

## 编者的话

欢迎阅读最新一期的《海事反馈》，其中包含多个有趣的报告。

本期中新出现了几个主题，也许最明显的是涉及机械和技术问题的报告数量。我们了解到了移除热绝缘层的危险，这应该是非常明显的，以及可以防止主机故障的方法。此外还涉及MARPOL违规行为，并再次出现舵角指示器问题。我们还看到了一些非常糟糕的设计的例子，遗憾的是，这些错误对任何人而言应该都是显而易见的，即使他们不了解规范要求。

岸上指定人员(DPA)的作用也在一些报告中有所体现，令人失望的是，有些报告者害怕因为引起DPA的注意而遭到报复。这清楚地表明，一些公司没有按照ISM规则的要求实施其安全管理系统，这显然是不可接受的。请向我们报告任何此类案件，我们将尽力宣传这些案件，以期在未来防止此类行为。

多份报告涉及沟通不畅问题，包括船员之间以及船长无法用英语与岸上人员进行有效沟通。还有一个案例涉及到在恶劣天气下将救生筏固定在生活区内的问题，这显然是不好的做法，因为如果需要救生设备但它们却不能立即可用。

还有一份报告涉及进行实际演习和船员讨论的必要性，以防止事故的发生。这是每个人都可以做出贡献的事情，所以如果你有任何疑问，不要害怕说出来——你的问题可能有助于预防事故和挽救生命。

我们希望您能在这些页面中找到有用的指导，并考虑报告您目击的事件。我们的报告者为海上安全作出了重大贡献，我们感谢他们所有人。

下期见，保持安全！

## 报告

### 机器的热绝缘层被移除

**要点：** CHIRP收到几份报告，涉及移除发动机热绝缘层，包括高压油管、燃油泵盖以及下面报告中的示功阀。这可能导致燃油喷射到热的设备表面而具有较高的火灾风险。

#### 报告者陈述

最近，我注意到运行中的发动机的示功阀盖帽被移除了。当我对此提出质疑时，我被告知发动机运转时拆卸该盖帽太麻烦且太热。在我的下一个值班期间内，我注意到所有示功阀盖帽均已被移除并隐藏起来了，以防止重新装复回去。我试图向公司提出此事，但没有得到积极回应。我现在不愿意联系岸上指定人员(DPA)。我将继续纠正这种不安全的行为，并修改值班检查表，加入“示功阀盖帽装复”这一行。下次进行ISM审核或船

级检验时，审核员或验船师能意识到忽略使用示功阀盖帽是不符合安全要求的。

#### CHIRP 评论



**(标题) 未受防护的示功阀——不符合要求且具有较高的火灾风险**

海事咨询委员会指出，本报告强调了技术和人的因素问题。它主要表现出某些人或部门对安全的漫不经心和危险的态度。它也表明这种态度会产

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。

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

生影响——在这种情况下，报告者不愿意接近DPA，这是一个重要的问题。**CHIRP**有许多例子，其他人的态度，无论是故意的还是其他的，都会阻止人员接近DPA。

从技术角度来看，示功阀是安装在发动机气缸上的钢制阀门。该阀门直接连接到每个气缸的燃烧空间，以实现发动机压缩和爆发压力的获取并用于维修和故障诊断的目的。基于此，当发动机运转时示功阀非常热并且需要隔热保护，以避免成为可能喷射到其表面上的任何燃料的点火源。

SOLAS 公约第 II-2 / 15.2.10规定，“所有温度高于220°C且可能因燃油系统故障而受到影响的表面应妥善隔热。”

热绝缘层的目的是防止任何易燃液体与它们接触，从而将火灾风险降至最低。这应确保所有温度高于220°C的表面不应裸露。热绝缘材料必须适合用途，即由具有非吸油表面的不燃材料制成。确保法兰、示功阀、螺栓和螺柱以及其他突出部件的适当绝缘非常重要。即使是水冷排气歧管也可能有温度超过220°C的法兰连接。已知的危险点包括：

