

编者的话

本期《海事反馈》中包含的海事案例很多，已达到限额要求。为此我们感谢所有向我们报告的报告者，感谢你们花费时间联系我们。全世界各地的海员都会感激你们的努力，你们确实为提高海上安全做出了巨大贡献。

本期的第一个案例与引航员登离船时所用的舷门的布置有关。这个案例似乎有些眼熟，这是因为我们曾经在第48期的《海事反馈》中讨论过类似的问题。本期《海事反馈》我们将船级社的回应涵盖其中。我们的海事咨询委员会对这个回应表示并不满意，因为这个回应看起来就是相关规则的原文而不是船级社自身的态度，整个回应让人感到失望。

本期我们也列举了许多有关海上避碰规则的案

例，并且强调了从中浮现的一些问题。目前，我们要想说所有船舶都能遵守海上避碰规则还有很长一段路要走，所以请大家尽自己最大努力保证遵守海上避碰规则。

读者们可能会回想起在一段时间之前，我们支持了一项关于在一个渔业港口保留夜间值班人员的活动。本期《海事反馈》中的最后一个报告就与这项活动有关，它叙述了由于保留夜间值班人员使得一个生命得到了救助。这个案例完美地说明了**CHIRP**海事能够帮助海员保护生命安全，但是我们要做到这一点需要你们的支持，所以请继续向我们发送你们的案例报告。

让我们一起对航运进行改变，让航运变得更加安全。

报告

舷侧引水门的设计

要点：考虑到第48期《海事反馈》中的一个案例报告陈述了一艘船舶未按照SOLAS公约第V章第23条规定建造，此次又收到了第二个类似的报告。

报告者陈述

本报告中的船舶是一艘正在进行首航的新建船舶。引航员是从允许的引航员登船区域进行登船的。在此案例中，引航员是通过一个位于船舶尾舷处的“猫洞”上船的。而距离引水梯位置大约5m处，船尾处的船壳开始向舷侧凸起，这就导致引航艇难以恰当地靠到大船舷边，并使引航艇面临被吸入进大船尾舷凹陷处的风险。

该船在出港航行时吃水10.4m，当引航艇尝试着去接两名引航员从“猫洞”离船时，引航艇出现了损坏。于是船上人员放弃了从“猫洞”离船的方案，从船中部布置了组合梯，使得引航员能够安全离船。

通过观察发现，这艘船上其它的引水梯设备均保持

了良好的情况。应该告知船东这种舷门的设计可能会导致的问题，同时也应该告知船东在建造类似的船舶之前应当审核引航员登船装置的设计情况。



引航艇出现损坏

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

进一步的对话

通过调查发现，建造这艘船舶的船厂与第48期《海事反馈》中报道过的一个类似案例中的船厂是同一家船厂，并且是由同一个船级社负责，只是这次案例中的船东与船旗国与上一个案例不同。

CHIRP海事分别向船舶管理者，船级社，船旗国相关机构和船厂写信询问。在船舶管理者和船旗国相关机构的回信中他们仅是简单地描述了案例，而船级社和船厂的回信则强调了在上一次报告中总结出的问题仍然没有得到有效的校正，导致类似事故仍在发生。同时，船级社和船厂均强调了他们已经对上一艘船舶(第48期《海事反馈》中披露)进行了改进，但不幸的是，从上一艘船舶中学到的经验教训并没有推广到新建造的船舶当中。

虽然船舶管理者、船厂和船旗国政府均没有回应，但是**CHIRP**海事受到了来自船级社的回复。下面是船级社回复中的一些要点：

基于这艘船舶上设有两种情况下的引航员登船装置，我们批准了其布置：

- 位于船尾处的引水梯，当船舶吃水大于13m时使用；
- 位于船中处的舷梯和引水梯构成的组合梯，当船舶吃水小于13m时使用。

我们是根据SOLAS公约中的相关要求批准了这艘船舶的引航员登船装置。

您一定清楚，部署引航员登船装置事实上应当是船上操作方面的问题，并且应由船员根据当时的登船条件来决定何种引航员登船装置是正确适当的。

我们向您保证我们一直致力于宣扬我们的目标和理念，即“保卫生命、财产和环境安全”。

CHIRP 评论

海事咨询委员会对这起事故报告进行了深入的讨论。虽然很感谢船级社对此案例作出的回应，但是我们仍然需要注意船级社对引航员登船装置进行的批准仅仅是针对本案例中的船舶，与第48期《海事反馈》中报道的船舶无关。

