

MARITIME FEEDBACK



发行号 63
June 2021

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



CHIRP 编辑

只花了几分钟...



Capt. Jeff Parfitt
CHIRP海事主任

封面照片是一艘游艇着火的镜头，尽管没有造成严重的伤害，但这对当时在上面的两个人来说是一次痛苦的经历。事故报告对于CHIRP海事而言是一个非常规操作，因为它是基于事故调查报告而不是个人的报告。该报告包含了许多宝贵的安全教训，但除此之外，它还如何调查此类事件提供了示范。船员的正确行动受到了赞赏，同时也指出了他们的错误，以便向他们学习。有关主管部门快速地向公众发布了安全教训，值得点赞！

严重事故几乎总是由船舶有关的主管部门或事故发生地所在国进行调查，并且要求将调查报告提交给



IMO，以便可以汲取经验教训。此类报告并非旨在惩罚相关人员，而只是作为学习安全教训的一种手段。这些报告通常在法院案件结案之前不会公开，因此它们不能被用来指责涉案人员，这是确保人能够诚实坦率地发表言论而不会受到惩罚的明智方式。通过这种方式，证人更有可能说出真相并帮助调查人员准确地弄清所发生的事情。

然而，这一系统的弱点在于，并没有要求将调查报告公开，而且某些主管部门也不发布这些报告。我们认为这是一个错误，我们敦促各方发布所有事故调查报告，以便公众可以学习安全经验教训，并有更大的机会在将来预防类似事故的发生。

在这一期的其他版面，报告了一艘船试图掩盖

船上新型冠状病毒肺炎（Covid-19）的存在。还有一份有关恶劣天气下主机问题的报告，该报告引发了有关领导力、沟通和公司备件政策的重要问题。我们还讨论了娱乐性质的船舶与渔具相互影响的难题，也考虑了船靠船过驳操作中在恶劣天气中的离泊操作，后一份报告则包含了有关不同类型系泊缆绳的弹性的信息。

我们了解到一个船员试图在海上维修计程仪但最终导致隔离空舱进水。引航角聚焦了进港和离港机动操纵中的主机问题。这一期非常多样化且有趣，我们感谢所有报告者为提高海上所有人员的安全所作的努力。

在下一期之前，请保重！希望所有航次结束后平安回家！

进港时未申报该报告的情况

要点：进港时故意瞒报船上明显的疾病症状，使引水员、码头工人及更广泛的社区面临风险。

报告者陈述

在港口全体船员换人后，该船于当晚航行，并锚泊在港口外。此后不久，两名船员出现了COVID-19症状——其中一个后来得知他与确诊的COVID-19患者“密切接触”——两名船员被隔离在船上。

最初，船长让船员有感染症状的消息不公开，选择不通知船舶管理公司；此外，船长还要求船员在记录自己的体温时站在室外寒冷的地方，以伪造船员的体温记录。当船长被说服通知公司时（根据COVID-19管理计划），公司指示船长不要透露该消息——船舶继续待在锚地。

有症状的船员是通过配员中介机构雇用的，该中介机构向船舶管理公司施加压力，要求开展COVID-19测试。

首次出现COVID-19症状三天后，管理公司指示船舶驶入港口。两名有症状的船员将在船上被替换，然后在岸上住宿和接受检查。

在与公司通电话期间，船长提出就船上有COVID-19症状向港口当局撒谎——港口当局询问所有进港和离港船舶，“船上是否有任何可报告的症状”——公司接受了船长的提议。

随后，该船进入港口，未通知港口当局船上有任何可报告的症状。登船的引航员没有被告知船上的船员有症状，将两名船员送到岸上住宿地的出租车司机也没有被告知。

有症状船员上岸的第二天，两名替班船员也加入了该船。在加入该船之前，只有其中一人被告知船上有疑似COVID-19病毒。接上两名替班船员并补给了食物物料之后，该船离开了港口。该船离开时未申请引航有症状船员上岸五天后（首次出现症状后第八天），两名船员最终由一家私人公司进行了测试。测试结果为COVID-19阳性。

离开港口后，船上没有进一步的症状出现。

一段时间后，对先前有症状的两名船员进行了重新测试——COVID-19测试结果返回阴性。该公司派遣他们上另一艘船任职，但他们拒绝了，合同就此终止。配员中介机构替他们支付了住宿及返程机票费用。

