



The London P&I Club

# 伦敦保赔协会 防损公告

2014年1月 | 第62期

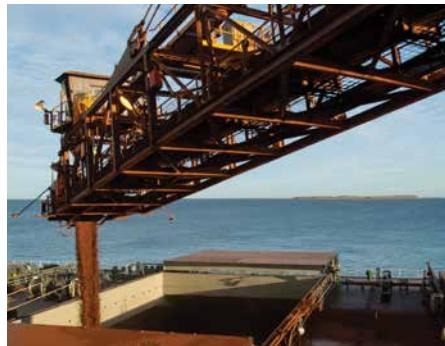
## 对货物液化 问题的新担忧

印度当局解除对铁矿石的出口禁令以及近期发生的两艘散货船全损事故让聚光灯再一次投向货物液化问题。

2012年10月，继印度当局对相关“不法行为”进行报道后，印度果阿邦对铁矿石开采、储存和出口实施了强制禁令。在雨季期间从印度港口出口铁矿砂存在诸多特定的隐患，这其中就包括因为降水导致的货物水分含量增加引致的铁矿砂货物液化问题。货物液化会使船舶稳定性大打折扣，有时甚至会导致沉船事故发生。除此之外，诸如镍矿之类的其它货物也容易发生液化。

上个月，印度最高法院解除了对果阿邦的出口禁令，允许对已开采但自禁令推行以来一直未被利用的1150万吨铁矿石进行电子拍卖。整个拍卖过程将受到一个由法院设立的独立委员会的监督。另外当局还成立了一个专门委员会，就每年可开采多少铁矿石提出建议。该委员会将在2014年2月15日前提交评估报告。有鉴于此，来自该地区的铁矿石载运量在未来将会有所增加。

近几个月以来，两艘载运来自印度的铁矿砂和镍矿的船舶相继发生沉船事故。针对两起事故的调查还处在起步阶段，事故的确切原因还有待进一步调查确认。现有证据也不足以证明这两起事故本身以及船上所载货物之间存在任何联系。协会《防损公告》已多次涉及包括从印度、塞拉利昂、危地马拉、印度尼西亚和菲律宾在内的地区装运铁矿砂和镍矿货物存在



液化风险导致事故的报告。（参见：[www.londonpandi.com](http://www.londonpandi.com) 协会《防损公告》第54、56、58、59期的相关报道）。其中还包括2010年10月和11月，三艘从印度尼西亚载运镍矿到中国的散货船沉没导致44人丧生事故的报道。

协会在过往的出版物中对载运类似货物时应当采取的安全防范措施有过详细论述，并突出强调了《国际海运固体散货规则》中的相关规定。载货船舶可能会由于货物的水分含量超过其适运水分极限而存在安全隐患。特别是在诸如印度某些地区在内的区域，当雨季来临时，被暴露在户外的货物往往极有可能液化。

协会强烈建议计划载运铁矿砂或镍矿的协会成员在订立租约前尽速与本协会取得联系，以确保对相关风险的充分评估和各项预防措施的有力实施。

## 夜间单人值班所存在的安全隐患

英国海事事故调查处近期对夜间船桥单人值班可能存在的安全隐患作出了及时预警：

2013年12月，英国海事事故调查处针对杂货船 *Fri Ocean* 搁浅事故的调查报告突出强调了夜间单人值班、瞭望对事故的发生存在着不可忽略的影响。

“《海员培训、发证和值班标准国际公约》指出，值班驾驶员在白天可以作为独任瞭望人员，如果情况经过仔细评估，并且已确定这样做安全无虞，并且所有的相关因素都已经得到充分考量。在相关情况发生变化时，位于船桥的瞭望值班人员能够获得及时、必要的增援”。大多数船旗国主管机关对此的理解是：船舶在夜间航行时，除当班驾驶员以外，船桥还必需配备专职的瞭望人员。”

上述失事船舶从苏格兰科珀赫装载了一票碎木屑。船舶按照既定的航线赶往瑞典瓦尔贝里，在穿过托伯莫里以南约2.5英里处的马尔岛海域时发生了事故。在当班驾驶员熟睡之际，船舶以10.5节的航速在偏离预定航线2.5英里的路线上航行，并于凌晨3点22分搁浅。

事故报告表明，除包括当班驾驶员疲劳驾驶以及船桥航行值班报警系统未被启用等其他潜在原因之外，船桥缺乏专职的瞭望人员，也使得船舶缺失了一个“重要的事故控制措施”。因为当班驾驶员在有人陪伴的情况下，可能不会睡着；而且即使他睡着了，专职瞭望人员也可以唤醒他。

事故报告全文，请参见英国海事事故调查处网站：  
[http://www.maib.gov.uk/cms\\_resources.cfm?file=/FriOcean\\_Report.pdf](http://www.maib.gov.uk/cms_resources.cfm?file=/FriOcean_Report.pdf)