- 示功阀（旋塞）
- 每个气缸的排气歧管
- 排气总管，特别是白铁皮和热绝缘层之间的交接处
- 废气涡轮增压器，特别是法兰处
- 压力/温度传感器的切口处，等

**CHIRP**要强调，对所有设备定期进行全面检查是一种良好做法，以确保纠正任何缺陷，并确定任何潜在的泄漏源。使用红外热成像设备搜索热点和热绝缘缺陷也很有用。

我们鼓励更多这种问题的报告，因为它们是具有高度灾难潜力的危害。

..... 报告结束

## 主机故障

**要点：** **CHIRP**最近收到了一些关于主机起动故障及相关问题的报告。

### 报告者陈述

两个独立的报告指出船舶在接近泊位的最后阶段主机不能倒车。

满载的运木船离港前往中国。在登船时主机进行了测试，当时我在场，但当用拖轮将船舶拖离码头时，主机不能起动。在第一次尝试起动未成功之后，起动空气压力读数显得太低。船舶由拖轮拖回并系泊在泊位。后续1个小时对主机进行检查/测试之后，船舶正常开航，未出现进一步的事故。

船舶在海上抛锚待泊36小时之后，得到指令前往引水区域时，主机燃油滤器出现问题。结果，船舶迟到了两个半小时。在继续进港之前，主机进行了倒车测试以让引水员满意。船长说船舶摇晃严重，这可能导致空气进入燃油系统中而断油。

离港时主机故障。拖轮重新连接并保持航向。大约5分钟后发动机恢复。引水员被告知是传感器故障。

当操纵这艘船舶进港时，主机不能倒车起动。不使用主机而使用两艘拖轮和右锚停船和靠泊。

### 进一步的对话

关于上次报告，**CHIRP**询问引水员该船是否进行了抵达前发动机测试，以及使用锚靠泊是否是标准程序。回应如下：“这艘船从锚地来到引水站，作为引水员/船长交接的一部分，我特意询问主机是否已进行了倒车测试，船长确认了这一点。作为引水程序的一部分，锚是排除在外的。在这起案例中，右舷锚被降低到水线，以为船舶在水池中摆动时做好准备，因为我知道我没有可用的主机——除了拖轮之外我还想要另一个制动源。在多次起动失败后，船长表示他们需要更多的空气，这将要两分钟。我继续使用两个拖轮移动船舶并备好锚。在后退进入泊位时，船长说主机好用了，但仅限于前进，而不是后退。我测试了主机但未能起动，当时我就抛出右锚并使用拖轮最终将船舶靠泊到位。

### CHIRP 评论

海事咨询委员会讨论了这份报告，评论如下：

#### 轮机视角：

船用柴油发动机可能由于多种原因而无法起动，其中大多数原因完全可以预测，因此可以避免。如滤器可能会堵塞，供给泵和循环泵可能会发生故障，起动空气压力可能会下降。

无法保证对设备和系统的充分了解，因此只需要简单的测试来证明设备的可靠性，并在进出港时为船长和引水员提供信心。

在航行时，这些程序可以非常简单，就像主机起动和停止测试以及前进和后退测试。

如果主机停用了一段时间，在再次动用主机之前，船长应提前一段时间告知驾驶室和机舱人员。

如果有较长的备车时间停，将允许所有循环泵停止运行，起动空气和燃油可完全切断，示功阀打开，盘车机啮合。再次动用主机时需要完整的测试程序以确保主机完全准备就绪。

要求备车时间短的话，可让循环泵维持运转，并且每小时给主机盘车一次。每30分钟盘车一

次紧接着进行冲车，将能进一步缩短备车时间，当30分钟内需要用车时仅试车一下即可。

如果要求立即备好车，主机应每30分钟进行一次正车、倒车测试，并根据需要随时准备将主机转驾控。

即使在发动机关闭的情况下也需要维持常规任务。许多发动机有“运行”和“停止”两种状态，油底壳油位需要继续检查并与发动机状态相吻合。此外，应考虑天气状况，因为恶劣天气会导致油位读数混乱，导致轮机员无法识别低油位，这可能会在需要时阻止发动机启动。恶劣海况会导致污垢和碎屑被搅动并被吸入燃油系统和润滑系统，这可能导致滤器比平时脏堵地更快。

在备车或启动主机期间进行系统检查至关重要。滤器（进出口）压差指示器显示绿色吗？系统压力和温度正确吗？这些信息可以记录在工作簿中，为进行备车程序的下一位轮机员提供日志。

检查清单是一种通常的做法，无论是由于轮机员调动交接或值班交接，都会有助于防止他们的自满。保持一个启动空气瓶的供气阀关闭，可便于利用空气系统残余压力进行发动机启动测试。