实际上，这起事故和上一起类似事故的根本原因在于对相关规则的理解和在船舶设计阶段中的初期核准上，（并且需要注意的是在船舶设计阶段负责的船级社与船舶在投入运营之后负责的船级社可能不同）。

SOLAS公约第V章第23条规则3.1条款中声明，“应设有能使引航员从船舶的任一舷安全登船和离船的装置。”3.3.1.2条款中声明引航员登船装置应设置在平行中体长度范围内，并尽实际可能在船中一半船长长度的范围内。如果条文字体的颜色不再是红色，那么本规则条款将变为指导性条款，而非选择性条款。

船级社与船厂之间的协作至关重要，它不仅要保证船舶符合相关的规则要求，还要避免其出现危险情况和人命损失。船旗国政府有责任去直接确保船舶符合规范要求，或者让其指定的机构(如船级社)代为负责。船东也应当积极地关注他们所购买的船舶，以保证这些船舶是适航的，并且不会威胁到人们的生命安全。

当船上采用舷梯与引水梯相结合的组合梯时，布置舷门便可以少用一些索具，并且不应当再使用位于尾舷处、靠近螺旋桨的舷门。当在上述位置处设有舷门时，我们应当充分了解引航艇和引航员可能遇到的危险。

在船舶建造的过程中，如果某些规则条款的表述和解释较为模糊，特别是当这些条款是针对特殊情况时，我们应当倾向于在船舶设计阶段就将有关的潜在危险排除在外，而不是将这些危险设计在船舶之中。

下面的链接可能会有所帮助：[IMPA造船工程师和船厂指南 - 引航员登船装置条款2012](#)。

----- 报告结束

船岸之间的纽带--舷梯

要点：该报告强调了码头工人从船上移除舷梯时的糟糕行为。

报告者陈述

最近，有一艘邮轮停靠在码头，该船的舷梯是由港方的吊机来进行安装和移除的。在船舶开航前，有三名工作人员(一名吊机操作员和两名码头工人)操作吊机移除了舷梯。我当时在码头以上四层甲板的一个阳台上，这个位置正好靠近码头吊机。尽管我没有任何航海经验，但是我之前曾经管理过重型机械工程操作，其中包括吊机的操作。整个操作过程看起来并不慌乱，但是这两名码头工人采取了很多我认为应该避免的行动：

- 他们没有穿戴安全帽，并且他们的头部时常会贴近吊机的金属吊钩。
- 码头工人在向吊机操作员发出手势指令时，他的手指动作幅度非常小。我不确定这名码头工人是不是在使用当地的手势指令，但是我所熟知的手势指令是通过挥舞整个手臂来完成的。
- 其中一名码头工人走到了吊起的舷梯下方，并在放置垫木时将手短暂地放在了舷梯下，如果舷梯出现异常的下降将会对他造成危险。

上述这些都是很容易就能避免的风险，如可以通过佩戴安全帽、使用清晰的手势和远离吊起的舷梯这些方法进行规避。这些风险都是很小的风险，但是一旦引发事故，事故的后果将会非常严重。

进一步的对话

CHIRP海事向船公司写信，表达了自己对该起案例报告的关注 - 该公司就位于邮轮上的豪华区。通

常来说，进入船舶的方式是由船长负责(并由船公司协助管理)，但是在本案例中这个责任直接落在了港口当局。这种“糟糕的协作行为”是否得到认可值得质疑。船公司对此做出了回应，它对我们的案例报告表示欢迎，并且将其移交给了QHSE部门进行处理。此外，船公司与港口当局进行了联系，**CHIRP**海事也给港口管理者写信进行沟通，但没有收到任何回复。

CHIRP 评论

海事咨询委员会对这起案例报告中的两个方面内容进行了评论。首先，无论是船上人员还是岸上人员，任何人都对所有人的安全负有责任。码头工人有责任去照顾另一个工人的安全，如果有人正在采用不安全的方式做一些事情，码头工人应当去阻止这种事情发生。有时这也被称作停止工作授权，鼓励这种做法可以促进安全生产文化达到更高的高度。