## 本期导读

### 疟疾



### 船舶勘验计划



### 安全海报





## 疟疾

疟疾是一种致命疾病，而海员由于其工作性质，感染疟疾的风险非常高。疟疾在热带和亚热带地区比较流行，目前大多数病例出现在撒哈拉以南的非洲地区。

根据世界卫生组织的最新统计，2010年全球范围内报告了约2.19亿疟疾病例，其中包括66万死亡病例。

伦敦保赔协会近年来处理的海员因为感染疟疾而导致重病甚至死亡的索赔案件数量一直居高不下，其中近期一起案件的理赔预算更高达约30万美金。

疟疾通过携带疟原虫寄生虫的疟蚊传播。人被疟蚊叮咬后，疟疾寄生虫会随之进入人体血液系统，继而在肝脏中繁殖并且使人体红细胞受到感染。

人一旦被携带疟原虫寄生虫的蚊虫叮咬，疟疾会在经历为期7至21天的潜伏期后发作。感染疟疾的最初症状包括发热、头痛、畏寒和呕吐。上述症状有时表现得较为轻微，这也给疟疾的诊断带来了一定的难度。

若得不到及时治疗，疟疾病情可能会急剧恶化，并常常导致死亡病例的出现。有鉴于此，如果船员在海上航行过程中出现明显的疟疾症状，而岸上的医疗设施又因为距离远而无法发挥作用，疟疾往往会给海员的生命安全带来严重威胁。



## 预防

世界卫生组织建议，通常在进入高风险区域之前，应当使用口服抗疟疾药物进行化学预防。抗疟疾药物种类繁多，对特定药物的选择将取决于包括地理位置、局地耐药性以及预计暴露期等在内的多种因素。应当在可能进入疟疾流行区的船舶上配备充足的抗疟疾药物，以供船员进行预防并在必要时对感染船员进行治疗。建议同时强调在决定用药类型、数量、药物组合、剂量和用药时限（包括抵达前、逗留期间以及从疟疾区离开后）时应谨遵医嘱。因此，船舶管理人员和船员必需提高风险防范意识并进行前瞻性规划，这对于确保相关预防措施得到及时、有效落实也显得尤为重要。

船舶还应当保有相应日志，以记载船上抗疟疾药物的使用情况以及相关船员的服药情况。

其它实用的预防措施还包括：建议船员穿戴严实以尽量减少皮肤裸露、定期使用驱虫剂以及特别在黄昏至黎明时段蚊虫活动的活跃期保持住处门窗紧闭。

世界卫生组织和美国疾病控制中心均对疟疾的预防和治疗提供了全面的指导意见。相关详情，请访问以下链接：

<http://www.cdc.gov/malaria/>

<http://www.who.int/topics/malaria/en/>

一旦船舶遇有船员出现疟疾或疑似疟疾症状，协会成员应当立即征询专业的治疗意见并及时向协会通报相关情况。



The London P&I Club

# 船舶勘验计划

## 临时和预告航行通告以及航行、安全警告



伦敦保赔协会《船舶勘验计划》（“计划”）囊括了船舶运营各方面的注意事项。其中，《计划》第2节包括了船舶“航行安全”的相关内容。协会船舶检验部门注意到：去年以来，有关临时和预告航行通告存在缺陷报告的数量有所上升；与此同时，与Navtex和Sat-C SafetyNET系统相关的无线电航行警告和气象警告管理方面存在缺陷报告的出现频率也有所增加。与临时和预告航行通告相关的最常见不足是：上述通告并未被及时应用于海图夹的管理与更新。

检验人员可以通过评估经过更新的海图，确认临时和预告航行通告是否被应用于海图夹；如果上述通告未及时、持续得到应用，就可能会使船舶驾驶员和瞭望人员无法及时获得重要的航路信息。值得注意的是：临时和预告航行通告前后在内容上的变化可能会很大，还可能包含诸如管道、电缆敷设或近海石油、天然气勘探项目一类的地下作业位置和期间等方面的信息。与此同时，有关浮标的临时位置以及港口泊位关闭等其它信息也被包含在了可能影响船舶航路设计和实际航行的各类实用信息之中。行之有效的航路设计要求收集高质量的信息，并对此进行有效分析。良好的航路设计能够帮助驾驶员在实际航行过程中有效地进行航路选择。