最后，船长、驾驶员和轮机员之间的良好沟通将确保每个人都知道他们必须做什么以及何时做。关于机器设备任何问题的尽早沟通将有助于船长评估状况并采取相应的应对措施。

### 航海视角——良好的航海技艺应对发动机故障

- 降低机械故障的风险通常由轮机部负责。但根据“海员通常做法（ORDINARY PRACTICE OF SEAMEN）”的精神，减轻机械故障对安全航行的影响完全取决于驾驶台和甲板部团队。
- 在规划和准备方面，船舶发动机故障的常规“良好船艺（GOOD SEAMANSHIP）”措施应包括：
  - 为每个进港、靠泊、离泊和离港操作制定适当的引航计划。这应包括拖轮的使用，对天气和潮汐条件的清晰了解，可用的船舶操纵空间，以及各种情况下放弃操作的选项。
  - 向所有相关人员和部门提前做好计划的通报
  - （即使通常不使用拖轮，但备妥拖缆和人员以备紧急情况下可快速连接拖轮是一项明智的预防措施）
  - 每当在引水水域时，至少备好一个锚准备随时抛出
  - 彻底测试驾驶台、机舱集控室和船舶相关部位之间的通信（设备和程序）
  - 以足够慢的船速行进以便有效的响应（机动操纵、抛锚等）能发挥作用
  - 严格执行船舶的水密完整性

- 在发动机实际发生故障时，经典的“良好船艺”反应将主要取决于当前的空间、资源和环境条件。考虑因素应包括：
  - 如果空间允许，立即转离最近的撞击点
  - 使用拖轮协助
  - 抛锚以抑制漂移/回旋
  - 如果碰撞和/或搁浅不可避免，则选择破坏性影响始终保持最小的方案
  - 减少张紧的钢索/缆绳对人员的高风险
- 甲板、轮机和驾驶台团队之间偶尔进行的桌面推演/讨论可以极大地增强对发动机故障风险的认识，以及可用于减轻风险的船艺选择。

----- 报告结束

## 通信问题 —— 你真的完全弄清楚对方的意图了吗？

**要点：**某船与两起报告有关，第一起报告是关于引水梯缺陷的，在尝试解决该缺陷的过程中出现了沟通问题。之后的沟通问题导致船舶几近搁浅。

### 报告者陈述

最近，当我在攀爬一艘进港散货船的引水梯时，我注意到该引水梯的磨损已经非常严重，用于固定引水梯踏板的三角木也非常松动。靠泊结束后，我将该情况告知了船长，但是他的英语水平非常差，我并不确定他听清楚了我的意思。此外，我在进港引航的过程中也经历了沟通和解释各种事宜的困难。

在我完成船舶靠泊任务准备离船前，我有些担忧舷梯的状况，穿过舷梯顶部平台立柱的扶手绳的状况很糟糕。由于这些扶手绳经常被拉扯着穿过立柱上的眼环，导致扶手绳上有很多纤维已经散开了。这意味着这些扶手绳很有可能会完全毁坏。

五天后在内锚地，在一个大风警告刚刚发布之后，该船发生了走锚并且漂向一处海岬。当地的信号站正在监控锚地中的船舶，并且已经通知船舶发生了走锚。该船回复说他们正在用车保持船位。当被询问到是否需要援助时，该船表示了拒绝。

该船在完成卸货后，在锚地抛锚等待下一轮的装货。在锚泊的这段时间内，天气预报并未作出大风警告。但是，该船船长已经被建议要密切关注船位，并且船舶一旦出现走锚应立即使船舶恢复至在航状态。下午我开始注意到有一个大风警告。考虑到其它船舶的动态，我们决定让该船移动一下位置。但是，大风使港口作业全部暂停，于是上述决策被推迟到了第二天执行。我们要求该船的船代要“建议船长全天密切关注船位，并且保证主机随时可用，确保有一名轮机员值班”。另外，在我的要求下，信号站也向该船提出了

同样的建议，并且密切关注该船动态。

之后，我收到了信号站的呼叫，告知我说该船发生走锚。我查看了该船船位，并通过VHF呼叫该船。我建议该船船长起锚并沿东北方向向港口中心处航行，届时一名引航员将被派往该船进行引航。

