

MARITIME FEEDBACK



发行号 57
December 2019

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 编者的话

聚焦拖轮安全



Capt. Jeff Parfitt
CHIRP 海事主任

对于拖轮安全问题，我们推荐关注两个报告。

第一个报告是关于一艘拖轮的水密门在港口拖曳操作期间敞开的问题。这种情况在理论上不会发生，但在现实中较为常见。拖轮公司的员工都知道，无论何时操作拖轮，水密门必须是关闭的，并且船上所有门都应如此，但如果发生的某些事情转移了船员的注意力，或是一个紧急的事件需要全体船员频繁出入船舱，船员就会忽略关闭水密门的问题。但是，无论是什么原因，这种危险的情况都应当避免。

第二个报告更复杂，是关于一个拖轮船员的



拖带操作对于拖轮和船舶来说都具有危险性。阅读更多内容。（图片来源：Danny Cornelissen）

将非常重的缆绳系在一个不合适的位置。问题的真正原因是船舶设计不佳，所以，我们必须再一次的质疑设计甲板的船舶设计师和认可这种设计的验船师，

还必须质疑为什么在这12年里没有人正式反映过该问题。在下次安全会议上，该案例将会是个很好的议题，即如果你在这种情况下将如何处理？

我们还有很多其他值得关注的报告，比如避碰法规、机舱安全操作实践、快艇绞车故障以及引航梯操作不当等，这些报告对于每个人来说都是经验教训。

最后，我们揭示了一个将来能凸显“海事反馈”特色的新版本，并且对引航产生影响。我们仍定期进行有关引航的报告，但是新的部分将包含专家特别撰写的报告。我们希望以此减少引航员面对不必要风险的次数，希望读者可以从中受益，并让我们了解读者的想法。

感谢所有参与者为我们持续提供报告，使我们的报告成为独特而有趣的一版。

在下次事故发生前，确保安全。

危险的拖曳操作实践

在港口操纵作业期间，协助一艘集装箱船离泊时港口拖轮上发生的不安全拖带作业。

报告者陈述

这张照片显示的是一艘拖轮协助一艘大型集装箱船离港时的拖带作业场景。尽管在诸多拖带行业的事故中，水密门的完整性是导致事故和拖轮船员死亡的原因。但是，这艘拖轮的事故则是因为船员未能采取适当的控制措施，关闭和固定舱室的水密门。

拖轮船东安全手册中所记载的警示、培训和说明非常清晰，所有人都能理解。但不幸的是，这些警告、培训和说明在这种情况下并未被遵守。



图：一艘拖轮的水密门敞开着——增加进水的风险

进一步沟通

CHIRP从报告者那里得知，他最初想提醒拖轮公司注意这一险情，但是，该想法点却被忽视了。然而，他对这一事故有强烈的个人看法，并向CHIRP提交了一份报告。

CHIRP随后联系了正准备与我们接洽的岸上指定人员（DPA），令人遗憾的是，这张照片确实证实了这则报告，照片显示，船尾舱室的水密门已被无故打开。这一情况确实违反了公司的安全程序和行业操作实践。

该问题随后引起当局者的关注，该公司颁布了一项安全提示，提醒所有拖轮人员保持水密门完整性。

CHIRP评论

由于拖曳时所施加的外力，在水密门打开的状态下拖轮特别容易进水，这就无法保障其安全性。显然，在机舱或甲板下工作的人都面临着被淹没的风险。拖轮的固有储备浮力是建立在所有水密门关闭的基础上的。人们过于自信和自满通常会导致粗心大意。

值得注意的是，拖轮的操作人员很少，如果需要核查安全管理体系的话，就会增加船员的工作量，使其频繁地通过水密门。世界上最好的安全管理体系取决于它的使用者，我们积极鼓励使用者建立自己的安全管理体系，而不是将其视为强加于人的东西。

因此，我们需要重新修订安全管理体系，以核查其是否适用于全部的商船。安全管理体系通常由岸上的办公室制作，而船上的船员很少参与，但他们在操纵船舶作业时必须遵守这些安全管理体系要求。

