MARITIME FEEDBACK

CHIRP MARITIME

发行号 59
June 2020

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

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

WALLEM

大连海事大学 DALIAN MARITIME UNIVERSITY

CHIRP 编辑

安全仍然是我们的首要任务

Capt. Jeff Parfitt
*CHIRP*海事主任

本期Maritime FEEDBACK是在全球新型冠状病毒蔓延的形势下出版的，我们希望读者们都能安然无恙。近几周，*CHIRP* Maritime非常积极地尝试引起全球对船员困境的关注，尤其是那些被困在船上，而且问题没有解决希望的船员。我们发表了3篇新的重要文章，可以浏览我们的网站www.chirpmaritime.org查看相关内容。第一篇文章引起了人们对困在船上的船员的关注，而第二篇文章则涵盖了该流行病的医学知识并且提供了实用的网站链接，来提供更多医疗信息，例如如何照顾感染病毒的同船船员，第三篇文章是由我们MAB成员Dr. Claire Pekcan专门撰写的，内容涵盖被困在船上的船员心理健康状况以及对朋友和家人的担忧等各个方面。这些文章非常重要，因此我们从劳氏船级社基金会获得资金，将其印刷成小册子，在整个行业发行。可以说，所有的文章都很受欢迎，并得到了较好的新闻报道，这些文章也已提交给国际海事组织秘书长，我们希望这些报告将有助于引起全球对船员为维持世界贸易的发展而做出了牺牲的关注。

成千上万的海员被困在船上，问题暂时得不到解决

CHIRP Maritime近几周一直非常积极地尝试引起全球对海员困境的关注。

回到本期Maritime FEEDBACK的内容，我们提供了各种各样的报告。我们提出了一些大多数人可能不熟悉的规则和条例，并再次考虑了引航梯和转向角速度指示器的问题；通过调查一艘驶过特殊敏感海域的船舶，我们认为驾驶室和机舱之间通讯不够通畅；还有一篇关于违反国际安全管理规则（ISM Code）的报告，当我们最终联系到相关公司时，他们已经展开了有关调查；还有一篇关于船舶与飞机相遇的有趣报告；我们还考虑了散货船上电线断裂和违反安全规定的问题；最后，在“引航角”专栏中里还有另一篇优秀的文章。

尽管疫情分散了我们的注意力，但安全仍然必须放在首位，请务必注意安全！

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。

从不合规的报告中学习的机会

要点：我们最近收到了两份报告，其中提到了一些非同一般的建议、规则和条例，遵循“抓住一切机会学习”的箴言，*CHIRP*公布了这些细节，相信这些细节需要更广泛的推广，以防止船员违反相关规定。请牢记其他的法律真理，“不懂法律不能作为辩护的理由”。

报告者陈述（1）：
启航前，引航员注意到该船的电子海图显示与信息系统（ECDIS）上显示的驶离航迹完全错误。船长被要求在港口内移除错误的航迹，并根据电子海图和纸质海图上显示的建议航迹来监控船舶。在离开泊位后不久，驾驶台团队一名成员将正确的航迹导入ECDIS中。

在最近的一份报告中，海事法院强调指出，如果船舶的海图或ECDIS不能正确的显示船舶往返泊位的航线，则该船舶将被视为不适航。

（参考：2011年在中国港口离港时搁浅的一艘船舶——但是，海事法院在2019年3月才做出裁决）https://www.shipownersclub.com/robert-shearer-update-on-unseaworthiness-the-cma-cgm-libra/

*CHIRP*评论（1）：
以前，纸质海图上的航线在到达引航员登船点时停止，在驶离引航员登船点时开始。随着泊位之间航行计划要求的出现，航线被延长，船舶经常在浮标航道中央茫然地进入港口。由于在引航员上船之前，船舶几乎不知道它要停靠哪个泊位，以及船舶何时按照TMO/PA开始手操舵—这被认为是完全足够的。