在本例中，海事咨询委员会评论到邮轮一般不会将这类工作进行外包，所以这类工作的安全责任通常落在港口当局上。同时需要注意的是，一些港口还在以较低的安全标准要求进行操作。但是，如果船长写了海事声明，这就可能促进港口当局采取补救措施避免风险。或者，由船公司给港口当局写信也可能促使行为安全达到更高的程度。

最后需要注意的是，事故报告者的评论适用于所有的起重操作，并且《Code of Safe Working Practices》中涵盖了信号发送流程。

报告结束

渔船的渔具堆放问题

要点：一份关于渔港内一些习以为常的渔具堆放问题的报告。

报告者陈述

当我从渡轮的乘降处走出来的时候发现港口周围散乱堆满了大量的渔具。所附的照片显示在乘客和渡轮之间的通道两侧散乱堆放了大量的渔具。



上面这张照片上着重指出的渔具将被移除

第六页的图片可以看到在靠近码头边缘和舷梯周围有大量的废弃的和陈旧的渔机。渔具渔机可以存放在那里，但在以这样的堆放方式存在可能会产生很多安全隐患。港口当局要求渔具渔机不得存放于上图所示区域附近，可见渔民和港口的指导船长并没有听从港口当局的要求。一个正在修理的渔船，如下所示，有一个正在维修的渔船，貌似在甲板上杂乱的放着气割设备和一个液化气瓶，似乎是气体切割设备，很不安全，而且甲板上也没有船员。



这里堆放问题所存在的危险地方，你能找到多少处？

显而易见，我们可以发现大量的危险存在。也许在**CHIRP**的指导和督促下，可以提升港口当局的风险管控能力，以减少港口第三方使用者所可能受到的伤害。

CHIRP联系了港口当局，但没有得到任何回应。

CHIRP 评论

海事咨询委员会评论说，这份报告确实着重指出了堆放管理问题。港口当局有责任保证港口使用者和渔民每一个人的安全。简单的堆放管理措施所涉及的成本远低于事故、起诉或来自第三方的诉讼相关的成本。在英国，HSE(健康、安全、环境)体系文件认证的实践和指导守则(ACOP)涵盖码头作业的安全，并针对那些有义务遵守1974年《工作中的健康和安全法案》规定的人。这包括控制码头房舍的人、工厂和设备的供应商、码头雇主、经理、安全官员、安全代表和工人。它还建议使用风险评估和风险控制。另外还有MCA/DFT端口的海上安全代码。在国际上，其他国家有自己的立法涵盖港口安全。

----- 报告结束

避碰规则——一起侥幸脱险事件

要点: CHIRP收到了几起来自商船和邮船方面的航行侥幸脱险事件的报告。由于其中的一些报告反映出的主题是相同的，因此为了避免重复，CHIRP并没有对每一个报告进行评论，而是在本小节的结尾处做出了总体的评论。

报告1: 该报告描述了一起帆船与正在接受引航的大船之间的侥幸脱险事件，强调了关于这起事件的不同观点。

报告者陈述(1)

在参加一次当地的帆船赛事期间，我们的帆船在涨潮时正以顺风状态向下一个标记点航行。当时我们使用了一个大型的并且颜色艳丽的三角帆，对地航速接近6.5节。能见度有些不良，但是能见距离也能达到2.5海里。突然，我们注意到有一艘大船正从我船的左舷快速驶近。出现这种情况是很不寻常的，因为这艘大船正在由南向北穿越航道。一般来说，在这片水域内出现的商船只有当地的拖轮和引航艇。很快我们就发现我船此时与这艘大船有碰撞危险，并且在风和潮流的作用下我船与他船正在迅速靠近。由于我船与他船之间的相对方位始终保持不变，并且他船(让路船)未采取任何避让行动，因此我开始在VHF16频道与他船联系。在联系的过程中我呼叫了他船三次，想要确认他船是否听到信息，同时也想弄清他船的航行意图，但是均没有收到任何答复。当我们即将采取紧急转帆操作时，我船的一名船员说他船采取了转向措施，正在向左转向。

