



The London P&I Club

伦敦保赔协会 防损公告

2017年11月 | 第69期

吉大港： 港外锚地并靠操作 (STS operations)

目前停靠孟加拉吉大港港的船舶数量有较大的增长。由于大多数的散货船通过并靠操作，将货物减载到驳船，所以吉大港港外锚地船舶的拥挤在不断增加。



去年，吉大港港外锚地任何时候的平均抛锚船舶数量在60到90艘之间。不断增加的船舶抛锚在易受西南季风的锚地里，那里盛行的4-6节流速的强流，以及不良的锚地抓力，造成了大量的事故。

去年，在锚地发生的事故有所增加，但是以协会的历年记录而言，在此区域内每年总是会有过此类事故。鉴于近期

在锚地事故频发，船员在易发生走锚事故的“国际性热点地区”的操作时，保持必要的警惕是非常重要的。此类走锚事故不仅可能会造成轻微的船舶间的碰撞，甚至造成船舶搁浅及相关的油污风险。

因此，协会认为吉大港港口当局指南对在港外锚地抛锚船舶的船长的提醒是非常恰当的。

在制定航行计划阶段，应该充分考虑以下指南摘录并结合当地的航路指南和主要的港口信息：

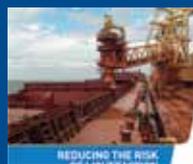


MAK (Mohiuddin Abdul Kadir) 船长
MSc (Wales) LL.B LL.M (Soton)
FNI FCILT

请见下页吉大港港口当局指南摘录

本期栏目

降低易流态散装货物
运输风险



船位定位间隔



协会检验师



降低易流态散装货物运输风险和推进动力系统丧失的风险

伦敦保赔协会很高兴地宣布两份出版物已经发行。两份出版物分别对船舶运输易流态散装货物和船舶失电及主机故障事故的预防提供了操作指南。这两份出版物是由伦敦保赔协会与BV船级社及TMC海事咨询公司协作共同完成。

在评论关于今年年初发布的“降低运输易流态散装货物的风险”指导手册时，伦敦保赔协会风险防控部门的 Carl Durow 先生提到：“由于入会船舶中散货船在吨位上的占比相当大，我们特别感兴趣去提供建议有助于更好地理解散装易流态货物液化的产生过程及它对船舶稳性的影响。在这些案例中，关键决策者通常是在船上，而本指导手册则正正是为船员提供相关操作建议。”

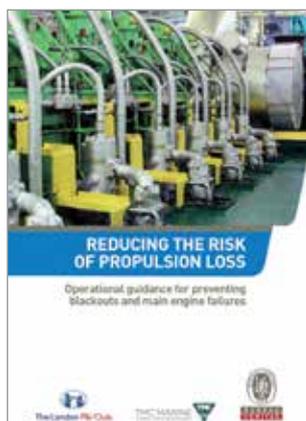
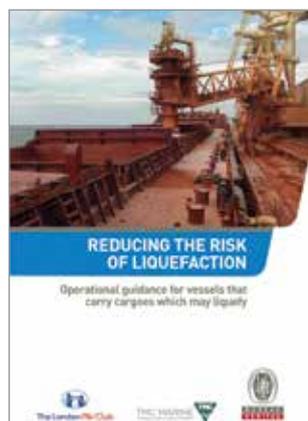
第二份出版物，关于“降低推进动力系统丧失的风险”，着重是船舶失电及推进动力系统丧失，恰逢在9月份的伦敦国际航运周(London International Shipping Week)期间发布。

Carl评论：“协会已经看到机械故障的相关案列在近几年呈现上升的趋势，这份出版物旨在提高良好的操作实践与事后调查的必要意识，这将有助于大幅度减少发生重大事故的风险。在大多数情况下，事故发生的时间与地点决定了事故的严重性。”

协会期待未来在防损出版物方面能有类似的合作机会。

这二份出版物可在协会网站下载获取——**按此**获取降低易流态散装货物运输风险；**按此**获取推进动力系统丧失的风险。

协会也为所有会员免费提供A5纸质版文档，如有需要请发邮件至 publications@londonpandi.com。



协会、BV船级社以及TMC海事咨询公司联合制作了这些以安全管理为重点的出版物。

孟加拉协会通代
提供指引

吉大港港口当局对于在港外锚地抛锚船舶的船长的指南摘录：

1. 抛锚时要和其它船舶保持安全的距离。
2. 如果船舶的富裕水深少于2米，船舶就有发生走锚的可能性。走锚特别在大潮和季风时期会更加容易发生，此时潮流的流速可能高达6-7节。为了始终保持船舶在安全状态，在抵达吉大港港外锚地前，经过Kutubdia时，船舶的吃水理想状态要调整到小于10.5米。直到船上的货物被足够的减载，否则，在潮流从低潮转向高潮期间，越小的富裕水深，会导致船舶走锚的风险越大。
3. 在有减载船舶并靠的情况下，船舶发生走锚的几率会更大的。作为预防措施，尽量多松锚链（至少9节锚链入水），自始至终保持主机随时可以启动，尽量保持最少数量的减载船并靠。
4. 请牢记锚地潮流的流速非常强劲，所以在进入锚地进行抛锚或接领航员时，绝对不要尝试近距离横越另一艘锚泊船的船首，因为这样可能导致你的船骑在它船在水下的锚链上。
5. 为了新到的深吃水船舶有足够的锚泊空间，在A锚地减载的深吃水船舶，一旦减载后船舶吃水满足要求，应尽快移到B或C锚地。
6. 船长必须远离禁锚区域抛锚。
7. 船长不得在将江河入海口处附近抛锚。
8. 在上、下领航员时，船长必须小心谨慎地操纵船舶。
9. 要定期对提供过驳并靠作业的减载船进行检查，确保它们配备了足够强度和数量的靠把和缆绳。假如天气和海况恶化，应该立即解缆，让并靠的减载船尽快离开。



