



保持海图的有效性



“国际海上人命安全公约” (SOLAS) 要求, “所有船舶应该配备充足和有效的海图、航路指南、灯标、航海通告、潮汐表, 以及所有相关航程所需的其它海事出版刊物”。

然而, 协会有时仍会接到船舶检查员的报告, 指出入会船舶存在其上配备的海图及其它出版物过期的情况。最近发生的两起案件令协会必须进一步强调符合上述要求的极其重要性。

在第一起案件中, 一家通讯公司称入会船舶的船锚损坏了一根海底电缆。协会接到事故通知当时的第一个假设是, 如果船锚接触到海底电缆, 那么一定是因为发生走锚, 并且船舶未能及时收回船锚。然而, 协会指定的检验人很快发现, 事实

上, 船舶直接抛锚于电缆之上, 但是驾驶人员完全没有意识到危险的存在。检验人确认船舶使用的旧版海图, 是在电缆敷设之前的版本。很明显, 在制定航次计划时, 二副并没有检查他使用的是否是最新版海图。

第二起案件中, 在调查一艘船舶由于触碰危险沉船而遭受损坏时, 我们发现尽管船上使用的是新版海图, 但是, 海图未能进行及时修正。事实上, 关于该沉船信息的海图修改通告在三年之前就已经发布。

对于有关更新海员对于海图和出版物管理方面知识的教程, 会员如果欲了解详情, 欢迎与协会联系。同时, 英国水文地理办公室出版的“怎样保持你的海图有效”, 是给使用英版海图船舶的推荐读物。

粗略的航次计划

协会在实施船舶检查计划时, 偶尔会注意到个别船舶制定的航次计划, 除了将一系列转向点输入到船舶 GPS 外, 没有其它任何的内容。作为协会防损努力的一部分, 我们必须不断地强调在航海这一重要方面遵守最好操作标准的重要性。而以下的一个案例充分说明了不全面制定航次计划所引起的风险。一艘散货船在慢速驶入卸货港、准备接引水员登轮途中严重搁浅, 由于强烈的交叉潮汐, 船舶偏离航向, 冲向在海图上明确标明的浅滩上。尽管专业的打捞公司成功起浮船舶, 搁浅仍然对船舶造成巨大的损坏。对许多事故原因方面的因素进行调查后一个现象被突显, 即整个航次计划对于潮汐和潮流影响完全没有提及, 这与 SOLAS 公约第四章的要求相违背。

印制在海图上的潮汐表所提供的信息应该可以清楚地显示船舶在该航路会受到潮汐作用力而有可能偏离航向。而考虑到船舶锚泊多天, 并且由于强烈潮汐的影响导致走锚而不得不重新定位船舶的情况, 船舶未在设定上考虑潮汐作用力的失误更显得不可思议。会员如果有意寻求对船员进行在航行计划方面的培训帮助, 欢迎联系协会的防损部门进行了解, 邮件地址: stoploss@londonpandi.com。

IN THIS ISSUE



危险的撇缆绳

关注土耳其的污染罚款

评估货物吊装的风险

低硫燃料指令

来自通讯代理的声音



危险的撇缆绳



防 损公告组谨此对安特卫普的 URS 拖带和救助公司表示感谢，他们向协会指出了一个令人担忧的情况，在系泊操作中，船员经常将危险的重物系于撇缆绳上，抛向（换而言之，可能，抛在）带缆工人或者拖轮。文中照片显示的只是在过去的两年时间中 URS 雇员从船上割下的具有潜在致命危险的重物之一，其它的还包括卸扣和钢制的钩子。

传统的在撇缆绳端部增加重量的方式，是被叫做“猴拳”的球形绳结。英国“海员安全操作规则”中规定，“船舶撇缆绳的一端须由“猴拳”制成，为防止人身伤害，“拳头”只能由绳子制作，且不得包含增加重量的材料”。显然，一些船员发现，在撇缆绳上系一个重物比去学习编织一个“猴拳”更容易。事实上，正确的方法技巧很容易在“海事学院”出版的“海员海事手册”中的图示说明中找到。

