

44人遇难

2010年10月和11月，三艘装载散装镍矿的货船在从印度尼西亚到中国的运输途中沉没，共计44名船员遇难。船舶沉没的原因极可能是货物的液化而引起船舶失去稳性所导致。



伦敦保赔协会 StopLoss 曾两次撰文强调，对于在印度尼西亚和菲律宾装运镍矿的过程中，必须给予极大的关注。经常地，两地所发运的镍矿具有极高的危险的水分含量。针对最近发生的三起全损事故，2011年1月，国际保赔集团的所有保赔协会签署了一份通函，标题为“印度尼西亚和菲律宾-安全运输镍矿”。通函对于镍矿石的物理特性；发货人所提供的关于运输中的水分限制以及水分含量证书的可靠性；以及对于协助船长工作的独立检验人的威胁等特别方面问题给予了关注。

通函中推荐的预防措施包括两方面，一

是在装货港确保可疑的证书不被依赖的可执行的实际措施；二是对如何避免意在限制船东完全适用“国际海运固体散装货物规则”(IMSBC Code) 项下规定的权利、或是意在限制船东自由选择独立检验人的权利的相关租约条款提供了建议。通函还提醒会员，未遵照履行IMSBC Code 可能会影响会员保赔责任险项下索赔的权利。

行业报告显示，由于中国大量镍矿石的进口需求没有减弱的趋向，上述严重的问题看来很可能会持续。协会目前处理的两个案子强调，镍矿石高水份含量的问题不仅仅限于印度尼西亚和菲律宾装

运的货物，同时协会和会员之间就此的紧密合作是至关重要的。

在第一个案子中，会员在收到船舶租家在新喀里多尼亚(New Caledonia) 装运镍矿石的指示后，立即与协会联系。协会随即安排了一名专家前往新喀里多尼亚，在船长的帮助下该专家对货物进行了检验，所有准备付运的货物均因不安全而被拒收。由于货物没有现实可能性会在短期内干燥，船东最终取消了该航次。

在第二个事件中，船东在印度尼西亚装运镍矿石过程中告知协会，船长对于他所进行的“空罐渗漏试验”的结果存在疑虑。在当地通代的帮助下，空罐试验的数码照片被传送到新加坡的专家处，专家最终确认所装运的镍矿石极可能不适合安全海上运输。在期租人的配合下，所装货物被卸船。

在协会关于镍矿石的该通函之前，2010年12月协会曾发布另一份通函，关于从印度运输铁矿石会遇到的类似问题。两份通函都可以从协会网站 www.londonpandi.com 中下载。

本期导读

使用英语沟通

消防的关键准备

船舶过驳作业



防损团队



左至右：
Ian Barr, Marianna Vitazkova,
Mike Berry 和 Carl Durow

David Nichol

自2010年2月以来，Ian Barr一直领导协会的防损部门。该部门最近新添了两名成员：位于协会管理公司伦敦办公室的船长 Carl Durow 以及位于希腊办公室的 David Nichol。

Ian Barr 以及防损部的另两位新成员同时也处理各项理赔事务。他们的工作可以给两个不同部门提供沟通桥梁。防损部的 Mike Berry 以及 Marianna Vitazkova 则负责日常船舶检验项目。

在过去几年，防损部始终关注通过协会刊物防损公告、新闻快报以及各种

特别的防损讲座等渠道向会员提供各项防损方面的建议。

防损部的各位成员总是非常乐意从会员处了解他们关于行业方面的任何想法。或者，如果任何会员有兴趣希望协会的防损团队为他们组织专门的讲座，请随时联系：

stoploss@londonpandi.com



使用英语沟通

协会的船舶检查程序对于入会船舶船上管理状况能够提供有益的反馈，并可以有助于会员识别需要改进和提高的方面。

在这一方面，最近一会员就一艘国际航行的散货船上高级船员英语水平的问题的解决，协会很高兴能够为其提供帮助。很明显，有效的沟通，例如在船舶驾驶人员与引航员之间，是至关重要的。另外合格的英语理解水平也是 SOLAS 及 STCW 公约的强制要求。

