

编者的话

在上一期中我们宣布出版中文版“海事反馈”，并询问是否有人愿意赞助他加禄语(Tagalog)版本。对此想法已经有人表示出了兴趣，所以我们希望在不久的将来确定赞助方。同时，我们很高兴收到您关于提供其他语言版本的建议。

CHIRP海事一直都充分的意识到，如果没有赞助商和报告者，我们将无法运作。我们的报告者又一次提供了各种各样的事件供您阅读和学习。

在远东地区有多起船舶在待港或抛锚时遭遇武装抢劫的报道，我们从一个典型的案例开始。幸亏船员保持了警觉，事件得到有效解决，且没有造成任何损失或人身伤害。我们还特别介绍了有关舷梯、生活区楼梯和安全通道的案例，有责任人在关键时刻分心了。这强调了在任何时候都要进行适当的风险管理和有效沟通。

新造船设计不佳、一些渔船不遵守《国际海上避碰规则》(COLREGs)的问题也很有特色。

我们也选取了一些在船上得到妥善解决的简短报告，但我们将展示如何使用“致命12因素”来分析这些报告，以深入了解其根本原因。

机舱里的焚烧炉具有突出的特点，我们研究了一个案例，无人机舱船舶一个支持级船员被要求在夜间单独工作。

我们也描述了我们是如何支持那些认为当地港口安全受到威胁、并准备为自己所坚持的信念挺身而出的渔民。

这些经验教训对每个人都是有价值的，我们感谢所有向我们发送报告的人。

报告...

报告.

武装抢劫未遂

要点：几艘渔船在船尾分散船员的注意力，而其他人则试图从船首登船。

报告者陈述

这起事件发生在船舶从越南某港口界限以外经过时。船员注意到四艘渔船正在靠近本船，两艘从船尾驶来，另外两艘从左前方驶来。从船尾靠近的渔船询问值班人员本船是否有废弃物需要处理。

值班驾驶员相信船尾的两艘渔船正在分散注意力，船首的渔船比较值得怀疑。水手长被要求仔细检查船舶前部。五名手持刀具的海盗从船首的渔船上登上了本船，并试图通过破坏挂锁进入舱楼。水手长从安全的距离外就发现了武装劫匪，并通知了驾驶室。

值班驾驶员启动了警报并通知了船长。听到警报后海盗跳下船逃跑了，登上渔船离开了现场。全体船员听到警报后紧急集合了，人员进行了清点。随后的检查表明



渔民还是海盗？参与事件的一艘船舶

没有任何东西被盗。

随后，船长通知了当地的VTS，但没有收到任何回应。此外，该船通知国际海事局(International Maritime Bureau, IMB)吉隆坡海盗报告中心、公司保安员、船舶

请注意：

所有**CHIRP**收到的报告都出于诚信。我们所做的所有努力都是为了确保一切编辑、分析和反馈意见的准确性。请注意，**CHIRP**没有任何执行权利。如果对本书中使用的措辞有任何误解，应以英文版Maritime FEEDBACK为准。

提交报告： —

CHIRP 始终重视对报告者身份的保护。这是一个保密项目，因此我们只保留能够联系到报告者的必要的个人信息。

在线提交：

报告者可以通过我们安全加密的在线表格提交报告，网址如下：

<https://www.chirpmaritime.org/submit-a-report/>

电子邮件提交：

报告者可以通过我们安全加密的在线表格提交报告，邮箱如下：

reports@chirp.co.uk

经营人、租家和当地代理。该事件将在下一次公司HSE(健康、安全和环境)委员会会议上讨论。

CHIRP 评论

海事咨询委员会评论认为，这份报告强化了船员需要确保他们的保安计划随时可用，他们都知道自己在保安计划中的角色。保安计划不应该是通用的、泛泛而谈的，而是要针对船舶所在不同地区进行个性化定制。这可能涉及到ISPS符合性、最佳管理实践和特定区域保安防御措施的信息报道。

报告的这起事件类似于远东地区的多起抢劫未遂事件，但我们也看到有来自南美洲、加勒比海和东非的类似报道。

----- 报告结束

安全进出通道

要点: CHIRP已经收到几份关于进出通道的报告——钢丝绳失效、舷外坠落和设计问题都将在下面讨论。

报告者陈述(1)

一艘船舶在配合直升机操作送引水员离船的同时，也协助工作艇操作以便使用船中位置的舷梯送货物检验员下船。当工作艇接近货物检验员时，此时一名泵工走下舷梯协助货物检验员离船，泵工站在舷梯下部平台附近。此时，船舶向前行进，舷梯向后放置。由于当时海流和涌浪的影响，工作艇纵摇严重，因此决定倒车接近舷梯。工作艇重重的撞到了舷梯下部的平台，把舷梯钢丝绳撞断了。货物检验员和泵工落入水中，随后被工作艇从水中救起。非常幸运的是，他们都没有受伤。

