

# 防损公告

2021年1月  
第73期

## 伦敦保赔协会加入 ISWAN – 全球海员关键组织



**2020年10月，我们加入国际海员福利及协助援助组织（ISWAN）。通过成为ISWAN会员，我们现在能够更积极地帮助改善全球海员的生活。**

ISWAN 是一个致力于促进和改善海员福利的国际组织。150多万人在海上工作的海员是我们行业的核心。他们的重要性是不容低估的。现在越来越多的海员正经历着压力和心理健康问题，这些问题往往是由于长期远离家人和朋友，以及有限甚至没有交流而造成的。在疫情期间，海员一直是推动世界贸易持续发展的动力。尽管全球局势继续带来不断升级的挑战，但他们的表现超出了所有人的预期。ISWAN为海员及其家属提供多项福利服务，包括24小时免费、多语种

的“海员帮助热线”，确保他们在世界任何地方、任何时间都能得到及时的帮助和支持。该组织还为海员及其家属提供四项救济基金，和一系列免费的健康信息资源，包括三份自助“良好心理健康指南”。

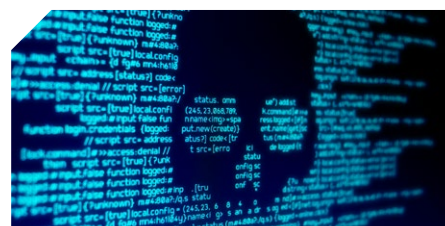
随着病情继续影响这整个世界，ISWAN在帮助全球海员方面比以往任何时候更加重要的作用。他们需要生存，同时也需要认识到，他们拥有行业的支持和一系列可用的资源。我们感到自豪能尽我们的努力来传播这一信息。

有关ISWAN的更多信息，请单击[此处](#)。



SIDCAR – 船舶检验部门  
纠正措施报告

p/2



船舶检验程序

p/3



事故调查  
全球综合报道

p/4



## SIDCAR – 船舶检验部门纠正措施报告

**伦敦保赔协会推出了SIDCAR（船舶检验部门纠正措施报告）旨在规范会员和被保险人对船舶检验报告的反馈。**

评估检查反馈是一项非常耗时的工作，尤其是在以特定方式收到纠正措施建议的情况下。在引入船舶检验部门纠正措施报告格式之前，该协会并未未来用范围的纠正措施。

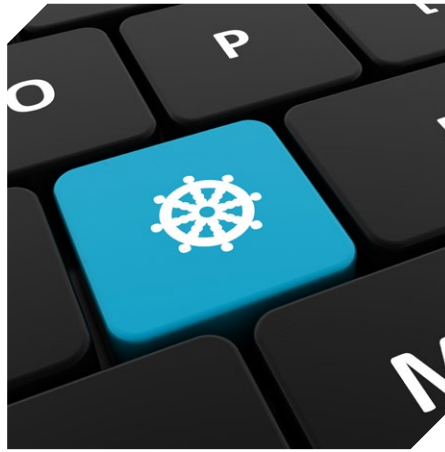
现在船舶检验新的部门可以确认报告格式要富有成效，并将继续帮助简化流程。

主要目的是在检验师的消极措施获得会员/被保险人提出的纠正措施的书面报告。这是一个非常重要的要素，因为它不仅正式记录了所采取的行动，而且还允许直接引用任何照片或扫描的文档信息。这两项证据结合起来，一般能提供一个清晰明了的反馈给协会参考。仅提供照片证据是一种常见的做法，但我们不鼓励这样做，因为它可能非常含糊，容易被误解。

虽然船舶检验部门纠正措施报告的完成在提供纠正措施反馈时不是强制性的，但我们强烈建议这样。

同样令人鼓舞的是，削其裁决也被包括在安全管理体系中了。这是因为，现场检验师提出的任何调查结果都可以通过NCR系统传递，并以SMS规定的方式关闭。这样的方式可以有效的这是随后向内部和外部ISM审核员证明船舶或公司的NCR运行是等合规范流程的。

# 船舶检验程序



## 网络安全 - IMO 2021

十多年来，网络安全一直是海运业的一个重要课题。然而，网络攻击的数量和复杂性都在过去五年里大量的增加了。它们代价高昂，造成重大损害，影响岸上和船舶作业的安全。受影响的名单包括地中海、达飞、马士基、中远海和中英船管等航运公司-这表明没有人能幸免于成为这种攻击的目标。