报告者联系了岸上指定人员，但在两名船员上岸之后，报告者才意识到为时已晚。采取适当的程序并为引水员和出租车司机采取适当的安全预防措施，更早采取行动可能会有更好的结果。但是，船长与公司之间的对话是通过公司主管进行的，而绕过了岸上指定人员。考虑到

船长与公司主管之间直接发生联系，尚不清楚岸上指定人员是否会产生影响。

进一步的对话

报告者在回答提出的问题时指出了以下内容：本报告中涉及许多人为失误，包括报告者自身的失误；即便船长提出要向港口当局撒谎的误导，该公司都应拒绝并指示他向港口当局作出完整诚实的声明。

最后，报告者认为，在世界各地港口外等候的其他船舶，也一定存在类似的情况。

CHIRP评论：

CHIRP海事咨询委员会指出了以下几点：

- 该报告确定绝对违反了WHO《国际卫生条例（2005）》的规定，该规定要求报告船上是否存在或疑似存在应报告的疾病。法规之外还有道德操守和伦理诚信问题。
- WHO、IMO和ILO确立了船长在进入港口时有作出准确声明的长期义务。
- 在COVID-19大流行初期，海事行业内一个广泛的联盟聚集在一起，形成了一个协议框架，以促进船员的安全换班和遣返。2020年5月5日，IMO发出No. 4204-Add. 14通函，通知海事管理机构、国家当局和航运公司建议的协议框架，以确保船员在COVID-19大流行期间安全换班和旅行。协议在MSC. 1/Circ. 1636 02/12/2020中进行了详细说明。
- 该报告涉及最近发生的事件，该事件故意违反了法规和既定规程，不仅是船长，还有管理公司。考虑到对参与遣返两名患有Covid-19症状船员的引航员、船员、代理、出租车司机等个体的潜在危害，本案例凸显了正确报告任何应报告疾病的必要性。
- COVID-19限制和检疫对船员以及船上继续从事货物工作的附加人员具有直接和间接的影响。限定性租船合同和不灵活的租船合同可能使所有这些问题更加复杂。
- 报告者还强调，船长直接与公司主管接触，并绕过了岸上指定人员（岸上指定人员是授权的直接纽带，在船舶与公司最高管理层之间建立联系，负责确保船舶安全操作。）
- 虽然这是CHIRP海事首次收到的此类报告，但它不可能是一个孤立的案例，恰恰提示了这是由于缺乏强制执行力而导致报告不足的全行业问题。
- 据CHIRP海事所知，该公司尚未开展内部调查，因此从该事件中还没有任何经验教训。但是，CHIRP海事认为，所有航运公司和船长都有责任了解有关可报告疾病的报告要求并做出准确的声明。尽管有租船合同协议，但船长必须确保强有力地遵守法规，并遵循通过正确渠道进行报告。
- 对于政府、国家主管部门、航运公司和船长应如何采取行动，已有明确的指南——所涉及的每个人都有遵循协议的责任，以确保所有船员和与船员遣返有关的人员得到安全照顾。

游艇着火并沉没

要点：关于游艇着火，CHIRP海事收到了新发布的船旗国调查报告和安全公告，并受邀将相关内容发布给更广泛的海事社区。

报告者陈述

涉事船舶是一艘私人所有的休闲船（尽管过去曾短暂开展过商业营运）。该船在冬天进行国际航行，只有两名船员，事故发生时该船靠近海岸。

经过一夜的停顿，刚起锚后不久，该船遭受了灾难性的机舱起火，并迅速蔓延到整个游艇。

两名船员使用救生筏弃船逃生了，未受到伤害。

在随后一艘消防船试图扑灭大火的过程中，该船沉入深水中。

该事件揭示了好坏两方面有意思的一些学习要点，都反映在船旗国的安全公告中。



图1 图2

完整的调查报告和安全公告可在以下网站链接中阅读和下载：

<https://cdn.ports.je/web/Just-Mine-Incident-report-Nov-20.pdf>;

<https://cdn.ports.je/web/SB02-of-2021-Lessons-from-a-fire-at-sea.pdf>;