这艘大船最终从我船船首处100码的距离驶过。当我船驶过他船船尾时，我注意到他船悬挂了一面引水旗。

经验教训

- 永远不要假设让路船会采取让路行动。作为一个具有35年航行经验的人，这个教训我已经学习过了。
- VHF是一种非常糟糕的通讯手段，因为：

- 无法保证信息正常发出 - 事实上我们确实发送出了信息，因为我在比赛期间与另一艘船舶进行了确认。
- 无法保证有人值守高频，或者他船的VHF处于开机/工作状态。
- 在大船与小型帆船会遇的情况下，大船可能会忽视VHF上的呼叫。

- 即使大船上有当地的引航员引航，并且他能清楚地意识到在这片水域经常遇见帆船，引航员可能也不会遵守海上避碰规则。

进一步的对话

CHIRP海事写信给引航站进行沟通，引航站回复如下：

我们已经与当时在船的引航员讨论了这起案例报告，这名引航员做了以下几点陈述：

- 当我船驶近位于本船右舷船首处的三艘帆船时，我船在一段时间内一直保持进行方位观测，并且对这些船舶进行了自动雷达标绘。其中的两艘帆船从我船船首驶过，第三艘帆船则是从我船船尾驶过。我船观测第三艘帆船的方位一直在变大。
- 我船自出港之后便一直把定航向航行，我船的最大速度为8节。所以我不理解为什么报告者会说我船突然驶近他船。当时的能见度超过了4海里，所以任何保持瞭望的人员都可以在我船离港后以视觉看到我船。
- 由于VHF71频道是该水域的VTS通信频道，所以我船一直在VHF71频道值守。报告者如果按照当地的航路指南中的要求值守该频道，并且在该频道进行呼叫，那么他将会在第一时间收到回复信息。

报告者评论如下：

- 从我船(第三艘帆船)观测来看，他船的相对方位基本保持不变，足以影响本船的操纵。我想通过VHF通信来确认他船的航行意图，以及想要知道他船是否知道我船的位置。
- 我之所以说他船“突然”驶近我船是因为他船如果从该水域内商船的角度来看是以一个极其意想不到的航向驶近。以后这种类似的错误我不会再犯。
- 当时我在海平面之上6英尺处通过视觉瞭望，对于我而言，当时的能见度确实只有2海里左右。我不可能有从距海面30英尺高度处看到的良好视野。
- 当地的航路指南中明确豁免了从事娱乐活动的船舶，因此这些船舶几乎不可能使用VHF71频道。但是，71频道是我船VHF扫描值守的若干频道中的一个，这样我船可以清楚该海域内发生了哪些情况。如果他船在71频道上呼叫我船，我们能够收到他们的信息。我从未想过要在71频道上进行通信。对我而言，在16频道通信更加合理。我认为他船显然没有值守16频道。这

点真是让我大开眼界，让人对16频道是否为安全通信频道产生了质疑。

从本次事件中我学习到了一些经验教训，特别是学到了有关VHF无线通信的经验，并且了解了在相同局面下不同人员的不同视野可能会产生不同的观点。

报告2: 追越船与被追越船对安全驶过距离的不同理解。

报告者陈述(2)

我船从鹿特丹港驶出，并向多佛海峡航行，当时船速8.2节，航向270度。在我船驶过引航站后，我发现在我船左舷船尾处有两艘船，并且他们的速度均比我船快。

首先，我与这两艘船舶中较大的那艘船进行了沟通，告知他船我们要保持航向航行至通航分道的南端。他船对此进行了确认，并且向右转向准备从我船右舷追越。之后我注意到另一艘船舶（一艘支线集装箱船，船速14节左右）距离我船大概1.8海里，与我船有碰撞危险。此时这艘船舶位于第一艘船舶的船首方位，并且船速比第一艘船舶高。我尝试在VHF16频道与这艘船舶进行沟通，但是没有收到任何回复。然后我又尝试在VHF02频道（Maas引航站的工作频道，当时我们正航行在该引航站的管辖范围内）进行联系。由于我依然没有收到答复，我联系了Maas引航站，告诉他们这艘船舶与我船有碰撞危险并且我无法与其取得联系。此外，由于我船一直朝向通航分道的南端航行，因此我请求Maas引航站告知这艘船舶从我船右舷驶过。Maas引航站回复我船说这艘船舶已经收到信息，并且他们将会向左转向（从我船左舷驶过）。