哪里出错了？

- 缺乏情景意识——该船当时在同时进行两项操作。在第一项操作中，一名引水员通过直升机离船；在第二项操作中，一名货物检验员由舷梯登乘工作艇离船。
- 根据直升机的要求，船舶已经调整航向以使船舶顶风。由于直升机没有到，船舶决定先用工作艇送货物检验员下船。然而，由于当时船舶的航向，使得工作艇无法有一个对海流和涌浪很好的遮蔽，导致其纵摇过度。同时，工作艇倒车操纵，其操纵控制力不足。
- 缺乏现场风险评估且个人防护装备不足。尽管当时情况下工作艇接近大船的行为不安全，但这两人走下舷梯并站在接近舷梯下部平台的地方，而不是在舷梯顶部等待。在登上舷梯前，二人并未使用安全带。
- 离船程序不完备。在货物检验员下船时，仅使用舷梯而不是组合体，即引水梯和舷梯组合使用。当船舶在航时，仅使用舷梯对工作艇的安全接近造成一定的危险。

CHIRP 评论

在讨论过该报告后，海事咨询委员会评论道，除了以上提及的错误之外，当一船同时执行两项操作时，需要对两项操作都进行风险评估。由于一个操作的评估结果可能会影响另一个操作，因此两个操作的评估结果应该进行对比。在该案例中，根据第4版《ICS直升机/船舶操作指南》(ICS Guide to Helicopter / Ship Operations)，船舶为了直升机操作而保持某特定航向，意味着其下风侧不足以给工作艇转移人员安全离船提供支撑。如果使用组合梯，任何船员在下面接应一下的话，这起事故可能就避免了。

CHIRP也注意到，在安排此种工作前，相关人员有必要完成关于不同类型梯子的使用和危险的基本培训。另外，在收放舷梯时应该使用安全带，登乘平台的安全带使用是不足的且存在潜在的危險。然而，穿着救生衣是必需的。

现实中，有太多的类似案例，这种类型的事故，加之缺少任何漂浮装置，将造成更加严重的后果。“英国海事调查局救生衣评论”(MAIB [lifejacket review](#))建议立法规定所有渔民必须穿着救生衣，该评论中所识别出的安全教训可以应用到整个海事领域。

报告者陈述(2)

完成系泊作业后，船舶安全靠泊码头，船员开始施放右舷舷梯。船员使用缆车将舷梯从存放位置放出舷外。当船员开始用缆车将舷梯放下时，钢丝绳从距舷梯固定连接点约1.8米处断开。结果，舷梯落入海中。但是舷梯仍然通过两个螺栓与船舶相连，舷梯下部平台几乎垂直了。没有人员受伤。随后舷梯被收回，钢丝绳两端对调。钢丝绳已经使用了两年半了。公司订购了船舶两舷舷梯的钢丝绳备件。

CHIRP 评论

海事咨询委员会注意到，SOLAS公约第II-1节第3.9条对舷梯的建造、保养、检查和调查进行了规定。IMO通函[MSC.1/Circ.1331](#)对上述规定的相关指南作了详细介绍。

舷梯的检查应该被包含在船舶计划维修保养体系(Planned Maintenance System, PMS)中，钢丝绳的检查记录在单独的检查表中。检查“挤夹点”(pinch points)，收放舷梯的钢丝绳绕过滑轮时形成“挤夹点”。PMS应该包含制造商推荐的所有保养项目。还需要说明的一点是，该案例中，由于钢丝绳的断开，对平台的螺栓产生了一个冲击载荷，由此带来了一定的危险。因此，在舷梯恢复使用之前，应该对这些螺栓进行彻底检查。另外，文献“[西英格兰船东互保协会——舷梯](#)”(West of England P&I Club - [Gangways and Accommodation Ladders](#))给出了很多有用的建议。

报告者陈述(3)

在一艘新造的船上，系泊已经完成，船舶舷梯正在施放以提供船岸通道。在施放过程中发现，船舶的便携梯（扶手梯）与船舷栏杆不是很搭配，因此该便携梯无法提供安全的船岸通道。考虑到造成人员伤害的潜在可能，很明显船厂没有正确提供便携梯。

登离船通道应该是安全的，并且可能包含一个配有正确固定的安全网的合适的跳板或舷梯。如果码头和登船入口之间的高度差较大时，应该对登离船安全通道给予特别关注。如果岸上登船设备不可用而使用船舶舷梯时，应该在泊位上给舷梯提供足够的着陆区，为跳板或舷梯提供足够的清爽的可移动空间以确保在任何潮位和船舶干舷高度时安全和便捷的登离船。