CHIRP评论：

调查报告和安全公告篇幅较长，无法在“海事反馈”页面中进行复制，但是CHIRP海事建议读者跟随以上超链接，阅读这两个既有趣又有意义的文档，其中包含了值得所有船员学习的内容。

为便于无法访问这两个文档的读者了解相关情况，从安全公告中摘录了以下内容：

尽管任何机械设备都可能出现故障，但按照制造商的指南维护设备可以降低风险。

频繁的巡检（机器处所），如果有什么不对劲的地方，请迅速采取行动。

有效的实践可确保在正确的时间以正确的顺序采取正确的行动。尽管检查清单可能会有所帮助，但紧急情况并非阅读指导手册的时候。

黄金法则是，“一旦起火的空间被封闭，不要再次打开它，除非得到训练有素的消防员的建议，并且最好是在训练有素的消防员的协助下。冷却需要相当长的一段时间。”

发出“Mayday”（生命安全受到威胁，请求立即救援！）还是“Pan-Pan”（处于紧急状态，但暂时没有生命危险！）遇险求救信号？如果您需要协助，请尽早询问。如果情况有所改善，最好随后将“遇险”信息降级为“紧急”信息；而不至于在险情恶化时无法发送遇险信息。

语音呼叫还是DSC（数字选择性呼叫）？如有可能，两者都用。DSC在发送遇险信息的时候自动包含GPS定位信息，但它并不方便用户使用，因为它不是船上惯常使用的设备，船员可能对其使用并不熟悉。熟悉安全设备的使用，最好是使用DSC发起呼叫并通过语音呼叫作为备用。在发起呼叫之前记下您的位置并频繁地更新，以便在电子设备出现故障时仍可使用。

手持式甚高频对讲机（VHF）在紧急情况下应尽早分发。VHF 16频道的优势是可以与该地区的所有电台进行通信，并且可使海岸电台使用方向查找设备来获取您的位置... /... 移动电话，最好是防水的，有时可作为VHF的备份，但VHF仍然应该是主要的通信手段。

救生衣如果没穿，那将毫无用处。在紧急情况下，应尽早分发，并且必须保持随时可用。每当有掉落舷外的危险时，也应穿好救生衣。

总之，在这起重重大事故中，船员迅速做出了反应；尽管火势迅速蔓延，船员也犯了一些错误，但他们采取了必要的行动试图首先救助船只，然后才救助自己。能从他人的经验中学习总是好事儿，希望所有人都能从船员共享经验的开放性中受益。

后见之明的好处是它可以给旁观者提供清晰完整的视角。对于本文作者和读者来说似乎是显而易见的事儿，但对于游艇上的两人来说，从首先发现火情到不得不弃船也就几分钟的事儿，于他们而言可能从未遇到过。

安全公告已经强调了“黄金法则”，即一旦起火的空间被封闭，不要再次打开它。将诸如FM-200之类的灭火介质释放到舱室空间中是掷骰子的最后一击，将火焰扑灭或不能扑灭——但打开封闭的空间将会保证肯定不能扑灭。

游艇起锚后仅行驶了10分钟，就发现了火灾。这表明可能从发动机启动后，机舱中就出现了问题。谨慎的做法是甲板人员去机舱启动发动机并

待在那里，直到发动机系统达到正常的工作温度和压力为止。

调查报告列出了该游艇用于防火和灭火的综合功能和设备。但是，未列出自动火灾/烟雾探测系统。

最后，根据IMO的要求，所有商船上的重大事故均应由船旗国进行调查。还要求将调查结果以报告形式提交给IMO。但是，并没有要求将调查结果发布给更广泛的海事社区。Jersey岛海上事故调查部门在发布调查报告方面做得很好，但是一些船旗国并未发布事故调查报告。CHIRP海事提出了一个问题，为什么所有事故调查报告都没有发布到公众领域并广泛宣传，以使所有海员都能从事事故调查结果中学习？

恶劣天气下的主机问题

要点： 本报告是由ISWAN（国际海员福利援助网络）推荐的

报告者陈述

一名海员要求ISWAN向CHIRP海事报告一些与他们的轮机有关的问题，他认为这会损害该船的航行安全。据该海员说，由于主机问题，他们无法全速航行，在大浪和强风的情况下，这种情况尤其危险。

