些因素造成的事故。

我们希望你们永远不会找到CHIRP海事将海事案例的原因仅仅归结为人为因素，并且我们希望其它的海事组织也能加入进来，同我们一样去弄清隐藏在海上事故和侥幸脱险事件背后的真相。

本期的CHIRP《海事反馈》涵盖了各种各样的海上事故，同时让我们受到鼓舞的是我们收到了一些来自游艇和渔船方面的事故报告。请继续向我们投送这方面的信息！

本期的《海事反馈》我们从一起不安全的引航员登船布置案例开始说起。这起案例就如同报告所述，是一起“对安全的漠视达到了令人震惊的程度”。有关引水梯的



四起船损事故中就有一起是由恶劣天气所导致的，因此，船舶在大风浪中航行时需额外注意。

规定可以说是非常清楚并且广为宣传，但是似乎仍然有船舶没有收到相关的信息。另外，我们也强调了很多关于忽视使用个人防护设备的案例。在这些案例中人们其实只需要做一些简单的事情，如穿着救生衣或者防滑鞋就可以保证安全，但大家都没有重视。

我们也适时地提醒大家在使用海图时一定要用最新版本的海图，并且不用我说大家也要清楚对所有的海图都要进行适当的改正。

接着我们将目光转移到了通信方面，我们的海事咨询委员会提出的指导意见适用于所有海员。闭环通信对于保证你的同事能够准确理解你所说的话至关重要，并且小声嘟哝的交流向来都不是一个良好的通信形式。本期《海事反馈》中最后一个事故报告中的一句话值得我们引用和借鉴：“机舱需要知道船舶在靠离港过程中的进展情况”。

在下一期发布前，请保证安全！

### 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

### 渔民和游艇 - 救生衣

**要点:** 两起报告强调了未穿救生衣的风险。

#### 报告者陈述(1)

我曾经怀着极大的兴趣和关注的心情读到伤亡事故(包括渔民未穿救生衣造成的事故)在以令人担忧的频率不断发生。尽管有很多监管机关和慈善组织不断为渔民增强不穿救生衣的风险意识和可能会导致的伤亡意识,但这种不穿救生衣的现象依然屡禁不止。

最近,我观察到了一名本地的渔民清晰地展示了捕鱼业内存在的安全问题。我将附上相关图片,以便能更好的说明我对他安全问题的担忧。

在这个案例中渔民已经安全回港,但是我们仍然可以看到,尽管付出了大量的努力来提醒和警示渔民,他们的个人安全意识还是很低,尤其是在工作中不穿着救生衣。



一艘小渔船 - 唯一的渔民未穿着任何能辅助漂浮的装备

#### 报告者陈述(2)

我在海上看到一艘用于钓鱼的小艇,但这艘小艇似乎耗尽了燃油,或者燃油被污染了,总之,它停在了海面

上,距离它刚刚离开的港口入口处不到5链的距离。为了防止陷入更多的麻烦之中,这艘小艇上的工作人员选择让其沿岸漂航。但是,他们之中没有任何一个人穿着个人漂浮装备,甚至还有一名工作人员站在了船尾外部的平台上!

作为离港航行前的基本预防措施,我们应当检查燃油量是否足够,如果发动机长时间未启用,我们还应当检查燃油的质量,包括检查燃油中的细菌含量和水含量。当人员在舷边工作时,应当穿着救生衣和佩戴救生绳。如果人员是在小艇上工作,我们建议应时刻穿着救生设备。在发动机重新启动前,应当谨慎考虑是否抛锚。在这起案例中水深并不深。



一艘用于钓鱼的小艇 - 无人穿着救生衣

#### CHIRP 评论

海事咨询委员会对这些案例报告进行了讨论,认为这些案例中的主要问题不是渔民正在从事的工作活动,而是如果他们落入水中后将会产生的各种问题。所有渔民应当通过进行(动态)落水风险评估来考虑他们的个人安全问题。所谓的“动态”,是指如有必要,我们应该思考如果要完成一项意料之外的任务,需要哪些合理的步骤以及可能会带来怎样的危险,然后我们要消除这些风险。例如,当人们在舷外工作时或者处于类似的这种情形,人们的生命安全正处于风险之中!此时,风险评估应当包括以下方面的内容:

考虑到你目前正在进行的工作活动,你觉得什么环节可能会出现风险,或者说如果在工作期间出现问题,你准备如何解决?