如果，不论何种原因，船员考虑使用推荐绳结之外的方法，一个切合实际的方案是，使用配备在符合 SOLAS 要求的救生绳上的圈环（橡胶环）。物料供应商应该会提供圈环的备件。另外，需要提醒会员的是，除了严重的安全隐患外，URS 还报告说，多条船舶

已经因使用危险的撇缆绳而被处以罚款，而且港口国已经被敦促对此给予更多的关注。

为帮助会员增加此方面的关注，协会的船舶状况检验现在涵盖撇缆绳的检查，以此作为系泊安全评估的一部分。

关注土耳其的污染罚款

防损公告之前曾经报道航运业内存在的对土耳其港口当局依据“土耳其环境法规”对据称污染事故处以罚款的合理性的担忧。最近的统计数据显示，土耳其每年的罚款数量呈现急剧上升的趋势，同时，港口当局最近提高了用于计算罚款水平的标准。

在上述环境法规项下，任何损害环境的行为都被禁止，而且任何船舶如果被发现造成环境损害，可以依据严格责任对其进行罚款。一个引起担忧的主要因素是，土耳其并非 Marpol 公约附则 IV “防止船舶生活污水污染”的缔约国。因此，据当地的通讯代理报告，许多船舶哪怕通过符合公约要求的生活污水处理装置向舷外排放污水，仍然会

被土耳其法规认定造成环境损害，而被处罚款。最新的数据统计确认，大多数的罚款与生活污水的排放有关，但是，仍然有其它多船报告由于排放压载水和甲板冲洗水而被罚款。

还有很多关于适用该环境法规的实务问题，首先，土耳其港口当局经常会在很短时间内地确定事故已经造成环境损害，不管事故大小。其次，一旦确定污染事故已经发生，则罚款数额不考虑事故造成真正的环境损害程度，而是依据船舶的总吨进行计算。

在许多案件中，船舶的土耳其代理一般会告知船东所面临的问题，但是，进一步的详情，也请联系：stoploss@londonpandi.com。



评估货物吊装的风险



最近，协会在回顾两个重大的货损索赔时，重点强调，对于重大件和超常件吊装操作中，正确制定吊装方案的必要性。

第一起事故中，作为“超限”货物的一件机器设备被装于框架箱中，由于设备的顶部超出集装箱的角柱高度，通常的集装箱吊具无法直接连接到框架箱的四个角柱上。传统的吊装做法是，使用合适的钢丝吊索和卸扣，将集装箱的角柱连接到吊具上。但是，不知道出于何种原因，托运人没有使用配有吊具的集装箱桥吊，而是使用配有吊货钩的移动式起重机吊装该集装箱。码头工人使用链条安装在角柱上，通过“D”型环连接到吊货钩。但是，集装箱的设计并未考虑可以从其中心起吊，因此当货物吊装时，角柱断裂，框架箱掉落时造成设备和舱盖的损坏。所幸，没有人员伤亡。

第二起事故中，调查的检验人报告，项目货物为重大件，但起吊人

员没有按照通常的方式为货物配备适合的吊索。甚至，船员也没有在卸货之前制定吊装方案。看起来装卸工尝试使用不适合的索具进行了起吊。幸运的是，吊索随即断裂，货物没有因此遭受严重的损坏。

上述涉案的两个会员正在审核他们的船舶安全管理体系，要求在吊装超常件之前，进行风险评估，并且会在安全体系中加入规定，确保如果船员对于安全存在疑虑时可以停止任何吊装操作。

英国海岸警卫队出版的“船员安全操作规则”中的第1章和第21章中可以找到对上述问题的指南。相关内容可以从网站下载：www.cga.gov.uk/c4mca/coswp2009.pdf。同时，如果会员在超常件吊装中要求得到帮助，协会也可以协助会员迅速寻找适合的专家提供咨询意见。