报告涉及的船舶是一艘10年船龄、57,000DWT的大灵便型散货船，几天后将驶入大洋航路。

进一步的对话

该船此前已航行了五天，但在开航后的第二天，主机出现了问题。航行两天后，该船停了10个小时，更换排气阀和活塞。新安装的零部件不是新备件，而是还不错的二手货。主机维修后，该船恢复了航行，但仅一个多小时后，由于排气阀和排温问题不得不降低速度，然后该船以3-5节速度航行。当时的天气海况是风力6-7级、浪高超过4m。

船长和轮机长来自同一国家，而所有其他职位的船员来自另一国家。

第二天，报告者向CHIRP海事发送了电子邮件，说主机状况好了些，并且计划进一步检查喷油器后增加航速。

尽管CHIRP海事试图再次联系报告者，但没能取得进一步的接触。我们仍然在船舶航迹系统上跟踪了船舶驶向目的港的过程。

CHIRP评论：

CHIRP海事咨询委员会的成员认为该报告涵盖了两个单独的问题：第一，领导力和沟通的透明性问题；第二，机械设备的维护和关键备件。

尽管缺乏船舶机械、燃料质量或海上维修偏离操作规范的相关技术信息，但以下有关良好的船艺

和工程实践的意见仍然适用。引起海事咨询委员会注意的另一点是，ISWAN和CHIRP建立联系的举动鼓舞了报告者，并如实反映了船上存在的严重关切。

关于领导力和沟通的透明性，在当今的跨国团队中，人为因素当中的这一方面比以往任何时候都更为重要。虽然主要责任取决于船长和轮机长，包括水手长在内的所有高级船员都有责任向船员通报情况。

CHIRP海事认为，对所有高级船员进行培训，可以确保他们就整个船舶的安全操作建立有效的沟通责任。公认的事实是，良好的闭环通信有助于实现良好的安全表现。

沟通问题已扩展到岸基管理办公室，他们也有责任使船员随时了解情况。当船舶驶入高风险海盗区域时，管理公司应始终将采取的任何预防措施或开展的风险评估告知船员。本报告反映了船舶经理人的糟糕表现，因为良好的公司系统将能向船员保证，可以向岸基管理办公室提出船上的内部问题和疑虑。

关于机械设备的维修问题和随船携带的关键备件，海上进行的重大维护和修理使用的是以前使用过的零部件，这表明该船没有配备足够的备件，这反过来又让人对岸基管理部门对待船舶维修的态度产生疑虑。

船舶不应该由于主机问题而在航行途中停止。常规性和预防性维修的计划和执行应安排在航次之间进行。

CHIRP海事还认为，必须配备足够的备件，以减轻对计划外维修和常规性维修的可能影响。除非已经将它们送到岸上翻修，否则依赖使用过的零部件是非常不明智的；它们不应成为关键备件的补充。公司内审应寻求建立关键备件的理想库存水平。

帆船螺旋桨与其它物体绞缠

要点： 下面的报告反映了沿海游艇业一个长期存在的问题。

报告者陈述

在4-5级风力的情况下我船以6-7节的速度沿海航行，期间听到了奇怪的声音，这种声音类似于海浪拍打船舷的声音。当时我没有发现任何其它明显的异常。大约两个小时后（其中有一小时的机动航行），我操船去靠泊。当我反向运转发动机后，我发现发动机出现了明显的振动，但几乎没有产生任何推力。

船安全停靠后，我向水下看去，发现有白色的东西缠在了螺旋桨上。这时我意识到了之前奇怪的声音是什么。看来在将船从水里抬出之前，我无法清除缠在螺旋桨上的东西。

螺旋桨故障是由一小根端部有绳圈的绳子缠绕在桨叶上导致的。这根绳子的另一端系在一个白色板子的眼环上。板子上的另一根绳子已经被绞掉了。从这根绳子的类型和绳头的插接处可以看出，这个板子用于辅助收回龙虾笼的浮漂。由于这个浮漂外形小巧，使得其它的船只很难发现它。而在事件发生时，以当时的海况和天气晴朗的条件下人们肯定看不到这个浮漂。

学到的经验教训（报告者原话）

与往常一样，时刻保持密切瞭望。但是，在当前情况下，人们不太可能及时看到如此小的物体并采取避让行动。我正在安装切绳器，这可能会减小发动机启动后螺旋桨与其它物体出现绞缠的可能性。

