

## 编者的话

这是**CHIRP**海事在现任主任John Rose船长(英国商船奖章获得者)领导下出版的最后一期《海事反馈》。他已掌舵该部门4年了,并决定于2018年1月卸任。在履职期间,John见证了**CHIRP**卓越的转变并引入了大量的革新。现在我们更高效,比以往接触到更多船员,财务上更健康,因此我们应该向他表示最诚挚的谢意。

董事会很幸运的招募到Jeffrey Parfitt船长(英国航海学会会员)接替John的工作,在交接前他们已经在了一起工作。Jeffrey是一位资深的海员,尤其是在海工行业有着丰富的经验,他也曾作为CHIRP调查员工作了数年。他为CHIRP海事带来了一套非常有用的技能,我们期待在接下来几年与他一起工作。

在这一期中,我们特别选取了更多关于系泊和引航员登乘的报告,并描述了引航员在履行职责时遇到的一些问题。此外还包括高空作业时的危险做法的报告,以及其他涉及《国际海上避碰规则》(COLREGs)、休闲船舶、船舶设计等方面的报告。还有一个潜在的爆炸性报告是关于客船的,其中的一个部分很有趣!

最后,我们还有一个关于健康问题的说明,并请求读者的支持以帮助我们聚焦到一个被忽视的领域。最近的国际公约也使得这一议题成为CHIRP海事的关注领域,我们期待您的报告。

这是充满变化和有趣的一期,是报告者和赞助商们使之成为可能,我们一如既往的表示感谢。

## 报告.

### 虚幻的安全

**要点:**一份报告指出,防坠安全绳如果使用不当可能会带来危险。



救生衣及缚带

#### 报告者陈述

在收放舷梯的过程中,船员将防坠安全绳挂在救生衣缚带上。有几个问题值得关注,而且我相信并不仅仅是这艘船存在类似问题。

- 救生衣并不是专为坠落而设计的。(安全绳挂在救生衣缚带上,而缚带缠绕在身体上)。
- 没有使用能量吸收型的安全绳。
- 工作区顶部没有明显可用的救援手段。
- 安全绳不在工人的正上方。如果跌落,他们将会经历钟摆效应。安全绳正穿过一个尖锐的围栏。
- 安全绳固定在并不牢靠的扶手上。

这里有包括舷梯区域的设计在内的多个问题,似乎并没有考虑到如何安全的收放舷梯。舷梯放下后,希望有人在没有扶手的情况下走下舷梯然后将扶手提起到适当的位置,这样的设计思路表明良好的人性化设计在航运业还有很长的路要走。

更进一步针对这个问题,如果我们不能改变设计,那我们是否至少应该考虑如何让船员们安全的执行他们的任务?我们如何使用安全绳将一个失去知觉的人重新拉回到甲板并避免他们死于悬吊创伤?

航运业典型的反应很可能就是对船员进行更多的培训,以确保他/她受到指责时可归因于本质上的设计问题,而不是个人行为或培训的问题。

#### 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)

## CHIRP 评论

海事咨询委员会 (Maritime Advisory Board) 认同本报告的所有方面。这是人性化设计没有得到应用、却迫使船员去解决问题的好例子。设计人员请注意！

----- 报告结束

## 离泊——刹那间的人为失误——等待缆绳崩断…！

**要点：**离泊作业时，为了便于带缆工从缆桩解缆，船员将首横缆降落了下来。当值驾驶员以为首倒缆已经被解掉，于是示意绞车操作人员将缆绳收回。绞车操作人员开始绞缆。在收到引航员和船长提醒的同时，当值驾驶员意识到其中有一根缆绳没有解掉。他示意绞车操作人员停止绞缆，并放松缆绳。然后，带缆工解掉了那根横缆，离泊作业继续。引航员提交了一份事故报告，其公司对该报告进行了跟踪。

