



伦敦保赔协会 防损公告

走锚： 船长的权力和责任

最近两起达到国际保赔协会集团分摊风险水平的特大索赔及一起针对协会的单一索赔，将恶劣天气中锚泊船舶船长的权力和责任的问题摆在了众人面前。这三起事故起因均为受强台风“天鸽”影响导致的船舶走锚。

众所周知的 *Pasha Bulker* 轮事件，以及协会处理因清理海岸线的油污引发的巨额国际保赔协会集团分摊风险的索赔中积累的经验，促使协会在几年前就对其船舶检查调查问卷进行了修订。修改后的船舶检查调查问卷包括在即将面临非常恶劣天气时，船长可以下令离开锚地的权力。当入会船舶依据可靠的恶劣天气的预报，选择继续停泊在锚地时，纵使在其他船舶决定起锚离泊，协会仍可以向国际保赔协会集团分摊索赔。

在国际安全管理规则 (ISM Code) 中，船长在许多特定情况下拥有做出指挥决策的绝对权力。协会提请所有船东认真考虑他们的既定程序是否足以支持船长做出撤离锚地的决定。

协会曾经处理过一个案件：一艘船舶独自锚泊在离岸1海里的锚地，强劲的向



岸大风导致船舶走锚。同时，由于船舶主机没有能及时被启动，最终船舶搁浅，船上的燃油舱破裂。

只有在正确理解和判断船舶收到的各类气象资料后，船长才能做出船舶离开锚地的决定。恶劣天气即将来临的预警公告已被船舶妥为存档，但因该警告并未被认真对待，致使船舶走锚并搁浅的情况也并不少见。

“风暴锚地” (Storm Anchorage) 带来的安全假象仍然是一个问题。最近，一艘入会船舶在台风“天鸽”下，在指定的“风暴锚地”锚泊后搁浅。最终“

风暴锚地”并没有提供足够的保护以防止船只走锚及避免发生随后的巨额索赔。

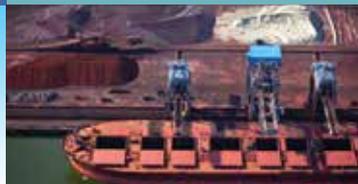
船长最重要的责任仍然是通过所有可用的预报手段监测天气情况的，这样才能在指挥船舶的整个过程中做出更好的决策。