CHIRP 评论

该报告表明，仍然有一些新船使用糟糕的设计，而这些设计没有被船东和诸如船级社这样的方案批准方质疑。谁监督船厂的设备供应？在交船前是否对其（便携梯）进行了检查和操作？很明显没有。

海事咨询委员会强调道，报告中提到的危险位于舷墙与舷梯的过渡区，人员必须能够在二者间安全转移。

----- 报告结束

保持有效的舷梯值班——ISPS 规则违规行为

要点：来自一个公司的报告，在该公司一艘船舶的舷梯由于无人值守而浸入水中。试图登船的（高级）船员却不以为然。

报告者陈述

船舶在港内右舷系泊，已经完成装货作业。船员当时正忙于准备水尺检量、舱口围清理和其他开航准备。由于没有其他可用的人手，舷梯值班的当班一水离开其值班位置去帮忙离泊，并且其离开值班岗位前没有将舷梯收起来。当水尺检验员试图从外档舷梯（左舷）时，他发现舷梯已经浸入水中。

跳板或者舷梯应该始终由值班人员看管/监控。如果值班人员需要进行另一项工作，他应该告知当班驾驶员并被恰当的解除值班义务。舷梯不应该在无人值守时放任不管而使其接近水面。如果需要应该召唤额外人员帮忙。

在该案例中，既然当时没有其他人可以提供帮助，当班一水应该在离开值班岗位时将舷梯收起至远离水面。

CHIRP 评论

海事咨询委员会评论道，从根本上讲，该案例是违反ISPS规则的行为，而非简单的安全问题。除任何可能的机械故障之外，这个舷梯在装货期间一定已

经浸入水中了，且没有得到有效的监管。在某一时刻，该舷梯应该处于人员登船的合适位置，而这一点超出了船员的知识范围。很多港口非常严格，并且可能会对船舶登离船通道的不良管理进行罚款。海事咨询委员会也强调指出，浸没海水中可能会导致设备的加速腐蚀。

----- 报告结束

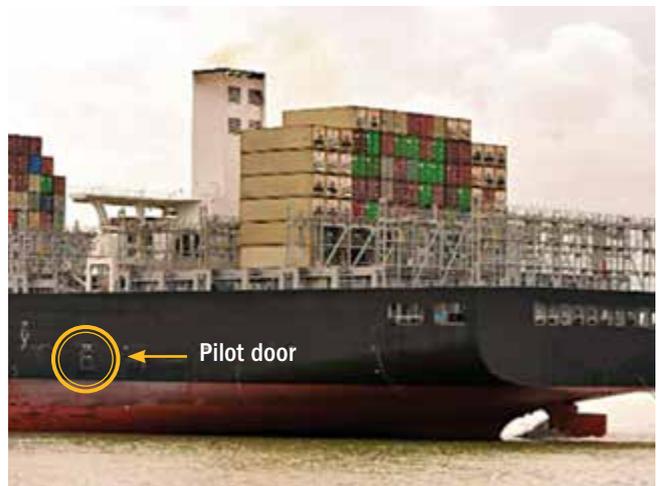
与引水员登船有关的更多问题

要点：CHIRP持续收到大量发人深省的报告，这些报告都是关于引水员登船的，接下来的两则报告比较有代表性，能够很好的反映所面临的问题。在第一则报告中，一艘新造的船舶没有按照SOLAS公约建造，第二则报告中引水梯不安全。

报告者陈述(1)

附上的图片是一艘新造的集装箱船，船舶长、宽分别为333米和48米，由远东的一个船厂建造。船舶满载抵达A港，但是当其空载航行时，由于船尾艉部型线呈向内收的倾斜状，引水员无法离船。空载时，引水梯的最后一段与船体侧面不平齐，引水艇只能被迫到船尾突出部分下面进行操作。该船被要求打压载水降低船身以使引水员能够安全离船。

对于一艘新造的船舶来说，这很明显是一个设计问题。CHIRP被要求与该船的船舶经理、船厂、船级社取得联系以收集其意见。



空载时，引水员登船门没有位于中部平齐的船体处

第三方观点(1)

CHIRP给该案例当事船舶公司的岸上指定人员(DPA)和船厂的总经理写信。与该船入级船级社的当地办公室的联系没有得到回应，而船厂拒绝回应。然而，该涉事公司对此作了全面评估，回复如下：

这是本公司管理的5条新造的姊妹船中的第一艘。第5艘船，也就是最后一艘，将于未来几周交付给我们。可以肯定的是，当前的引水员登船门设置是船舶建造前和建造过程中没有发现的一个设计缺陷。在我们接收船舶