### 公司报告摘录

- 公司对这起事故进行了彻底的调查和分析，侧重于人为因素分析而非追责。其要点归纳如下：
- 公司安全管理体系涵盖系离泊作业，包括特定的系离泊作业安全操作程序。该程序参考相关的行业出版物，涵盖熟悉/培训，职业危险分析和设备的安全操作/保养。
- 系离泊作业团队包括当值驾驶员和4名普通船员。所有人员都是经验丰富的船员，被认为完全胜任系离泊作业，并且在开始任何系离泊作业之前已经完成了熟悉培训。他们熟悉泊位情况，也熟悉带缆工和系离泊作业班组间的通信流程。
- 在离泊前，所有系离泊作业班组成员参加了工前会并向驾驶台作了汇报。同样的，船长和引航员就离泊计划达成共识，并随后向所有相关人员作了通报。
- 驾驶台对通信进行了监督。标准的做法是当值驾驶员和带缆工之间直接用视觉信号进行沟通。驾驶台对其通信不进行干涉，除非需要进一步澄清或指导。
- 一旦船舶松缆，带缆工将解掉缆绳。当值驾驶员和绞车操作人员相邻站立，彼此间可以进行有效的语言沟通。在进行重要核实时，当值驾驶员站在一个能够同时看到船、岸班组人员的地方。在确认缆绳离桩后（经相互认可的视觉信号），船舶将用缆车先以慢速绞起缆绳。
- 当放松首缆时，首缆被有效的解离缆桩。但是横缆是个例外，在其解缆的关键时刻，当值驾驶员没有站在恰当的位置，因此不能确定是否所有缆绳都被解掉。相反，基于其与带缆工的最后一次视觉通信后经过的时间，当值驾驶员假定所有缆绳都已经解掉。尽管是无意的，这种做法也是违反标准实践的。另一个更严重的错误是此时缆车正以高速运转，违反标准实践。尚不清楚为何缆车操作人员这样操作。
- 尚未发现上述错误的连带原因。疲劳被排除在外。

### 结论

- 对离泊作业危险分析的回顾表明，没有直接引用与岸上作业人员沟通的必要以预防此类事故发生。（指定的程序改善）
- 当值驾驶员参与了缆绳的释放和回收，且暂时性的协助船员而非监督其操作。（缺乏情境意识）
- 解横缆时的通信渠道不足，当值驾驶员没有收到带缆工的信号以核实一切清爽且缆绳的琵琶头脱离缆桩。此外，大家也没有意识到这个问题，且当值驾驶员所在的位置无法确认码头带缆工是否处于远离缆桩的安全位置。（缺乏有效的沟通，操作位置不当）
- 当值驾驶员根据时间长短推测离泊作业的关键信息，由此产生的无意识的风险被认为是人的行为因素。（缺乏风险评估的行为）
- 最后，缆车在绞缆的初始阶段告诉运行的事实暗示了监督不足。（设备的不当操作和有效监督的缺乏）

### 采取的行动

- 港口运营方讨论了未遂事故分析报告以改善现有的系离泊作业实践；
- 按公平文化程序对当值驾驶员进行调查并安排其参加一期相关培训。
- 公司发布了一则船队通告，分享了事故经验并要求所有船舶讨论系离泊操作评估检查并在整个船队分享。该检查包括系离泊操作危险分析以确保从未遂事故得到的经验教训可以被整合应用到以后的工前会中。
- 该未遂事故的经验教训将被写入船队高级船员在船培训材料。

## CHIRP 评论

海事咨询委员会强调指出，当值驾驶员不应该参与具体的缆绳操作，应该对整个操作进行全程监督。公司调查人为因素的努力是值得肯定的——只有这样才能有效的解决根本原因，与之对立的是简单的说“没有遵守安全管理体系”。

有用的参考——“OCIMF Effective mooring (石油公司国际海事论坛-有效系离泊)”以及“the Nautical Institute Mooring and Anchoring Ships Volumes 1&2 (英国航海学会-船舶锚泊和系离泊第1&2卷)”。