当我们两艘船舶的距离接近至1.2海里时，我看到他船正在向左转向，但是很快我清楚地了解到他船想以1.5-2链的横距追越我船。当时我船在Maas-Center灯浮的北侧，距该灯浮1.6海里。他船的左舷处没有任何其他船舶。

在当时的环境下，我认为1.5-2链的驶过距离并不是安全的驶过距离（如果两艘船舶中的任一船舶失去舵效，另一艘船舶将没有足够的时间采取行动）。

根据海上避碰规则第2章的要求，我进行了向右转向，以使得两船之间的驶过距离增大至2-3链。这个驶过距离依然较小，但是我船右舷处还有第一艘船舶正在追越。我呼叫了在我船右舷处的船舶，告知了他船有关我船的情况，他船确认将保持在安全驶过距离上通过。

当位于我船左舷的船舶以2.4链的距离驶过我船后，我船操舵至原航向航行，以便给位于我船右舷的船舶让路。xx轮最终从我船船首1.2海里处驶过，并且在我船北方1海里处驶入通航分道。

CHIRP海事联系了相关的船公司，并且与当时的船长进行了直接对话。这名船长认为当时他需要驶向分道通航制水域并且还要避让第三艘船舶。他

也清楚报告者的航行意图。但是有时在交通密集的水域，想要保证在人们所期望的xx链/海里的安全驶过距离上驶过是不可能的。

报告3: 在日本豊後水道航行驶向引航站时未遵守海上避碰规则

报告者陈述(3)

2018年4月10日，我船在豊後水道驶离Seki Saki引航站出港航行，航行期间遇见一艘进港的汽车运输船，当时该船位于我船西北方向，并且朝向引航站航行准备接引航员上船。

他船位于我船左舷船首处10海里时我船对其进行初始观测，当他船距我船左舷船首6海里并能清晰看到该船的绿色舷灯时，我船通过VHF呼叫他船。由于当天夜里能见度良好，我们认为他船也能看到我船的红色舷灯。此时他船距离引航站大概8海里。我船的值班驾驶员询问这艘进港船的航行意图？该船的值班驾驶员回复说他们正在驶往引航站准备接引航员上船，请求与我们右舷对右舷通过。我船的值班驾驶员说你船为让路船，应当采取行动避让我船并且不能横越我船船首，你船可以向右转向并且与我船左舷对左舷通过。我船值班驾驶员又说在我船左舷船首处还有另一艘出港船，我船无法向左转向。对此他船值班驾驶员没有回应。

我船继续密切观测他船，让我们惊讶的是他船竟然公然忽视海上避碰规则。他船继续保向航行并且开始减速，我们发现两船已经处于碰撞局面。在他船距我船左舷船首2海里前，我们再次询问了他船的航行意图，当他船回复说他们要保向航行时，我船立即操左满舵以让清他船。

汽车运输船所做出的不安全行为即不体面又令人恼火。我们跟汽车运输船的船长进行了激烈的讨论。仅仅因为他正在赶往引航站，而且离引航站还有8英里远，就忽视《国际海上避碰规则》（COLREGS）显然是不正确的做法。实际上，引航站位于正常航道以西约5.0英里。

你能把这个交给有关公司吗？因为这艘船航海技术太差劲了，竟然公然无视《国际海上避碰规则》（COLREGS）。他的存在绝对是航海的危险因素。

CHIRP 联系涉事的公司，但是没有得到任何回复。

报告4: 在爱琴海中航行的一艘超级游艇和一艘杂货船忽视《国际海上避碰规则》（COLREGS）。

报告者陈述(4)

我船发现“XX”轮位于我船左前方大约8英里距离，CPA（最近会遇距离）不足0.35海里，TCPA（最近会遇时间）大约40分钟。我船一直观察“XX”轮动向，当TCPA大约25分钟的时候，按照常理，我们用无线电的各种方式对其联络，但是都没有得到任何回复。此时我们船和“XX”轮的速度都在9节左右，我船一边继续保持原航速和原航线航行