如今并非如此，引航员经常登船并连接自己的PPU，如果船长和驾驶台团队想有效地监控船舶的进度，那么船上电子海图显示的航迹线需要与引航员PPU上的航迹线相匹配。绘制航路点和航迹需要时间，这将使得船长与引航员之间信息交换的时间变得很长，而这又不是我们所希望看到的。那么，港口和引航站有责任在船舶到达引航站之前及时通知船舶将使用哪个泊位，并将合适的航路点输入船舶的电子海图以使其到达泊位么。有一种观点认为，利用港口的航路点，船舶则无需制定航线计划，但是，如果新的航行计划是根据船舶的吃水标准和电子海图系统要求的富裕水深等进行自动检测，那么由谁发起航路点坐标则无区别。

报告者陈述（2）：
登船后，船上有一个破旧的引航梯，船长被要求出示引航梯证书。他出示了一份船舶下水后6天(9年前)的验船师证书。当被问到是否有ISO799要求的测试证书，船长无法提供。在没有任何可用的检验的情况下，不得不假设引航梯已经超过9年未进行负载测试，而按照ISO799的要求测试时间“间隔不超过30个月”。

*CHIRP*评论（2）：
像许多船员一样，*CHIRP*了解国际海事组织和海上人命安全公约关于引航梯的要求，并参考相应的出版物，如果不熟悉ISO799(2019/2020)的规定，可参阅第10.4节。（见下图）

最后思考：
每30个月对引航梯进行负载测试的成本很可能会超过新梯的价格，在维修计划中加入简单的标注：每30个月更换一个引航梯，既简单又节约成本。

沟通是至关重要的

要点：*CHIRP*从一名船长那里收到以下报告

报告者陈述：
在漫长的河道引航结束时，在船离泊位大约一英里，等待拖船的时候以慢速向前逆流而上。引航员命令“半速后退”，但主机倒车失败。等待几

（图）10.4每隔不超过30个月，每个引航梯应按照表2中进行梯子和阶梯连接强度测试，测试不合格的梯子应按10.3节要求进行重新安装或报废，引航梯子上应标明测试日期和进行测试的人员或公司的证明，该标记应放置在与本文件8.1节要求的标记相同的位置上。

表2的部分内容

测试	测试项目	测试过程	验收准则
梯子和阶梯连接强度	长度最长、组装完整的梯子应得到批准	垂直地悬挂梯子，使其保持完整的长度或在水平面上将梯子长度完全伸展，用梯子的附属装置固定梯子的顶端，使用8.8kN的静载荷广泛分布在底部台阶上至少1分钟时间，以通过侧绳之间的台阶使负荷均匀分布。在5个不同的台阶上重复上述步骤，但不要求梯子完全悬挂，只悬挂在被测试的台阶上，它的侧绳之间的台阶和侧绳上的附属配件都需要承受此载荷。	台阶应无断痕或裂痕； 任何台阶和侧绳之间的附属装置不得松开或断裂； 侧绳在卸下测试负载后，不应承受任何可观察到的损坏、伸长或变形。

秒钟后，车钟被移到“停止”位置，启动气缸内的气压降至12巴，等待几秒钟后，再一次尝试，但主机仍无法启动，启动气缸内的气压降至7巴。尝试打电话给主机控制室没有接通，因为没有人接听电话，又过了一段时间，启动气缸的压力预计增加到22巴，车钟被移到“半速后退”位置，并且主机开始响应向船尾后退，在此之后，未发生任何问题。

在随后的船上调查中，发现新任的轮机长关闭了两个启动气缸之间的阀门，但他没有将此操作告诉任何人。根据他的解释，他想让一个启动气缸充满并准备使用。

进一步沟通：
*CHIRP*建议，只要轮机长的设置不违反任何法律法规、SMS要求或现有的规定，他就可以自由地选择他认为最合适和最安全的配置运营机舱，但是，在更改现有设置时，轮机长有责任确保机舱团队的所有成员都知晓。*CHIRP*建议所有轮机员签署书面说明来确认更改设置，这应成为标准习惯，但遗憾的是此次并未实施。

本报告另一个令人担忧的方面是主机控制室在操纵/引航期间无人值守。的确是，主机室有一个问题需要处理，但正确做法是应该有人留在主机室，即使只是接听电话。如果主机室人手不足，应该打电话通知驾驶室：主机室将有几分钟无人操控，这要比让驾驶室成员猜测好得多。