后,才意识到在某些特定装载状态,引水梯的下段将位于船中平齐船体的后方,造成明显的危险。

不言而喻的是,在进行风险评估并咨询船级社和船舶设计单位后,我们采取了果断行动以弥补该缺陷。对于即将交付的最后一艘船,我们改变了设计并立即进行了结构调整。对于已经交付并正在运营的4艘船舶,我们将引水员登船设施改为舷梯,使用舷梯和合适的引水梯。这样调整后就将满足SOLAS规则第V章第23条和IMO A.1045(27)号决议的要求了。

为了解决这个问题,我们与造船专家讨论了可能的替代方案,最终同意增加额外的引水员登船途径。这包括安装一个额外的引水梯,该引水梯将与现有的舷梯组合使用。该调整的主要特点包括:

- 第二种接送引水员的方式只有在船舶吃水小于11.609米时使用。对于吃水大于11.609米的情况,使用现有的引水员登船门处的引水梯,该引水梯是经过国际船舶引水员协会(International Marine Pilots Association, IMPA)和巴拿马运河当局批准的。
- 额外的引水梯将按照81+600的结构形式,使用合适的眼板(不是卷筒)进行装配。该舷梯位于船中平齐船体范围内,且位于船中半个船长范围内。
- 额外的引水梯将通过船级社认可的固定装置(磁力可拆卸式)固定在船体上,所有的梯子横档都牢固的贴在船侧。
- 额外的引水梯将从其存放位置搬运出来,并且使用适当的吊梯柱和引绳进行施放。并且
- 最后一艘姊妹船将在离开船厂前完成上述调整,而其他姊妹船已经或者将要收到使船员能够开展和完成改造工作所需要的设备和材料。

我们的下一艘姊妹船的处女航也将停靠A港。由于这将是其停靠的第一个港口,我们已经对该船舶进行了安排以保证其到达引水员登船点时的吃水可以使引水梯安全的贴在船侧。她的下一个港口,引水员登船点将改变。船舶入级的船级社将被请来核查、书面证明和批准新的引水员登乘装置。

CHIRP 评论

海事咨询委员会讨论了该航运公司的积极回应,并对该公司一经发现设计缺陷就立即指示为他们建造新船的船厂更改设计以消除设计缺陷一事做出了评论。

海事咨询委员会还对压载水管理可能引起的潜在问题做出了评论,比如船员竭力减少在海上更换压载水、船舶空载航行时保持最小压载量、以及由此引起的对引水员登船点位置的可能影响。

同时,海事咨询委员会也提到,该报告指出了船

厂、船级社和船旗国在实际设计和认证过程中暴露的问题。在这方面,IMPA出版的《造船工程师指导》(Guidance For Naval Architects)是有助于确保该类事故不再发生的有用的参考。

报告者陈述(2)

在登上某艘船对其进行引航靠泊时,发现引水梯布置存在如下缺陷:

- 扶手绳末端有琵琶头;
- 引水梯的最下部横档是弯曲的;
- 有好几级横档是松动的。

另外,还注意到,该船驾驶台团队的英语水平较差,因此让他们有效理解所发现的这个问题非常困难。

CHIRP 评论

在讨论过该报告后,海事咨询委员会认为该描述中的引水梯确实非常危险,也不符合SOLAS公约第V章第23条的相关规定,该规定节选如下。

2. 总则

2.1 供引水员登离船使用的所有装置均须有效地达到使引水员安全登船和离船的目的。装置须保持干净,适当保养和存放,并定期检查,以保证能安全使用。它们必须仅仅用于人员的登船和离船。

2.2 引水员登离船装置的安放和引水员的登船,须由负责的驾驶员进行监督。该驾驶员配有能与驾驶室进行联系的通信设备,还须安排护送引水员经由安全通道前往和离开驾驶室。从事安放和操作任何机械设备的人员须在所通过的安全程序的指导下进行作业,并且设备在使用前须经过检查。

另外,海事咨询委员会评论道,从该描述中可以推测上述扶手绳可能上下颠倒安放了。如果是这样的话,我们可以设问,在使用引水梯前谁负责对引水梯的安全施放进行检查?规则(SOLAS公约)的规定很清楚,任何违反规定的行为都是可能危及生命的。

应该指出的是,上述两则报告的所有参考文献,[SOLAS 公约第V章第23条](#)、[IMO A.1045\(27\)号决议](#)、《造船工程师指南》和《[IMPA引水员登离船装置](#)》,可以在[CHIRP海事官方网站](#)的出版物页面获取。

同时也适当的提醒广大读者,一旦发现上述违规行为,应该尽快向港口国检查官报告以确保后续采取适当的行动。英国船舶引水员协会(UKMPA),在其官网有一个报告违规行为的模块。任何人都可以使用该模块进行报告。