进一步沟通

在此次通信中，报告者提到了去年发生的类似事件，在那次事件中报告者的船不得被岸上的救援船拖回码头。此外，报告者还提出了一个问题，即用于标明捕捉海鲜的笼子的绳索大多都是优先采用无浮力的绳索，而不是有浮力的。

CHIRP评论：

海事咨询委员会（其中有来自游艇协会和捕鱼协会的成员）就本报告提出的问题进行了良好的讨论。以下是讨论中总结的诸多要点：

- 渔具标记不当的问题已经存在很多年了。现在在英国有一个由UKSON（英国航行安全部）下的MCA（海事和海岸警卫局）主持的工作组，正在研究如何解决这个问题。
- 许多绞缠事件中涉及到的不适当的渔具是由非专业（娱乐性质）渔船布置的。
- 该话题会引发人们激烈的讨论，一个好的开端是确保使用适当的漂浮装置来固定龙虾笼和其他捕鱼器具，而不是使用塑料垃圾（塑料奶瓶等） - 出于环境原因这种漂浮装置应禁止使用。
- 已经存在布置渔具的指南，可以通过以下链接找到该指南<https://www.gov.uk/government/publications/markings-of-fishing-gear-2008-advice-to-fishermen-and-yachtsmen>。
- 虽然大多数帆船和其他娱乐性质的船艇活动是在白天进行的，但在黑暗中航行会增加风险。无论您在世界上的哪个地方，在漆黑的夜晚都极难观察到未点亮的浮标。
- 在捕鱼活动频繁的地区航行的帆船和其他娱乐性质船艇，应考虑安装切绳器。此外，根据良好船艺，在制定航行计划时应尽量远离知名渔区，或至少确保在白天能清晰看到浮标的情况下驶入渔区航行。在这些高风险水域航行时，始终保持正规瞭望。
- CHIRP Maritime意识到，对于这个问题并没有明确的答案，无论是捕鱼界，还是航海界都应努力寻求切实可行的解决方案。应当结合捕鱼界和PYA的意见考虑出版一本手册，该手册应着重指出被不当渔具绞缠后会出现的风险和后果。

船靠船系泊事件

要点：专业操作需要更多的勤奋练习。

报告者陈述

在106,000DWT的油轮（卸货）和40,000DWT的油轮（装货）之间进行了船靠船过驳，过驳完成时间为10:36，断开货油软管的时间为10:42。

此后不久，由于天气状况迅速恶化，全程咨询控制人（POAC）通知两艘船准备开始进行离泊解缆作业。离泊检查表于11:12完成，当时的实际天气状况为东北风25kts，阵风30kts，涌浪方向为东北向，高度3m（风浪要素均超过了STS作业允许的天气标准）。

离泊计划要求首先解掉大船的头缆和尾缆。随后，同时解掉小船所有的头缆和尾缆。

11点25分，小船上的2根尾倒缆发生断裂。这时，由于大船上的船员无法解掉小船系在他船上的几根缆绳，因此大船要求小船自行解掉他的3根头缆以及2根首倒缆。

11点30分，离泊作业完成。随后，扔在水面上的缆绳由带缆艇回收给小船。

附加信息：预计当天晚些时候天气会恶化。在船靠船过驳作业处没有拖轮提供。

CHIRP评论：

船靠船（STS）过驳是充满潜在危险的专业操作，而解缆作业在这些潜在危险中的排位很靠前。

- 两艘不同的船舶将具有各自的纵摇、横摇、垂荡、纵荡、首摇和横荡周期，两船中的这些运动在任何给定时刻可能是正好相反的。这会给缆绳带来巨大的冲击负荷。

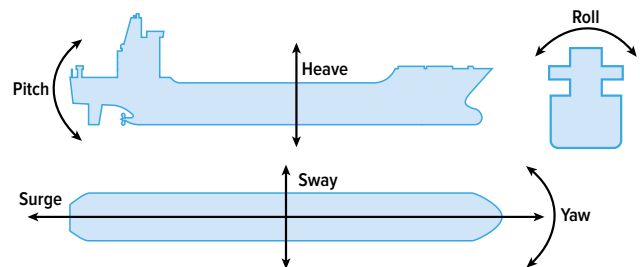


图3（图片由Witherbys出版社提供）

- 这种不同的运动使平衡缆绳上的负载比传统的系泊操作更加困难。
- 因此，STS过驳作业仅应在有利的天气条件下进行，并且需要对整个过程进行持续监控，以确保不超过商定的天气参数 - 特别是在海况和涌浪这两个参数。
- 由于靠近障碍物和危险，天气预报对于从事STS作业的船舶比在海上航行的船舶更为重要。