如果你落入水中,你将如何回到船上?例如,船舶外部是否设有救生握索,或者是否有绳梯能辅助落水人员登船?

当你落入水中时,个人定位标(PLB)将增加你被快速救起的机会。这些定位标尺寸小,电池使用寿命大概在24小时,并且这些定位标应在海事搜救协调中心(RCC)登记注册。

个人漂浮装备(PFD)是每个人在从事海上休闲活动或

商业捕鱼时必须穿戴的装备。个人漂浮装备能永久穿戴，并且必须穿在所有衣服的外面，如应穿在防水服的外面。个人漂浮装备不会影响到人们的任何活动。

考虑穿着有一定浮力的衣服 - 这取决于你正在进行什么样的工作活动，有几种可提供浮力的衣服供我们选择。

对于一些自己独自完成的工作，是否有别人知道你在那里工作，以及知道你预计会在什么时间回来？

注意：当你落入水中时，你很快会有出现冷休克的风险 - 这是人体对突然没入水中(水温低于15摄氏度)时的一种应激反应。这种反应对人体的影响是短期的，但它会导致人出现喘息，使人在此时不自主地吸入海水。另外，冷水会突然降低人的血液循环，即使是一名健康的人员也可能会出现心力衰竭的情况。上述的这些问题都会影响到你游回船上抵达安全区域的能力，也会影响到你能否有体力让自己脱离水面自救。请记住，你在水中的时间越长，你就会变得越虚弱。因此，为了能够安全渡过这些短期反应，增加你的生存几率，穿戴救生衣非常重要。下述链接中我们可以查询到更多的信息。

#### RNLI - Cold Water Shock

(<http://completeguide.rnli.org/cold-water-shock.html>)

还有许多其它保护人员安全的措施可以减小人员落水的几率，这些措施也可以作为人员安全风险评估的一部分。例如，甲板上的防滑漆、适当的工作鞋以及额外的扶手或临时的救生握索等。

下面的资源为进行休闲和商业捕鱼的渔民提供了很多有价值的信息，对我们之前的论述有着很大的补充。为了保证你的个人安全，强烈建议阅读下面的资源并且按照其上的要求去做，这样你就可以安全回到你的亲人身边，而不至于成为我们最不想看到的伤亡数据中的一部分。

#### MCA - Fisherman's Safety Guide

([https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/553544/sept\\_16\\_Fishermans\\_Safety\\_Guide.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/553544/sept_16_Fishermans_Safety_Guide.pdf))

#### RNLI - Commercial Fishing

(<https://rnli.org/safety/choose-your-activity/commercial-fishing/>)

#### MSN 1851(F) Code of Practice for the safety of small fishing vessels (less than 15m)

([https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/656001/MSN\\_1871\\_Complete.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/656001/MSN_1871_Complete.pdf))

#### MCA - Small craft codes

(<https://www.gov.uk/government/publications/small-craft-codes>)

#### RNLI - Yacht sailing and motor boats

(<https://rnli.org/safety/choose-your-activity/yacht-sailing-and-motorboating/>)

