

信德海事安全周报

[点击查看往期](#)

海事安全资讯

一俄罗斯货船在黑海海域沉没

1月17日，土耳其巴尔滕，一艘俄罗斯籍干货船在黑海海域沉没，船上约15名船员乘3艘救生艇逃生，但由于强风大浪他们无法靠岸，土耳其派出救援队伍。根据当地媒体消息，有5名船员被救起，事故原因暂不明。



2020年几内亚湾海员绑架案创最高记录

国际海事局(IMB)近日发布了关于国际海盗事件的年度报告，强调几内亚湾是海盗事件频发的热点区域。在全球范围内，2020年有135名海员在船上被绑架，其中在几内亚湾发生绑架事件占海员绑架总数的95%以上。

广州水域一清污船发生火灾

1月14日凌晨，广州海事局“海巡09077”轮紧急出动，成功处置一起清污船起火险情，安全转移遇险船员。由于险情得到有效控制，此次险情未造成人员伤亡和水域污染。广州海事部门提醒广大船员，现在天气寒冷干燥，要高度重视船舶用电、用火安全，做好防火安全措施。如遇险情，请及时拨打全国统一水上遇险求救电话“12395”寻求救援。

堆垛倒塌，集装箱坠海事故频发

2021年1月18日，马士基公司旗下一艘名为MAERSK ESSEN的集装箱船舶在执行从中国厦门前往洛杉矶途中遭遇恶劣天气发生集装箱堆垛倒塌事故。先前媒体报道称，本次事故中，可能有多达100个集装箱坠海，但目前有多家媒体根据MKW的报告，报道可能多达750个箱子坠海。

2020年12月30日，长荣公司旗下一艘大型集装箱船舶Ever Libera在从釜山前往美国洛杉矶的途中在日本九州附近海域遭遇强风大浪导致数十个集装箱坠海。

2020年11月30日，ONE公司旗下一艘名为ONE Apus的14000TEU级的超大型集装箱船舶再北太平洋海域遭遇恶劣天气海况后出现集装箱堆垛倒塌事故。大约有1900个集装箱丢失或损坏，其中40个箱子被报道装有危险货物。

2020年11月20日，一艘8540TEU，名为“SEROJA LIMA”的集装箱船在亚速尔群岛以东38 40N 019 30W附近的大西洋海域丢失至少27个集装箱，另有超过90个集装箱受损！

2020年9月11日，ONE公司旗下一艘名为ONE Cosmos的大型集装箱船舶在舟山外海域遭遇较为不利的天气出现集装箱堆垛垮塌事故。连续发生的坠箱事故给本已拥堵不堪的全球集装箱供应链带来的不小的冲击。

新加坡海峡海盗袭船事件有增加趋势

自2019年第四季度以来，该区域的海盗事件一直在增加，2020年报告的海盗事件为23起。其中有22起登船事件。虽然被认为危害较低，都以武装盗窃为目的，且大都发生在夜间，但在这些事件中，一名海员受伤，一名被劫为人质，至少有14起持刀抢劫事件。

印尼海域，海盗袭船事件有所减少

2020年印尼海域报告的26起低级别海盗武装劫船事件与2019年的25起持平。

索马里海域，没有发生海盗劫持船舶的事件尽管没有收到有关索马里海盗武装抢劫船只事件的报告，但IMB警告业内人士，索马里海盗仍旧拥有在索马里和更广阔的印度洋海域发动船只袭击的能力。

钦州水域两船相撞，一船船首撞出大洞

2021年1月4日2100时，钦州海上搜救中心接到报告：一艘名为AMAL-T的外轮在钦州港外1号锚地以南附近水域和另一艘出港船“海X”轮发生碰撞。本次事故造成AMAL-T轮艏尖舱和1号舱进水，“海X”轮船鼻艏受损。AMAL-T轮上载有锰矿27465吨，船上23名船员，船舶有沉没危险。