本期栏目

集装箱损失

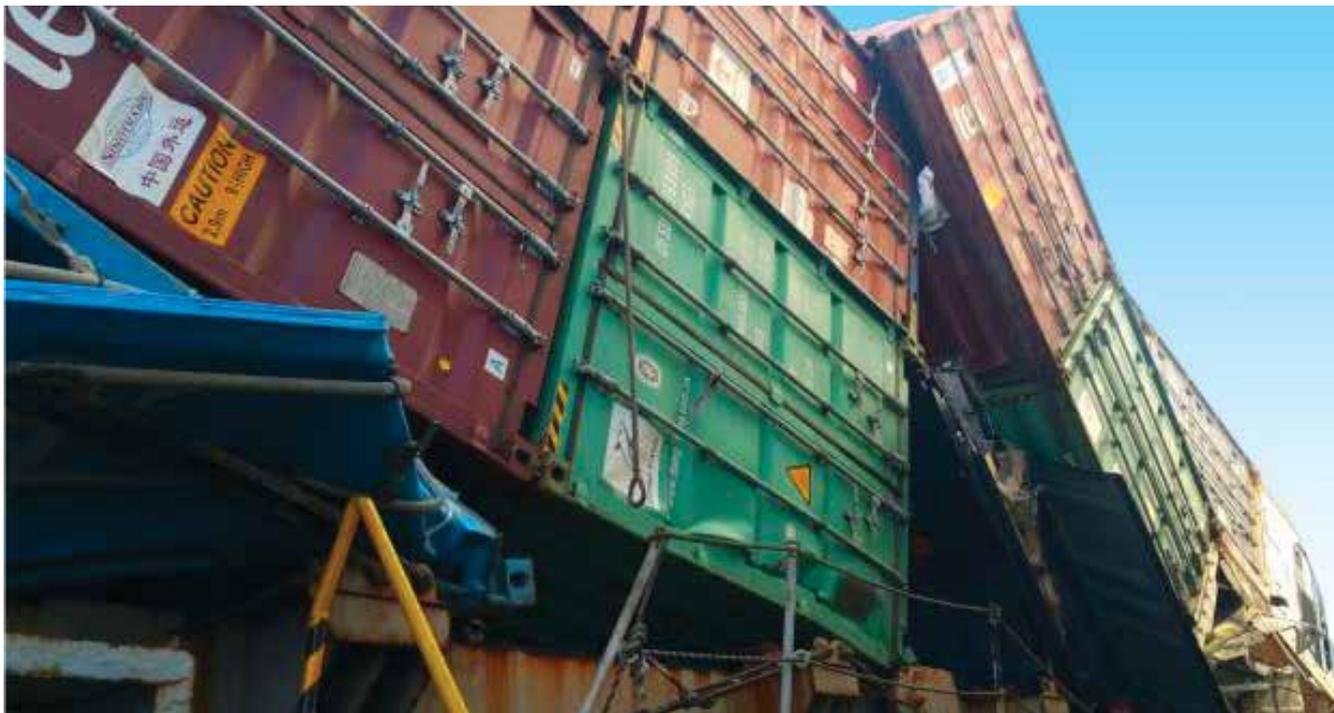


EMERALD STAR 轮 / 镍矿石
液化事故



体系修正问题





集装箱损失的索赔

在最近发生的一系列集装箱损失索赔的调查过程中，协会发现一些突出的共因。

错误申报集装箱重量的问题依然存在。然而，在这一系列的索赔中，检验师对货物系固设备检查的发现也值得引起注意。

很明显，在这些事故发生时，一些手动钮锁没有被放置在正确的锁定位置。原因可能是双重的：使用一些损坏的钮锁（特别是钮锁的锁杆弯曲和灭失），或者混合使用左、右方向锁定的钮锁，导致检验师在检查钮锁锁定状态时产生混淆。

在事故调查时，一些集装箱的角件和船上集装箱底座的迹象显示，在集装箱倒塌时，锁紧的钮锁没有被强行拆除的痕迹。由此很自然得出一个结论，即在事故发生时钮锁处于未锁定的位置。

同样明显的是，在某些案件中，甲板/舱盖的集装箱底座的损耗程度使得它们已经不能再起到应有的作用。因此，即使是使用保养最好的钮锁也不能对绑扎、系固起到应有的作用。

提请船东注意，必须确保将集装箱绑扎和系固设备（包括固定配件）列入船舶的维护保养计划系统中。同时，建议船舶的系固设备均应按照货物系固手册中规定的货物系固设备和在船实际的清单进行检查，以确保是否一致。

协会和TMC海事咨询机构出版了名为“集装箱损失的原因和预防”的防损刊物（LP Focus），讨论集装箱损失的各种原因及相应的预防措施。

[按此浏览或下载](#)



锁定的钮锁被强行移走的清晰迹象



一个状况非常差的集装箱底座致使其无法正常使用



Emerald Star 轮沉船一案

2017年10月13日在菲律宾沿岸沉没的散货船“Emerald Star”轮，再次引发各方对液化货物运输安全的关注。虽然事故原因还没有最终确定，但各方证据显示，本次事故与装载的镍矿石液化有关。

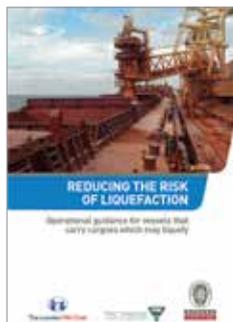
由于所载货物是在印度尼西亚装船的，也同时引起了各方对在东南亚地区装载这类货物的安全问题的进一步关注。

点击[这儿](#)查看协会关于在印度尼西亚和菲律宾装载镍矿石的通函。

协会鼓励各会员与船舶管理公司一起评估在装货前可以采取的预防措施，以减少装运此类货物带来的风险。同时，协会也提醒会员注意，如果会员没有遵守国际海上固体散装货物规则（IMSBC Code）的相关要求，会有机会影响协会对此类事故的承保。

为应对持续普遍发生的于装载可液化货物有关的损失，协会与法国船级社（BV）以及TMC海事咨询机构共同合作，制作了一本操作手册：“减低液化风险——船舶运载可液化类货物的操作指引”。

敬请点击[此处](#)浏览或从协会网站下载影印本。如需要A5尺寸的纸质版本，请发邮件至 publications@londonpandi.com。



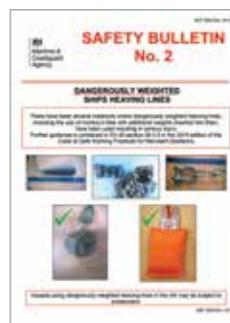
撇缆绳 (Heaving lines)