报告结束

渔船和分道通航制

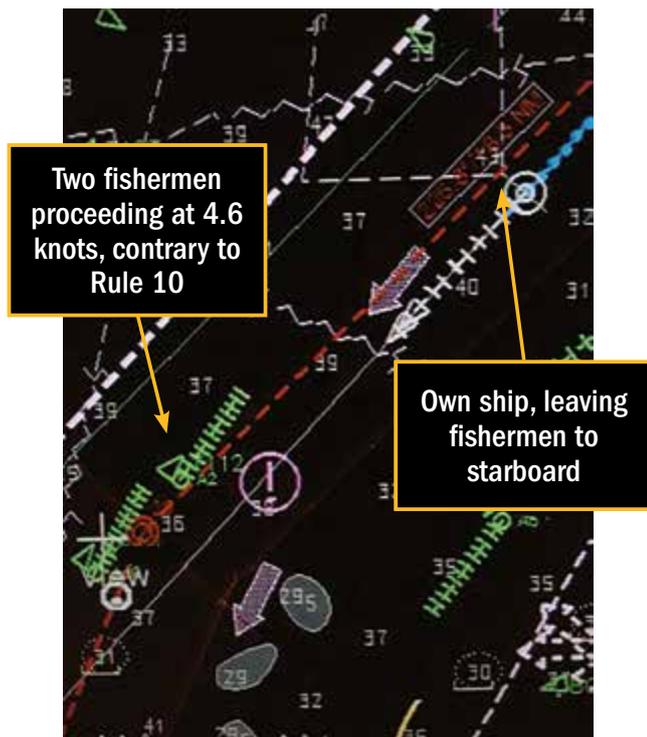
要点: Dover海峡F3号浮标附近渔船违反避碰规则第10条的报告。

报告者陈述

在英吉利海峡，至少有五艘渔船被指违反COLREGs第10条规定。这些渔船在英国Dover海岸警卫队和法国CROSS Gris Nez交管中心的雷达范围内，但没有任何一艘渔船被任何一个基站呼叫过。我观察过很多次，看到很多船舶遭遇过渔船不遵守规则的局面。在我四小时的值班期间，渔船处于任何位置都没有被监控基站呼叫过。

此外，报告者还表示，要加强岸站的认识，尤其要加强COLREGs在英吉利海峡的执行，确保不会因为这些渔船的行为而导致碰撞发生。

与报告者进一步的沟通确定，潮汐流向与本船航向相反，而渔船对地速度4.6节。**CHIRP**同意与Dover海峡航行信息服务中心和国家渔业组织进一步讨论此事。



ECDIS显示F3浮标附近渔民违反第10条规定

第三方观点

Dover海岸警卫队回应如下：

“我们Dover海岸警卫队努力确保所有使用分道通航制的船舶完全符合避碰规则，并且任何违反避碰规则或违反推荐路线的船舶都会接到我们的报告和跟进行动。回头我会查看这起事件的记录，以便更好地了解这个事件以及后续的行动。如果有岸站当时应该提高警惕的情况，我会通报给我们的团队。然而，可能有必要提一

下的是，在这种情况下下的船舶可以向海岸警卫队报告违反COLREGs，或者如果在法国领水范围内也可以向CROSS Gris Nez交管中心报告，然后可以形成针对特定危险事件报告的调查程序，且有助于我们确保航路的有效性和海上安全。”

全国渔民组织联合会(The National Federation of Fishermen's Organisations)表示，法国一侧的分道通航制缺乏执行力以及英国一侧对外国渔船缺乏执法力度都是众所周知的。通常Dover海岸警卫队会联系船只给它们一个警告，英国的渔船倾向于立即作出反应，但其他国家的船只往往会忽视警告。这是观察到的一个现象而不是批评谁，如果对所有船只没有一个公平的方法的话，将会导致劣币驱逐良币。另外还需强调，有时潮汐流会影响渔船的速度或漂移，它们可能还没意识到它们已经进入分道通航制航道了。他们应该定期监测自己的船位。

CHIRP 评论

海事咨询委员会讨论了该报告，评论说这是一个很明显急需解决的问题，并采取了不同寻常的步骤确定了报告所述事件的位置，以便准确地通报安全教训。

读者要注意的另一个问题是，除了COLREGs所要求的灯之外，渔民还在广泛使用旋转警示灯。这往往会令人困惑，并导致过往船只让路，虽然它们可能并不需要这样做——也因此这种灯在渔船上很受欢迎。

如果在Dover海峡您发现自己处于有渔船违反COLREGs第10条规定的情况，那么CHIRP的建议就是向Dover海岸警卫队或CROSS Gris Nez交管中心汇报情况，以便他们形成危险事件报告并展开调查。

