



The London P&I Club

伦敦保赔协会 防损公告

2017年3月 | 第68期

装载甲板货时委派 海事公证检验师 (Marine Warranty Surveyor, "MWS")

过去一年, LOC见过许多甲板货在恶劣天气发生移位的案件。对这些案件的进一步调查总是不约而同地发现涉案货物的积载和系固不符合船舶《货物系固手册》(CSM)的规定,或不遵从《货物积载与系固操作规则》(CSS Code)及《木材甲板货运输船舶安全操作规则》(TDC Code)(如适用)所提供的积载系固方法。

这类损失促发了一个观点:即委任一位适格的海事公证检验师(MWS)参与此类装运,以确保驻港船长/货载主管(代表租船人,负责货物捆扎系固)正确作业,以及即将启程航次的货物积载、系固和张力都能达到船长要求,后者亦是《国际海上人命安全公约》(SOLAS)所规定的船长的职责。

海事公证检验师(MWS)的作用

对于保险承保人来说,指示租船人/托运人雇佣一位MWS的服务是常有的事。MWS能从规划阶段到实际操作提供独立第三方技术审查以及审准高价值和/或高风险海事工程和运输项目的操作。

MWS的根本目的是尽合理的努力以确保根据最佳行业惯例将指定操作的风险降至可接受的水平。

尽可能依据下述准则进行作业可达到MWS的要求:

1. 经认可的设计与操作执业守则
2. 船舶、设备和作业场所的最佳行业惯例
3. 依照明确的安全操作限制操作船舶和设备

海事公证检验师(MWS)的工作范围

MWS的工作独立于驻港船长/货载主管,但他们一同合作确保甲板货的积载和系固安全。在装货和系固之前,MWS应该:

- 在装货前验船以确保船舶适货
- 检阅积载图,确保其符合船舶甲板和舱口盖所允许的每平方最大荷载
- 检阅系固方案
- 检阅运算以确保其符合CSS Code和TDC Code的标准



委派海事公证检验师(MWS)可避免甲板货遭受重大损失

接下页

本期导读

最新的国际海运固体散装货物规则现已生效

海图集和出版物管理

协会检验师





作者为当地渡轮装载至甲板进行海事公证检验

- 确保与CSM要求的兼容性
- 检阅稳定性数据和即将启航的航次期间的预期天气
- 与船长讨论减少初稳性高度(GM)的可能性, 如可能, 则增加对于甲板货的横摇周期和加速力
- 检阅所有系固设备证书, 确保证书与递送设备对应
- 确保船长满意系固方案和相关计算
- 确保船长满意积载安排和系固安排

在甲板货装货和系固进行期间, MWS需:

- 监督装载作业并确保其按照已同意的积载和系固方案进行
- 装载过程中出现任何问题时及时通知船长和驻港船长/货载主管
- 独立检验所有焊接
- 确保每个焊接都进行恰当的无损检验
- 拍照记录整个作业过程
- 和船长检阅航行计划, 考虑预期天气的因素

装货和系固完成后, MWS将:

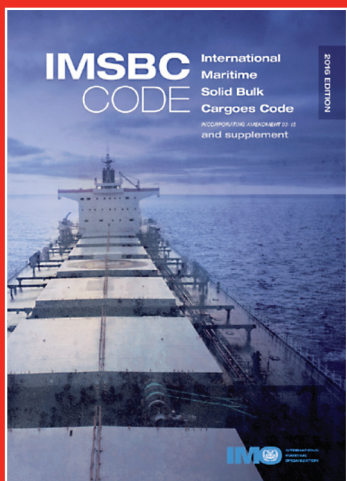
- 进行全面检验
- 如认为整个操作得到恰当执行及完成, 出具合格证
- 就如何在航程中保持系固组合的张力向船长提供全面指导
- 向保险承保人/租船人/托运人提供完整报告

资质 — 有可追溯过往相关货载经验的船长或造船工程师可胜任MWS

委派MWS的好处

委托一个独立第三方MWS从头到尾检阅整个作业过程, 可让承运人和租船人降低与甲板货相关的高风险因素。MWS的参与可确保避免甲板装载常见的失稳情况: 例如由于系固设备水准低下、未充分使用系固设备、作业反案不符合CSM、CSS Code和TDC Code等规则所导致的失稳情况。这可为致力航次顺利完成的所有当事方打了一剂强心针。

Paul R Walton, 船长, 董事
Master Mariner, Director
LOC(香港)有限公司



最新的国际海运 固体散装货物规则 (IMSBC Code) 现已生效

请会员注意2016年版国际海运固体散装货物规则自2017年1月1日起生效。

协会船检部门可以在此报告大部分承保的散装船在2016/17保赔年度均自愿使用2016年版的规则。



海图集和出版物管理



协会检验员发现，船舶海图集和相关出版物的管理经常出现不良操作。高级船员对SAT-C和Navtex提供的航海警报信息的管理方式也同时令人担忧。

最常见的不良操作是航行海图的维护中没有应用临时性通告(Temporary Notice)和预告(Preliminary Notice)的信息。负责维护海图的船员应该谨记，不能因为临时性通告和预告的内容具有临时性，就认为其对保障安全航行的重要性低于周版永久性通告的海图改正。船上配备的《国际安全管理手册》(ISM manuals)应给出清晰和准确的指导，以避免高级船员在航海出版物的改正过程中采用不恰当和个人化的方式。