- 进行STS作业的两艘船舶均有权停止作业，任何一方都可以出于安全原因停止操作。
- STS作业通常会有自己的系泊要求，但如果没有任何，或有任何争议，则应将《OCIMF系泊指南》（MEG4）视为权威系泊指南。
- 参与STS作业的所有船员应充分了解标准作业程序中的各个方面，包括在必要时可以快速释放缆绳的任何特殊装置。应定期进行离泊的应急准备演习。
- 重要的是，三组缆绳（横缆、倒缆、首/尾缆）的尺寸、构造、破断强度和长度应相同，以确保所有缆绳上的张力相等。一组缆绳内的缆绳如果有着不同特性则可能导致缆绳迅速断裂。

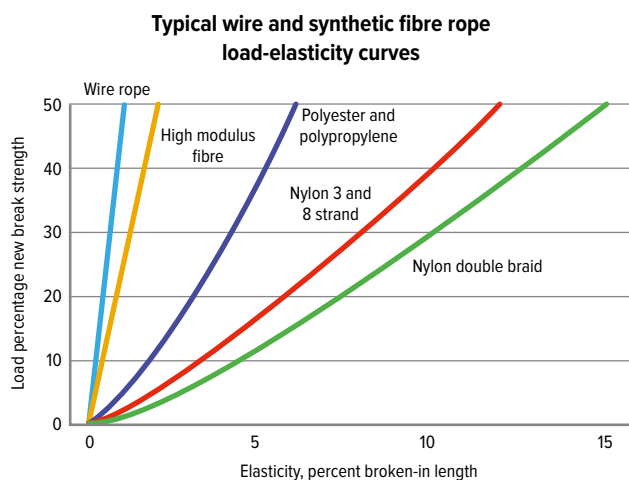


图4（图片由Witberbys出版社提供）

维修计程仪时隔离空舱进水

要点：船员试图在船舶航行期间对位于船首处隔离空舱的计程仪进行维修。

报告者陈述

维修团队由负责监管这项工作的轮机长、二管轮和电机员组成，他们以前都没有进行过这种维修。维修团队计划遵循制造商的故障排除说明书进行维修。

根据要求，计程仪的制造商已将说明书发送给公司的电气部门，后者将其转发给了船方。但是，公司的技术部门和HSQE海事部门均未收到此次计划进行的非常规维修工作的通知。

船长报告说，虽然在早上的工作计划会议上已经讨论了这项工作，但船上没有针对这项工作专门的风险评估。

遵循密闭空间进入程序，并签发了必要的进入许可证。此外，有一个团队站在隔离空舱外面，以协助维修团队进行这项工作。

除了进入密闭空间的风险外，此次维修任务可能存在的风险还包括进水、操作延误和人员受伤。

其它信息

维修团队尝试按照制造商发的故障排除说明书检查传感器并修复计程仪。

这项工作涉及拆除和检查船首处隔离空舱中的计程仪传感器。没有有关隔离空舱大小的详细信息。

根据制造商提供的说明书要求，船方必须遵循一系列步骤才能安全有效地开展此工作。

- 需要在通海阀和传感器上都安装一个制链器。在确认通海阀完全关闭前必须将传感器固定在通海阀中，直到完全关闭通海阀后才可以取下制链器。
- 但进行到关闭阀门工作的最后一步时，参与维修的船员无法完全关闭通海阀的手柄。他们认为传感器阻塞了阀门的关闭，因此他们决定取下制链器，并在通海阀尚未完全关闭的情况下将传感器从阀门中拉出。
- 结果当拆下传感器时，海水从通海阀涌入隔离空舱。
- 船员们试图将传感器重新插回原处，但是由于海水的涌入导致尝试失败。
- 维修的船员们在拆下传感器的情况下终于将通海阀完全关闭，随后暂停维修工作。船上将隔离空舱密封，并采取控制措施监控舱室的状况，防止进一步进水。
- 八天后，当船舶锚泊时，潜水员下水进行了检查并密封了海水箱。此时，在制造商派来的服务工程师的协助下，维修工作由负责的船员完成，他们将传感器放回原位以恢复计程仪的使用。