*CHIRP*评论：
为清楚起见，不应鼓励切断主机室启动空气罐，因为这可能会减少主机的“连续”启动，并可能违反国际船级社协会的规则，该规则规定如下：

M61.1.5:气罐的总容量须足以在不补充空气的情况下，为换向主机提供不少于12次前进后退交替启动，为连接到可变螺距的螺旋桨或其他装置的不可换向式主机提供不少于6次启动。启动次数指的是发动机在冷却和准备启动状态下的次数。主机室至少有两个启动空气罐，其总容量可使可换向主机连续启动12次，或使连接到CPP的非可换向主机连续动启动6次。

再谈到沟通问题，轮机长和机舱值班人员必须与船长和驾驶室团队保持密切联系——尤其是在船舶操纵或引航时。遗憾的是，船舶运营商/船东通常会组织驾驶团队的管理培训，而不是机舱团队的培训。

转向角速度指示器缺陷

要点：在船长/引航员信息交流（MPX）中未能突出显示转向角速度指示器缺陷。

报告者陈述：
驾驶台前端的船舶数字转向角速度指示器明显滞后于船舶的真实转向率，一旦预先设定的转向率在一段时间保持稳定，数字转向角速度指示器就会赶上并显示正确的转数率，然而，在舵手位置的转向角速度指示器显示了整个过程中正确的转向率。

进一步沟通：
该船驾驶团队意识到数字转向角速度指示器处于滞后状态，但它在船长与引航员进行信息交换期间（MPX）并未强调该情况，当船开始第一次大转向时，它的滞后甚至让船员们感到惊讶。

积极方面是，当舵工接到舵令立即将船舶把定在指定的转向角速度上航行时——尽管它并没有显示在驾驶台的转向角速度指示器上——但船长迅速指出，舵工处的转向角速度指示器的显示是正常的，已经达到所需的转向速度。

在该船靠泊后的情况汇报会上，安全官员提出了一个问题：在以后的船长与引航员进行信息交换中，驾驶团队必须强调数字转向角速度指示器存在严重的滞后，但舵手的指示器功能正常。

*CHIRP*评论：
未能突出强调转向角速度指示器的缺陷，不仅让引航员感到短暂的惊慌失措，也让他怀疑是否还有其他未提及的缺陷？这样的怀疑可能会促使引航员要求港口国进行检查。有时确实会发生故障，但是必须在船长与引航员进行信息交换期间引起引航员注意，并且必须尽快安排维修。

船上安全文化不佳

要点：我们从一名船员那里收到这份报告，他对其船上的安全文化和年长的船员树立的不良榜样表示担忧。

报告者陈述：
我在LPG运输船上工作了近三个月，我发现这里普遍缺乏安全。我想要报告一些工作许可证制度。负责人在工作完成后或工作进行中签发工作许可证，我就此问题尝试咨询水手长，他说“一直以来都是如此”。当我开始与他争论这个问题时，水手长并没有停止工作直到拿到许可证，他还告诉大副我在抱怨工作，大副开始对我发脾气。水手长通常在没有安全带或安全绳的情况下进行高空作业，如果你对安全提出质疑，驾驶员通常会对你发火。

进一步沟通：
*CHIRP*对此作出回应，并与报告者建立了联系，一开始报告者担心如果公开此事，会使他因此失去工作，*CHIRP*帮他减轻忧虑并持续保持沟通。

报告者已经在这家公司工作了10年，其他船只也有相似的情况，但很大程度上取决于水手长。

报告者指出，这艘船确实携带了所需的个人防护

装备，甚至还贴出了一个表格，列出了每项特定工作所需的个人防护装备，说明之前有良好的安全文化。然而，目前发放许可证的方式随意、水手长的不良榜样以及不愿在工作开始前持有许可证，这表明船上目前的安全文化很差。

有一次，报告者绕过水手长，直接去问大副工作许可证的问题，但沟通并不顺利。报告者称本来他可以问DPA，但这显然是一种威胁，因为大副告诉报告者，他将联系DPA，并告诉DPA报告者是制造麻烦的人，在那之后，报告者决定不与DPA联系。