最快派出引航员的方式就是将正在出港船上的引航员派往该船。引航员上船后发现该船还未恢复至在航状态，并且距离搁浅处仅有1链左右的距离。该船船长已将放出的7节锚链绞回至5节锚链入水，但是他并没有想要让船舶恢复在航状态或者将锚链全部绞回。由于语言问题，该船船长似乎并不清楚先前要求他恢复在航状态的指示，并且也没有针对当前的局势制定应急计划。登船的引航员发现此时的局面非常具有挑战性，但最终他还是努力地驾驶着船舶离开了附近的岸线，并且将锚链全部绞回。之后我们考虑过让该船重新去抛锚，但由于风速已经达到50-60节，因此我们让该船驶离了港口。

这种危险局面是由很多原因导致的，并且不是所有的原因都可归咎于该艘船舶。通过回顾此次事件，我也在审视我自己所做出的决策。在船舶系岸后，我应当将引水梯的缺陷进行上报，并且提出关于该船船长英语不好的担忧，我认为这些都是导致该船几近出现搁浅的重要原因。

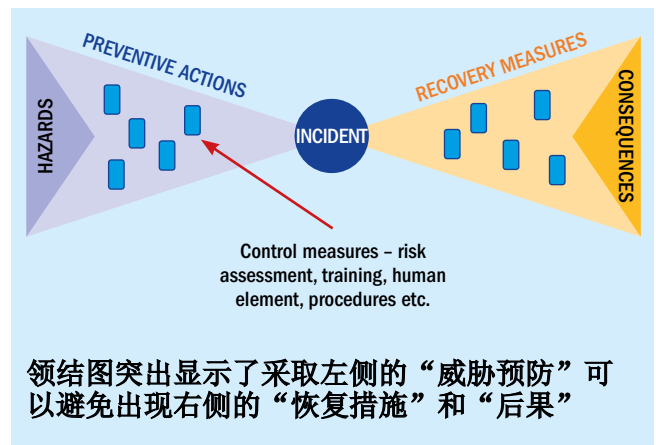
### CHIRP 评论

海事咨询委员会评论说这些事故报告重点强调了若干问题。

关于海上的通信问题，SOLAS公约第V章第14.4条明确阐述了“应使用英语作为驾驶台的工作语言，用以进行驾驶台对驾驶台、驾驶台对岸的安全通信以及用于引航员和驾驶台值班人员之间在船上的通信，除非直接参与通信的人员都讲英语以外的一种共同语言”。这起事故报告明确指出了该驾驶台团队的英语水平无法保证他们能够完全理解其他人对他们的要求（人为因素 - 通信）。

这起事故报告重点强调了船上一个潜在的文化问题 - 船上的人员会根据他们自身的背景以一种确定的方式来回答问题。从中我们可以推断出无论是文化因素还是通信因素，它们都造成了一种怀疑，即引航过程没有得到有效的监管，并且驾驶台团队的管理也很差。（人为因素 - 文化，适任能力，自满，改变，情景意识和团队合作）。

这个事故的报告者进行了自我批判是非常好的 - 并不是所有的事情都可以归咎于船上。或许从事后来看，如果天气情况发生突变，内锚地可能并不是最佳的抛锚地点。我们建议学习的重点是应当考虑引航员、港口当局和VTS如何来管理这些情况，并且如何能将这些事情处理的更好。下面的领结图说明了这个问题。



----- 报告结束

## 违背休息时间规定

**要点:** CHIRP收到了几个关于船员工作时间、休息时间和疲劳的报告。下面就是其中一个例子。

### 报告者陈述

这艘问题船舶经常违背休息时间要求，尽管该船已经被监管机构警告过并差点吊销船舶符合证明，但违背休息时间要求的现象仍然屡禁不止。该船之所以这么做的原因完全是由于公司的商业压力 - 由于公司从来不将他们的要求以文件的形式公布，所以船长经常在电话中承受来自公司的压力。船长只想尽力做到最好来保住自己的工作，同理我们也是一样。

最近一名船长由于商业压力递交了辞职报告，这名船长在拒绝公司的这种行为时还遭到了公司管理层的威吓。

这种无视休息时间规定并最终导致疲劳的现象还要持续多久？这种无视船长在SOLAS公约规定下具有超越一切权利的现象还要持续多久？什么时候才能在发生事故时将商业压力视为事故的根本原因？对于这艘船舶而言，岸上的管理层一点都不在乎这些。

