



偷渡事件增加



照片提供自南非祖鲁兰观察员

自从2004年推行《国际船舶和港口设施保安规则》(ISPS)后，伦敦船东互保协会每年处理的偷渡返事件的数量逐年稳步减少。

遗憾的是，这种可喜的趋势仅持续到2008年，伦敦协会的入会船舶上发现偷渡事件的数量又开始上升，当然，这给协会与船东都造成了巨大费用。

虽然偷渡案件数量的增加与某个特定国家或地区的关联并不明显，但2008年有两起偷渡事件都涉及尼日利亚首都拉各斯，偷渡者藏身于船舶的舵杆通道中。在上述两起事件中，船舶抵达下一港后，偷渡者均是在从藏身处出来时被发现并被拘留。偷渡者很可能是借助驶到

船艉处的小船帮助，进入到上述藏身处。

在这些偷渡事件中最不可思议的就是偷渡者在海上航行中竟能生存下来。如果船员不知情，偷渡者若藏身于舵杆通道的话，在海上他们几乎完全没有生还的可能。但在最近的案例中偷渡者还是乐意选择这样危险的藏身处，实属让船员吃惊。

因此，我们在此提醒船公司和船舶安全员，进行风险评估时应当包括对舵杆通道尺寸作相应考虑。如果该处确实可供偷渡者藏身，船东应该考虑是否设置金属格栏以防其进入，并且在开航前应对该处进行检查。

保存确凿有力的证据

最近，协会处理的两起碰撞事故中，事故调查人员无法取得相关船舶航行数据记录仪(VDRs)中的信息。其中一起事故，当船舶在事故发生后进港时，事故调查人员登轮检查，但发现储存在该船舶VDR中的相关信息已被新信息覆盖。该船公司事故应急计划没有提及怎样保存VDR中的信息，由于从肇事船获得的证据与本船提供的信息相矛盾，本船航行数据的缺失对随后碰撞索赔处理造成了不利的影响。

在第二起事故中，船长确实按照船公司的事故应急计划行事，计划中包含有对简易型航行数据记录仪(S-VDR)中的信息保存指示。但由于船长对正确的操作程序不确定故决定留给事故调查人员去操作，然而他当时并没有意识到简易型航行数据记录仪里面的信息在事故调查员抵船前会被新信息覆盖。我们需要提醒船东注意的是，根据国际海事组织有关船舶航行数据记录仪及其数据恢复的规定，船东具有通过对船上的日常指示确保及时保存证据的责任，事故应急计划样本可以在有关驾驶台操作指南的国际部分内找到。另外，船东应确保船舶驾驶员充分熟悉该设备，以在事故发生后能作出快速、妥当的反应。

本期导读



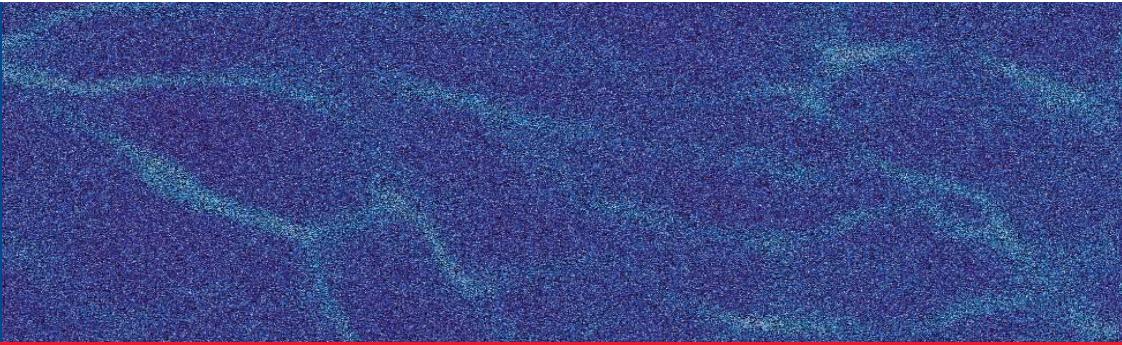
锚地碰撞风险

注意甲板货物运输责任

控制安全通道的方式

潜水的危险

来自通讯代理
的声音



锚地碰撞风险



协会不断进行的索赔案件分析结果突出地表明，在锚地发生碰撞事故的数量颇多，特别是因受到强流或潮流影响引起的事故。

典型的案例是，一艘慢速操纵船随流推移而下碰撞另一艘锚泊船。协会已经协助船东处理多起类似事故，既有代表锚泊船的也有代表肇事船的。类似事故经常发生在一船下锚过程中。在对这些事故分析后协会发现，操纵中的船舶驾驶员基本上是能够充分考虑到强横流的影响，但是经常会忽略船舶减速的情况下，稳定的强流对船舶移动的轨迹影响要来得更大。而且，通过移线定位测量船舶横向误差的机会常被错过。