协会最近审核的两份报告中特别关注了关于语言方面的问题。在第一份报告中，澳大利亚运输安全局 (ATSB) 考虑了一起船舶锚具损坏水下管线事故。澳大利亚运输安全局认定了构成“重大安全问题的以下事实：“船上的工作语言，英语并没有被所有船员使用于驾驶

台的沟通，显示出船上相关程序并没有有效地执行。这也限制了引航员的认知能力，妨碍了团队工作，造成了延误和风险的增加，特别是那些与释放锚链有关的工作”。

第二份报告是关于澳大利亚联邦法院作出的一份判决，涉及一起搁浅事故以及该装载货物的散货船的全损事故。船舶搁浅的区域已经在航路指南和海图中显示为“危害航行……地区未经充分检验。无当地背景知识的船舶不应穿越此区域……”。显然，船长有限的英语理解能力导致他认为，由于他已经研究了海图以及航路指南因此具备了当地

背景知识。对此法官评价道：“我可以接受（船长）是由于他的语言问题，可能未能理解具体情况。但这客观上导致他并不胜任。”

近期检查凸显出的语言问题，可能对于船舶管理人来说，并不容易表现出来，因为与船舶沟通的工作语言并不是英语。但是，英语的培训和考试现在已经被加入管理人现有的船上计算机辅助培训 (CBT) 计划中。

会员如果需要上述报告的副本或者对于适合的 CBT 模块的建议，欢迎联系 stoploss@londonpandi.com

消防的关键准备

随着业界对于风险管理的关注，协会的船舶检查程序覆盖的其中一个方面就是消防演练。对于最近的两个货物失火案件的反馈，突显出进行消防培训及对船员进行实际可行的消防演习所具有的价值。

当一艘集装箱船的船员注意到，从一只装有散装骨粉的集装箱中有烟雾溢出，船员们迅速制定了关于此种货物的最佳灭火方式。随后他们实施了一个经演习过的灭火方案，使用消防水枪连接消防水管向集装箱中灌水。船员在集装箱顶部开孔，并将消防水枪通过这个开口导入到集装箱内。当发现第二只集装箱内的骨粉开始发热时，船员采用同样的方法进行了操作。

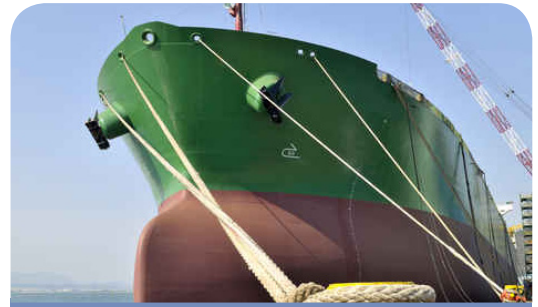
与之相反，另外一艘船上的船员在应对二层甲板所装载棉花包失火时，就显得严重低效了。船长决定使用 CO₂ 固定灭火系统的决定完全符合 IMDG 规则的要求，但是在释放前，船员没有确保货舱区域的密闭，从而导致 CO₂ 彻底失效。船长随后安排消防人员进入货舱区域，使用消防水进行灭火。不幸的是，一名消防人员因浓烟迷失了方向，显然，在灭火技术上，他没有接受充分的培训。他从二层甲板跌落舱底，严重受伤。

尽管那艘集装箱船的管理公司发展制定了较好的培训计划，包括应对一系列不同失火类型和区域的现实可行的演习，但是在另一艘船舶上并没有同样谨慎的操作训练。提醒会员注意的是，进



行常规和切实可行的应急演练，以满足船旗国政府，SOLAS 公约以及在 ISM 规则第 8 节“应急准备”下的内容要求，是会员公司的责任。

比较实用的指南详见 MGN 71: “应急部署，演习，船上培训及须知，决策支持系统”，下载地址：
<http://www.mcga.gov.uk/c4mca/mgn71.pdf>



