

2020年9月4日 // 星期五 // 03期

信德海事安全周报

海事安全资讯

东海海域一镍矿船存在倾覆危险，多方紧急救助

据浙江海运官方发布消息显示，8月27日下午1610时，浙海海运有限公司管理人员接到所管理船舶“中昌和盛”轮卫星紧急电话报告：船舶发现3个货舱内的货物镍矿有局部液化现象，并出现自由液面，影响船舶稳性，存在一定的危险。该轮载重吨5,3171，正由菲律宾苏里高驶往连云港，当时航行于钓鱼岛附近海域。在海警、海事和救助局等各单位的全力援助下，“中昌和盛”轮于28日上午平安抵达温州沿海。于29日凌晨平安抵达目的港宁德港安全锚地，期间一直由“东海救115”轮负责伴航。

载有43名海员的牲畜船闯进风力17级的台风中心，倾覆！

据日本NHK报道，9月2日，一艘载有43名海员的巴拿马旗牲畜运输船“Gulf Livestock 1”在东海海域发出求救信号后失联。据报道，本航次这艘船正运送大约5000多头牛从新西兰的纳皮尔前往中国唐山。根据当天的中央气象台台风预警信息显示，该轮可能刚好撞进了今年第9号台风的中心地区，现场风力可能达到了17级。

9月3日，据外媒报道，日本海上警卫厅消息，该轮1名船员（菲律宾籍的大副）获救，据其称，这艘船在引擎故障后倾覆了，目前搜救工作还在进行中。



商船碰撞渔船致12人失踪，2人获救

30日凌晨，泉州深沪籍渔船“闽晋渔05119”在距平潭岛正东45海里海域被商船碰撞，导致沉没，渔船上14人遇险，2名船员被周边作业渔船“闽晋渔05769”救起，其余12人失联。福建省海上搜救中心调派海事巡逻船、东海救助局专业救助船、福建省海洋与渔业局海监船等赶赴事发海域，并组织附近17艘渔船参与搜救工作。

一艘航行中的VLCC，机舱突发火灾

9月3日凌晨，一艘名为NEW DIAMOND的30万吨级VLCC航行至斯里兰卡附近海域时突发机舱火灾，在发出求救信号后目前该轮处于漂航状态。据斯里兰卡海洋环境保护局(MEPA)称，船上23名船员中已有19人获救。其他四名船员的情况没有披露。火灾原因尚不清楚。据当地媒体报道，斯里兰卡海洋保护部门表示，将采取措施防止这艘载有27万吨石油的油轮发生任何可能的漏油。

26万吨级货轮与MSC箱船于天津港航道外碰撞

8月29日2235左右，一艘名为MSC APPOLO的集装箱船与另一艘名为FMG SYDNEY的26万吨级好望角型干散货船舶在天津港航道外曹妃甸东报告线附近海域发生擦碰。

ReCAAP ISC发布菲律宾锚地海盗事件警报

ReCAAP ISC（亚洲地区反海盗及武装劫船合作协定信息共享中心）就菲律宾Batangas锚地的海盗事件发出事故警报。菲律宾Batangas锚地在7天内接连发生两起海盗持械抢劫船只事件，被袭击的船舶均处于锚泊状态。一起事件中，劫匪进入管事房间，用长刀指着威胁他，并抢走了他的个人物品，另一起事件，值班船员在主甲板执行巡视时被一名劫匪用刀袭击受伤。在这两起事件中，行凶者都用刀具对船员实施暴力。



PSC 检查动态

桅灯当作尾灯，安装在船尾，被日本PSC开缺陷

某2005年建造的方便旗杂货船，昨天在日本接受PSC检查时，被开具了如下缺陷：Stern light—mast head light was equipped(桅灯被安装在船尾当作尾灯)。