报告结束

港口夜班人员消失

要点: 港务局的商务决定未能顾及安全问题的报告。

报告者陈述

我联系你们是由于港务局决定停止我们港口的夜间值班服务。港务局为了节省港口财政预算，因此决定不再继续提供夜间值班服务，也就意味着该商用港口在1700至次日0800没有VHF值守。这是一项非常重要的服务，因为该港进港难度较大，进港需要经过一个狭长的航道，然后还有一个90度的左转——一次只能有一艘船舶进港。值班人员的职责之一是在港口航道的尽头接住缆绳并套在缆桩上，确保船舶在90度转弯处有效操纵和进入港口。如果没有这项服务，我们渔民觉得从移动的船上跳到码头上并把缆绳套在缆桩上是非常危险的。有人认为，如果误判跳跃时机或跌入水中，那么从移动的船上跳到码头上会有严重的伤亡风险。

我曾与港务局会面并质疑这个决定，但他们觉得从一艘移动的船上跳到码头上并不涉及高风险。

虽然他们已经签署了政府的“港口管理规则”，但他们并没有对取消夜间值班服务开展任何风险评估。针对我和许多人认为的“港口操作变化”，他们并没有修改他们的做法。

我曾问过港务局为什么没有修改他们港口的安全管理规则，他们的答复是他们觉得没有夜间值班人员操作VHF和缆绳，并没有导致港口操作的变化。港务局管理团队中没有包括任何船员，但他们让船员冒着生命危险。

这是一个事故隐患，而且纯粹为了成本削减却让港口用户冒着生命危险。港务局将于2017年6月1日举行会议作出最终决定。

进一步对话

以下是报告者、**CHIRP**及其他各方交流的重点：

- **CHIRP**与港务局联系，提供关于跳跃上岸的危险、适当的风险评估和事故责任的建议。
- 报告者已经写信给当地政府官员，他们对此表示支持。请愿书已经征集了超过1000个签名。**CHIRP**在写信给港务局时将提及这些方面。
- 地方和国家渔业组织也会给港务局去信。
- **CHIRP**写信给港务局，刚好在他们的会议召开之前他们回复说全天候值班服务将得以保持。我们将这一信息告知报告者，他们告诉**CHIRP**，全天候值班服务实际上是一个值班员服务于三个港口——这一事实在风险评估中没有得到妥善解决。
- 报告者设法在港务局会议上发言了，会议首先作出的决定是驳回风险评估(风险评估是正确的——糟糕的是没有适当的缓解措施)。

2017年6月8日，港务局发布的新闻稿表示，裁撤夜间值班服务的决定已被取消。此外，他们承诺今后将与当地用户一起关注港口的健康和安​​全事务。

CHIRP 评论

海事咨询委员会评论说，该报告是**CHIRP**与其他机构合作，以提升对风险评估使用不当的意识和海事专业意见需求意识的一个很好的例子。

----- 报告结束

MLC问题——无人机舱操作(UMS)和滥用职权

要点：一份报告指出，无人机舱模式下单个人员夜间在机舱工作。此外，人员问题还包括滥用职权。

报告者陈述

我担心我们船上的无人机舱操作。航行的时候，我们三个机工值班是四小时轮班倒。当船舶在无人机舱操作时，大

管轮给我们工作指令，但晚上我们就一个人在机舱，这对我们来说是不安全的。问题是如果我们遇到意想不到的事情呢？此外，大管轮对他手下的人并不好——如果他的工作指令受到质疑，他就很生气；他要求我们值班结束后加班加点，并继续工作两小时。这是对他职权的滥用，自从我十月份加入这艘船以来就一直如此。

第三方观点

报告者索要到了当地ITF(International Transport Workers' Federation, 国际运输工人联合会)办公室的详细信息。**CHIRP**也意识到ISWAN(International Seafarers Welfare and Assistance Network, 国际船员福利与援助网络)可通过他们的SeafarerHelp.org帮助热线提供帮助。

CHIRP联系了该公司的DPA，他答复称将对此展开调查。然而，随后几个月与DPA联系的尝试却没有得到任何回应。海事咨询委员会建议通知船旗国。

CHIRP致函船旗国，并呈递了上述报告详情。船旗国回复了**CHIRP**，声称主管机关非常重视任何违反MLC 2006的行为，并且将与该船ISM管理者一起对该报告展开调查。

CHIRP 评论

如果有人单独在机舱工作，则应该使用UMS 巡视警报，并且/或者应该以固定间隔联系驾驶室。MAIB关于“Arco Avon”轮机舱火灾的第17-2016号报告强调了类似的危险。“四小时上班-四小时下班”不符合休息时间的规定，违反了MLC 2006公约