春节临近，船舶碰撞、搁浅、火灾是历年这个时期的高发险情，加之疫情反弹船员换班困难，各公司及船舶主管需高度重视船舶航行安全，平安过年。



船舶检查动态

船舶CO2灭火系统的常见问题

来源：中国船检

1、CO2释放控制箱：控制箱有两个，每个CO2释放控制箱内有两个启动气瓶，一个启动气瓶负责启动瓶头阀，另一个气瓶负责CO2管路通畅及其阀门的打开；目前，CO2释放控制箱主要存在控制瓶的压力问题(漏气问题)和打开控制箱能否报警问题，由于缺少甲板和轮机两个部门的有效沟通，主管船员日常维护保养时，很少打开CO2释放控制箱检查，主管船员担心报警、怕机舱的风油切断；检查发现到的典型案例，CO2释放控制箱2年内没有打开检查，但是，消防设备维护保养记录每月都有检查CO2释放控制箱的“打卡”记录。

2、瓶头阀及其插销：船员和检查人员对CO2钢瓶的瓶头阀都比较困惑，不清楚瓶头阀的插销是否需要拔出，关于插销是否需要拔出的问题，掌握总的原则，查看CO2灭火系统瓶头阀的说明书，说明书上介绍瓶头阀是全自动，插销不需要拔出，说明书上介绍瓶头阀是手动或半自动，插销需要拔出；检查发现，需要拔出的没有拔出，不需要拔出的却拔出来了，船员最多的“抱怨”就是，“每个地方的检查员要求不一样”，为了避免没有意义的抱怨和不切实际的检查，请相关人员仔细核对说明书再下结论。

3、CO2释放操作规程：检查发现，不少船舶CO2释放操作规程没有根据说明书上的要求编写，凭感觉和想象编写，操作规程的步骤混乱，特别是对某个区域需要多少瓶CO2气体没有明确，也没有分组标识，不少船员认为，不论那个区域灭火，都是把所有的CO2气体释放。

建议：主管船员应该加强学习，向船长请教，做好自己的本职工作。不要因为“不懂、害怕”而疏于维护保养和日常检查，更不能“不懂装懂”违规操作！时刻谨记，消防安全关系到船上所有船员的生命！

公约法规动态

公约法规修正案 (2021上半年生效) :

1.MSC.460(1),MEPC.318(74):《IBC规则》修正案两个。适用:所有化学品船;
2.MSC.461(101):《2011年ESP规则》修正案。适用:500总吨及以上油船和散货船;
3.MSC.462(101):《IMSBC规则》(05-19)修正案。适用:500总吨及以上固体散装货物船;
4.MSC.463(101),MEPC.319(74):《BCH规则》修正案两个。适用:1986年7月1日以前铺龙骨的散装运输化学品船; 5.MEPC.315(74)持续漂浮物的残余物及洗舱水MARPOL附则III修正案。适用:所有散装有毒液体物质船舶。

船旗国&船级社最新通函:

[LISCR 01/21通函](#), 利比里亚船旗国发布改善船舶遵守规则减少港口国检查风险的措施, 于2021年1月15日开始执行;
[PMA MMN-01/2021](#), 巴拿马海事局要求在阿曼湾、霍尔木兹海峡和阿联酋富查伊拉附近经过的巴旗船只提高警惕加强安保措施;
[最新换班政策](#): 日本要满足海上14天、韩国要有阴性证明、菲律宾禁止35国家、新加坡要24小时医生证明。

其他协会组织:

[West Club](#): 近期, the West of England P&I Club收到了阿根廷海岸警卫队对船只超速罚款的几项索赔, 主要是在巴拉那河的罗萨里奥港口地区, 那里的强制性速度限制目前为9节;
[Standard Club](#): 美国制裁北溪2(NS2)和土耳其溪(TS2)项目, 将参与建设的“管道铺设活动”的船只包括在内, 对那些被认定故意提供完成这些项目所需的承保、保险或再保险服务的外国人实施制裁。



面对前所未有的更换船员困难的窘迫局面, 建议1: 船东和租船人在订立合同之前要及时调查和了解客观情况的变化, 特别是港口国对于更换船员的政策和措施, 以制定保护自身利益的合同条款。另外, 船东要特别注意合同中的适航义务, 确保航次开始之前谨慎处理妥善配备船员。建议2: 船东或租船人在投保保赔险(P&I)或租船人责任险(TCL)的同时也要投保抗辩险(FDD)一旦遇到疑问或纠纷, 保赔协会的抗辩险部门可随时提供协助。

重点关注

疫情下的保险问题和租约问题

中远保险经纪

(一)保险问题 传染病影响主要在保赔险(P&I)

1.如果船员因感染新冠病毒生病或死亡, 协会是否承保?