关于报告者所述的燃油问题，海事咨询委员会同样认为船舶在离港航行前应该检查燃油量。正如报告所述，船舶在刚出港航行后，在很短的时间内就耗尽燃油是非常怪异的现象。

----- 报告结束

## 不安全的引航员登船和离船布置

**要点：该报告概述了一起令人震惊的罔顾引航员安全的案例。这起案例中，引航员的生命安全被置于完全没有必要的风险之中。**

### 报告者陈述

4月17日的晚间，我们要讨论的这艘船舶申请一名引航员进行出港操纵。当时天气状况良好。该船根据要求要将引水梯安置在外挡一侧，同时也要恰当地考虑拖轮布置和相关的离泊程序。船长已经确认船舶随时可以开航。引航员也很快就要从小艇上登船。在引航员登船过程中，他已将全部重量压在了引水梯上，此时引水梯向下出现滑动，滑动了约一个梯蹬的距离。然后引航员再一次测试引水梯，确认引水梯此时已经固定住了。当引航员到达甲板上时，他看到一名驾驶员(身高大约2m，体重大约140kg)握着引水梯，并将其紧紧贴在甲板边上，以防止引水梯继续下滑。事实上，这名驾驶员是用他自己身体的重量系固住引水梯的，因为这个引水梯根本没有绑在任何船上一个点上！当引航员上到驾驶台后，他立即将该情况告诉了船长，船长也向引航员进行了道歉。在引航任务结束后，这名引航员准备离船。但是这次船员同样没有对引水梯进行系固，只有一个梯蹬“钩”在了焊接在甲板上的一个角铁上。引航员再次抱怨引水梯没有系固好，但这时一名船员跳到了引水梯上，向引航员证明引水梯是足够安全的！由于船舶正在离港，并且还有一些其它的船舶在等待引航，引航员只得选择离船，这一次没有出现更多的险情。

### 船公司陈述

**CHIRP**海事写信给相关的船公司进行沟通，船公司做出了回应并且感谢**CHIRP**海事使他们注意到这种事情的发生。下述几点内容是船公司回应内容的摘录：

- 无法原谅负责检查引水梯是否系牢的船员的疏忽。
- 据报告陈述引水梯与甲板上的一个点进行了连接固定，但是其连接的牢固程度是无法确定的。
- 这是我们船队第一次有类似这种事情的发生。
- 鉴于该报告陈述的情况，我们将采取一切必要的措施来防止类似事件再次发生。

### CHIRP 评论

海事咨询委员会非常感激船公司对此事件作出回应，并且也同意船公司的看法，即这种行为是难以接受的。不管这个引水梯是否与甲板上的一个点进行了连接固定，该船船员所执行的引水梯的布置方法和检查引水梯是否系好以保证人员能够安全登/离船的方法都是不正确的。**CHIRP**海事有大量的关于引水梯未在甲板上正确布置的案例报告，并且其中的

一些案例已经在我们的Facebook主页 (<https://en-gb.facebook.com/Chirpmaritime/>) 上进行了重点显示。使用卸扣、横撑、角铁棒或其它类似的工具对引水梯进行系固都是不合理的。引水梯的边绳应该留有活端，并将活端系在有眼螺栓或甲板眼板上。这些螺栓或眼板应至少距离舷墙栏杆915mm，以便保障引航员登船点处的甲板清爽。

**CHIRP**再次强调，如果引航员认为引水梯的布置是不安全的，那么他就不应勉强利用引水梯进行登船或离船。我们再次重申，我们鼓励所有的引航员应当将任何不适当的引水梯布置向港口当局和PSC检查机关报告，这些组织会在此方面积极地帮助引航员。

报告结束

## 游艇安全

**要点:** 该报告概述了大型机动游艇上糟糕的安全标准

### 报告者陈述

当我们靠泊在哥斯达黎加某港口时，一艘游艇也在我们之后抵达了泊位。接下来我们就目睹了在游艇界内非常常见的情形。游艇上的船员为了冲洗艇体，不断地来到游艇的船首部——此时，他们将自己暴露在巨大的风险之中。起初，我们可以清楚的看到当游艇上的船员在高空或者舷外作业时，即使他们面临着跌落码头或者掉入水中的风险，他们也没有穿戴任何安全保护带。另外，我们注意到游艇上的船员均是赤脚踩在倾斜的、沾满肥皂泡的艇艙上干活。后来我们才知道，在这层甲板干活的船员中有一人竟然是游艇的船长。这种事情在游艇码头已经是司空见惯了，但是人们在遇到这种情况时很难去采取行动，因为当船员的注意力转移到你身上时，很有可能会导致他们出现跌落。

我们不仅要建立风险评估和安全操作程序，同时我们也一定要遵守这些程序，并且由高级别的驾驶员进行监督。对于经验不足的船员，或者临时帮其他部门干活的船员而言，他们在完成这些常规任务时可能没有相应的风险意识和风险偏好。当船员专注于某项任务时，即使是非常明显的风险也经常会被忽略。最终，无论任务看起来有多常规，船上的安全文化为每个人都规定了每项任务的完成方法。