低硫燃料指令

欧盟理事会指令 2005/33/EC 要求，从 2010 年 1 月 1 日起，欧盟成员国必须确保在欧盟港口范围内的船舶，只能燃用含硫总量不超过 0.1% 的燃油，或者更少（超低硫燃油）。该要求适用于在港和锚泊船舶，并且只有极少数船舶可以免除适用，例如，对于那些在港计划停留不超过 2 小时的船舶。船员必须留出足够的时间完成燃油转换的操作，而且此操作应该在到达时尽早完成，并在船舶离港时尽可能迟地完成。欧盟港口超低硫燃油的供给能力已经引起广泛的关注，并且燃油转换的技术性问题也已经提出，特别是，OCIMF Intertanko，The ICS 已经提出，许多船舶配备的锅炉设计燃用 HFO 或者 IFO 燃油，而由此引出大量问题，此类超低硫燃油不太可能在大范围可以获得。The ICS 还指出，没有船级社认可的改装，这样的锅炉不太可能在 HFO/IFO 燃油和符合欧盟指令的 MGO 之间转换，而且，在没有改装的锅炉燃用分馏的燃油会造成锅炉爆炸的危险。

协会已将上述问题通过“更新新闻服务”发布在网站 www.londonpandi.com 的新闻版块，可以从网站上下载，内容包括欧盟经常性问题文件，以及在处理不符合处罚时，关于允许减轻措施的建议。



THE LONDON
P & I CLUB

“谈谈你的工作背景和在你工作的公司”

Ferpandi 公司成立于八十年代早期，地点在热那亚，为保赔协会以及他们的会员提供高水平的服务。作为 Ferpandi 的董事经理，我和我的同事 Farizio Pescaglia, Stefano Galliano 以及 Massimiliano Bet. 紧密合作。我们都非常的胜任而且经验丰富，在不久的将来，还会有一到两个人加入到我们的团队。我们在热那亚附近的港口提过服务，同时，我们也与其它主要港口的专家以及办事处保持合作，包括摩纳哥、托斯卡纳和拉齐奥地区、纳波利和塔兰托。在所有撒丁的港口都有良好的沟通。

“谈谈热那亚港口的情况”

目前，热那亚是意大利最大和最繁忙的港口。2008 年热那亚港口吞吐量大约 5300 万吨。热那亚不是一个特定的港口，所以几乎所有类型的船舶都会在这里靠泊。这里有许多集装箱装卸，但是我们也会看到大量的渡轮和邮轮。

“谈谈你在那里从事的保赔协会的工作”

尽管船舶的种类非常多，但是在金融危机中，我们的工作量有所下降，尤其是集装箱船舶。即便如

来自通讯代理 的声音

—系列报道第四篇，关注伦敦保赔协会的通代工作和当地的运作



ANTONIO TALARICO
Ferpandi S.r.L,
意大利热那亚

此，我们依然忙碌，不幸的是，最近依然有事故，几件严重的事涉及到码头工人。另外，热那亚是闻名的多风的港口，这对大型集装箱船舶和滚装船舶影响巨大，它们经常会操作困难，导致与码头、碰垫和岸吊发生接触。其它繁忙的港口包括来亨和皮欧比诺、纳波利和萨勒诺。塔兰托主要为出口钢材产品和进口煤炭，而撒丁主要处理集装箱以及石油制品。在摩纳哥，大量的工作涉及到邮轮。在我们的工作中，我们建立了一流的专家网络，我们力图与真正了解和可以信赖的专家处理问题，也就是那些了解保赔协会以及为船东利益工作的人，而不是港口当局。

“有没有对于船东的防损建议，有没有‘黄金法则’”

最重要的是，如果有任何疑问，联系我们。每天24小时，你都可以联系到我们，作为通讯代理，我们对于我们的灵活性感到非常自豪。

“为伦敦保赔协会工作”

我们总是能够看到，为协会工作的每一个人都非常胜任和经验丰富，包括那些在各地办事处工作的人员而不仅仅是在伦敦。他们非常专业，甚至在非常困难的案件中。过去的几年，我们大量的工作是处理货物问题。同时也涉及到各种各样的索赔，包括碰撞、固定物和漂浮物的损坏、人员伤亡以及“有时候”偷渡。我们也处理过油类污染的案件，由于意大利几乎处于大海的中间。通常情况下，污染多发生在海上，但是迟早会被冲到海岸上。实际上，我所处理的第一件与伦敦保赔协会的案件就是涉及到油污的问题，我们成功地处理了这个案子，也是一个成功的案例。在我们的工作中，与合作的各方建立相互信任的关系是非常重要的。我们也总感觉到伦敦保赔协会对于我们服务质量以及我们在当地的专业能力的欣赏，这些对于作为一个通讯代理是非常的重要。

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