----- 报告结束

## 抵港和靠泊事故

**要点：**CHIRP收到了几个关于进港和靠泊的报告。下面的报告涵盖了通信失败、维护保养问题和操作问题。

### 报告者陈述(1)

该船提前抵达了引航站，但是继续航行进入引航界限。当我乘坐引航艇出港时，我看到该船提前抵达，于是呼叫该船并告知其不要进入引航站，如果有必要的话可以做一个旋回等我到达。该船没有采取任何行动，并且继

续前进进入引航界限。在重复呼叫和解释后，该船才调整航向/航速以使我能在正确登船点登船。

我们没有通过代理发送禁止进入登船点的书面指示，考虑到船舶即使收到也不一定照此执行。我们港口无线电中心(VIS)要求船舶在未与引航员取得联系前不准进入登船点。我们(引航员)只有视觉看到船舶之后才会与船舶沟通。

我可以确定的是，事后来看，我本可以更好的沟通但是很明显对方对我正在要求的事情缺乏理解。我刚上驾驶台，船长就立刻问我为什么让他旋回等待。在充分解释并且熟悉驾驶台环境后，我努力同驾驶台团队建立良好的关系，因为过分挑剔的引航员会使其与船长/驾驶台团队之间产生障碍。在努力进行一些缓和紧张气氛的闲聊的同时，我也逐渐了解了船长的英语水平，他的英语水平一般。后来证实他之前从未来过该港口。

### CHIRP 评论

- 海事咨询委员会强调了港口当局、船舶和引航员间建立良好通信的必要性。一般来说，未进入港界/引航站界限的原因可能包括：
- 港界/引航站界限的任何事故可能会产生一定的法律后果；
- 引航员需要时间熟悉驾驶台设备，也需要时间与船长进行充分的信息交流。
- 引航员和船长需要确认船舶设备处于良好状态以便进行交接。
- 比如说，可能需要时间进行编队进港。
- 船舶可能没有意识到附近的任何其他船舶的行动，这些船舶的行动可能有优先权。

### 报告者陈述(2)

- 当晚驾驶一艘汽车船，记录了一些问题以供参考。
- 由于副机故障导致艏侧推不可用。船长规定艏侧推不可以使用，这样不会有全船断电的危险。这是离泊时引航员到驾驶台后船长说的。我当时在呼叫第二艘拖轮。
- 由于绞缆机油泵在操作中需要转换，船舶首尾离泊解缆操作进展缓慢。我回想起了该船之前的操作。
- 电梯故障，从船员生活区到引航员登船甲板共14层甲板，导致引航员登船时间比预期长。
- 船舶VHF无线电通信时常中断，难道是手持设备的问题？

### CHIRP 评论

海事咨询委员会评论道，很多引航员确实会延迟开航，将船抛锚直到缺陷得到改正，并且通知港口国检查官(尽管这样做的权利不是每个引航员都有的)。该案例中的许多问题暴露了系离泊设备设计缺陷、工作准备不足和保养缺失等问题——总而言之，非有效的安全管理体系。很遗憾，这个现象并非个案。船员长时间使用这些有缺陷的设备生活和工作以至于其并不认为这些设备有缺陷。

### 报告者陈述(3)

在船舶靠泊时，一个拖轮命令的错过导致船舶与泊位的严重触碰。貌似是，当命令被接二连三的传达给前后拖轮时，给船首拖轮下达的一个命令被船尾拖轮的回答所妨碍。这造成了该拖轮在船舶给出停止的命令后仍然顶推。由于防撞碰垫充分吸收了该负荷，因此未对船舶造成损坏。由于船舶侧面先与码头接触，未造成损坏。然而如果是船尾拖轮一直顶推，对于该船型的船舶来说，可能会对船舶的正横后造成损坏。

### CHIRP 评论

海事咨询委员会评论道，当船舶靠泊时，其速度必须完全处于控制之下。该案例的问题是频繁的向拖轮下达指令。任何向拖轮下达的指令在发送前必须进行认真考虑。拖轮船长的视野和他们的通信手段是需要额外考虑的。国际拖轮船长的协会的出版物“拖轮标准操作指令”(Standard Pilot Orders for Tugs)专门讨论了拖轮操作指令的间隔，而且这在同时使用2条及以上拖轮时变得更加重要。所有关于拖轮指令和语言的问题是当前全球讨论的议题。