冲洗艇体并将自身置于危险中的两个例子

### CHIRP 评论

在讨论完这起案例报告后，海事咨询委员会同意报告者的评价，并且强调了考虑自身安全的重要性。无论游艇的尺寸大小，也无论游艇是租用给别人或是自己做船东配备船员，船上都需要制定一套一致的方法对船上安全进行管理。我们承认在维护保养游艇时要保证它们的美观性，并且甲板需要经常冲洗，但是如何管理好这些维护保养任务是非常重要的因素。船长有义务去关注船上所有的船员，船员自身有义务去照顾好他们自己的安全。在看到报告中的两张照片后，我们认为进行个人风险评估能够让船员在冲洗艇体时确认下列需要考虑的预防措施：

推荐船员使用防滑鞋，而不是赤脚工作或是穿着拖鞋在容易滑倒的、沾满肥皂水的甲板上工作。

当船员进入到存在跌落风险的区域中时，可以考虑穿戴系在腰部的安全保护带。

当船员进入到存在潜在危险的区域中时，站在舷墙栏杆后使用长柄工具进行作业是一种简单并且有效的方法。

在一些特定的环境里(但不经常)，个人漂浮装备(PFD)可能会起到帮助作用。

尽管这两张照片是在港内拍摄的，在进行这种作业时应当考虑作业的时间和地点。

可能还有一些其它的措施特别适用于你船。当在船上开安全会时，甚至在喝咖啡时，你们为什么不可以坐下来，好好看看照片，思考一下你们在保障自身安全的问题上还有哪些方面可以提高，以避免将自己置于同样的危险中呢？

我们也应当说明在工作中可能存在胁迫的因素，如阻止人们采取简单、显著的预防措施保障安全。如果你感觉到让你去做的任务存在不安全的隐患，

-不要去做。

请记住 - 这是你自己的健康安全，是你自己的生命处于风险之中。

为了扩大辩论并从中学到更多的安全教训，**CHIRP**海事乐意收到其它类似的有关安全经验的来信。

报告结束

## 驾驶台资源管理 (BRM) —— 误解与协议

要点：描述BRM失效的两例报告

### 报告者陈述(1)

引水员登船后完成了船长-引水员信息交换，包括在引航的不同阶段调整速度，引水员询问船长是否可以增加发动机转速以达到14.5节的速度，船长回答“可以”。然后，引水员又询问将发动机转速降至机动转速时是否需要发出通知，船长回应说不需要这样的通知。在此基础上，引水员要求船长开始增加发动机转速，船长照做了。

在增加发动机转速后，船长向引水员建议道，“降低发动机转速至机动转速时，请给我10分钟的提前通知”，引水员回应说，“请将现在就作为降低转速的10分钟的提前通知。”

穿过引航通道的总时长也就35分钟，在转速调整时要给出10分钟的提前通知是不具有实际可操作性的。最多也就能提前5分钟给出通知，而且需要注意的是，如果发生紧急情况，将不会发出提前通知。

在这起案例中，即便进行了明确的船长-引水员信息交换并且明显已经达成一致，但引水员和船长显然并没有想到一块儿去。

### 报告者陈述(2)

船舶进入航道时，龙骨下富余水深仅有1.3米，船长告诉我(引水员)他要回房间完成文书工作，大副将在驾驶台。我向船长建议说，我们正在进入航道最窄、最浅的部分，他必须留在驾驶台。船长同意了，整个过程很友好也很合作。

### CHIRP 评论

海事咨询委员会指出这两则报告反应了沟通和标准操作程序中存在的误解和失效。

关于第一份报告，有很多关于引水员和船长之间明显误解的讨论。或许如今的先进主机有“提速”和“减速”程序，那位船长可能认为不存在延迟，但既然如此主机仍需要10或20分钟才能达到全速或机动转速。此外，船长和引水员之间还可能存在语言交流的障碍，因为英语不是他们的母语和第一语言。虽然我们明白“10分钟通知”是作为增加和减少主机转速的标准术语，但是主机先进的加速/减速的程序过程是否也应该考虑到，或者我们应该这样问，“主机加速/减速需要多长时间才能达到所需要的船速？”