船舶PSC检查被开出18项后，船长和公司要做什么

日前，某轮在日本接受PSC检查时，因船舶疏于保养，被开具了共16条缺陷，其中最后一条缺陷为：基于以上缺陷，表明船舶和设备没有得到正常维护保养，缺陷代码：15109 (ISM方面的缺陷)，纠正措施：18 (三个月内纠正)。

有船被PSC开缺陷！消防员装备还必须符合欧盟MED标准？

船舶配备的消防员装备都是经过船级社认可的，并且持有有效的产品证书，产品检验标准符合SOLAS公约和FSS规则。这些设备和证书在大部分国家接受PSC检查是没有问题的，但是欧盟的安特卫普港，PSCO以船上的消防员装备不符合欧盟船用设备指令（MED）开出缺陷。

PSC查出太多缺陷，该船被禁止进入澳大利亚港口！

近日，一艘名为BBC Rio的船舶因在澳大利亚接受PSC检查时被查出太多安全和防污染方面的缺陷，被澳大利亚海事及安全管理局AMSA禁止挂靠澳大利亚港口，为期三个月。

公约法规动态

IMO即将生效:

MARPOL公约附则、II、V、VI修正案, 允许使用电子记录簿, 生效日期: 2020年10月1日;

《压载水管理系统认可规则》2020年10月28日生效;

《海事劳工公约》2018年修正案, 2020年12月26日生效。

船旗国最新通函:

利比里亚船旗国通函 ([27 2020](#)), 关于海员是否按照雇佣协议SEA足额按时获得工资;

新加坡MPA通函 ([MC 36 2020](#)), 9月1日起, 推出便利海员换班新举措;

巴拿马船旗国通函 ([MMC 269](#)), 关于免费签发电子版 DMLC PART I, 以及MLC 修正解读。

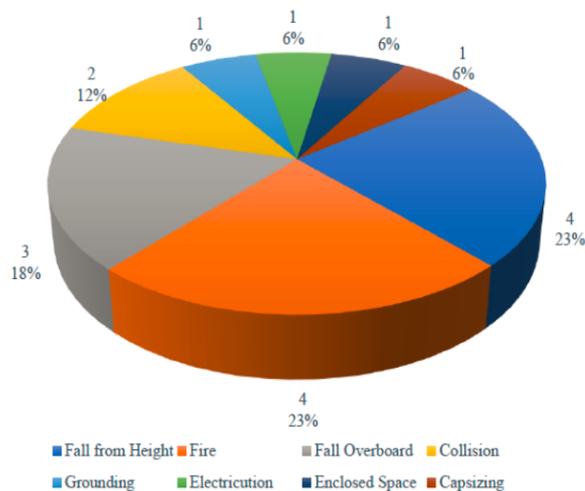
其他协会组织:

The American Club 8月26日[通函](#), 欧盟拆船规则(EUSR)将于12月31生效, 悬挂欧盟国家船旗的船舶和挂靠欧盟港口的船舶都要接受IHM检查;

ICS, INTERTANKO, IMHA联合发布新协定, 以降低船上感染和传播COVID-19的风险; [详情](#);

RishtShip将于本月推出的Safety Score对船管、租船、买卖、船级社的影响。 [详情](#)

Very Serious Marine Casualty Primary Incident Types 2019



图片题注: RMI《海上安全事故调查报告》显示, 在2019年共收到806起海上安全事故报告, 其中Very Serious Marine Casualty 17, Marine Casualty 331, Marine Incident 346, Occurrence 112。

重点关注

RMI 发布《海上安全事故调查报告2019》

马绍尔船舶注册处

2019年, RMI共收到806起海上安全事故报告, 在17起非常严重的海上事故中, 包括推定全损2起, 导致人员伤亡11起, 另外4起为游艇重大伤亡事故。

- 意外跌落是最受关注的海上人员伤亡原因之一, 有7人因此丧生, 其中4人是从高处坠落, 另外3人是从舷外坠落;

- 不正确的封闭空间进入和营救, 造成了两名海员的死亡和另外两名海员的重伤;

- 碰撞事故中, 有49%是在船舶引航时发生的; 67%的搁浅是在引航员在船的情况下发生的。 [报告下载](#)

编者按

关于避免渔船碰撞事故的几点想法?