### 报告者陈述(4)

在引航员引航进港时，一艘船舶在距港口入口东南约2海里处发生全船断电。主机停车，尽管舵效和应急电源仍然有效。船舶以5节的速度向港内驶近。双锚备妥并随时可以使用。发电机2分钟后重启，所有电源和系统恢复。此时，对主机和艏侧推进行了测试。经与船长磋商，同意恢复进港。船长告知引航员，全船断电的原因是一台备用发电机的启动。船舶之后顺利靠泊，未发生其他事故。

### CHIRP 评论

海事咨询委员会提出了如下经验教训以避免类似事故再次发生：

- 在备车前，船舶应确保在到达引航员登船点前确保充足的电力供应且备用发电机可用，以便能够应付所有预期操作，比如电动液压锚机、艏侧推、照明设备、主机。
- 应该预先备妥双锚——船舶距泊位仅2海里。
- 抵港前检查是否恰当——是否正确的开展检查，谁进行的检查，是否由公司确认？如果回答是否定的，管理者应该接着问，为什么？(潜在的管理失误)
- 有些公司开展设备操作演习，这些演习对于帮助培训船员应对上述事故很有用。
- 该事故发现的潜在的致因包括但不限于：
  - 潜在失误——设计，硬件，维护保养管理，程序，培训。
  - 人的因素——自满，本地做法，压力，疲劳，情境意识

----- 报告结束

## 号灯——你能看到它们吗？

**要点：**一艘游艇与一艘大型客船相遇，而该客船的号灯很难从其他甲板灯中区分出来。

### 报告者陈述

当时我的游艇正在向南航行，我在我船右前方发现另一艘船舶的灯光。在距他船一定距离时，我辨认出刚才看到的灯光是绿灯，并且我认为另一艘船舶是一艘向北航行的穿越航道的渡轮，离我船很远。随着两船的临近，显然我之前认为的绿灯实际上是一盏蓝灯，但是另一盏绿灯变得可见，因此我仍然认为该船是一艘北向的渡轮，且与我船无碰撞危险。但是，如果我看到的是他船的右舷灯，则两船的相对运动轨迹似乎不合情理。最后，该船距我船首1海里横越我船船首——她是一艘自西向东航行的邮轮。因此，我本应该能够看到她的左舷灯，但是即使事后检讨，我仍然无法说服自己在这艘邮轮的众多可见灯光中有一盏红灯。这对于邮轮来说是一个常见的问题，而且也不比其他情况差多少。

在那时，他船没有对我船产生危险，因为另一船距我船首有一段安全距离，并且我船是直航船。然而，由于我只看到貌似是绿舷灯的灯光，故对当时局面做出了误判。如果我船当时是用机器推进，我们将直到非常接近他船才能确认自己是让路船，只是因为航迹不合情理，而不是因为我看到他船红色左舷灯。

避碰规则规定了号灯的最小能见距离。然后，其他亮光的影响会遮掩号灯，（该案例中他船距本船船首1海里），或被误导（本案例中最初我能看到的有色灯光是绿灯），是我们不期待的。船舶应该确保其航行灯足够明亮以便能使他船从其所有其他灯光的背景中看到，并且避免使用可能造成混淆的有色甲板灯。

