



The London P&I Club

# 伦敦保赔协会 防损公告

2014年10月 | 第63期

## 燃油供应“卡布奇诺”现象

卡布奇诺效应主要是指，由于向输送管道中吹送了压缩空气而导致的燃油起泡或气泡效应。这些被吹了气的燃油在起初测量时给人的印象是油料已经按照要求加注。而实际上，一段时间后，当夹带的空气从燃油中释放出来，油位就会下降，加油产生的油量短少才会被察觉。

### 如何防范卡布奇诺式供油

#### 燃油加注前

- 在常规测量加油船油舱时，应从油舱舱盖目测燃油表面是否存在泡沫。
- 也可能在用于测量液位的卷尺上发现泡沫。
- 如果从卷尺或者油面发现疑似混入空气，则应进行取样，将样本倒入清洁玻璃罐，并仔细观察泡沫或气泡的迹象。如果怀疑被证实，轮机长则应制止供油商开始加油，并立即通知船东/租家。



### 识别卡布奇诺式供油

- 开始测量时，加油船油舱内燃油表面有气泡/泡沫迹象。
- 加油前、加油时以及加油后，液位卷尺上有过多的气泡。
- 加油软管颠簸或者抖动。
- 加油速度比约定的慢。
- 燃油油管附近有气过水声。
- 油管压力表显示压力波动。
- 加油船发出异响。

Kaivan H. Chinoy,  
Bunker Detective 创始人及首席防损顾问

#### 燃油加注时及加注后

空气还可能在泵送期间混入燃油。因此，持续测量燃油舱非常重要，因为空气泡很容易在测量卷尺上显现。由于清舱泵和管线吹气也会导致空气混入，清舱泵仅仅应该在加油后程一段较短的时间内使用，管线吹气也应被控制在最低限度内。在测量油舱前，应当检查确认船舶的燃油汇流阀处在关闭状态。



## 安全海报更新

协会在《防损公告》第62期中发布了一系列新的安全海报。我们也很高兴地通知大家：协会正积极联系所有入会船队，以确保满足每一位成员有关安全海报寄送的个性化需求。

与此同时，若您希望收到上述海报，请通过邮件与我们联系：

[publications@londonpandi.com](mailto:publications@londonpandi.com)

协会并提请会员注意：这次发布的有关船上作业安全、消防演习及气体探测设备三个主题的安全海报有英文、中文和越南语三个版本。

### 本期导读

航行数据记录仪及理赔

船舶检查

协会检验员



# 航行数据记录仪及理赔



**航行数据记录仪 (VDR) 已经成为目前船舶驾驶台必备的设备之一。伦敦保赔协会的船舶检查计划表明：入会船舶对如何操作这类设备有较好的理解。**

但是，仍有一些入会船舶的船长在事故发生后未能按要求的步骤操作以保护 VDR 数据，或者未能认识到某些情况下 VDR 数据（特别是 VHF 电话和驾驶台的语音通信）对索赔抗辩可能具有很高的价值。

在第一个例子中，一艘正在靠港船舶遭遇了《国际海上避碰规则》（以下简称《规则》）第14条所述的“对遇”局面。两船随后通过 VHF 达成了虽有背《规则》但实际可行的协议。考虑到即将挂靠泊位所处的位置，入会船舶不得已向左转向。随后两船相撞，协会为此支付了一笔较大数额的赔款。

该船船长没有保存 VDR 数据。据推测，该数据对船长较为不利并可能成为用来指控其犯罪的证据。遗憾的是，虽然该信息对事故的责任认定不大可能产生根本性影响，但其本身却可以作为一项有利证据以促成案件和解。虽然该证据对案件和解的作用目前还不能被量化，但显然，协会成员更希望看到船长保存了相关数据。船长在试图保护自己的同时，可能

迫使船东面临支付更高的和解金额。

船上的《应急指导手册》通常包括备忘录，列明并对各项任务按优先级排序，以帮助船长有序地处理各项任务，确保其在紧急情况的压力之下不会错过任何步骤措施。我们建议协会成员考虑将保护 VDR 数据以较低的优先级列入或者添加到该目录中。