信德海事网 CAPT X1

7月份, 一艘希腊船东的香港旗散货船在菲律宾碰撞渔船致其沉没, 导致14人失踪, 直到现在, 商船还被扣在当地, 相关船员还有可能面临着刑事指控。8月30日, 一艘福建籍渔船在台湾海峡沉没, 12人失踪, 据说是被一艘外籍商船撞沉。我们从网上的讨论中看到, 船员们大部分都在抱怨渔船不守规矩, 经常抢船头或者挡住了大船的航线。根据避碰规则, 除了在狭水道, 分道通航和追越局面中, 机动船在航时应给从事捕鱼的渔船让路。而在实际航行中, 究竟懂避碰规则的渔船有多少? 多少渔船按照避碰规则显示了声号? 在中国海域, 情况如此, 在世界其它海域, 可能情况更差, 有很多是木制小渔船, 例如

非洲是独木舟, 越南还有篮子一样的小渔船。很多小渔船别说雷达不能扫到, 甚至肉眼都很难看到, 晚上还有很多根本不点灯。遇到上述种种情况, 我们还指望这些渔船遵守规则吗? 究其原因, 他们也许不知道有规则这回事, 又从何谈起遵守规则呢? 另外, 还有责任划分问题, 在国内, 渔船和渔船船员归渔政管, 但是如果影响航道正常运行, 海事部门有权驱离, 但无权行政处罚。别说海船船员抱怨了, 就是引水也经常抱怨渔船不守规矩。

渔船不管大小, 跟商船比起来, 都是“弱势群体”, 经不起碰撞, 每次事故, 船毁人亡的大部分是渔船。避碰规则制定的目的就是避免碰撞, 我们都知道很多渔船不遵守规则, 甚至在航道内横冲直撞, 退一万步讲, “懂得规则”的商船面对这些“不守规矩”的“trouble maker”, 我们该如何做呢? 是跟他们硬碰硬, 出一口气? 还是谨慎驾驶, 尽量宽让?



真出碰撞事故, 相关损失保险可以承担, 可是人没了, 对他的家庭是灭顶之灾, 船长和驾驶员可能还要面临刑事问责。

我们谈论这个话题的目的不是想谴责谁, 只是提供一些思路供大家参考。人命关天, 希望大家在采取避碰行动时能够更谨慎一点, 更理智一点!



信德安全警句

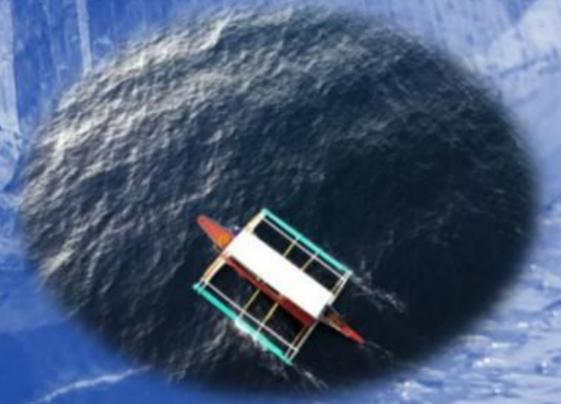
XINDE SAFETY QUOTES

避免碰撞渔船的几点提示：

- ◇ 有些渔船可能用肉眼看不到
- ◇ 有些渔船雷达可能都扫不到
- ◇ 有些渔船可能根本不懂规则
- ◇ 有些渔船可能没有高频电话

珍爱生命，

宽让渔船！



渔船虽小，却是他们家庭的全部；

船舶碰撞，后果却以生命为代价！