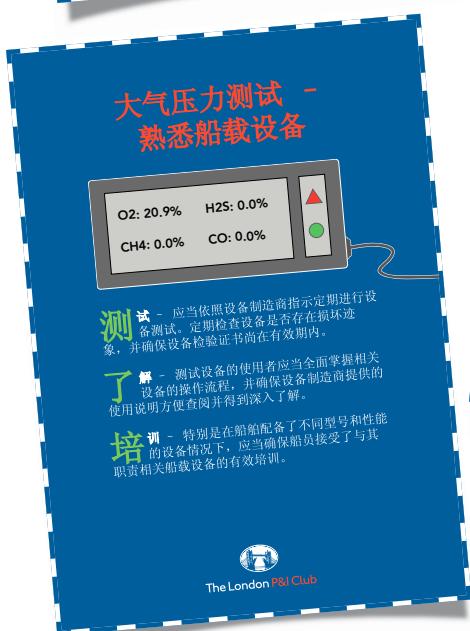
另一项常伴随临时和预告航行通告而引起重视的发现，涉及船舶的航行警告和气象警告管理。通常，此类发现与对航行警告和与此相类似的收集、处理和显示此类信息以供瞭望人员进行实时监控系统缺乏足够的重视有关。船舶缺乏相应设备也可能成为上述发现存在的原因。对经由一艘协会入会船舶船桥上的

Navtex系统所提供的气象信息缺乏足够重视，很大程度上导致了近期一起数额巨大的油污索赔案件的发生。装备于锚泊船船桥上的Navtex设备运转正常，并且被正确地设置为接收来自该地区海岸Navtex电台信息的状态。不足的是，船桥上并未建立相应的对所收集的航行或气象信息进行读取、分析和适当应用的系统。尽管时值北半球夏季，包括Navtex在内的多重预报系统也及时预见到了极端恶劣天气的出现；但在夏季出现类似天气还是让人深感意外。因此，当暴风雨在凌晨来袭时，在船桥上的值班团队一时间显得措手不及。在主发动机发挥效用前，当事船舶已走锚约一海里，并在一片布满岩石的海滩搁浅，船舶的燃油舱因此被刺穿。事故导致的油污清理费用和关联索赔金额超过4400万美金。

为了有效避免类似事故的发生，协会成员应及时提醒当班船员对修正、更新后的图表和海图夹引起足够重视；与此同时，当班船员也应当认识到忽视第一手的航行和气象信息所可能存在的风险。

# 伦敦保赔协会 系列安全海报

伦敦保赔协会荣幸地宣布：协会将于近期发布三份安全海报，这些海报将在未来几周内被递送到协会会员手中。



若协会成员希望增加所收到《防损公告》(印刷版)的数量，或希望获得在线版的阅读链接，请将您的联系方式发送电子邮件至：[stoploss@londonpandi.com](mailto:stoploss@londonpandi.com)。

## 全球海事 事故调查 速览

在这个固定专栏中，我们将对近期发生在全球范围内富有吸引力的海事事故调查报告进行介绍：

### **Arklow Meadow 英国海事事故调查处 (MAIB) — 英国**

调查了一起在卸货期间熏蒸剂套释放磷化氢气体的事故。事故报告强调了船员熟悉船上熏蒸剂处理程序的重要性。

[http://www.maib.gov.uk/cms\\_resources.cfm?file=/ArklowMeadowReport.pdf](http://www.maib.gov.uk/cms_resources.cfm?file=/ArklowMeadowReport.pdf)

### **Mell Selarang 英澳大利亚运输安全局 (ATSB) — 澳大利亚**

调查了一名海员在润滑舱口盖着陆架时沿舱口围板来回走动，脚下打滑跌落到货舱内一个集装箱顶部而严重受伤的事故。事故凸显了一个重要事实：即在完成目的明确且看似简单的任务时，往往会忽略对任务的有效规划和对风险的充分评估。

[http://www.atsb.gov.au/media/4336270/mo-2013-009\\_final.pdf](http://www.atsb.gov.au/media/4336270/mo-2013-009_final.pdf)

### **E. R Stralsund 联邦海事事故调查处 (FBMCI) — 德国**

调查了机房内一名海员死亡的事故。该报告强调了船舶在海上航行过程中因重型装置固定不当所引致的风险。

[http://www.bsu-bund.de/SharedDocs/pdf/EN/Investigation\\_Report/2013/Investigation\\_Report\\_13\\_12\\_und\\_179\\_12.pdf?blob=publicationFile](http://www.bsu-bund.de/SharedDocs/pdf/EN/Investigation_Report/2013/Investigation_Report_13_12_und_179_12.pdf?blob=publicationFile)

### **Sage Sagittarius 日本运输安全委员会 (JTSB) — 日本**

调查了船舶在卸煤期间一名现场指挥死于船上自卸设备内的事故。

<http://www.mlit.go.jp/jtsb/eng-mar-report/2013/2012tk0048e.pdf>



The London P&I Club



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](mailto:stoploss@londonpandi.com)  
[www.londonpandi.com](http://www.londonpandi.com)