关于第二份报告，公司的标准操作程序应规定船长不得在航道的关键部分(包括关键的引航区域)离开驾驶台。同样需要强调的是，船长应该在这些期间得到足够的休息。令人失望的是，文书和行政管理工作被认为是比航行安全有更高的优先级去完成。在引航过程特定的阶段中对各人员要求也是船长/引水员信息交换的一个组成部分。

报告结束

## 沟通问题

要点：两则由于缺乏闭环报告和含糊的指示而可能产生误解的报告。

### 报告者陈述(1)

引水员登船后完成了船长-引水员信息交换，包括在引航的不同阶段调整速度，引水员询问船长是否可以增加发动机转速以达到14.5节的速度，船长回答“可以”。然后，引水员又询问将发动机转速降至机动转速时是否需要发出通知，船长回应说不需要这样的通知。在此基础上，引水员要求船长开始增加发动机转速，船长照做了。

这则报告涉及未能保持闭环通讯，模糊和开放式的指令，以及未能遵循使用公司规定的专业术语和语言来执行的相关标准程序。

当船只即将开航时，船长在驾驶台用对讲机突然给了机舱一个命令，“机舱，启动”，随后船长关闭了对讲机通讯。船长的这种命令的确很难让人费解，也很让人产生疑问，他的命令到底是什么意思？而船长嘲弄语气的解释方式，在当今的工作场合来说却很不适宜。轮机长在通知驾驶台车已经准备好可以启动时，对讲机里却传来一阵断断续续的干扰回复。在这种情况下，标准通信方式应是驾驶台给机舱打电话来要求特定的主机和侧推的配置，然后机舱回复通讯，从而完成闭环通讯。

后来在主机启动后，机舱向驾驶台请求是否允许合上主推进装置的离合器。依据船舶操作要求，标准离合器操作程序要求是，船舶基本停止货物操作，确定离合器或变桨系统不会引起船舶不受控制的运动。在挂断电话前，船长对离合器的请求回答却是唐突的一个字，“是”。然而，在闭路电视系统上显示货物的操作实际上仍在进行。

### 进一步的对话

在检查了报道中没有涉及的不同性格冲突之后，该报告的动机可以认为很可能是由于这种工作方式导致人为失误相关的事件。**CHIRP**写信给事发公司DPA，他在内部讨论了这个问题并做出了回应。该报告得到了承认，并根据公司程序在内部进行了跟踪。

### 报告者陈述

我报告的是主机在航道的关键部分时无法倒车的一则事故。当时，我们船在靠泊前回转调头。主机无法响应车令操作，同时驾驶台也响起了报警。船长和在驾驶台的所有人聚集在驾驶台的车钟周围，通过电话与轮机长沟通。大约2分钟后，主机终于开出倒车。

那时，所有拖轮都没有把缆绳带到我们船，船尾的拖轮报告说他们“没有船员”（因为那天是星期天，而且刚吃完午饭……）。幸好，那时正刮着一股强劲的西北风。

抵港前的主机预测试记录没有在航海日志和轮机日志中记载，并且二副因为他最近刚上船而因此受到指责。

## CHIRP 评论

这两份报告都强调了团队合作的重要性，以及所有形式的沟通要形成闭环，以确保信息被正确理解。

这种情况下，接受过一定培训的驾驶台团队是不会全部都聚集在车钟和电话周围的，而是会通过分担以下各项责任来应对潜在威胁，例如：有人确认警报；有人跟机舱沟通了解状况；有人进行航行检查，例如是否该使用船锚和确保船员的情景意识，通过支持船长和为紧急情况做准备来极大的减轻危害。然后，该团队应该继续监控正在展开的事件，并相应地评估和调整他们的计划。在应急演练中都应该包括这些情景。

船舶主机未进行抵港前测试证明了公司在其安全文化方面的失败，而不应把问题归咎于二副身上。有句老生常谈的话用在这里特别贴切，“说你做过的，做你说过的……然后把它记录下来！”只把问题归咎于个人显然不会有帮助。实际需要的是应该讨论到底出了什么问题，然后利用所学到的经验教训来防止类似问题再次发生。