船位定位间隔 (Position fixing intervals)

检查人员继续注意到，在航程计划中缺乏对每一段航程所必需的船舶定位频率的指导。这种情形常常伴随着在入境海图上更接近陆地时的过度时间间隔。

当然，每一航程都是不同的，但建议航路设计阶段考虑适当的船舶定位时间间隔，并为值班人员提供指导。

在协会遇到的案例中，过度的船舶定位间隔可造成值班驾驶员航行中没有发现错误或船舶因流压作用正在明显的偏移。这些案例最终都出现了巨额的索赔。

一艘满载货物的船舶搁浅在浅滩上——现实原因是先前没有准确地绘制航迹推算船位，超过了实际转向位置，没有被及时发现去阻止。由于错过了改变航向，最终导致船舶搁浅。

在这个案例中，虽有许多原因导致该事故发生，但如果当初采取了恰当的船舶定位时间间隔，很有可能，错误的航迹推算位置和随后的测绘位置存在不同的情况能被及时发现并修正当时的情况，最终安全地改变航向。

在另外一个案例中，一艘空载的船舶在2个小岛之间航行受到了不可预见的横向强流影响，在下一个船位确定之前并离设计航线的左边0.5海里处搁浅。这船也没有使用平行航法，因此剥夺了值班驾驶员利用这2种方法（定位和平行航法）发现船舶严重偏离左边的机会。



协会 检验师

Kersi Aga



Ericson & Richards

Ericson & Richards成立于1878年，是印度一流的海事检验公司之一。该公司为伦敦保赔协会从事一系列的检验，包括了风险控制方面的船舶检验，舱盖超声波测试，铁矿石和钢材的监装，和在印度次大陆内的事件调查检验

该公司现在由Aga家族的第三代带领，总部设在印度孟买。Kersi Aga先生轮机长的资历以及他的两个船长弟弟 Xerxes 和 Cyrus，与专业并经验丰富的检验师团队一起，将现代科技与古老的传统相结合继续推动公司的发展。

船长们带领一批训练有素、经验丰富的人员专业从事各类海事调查，在印度各地设有办事处。我们与保赔协会，船壳保险人或当地的通讯代理有着日常紧密的合作，可以满足保赔协会，船壳保险人或当地的通代最基本的要求，并在短时间内安排任何检验。

我们定位于清晰质量的报告，并有实质内容且不带偏见的观察和调查后所得得出的结论，对此我们感到自豪。专业精神和专业技能与独立检验的最高传统相一致，这使我们在印度和国外赢得了声誉。

无论每年4个月的季风天气，还是在各个多样性和特殊性的港口，特别是一些是政府运营的港口，以及其它的大公司的私营港口/码头，在印度工作每每代表着自我挑战。

我们努力奋斗不断更新我们的知识，我们的检验师已成为各种类型的检验和船旗国检查的专家。

事故调查 全球综合报道

在本期专栏中，我们搜罗了一些全球引人瞩目的事故调查报告：

Spirit of Tasmania II——ATSB, 澳大利亚运输安全局
一片剧烈的暴风雨仓促的经过Spirit of Tasmania II轮的位置，由于在整个靠泊期间驾驶台无人值班守护，没有一名船员看到正在逼近的暴风雨的指示，直到该滚装船几乎所有缆绳脱离泊位。船上船员随后快速反应。等到驾驶台操控和启动机器，船舶已转向与码头成90度。

ATSB的安全信息：“所有船舶，特别在这些强气流诸如暴风雨和狂风中，容易造成在短时间内从系泊处脱开——这对在船上的大量人员是一种危险，同时也意味着对天气的监测，系泊系统和步骤需定期检查和核对天气情况的变化至关重要。”

[点击这里阅读报告](#)

Sinokor Incheon——MLIT, 日本国土交通省
一艘集装箱船从日本的三岛开往川之江港途中与一艘渔船碰撞。调查中考虑的事故成因中包括了该渔船的特性。

[点击这里阅读报告](#)

LNGC Zarga——MAIB, 英国海上事故调查局
当船舶靠泊英国米尔福德港的液化天然气南钩接收码头(South Hook LNG terminal)时，一根聚乙烯尼龙缆(HMPE mooring rope)断裂并打到了一名甲板驾驶员的头部，使其头部严重受伤。

这名甲板驾驶员站立的位置明显是在缆绳反弹的区域内，但该位置先前是被标明为安全的区域。同时，船上配置的缆绳不适合，在制造时没有标明最小破断力，与船上的系统装置不匹配，和所要求的工作负荷太高。

在报告中记录在不同的安全问题中，可以注意到对Zarga's轮缆绳没有进行完善的反弹区域评估；负责前部系统部门的主管驾驶员直接参与了具体的工作，而没有对系统操作进行总体观察。

[点击这里阅读报告](#)



The London P&I Club



Published on behalf of The London Steam Ship Owners' Mutual Insurance Association by
A. Billbrough & 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