不安全的拖轮系固装置

关于一艘大型集装箱船在某港口系固拖轮时发生困难的报告。

报告者陈述

我们的集装箱船经常停靠在一个特定港口的集装箱码头，在进行系泊作业期间我们经常遇到拖带系固困难的问题。

这个问题在于拖轮提供的缆绳有一定的大小和重量，不可能用手来操作。此外，引航员和拖轮倾向使用的巴拿马导缆孔与系缆桩的位置较远，我们船舶的任何系泊绞车都无法到达。

引航员和拖轮极不愿意在船的首尾系泊区域拉起拖带缆绳，因为在那里的系泊绞车可能会抬起拖轮的缆绳。我们只有在极其特殊的情况下才能说服引航员/拖轮在系泊区域使用绞车系泊。

当前的临时解决方案是使用便携式汽油驱动的绞车（最初是用于林业和伐木）抛射缆绳。这些小绞车的额定牵引力是770公斤，但实际上他们无法安全地抛射起又大又沉的缆绳。琵琶头的直径大约是25厘米，并配有防摩擦装置，使其特别不容易弯曲。当试图把琵琶头穿过巴拿马导缆孔时，便大大增加了引缆的张力，并且有时需要船员将身体倾斜到船外，这显然是不安全的。

遗憾的是，由于拖轮和引航员拒绝在安装绞车的地方系紧拖轮，我们被迫继续使用这些具有大量安全隐患的小绞车。

就拖轮公司和引航员而言，他们很少关心系紧缆绳的船员的安全。船员们必须抬起笨重的缆绳，并且把它放在本不应该放置缆绳的区域。应该出台一些规则，来规定缆绳的最大体积和重量，以使船员可

以手工移动。如果继续使用大型拖缆，那么它们应该只在有合适的机械起重装置的地方使用。

我们的运营公司想解决这个问题,但事实证明很难,问题的根源在于缆绳的重量和拖轮的位置,是由引航员和拖轮操作员建议的。我的公司正在研究在船上增加机械设备,但这需要几年的时间,可能根本行不通。出于安全考虑,任何拒绝从拖轮上取缆绳的船长都会因为在靠泊期间将船舶暴露在额外的风险中而受到批评。

进一步沟通

报告者应CHIRP的要求提供了该船的总布置图等资料的摘录。讨论突出强调了以下问题:

- 设计问题——该船建造的巴拿马导缆孔和带缆桩相隔距离比较远,船上没有配备任何系泊机械装置。
- 由于在琵琶头周围安装了防摩擦装置,增加了该拖轮系泊缆外直径的尺寸和重量。
- 在穿过巴拿马导缆孔并且旋转90度系缆柱时,拖带缆绳缺乏柔韧性。
- 引航员和拖轮操作员坚持在特定的导缆器上而不是在配有适当系泊设备上进行系泊作业。

设计问题是公司需要解决的,但正如报告者所说,这需要时间。同样,试图改变缆绳的尺寸和配置大小不是船舶能立即解决的事情。不过,出于安全考虑,船舶可以拒绝拖轮在有问题地点上进行拖带作业。先例已存在,“我们只能偶尔说服拖轮和引航员在系泊区域使用电动绞车作业”。

CHIRP建议在船上进行正式的风险评估,由船长签字盖章,并将副本转交给公司。公司以此来证实风险评估的结果,并书面通知港口,禁止所有拖轮使用上层甲板的导缆器。这可以直接或通过船舶代理来实现。在船长和引航员的信息交流中,应该充分强调拖轮系泊问题。

CHIRP评论

海事咨询委员会(MAB)成员注意到下列情况:

- 缺乏合适的绞车,这是船上的一个基本设计问题,这些问题可以用时间来解决,但无法解决当前船上船员的安全问题。
- 如果该公司完全意识到这个问题,船长会以安全为由拒绝在这些地点进行拖缆作业,但船员会因为船长担心受到批评而不作为感到失望。
- 船上进行的风险评估是有益的。如果在一个特定任务中,综合风险评估认为它是不安全的,并且没有实际的解决措施,那么这个任务就不应该被执行。除非能够提供新的解决措施或设备,否则忽略风险评估是不明智的。
- 不应该使用便携式汽油动力绞车进行作业。
- 船员向外倾斜身体来操作拖轮缆绳的琵琶头以系紧引绳,这是不安全的。
- 如果一项任务不能安全地完成,就不要去做。