对于渔船来说，非常明亮的甲板工作灯遮挡航行灯也是一件常有的事。

### CHIRP 评论

海事咨询委员会强调了通过罗经连续地观测来船的方位变化进而判断是否存在碰撞危险的重要性。号灯能见距离——与其他灯光无关——必须遵守避碰规则附录一。

另外，他们咨询了为何船级社批准那些号灯能见距离受影响的设计。现有的技术可以做到完全遮挡甲板灯光——允许在甲板上安全移动但不会遮挡号灯。

所使用的号灯灯泡的质量是另一个可能因素。以LED为例——难道获准的供应商由于避碰规则相关规定的缺失而抑制这些技术的引进？

报告结束

## 幸免于难——渔船和滚装船

**要点：**一则报告概述了发生在地中海的一起碰撞未遂事件。

### 报告者陈述

在我夜间当班时，我听到一艘意大利渔船在VHF16频道上多次呼叫一艘滚装渡轮，要求渡轮让清她，因为她是拖网渔船且显示了要求的号灯和渔船作业灯。该通信使用的是意大利语。渔民也提供了其位置并说他在过去5分钟一直使用闪光灯闪光。由于他并未收到滚装船的任何回答，并且考虑到该船未进行任何航向和航速的改变，他不得不采取避让行动并停船，最终在距该货船10米处停下。该渔民在随后即联系了最近的当地意大利海岸警备队站点，向其报告了该未遂事件。他被告知第二天其返港后海岸警备队将开展调查。

在VHF中听到如此通话确实让人震惊。在该案例中，正规瞭望的缺乏原本能够导致事故的——渔船船长的行动阻止了它。

### 第三方观点

CHIRP给该船舶的ISM经理去信，但是对方没有回复。

### CHIRP 评论

海事咨询委员会评论道，除了VHF不应该被用于船舶避碰的情况外，渔船对碰撞危险的高度警觉是恰当的。另外，意大利海岸警备队对事件进行了调查，这是令人欣慰的。然而，涉事公司未作出回应，这是令人失望的，也从侧面说明了该公司较差的安全管理文化。

报告结束

## 注意脚下！糟糕设计的驾驶台两翼平台

**要点：**糟糕的设计——潜在的高处致命坠落的绊倒风险。

### 报告者陈述

我今早引一条船进港。当我在黑暗中从驾驶台走到驾驶台两翼时，我碰上了一个与甲板有200毫米空隙的平台——尽管在其边缘有黄色油漆，但这些油漆几乎看不见。站到该平台上，驾驶台围板位于我的大腿中部，而不是臀部。该平台距泊位26米，这着实让人紧张。

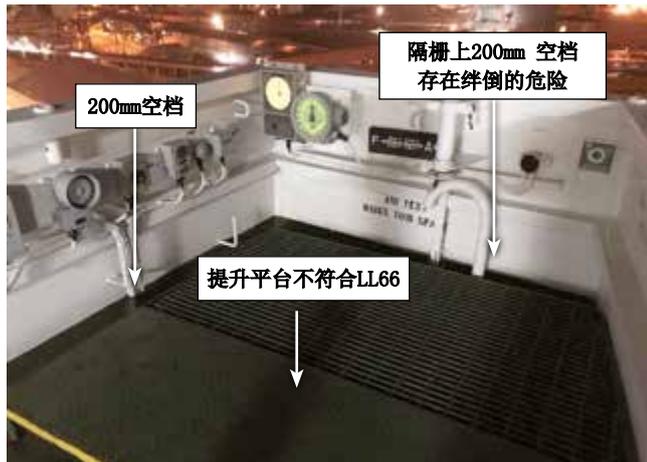
靠泊时我从该平台走入驾驶台，我的脚滑出平台外边缘。这主要是由于平台与驾驶台翼桥的垂直立面直接有大约200毫米的空档导致的。

我不确定为什么该船如此建造其驾驶台两翼平台——我唯一确定的是这样设计更容易使人从驾驶台两翼坠落。

报告者向港口国检查报告了该事件，港口国检查官调查了该船舶并进行了例行检查。他们特别评论道，该船有

大约13年的船龄但该事件却从未被提及。1966年国际载重线公约25(2)号规则“船员保护”规定，甲板的舷墙高度应至少为1000毫米。增加甲板平台后，该高度可以降低至约880毫米，但不遵守该规则。该船的船级社也规定，驾驶台两翼、干舷甲板和上层建筑甲板，舷墙的最低高度为1000毫米。

港口国检查官开具了一个缺陷项，要求其尽快满足规则的要求。在此之前，必须进行一次风险评估，采取恰当的措施以确保任何位于该区域的人员没有坠落或绊倒的风险。该公司的港口船长，在那时登船，同意相应的采取行动。