之后对该起事件进行了内部调查，调查表明该事件是由于未能遵守和执行公司的基本安全程序以及未遵循设备制造商的指示而发生的。

直接原因

- 不正确执行公司的指示和程序。
- 未能遵循制造商针对该特定作业所做的安全说明。

根本原因

- 公司各部门之间没有内部沟通。
- 公司对这项工作的指示不充分，所做的工作计划不当。HSQE海事部门和技术部门的负责人均未获悉有关这项非常规且高风险的工作的相关信息。
- 没有对非常规工作进行适当的风险评估。

学到的经验教训（报告者的总结）

除非经过技术部门和HSQE海事部门人员的同意，并且和船方共同进行了风险评估，否则不得向船队中的船舶下达关于非常规工作的指示。

开展每个工作活动前都需要制定充分和适当的计划，进行详细的风险识别和全面的风险评估，以确定必要的控制措施，降低意外事件发生的可能性并减轻其可能产生的后果影响。

CHIRP评论:

海事咨询委员会的一致意见是，船舶在大洋深处航行时，在水线以下打开船体上的密封口不是一个好主意。另外，有以下几点需要注意。

- 船上的团队成员过度专注于一些细微的细节，这使得他们难以跳出当前情况而看不到大局面下的危险。
- 船上对于一些非常规工作或特殊任务的风险评估过于侧重于填写表格和在表上打勾，而不是花时间去确定风险和深入评估某些单独的潜在风险。
- 技术部门和HSQE海事部门没有接到电气部门的通知，而电气部门知道此次要进行的非常规维修任务，因为是该部门将计程仪制造商发来的说明书转发给了船上。公司中的所有技术部门和HSQE海事部门均应相互沟通以了解风险。
- 虽然船上在进行维修作业时确实存在问题，但由于岸上的技术团队和HSQE海事团队不了解维修作业计划，因此公司在管理方面也存在缺陷。公司应该扪心自问，自己到底出了什么问题，并将结果通知到船队中的所有船舶。

引航角 - 更多关于主机的问题

在本期的《海事反馈》中，我们从引航员的报告中进一步挑选了他们遇到的各种各样的有关主机的问题。

这到底是主机问题还是沟通问题？

报告者陈述 (1)

在离泊时，该集装箱船的主机出现了问题。主机转速被限制在37rpm（介于“微速前进”与“慢速前进”之间）。为了预防事故，拖轮一直在船边待命，直到船舶驶离航道并且据称主机问题已修复。船长对主机问题未作任何解释。

进一步沟通

报告者澄清了以下几点。

- 船长引航员信息交换时船长没有报告船上的缺陷。
- 离泊前进行了主机测试，测试结果令人满意。
- 当船舶被拖离泊位，引航员下令主机做出第一个动作，当时主机就未能达到引航员预期的反应。
- 主机最终以46rpm运转（大约达到了半速前进的转速）。
- 在引航员离船时没有发现任何能够表明主机问题已解决的迹象，船方也没有针对主机未能正常工作的原因进行解释说明。
- 引航员离船后，船舶驶向下一个港口。下一个港口的引航站已收到了该问题的通知。

CHIRP联系了DPA并告知了报告中的一些详细信息，DPA得知此事后立即开始处理。与船方核对之后，DPA进行了回应。“我们已经对这艘船进行了核实，船长确认从该港口离港时，主机绝对没有问题。由于在航道中行驶的船舶富裕水深较小，主机转速可能会逐渐提高，这使得引航员误以为主机使用受限。”

CHIRP不熟悉该船的航行吃水或当时的有效水深，因此无法进一步发表评论，但DPA的回复已转发给报告者以完成闭环沟通。报告者的最后回应是……“我从未被告知主机由于富裕水深较小而在用船上受限。引航卡中没有提到这一点，船长也未能告知我这个信息。”

CHIRP评论 (1)