航运界在一段时间前就已经意识到撇重缆绳可能带来的危险。一些重物如钢质螺栓甚至是卸扣曾在过去一度被使用。

然而，在船舶检查期间，协会还是会不时地发现船上采用这种过时的做法。协会提醒船东注意，这种操作具有危险性，很可能导致严重的人员伤亡事故。

协会建议会员查阅现行版的“商船海员安全工作守则”（COSWP），以及船旗国的相应指引。

单击[此处](#)可找到此类建议的示例。



船舶检查中突出的体系修正问题



协会的船舶检查计划为船东提供了一个独立的运营风险评估体系，这些风险属于协会第三方责任的承保范围。

许多检查中的发现属于物理性质的，因此可以通过修补来加以纠正。例如舱盖板垫圈/衬垫的维护和甲板涂层的修补有时可以通过及时处理，实现短时间的内部完善。

然而，有些情况可能几个月也无法完成纠正。这些事件通常涉及安全理念和/或程序方面的问题。检查人员时常发现，尽管公司的安全管理体系(Safety Management System)提供了清晰的指导，并规定了明确的程序，但体系执行问题仍然随处可见。

这些问题往往源于人们的惯性行为，很难被根除，也很容易传给初级海员，特别是那些正在接受培训的高级船员实习生。

因此，船东需要重点考虑，一次性的讨论或潜在的谴责是否足以让一个问题得到内部完善。协会认为，如一艘船舶经常需要修理，那么船东有必要花费一些时间来评估证实现行体系的有效性，以确保船东的纠正行为行之有效。

对入会的船舶进行检查只是一个抽样检查的过程，不可能发现所有可能存在的风险。但是，当检查中发现系统/程序性问题时，并且当船东管理着更大的船队时，那么在该船队的其他船上也可能会出现类似的问题，特别是船队中的高级船员通常会在不同的船上轮换。

因此，协会建议船东采取措施，确保在检查后向协会报告纠正情况时，该纠正的行为可以持续保持，并且在船队的其他船中均有体现。

事故调查 全球综合报道

在本期专栏中，我们搜罗了一些在全球范围内引人瞩目的事故调查报告：

Nortrader——英国海上事故调查局(MAIB)

装载有一批未经处理的焚烧炉底灰货物(简称U-IBA)的“Nortrader”轮在普利茅斯港外抛锚时，连续发生了两次爆炸。第一次爆炸发生艙楼物料间，第二次爆炸发生在货舱。发生爆炸时，在艙楼物料间的轮机长遭受二度烧伤，需要四个月才能康复。爆炸导致这艘船舶遭到了严重的损坏，停运三个多月。

安全经验教训：

- 载运的货物未被列入国际海上固体散装货物规则(IMSBC)核准货物一览表。
- 没有进行适当的测试以确定货物的特性，U-IBA在潮湿的状况下会释放氢气。
- 联合国关于从非均匀材料释放出可燃气体的N.5测试的不充分性和不适当性。

[点击这里阅读报告](#)

Swiftnes/Fuji Maru——日本国土交通省(MLIT)

带缆艇“Fuji Maru”在协助货轮“Swiftnes”靠泊北海道的苦小牧港码头，当时有一名舵手和一名工人在船，正处理从货轮“Swiftnes”尾甲板放下的缆绳。在操作过程中，缆绳被旋转的螺旋桨缠绕，带缆艇“Fuji Maru”随即在被拖向“Swiftnes”轮螺旋桨的过程中倾覆，导致人员死亡。在对各种因素进行分析后，事故可能原因是船长和引水员之间的信息交流问题。

[点击这里阅读报告](#)

Ken Mackenzie拖轮——加拿大交通安全委员会(TSBC)

载有两人的Ken Mackenzie拖轮，在穿越不列颠哥伦比亚省的弗雷泽河(Fraser River)时，机舱发生火灾。两名船员弃船后被赶来援助的Harken No. 5拖轮救起。在该地区其他船只的协助下，大火被扑灭。

事故原因包括实施应急设备和机器组件的安装或替换的人员没有经过适当指导或不了解行业标准。并且，这些设备之后在没有经过合格人员检查的情况下便投入使用，存在因不适当的安装造成的潜在风险。

[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