- 多数船舶都有拖曳计划。针对特定的港口,可以根据风险评估重新修订拖曳计划。在到达指定港口之前,封闭巴拿马导缆孔,将其标记为“不适于港口拖带”。
- 市场上也有较轻的拖轮缆绳可以用,但委员会成员认为公司无法直接控制拖轮操作人员。
- 回到基本的设计问题,一艘近300米长的船需要牢固可靠的拖轮和系泊缆。目前,在没有机械绞车或绞车的情况下,为缆绳安装巴拿马引绳和系缆柱设备是不合理的,手抛缆绳的日子应该结束了。

随着船舶大型化,需要调整港口泊位的大小来停靠它们。本报告是未更新的传统程序无法满足现代需要的典型案例。

离开驾驶台的时间不合适

在恶劣天气条件下从港口出航时,一艘压载的油船与航标相撞。由于天气不好,引航员为提前上岸离开了驾驶台。

报告者陈述

在完成卸货后,驾驶台团队召开了开航前会议并测试了导航设备。船长和引航员在标准流程下进行了工作交接。

油船离泊驶向大海,驾驶台操作人员包括两名引航员、船长、大副、驾驶员和舵手。从泊位到航道中心浮标的引航时间刚刚超过三个小时。

该航道的向海端宽250米,朝向为180°。每一英里设一对浮筒,最后一对浮筒(1号浮筒)与航道中心浮标相隔一英里。

当船舶通过2号浮筒时,引航员通知驾驶员,他需要在通过第一组浮筒之后,到达航道中心浮标之前离船。当时的天气是东风30-35节,阵风50节,海浪2-3米。引航员建议船舶在通过1号浮筒后驶向221°,以便自己在背风处安全离船。

此时,驾驶员离开驾驶台来协助引航员离船,同时船长和大副继续监控船舶在航道中航行,没有人代替驾驶员。

引航员刚离开驾驶室,驾驶台团队观察到船舶的右舷向1号浮筒漂移。为防止船舶漂移,舵手向左舷打舵,但是,当船开始向左舷转向时,舵手被命令向右舷压舵,以保持船舶航线与浮筒平行。

船舶缓慢地向右舷驶去,船首与浮筒擦过,但船舶的右舷撞上了1号浮筒,浮筒在船边被拖曳2.5英里后才脱离。

需要注意的是:

- 船舶撞上浮筒时,引航员还在船上而不在驾驶室。

- 在撞上浮筒后，引航员并没有回到驾驶室。
- 引航员因天气原因提前下船。
- 引航员将船舶速度调至6.5节。
- 船舶能够按计划航行。随后进行的水上检查发现，只有螺旋桨轻微损坏，并不影响船舶的操纵性。

经验教训

- 引航员应该在安全的航行位置上交出指挥权，以便给下一个船舶操作指令预留出充足的时间。
- 当引航员的指令可能使船舶处于危险境地时，驾驶台成员应立即进行干预。
- 任何风险评估都应该考虑到水流、风的影响，及执行操作任务的时间。
- 应使用雷达对浮筒和其他航行标志进行交叉监测，以确定目前船舶的位置和船位差。

CHIRP评论

海事咨询委员会深入讨论了这份报告。从这一事件中可以吸取许多教训，以下的一些评论是夸张性的问题，没有具体的答案：

- 该船是在极端条件下航行的吗？是引航员与船长交接完工作提前下船，还是由于在较长的引航途中气象条件的恶化导致船舶背离了引航标准操作流程？如果是后者，则应及时修正风险评估。引航员有责任根据当时的情况，安全地移交船舶的指挥权。
- 有许多关于驾驶团队和开航前驾驶团队会议的参考资料，这种做法非常好。但船长是驾驶团队中的一员，当船长在驾驶室时，如果对引航员提前下船有顾虑时，船长应该制止引航员。
- 据推测，所有船员都得到了适当的休息，尽管在报告中未提到疲劳因素，但海事咨询委员会指出，在油船货物操作期间，大副往往会延长工作时间，导致船员疲劳，致使警惕性降低。
- 当引航员和驾驶员同时离开驾驶台时，驾驶团队似乎丧失了态势感知能力。船长需要确保在任何时候都有人驾驶船舶航行，即使有驾驶团队的成员离开驾驶台也要保持值班工作的连续性。此外，引航员下船时将船舶速度从全速降低到6.5节会影响船舶的回旋性能，并降低舵效。这些事实似乎都被驾驶团队的其他成员忽视了。
- 不管当时的情况如何，为了一英里的航程，引航员是否有必要在这个时间离开驾驶台以提前上岸？希望引航当局能够引以为戒。