经讨论后，海事咨询委员会提出了以下几点。

- 现代的低速主机和功率管理系统与以前的中速主机相比，其响应是不同的。
- 富裕水深受限情况下的船舶操纵是大型船舶操纵中的一个重要问题。
- 通常在船厂试航期间会测试船舶操纵特性，并将其记录在引航卡中。但试航通常是在开阔水域中进行的。
- 如果主机转速的降低是由于船舶浅水航行时主机负荷增加所引发的正常现象，那么船长可能未将其视为问题，因此他认为不需要向引航员强调或说明这种情况。
- 如今，引航员均接受过良好的培训，是可以预测到由于富裕水深不足导致的主机负荷增加。

继续航行比停车好

报告者陈述 (2)

船舶在没有发生意外的情况下驶离内港区，并以“慢速前进”的车速向港外行驶，之后车钟被推到“半速前进”的位置，但大约一分钟后，主机发出警报。机舱告知这是主机的主轴承报警，并要求我们尽早停车以便进行检查。机舱告知船长在有机会停车前船舶可以继续“慢速前进”。

此时，正有拖轮为另一艘即将离泊的船护航，作为预防措施，我们调来其中一艘拖轮随我船驶出。

定期询问机舱有关主机和报警的情况。机舱确认主机温度没有升高。引航员谨慎考虑并建议船长继续保持主机运转，如果可能的话让船舶航行至港外安全水域后再检查主机，而不是在港口水域内检查。我船在拖轮的协助下顺利驶出港区，之后船舶一旦驶离港界，便驶入深水域并对主机进行检查。

进一步沟通

驾驶室团队和机舱团队的船员来自多个国家，他们将英语作为通用语言；但是他们之间的沟通并不容易。由引航员定期向机舱询问主机状态。港区内的水深非常受限，无法在港区内进行锚泊和主机检查。

在引航员离船后，引航员和港口没再收到船上的后续信息。

一旦主机成功重新启动，便不要减速

报告者陈述 (3)

该船船长261.84m，船宽32.00m，配有常规螺旋桨推进器、舵和一个首侧推器。

在解掉所有缆绳并离开泊位后，该船将速度加至12节向港外驶去。就在准备左转驶入航道的主要弯头之前，船舶主机失去了动力。

船舶当前的动量协助船舶在落潮流对其产生效应前安全地转向。首侧推器被用来保持船舶在航道中心线上，但是在风和落潮流的作用下船舶开始向右偏航并驶向航道边界。尽管该船仍有前进速度，但在风的作用下船速在迅速下降。

船长疯狂地试图让轮机员重新启动主机，首先尝试从驾驶台遥控启动，然后是在机舱控制启动，最后尝试本地应急启动。就在船速大幅降低并准备抛锚之前，主机终于以本地应急启动的方式成功重新启动。

在这一段非常关键的引航中，主机14分钟没有响应。

在主机发生事故时，船方就将该情况报告给了港调。两名港口拖轮已备妥，并可随时出发提供援助（拖轮抵达该船至少需要大约30分钟），港调同时将此事件告知了港口船长。

当通过本地应急启动方式控制主机时，轮机员似乎将车速提到了全速前进，因为该船迅速恢复了船速，并以接近17或18节的速度通过了防波堤。

船长试图让轮机员降低主机转速，但既然船舶具备应急推进的能力，我要求继续保持该转速航行，之后船舶顺利驶离港区。

在询问事故原因时，船长说是“油门齿条故障”导致主机停车。

附加信息

用浮标指示出的航道是位于港区端部和泊位之间唯一的能避免船舶搁浅的深水区。该航道宽约300m，并且某些部分会更窄一些，因此对于一艘262米长的船舶而言很难在该航道抛锚。

CHIRP评论 (2 + 3)

在讨论了这两个报告后，海事咨询委员会提出以下内容。

- 虽然驾驶台团队需要知道发生了什么，但接听电话可能会影响到手边的任务。
- 一旦提出“需要多长时间？”这个问题，并要求对方定期报告状况和通知当前状况发生的任何变化，那么就让轮机员继续工作处理问题，不要去经常打扰他们。
- 部门之间的信心和信任至关重要，但是建立它们需要时间，而语言和文化上的差异会使这个过程更加困难。
- 公司有意吸引多国人员，那么就必须认识到和接受这样的决策可能会影响沟通效率。

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