这个问题是在一个月前国际船级社协会的一名验船师对压载舱进行检查时发现的，船员和测量员一起被送到舱里，但直到检查完成后，船员们从船舱出来，才签署许可证。

*CHIRP*开始试联系DPA，但两次都没有成功。

*CHIRP*评论：
在最近的海事咨询委员会会议上，委员会成员认为，该报告反映出船舶严重违反了ISM规则，应进一步追究其责任。除了使船员处于危险之外，国际船级社协会的验船师也处于危险之中，验船师也应该自己检查是否存在有效的许可证。

不良的安全文化会带来巨大的经济和个人损失，最具安全意识的公司和船舶总是在经济上最成功，这并非巧合。

他们还指出，安全文化只能由组织的最高层创建并加强，无论是在岸上还是在船上，高级管理人员都要创造良好的安全文化，良好的安全文化要与自满和冷漠不断作斗争。

最后思考：
在海事咨询委员会会议之后，我们已经积极与相关国际船级社协会成员和船旗国行政当局联系，船旗国立即作出了积极的反应，并向行政当局提交了报告的全部细节。此外，几天后，在收到国际船级社协会相关机构的警告后，船舶管理者联系了*CHIRP*。*CHIRP*和船舶管理员进行了全面而坦率的沟通，并将报告的部分细节递交给了船舶管理员，以便开展调查。

违反特别敏感海域限制区域的规定

要点：禁止长度超过50米的船只通过特别敏感海域，然而，并非所有人都遵守规则。

报告者陈述：
在值班时，我注意到另一艘大型邮轮明显地驶入我们刚刚经过的特别敏感海域，并航行了一个多小时，另一艘船的自动识别系统识别了该船并显示了其目的港。

报告者附上了雷达和自动识别系统的屏幕截图，清楚地显示了报告的船只在邻近的特别敏感海域经过。

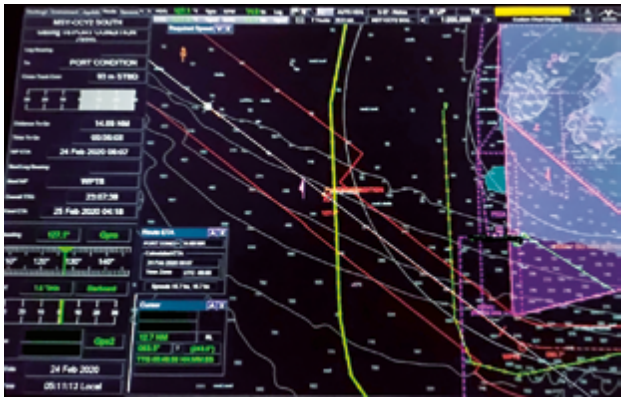


图1-雷达和自动识别系统的屏幕截图显示了报告的船只在邻近的特别敏感海域经过。

进一步沟通
该报告者证实，由于互联网访问不畅，他并未向当地海事部门报告此事。报告者称，这艘船有近300米长，它很有可能在航行路线上切下一个大角，以便能在预计时间到达，或者弥补之前损失的时间。至少，它对航线规划的关注不足，为了商业利益而违反特别敏感海域的限航规定似乎特别让人愤慨，这与特别敏感海域导航受限也有关系。

*CHIRP*评论：
根据IMO网站：特别敏感海域是指需要IMO采取行动加以特别保护的海区，由于其具有公认的生态效益、社会经济或科学意义，且可能会受到国际海事活动的破坏…

全球有17个特别敏感海域——包括原始大堡礁特别敏感海域的3个扩展区域。

我们还要补充一点，尽管我们收到这份报告时，这已经是一个历史性事件，但我们认为将该报告转交有关海事部门以供今后参考十分重要。

飞行器与船舶之间的冲突

要点：这起不同寻常的报告由*CHIRP*航空提供。

报告者陈述：
我们驾驶飞机利用ILS（仪表降落系统）准备在海岛机场上的35号跑道降落，但在降落的最后阶段，距离跑道仅几英里之外时突遇低云环境。这时我看到有一艘很大的邮轮由左向右驶出港口，她的航向与35号跑道前的短五边形成交叉。