绞车摇柄

一艘游艇在驶离港口过程中升起主帆时遇到了绞车故障。

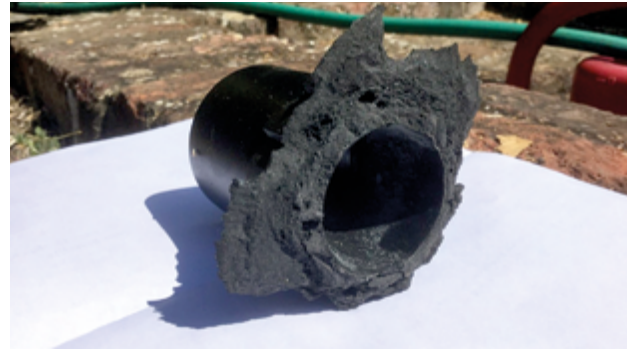
报告者陈述

游艇离开港口后，在正常载荷情况下主帆被升起时，桅杆上的升降索绞车脱落。仔细检查绞车，发现中心杆铸件故障。

该绞车是由一个著名的游艇公司制造的，只使用

了3-4年，而且，该艇只在天气晴朗时航行，从未参加过竞技比赛。

由于使用主帆升帆索进行人员落水救援是推荐的做法，如果该设备故障，后果可能会是灾难性的。此外，我们被告知，绞车从未进行过超负荷作业或经历过严重的撞击。



图片：铸件损坏的照片

进一步沟通

CHIRP获悉，该事件发生在报告提交前一个月。最初，报告者与绞车制造商取得了联系，他们表示愿意将出现故障的部件送去进行工程分析，但附带条件是，如果没有发现铸件的任何故障，报告者将承担超过1500英镑的检测费用。报告者拒绝了这一提议，但建议制造商考虑到安全问题向CHIRP提交一份报告，以确定这是否是一起个例事件。

随后，报告者又收到了制造商发来的一封电子邮件，信中说，“尽管这些绞车的故障率很低，但在这种情况下，出于友好的表示，他们会给报告者送去一个新的铸件。”此事得以完结。与此同时，CHIRP就故障问题征求了专家的意见和建议——确认了没有类似的故障报告，因此，此次事件的原因是未知的。此外，该制造商确实因其产品质量而出名。

CHIRP评论

海事咨询委员会成员就本报告提出以下观点：

- 建造休闲船的设备 and 配件不能用于商船。按照劳氏船级社的标准建造的远洋船舶，每个建造细节都将由劳氏船级社的验船师进行检验并签字。同样，全部机械和设备的安装都将进行单独检验和核准。对于休闲船，许多工艺检验都是厂家自己认证的，大部分设备都是买来的，零部件是批量生产的，批量组装，最后将这些零件组装到船舶上。
- 值得注意的是，英国海事和海岸警卫队（MCA）正在审查现行的休闲游船法规。

除了在紧急情况下使用主升帆索和绞车把落水人员救上来外，也经常使用大桅升帆索和绞车把船员吊到高处进行日常工作。在后一种情况下，建议使用两条绳，一条用于抬升高度，另一条作为安全带。

负责驾驶员在哪儿？

这篇报告描述了一家知名邮轮经营公司旗下的一艘定线邮轮在离港时发生的事件。报告者为该起事件中的离船引航员。

报告者陈述：

供引航员离船的引水梯没有按照SOLAS公约中的要求进行部署。

有一根金属杆被放置在引水梯两侧扶手索之间，该金属杆是用来承受引航员和引水梯重力的，但它仅仅是通过紧固件上方的捆扎细绳与扶手索绑在一起。引水梯的扶手索在没有与任何物体进行系固的情况下被随意放置在甲板上。我拒绝使用该引水梯离船，并且建议船员要正确布置引水梯。在舷门的顶端有几个加固点，此时安全绳正绑在这些加固点上，除此之外我没有看到其它的加固点。我建议船员将扶手索也系固在这些加固点上。起初船员告诉我说他们一直都是这样布置引水梯的，这样的布置是安全的、没问题的。在一番交涉过后，船员终于按照SOLAS公约的要求重新布置了引水梯，此次引水梯的重量是通过扶手索承受的。该船提供的安全绳的末端打了一个很大的节，这可能会导致引航艇被这个节缠住。此外，有一根绑在救生艇/工作艇上的橙色小绳垂在了引水梯防扭踏板的上方（如下图所示）。在离船后，我通过VHF告诉船方应该对他们的引水梯布置情况进行检讨，以确保之后的布置满足SOLAS公约的要求。