CHIRP本要将该报告提交给该船所属的国家主管机构，但就在这时CHIRP与船员的通信中断了。基于以上这些陈述，我们认为任何提交给岸上指定人员的报告都将是无效的。

### CHIRP 评论

CHIRP很愿意倾听任何关于疲劳、休息时间或者公司管理层的一些不正当行为的问题。如果这些事情对你而言很难与公司进行沟通，那么我们将代表你（保密）跟公司进行有关问题的接洽讨论。如果依然有问题未得到解决，我们将继续与PSC或船旗国政府进行接触协商。所有的海员都应当意识到如果你被迫在休息时间记录上作假，那么这将导致PSC和船旗国政府无法

证明你关于违背休息时间规定的投诉，因为这些记录将完美的按照公司的意愿呈现给主管机关审查。

该报告同样也说明了如果后期船员与我们的通信中断了，我们将很难帮助你们。为了让我们能够更好的帮助你们，你们应该提供相应的证据以供海事当局进行审查。

..... 报告结束

## 常规浮筒系泊（CBM）系统事故

**要点：** 该报告强调了系泊作业期间各方适当沟通的重要性。

### 报告者陈述

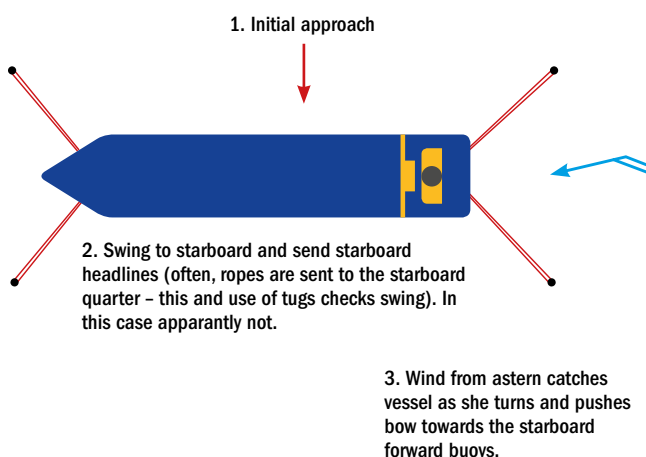
该船白天靠泊CBM，有4名船员在船首系泊站。两条右缆已送出并固定在系泊浮筒上了。船尾中心处拖轮缆绳已带上（没有布置向前的拖轮）。事件发生时，在送出左缆之前，船舶正向右舷摆动到位。船舶倒车以对抗从船尾吹来的风，因为风使得船舶漂移到靠近前方右舷系泊浮筒。在船首系泊站，右缆绞车仍处于啮合状态，但随着船舶向后移动，右缆并没有快速的送出。由于船舶向后移动，两个头缆上施加了过度的张力，不幸的是，两根缆绳相继快速拉断。

虽然这次事故没有对船员造成伤害，但它生动地突显了驾驶台与船首系泊团队之间的沟通不足。

### 经验教训

为了强调驾驶台和系泊站之间开放和持续沟通的必要性，应在系泊操作前的班前会和风险评估会议期间充分讨论这一点。

关于情景意识，驾驶台团队应始终将任何预期的行动通知系泊站。同样，船舶首尾两个系泊站也应该向驾驶台团队提供连续的状态报告以确保他们的情景意识。



(标题) 常规浮筒系泊（CBM）系统的示意图

## CHIRP 评论

在讨论了这份报告之后，海事咨询委员会一致认为，缺乏沟通是这次事件的核心，并且在系泊前会议上应该涵盖预期操作的所有方面，包括危险。

为了安全地进行操作，系泊到CBM需要极高的精度和时间要求。所有人员都应充分了解这些要求。有时可以使用锚来实现转弯。这需要至少两个在锚机工作站的人员、锚机操作员和负责驾驶员。如果我们在向浮筒送出缆绳，这将占用我们所有可用人员。因此可以看出，很容易变得注意力分散，或专注于一项特定任务而不能完整地理解全局状况。

还有拖轮是怎么回事？当时的天气条件应该清楚地表明需要拖轮向后拖拉以控制船舶。此外，拉力（如果在船舶右舷后部区域）可以控制船舶后退运动引起的横向推力。

最重要的是，如果失去对操作的控制，那么释放首缆和停止主机可能是更好的选择。

..... 报告结束

## MARPOL——环境的破坏与担忧

**要点：** CHIRP接连收到许多关于MARPOL公约的报告。下面一份事故报告是关于船舶灰水的，另一份报告则是强调了一个潜在的导致污染的情况。

### 报告者陈述(1)

我船利用气泵将机舱舱底边板处的一些舱底水调驳至灰水舱。但整个调驳过程中并没有对舱底水进行任何处理，也没有将调驳过程记录在油水记录簿中。紧接着这些舱底水也未通过油水分离机就被当作普通的灰水被排放入海。