看起来这艘船的运动矢量将在一英里短五边处与我机出现交叉。于是我指示副驾驶与塔台沟通，询问这艘船是否会给我机的短五边降落带来麻烦。塔台的回复类似于“……他们（邮轮）不

配合我们”。我决定在五边中的下滑道上飞的稍高一些，大约高出一个点，以确保邮轮上空有足够的净空高度，但是鉴于邮轮的高度我也考虑过复飞。结果我们确实在短五边降落时直接飞越过了邮轮。如果我一直保持在ILS的下滑道高度飞行，我机与邮轮之间的净空高度将会很不合适。本次操作是在IMC（仪表飞行气象条件）下进行的，如果存在任何下滑道偏离的情况都有可能造成邮轮上空的净空高度不足。虽然在本次事件中我可以飞得高一点并且平稳进场，但这似乎是一个潜在的危险情况，在未来这样的局面应该得到更好的协调。

*CHIRP*评论：
世界范围内有几个国际机场距离海上交通活动区域很近，如新加坡樟宜机场、香港赤喇角机场和直布罗陀北弗兰特机场。这些区域会在船舶驶近和穿越跑道尽头水域时设置限制区或建立船舶报告制度来协调航空器与船舶之间的需求。

但是在本例中，根据空中交通管制塔台的说法，船舶根本没有联系塔台，并且在该区域似乎也没有任何限制区来限制在跑道尽头附近水域航行的船舶。

图2 – 表明跑道与港口入口之间距离很近的俯瞰图

在过去，驾驶商用飞行器的飞行员在着陆进场时根本不会担心小船和渔船对他的影响。但是，随着邮轮度假越来越盛行并且邮轮的尺寸也越来越大（现代邮轮水面以上的高度能达到72m），在这个机场以及其他可能存在飞机与大型船舶冲突的机场，或许早就应该对相关的安排进行审查。

最后的思考：
最初的这篇案例报告是由一名商用航空器驾驶员撰写的，并且该报告得到了广泛的宣传。但是收到这篇报告的接收方似乎都是航空领域的。海事领域作为潜在冲突包含的另一方，*CHIRP*海事决定提醒相关的港口国检查和海事部门注意该报告。

钢丝绳断裂

要点：以下三起报告均与钢丝绳断裂有关

报告者陈述（1）：
船舶已经安全靠泊，甲板部船员正在布置右舷舷梯。当船员向下放舷梯时，钢丝绳出现了断裂，断裂部位从舷内心环一直延申至舷外吊臂中的导向滑车，断裂长度大约2m。由此导致舷梯坠落，最终垂直悬挂在船侧。幸运的是，这起事故中无人受伤。目前舷梯已经得到修复并且在船上系好，船方暂时使用一个港口便携式舷梯进行上下船。

进一步沟通（1）：
船公司制定的维护保养制度要求每隔30个月对钢丝绳进行换头使用，每隔5年更换新钢丝绳。此次断裂的钢丝绳是刚刚在29个月之前更换的。维护保养制度中还要求每隔6个月对舷梯进行全面检查，但是制度中并未提及关于钢丝绳检查的指导意见或原则。船上的记录显示在此次断裂事故发生前两周，船员刚刚对舷梯进行了检查，当时并未报告任何缺陷，钢丝绳进行了涂油润滑，所有的滚轴和可移动的属具都可以自由转动，毫无存在缺陷的迹象。发生这起事故后，公司对维护保养制度进行了修改，要求每个月对钢丝绳进行检查和保养。舷梯上所使用的镀锌钢丝绳每隔24个月必须更新。

报告者陈述（2）：
在靠港系泊作业期间，船首的一根钢丝缆由于拉的太紧致使眼环处磨损断裂。将这根损坏的钢丝缆从岸上缆桩解掉后重新替换上一根较软的系缆继续作业。后续的系泊过程中没再出现其它问题，整个系泊作业安全结束。

