

不完善的航行计划意味着船舶不适航



英国上诉法院最近证实，一艘航行计划有缺陷的船舶被认为是不适航的

2011年5月，11,356标准箱的集装箱船 CMA CGM Libra 在离开中国厦门港后不久搁浅。她驶出了由灯浮标注的公认的疏浚航道，随后搁在浅滩上。航道测量部门知道浅滩的情况，但直到搁浅后才通告纸质海图用户。

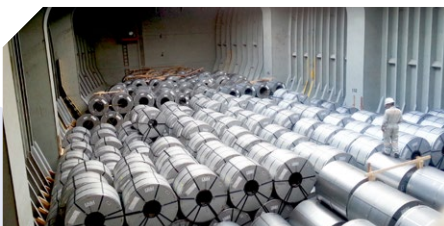
在随后的高等法院听证会上，裁定该船的航次计划不充分，因为它没有参考航海通告预告 (NM6274(P)/10) 该预告提醒船员注意港口附近多处的危险区，这些区域的实际水深小于海图水深。

这些区域没有被驾驶台团队船员标注在纸质海图上，故此高等法院裁定，在航行计划方面，船东未能做到尽职尽责，因此船舶在开航前是不适航的。上诉后，法院维持了下述判决：不充分的航

行计划是不适航的一个原因，因此货方不应承担共同海损分摊的责任。

该判决强调了制定正确的航行计划的重要性，包括确保海图被正确地改正并更新到最新。如果船长和/或二副在制定航行计划时未能行使合理的技能和谨慎，船东应承担责任，该航行计划应包括航海通告中所有相关的临时性和预告性通告。

保赔协会在防损方面的丰富经验包括船舶检验程序中检查航行计划的有效性和海图及其他航海出版物的正确改正。在航行计划及海图改正方面的尽职尽责，将有助于避免事故发生和高昂的索赔。



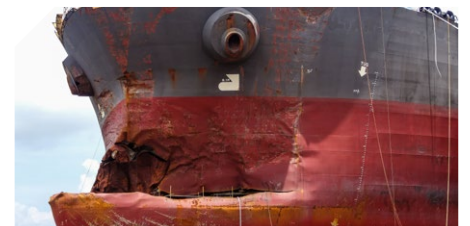
钢材的装前检验和
舱盖的超声波测试

p/2



润滑计划

p/3



事故调查
全球综合报道

p/4



钢材货物装前检验和舱盖超声波检验

伦敦保赔协会自1970年代以来一直坚持钢材货物的装前检验程序。这涉及准备装船的成品钢材货物的状况检验。这为船长提供了在大副收据和随后的提单上正确表达批注。装前检验程序还包括了舱盖的超声波检测(UHCT) 以便减少航次中从舱盖进水的风险。

成品钢材制品的装前检验对于互保保赔会员和固定费率被保险人来说两者都仍然是一个非常宝贵的流程。然而，舱盖超声波检测的出现极大地影响了协会近年来不得不处理的自上而下进水案件的数量。

虽然大多数经过测试的货舱通过检测，但收到的舱盖进水相关索赔的数量远远超过未通过测试的数量。部分原因是未通过测试通常会导致船上采取某种形式的纠正措施；在大多数情况下，这也是一项非常有价值的防损工作。

目前针对互保会员的成品钢材监装的安排是，如果舱盖超声波检测已执行，则协会将承担50%的监装费用。这个政策的概述在**防损通函第65号**中。

协会自2015年起开放了固定费率保赔保险产品，最初钢材装前检验特色并未扩

展到固定费率保险。此后同意他们将通过防损部门得到此类检验的支持。

所有的检验费用将由被保险人承担。然而，对于在入会证书上注明的被保险人，完成钢材装前检验和舱盖的超声波检测可能是运输成品钢材的先决条件。



提供新版本的货舱和舱盖指南

协会已经出版了新版本的**货舱和舱盖**出版物

它旨在帮助船东和船员有效地管理货舱和舱盖，以减少货物损坏索赔造成的潜在损失。点击[此处](#)可在协会网站上获得pdf版本。

所有会员和固定费率被保险人均可免费获得印刷版的指南，请将你的需要发送至stoploss@londonpandi.com。

船舶检查计划



润滑计划安排

防止甲板上常见的船舶检查问题的有效方法就是有要求定期润滑各种物品的周期性维护任务。

甲板上各种活动部件的润滑对于对抗咸水海洋环境的不利影响至关重要。协会的船舶检查计划发现的甲板上的各种问题，都可以通过日常有效的润滑来解决。但在许多情况下，船舶维修保养计划并没有规定一套定期执行并签字的进度表。