### 进一步的对话

经报告者同意，CHIRP写信联系了该公司的岸上指定人员，并收到了如下回复：

我们关注了你们所提及的事情，并且在最近对该事进行了广泛调查。根据我们的调查，我们认为在你们的报告者目击的本次事件中，确有一部分从洗衣间管路泄漏到舱顶的淡水被泵入了灰水舱中。但是，当轮机长发现了该情况后，立即对该舱进行了封舱。

报告中所指的灰水舱在事件发生日期之前都没有被排空，因此没有任何灰水从该舱排入海中。之后，该舱中的灰水作为含油舱底水被转运至岸上的接收装置中。根据我们的调查，在发生了该事件后，公司也实施了一些改正措施，其中之一就是发布安全公告进行讨论，并且向所有船队发送了该事件的报道。此外，公司还做出了如下陈述：

当船员感到无法通过其公司报告，不论由于何种原因，包括虐待，船员应该使用CHIRP。

- MARPOL公约第1.33条规则规定“含油舱底水系指可能被由机器处所中的渗漏或维护工作产生的油污染的水。进入舱底水系统（包括舱底水阱、舱底水管系、内底或舱底水储存柜）的任何液体被视为含油舱底水”；
- 任何从舱顶收集到的水都应被视为舱底水，并按照舱底水的要求进行处理；
- 任何船员必须遵守MARPOL公约，一旦发现任何事件和不安全的行为或情况，应立即向上级监管人员报告；
- 任何事件（事故，未遂事故和不符合常规的行为）和不安全的行为或情况（危险观察）都应被报告，以便进一步跟进；
- 在进行任何作业前，所有人在制定适当的计划时应考虑“一旦认为工作是不安全的，就应当暂停工作”的原则，如果你看到和（或）对某一作业能否成功有怀疑时，应“停止工作”；
- 当认为工作不安全时，任何人在都有权力和义务暂停该工作，并且将相关的情况报告给船上适当的部门。这种出于善意的目的而暂停工作的行为不应当受到惩罚，即使这种行为可能是没有必要的。

### 报告者陈述(2)

在维修柴油发电机期间，低温级中冷器被拆下进行清洁，但是此时海水进口隔离阀无法关闭。由于中冷器已经被拆下，海水灌入了机舱。当舱底水的液面高度达到0.3M时，船上决定用泵排水来减少进水量，避免海水对其它机器设备造成损坏。同时操作其它的隔离阀来避免海水灌入机舱。混合着舱底水的海水就这样被直接排入海中。事后通过反思，船上的人员意识到由于船舶进水导致的威胁要弱于由海水污染可能带来的后果，灌入机舱的海水应当被调驳至舱底水储存柜，并且在排放前应经过油水分离器进行处理。

### CHIRP 评论

尽管在第一个报告中报告者和公司的观点有所差异，但是公司公告的信息是清楚明确的。我们必须遵守MARPOL公约，所有来自机舱舱底边板或舱顶的水都应当被视为舱底水，并且这些舱底水要经过油水分离器进行处理。

第二个报告强调了对于环境保护的担忧 - 尽管是事情发生后的思考。同时，该报告也强调了应急情况和需要超越MARPOL公约要求来拯救船舶的情况（并不是本例中的情况）之间的细微区别。

**CHIRP**逐渐意识到禁止排放的规则（如在特定水域内禁止排放）对船舶产生了连锁效应，导

致船舶储存舱底水、油污水或灰水的能力受到越来越严峻的考验。船舶设计者请注意！我们很愿意倾听更多关于这方面问题的信息以做进一步探讨。

----- 报告结束

## 在你准备好符合要求的引水梯之前我将不会登船

**要点：**下面两个报告描述了由于引航员登船装置未布置妥当而导致的引航员推迟登船。

### 报告者陈述

舷梯底部的平台上没有安装安全立柱，并且舷梯上也只有部分地方安装了安全绳。鉴于此，引航员推迟登船15分钟，直到船员将组合梯中存在的缺陷全部纠正完毕并确保梯子安全。船员的沟通水平不高，似乎并不清楚如何确保引航员登离船装置是安全的。