闭环沟通适用于我们工作的所有方面，这不仅限于机舱和驾驶台之间的沟通，它同样适用于工作小组会谈、安全简会和所有工作说明。尤其对工作语言不是第一语言的人来说，这尤为重要。

CHIRP还指出，在航行的所有阶段保持开放沟通很重要。已有报告指出，其中驾驶台和机舱之间明显缺乏沟通，特别是在“备车”时。有时候，“备车”和“开始海上航行”之间绝对没有沟通，反之亦然。CHIRP认为，除了常见的礼貌之外，机舱还需要知道靠泊和离港进展如何。比如，当备用发电机启动时为什么机舱会感到惊讶？完全可以用一个简单的通知告知机舱船员：甲板灯已经打开了；即将使用船舶侧推；或锚机绞缆机即将使用。

报告结束

## 过期的海图

要点：一份详述船舶销售商出售过期海图的报告

### 报告者陈述

作为使用防水海图的游艇驾驶员，我意识到了船舶供应商出售了过期的海图。今天，在xxx的两个码头商店里，我发现他们都在卖三年前的过期海图，当时的海图应该已经更新到2017年11月了。这种情况已经一次又一次地发生在这类商店里。我曾多次向有关的销售商和海图公司讲过这个问题。

该海图公司表示，他们会向销售商告知新海图的问题并收回旧的库存，以便这些销售商不会亏钱。除了考虑消费者法律关于出售过期商品的因素外，人们购买他们认为是“新”的海图而实际上海图信息不是最新的，这也牵涉到非常重要的海事安全问题。

### 进一步的对话

在与报告者讨论了该报告后，以下是与CHIRP对话的简要介绍：

与销售商联系是没有意义的，我已经尝试过了，海图公司也已经尝试过了。销售商偶尔会有一个模糊的回应，但很快又会回到以前的状态。公平来讲，海图公司和我一样关注，或许更关注，因为他们的声誉与这种他们几乎没有控制权的不良做法直接有关。海图公司告诉我，他们会向他们的销售网点告知有新版海图，并鼓励销售网点返回旧海图以获得退款。虽然海图公司负责人措辞严厉的致信每个网点负责人（我确信我遇到的这两个销售商不是仅有的）有一定的作用，由于没有实际访问每个网点并回收旧的库存，他们可以做的更多。

海图公司经常会为每个海图发布更正——这是通过海图公司网站完成的，它们还有当前海图出版历史的列表。海图公司只对当前海图发布更正，因此无法保持旧版海图的最新状态（否则没有人会购买新版海图！）。

退休前我是一家航空公司的飞行员，我非常清楚使用过期海图和年历的危险——在海上和空中，这种做法可能会导致死亡。我可能只是一个较真的人（但希望我不是一个人），只购买我所知道的当前海图然后应用更正。然而，还有其他的使用者，虽然不是故意犯蠢，他们认为从销售商处购买的海图会自动确保他们获得的是最新版本。对于我提到的两个销售商和有问题的过期海图，出售的是2015年5月的版本（现在已不再发布更正了），而现在的版本是2017年11月的。我买到旧版海图是2018年5月，所以销售商有足够的时间撤回旧库存并订购新版本。

除非船员（休闲，渔业和小型商用船）实际上网查询以确认他们所购买产品的有效性，否则他们会错误地相信销售商做了正确的事并向他们出售最新版本。“购买者自行负责所购商品品质”（Caveat emptor）的原则不应该适用于安全，海图购买者都能意识到海图更正的可用性吗？

## CHIRP 评论

海事咨询委员会同意报告者的观点，并指出从报告中汲取的明显教训是要确保在购买电子或纸质海图时确实是最新版本。绝大多数海图出版商的网站都提供了其产品的最新版本和更正。

委员会还指出，盗版海图和软件越来越普遍。以下链接虽然仅适用于英国海军部海图，但可能有助于提高对该问题的认识。

**British Admiralty – Guide to identifying counterfeit charts**  
(<https://www.admiralty.co.uk/AdmiraltyDownloadMedia/A-Guide-to-Identifying-Counterfeit-ADMIRALTY-Products.pdf>)