在船舶检查中与润滑相关的最常见发现是防火挡板卡住或不能操作。风险显而易见，而且非常严重。

船舶维修保养计划中进度表的主要好处是使流程标准化，而不是依赖于具有不同工作实践的高级船员的自由裁量权。

检查期间的其他相关发现是小车滚轮和导向滚轮卡住。

起重机钢丝的维护和润滑不良可能会给船东带来明显的合同影响。很明显，

缺乏润滑会损害钢丝绳并降低其寿命-但经常会注意到使用了不正确的钢丝绳润滑剂。

协会建议在制定甲板维护润滑计划时，应参考制造商对起重机等项目的说明，以确保采用合适的润滑剂并正确使用。



管线摸排

对新上船的轮机高级船员和油轮行业的甲板高级船员而言，管线摸排，这曾经是标准任务。管线摸排是一项简单而重要的任务，它要识别机器处所和甲板上的所有管线，以确定管线的用途、起点和终点。

但近年来，我们看到一些案例，特别是轮机工程师专家被指派到船上处理索赔案件，发现他们自己在排查管线，以找到阀门和布线，因为船上船员在此以前还没有这样做过。这可能是由于摸排管线不再是船员新加入一条船时的规范做法。

加入新船后未能尽快管线摸排可能不会立即暴露出该高级船员对管线的不熟悉，但在紧急情况下很可能会这样。袖珍笔记本上画草图的传统做法在数字世界中很容易被忽视。但是，在困难或有压力的情况下，已经摸排管线的高级船员更可能成功地解决问题。

这及时地提醒了我们，在加入新船后，遵守良好的船艺的首要任务之一是在甲板和机舱内摸排管线。

事故调查

全球综合报道

在这个定期专栏中，我们总结了一些来自全球各地的引人注目的事故调查报告：

大西洋巨人II号 国家运输安全委员会 — 美国

2018年8月9日，当地时间约2030时，在得克萨斯州布朗斯维尔 (Brownsville)，起重船“大西洋巨人II号” (Atlantic Giant II) 上的主吊杆在布朗斯维尔航道移动被拆除的一段船体时发生故障，吊重物和吊臂随后落入港口河道。两名在驳船上工作的船厂工人及另外一名在辅助拖船上工人受伤。没有污染报告。驳船和起重机的损坏估计达640万美元。

国家运输安全委员会 (NTSB) 查明，“大西洋巨人II号”起重船吊臂故障的可能原因是在决定继续进行超过计划重量的吊重、且当起重机接近它的最大起重重量时，没有进行连续的额外风险评估工作。

点击[此处](#)阅读报告

库兹马米宁 英国海事调查局 — 英国

库兹玛 米宁 (Kuzma Minin) 在英格兰法尔茅斯湾 (Falmouth Bay) 走锚后搁浅，并成功在下一个高潮位上重新浮起。

损坏包括船体外板变形和水舱破裂。船在强风中走锚。尽管驾驶台值班人员很快发现了船向岸边移动的情况，但由于锚被一段丢弃的锚链缠绕，因此，为离开锚地出海而采取的措施被中断。当注意力集中在清除锚的缠绕时，库兹玛·米宁以超过2节的速度被吹向岸边。

法尔茅斯港的港长利用当地资源使船浮起来，但是担心库兹玛·米宁没有保险，及其船东在指定救助方面缺乏合作，造成了意想不到的压力。

安全教育：

- 摩尔曼斯克航运公司的财务状况意味着库兹玛·米宁的船长无法补充燃料和润滑油，这影响了他在预报有强风时仍决定留在下风海岸抛锚的决定。
- 库兹玛米宁轮没有保险，导致人们对救助款付款责任的担忧，这阻碍了救助专家的任命，也妨碍了获取附近航路上额外拖船服务的能力。

正式建议：

摩尔曼斯克航运公司被劝告 (2019/117) 应采取措施，确保其船舶有足够的资源安全运营，并符合国际公约，同时考虑船舶燃油和滑油不足的潜在后果，以及维持P&I保险的法定要求。

点击[此处](#)阅读报告

埃里克 运输安全委员会 — 日本

一名甲板船员在清理散货船舱口围平面的货物碎片时从高空坠落并不幸身亡。

报告推断认为，这起事故很可能是船员向前摔倒，并从货舱上甲板坠落到货舱的舱底，发生的原因是船员当时在便携式梯子上以不稳定的姿势工作。

报告还认为船舶可能在进行清洁工作时采用了与商船船员安全操作规程 (COSWP) 中有关梯子使用指南不同的方法。并且由于梯子上没有任何东西支撑他的上身，船员在执行清洁工作时处于不稳定的姿态。

点击[此处](#)阅读报告

Managers
A. Bilbrough & Co. Ltd.

London
50 Leaman Street
London E1 8HQ
T: +44 20 7772 8000
F: +44 20 7772 8200
E: london@londonpandi.com

Greece
Ionion Building
Akti Miaouli & 2, Il Merarchias Street
185 35 Piraeus
T: +30 210 458 6600
F: +30 210 458 6601
E: piraeus@londonpandi.com

Hong Kong
Room 1802 Guardian House
32 Oi Kwan Road
Hong Kong
T: +852 3761 5678
F: +852 2838 2001
E: hongkong@londonpandi.com