也有些事故是船舶走锚后发生的。某些案件中，当附近有其他抛锚船时，如果本船发生走锚，驾驶台值班人员对碰撞产生前留给控制船舶时间的极其微小性往往估计不足。

还有些情况下，由于对船舶位置未能进行仔细监控，也会导致碰撞风

险增加。不止一起事故中，肇事船在经对方船通过高频呼叫后，才发现本船走锚并漂向对方船。这些情况，通过设置合适的警界圈，雷达本可以对危险提供早期警告。协会目前已审查的许多事故都是发生在目前困难市场状况导致的繁忙港口显著增加锚地船舶之前。正由于港口拥堵，碰撞风险相应增大，这增加了当班驾驶员加强良好的航行习惯与合适的了望手段的必要性。

控制安全通道的方式

协会最近遇到的多起索赔案件都表明了有效控制船舶通道训练的重要性，并显示在“时间紧迫”的压力下人员会在这些重要领域作出一些令人遗憾的决定。

其中一起事故，一位引水员从一艘出港船的引水梯上坠落，幸运的是，没有严重受伤。

当该引水员登梯的时候，他正用对讲机与另一艘进港船通话，其时，梯子仍在放下并未绑扎妥。当梯子滑落时，他掉在引航船上，受了些轻伤。在另一起事故中，一位代理在

舷梯刚刚放到码头，船员正在安装扶手和安全网时，他就试着登轮，被绊倒后摔在码头上，幸运的是没有摔倒在船体与码头之间，但导致脚踝受伤。

在两起案件中，现场监督船员都未料到有人会作出错误判断而企图使用未装备妥当的梯子登轮。

我们在此提醒船东加强船边梯子和舷梯附近区域控制的重要性，在负责船员确认所有船上梯子和舷梯安全之前，应确保任何人不得上下船舶。



注意甲板货物运输责任



协会在近期处理的几个有关甲板货物承运的案件中，特别关注到一系列操作和影响承保的问题。尽管承运人经常可以排除对于甲板货物的损坏或者损失的责任，但在许多情况下承运人会被要求计划以及实施对于装于甲板上的重大件的绑扎系固。

在一起事件中，会员船东担心船员仅参照国际海事组织发布的《货物积载系固安全规则》以及船上的《系固手册》中的原则进行绑扎系固的操作是否足够。于是协会指导会员参考航海学会出版的《甲板货物的绑扎与系固》，同时还推荐了有海上项目货物绑扎计划经验的专业人员为会员船东提供咨询。在另外的一

起案件中，高价值的甲板货物因恶劣天气严重损坏，而船东已经签署了未排除承运人对于甲板货物的损坏或者损失责任的提单。显然，船东并没有意识到，不排除其相关责任的提单可能会影响协会是否对其承保，同时也没有意识到，对于任何协会承保外的责任是可以寻求市场商业保险的。

在会员提出有关货物绑扎问题的情况下，协会会帮助会员确定有益的技术指导或者专家意见。如果会员对承运甲板货可能造成的保险范围的影响有疑问，可以随时联系其通常的协会联系人或者通过电子邮箱：stoploss@londonpandi.com寻求协助。

潜水的危险

最近，英国海事事故调查部分（MAIB）在其一份关于一条自航式浮吊驳轮的潜水作业事故报告中特别关注了安全问题，这与协会在涉及潜水员的事故中作出的分析是一致的。

多数案件中，船员会遵守潜水公司已有的程序，以确保潜水员不被置于由未经许可使用的螺旋桨、艏侧推或者船锚等等造成的危险之中。但是，在潜水公司的程序不完善的情况下，由于高级船员可能对潜水员会面对怎样的危险，或对采用何种必要的预防措施降低风险没有充分的认识，一些特殊的问题就出现了。在最近的两起事故中，潜水员提交的进行水下检验的粗略的风险评估，显示出这些的潜水员只是“娱乐性运动”潜水员并不熟悉船舶的操作。另外一个案子里，代理安排一名当地潜水员去协助打捞掉落于本船与减载驳船之间的吊机抓斗，由于潜水员根本没有尝试确认当潜水作业时，驳船及装卸作业是否继续进行，船长拒绝签署“潜水许可”。尽管这样，由于船长不确定是否所有的风险已被识别，他仍然寻找了外部的帮助。