# Best practice

CHIRP定期收到公司培训经理的来信，重点介绍了在他们船队中的一些想法和最佳做法。我们很高兴分享所收到的一些想法。



图1

护栏上的任何安全链在不使用时应始终保持锁闭。该船用警戒标识突出显示了安全链，并通过标识的文字提醒使用者在使用后确保开口锁闭。



图2

该船垃圾区域被突出显示，并且在垃圾桶上方安装了一个小遮篷，以防护雨水和来自烟囱中的烟灰。此外，他们在每个舱室和公共房间放置了额外的垃圾箱，专门用于塑料垃圾，以帮助隔离。



图3

我们可能都见过需要快速部署救生圈的时候，救生圈的安全绳都绞缠成一团的情况。这里有一个简单的解决方案，安全绳盘绕并“存储”在一个容器中以备立即可释放。



图4

在这艘船上，船员在消防员装备储存柜旁边布置了边界标记和KEEP CLEAR警示。该储存柜应始终远离任何障碍物，这将有助于接近消防员装备，并且在发生火灾时，如果时间紧迫，还可以腾出空间穿戴该装备。

简单的解决方案不一定昂贵或耗时，但却很有效，正如示例中所给出的那样。总体而言，这些想法均源于积极的安全文化、良好的情景意识以及对日常管理问题的重视。

**你们船上的安全标准很高吗？如果不是，那么为什么不呢，你打算怎么做呢？**

..... 报告结束

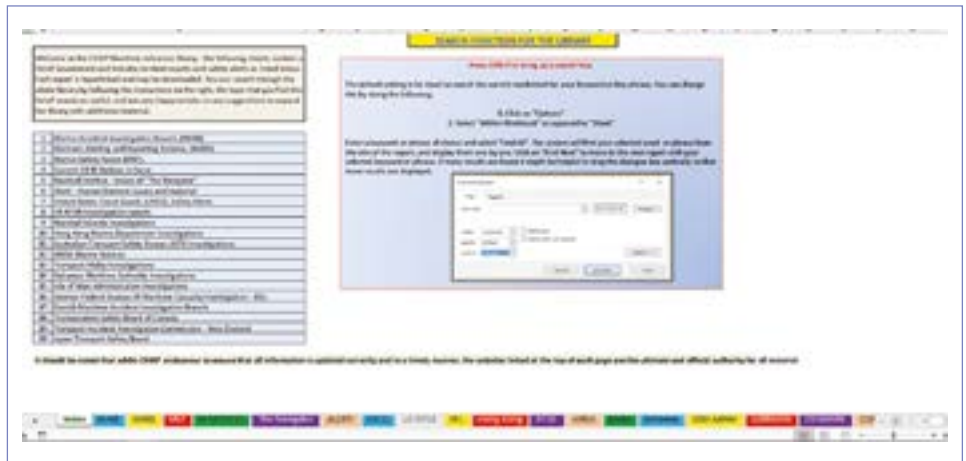
# CHIRP资料库

提醒各位读者，CHIRP Maritime 开发了一个资料库，其中包含一系列事故调查的链接，侥幸脱险的报告以及由世界各地的海事主管机关和行业机构发布的安全警示。下面突出显示的是该资料库的链接。

## Reference Library Index 资料库索引

该资料库是在Windows 10操作系统上使用Microsoft Excel开发的一一用于链接的浏览器是Google Chrome。有了这些，所有链接都可以自动打开。前期使用表明，当在Apple Macintosh上查看文件时，到互联网的链接往往会正确打开，但不能打开指向特定PDF文件的链接。如果出现这种情况，可将链接复制并粘贴到浏览器中一一然后可以打开所请求的文件。

我们要强调的是，正式的信息来源是各机构的网站。这些站点的链接可在每个工作表的顶部找到，并且可以查询最新的



数据。

资料库计划每月更新一次一一非常欢迎任何进一步改进该资料库的建议。

该资料库最后更新于2018年8月。

我们对CHIRP海事项目的赞助方深表感谢，他们是：



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