进一步沟通（2）：
根据船上的记录显示，出现问题的钢丝缆在到港前3天刚进行完加油润滑的保养工作。在发生磨损断裂前不足三个月的时间内对这跟钢丝缆进行了定期检查，当时认为这根缆绳状态良好。但是，船上的记录上也显示了该缆绳已经使用了5.7年了。没有找到有关钢丝绳切割、换头或定期载荷测试的记录。船上存有备用的系缆。

报告者沟通（3）：
在进行常规的卸货作业时，一根6股内档横缆在距眼环35-40m处断了4股。船方将这一情况迅速告知了码头，码头方同意更换这根损坏的缆绳。更换系缆后后续的卸货作业没再出现任何问题。

进一步报告（3）：
此次出现问题的钢丝绳仅仅使用了15个月。船上记录显示在船舶靠港一周前船员刚对其进行检查，检查发现该钢丝绳状态“很好”。靠港前3周船员对钢丝绳进行了涂油润滑。另外，船上记录显示上一次缆机刹车测试是在此次事件发生前不到3个月进行的。船上有备用的钢丝绳。在发生断丝时，船舶的若干根横缆存在受力不均的情况，而断丝横缆上的缆机刹车没有出现滑脱现象。

公司通过调查认为此次钢丝绳断裂的原因是：

- 系缆受力不均和/或缆机刹车调整的不合适和/或
- 钢丝绳存在隐蔽的缺陷，尽管其整体情况很好

*CHIRP*评论：
船上钢丝绳的维护保养是一个重要问题。并不是所有的船舶都配备钢丝绳润滑器，而大型船舶意味着船员要应付更大更重的系缆。几乎没有船有能力从缆机滚筒上取下全部钢丝绳进行日常维护。因此，对很多钢丝绳而言，在它们仍卷在滚筒上时，最好能在其表面涂上合适的钢丝绳润滑剂(或普通的油脂)。

从系泊钢丝绳第一次浸入水中开始，海水就会不断地从钢丝绳芯开始腐蚀钢丝绳。*CHIRP*建议超过5年的系泊钢丝绳都不能被认为是适合使用的。

用于舷梯上的较小尺寸的钢丝绳可能不会浸入水中，但是它所处的位置位于船舶舷侧且该处并无遮蔽，致使钢丝绳会持续遭受海水的喷溅。此外，该处的钢丝绳还会受到阳光的暴晒、热带高温和灰尘，这些环境条件对钢丝绳而言都不理想。

第一个报告完美地解释了为什么在引航员登离船装置中直接将引航梯系在舷梯平台上是一种不安全和错误地做法，该做法绝对不允许出现在船上。

对于第一个报告，*CHIRP*赞许公司直接将30个月换头使用钢丝绳和5年更换钢丝绳的政策变更为2年更换钢丝绳。我们也不得不质疑SOLAS对于救生艇钢丝绳可最高保持5年不换新的规定是否明智。2年更换钢丝绳这项政策将使规定变得更简单并且更能保障安全-不是吗？

一次危险的未遂事故

要点：一时的轻率可能会造成严重的后果。

报告者陈述：
一艘散货船于昨天夜里抵达某铁矿石码头，在没有任何延误的情况下开始装货作业。大约在第二天上午0627时，2号货舱装货结束，岸上装货机将被布置到下一个等待装货的货舱。0636时装货机被移至6号货舱位置，岸上操作人员跟大副确认一切准备就绪，并准备继续装货。

就在准备重新开始装货的前几秒钟，操作人员发现在6号货舱底部有一名船员。装货机的电路被立即切断，紧接着值班驾驶员命令该名船员离开货舱。随后装货作业重新开始，最终顺利结束。船长根据要求将此次未遂事故报告给了主管机关和船公司。

进一步沟通：
后续调查如下：

从船/岸安全检查表来看，船方与岸方主要的沟通手段是利用码头提供的手持无线电对讲机在某一频道上进行交流。此外，双方均同意“有人员进入任何货舱前应通知岸上装货机，并且人员在货舱期间该舱舱盖应保持半开状态”。

大副已经向船员发布了装卸货作业的常规命令，其中包括船员应遵守的一些具体预防措施。

船舶抵港时6号货舱为压载状态，计划在抵港后先将该舱压载水全部排出，并在该舱装货之前将舱内擦干。在压载水排出之后，船方于0500向两名一水发布入舱许可，准许他们进入货舱进行清洁。