答: 保赔保险会像承保其他船员生病或死亡一样, 予以承保。

2. 部分船员合同到期或即将到期, 但由于爆发新冠病毒和港口限制, 无法更换船员。这是否会影响船舶的适航性?

答: 不会, 只要船上根据船旗国的要求仍然保持安全的管理水平。

3. 由于检疫命令港口被关闭, 进而导致后续的租约损失或其他间接损失, 协会是否承保?

答: 不会, 船期损失或租金损失是在协会的承保范围之外的。

(二)租约问题 BIMCO传染病条款

BIMCO传染病条款, 分期租和程租两个版本, 当船舶遇到疫情时, 此条款将清楚地阐明船东及租家各自的权利和义务, 在签署新的租约时, 建议双方考虑并入BIMCO的传染病条款。 [详情](#)

编者按

值班玩手机不算啥? 竟然还有睡觉的! 从几次事故谈航行值班的重要性

信德海事网
CAPT X1

根据EMSA统计, 2019年发生的海上事故中, 航行值班相关的事故占54.4%。另外根据保赔协会统计, 从2015-2020年的索赔事故中, 56%的索赔跟航行事故相关。那么是什么原因导致航行相关事故频发? 我们来看两个案例:

1. [2018年7月18日](#) 荷兰航运公司Wagenborg旗下一艘杂货船Priscilla轮在彭特兰湾东部入口处触礁搁浅。MAIB调查报告显示, 事故发生前, 该轮驾驶员正坐在驾驶台的椅子上用船上的WIFI信号在手机上观看音乐视频。在长达2个多小时的时间里并没有核查船舶的位置和航线, 导致该轮偏离了原来的航线最终搁浅。

2. [2020年8月12日](#), 越南旗杂货船GLOBE 6装载大米从越南胡志明到菲律宾达沃的途中在布拉拉科湾搁浅。事故原因居然是驾

驶台值班人员睡着了。

据有些船长反馈, 现在有很多驾驶员值班不靠谱, 简直是海上杀手, 一些驾驶员值班时玩手机已经习以为常了。还有值班时做饭的, 进行海图作业的, 做文件工作的, 更有甚者值班睡觉。

根据值班规则, 交通密集水域一定要安排值班水手, 某些船舶为了洗舱或者保养等任务取消了水手值班, 尽管有这些商业压力, 但船方应始终严格遵守航行规则, 保证船舶和人员安全。以下事项供参考:

1. 驾驶台值班, 禁止做与值班无关的事情(例如玩手机, 做饭等), 有的公司在驾驶台门口设置手机存放箱, 让值班人员到驾驶台都把手机放进去, 甚至包括引水。

2. 禁止为了洗舱或保养等其他原因撤掉值班水手, 坚决杜绝船长一个人值班, 而驾驶员和水手都去洗舱这种违反避碰规则和驾驶台值班规则的行为。

3. 船长要监督驾驶员的休息时间, 合理安



图片选自网络仅供示意

排他们的工作并避免疲劳值班, 驾驶台值班报警系统一定要开启!

4. 船长的管理责任重大, 发生事故时甚至面临刑事诉讼。尽管船长经常面临商业压力, 但航行值班规定必须严格遵守, 应认真安排驾驶台值班并确保驾驶台资源足够。

一次严重碰撞事故可能导致船毁人亡, 一次行为失误可能断送一个驾驶员的航海生涯! 一定要打起精神认真值班! 切记! 不可存侥幸心理, 任何时候都要安全第一! 瞬间疏忽, 可能给一个甚至数个家庭带来巨大痛苦!



信德安全警句 XINDE SAFETY QUOTES

当航行值班时请：

认真瞭望，
谨慎驾驶！

瞬间疏忽，

可能给一个甚至数个
家庭带来巨大的痛苦！

Navigate with Caution,
Beware of Distractions!