船员完全没有意识到要按照SOLAS公约的要求正确布置引水梯。在布置引水梯的过程中没有驾驶员在旁边监督，只有两名一水和一名护送我离开驾驶台的保安人员执行此项作业。这在邮轮上是一个非常普遍的问题，即在引航员登离船过程中几乎看不到驾驶员现身。



完全不合规定并且极度危险的引水梯布置方法

进一步沟通：

报告者还确认说他将此报告给了港口和国家当局。CHIRP继而联系船舶公司内部负责调查此次事件的人员。针对此次事件的发生，公司内的岸上指定人员（DPA）专门给船队发布了一封名为“引航员登离船装置 - 引水梯的安全布置”的公司通函。

这封通函中包含了一则附录，该附录适用于一些

特定级别的船舶，并在其中说明了在下一检查前需要整改的内容。整改后这些船舶将会符合通函中的要求，更重要的是，将会满足SOLAS公约和IMO的相关规定。

在这些整改中所必要的元件和配件无需船方提出申请，它们将会直接供应给船上。

船公司断言说那位护送引航员离开驾驶台的保安人员就是负责的驾驶员 - 但这种说法值得怀疑，因为这名保安人员在引航员与船员讨论如何正确布置引水梯时没有发表任何意见。

CHIRP评论

海事咨询委员会认为CHIRP负责处理这样的基本问题是很值得忧虑的。如果公司内的一些船舶需要进行实际的整改来满足SOLAS公约和IMO的相关规定，那么我们不禁提出一个问题，船级社和船旗国监管机构在做什么？

不过船舶公司在意识到船舶存在违规项后的积极介入和回应是值得鼓励的。但是，我们应该问这样一个问题，为什么没有一名驾驶员和船员告知公司目前船舶无法提供符合要求的引航员登离船装置？引航员登离船装置的要求是SOLAS公约强制规定的，因此船上的安全文化必须受到质疑。

关于保安人员护送引航员下船这一点，公约中要求引航员登离船时应由一名负责驾驶员进行监督。在该语境下，负责驾驶员应是一名持证驾驶员，或者是一名接受过适当培训的人员。如果保安人员接受过适当的培训，那么让其监督引航员登离船是充分利用了现有的人力资源。

我能否获得许可？

一名机匠要在机舱内进行一项作业。他想要申请一个高空作业的许可，并且想要支起一个脚手架以便安全抵达高空区域。但是轮机长拒绝签发作业许可。这导致两人之间的关系迅速恶化。

报告者陈述：

我是一名机舱的机匠，这次我被告知要在机舱内进行一项作业，但是这项作业的许可没有签发，并且也没有类似脚手架这样确保安全的装备。当我拒绝接受这项作业时，轮机长指责我故意拒绝工作，并且扬言要在抵达下一港时换掉我。目前我已经被排除在机舱工作之外了。

进一步沟通：

该名报告者正在执行他九个月劳务合同中的第六个月，之前他也在船上工作过。该报告中提及的作业是安装一个蒸汽冷凝器和燃油冷却器以及它们的附属管系和支架 - 该项作业要在距离机舱平台甲板上方2-5m处进行。

显然，这名报告者被叫到驾驶台进行了调查，船上认为他“不服从管理、不适任且工作无效

率”，立即将其解雇并在下一港口遣返回国（费用自理）。

报告者的来信中还强调了其它方面的担忧，其中很多事情已经超出了CHIRP的职权范围——在安全方面的主要担忧是机舱糟糕的安全管理体制。关于其它方面的问题，从早期的来信中可以明显看出船上的情况涉及到几个看似独立但又相互关联的问题，深层次来讲就是船上人员之间的关系已经完全崩溃。关于报告者的劳务雇佣情况和福利问题，CHIRP建议他联系劳务公司、ITF和ISWAN。报告者表示他已经与劳务公司和ITF取得了联系，并且收到了相应的回复。