一边继续呼叫“XX”轮。直至我们相距1海里的時候，我船开始鸣笛并采取避碰措施。距离越来越近，我船不断的鸣笛。大约相距0.5海里时，我们通过望远镜观察“XX”轮发现，在“XX”轮的灯光下有一个从生活区急匆匆的跑向驾驶台。此时，“XX”轮果断地使了个左舵改变了航线，随后驶离我们的航线并减速。我们船保持原速度在原航线航线，在CPA 大约0.5海里的之后，互相驶离对方。之后我船用VHF 联络“XX”轮，但是仍然没有得到任何回答。我船继续在我们的航线上安全航行并保持机动航行状态，主机和舵机都随时可用，驾驶台不断瞭望。

经验教训

这段在地中海中航行的经历告诉我，在这个区域许多小商船的值班标准是很差的。他们经常无视航行规则，即使会遇距离越来越近造成“紧迫局面”，它们也很少响应VHF，因为他们不希望相应的去改变路线或速度。似乎大家都默认了不管什么在情况下游艇必须让路。我的船有50米长和530总吨，毕竟不是小游艇，但是我们经常发现自己处于诸如昨晚的事件这样的遭遇。昨晚我们周围还有一些其他的航行船舶，如果我们减速或改变航向，就会影响其他船舶航行，并造成“紧迫局面”。“XX”轮顺利从我们的船尾经过，如果我们用双筒望远镜观测到的跑到驾驶台的船员是事实的话，那么似乎“XX”轮的驾驶台那时并没有人值班。

报告5: 游艇和有动力船舶在英吉利海峡的侥幸脱险事件。采取行动或者不采取行动对另一方的影响。

报告者陈述(5)

我的帆船在英吉利海峡向北航行，当时刮着很强的风。“XX”轮朝着西南偏西航行，因为当时刮着很强的风，我们的CPA在0英尺到100英尺的范围间不断变化。我船对其用VHF16频道和DSC呼叫均无果。接着，我船与另一艘位于我们后方航行的船舶进行了简短的VHF联络，并告知她，我们向右转舵。随后，第三艘船呼叫我们确认我们的意图，我并解释说，我们将在通过两艘船后向左转，所以他不需要采取行动躲避我们船。

经验教训

在与其他船只接近时，不要认为其他船上会有人值班或会对VHF作出回复。船舶不希望改变航线这样的麻烦，因必他们都不愿意应答VHF里的呼叫。但是需要注意的是，这样做不仅可能给另一艘船舶航行造成不便，而且还可能给更多的船舶航行造成不便。

CHIRP 写信给未能遵守《国际海上避碰规则》(COLREGS)的船只经理，但是没有得到任何回应。

报告6: 来自一艘游艇的报告，关于一艘挖泥船的侥幸脱险事件，并且正式投诉其后续工作未能达标。

报告者陈述(6)

我和我丈夫乘游艇使用风帆动力向西航行，在我们后面的主航道上有一艘挖泥船。后面还有一艘

同向航行的油轮。我们刚好在航道里面，所以我们立即改变航向，移到航道外面，让两艘船都通过——我们正在航行中。我丈夫注意到挖泥船正在改变方向，正从主航道朝我们驶来。我们开始有点不解并且很紧张。挖泥船非常快地接近我们，他也没有通过无线电或通过气笛进行任何联系。这时，我们启动引擎，开足油门，使劲转向(驶入主航道)来避开他，结果我们的船开始摇晃起来。挖泥船全速从我们身边驶过，穿过船头，似乎完全忘记了我们，然后又回到了主航道。

正如你们所能预想到的，这是一个多么令人担忧的情形。如果我们认为他会躲避我们船，那后果对我们来说将是难以想象的。就好像他们船没有人在驾驶台值班。

我们向当地港务局正式报告这项危险的侥幸脱险事件，希望他们了解此事，并询问是否需要进一步向相关部门通报。港口当局答复说，他们已经与有关船只(及其公司)展开调查，以便利用他们自己的船只跟踪回放设施确定事实。

我们对这样的回复感到非常满意，并一再强调，挖泥船作为超越船舶，并没有向我们发出任何警告或与我们联系。而且在我们要舵驶向左舷前，我们是在使用风帆状态下，如果我们不转向左舷方向，那我们就会挡在挖泥船的航线上。