此项作业已经做完风险评估，并且已告知相关人员。在水手长的监督下两名一水进入货舱。值班驾驶员此时正在处理装货作业的事宜，并随时与大副和码头人员保持联系。

0630时两名一水完成在货舱内的工作并且准备离开货舱。但在出舱过程中，其中一名一水发现他的舱室钥匙掉在了货舱内，于是他立即返回货舱去捡钥匙。幸运的是，岸上装货机的操作人员看到了这名一水在货舱内并停止了装货作业。

当时值班驾驶员以为两名一水都已经离开了6号货舱，因此他没有向装货机操作人员提出任何关于开始还是停止6号货舱装货作业的明确通知。

从工作/休息时间记录来看，没有证据表明涉事船员未得到足够的休息时间。

调查结论：

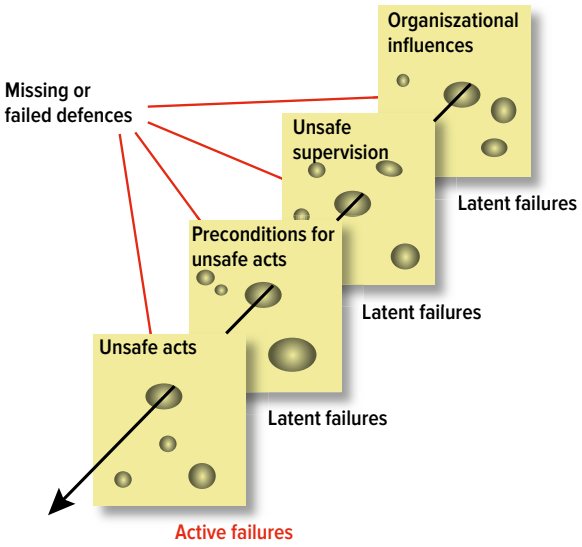
船方的负责人员没有按照船/岸安全检查表的要求通知装货机推迟移动至下一个货舱(沟通不足/不遵守既定的安全报告程序)。

离开封闭空间时的监督/管控不足，因为监督者没有看到有一名船员在未经许可的情况下返回货舱。此外，返回货舱取钥匙的一水没有向负责值班的人员报告此事(未充分执行货舱进入程序)。

在进入货舱前进行的风险评估未能充分考虑到在装卸货物期间人员进入货舱时的危险(风险评估不足)。

*CHIRP*评论：
这是一起经典的“瑞士奶酪”事件。在这起事件中有各种适当或可用的检查和预防措施，这些应该会避免这个潜在事故的发生。但由于相关人员做出了某些假设或者没有坚持完成检查，导致这些检查和预防措施一个接一个地失败了，而将奶酪上最后一个孔洞穿起来的事件是一名一水的一时糊涂，他没有考虑到可能出现的后果就回到了货舱内去找回丢失的舱室钥

匙。幸运的是，岸上装货机的操作人员在开始装货前看到了船员。如果在擦干货舱期间船舶按照船/岸安全检查表的要求，将6号货舱舱盖部分打开，那么船方和岸方就会清楚地看到该货舱还没有做好装货准备。



船员的不安全行为

要点：这篇报告强调了一个船员队伍中几名船员的非常危险的行为。

报告者陈述：
在船舶靠港和卸货棕榈粕期间，船方忽视了引航梯应被放置在远离污染的地方并且应避免其受到紫外线伤害的建议，而是直接将引航梯留在甲板上，致使引航梯上覆盖着许多货物残渣。在布置引航员离船装置之前，我要求把干燥的棕榈粕从梯子上刷掉，因为棕榈粕一旦受潮就会使引航梯变得很滑。发给一名一水一个手刷，让他去做引航梯的清洁工作。但是他并没在引航梯还在甲板上时进行该项工作，而是等引航梯被挂在舷侧后才开始清洁。此时船舶还在航行中，这名一水在没系安全绳、没穿救生衣、没戴安全帽的情况下爬至引航梯的底部横档。他用左手稳定住自己的身体，右手擦着引航梯踏板。