----- 报告结束

焚烧炉外焚烧！

要点：含油抹布放错地方差点起火，且有可能发生更严重事件的报告。

报告者陈述

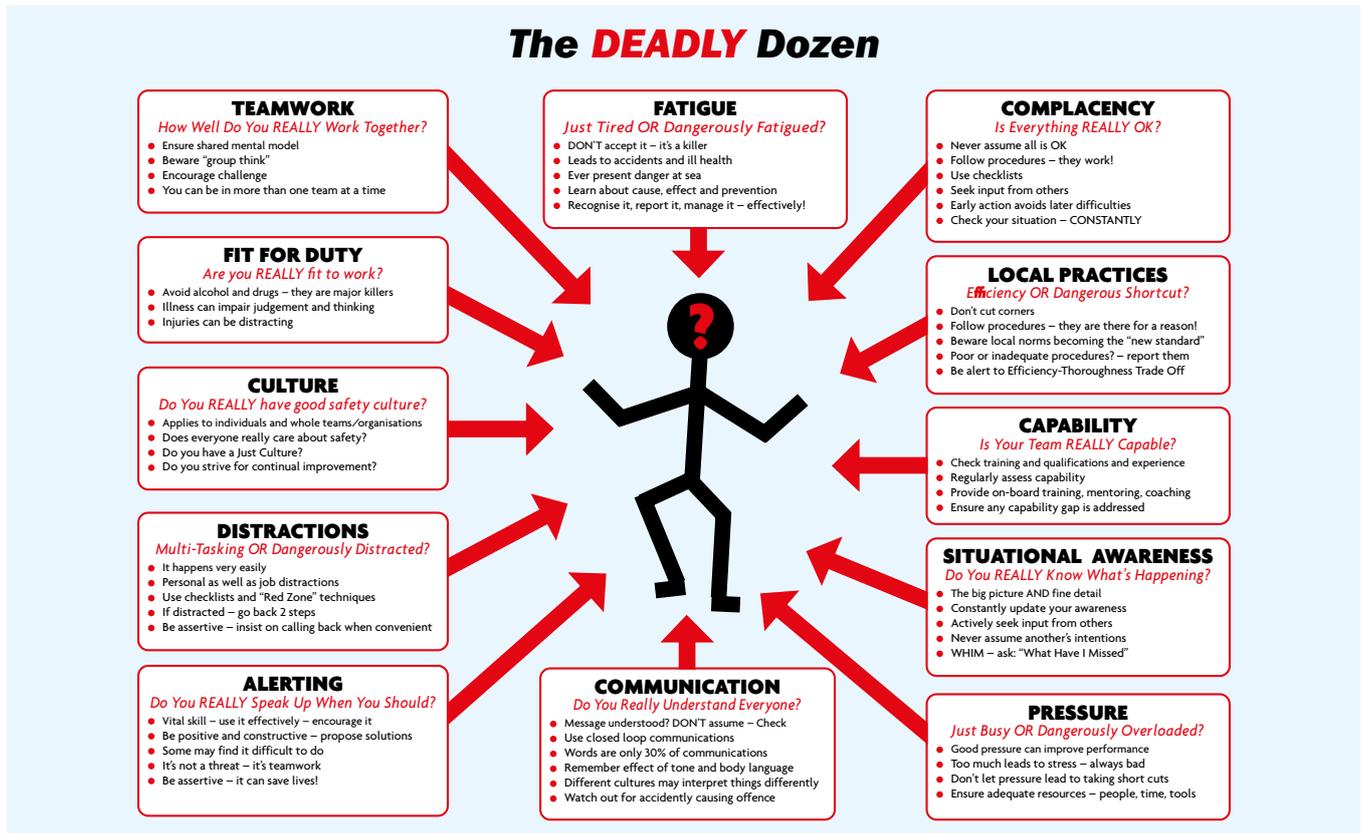
在焚烧含油抹布时，一个机舱支持级船员将装满含油抹布的桶放置在焚烧炉门附近。焚烧炉门辐射出的热量开始给桶中的含油抹布加热并开始冒烟了。桶被立即浇上水，避免了一起火灾。

在焚烧炉运行时，应当充分遵守适当的程序，使用时不应无人看管。

CHIRP 评论

海事咨询委员会提到，糟糕的物品管理可能是一个事故致因，将物品放置在更合理的位置将不会让事故发生。建议召开开工前会，因为这会提高人们对所涉及危险的认识。见**CHIRP**报告“焚烧炉——太热而难以处理？”（《Maritime FEEDBACK》第39期或者在**CHIRP**网站搜索“Incinerators”。）