港务局作出的回应如下：

上周问询了挖泥船的船长，我们在他回忆这些事件的时候了解了事情的经过。

- 可以确定的是，你们两组驾驶台团队都注意到了对方和周围的其他游艇，也都希望全力保证安全的通过这段航程。但是正如你的报告中提及的情况，这些都是无法预料的事情。挖泥船的船长确认了这段航程他们一直值守VHF的16频道和12频道，但是他们没有听到你们的呼叫。
- 在你报告事故发生时，挖泥船的船长和二副都在驾驶台，他们都持有相关的适任证书。
- 挖泥船的船长回忆说，当时周围有相当多的游艇，但是他当时保持着安全的速度，尽可能安全地通过那些游艇。
- 在挖泥船船长看来，他们没有发现有游艇经过，所以他们也认为是一起侥幸脱险事件。
- 由于技术问题，我们无法从我们的船舶交管(VTS)系统获得雷达和AIS数据的回放记录，也
- 没有机会亲眼看到那天实际发生的事情。

来自6号报告者的进一步评论

幸好我们采取了行动，才避免了一场极可能造成船毁人亡的灾难。事实上，他们离我们非常的近，如果我们的发动机没有启动，那我们也会有大麻烦。豪华游艇忽视或不了解《国际海上避碰规则》(COLREGS)就已经够糟糕了，但是那些被认

为“训练有素的专业人员”负责那些有可能造成重大财产损失的船舶，他们竟然还是蔑视《国际海上避碰规则》(COLREGS)。

我们希望这起报告能引起你们的重视并予以公开，因为类似情况下不得不采取规避措施的人并不只是发生在我们身上这一起。我们都知道这个水域非常繁忙，会有很多潜在的危险发生，有时会让人很紧张。我们都需要彼此尊重，不管怎样，我们航行在这处水域还是很令人愉快的，我们喜欢这里。

CHIRP 评论

海事咨询委员会依次讨论了每份报告，并注意其中一些报告贯穿了若干主题。

首先说VHF。需要强调的是，避碰规则是专门用来解决会遇操作而不需要任何VHF干预而制订的。如果你是直航船，那么一旦你觉得有任何不确定的因素，那么你就应该采取避让操作或者减速。需要注意的还有，使用VHF向对方船舶“请求航行意图”，至少这样可能知道他们会说“不！”。关于第三份报告，虽然“激烈的讨论”可能让你感觉好些，但过分拘泥于避碰规则而忽视VHF的作用，这显然也是不合适。

VHF16频道虽然是安全和遇险广播的公共频道，但是随着GMDSS的出现，没有哪些法律条款要求必须对其进行监听值守。更重要的是在你所处的特定区域都有特定的频道需要你去监听值守。还要了解通讯是在单工频还是双工频上——如果是双工频，其他船只可以听到您，但是您只能与发射台通信。MCA **MGN324(M+F)** 导航-值班安全通告会提供相关有用的信息。

有几个报告也间接提到了情景意识。就提到的安全通过距离的判定，**CHIRP**强调了一定要换位思考。采取的任何行动都应及早和充分——充分的情景意识将确保在第五份报告中没有必要检查其他船只的航行意图。如第一份报告的可见度和碰撞风险评论所示，一个人的判断可能不同于另一个人。

CHIRP指出，在超越的情况下，要尽可能在对方的右舷超越，并保证自己的右舷开阔。

在所有的报告中，很容易简单地看到有关各方的行动或不行动和都有责任，但这并不是根本原因，也可能在于人员的资格和经验不同。在驾驶台没人值班的情况下，即使驾驶员有适任证书，但这并不意味着他就是合格的。第四份报告中谁去了驾驶台？驾驶员或不合格的人？过去24小时、一周或几个月的工作时间也可能是商业或时间压力的因素，不管是被感知还是未被感知的。最后，一些报告表明在人为因素和安全文化方面完全失败。