关于安全方面的问题，CHIRP联系了船舶公司的岸上指定人员（DPA），该名DPA确认说将会对这些安全问题进行调查。

随后CHIRP了解到报告者已安全遣返，而船上的安全问题仍在调查当中。这名报告者在回国时没有被收取机票费用，此外，他还因提前遣返而对其补偿了两个月的基本工资。

CHIRP评论

海事咨询委员会提出了如下观点：

- DPA积极地响应和介入是值得称赞的。
- 任何在高处的作业都需要作业许可。
- 任何的高空作业都需要有一个安全的平台，梯子可以被用来抵达这个平台，甚至可以用来进行现场检查。但是大部分的作业需要靠双手完成，这种作业是无法在梯子上安全进行的，因为梯子需要三点接触保持稳定。
- 一个正规的作业风险评估需要轮机长、报告者再加上船舶安全员共同突出强调作业当中存在的风险和安要求，以减少作业风险，并在所有可能出现的情况当中尽量避免风险发生。
- 在船上确实存在也必然存在等级制度，这种制度是不能被破坏的。但是，在当今这个多文化、多语言、多国籍的船员背景下，高级别管理人员需要承担的有关人员管理和领导的责任和义务变得愈发困难。
- 现在有很好的HELM（人为因素，领导力和管理能力）课程值得各部门的高级管理人员参加学习，这种课程无论是在提职前学习还是定期复习都是很有帮助的。

国际海上避碰规则—违背第15条条款

我们收到了一个有关两艘船在驶入某重要港口期间未遵守国际海上避碰规则的报告。

报告者陈述：

我船（A）正以11节的速度向西航行，此时位于我船南方（正横稍前）的他船（B）也以11节向西北西航向航行。从标绘结果看，他船将从我船

船首驶过，与我船之间的DCPA在0.2-0.35海里范围内波动。我们两船此时处于交叉相遇局面，并且本船是直航船。

这两艘船均向VTS报告了各自的航行动态，并且均在12频道上守听。当两船接近至TCPA为10分中、DCPA小于0.25海里时，我在12频道联系了他船（B），询问了他船的动态——他船建议我向左改向。我告诉他我不会这么做，并想在此中止对话然后继续按照避碰规则航行。随后他船（B）质疑说为什么我不能向左转向，哪一个条款规定了我不能采取这样的行动，这让我感到有些担忧。

因为我们当时正在VTS水域内航行，于是我联系了VTS，希望VTS能够介入我们此次的避让——但是VTS建议我与他船直接进行通信。随后我采取了大幅度减速的措施，以使他船从我船船首宽裕地驶过。这次避让仅有我船采取了行动，避免了碰撞危险和紧迫局面的出现。避碰规则中的第15条款涵盖了存在碰撞危险并且两船航向交叉收敛的局面，但是似乎由于这种局面太过于常见而导致让路船不愿意履行他们的避让义务。我在多佛海峡和英吉利海峡航行时经常会碰到这样的情况。这些不按避碰规则要求航行的情形都发生在引航水域内，它们都会被VTS记录下来，我非常希望贵组织能去获取这些资料，宣传我的意见和看法。我经常发现让路船在交叉相遇局面并且在两船航向和航速近似相同的情况下不采取任何避让行动，希望你们的出版物能够提升大家对这个问题的意识。



VTS记录的截图图像—船舶以A+B来命名

进一步沟通：

我们联系了VTS并告知其事件发生的日期和时间，表明了我们想要调取任何与这起事件有关的记录的意愿。VTS非常配合我们，给我们提供了一个VTS雷达图像的视频记录。但不幸的是，VTS没有提供相关的VHF通信记录。

CHIRP评论

经过讨论后，海事咨询委员会提出了如下观点：

- 这是一个很经典的船舶交叉相遇局面。
- 此次相遇是发生在白天，这对于判断该种相遇局面而言会带来一定的困难。因为在夜间，航行灯的灯弧范围可以明确的指明目前的局面是交叉相遇局面还是追越局面。