----- 报告结束



致命12因素——见MGN520

人为因素——还有很长的一段路要走！

CHIRP收到许多可能被归类为小的未遂事件的报告。虽然报告的事件表明基于行为的安全计划已经到位，但也表明“致命12因素”尚未被完全涵盖。

下面分别用一句话描述了这样的未遂事件致因，他们都采取了直接干预的补救行动。

- 甲板新手第一次经历靠泊就让他主动参与系泊操作。能力。(没有经验的甲板新手应被指导，直到他被认为是经验足够丰富而能够参与系泊操作)
- 轮机员监督驳油操作时为应答一个机舱报警差点导致舱柜溢油。注意力分散。(危险的监督——适当的规划可腾出人手，以避免这类未遂事件)
- 船首下层舱室需要清洁——规划过程中，监督员要求半小时内完成所有准备工作，他将在那时返回。当他返回时，人员已经在舱室内开始工作了，即便他们并没有拿到进入许可证。沟通。(实际上监督员已经进行了舱室气体测试，离开是为了填写进入许可证——然而船员误解了正确的工作程序)
- 进行日常舱柜测量的加油工从正在使用的克令吊下经过。情景意识或让人警觉。加油工未能意识到他周遭的环境，否则他不会走到负载的克令吊下面。但谁又有先见之明来阻止他呢？
- 甲板敲锈保养作业时用太阳镜代替安全护目镜。文化、自满或本地实践。如果“我们一直都是这么干的”就是行为哲学，那么船、岸文化都需要被修正来改变人们的思维方式。

- 一位监督员参与了系泊操作。在过去的几天里，这艘船已经进行了几次靠离港，并进行了相关的货物和管理操作。除其他因素外，疲劳可能是一个问题。疲倦的人会犯错，监督员应该只限于监督工作，而不应该卷入实际工作。

上面的报告是令人鼓舞的，也表明人们在思考安全问题上，但要记住的是人为因素可能涉及多种因素。就甲板新手参与系泊操作的第一个例子来说——这表明船上安全文化差，缺乏标准的操作程序，并且公司安全管理体系文化也很糟糕。一个适当的风险评估和工前会将能防止这类事件。

有些例子在你们船上可能也很常见——如果是的话，你首先应该做什么来阻止它发生呢？如果船上人员得到了岸上管理层的支持，良好的团队工作精神鼓励人们在适当的时候挑战不安全的程序，船上活动得到适当的规划和协调，上述所有例子都是可以避免的。良好的规划也使得任务分配更均衡，因此可以降低人们承受过多压力的危险。

对于你意识到的任何未遂事故，试着去确定致命12因素中哪一个是最合适的。可能有不止一个因素，实际上往往有多个。从个人的角度来看，考虑周围的环境或者分配给你的任务可以帮助你更加自我警觉，并能够在事故发生前看到危险。为什么不把你所遇到的未遂事故拿到安全会议上讨论并考虑人为因素的影响呢？你可能会对结果感到惊讶。

收到的信件

真空包装

在调试焚烧炉时，由于室内强烈的真空(负压)，六人被困在焚烧炉间。

通风机风门挡板被关闭了，焚烧炉风机从室内抽吸空气从而产生真空，事故发生了。由于燃烧器密封失效，烟气充满了焚烧炉间。焚烧炉间的门由于压差而被关闭，将人员困在里面。这起未遂事件可能会导致死亡事故。

机舱风门挡板、机械通风或空调系统操作不当会导致压差。如果这些通风系统和风门的操作不正确，可能会导致上述不安全的情况。其他的未遂事故报告包括由于压差造成手指受伤的三起医疗事件。不了解压差的危险还可能导致机器和设备损坏、严重的人员伤害和死亡事故。

重要的是要记住，良好的船艺意味着永远要：

- 确保通风和风门挡板受控的操作和良好的维护；
- 在启动机械通风之前，确保通风口/风门挡板打开；
- 寻找压差过大的迹象并调查原因；和
- 在住舱内维持轻微的正压，特别是在货物装卸期间。

不要：

- 关闭风门挡板以抵抗强制通风，紧急情况除外；
- 没有经过仔细的风险评估而偏离正常的通风操作。

蓄电池着火

在恶劣天气期间的一个凌晨，船舶蓄电池间的火警被激活了。船员紧急集合并组建了一支消防队。经过调查发现，储存在蓄电池间上部货架上的备用蓄电池发出小小的火焰和火花。

蓄电池是在上一个挂靠港送过来的并储存在蓄电池间。不幸的是，它被放置在存储货架上却没人尝试将其固定到位。

在恶劣天气期间，蓄电池倾倒并撞向舱壁的钢衬。由于电池接线端子未被绝缘覆盖，导致电池短路并过热。

一旦电池达到点火温度，壳体熔化，引发火警。

纠正措施

- 所有蓄电池，包括备用的，必须固定到位以防止移动；
- 所有备用电池接线端子应使用绝缘材料覆盖，以防意外短路。



起火后损坏的蓄电池

我们对**CHIRP**海事项目的赞助方深表感谢，他们是：



领港公会公司



英国劳氏船级社基金会



不列颠轮船保
险协会



国际航海基金会



尔德船厂



TK基金会



英国船东互保
协会



联运保赔协会

我们感谢**CHIRP**海事反馈中文版本的赞助者，他们是：大连海事大学和华林国际船舶管理有限公司