CHIRP鼓励这种性质的报告——它们来自世界许多地区，充分表明，在最佳做法或良好做法

方面，我们还有许多工作要做。

----- 报告结束

完全缺乏安全意识

要点：一则详细介绍了安全意识崩溃的两个方面的报告。

报告者陈述

在一艘杂货船的靠泊过程中，我发现船头船尾系泊站的大多数船员有穿戴任何个人防护设备(PPE)(没有安全鞋、头盔或手套)。其中一些人，包括一名操作缆机的高级船员，竟然穿着拖鞋！此外，在靠港操作完成后，当他们使用船上的旧式吊杆打开货舱时，我清楚看到船员们竟然穿着拖鞋还光着膀子在爬在吊杆操作站的直梯上通向井架控制的垂直梯子，竟然也没有穿戴任何个人防护设备(PPE)！目睹完全缺乏安全文化令人震惊，船上到处都张贴着船舶安全通告、海报、国际海事组织等标志，但是目睹这些完全没有安全意识的场景真是太令人震惊了。也许在那条船上根本不存在安全第一。

此外，当船在最后快接近码头的时候，船的左锚从锚管直接抛出来，也没有将锚松出至水面。锚只离带缆工作的小艇几米远，差点砸到工作船。直接导致带缆的工作艇剧烈摇晃，随后工作艇迅速离开。

然而引航员并没有在VHF里通知相关各方，他们将使用抛锚的方式来减速。他们的这种操作非常让人吃惊。当时天气晴朗(东北风10/15节)，海流和潮汐可忽略不计，他们的靠港机动航行期间也没有发生什么不好的后果。船首系泊站的所有人员都站在右舷，准备好把缆绳传给带缆工作艇。抛左锚松开锚链时，也没有人去检查左舷的情况。

经验教训

这是将导致灾难性的后果——工作中完全缺乏危险意识，没有的安全观念和有效沟通。

CHIRP 评论

在讨论了这份报告后，海事咨询委员会同意报告者的意见，即缺乏个人防护设备(PPE)表明漠视安全管理，导致船上和公司的安全理念较差。

关于抛锚，在空间有限的小港口，通过抛锚，拖着锚来控制船舶速度并不罕见。在整个靠泊机动过程中，驾驶台团队(引航员和船长)确实应该和船首系泊站之间保持适当的通信。如果缺乏沟通那对带缆工作艇可能造成致命事故。**CHIRP**同报告者的意见，在抛锚之前，应该对区域进行全面检查，以确保整个区域都没问题。还应注意的是，在抛锚操作未完成时带缆工作艇不可以在工作区域附近。最后，抛锚松开锚链时，最好先把锚松到水面，否则把锚直接抛下去锚链可能会卡在锚链管。

----- 报告结束

收到的信件

夜间值班员

报告者陈述

一年前，当地政府为了削减成本，取消了在这个港口的夜班保安。一名醉汉在凌晨1点左右下水，接着就出现了危险。夜班保安在水里发现了他，并扔了一条救生圈，同时又向海岸警卫队报警。皇家救生艇学会(RNLI)随后参与救援行动。他们找到了那个醉汉，他在水里还抓着夜班保安扔给他的那个救生圈。醉汉被捞上救助艇并送到了不远的岸边。到了岸边后，艇员又把他送到救护车上。

这件事说明了码头上有人值班的重要性。就在去年，这个码头才关闭停用，鉴于港口活动日益增加，夜班保安的作用愈加重要。夜班保安不久

后又救了一个人——今年已经发生两起了。我想我们都知道船上是不可以有酒精饮料存在的，港口附近也不可以见到有酒精饮料存在。皇家救生艇学会(RNLI)告诉我如果不是夜班保安伸出的援手，这个家伙早就丧命了。

再次强调，你和**CHIRP**继续让夜班保安在那里值班是至关重要，这表明你的工作也确实挽救了许多生命。

CHIRP 评论

能够为这项重要工作的继续实施下去起到一定帮助，而且事实证明了确实也救了许多人，**CHIRP**也深感欣慰。我们也会强调饮酒后游泳是一种极其危险行为。



CHIRP海事致力于与各层次船员建立联系。但是我们也希望听到与港口作业相关的人员的声音，这些对船舶作业有一定影响。因此，不要退缩——您的贡献是宝贵的，您可以改变现状。

在Facebook上关注**CHIRP**海事并加入讨论：
www.facebook.com/Chirpmaritime/

CHIRP Maritime – Putting the Mariner FIRST

我们对**CHIRP**海事项的赞助方深表感谢，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