驾驶台两翼的绊倒风险——围板高度必须不低于1000毫米

### CHIRP 评论

该不合规的设计本应该在船旗国检查中被发现。在设计阶段就应该进行风险评估和应变管理。这本应由船舶管理人批准的。希望该报告能够使所有航海人员意识到舷墙最低高度1000毫米的必要性和夜间被障碍物绊倒的固有危险。

报告结束

## 客船安全

**要点:** CHIRP收到了几份报告是关于国内和国际客船安全管理缺陷的概述。

### 报告者陈述(1)

今年早些时候我乘坐了一艘邮轮。作为一名曾经的海员，我对该船甲板部船员偶尔表现出的非专业行为感到震惊。以下是我注意到的——可能都是一些小事，但也表明了该船的文化。我联系了船上的管理层，但他们的回应没有什么帮助，于是我给公司写信了。(评论用斜体表示)

- 虽然楼梯间的门有固定装置，但收完缆绳的船员离开后仍让那个门处于摆动状态。后面有六个船员穿过那个门依然让它处于摆动状态。他们都知道这艘船正在出海。

- 刷漆人员在顶篷上作业，有一次带了安全带但没有使用，第二次没有带安全带。照片显示有船员爬上了梯子，由下面另一名船员支撑着。虽然“安全工作守则”(Code of Safe Working Practices, CSWP)确实允许这种控制措施的使用，但这仍然是“高处作业”。“安全工作守则”列明控制措施应到位，并且认可的船上风险评估允许在诸如此类较低高度的任务中使用梯子。但要注意，本案中梯子下面是有人支撑的。在这种情况下，将安全带固定在这样一个狭窄的地方很可能比坠落更危险。
- 我观察到一个水手用砂轮机磨削刮刀。砂轮机盘片朝上并且在旋转，他把刮刀放在上面磨削。在这过程中有乘客从旁边经过。这类操作没在工作间进行，他把自己和乘客置于危险之中。这可能是很个别的案例，但应该在甲板部工前会上提出，以确保电动工具的安全使用。

### 报告者陈述(2)

在停泊期间执行驾驶台日常工作时，我注意到附近停泊的渡轮上有一个船员在甲板上约3~4米的脚手架上工作(油漆)，没有穿戴任何个人防护设备(没有安全带、头盔、护目镜或手套)。不仅如此，当脚手架被其他船员移动了几米时，那船员就待在脚手架顶上。确实令人震惊的景象!

### CHIRP 评论

海事咨询委员会评论说，在这两份报告中，危害似乎都没有得到管理，显示出安全文化和领导水平都很差。有人质疑“两米规则”(译者注：基准面2m及以上有可能坠落的高处进行的作业均视为高处作业)是否在贬低作业许可证的功用(应该考虑到工作的具体地点和潜在危险)。可参考CSWP(Code of Safe Working Practices, 安全工作守则)第8、11、17章。MAIB(英国海事调查局)调查了几起高处坠落事故，且MARS(Mariners' Alerting and Reporting Scheme, 船员警示和报告计划)和CHIRP都有关于高处作业的报道，所以这个问题还需密切关注。

### 报告者陈述(3)

在大陆和岛屿之间航行的国内客船上，虽然导游使用公共广播系统以五种语言广播常规信息，但却没有提供安全警告。航路全程约50分钟。回程在公司类似的船上，同样没有提供安全警告。

中间甲板上唯一标有“出口”(EXIT)标志的出口位于尾部。该层甲板首部的门没有标记，也没有看到被使用过。根据该公司网站，这艘船舶的甲板平面图将这些门描述成可以使用的，每个门都通向外部通道。

船尾的舷梯放下后可供乘客上下船，但舷梯上的栏杆却与船尾固定舷墙之间留下很大的空隙。当看到学生走过这个区域时，站在甲板上的船员会伸出一只手臂暂时填补栏杆之间的空隙，但对成年乘客却没有使用这种保护措施。