国际海事组织已经认识到网络攻击的风险，于2017年通过了MSC.428(98)号决议，指出经批准的船舶管理体系（SMS）应根据ISM规则的目标和功能要求考虑网络风险管理。国际海事组织的决议和进一步的指导方针鼓励航运公司在其SMS中纳入程序和最佳

以帮助来减轻网络风险。航运公司应在2021年1月1日之前采纳程序和最佳做法因为符合性文件的首次年度验证是这个日期。



英国运输部、美国海岸警卫队、船级社、船旗国主管机关和其他行业组织也发布了一些指南和其他文件，就网络安全管理的各个方面向船东和管理人员提供指导。

使用数据驱动技术并在船上实施优化数字解决方案，会带来一定程度的风险。为了管理其网络安全计划，航运公司应该采取一种风险基础方法，作为公司安全管理体系（SMS）的一部分。此外，根据国际海事组织海事安全委员会的规定，网络风险管理的各个方面应在《国际船舶保安规则》的船舶安全计划中予以解决，该计划还应提及公司SMS的网络风险管理章节。

重要的是，公司应建立清晰的技术能力架构和长期战略，同时通过教育公司员工促进船、岸的安全意识培养。

我们希望通过遵守上述法规和遵循指南将在某种程度上减少近年来航运业面临的严重问题。

**Nikola Bratos船长, AFNI**  
高级经理，海事和能源  
TMC（海事咨询）有限公司。



# 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：



### Bulk India 运输安全局 - 澳大利亚

2018年3月11日，在港口领航员的引航下，散货船 *Bulk India* 轮从西澳大利亚丹皮尔出发期间，经历了跳电事故，导致推进装载和舵机失去控制。结果，船驶出航道并搁浅。在被带出航道抛锚进行进一步调查之前，船在拖轮的协助下被拖回航道。

澳大利亚运输安全局调查发现跳电事故是因为辅机发电机冷却水温度控制器出现故障后关闭、导致冷却水过热引起的。该轮的轮机员没有立即发现问题，没能及时手动操作冷却水温度控制阀，以防止停电。

澳大利亚运输安全局调查还发现，机舱的问题始于跳电事故发生前的13分钟，但船上的两名引航员没有被告知情况。这就错失了引航员为失去控制做好准备的机会，并延误了可能有助于更及时或更有效反应的行动。

点击[此处](#)阅读报告

### Caroline Maersk 交通安全调查局 - 新加坡

2019年7月16日，当 *Caroline Maersk* 轮在哥伦比亚的布埃纳文图拉港集装箱码头进行作业时，一名装卸工人掉进货舱，死于受伤。新加坡交通安全调查局将这一事件归类为非常严重的海上事故，并展开了调查。

调查显示，在装卸工人坠落之前，一个正在使用桥吊卸货的集装箱掉进了货舱。当安全围栏倒下时码头工人很可能倚靠在舱口间安全栏杆上检查集装箱的情况。调查发现安全围栏的腐蚀状况在公司接管船舶的安全管理时已经被查明，修理已计划在大约四个月后逐步进行，那时船要进船厂修理。在此期间，没有采取任何减轻风险的措施，例如临时栏杆、设置警戒线或警示牌以警告附近的使用者。

点击[此处](#)阅读报告

### Barge IB1940 国家运输安全委员会 - 美国

2019年11月4日9时30分左右，爆炸事故发生在系泊的油驳 *IB1940* 船上，位于莱蒙市的芝加哥环境卫生和航行运河上的伊利诺伊州海上拖航传统滑道上，离芝加哥约25英里。油驳 *IB1940* 号上的货物丙酮已经卸下，爆炸发生时驳船正准备洗舱。没有人员伤亡和污染的报告。驳船被宣布为推定全损，船舶价值为1,750,000美元。

美国国家运输安全委员会确定，*IB1940*号驳船上爆炸的可能原因是公司程序不完整，未将有关通风机与驳船的电气接地连接的安全操作纳入到设施操作手册中。这导致一个未接地保护的通风机在带有残余丙酮的液货舱中被运行，从而导致静电放电，点燃液舱内的易燃蒸汽。

点击[此处](#)阅读报告

#### Managers A. Billbrough & 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  
Unit 3603  
36/F Citicorp Centre  
18 Whitfield Road  
Causeway Bay  
Hong Kong  
T: +852 3761 5678  
F: +852 2838 2001  
E: hongkong@londonpandi.com