当船舶在引航站等待引航员登船时，引航员发现该船的组合梯没有牢固的绑在船舶的舷侧。为此，船舶掉头离开该水域以采取纠正措施，包括用磁体固定器（根据要求，磁体固定器是可用的）将引水梯和舷梯系牢在一起。

### CHIRP 评论

海事咨询委员会强调了当船舶被引航员拒绝登船时，由此可能会造成船期延期和出现费用问题。海事咨询委员会的一名成员说曾有一艘船舶的引航员在船上没有新的引水梯之前拒绝下船，导致该船雇佣了4艘拖轮将船舶移至候载停泊区。

----- 报告结束

## 不符合规定的设计

**要点：**两起报告 - 其中之一强调了一艘新建的船舶不符合SOLAS规范，另一个报告则描述了舷侧排放口与引航员登船位置距离过近的问题。

### 报告者陈述(1)

当引航员从这艘新建的客船（2018年建）离船时，引航艇与该船的护舷材短暂地挂在了一起，导致费了很大的力气才将引航艇舷侧的碰垫与船舶的护舷材解开。由于当时海况良好，这并不是什么严重的问题。但是，如果在稍微恶劣些的海况中，这种情况就有可能导致引航艇损坏，或者会造成引航艇突然出现横倾。

该船护舷材之间的空隙大概有1M，这远远小于IMO A1045 (27) 决议中的规定，规定陈述“如果船舶装有防撞带或其它护舷材而影响引航艇的安全驶

近时，应该削减这些装置并至少保证在舷侧6M以上的长度内无任何障碍物”。请看下图。目前已经有一系列新建的客船交付给了该船队，从网上的图片中可以看出这些船舶的护舷材都是按照同样的方式布置的。



新建的客船——不符合规定

**CHIRP 评论**

报告中所讨论的船舶应完全遵守所有的相关法规和规定。船级社和船旗国政府应当考虑造船工程师是如何评定IMO的法规以使新建的船舶符合相应的规范。请注意该船是2018年建造的船舶，而相关的IMO决议是在2011年发布的。**CHIRP**曾经在第46期《海事反馈》中的第3页解决过这样的问题。出现该问题的仍是同一家公司，但是涉事船舶、事件地点和报告者都与之前有所不同。

**报告者陈述(2)**

在引航员准备登船期间，引航员注意到在离登船处很近的地方有一个排水孔在滴水。由于该排水孔已经不再流水了，引航员猜测是甲板部的船员关闭了排水管系。之后引航员开始登船，但是很快又有一股水流从同一个排水孔留出并滴落在引航员身上。

引航员登船后，他尝试向不清楚这种风险危害性的负责人员说明该情况。甲板上仍然有水残留，这些水似乎是由于船舶横摇而间歇性地排放出来。

**进一步的对话**

**CHIRP**与该船的岸上指定人员取得了联系，他积极地做出了如下回应：

我们对报告中的这起事件进行了调查，发现当时船员是刚刚用淡水清洗完包括引航员登船处的甲板。在引航员登船期间，由于船舶正在转向，导致船舶出现横倾并使得甲板上的水从排水孔中流出。

因此，为了避免再次出现这样的状况，我们要求我们公司所有的船舶都要保证引航员登船处不要

存有任何积水，并且确保在引航员登船/离船时舷侧排水孔不会有水排出。

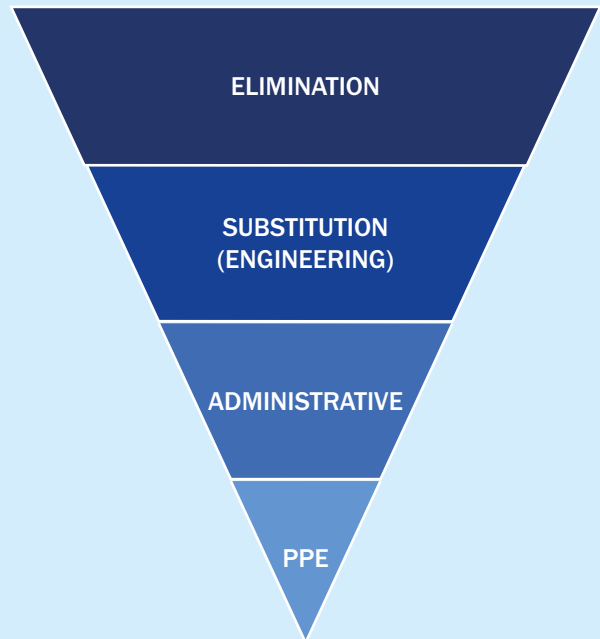
**CHIRP 评论**

SOLAS公约第V章第23条中的3.3.1.1规定引航员登离船装置应避开“任何可能的船舶排水孔”。在引航员登船处附近有排水管系是船舶设计上的失误。这样的失误经常是仅在船舶交付营运后才能暴露出来，结果这种问题就只能留给船员去处理。一个简单的解决办法是在每次引航员登船前为排水孔装配一个塞子。