缆绳套在码头的缆桩上，但上面附着有一个挂钩，这可能让排队等候登船的乘客有绊倒的危险。

建议公司的安全管理体系应考虑：

- 要求往返航程上都要广播安全警告。
- 检查所有船舶的紧急出口布置图，确保能够和计划用于此目的的门上都有“出口”标志。
- 设计一种有效的措施将舷梯栏杆和固定舷墙之间的空隙连接起来——比如一个可以快速放置和移除的栅栏——防止乘客和船员从这空隙坠落，造成伤害和/或溺水。船员被发现没有穿救生衣。
- 检查该公司船舶采用的系泊方法，确保不会造成绊倒危险。



### CHIRP 评论

CHIRP确认这些船舶没有IMO编号，因此认为它们适用于国内立法。CHIRP给船舶管理公司和船旗国写信，但都没有回应，这反映了地方和国家层面的安全管理和安全文化缺陷——如果他们选择这样做，报告者的担忧是完全合理的。

报告结束

## 别碰！发现弹药

**要点：**一艘寻宝船报告发现了意想不到的宝贝。

### 报告者陈述

该船正在寻宝，并用遥控潜水器扫描和打捞残骸。这时，除了探寻到的珍宝之外，弹药也被带到甲板上了。报告者致信CHIRP，询问没有适当保护设备的情况下如何处理这些具有潜在危害的物品。



寻宝时发现的弹药

CHIRP联系了皇家海军的拆弹部队，他们的建议非常明确。任何情况下都不要处理任何弹药。无论你身在何处，如果发现可疑物品，请立即联系当地主管部门，由专家对危害进行评估和处理。

### CHIRP 评论

海事咨询委员会完全赞同上述建议，同时还指出，发现弹药在疏浚行业和渔业中很常见。由于危害的严重程度是未知的，所以应谨慎的保持安全距离直到援助到达。

报告结束

## 刚性充气艇翻扣随后游艇搁浅

**要点：**一艘游艇陷入困境，需要援助，但一切都搞砸了。

### 报告者陈述

一艘游艇在航道上遇到发动机故障，船长请求从河口拖曳到游艇俱乐部的泊位。俱乐部派出一艘刚性充气艇(RIB)，由持有RYA 2级机动艇和RYA救生艇证书的人员驾驶前往执行拖曳任务。由于退潮及风向作用，在河流入口处产生较大的涌浪。这导致RIB和游艇被较大的作用力分开。RIB被淹没随后倾覆了。RIB上的船员落入水中并用应急绳索关闭了发动机。由于训练有素，他们爬上了仍然和游艇绑在一起的已经翻扣的RIB顶部。

游艇上的舵工向当地的海岸警卫队发出了遇险呼救，且RIB所有人员都被救出。由于倾覆RIB的锚已抛入水中，船员均从翻扣的船上救出，游艇舵工就解开了RIB拖缆。然而，由于持续的发动机问题，船长难以操船以抵挡退潮，因此也抛锚了，最后游艇搁浅在岸边。当地驻扎的救援人员协调了救援。

所有人员都被给予了低体温急救，随后返回到游艇俱乐部，在那里继续进行医疗观察。所有人虽然都湿透了并受到惊吓，但已经从事件中完全康复了。

### CHIRP 评论

认识到有紧急情况发生以及如何采取相应措施是非常重要的。在本案中，本来相对安全的状况却迅速成为紧急状态。这份报告显示了及时联系正确的救援组织的重要性。应急关停发动机的有效运用无疑缩短了救援时间，这是本报告中非常积极的一个方面。

还有人指出低体温可能是冷休克，可能需要单独治疗，因此应始终寻求专家援助。

报告结束

## 引航员登乘装置

**要点：**CHIRP继续收到许多关于引航员登乘装置不符合SOLAS要求的报告。以下是从报告中选取的部分问题。

### 报告者陈述(1)

扶手绳没有按SOLAS要求固定在甲板上的一个加强点，而是系在栏杆上。这艘船很可能是合规建造的，但看着弯曲的栏杆，我可不相信它们能保护我免于垂直坠落而亡的。



不符合规定的布置——扶手绳没有固定在一个加强点上

### CHIRP 评论

正确的引航员登乘装置布置，包括从引水梯到甲板的过渡区，在IMPA登乘装置公告和SOLAS V/23 7.1.1中均有详细的描述。

### 报告者陈述(2)

当我从船上下来的时候，我注意到有一个装置将引水梯夹在船体上，很可能是为了避免引水梯持续的过度旋转。这艘船以前曾因不安全的引水梯布置被标记过，但该解决方案并不完全符合SOLAS要求。该船(及其入级船级社)需要找到一个符合SOLAS要求的最终解决方案，以将引水梯牢固地固定在船体上。