在第二个例子中，一艘入会的集装箱船由于受到恶劣天气影响，不得不在许多集装箱尚未被绑扎的情况下移泊。不幸的是，许多未经绑扎的集装箱随之因为该恶劣天气落海。可以理解，船长没有意识到这种情况下应当保存 VDR 数据。但在随后的案件处理过程中，协会意识到假使当时保存了该 VDR 数据，这些数据可能包含的港口当局和船桥之间的通讯记录，可能会对案件的协商解决有重大帮助。

协会无意通过上述事例向成员提出任何特别建议，但希望上述事例能够引起阅读此文的甲板部工作人员的注意。



## 船长 夜间指令

船舶检验部门的《船舶检查表》考虑到了例行检查中船舶管理的各个方面。船长夜航簿作为这些检查项目中的一项，因其越来越多的“消极发现”而受到关注。

在追求船舶高效、安全运行方面，船长夜间指令的价值不应被低估，特别是在船舶进港期间。



一贯而言，远洋船长通常只值“日班”。如果预计到达引航站的时间在清晨，在经过较长时间的航行后，有大量事项需要船员们准备。提前开展有效计划有助于使各方在压力最小的情况下以可控的、安全的方式进行船舶进港操作。按惯例，船长夜航簿包括一系列为夜间当班船员定制的指令，供其理解并据此操作，以确保船舶到达引航站之前，所有船员各就其位，所有物质准备工作均已完成，船舶各方面都已准备好进港。

在编排夜航指令时，建议船长考虑包含下述事项：

- 提前呼叫船长，以使其有充分的时间评估全部航行状况，并在到达引航站或操舵前妥善安排夜视工作。
- 呼叫引航站，以确认预计到达时间和靠泊情势。
- 确保在合理的时间提前唤醒白天当班船员，从而使各项工作，比如除锚、引航员登轮安排，船旗/呼号等准备就绪。
- 呼叫值班轮机员备妥主机，确保其处于随时可启动状态。
- 确保驾驶台人手已按需要予以增加。
- 确保系泊缆绳备妥。
- 确保驾驶台抵港准备工作检查表填写完毕，所要求的系统也已检查。

## 甲板内务

船舶的内务良好一直被视为是良好船艺的一个特征。储物间、油漆间及其它空间杂乱，不仅会降低工作效率，还会导致严重事故。

检验员在船舶检验过程中，不断报告称：有重物未经妥当系固，有的甚至被放置在甲板上而完全没有固定。

可以想象，在恶劣天气下，四处散落的设备会导致人身伤害。然而，回顾 1993 年冬天，Braer 轮在设得兰群岛发生的事故，我们看到：甲板内务不良，甚至引发了一起惨重的伤亡和漏油事故。

恶劣天气中，Braer 轮松动的管道滑过尾楼甲板，造成排气孔破损，海水自破损的排气孔中进入燃油舱，导致 Braer 轮部分失去动力。该轮，在其从挪威到加拿大的航程中，在设得兰群岛南部丧失推进力，最终搁浅并引发一起严重的污染事故。

协会提醒读者结合恶劣天气的影响全面考虑钢材及其他重物在甲板上的放置位置。虽然这起事故发生在 20 多年前，但其对于今天的船舶内务管理仍有警示作用。

### 全案链接：

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



# 协会 检验员

Walter Vervloesem



## IMCS——独立海事顾问 & 公估师

IMCS 代表伦敦保赔协会在西北欧进行新入会和已入会船舶的检验。IMCS 于1990年由 R. De Graeve 在安特卫普创立并组建。随着业务量的增长和公司结构多元化, Walter Vervloesem (FNI) 于1995年加入 IMCS。Walter 现任 IMCS 集团(英国)公司主席。依托其专业的船舶检验知识, IMCS 迅速建立起与保赔协会、船壳险保险人、船舶买卖经纪、银行和船旗国之间的广泛联系。