在开始阶段确认出问题后，引航员在登船前没有主动去确认排水是否停止。毫无疑问，这样的错误引航员不会再犯了。

关于船上负责人员并不清楚在该情况下可能发生潜在的危险事故这一看法是值得关注的。

**分级控制减小危害**



**消除危害** - 对于新建造的船舶而言，需要船厂、造船工程师和监管机构的协作来完成该目标。

将所有潜在的排水孔或引航员登船处被移至它处以消除这些问题。

确保检查表和培训制度是适用的。确保人力需求是现实可行的。

确保船上配备有足够的、合适的、可行的设备，并且人员要经受过使用这些设备的培训。

与问题相关的船员处在金字塔的底部。

..... 报告结束

## 恶劣天气检查表 - 救生筏

**要点:** 这是一份令人不安的报告。该报告来自于一名船员，报告内容与无法使用救生筏有关。

### 报告者陈述

当船舶在恶劣天气下穿越北大西洋时，船上所有的救生筏被系固在生活区内。这导致一旦发生弃船，自由降落式救生艇是唯一能够立即使用的救生设备。

### 进一步的对话

报告者因为担心遭到报复/失去工作而拒绝提供船名或公司名。在船舶接收到公司发来的恶劣天气警报后，船长直接命令将救生筏移至生活区内。在SMS体系文件中有一份恶劣天气检查表，但其中并未要求将救生筏系固在生活区内。

### CHIRP 评论

海事咨询委员会注意到这是一个很糟糕的行为 - 当救生筏系固在生活区内时它将无法从水中自由浮起。救生筏正是出于弃船的目的而配备在船上的，它们应当被有效地系固在甲板上。

船上配备的恶劣天气检查表反映出了公司的能力和完整性，但是该表是否确实实用到了实处，还是说该表仅仅是一个用来“画勾”的练习呢？船员们如此担心受到报复，那么他们也不会将这种事情告知船长或岸上指定人员，这说明了该公司和船上的文化是存在问题的。在本案例中，岸上指定人员并没有起到自我监察的作用。

**CHIRP**向所有海员强调这个问题。你如何才能尽可能确保船上救生设备的完整性，以保证他们在任何紧急情况下都可以使用？

..... 报告结束

## 收到的信件 舵角指示器

**要点:** 针对《海事反馈》第51期一篇文章的来信。

### 报告者陈述

由于舵角偏差，我经历了一次碰撞险情。该船正在微速接近锚位，当时正值大潮，我们打左舵以避开前方的锚泊船。舵角指示器已清楚地显示了左舵，以及随后的左满舵，但船没有响应。碰撞似乎不可避免，当时锚泊船正靠近右舷。我们立即打右满舵，船立即响应，从而避开了那艘船。然后我们抛锚了。

舵机不是传统的双撞杆型，而是“转叶”型。仔细检查也无法确定实际的舵角。通过咨询公司管理层，随后我们发现了一个几乎看不见的对齐标记显示了偏差，我们能够重新调整。经过调整，我仍无法确定实际的舵角。进一步的检查表明，驾驶台舵角度指示器实际上没有显示舵角，而是舵轮角——纯属误导。

### 经验教训

在任何船上，确定舵角指示器实际是如何工作的，以及它是否仅作为舵轮角指示器，通知管理层并请求修改。

### CHIRP 评论

现在越来越依赖技术，因此需要验证所有的船舶仪器。舵轮角指示器不是用来记录实际反馈的舵角指示器。至关重要的是，船员应确认舵机现场显示的实际舵角与舵轮角指示器或舵角指示器上显示的相符。此外，舵角指示器是有船舶入级要求的，必须精确到 $\pm 1^\circ$ 。

我们对**CHIRP**海事项的赞助方深表感谢，他们是：