另一项常见的不良操作，是永久性海图改正通告的应用和管理方面存在的不足或不连贯。维护海图，特别是全球版海图集，是一项非常费时的任务。若使用的是纸质版海图，要注意根据船上配备的最新版《航海通告》进行改正。若船上的航海通告没有及时更新，船东应使用恰当的描图增补通告，在节省时间的同时又保证其准确性。

协会认为保持出版物的完整连贯是做好出版物管理的关键。英国海军NP294号出版物2016年第9版的《如何不断更新你的海图》(“How To Keep Your Admiralty Charts Up-To-Date”)提供了很好的参考,可作为出版物管理政策的基础。高级船员更换时期也是决定出版物能否保持完整性的重要节点，习惯采用主观的方式整理出版物的高级船员，应当按照公司政策和程序所给的指示完成任务。



协会 检验师

Arun Kumar Sardana 船长



新加坡 Vision Marine Solutions Pte Ltd 公司

Vision Marine Solutions Pte Ltd (VMS集团) 的总部设于新加坡，是一家提供全套风险管理和海事咨询服务公司。自2005年创建以来，公司的发展不断壮大，在干货和液体货物散装运输的风险评估和管理方面卓有成效。公司在新加坡、马来西亚、印度和中国常驻有专业敬业的顾问，并与在英国、欧洲和美洲地区和其它具有同样专业的顾问队伍的公司建立了紧密的联系。

VMS集团在短短几年内已享有盛誉。

自与伦敦保赔协会开展合作关系以来，公司便一直负责协会在新加坡和亚太地区对新老会员船舶的检验和调查任务。

由于在亚太地区有出色的信誉，VMS集团也是该地区多家大型石油公司和其它保赔协会的常年雇用单位。这是VMS集团通过其富有灵活性和实践性，兼具广度和深度的服务所达到的成就。

公司的灵活性体现在其遍布全球的服务网络，使之能够在最短的时间内调动世界各地的检验师、调查员和审核员。广度则表现在其涉及的业务多种多样，包括风险分析、《船舶检验报告体系》(Sire)调查、审核和期租评估。公司还在针对干货船的舱盖超声波水密测试领域发展了专业的实践，包括舱盖检修前和检修后测试。在风险评估、风险管理和海运咨询服务方面，公司

实行了“一站式服务”。

公司服务的深度由资历深厚的船长和轮机长组成的团队，用竭诚的态度和丰富的业内知识来提供。VMS集团的创始人和董事，Arun Sardana船长，是业内公认的出色咨询师和HSE管理体系专家，承担航运业各方面的项目、审核、检验和调查等各式各样的任务。

Arun船长不单是油轮行业的专家，同时也很熟悉散货船和多用途船。但船长最为人称道的，是他讲究原则、遇事冷静和待人友好的处世方式。

“协会、船东和检验师站在同一方”，他说：“希望船东们能够认识到，优秀的检验师运用他们机警的态度、详尽的知识、实践的经验和积极的处事方式，最终能够达成促进学习、加强安全、提高效率和节省成本的长远效果。让我们共同努力，打造一个更安全、零事故的航运业”。

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：

“Svitzer Moira” 轮——英国海上事故调查局 (MAIB) ——英国

调查认为，管轮很有可能从“Svitzer Moira” 轮换乘到无人驾驶的拖船时掉入海里，而当时该轮和拖船还没有完全并排。调查中指出，造成此次人员损失的成因包括没有进行工具箱会议，以及船上操作（特别是个人防护装备）跟公司既定程序有明显偏差。

[点击查看详细报告](#)

“Mount Hikurangi” 轮——运输事故调查委员会 (TAIC) ——新西兰

一艘散货船在陶朗加港口刚完成一批原木的装船操作。船员在用捆绑链固定原木时，一个甲板实习生从10米高的原木堆摔到码头上，接着掉进海里。调查强调了事故成因是缺少套索和防坠装备。

[点击查看详细报告](#)

“Skandi Pacific” 轮——澳大利亚运输安全局——澳大利亚

近海工作船 (OSV) “Skandi Pacific” 轮在位于近海水域的Atwood Osprey半潜式钻进平台上装载集装箱。由于天气状况越来越恶劣，货物装载操作中止。“Skandi Pacific” 轮移离钻井平台30米，之后船上两名船员开始固定放置在船后甲板上的货物。在此过程中，其中一名船员被困在移动的集装箱、锁链和一个跳板间，遭受致命性的挤压伤。

澳大利亚运输安全局在调查中发现，在当时的天气状况下，进行货物固定操作的风险没有得到恰当评估。集装箱移动时，那位受致命伤的船员正正站在没有系牢的集装箱附近的一个危险区域。

调查指出，“Skandi Pacific” 轮的安全管理系统对于在恶劣天气时在甲板进行作业/货物固定操作的程序设定存有缺陷，而程序也没有明确限定的气候限度。另外，对于甲板海水超过一定限度便停止操作这一项该系统也没有明确规范出限度，导致在作业船员在决定是否停止作业时面临困难，同时也让这些决定带有必然的主观性。

澳大利亚运输安全局还发现，“Skandi Pacific” 轮管理人没有恰当评估该船舶内在的高风险，特别是在后甲板进行作业（包括货物装卸操作）时，海水浸没该开放式船艙的有关风险。

[点击查看详细报告](#)



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