安全系统措施

在系缆过程中发生的船员事故，对协会来说始终是引起担忧的事项。我们有时候通过船舶检验程序收到的报告，确认会员进行关于缆绳操作的任务风险评估，这总能令我们感到鼓舞。作为负责的高级船员，应当监管每一名进行缆绳操作的人员，并且应当在负责的高级船员和船舶驾驶台人员之间建立适当的通讯方式。

系缆作业应该总是在有监控的条件下进行，以防止缆绳或钢缆遭受过大的张力。即使缆绳当时并没有破断，过大的张力依然会导致过度的磨损并损坏缆绳，加剧了缆绳在其安全工作负荷内破断的风险。合成纤维缆绳在张力下可以拉长其自身长度的 30%，当拉力释放或者缆绳断裂时，长度可以几乎在瞬间恢复。这样就极有可能造成“反弹”效应，特别是在导缆孔、系缆桩及绞车滚筒附近，这对于任何处于反弹区域内的船员有可能造成潜在的严重人身伤害。船员应时刻注意，当系缆作业时，不要站在缆绳的绳圈或者转弯处。

为减少风险，应当对船员进行正确地保养和使用缆绳及设备、以及避免与此类操作相关的危险方面的培训。我们在此强烈建议，船上应当配备系缆甲板计划安排的鸟瞰图（可以使用从船舶高点摄制的俯瞰图），以更直接地标识出危险区域。

关于“反弹区域”的更进一步信息可以在石油公司国际海运论坛 (OCIMF) 发表的刊物“系缆设备指南”第 6.3.5 章节中找到。



船舶过驳作业新规则

去年，在英国，一些船舶间的过驳作业 (STS) 引发了相互之间意外碰撞事故，这也引致了 MAIB 的调查。

业界关于计划和执行船舶间的过驳作业的最佳操作标准发布在 ICS/OCIMF 的“船舶间过驳作业指南”中。过驳作业于两艘船舶低速航行或者抛锚状态中进行。作业通常由过驳作业服务提供者组织，通常服务提供商会按照要求安排机务或者系泊船长，以及必要的设备。在两船之间安排使用碰垫作为防止碰撞的措施，一般在两船平行船体之间放置大型横滨式碰垫，并在两端放置小型辅助碰垫。货物过驳使用弹性软管并配有快速释放装置。对于过驳作业中船东与租家的风险分担，通常由过驳作业附加条款进行调整，但是极少存在两船之间以合同形式调整彼此之间的风险分担的情况。

国际海事组织 (IMO) 的海上环境保护委员会在 59 届会议上 (MEPC 59) 采纳了修正案，并作为 MARPOL 公约附则 1 的新第八章，这加强了对于海上过驳作业的管理框架。这一新方案的采纳，意在进一步规范油轮的过驳作业，保护海洋环境免

遭污染的风险，同时给予沿岸国家对于在领海或者专属经济区 (EEZ) 开展的船舶过驳作业的一定程度的控制权。

对于“海上过驳油类过程中防止污染”的这些国际规则于 2011 年 1 月 1 日生效，适用于任何大于 150 总吨的油船在海上的过驳作业，但不适用于船舶燃料油的加油作业及与固定和移动式平台 (包括 FPSOs 和 FSUs) 相关的过驳作业。

新的第八章将要求，相关油轮上应配备经批准的“船舶过驳作业操作计划”，内容包括经船旗国主管机关认可的过驳作业操作如何进行，并用船上工作语言书写。过驳作业操作计划须不晚于 2011 年 1 月 1 日后的第一次船舶年度检验、船舶

中间检验或者换证检验时获得批准。计划必须根据国际海事组织手册“油类污染”第一节“防止污染”中的要求以及 ICS/OCIMF 关于“船舶间过驳指南，油类” (2005 年第四版) 项下的要求进行编制。该计划可以合并到现有的船舶安全管理体系中。

在 2012 年 4 月 1 日后进行的有关操作必须符合该批准的计划。过驳作业的记录应记录在“油类工作记录簿”中，并应在船上保存至少作业完成后的 3 年。同时，任何规则适用的油轮计划在 MARPOL 公约缔约国领海及专属经济区内进行过驳作业的，必须提前 48 小时通知该国。

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



THE LONDON
P & I CLUB