不符合SOLAS要求的改装

### CHIRP 评论

海事咨询委员会指出，在实施改进管理程序之前，报告应包含开展全面风险评估的必要性——引水梯布置不符合SOLAS要求。**CHIRP**写信给该船的ISM经理，但他们拒绝回应。我们与UKMPA(United Kingdom Marine Pilot's Association, 英国船舶引航员协会)讨论了这张照片，他们强调了以下几点：

可参考IMO A1045号决议的第7.2.2段。遗憾的是，这个决议写得并不好，因为在编辑期间，组合梯的固定要求不知何故被加入到了绞车卷轴部分——这是今年早些时候MCA(Maritime and Coastguard Agency, 英国海事与海岸警卫署)所采用的。然而，在仔细阅读整个段落的情况下，很明显引水梯和舷梯固定在舷侧的要求都是适用的，无论是否使用绞车卷轴。



符合要求的例子——磁性装置(左)和真空装置(右)

任何引航员登乘装置必须符合SOLAS第V/23条款以及经A.1108(29)修正的IMO A.1045(27)决议。

----- 报告结束

## 收到的信件

### 健康问题!

**CHIRP**海事的大部分报告以及我们的出版物中重点强调的都是针对船舶和个人安全方面的风险。人员伤亡是比较常见的风险，但在疾病预防或管理方面的缺陷却很少涉及。

**CHIRP**与ISWAN(International Seafarers Welfare and Assistance Network, 国际海员福利与援助网络)的密切合作以及对渔业的持续支持表明，与健康有关的事件报告在增加。

现在，当报告者发现工作中存在与健康风险相关的管理缺陷，尤其是与国际劳工组织MLC2006公约以及将于2017年11月16日生效的渔船公约的健康要求和建议不符时，**CHIRP**鼓励报告者与我们联系。

我们计划发布系列特色文章和展示，以通报工作中存在健康风险的报告，并涵盖一些不符合公约列明的健康条款的案例。报告者可使用自己习惯的方式向**CHIRP**报告。

我们计划提供文章和演讲，以通报和鼓励与工作有关的健康风险的报告，并列入不遵守公约中列出的健康条款的例子。记者被邀请使用习惯的方式向**CHIRP**报告。

## 最佳做法——应急集合站

参照**CHIRP**第47期的最佳做法——应急集合站，我贴上了一张我们船上应急集合站的照片。我们在舱壁上布置了一些固定的钩子，以便在紧急集合时悬挂每个人的求生服和救生衣。这样可以确保每个船员在弃船时拿到自己的装备，因为如果这些装备放在甲板上，一旦船舶摇晃，可能会搞混。每次船员调动交接班之后，我们也会重新评估他们在自由落体式救生艇中的座位安排，因为接班的人员可能不适合其前任的指定座位。

**CHIRP**注——由于使用了座位上的安全缚带，自由落体式救生艇释放过程中不需要穿着救生衣。（于是这种情况下就需要救生衣挂钩）

当我收到“电报”时，我首先会看健康和部分，以便更新我的告示板。现在你们的“最佳做法”部分非常有趣，我们已经采用了**CHIRP**第47期中关于锚链的建议。



应急集合站用于悬挂求生服和救生衣的固定挂钩

我们对**CHIRP**海事项目的赞助方深表感谢，他们是：



领港公会公司



英国劳氏船级社基金会



不列颠轮船保  
险协会



国际航海基金会



尔德船厂



TK基金会



英国船东互保  
协会



联运保赔协会

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

