

信德海事安全周报

[点击查看往期](#)

海事安全资讯

[2021年前两个月发生53起散货船事故!](#)

国际干散货船东协会INTERCARGO最新数据显示, 2021年1月至3月4日, 10000载重吨以上的散货船发生事故有53起。

伤亡事故: 据报道, 散货船“Yong Feng”(IMO 8401793)于2021年1月13日在菲律宾海域沉没, 事发时船上载有一船木材发生货物移位, 最终22名船员全部获救。

爆炸和船员受伤事故: 12.06万载重吨散货船CSSC Cape Town(建造于2020年), 装载煤炭, 于2021年2月19日, 在直布罗陀港, 因锚机控制室燃爆事故, 造成4名船员受伤。

海员死亡: 2021年1月30日, 39200载重吨的Giulia I轮(建造于2014年), 在北大西洋新斯科舍省320海里的海域遭遇巨浪, 致一名海员死亡, 另有3人受伤。

大规模船员中毒事件: 散货船LANNA NAREE(泰国)和THOR MAGNHILD(新加坡)发生大规模船员中毒事件。

散货船是国际海运贸易的主力军。针对散货船管理及运输货物特点, 在Intercargo和RightShip的支持下, Nautical Institute于2020年8月份发布了[《散货船操作指南》](#), 所涉及的主题包括船舶强度和稳性、舱口盖保养、封闭空间、租约、法规、吃水测量、压载水、危险货物监测货物自燃、熏蒸、火灾、货物液化、安全停泊和进出港和船岸通信等。



[因在大堡礁海域倾倒垃圾, 船公司和大副受罚](#)

2018年, 散货船“Iron Gate”在澳大利亚布里斯班和格拉德斯通之间航行时, 大副批准向艾略特夫人岛东南约24公里处的海域排放垃圾, 该海域位于大堡礁海洋公园, 属于澳大利亚水域。该轮在被澳大利亚海事安全局(AMSA)起诉后, 2021年2月26日, 该散货船的大副及其公司因向大堡礁海洋公园倾倒了相当于120升家庭垃圾桶的食物垃圾而被处以罚款, 并在布里斯班地方法院被定罪。根据1983年《海洋保护(防止船舶污染)法》, 食物垃圾不能在大堡礁海洋公园边界外22公里的海域内排放。

[阀门故障导致加油时燃油泄漏, 船长、船管均被罚](#)

据国外媒体报道, 2021年2月12日, 一艘9万dwt散货船AM Ghent 轮在直布罗陀水域进行加油操作时, 由于阀门故障导致大约2000公升燃油泄漏。直布罗陀当局对漏油事故负有责任的油轮船长处处以罚款, 该船的船舶管理公司Anglo-Eastern已支付150万英镑(合210万美元)的清理费用。

[2021年1月1日起, 土耳其提高船舶污染罚款!](#)

从2021年1月1日起, 土耳其将依据新的罚款标准对引起土耳其水域环境污染的船舶进行处罚, 处罚范围包括排放石油类产品、污染压载物、垃圾和污水等行为。在部分情况下, 新的罚款标准较之前提高了50%。

[中远海运集运疑遭黑客攻击](#)

据悉, 在3月6日, 一个名为LORDBR的巴西黑客侵入了中远海运集运公司的电子邮件系统, 导致许多员工的电子邮件系统无法正常使用。

近年来, 包括马士基在内的全球顶级集装箱运输公司几乎都遭到过黑客攻击。专家建议“集团越大, 黑客的切入点越多, 攻击面也就越大, 其实是很难做到百分百的网络安全, 不过定期对外网和内网进行漏洞扫描和渗透测试是不可少的。”航运业在网络安全方面还需下功夫!



船舶检查动态

[太仓海事局自3月1日起开展为期一个月的集装箱系固绑扎专项整治行动](#)

2020年, 太仓港完成集装箱吞吐量521万标箱, 位居长江干线和江苏省第1位, 为避免集装箱落水等事故的发生, 督促码头公司和航运企业落实安全生产主体责任, 不断增强船员安全意识, 促进水上交通安全形势持续稳定, 太仓海事局自3月1日起开展为期一个月的集装箱系固绑扎专项整治行动。

[IMO发布船上燃油取样检查的PSC指南](#)

IMO发布船上燃油取样的PSC指南, 船东和船员应准备好处理PSC可能提出的不仅从日用柜和燃油管路中取样而且要从船上燃油舱中取样的要求。新修正案将于2022年4月1日生效。

[2021年2月TOKYO-MOU地区PSC检查情况汇总](#)

2021年2月份, 东京备忘录地区共开展PSC检查1522艘次, 发现缺陷2805项, 其中滞留船舶45艘次, 滞留率为2.96%。有9个国家/地区实施了滞留, 澳大利亚滞留艘次最多, 共滞留了15艘次, 其次是俄罗斯。2月份共开出127条滞留缺陷, 占据首位的是ISM, 其次是航行安全。航行安全类滞留缺陷共发现21例, 主要集中在海图(包含ECDIS)未更新, 航行灯安装错误和未按航行计划航行等; 劳工方面问题依旧存在。例如: 船员工资未支付; 合同到期未安排换员; 船员在船连续工作时间超过12个月; 未能得到及时的医疗救助等。

公约法规动态

公约法规 (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II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:

澳大利亚皮尔巴拉PILBARA 港务局发布了关于**缆绳和系泊系统管理的最新要求**, 该港务局下辖包括黑德兰港、丹皮尔港以及阿什博顿港三个港口。

加拿大于2021年3月4日发布SSB-03-2021, **船员和非船员海事工作人员进入加拿大的最新指南**;

全国各海事机构及工会组织最新联系方式下载。

其他协会组织:

CPI 资讯 No. 524:警惕**巴基斯坦因货物短量**引起的船舶扣押与滞留风险;

The Swedish Club最近发布了Member Alert "**Preventing the loss of Containers at Sea**", 可点击下载;

RightShip于3月11日推出新的**2021年审核标准**, 宣布扩大审查范围, 将评估因素从20个扩大到50个。新的审核标准将于2021年6月30日起实施。租船人可以选择尽早采用新标准。



TOKYO MOU SECRETARIAT

Ascend Shimbashi 8F
6-19-19, Shimbashi, Minato-ku
Tokyo 105-0004
Japan

Tel: +81-3-3433-0621
Fax: +81-3-3433-0624
E-mail: secretariat@tokyo-mou.org
Web site: www.tokyo-mou.org

PRESS RELEASE

TOKYO MOU LAUNCHED GUIDANCE ON REMOTE PSC INSPECTION

The COVID-19 pandemic had caused enormous impact on Tokyo MOU activities in various aspects, including a notable decrease of the number of inspections due to restrictions of ship-shore interaction. Recognizing the necessity and importance of maintaining PSC activities under the pandemic circumstance, the Port State Control Committee of the Tokyo MOU at its 31st meeting (virtual) decided to launch remote PSC inspections as a practical alternative in the interim, where and when a normal physical PSC inspection not feasible. Although a remote PSC inspection may not be as fully effective as a physical PSC inspection, it would be the preferred option which could minimize the risk for both PSCOs and crew onboard. In this context, a guidance on remote PSC inspection has been developed and adopted in order to facilitate member Authorities and PSCOs to carry out remote PSC inspections in the effective

目前中国辖区PSCO采取的远程PSC检查常见方式主要为: 资料预审、多终端视频图片传输、关键性设备操作视频直播等方式。检查过程中执法人员与船方、代理会建立专门的PSC检查工作群, 通过即时视音频软件与船长保持不间断视频连线, 同时要求船方按照执法人员的指令对重点项目、设备细节进行拍照及录制视频发至工作群, 便于执法人员进一步核实缺陷细节及证据留存;

本期主题

维修保养不当致主机全损、机舱失火!

信德海事网

2018年4月16日, 丹麦联合汽船有限公司(DFDS)旗下滚装船, 立陶宛船旗“Finlandia Seaways”轮航行途中, 发生严重主机故障, 主机的一根连杆断裂, 曲拐箱道门打碎, 机舱发生火灾, 一名轮机员受伤。2021年2月份, MAIB发布了针对该事件的事报告。事发当时, 船舶刚驶离比利时泽布吕赫港5个小时。该轮A5连杆小端断裂击碎曲拐箱道门(俗称连杆伸腿)导致机舱火灾。该轮主机型号为MAN 12V 48/60, 曼恩公司对该轮和DFDS旗下另外一条滚装船“Botania Seaways”轮的主机连杆小端检查发现, 糟糕的检修工艺可能是连杆小端故障最直接原因。MAN手册明确指出该机型连杆小端衬套(Bush)需要用液氮冷却和收缩后, 才能插入小端。调查发现, 该轮和DFDS另一条船的主机连杆小端存在细微缺口、热工作业痕迹、以及不同程度磨损的缺陷, 说明该轮连杆小端更换衬套没有按照MAN的要求进行,

增加了小端开裂和疲劳故障的可能性。案例二、某轮长江满载航行, #3号发电原动机启动后, 听见声音异常, 立即停车, 发现4#缸曲柄箱道门已经打坏, 连杆飞出机体。本次机损导致机架损坏, 曲轴损坏, 连杆一只损坏, 活塞一只损坏, 缸套一只损坏, 连杆大端轴瓦一副损坏, 气阀顶杆一根弯曲损坏等。调查发现该机机型为MAN 16/24, 刚做过吊缸大修(Overhaul), MAN公司专家上船检查后得出的结论如下: 认为连杆螺母未被正确上紧是导致本次机损的直接原因。大修后进行曲柄箱检查, 并复查螺栓预紧力的时候, 出现了失误, 导致#4缸连杆左边的螺栓未被正确的收紧, 使得运转后, 螺母受到冲击力松脱, 导致了机损事故的发生。船舶在使用过程中出现机械设备折损的现象是十分正常的, 只要设备运行就必然会出现磨损, 只要是机器设备就存在出现故障的概率, 对这种正常磨损以及出现的故



案例一 断裂的连杆

障必须及时进行维修, 使船舶能够保持良好的运行状态, 这是船舶安全可靠运行的关键因素, 这也是我们轮机部人员进行维修保养的意义所在。

船舶机械维修的实施内容: 1.修理单的编制; 2.承修方及方式的选择; 3.维修前的准备; 4.修理工艺, 施工监督与审核验收; 5.记录和归档。

最后强调, 要严格按照维修保养计划, 遵照说明书的要求和公司的操作规范进行机器设备的维修保养, 切忌马虎大意, 投机取巧。
You take care of the machine, and the machine will take care of you!



信德安全警句 XINDE SAFETY QUOTES

事故多来自投机取巧，

需按照规程维修保养！

Maintain Your Engine Regularly!

Chance Takers are Accident Makers!