Walter 评价说:“IMCS 检验人员所具备的顶级商船操作知识以及处理钢材类货物的特殊经验, 使得 IMCS 经常代表伦敦保赔协会进行船舶检验, 就钢材类货物索赔开展货物检查以及进行舱口盖检测。”

Walter 在干散货方面的知识和经验在其畅销参考读物《舱口盖检测——实践指导》一书中得到了清晰的呈现。该书是航海协会的出版物, 也是他诸多著作中的一本。

不久前, IMCS 与 SDT 国际, MacGREGOR 和船级社合作, 最终帮助 SDT 国际成功开发出首个经船级社认证的超声波气密检测装置。之后不久, Walter 开发出经航海协会认证的《SDT-IMCS 舱口盖培训课程》。该课程每年在全球十个不同的地点讲授。

IMCS 认识到有必要确保服务的一致性和服务质量。其利用包括 CBT 在内的内部培训体系, 培训、支持和训练 IMCS 分处世界各地的公估师。截至目前, IMCS 集团拥有海事公估师和顾问 41 人, 遍布 19 个国家。

“多年来, IMCS 一直秉承精益求精、质量至上的理念, 努力确保为客户提供高标准、一流的服务。” Walter 说, “过去 20 年来, 我们有幸与行业主要参与者如伦敦保赔协会开展紧密合作。我们也从每一个委托事项中不断学习经验并增强专业素养。”

除了提供公估和海事咨询服务, IMCS 还帮助一些行业巨头进行培训并开展防损激励教育。最近的例子是为 ArcelorMittal、Marsh 和 HDI Gerling 开发了一套船舶检查计划, 其中包括一份对各国检验员的专门培训计划, 对船舶和特定贸易的检查计划以及基于网络的数据库和评价体系。

Walter 最后说:“意识到只有‘最后一次检验’才代表我们的水准, 为了认识和了解客户的需求, 满足他们的期望, 我们深信这样的原则: 多做一些, 面带微笑!”

## 全球海事事故 调查速览

在这个固定栏目中, 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:

### Stena Alegria MAIB – 英国

调查了一起船舶在瑞典卡尔斯克鲁纳海域抛锚后触底事故。调查表明: 在未完成对后续风险完整评估的情况下, 尽管气象预报表明风力会继续增至锚泊设备设计极限, 船长仍决定在风中抛锚。

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

### Wawasan Ruby NTSB – 美国

调查了油轮 Wawasan Ruby 与马里兰州巴尔的摩港 CSX Bayside 煤码头的碰撞事故。NTSB 认定油轮和煤码头碰撞的可能原因是油轮引水员和船长在试图 70 度转弯操作时的船速问题。

<http://www.nts.gov/doclib/reports/2014/MAB1407.pdf>

### Deutschland FBMC – 德国

调查了德国客船在经过比克尔运河(智利)时搁浅的事故。报告就航线制定以及在计划航线基础上绕航的程序问题提出建议。

[http://www.bsu-bund.de/SharedDocs/pdf/EN/Investigation\\_Report/2014/Investigation\\_Report\\_19\\_12.pdf;jsessionid=F4475857C7A838917C35B0E6C717DAFD.live1043?\\_\\_blob=publicationFile](http://www.bsu-bund.de/SharedDocs/pdf/EN/Investigation_Report/2014/Investigation_Report_19_12.pdf;jsessionid=F4475857C7A838917C35B0E6C717DAFD.live1043?__blob=publicationFile)

### Atlantic Princess ATSB – 澳大利亚

调查了公司代表通过引航员软梯登轮时跌落致死事故。ATSB 认定虽然临时搭建的引航员软梯符合相关国际标准, 但该公司未就转移人员时的风险进行评估。调查还认定该公司的《安全管理体系》(SMS) 未就缺少经验的人员使用引航员软梯上下轮提供指导。

<http://www.atsb.gov.au/media/4891508/mo-2013-007-final.pdf>



The London P&amp;I Club



Published on behalf of The London Steam Ship Owners' Mutual Insurance Association by  
A. Billbrough & Co. Ltd.,  
50 Leaman 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)