*CHIRP*评论：
该报告所展现出来的令人担忧的事情是这起事件并不是某一个人的疯狂行为。事件中这名船员的监管者向其发了手刷，而引航梯的布置也不可能仅靠一个人完成，该布置工作需要一个2-3人的团队。而这些人就眼睁睁的看着这个危险鲁莽的行为肆意出现，并没有发表任何意见。

安全文化在哪里？为保障人员安全制定的个人职责在哪里？关心其他船员安全的集体责任又在哪里？

最后的思考：
你的船上是否发生过这样类似的打破安全管理体系或安全文化的例子？

引航角

本月引航角的文章是由新西兰海事引航协会（NZMPA）的一名高级引航员所写。虽然事件中的某些部分是在新西兰环境下所特有的，但其所提出的绝大多数问题和要点都适用于全球范围。同样，很大一部分由NZMPA提出并在其影响范围内实施的措施也被世界各地的其他海事引航协会所提出过。

近年来，NZMPA在引航员登船安全方面采取了一系列措施和举措。在引航员登船过程中,我们认为主要存在两个方面的问题——设计不符合规范(某些缺陷与船员无关，例如活板门的布置或其他一些舷侧上的设计缺陷),和由于主观上的忽视导致违反规定(一些案例表明船员完全无视引航员的安全、法规和引航员登船装置的状况)。

所制定的措施是为了应付上述两方面问题，并且在新西兰我们现在已经开始看到积极的成果。除了定期与一些成员和行业利益相关者进行接触外，我们还开展了以下工作：

- 积极主动地联系监管机构。现在我们已经开始和监管机关在政策、规则和教育培训方面开展深层次探讨。
- 成功启用了在线事故报告系统。目前为止，报告与引航梯相关的问题最为普遍，并且集装箱船是事故报告中涉及最多的船型。
- 发布了NZMPA引航员登离船安全行为指导。
- 设计并发行了2020引航梯小贴士日历。
- 开发描述性指南。该指南旨在教育和澄清规范要求，协助船长和引航员判断相关布置是否符合相应规范要求。一个关于活板门的PBA通告即将发布。

为了给我们的活动增加份量，去年11月，新西兰海事委员会公布了“关注引航梯”活动的结果。所发现的情况令人担忧，并突出了引航梯问题的严重程度：

- 船员未对引航员登离船装置进行适当检查占比8%
- 船舶构造不符合规范占比9%
- 船上没有强制的记录占比30%
- 引航员登离船装置未进行合适的系固或不安全地使用引航员登离船装置占比40%

NZMPA下一步准备发布一系列由监管机关背书的指南。第一版将关注舷梯与引航梯组合使用的问题。

发布上述指南的目的是想让其帮助船舶所有人、船舶经营人、船舶代理、船长、港方和引航员确认引航员登离船布置是否符合新西兰引航梯规范中的相关要求（Maritime Rule Part 53）。

图3 – 一个符合规范要求的组合梯布置范例（有活板门）

图4 – 一个符合规范要求的组合梯布置形式（有活板门） – 引航梯和安全绳一直向上延申至船舶甲板并于其系固在一起

第一部要出版的指南主要关注的是舷梯与引航梯的组合使用问题，该问题与组合方式和活板门的布置息息相关。作为一个行业协会，我们曾经在2018年的早期很正式地质疑过本地规范中有关活板门的布置要求，我们要求引航梯必须直接系固在船体结构上，而不能系固在舷梯上。

我们现在看到在新西兰出现了积极的变化，以前不符合规定的船舶现在能够按照本地规范改正引航员登离船装置。这一努力在去年12月达到顶峰，当时有一艘船因为一再布置不符合规定的引航员登离船装置，而该船也成为了第一艘被新西兰港口拒绝引航的船舶。

海员福利

我们最近发布的有关海员福利以及可能的心理影响的完整英文版可以在我们的网站上找到：

https://www.chirpmaritime.org/wp-content/uploads/2020/04/Covid-19-psycology-and-welfare-paper-April-2020-Final.pdf

我们对**CHIRP**海事项目的赞助方深表感谢，他们是：

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

CHIRP MARITIME
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.