目前没有现成的关于潜水员的危险以及船舶要求的风险管理措施的有关指南。协会欢迎MAIB的建议，包括来自航运以及潜水作业的组织，编写并发布具有良好操作性的指南。



THE LONDON

P & I CLUB

“谈谈你的工作背景和在你工作的公司”

我1999年加入奥默公司，2007年出任执行董事。奥默公司成立于30年前，已经成为土耳其最重要的保赔协会通代之一。我们的雇员在25人左右，包括在分支机构工作的我们自己的船舶检验员，还有许多专家和律师。我们拥有一支年轻和有活力的团队，并以我们提供服务的迅速而感到骄傲。

“谈谈在土耳其航运局的工作”

在过去的几年，土耳其的航运业快速增长。土耳其位于航运贸易的重要的地理位置，我们在每个港口为协会提供帮助。我们在伊兹密尔、伊斯肯德伦以及穆尔斯诺设有分支机构，还有保加利亚的瓦尔纳，公司总部在伊斯坦布尔。

在伊斯坦布尔附近的港口，大多数为干杂货船舶，在此地区的航道非常繁忙。这里同时也是一个非常活跃的船舶建造地。伊兹密尔海湾靠近伊斯坦布尔，这里有许多工厂和提炼厂，大约有40多个码头在这里。每年大约有15000条船舶进出这个海湾。目前，土耳其航运业有很多令人关注的变化，包括对所有政府运营的港口进行私有化的计划。最近在德日内思的投资，带来了在质量上的提高和港口吞吐能力上的很多变化。在博斯普鲁斯海峡

来自通讯代理 的声音

一系列报道第三篇，关注
伦敦保赔协会的通代工作
和他们工作的区域



AHMET CAN BOZKURT
奥默海事公司，
土耳其伊斯坦布尔

新的海底铁路隧道正在建设，这就意味着，船舶只能单向通航，12个小时一个方向，12个小时另外一个方向，虽然只是暂时的，势必造成碰撞的风险及拥挤。伊斯肯德伦港口每年接纳大约5000艘不同种类的船舶，同时也是从伊拉克到阿塞拜疆的油气管线的集结点，每年超过1亿吨的石油制品在这些港口处理。我们在穆尔斯诺的分部主要关注在那里的大型集装箱码头。这里最近由一家土耳其与新加坡的合资公司私有，带来了明显的服务质量的提高。

“在你的领域中，船东是否面临一些共同的或者特殊的问题？”

在伊斯坦布尔的海峡中，并没有法律的要求，船舶一定要配备引水员。但是，土耳其主管当局总是建议，船舶应该配备引水员。新的交通管理系统目前正在运行，这可以帮助减少船舶碰撞的数量。

“谈谈你所从事的保赔协会的工作”

我们处理所有类型的保赔理赔案件，同时，进行所有类型船舶的状况检验。在船员的索赔案件中，我们同协会和会员保持特别紧密的联系，以便于在法院得到可能的最好结果。土耳其的环境保护法律非常严格，罚款金额很高，同时，根据船舶的大小而不是污染的数量进行处罚。

“为伦敦保赔协会工作”

我们与伦敦保赔协会建立了长期和紧密的关系，在土耳其，并不是每个人都能完全理解保赔险的概念。他们不愿接受协会担保，只熟悉银行担保。这就意味着，协会的信誉是极其重要的，伦敦保赔协会具有非常好的信誉。

PUBLISHED

on behalf of The London Steam -Ship Owners' Mutual Insurance Association by A. Bilbrough & Co. Ltd.,
50 Leman Street, London E1 8HQ, UK.
Tel: +44 (0) 20 7772 8000
Fax: +44 (0) 20 7772 8200
E-mail: stoploss@londonpandi.com
www.londonpandi.com

EDITED BY

Chris Hewer;
Merlin Corporate Communications,
5A Downview Road,
Worthing,
West Sussex BN11 4QR, UK
Tel: +44 (0) 190 350 2050
Fax: +44 (0) 190 350 0272
E-mail: wizard@merlinco.com

PRINTED BY

Stuart Vaux Associates,
Chiltern Lodge,
38 Clifton Road,
Amersham,
Buckinghamshire
HP6 5PP, UK.
Tel: +44 (0) 1494 726593
E-mail: sbv@talktalk.net