- A船认为此局面是交叉相遇局面，应按照避碰规则第15条条款行动。
- 也有可能B船认为该局面是追越局面，应按照避碰规则第13条a条款行动。
- 无论是何种局面，当两船接近到近距离时都应按照避碰规则第17条a(ii)条款行动，甚至按照第17条b条款行动。
- 在本事件报告中，A船按照避碰规则第17条a(ii)条款采取了行动，该行动符合第17条c条款的要求。
- 无论处于何种局面，国际避碰规则都应适用，即使是在船舶违背某一条款或误判会遇局面的情况下也应遵守避碰规则。
- 在此次事件中我们非常开心地注意到A船是采取了大幅度降速的措施来进行避让的。

MARPOL - 船舶故意污染环境事件

一名机舱的船员报告说他船每晚都会做出一些故意污染海洋环境的行为。

报告者陈述：

我看到了我们船上每一次违反MARPOL公约的行为。在夜间，船员向舷外排放各种废油、油渣、舱底水，丢弃用过的破布和其它包含塑料和瓶罐的各种垃圾。船上的油水分离器和焚烧炉已经无法使用了，但是每次船舶年检的时候船方都会向检察官行贿以获取无缺陷报告。轮机长说这些事情都是在船长的授意之下做的。我现在掌握着船上将克令吊的废油倒入黑海的证据。

这名报告者进一步说到他向一个船员劳务中介付了一大笔钱才获得了他现在的职务。

注意：报告者所在的船舶已经被列入了巴黎备忘录的黑名单和东京备忘录的灰名单（指明在检查该船旗国下的船舶时有高滞留率，该船旗国下的船舶被认为存在高风险）中，目前该船在地中海东部至黑海的航线上运营。在报告中报告者附上了一张照片，但这张照片无法作为决定性的证据——尽管从照片中可以清晰地看到船尾处有排放的污染物，但是无法确认照片中船舶的身份。

进一步沟通：

报告者曾经提到船东还持有其它两艘船舶，每一艘船上都有4-5个来自他的国家的船员，这些船员为了获得船上的工作最多向其支付了\$8000，但是他们每一个人的职位仅仅是油匠或者机舱清洁工，根本不是之前说好的职位。这名报告者非常担心他自己和这三艘船上的其他船员的安全。

CHIRP建议这名报告者有关船员福利和经济纠纷的问题最好去联系ITF和ISWAN来处理，并且如果报告者同意，CHIRP可以将报告传给上述这两个组织（或任意一个）。但是在本例中报告者没有授权给CHIRP。

CHIRP联系了报告者所在船的船旗国政府并很快收到了回复。船旗国政府告知CHIRP说他们派出了一名检察官来到这艘船上进行检查，以查明这篇报告的真实性和通过检查发现没有任何证据能够支持报告者的指控，并且从方方面面来看这艘船的操作都是符合相关规则和规范的。

CHIRP评论

海事咨询委员会提出了如下观点：

- 船旗国政府所采取的即时积极的介入是值得赞扬的。
- 针对CHIRP发送的报告，船旗国政府所做的检查同样是值得注意的。
- 虽然检察官的报告中阐述没有发现船舶造成污染的证据，但是仅凭这一点无法证明船上没有做过污染环境的行为，只是没有发现证据。
- 对于这次报告而言，正确的上报顺序应该是先将附带无法辨识船舶身份照片的第一次报告交给EMSA，以引起EMSA的关注。这是因为EMSA可以使用卫星监测设备对黑暗区域进行长时间观测。这种做法已经有人尝试过了。

硫化氢事故

下面的报告陈述了一起由H₂S造成的险情。

初始报告：

一艘油轮在卸货结束后开始进行货油舱检查。此次检查由大副、油品计量员和一名一水进行——他们利用一个便携式量油尺（闭式）检查货油舱内的货油空档。在检查时量油尺必须要穿过一个蒸气锁闭装置。

在5号左舷货油舱进行检查时，这名一水在没有检查蒸气锁闭阀上的盖子是否牢固拧上或手动保持盖子处于适当位置的情况下便打开了蒸气锁闭阀。货油舱内惰性气体的压力（大约500毫米水柱）直接将盖子顶起，挣断安全短链后弹射起50cm高，差一点就打在了——一水的脸上，同时导致货油蒸气（700ppm H₂S浓度）泄漏到了甲板上。幸运的是，此次事件中没有人受伤。

CHIRP评论

海事咨询委员会提出了如下观点：

- H₂S的危险性已经广为人知。有H₂S的存在再加上船员粗心大意将是非常危险的。
- 此次粗心的行为差点导致人员受伤，这甚至都有可能造成人员死亡。一旦人员吸入混有H₂S的气体，在这样的H₂S浓度下很有可能会导致人员失去意识。
- 一段时间前一名调查官在进行类似的作业时就出现了意外死亡，当时他吸入了H₂S浓度高达2000ppm的污染空气。
- 在货物作业结束后允许降低惰性气体压力将会减小这种事件的风险性，并且也会降低污染的可能性。

- 此次事件中共有三人参与了货油舱检查。如果他们团结协作，他们之间可能会有更好的监督。如果他们一次检查两个货油舱，那么增派一名人员将会有助于监督，并且可能会避免这样的事情发生。

引航员角

到目前为止，CHIRP收到的最多的事件报告是由引航员提供的，因此海事咨询委员会同意在每一期的《海事反馈》中增加一个新专栏。无论是关于引航员登离船装置问题还是引航问题的报告都会刊登在每期《海事反馈》的主体部分，届时将会有单独的文章陈述引航问题。这篇文章将由CHIRP编辑团队中的一员或者特约撰稿人撰写，该文章可能会探讨一个特定的事件报告或者一系列报告，也可能是表述良好的引航行为。

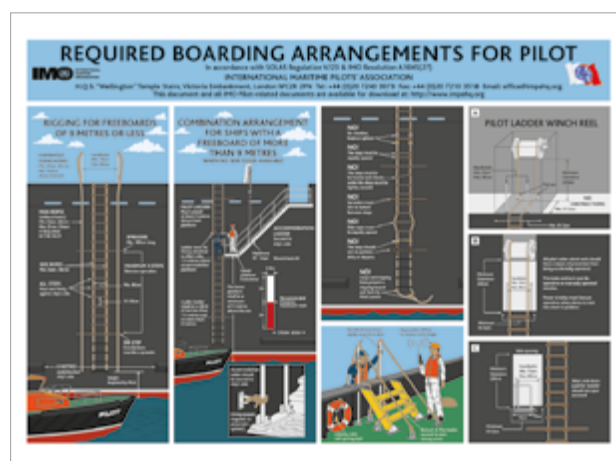
为什么引航员会比其他船员提交更多报告呢？造成该现象的原因可能是多方面的，但是：

- 一般来讲普通船员在一年中服务的船舶数量很少，而引航员能在一周内甚至一个倒班周期内登离大量不同船舶进行工作。
- 引航员观察事物时会更专注—当你的目光仅仅放在引水梯踏板上方45cm处时你会非常专注。
- 引航员是独立的，甚至是超然的。他们在发现缺陷或异常情况时，即使报告这些情况会给船方或船员带来不好的影响，他们也不会保持沉默。他们唯一关心的就是安全，既包括自身的安全，也包括之后将要使用同一个引航员登离船装置的引航员的安全。

报告显示有五分之一引航员登离船装置不符合SOLAS公约的要求，这些装置均存在潜在的危險，使得引航员变成了海上风险最高的职业之一。

不论你以何种方式参与了引航员的登离船作业，请问自己以下问题：

- 在舷侧、驾驶台和引水梯存放处是否粘贴有国际引航协会（IMPA）发布的引航员登离船装置要求示意图？
- 你上一次阅读该示意图是什么时候？
- 你是否知道引航员登离船装置的正确布置方法—不是指你船通常做法？



IMPA发布的引航员登离船装置要求示意图可从IMPA网站www.impahq.org/downloads.php上下载，包含英语、汉语、法语和西班牙语四个版本。硬板形式的示意图可从Witherby Seaman-ship网站<https://www.witherbyseamanship.com>上购买。

我们对CHIRP海事项目的赞助方深表感谢，他们是：



The Corporation of
Trinity House



The UK P&I Club



TT Club Mutual
Insurance Ltd



The TK Foundation



Lloyd's Register
Foundation



The Britannia Steam Ship
Insurance Association Ltd



International
Foundation for Aids to
Navigation (IFAN)



Witherbys



Seafarer's Trust



Seafarers UK

