

2020年9月25日 // 星期五 // 06期

信德海事安全周报

海事安全资讯

疫情期间，航运业采取的临时“权宜之计”在增加航运事故和环境灾难的隐患

国际运输工人联合会（ITF）近日向航运业发出了严厉警告，在疫情期间，航运业采取的包括延长海员换班、减少船舶最低配员、远程检验等在内“取巧”措施如果继续下去或成为永久性措施，那么航运事故和环境灾难将不可避免的增加。在ITF发出警告之前，已经发生了一系列备受瞩目的航运事故，包括毛里求斯的Wakashio号漏油事件，斯里兰卡的“新钻石”号油轮起火，以及发生在东海海域的Gulf Livestock 1号沉船事故。海员权益国际组织（SRI）也表示，最近一连串严重的伤亡事件不都是运气不好。SRI指出，疫情期间未能将海员视为关键工人，这对个人造成了非常大的影响，他们现在有可能陷入延长雇佣协议、不断增加的事故、海上伤亡风暴中而疲惫不堪。

俄罗斯一小型护卫舰与一艘货船在厄勒海峡大桥以南发生碰撞

丹麦和瑞典当局报告称，9月23日上午，俄罗斯海军一条护卫舰(小型反潜舰MPK型，按俄罗斯分类)与一艘瑞士公司的冷藏船“ICE ROSE”号发生碰撞，货船严重受损。据称，事发时海上能见度低，俄舰可能也关闭了船只自动识别系统。



休渔期结束，渔船事故频发

9月18日5时40分，北海救助局接辽宁省海上搜救中心通报：大连西南约16海里处一渔船“辽普渔25097”被撞沉没，船上10人失踪，请求救助。接报后，北海救助局高度重视，立即指派专业救助船“北海救116”、“北海救201”、快速救助艇“华英384”前往事故海域进行搜救，同时，救助直升机“B7312”从大连机场起飞实施空中搜寻。截止18日晚发稿时，尚未发现失踪人员，搜救任务仍在进行中。

9月21日早间，渔船“闽惠渔01459”船在广东南澎列岛海域触礁,船体进水,14名船员登救生筏逃生后失去联系。东海救助局专业救助直升机长距离飞行成功救起6人，截至21日中午发稿时，遇难4人，失踪4人，多艘船舶和飞机仍在现场进行搜寻中。

9月23日2时许，渔船“闽东渔64952”在福建东山外海作业时遇险沉没，船上5名船员失联。记者从东海救助局获悉，第二救助飞行队于12时42分救起一名船员，并发现1名遇难者遗体。截至23日下午发稿时，仍有3名船员失联，搜救工作仍在进行。

今年1-8月，亚洲海盗事件总数增长38%，新加坡海峡、菲律宾水域最为紧张！

ReCAAP ISC报告称，2020年1月至8月，亚洲共报告发生65起海盗和持械抢劫船只事件(包括2起未遂事件)。在这65起事件中有3起为海盗事件，62起为持械抢劫船只事件。事件的增加主要发生在孟加拉国、印度、菲律宾、南海和新加坡海峡。

不避让、不停船、不救助，一位“三不”船长的不归路

两船在交通流密集的长江口附近水域交叉相遇，“万马尼拉”轮是让路船，始终以19节航速前进，未能根据当时环境和情况减速安全航行；未正确判断碰撞危险，未履行让路船及早采取大幅度避让行动的义务，明知发生碰撞事故后，该轮船长不停船、不施救、不报告，关闭AIS系统，指挥船舶逃逸；关闭VDR后又重新开启，致使事故数据被覆盖。



船舶检查动态

因未能足额支付船员工资，今年以来第四艘船舶被禁靠澳大利亚港口

AMSA禁止悬挂巴拿马旗的散货船AC-Sesoda号一年内进入澳大利亚港口，因为该船故意少付船员工资，船东并试图向当局隐瞒。

因非法停泊马来西亚海域，9名中国籍船员和船长在马来被扣留

大马海事执法机构透露，在本月开展的海上堡垒特别行动中，于17日上午11时20分在丹绒本那哇东北面约11海哩处发现一艘没有停泊文件的巴拿马籍油轮。因“非法停泊马来西亚海域”，遭大马海事执法机构扣押，15名船员（包括船长）遭扣留。

船舶年度内再次被查出燃油硫含量超标，罚款7万+

近期，宁波海事局执法人员在现场检查时发现从某船抽取送检的主机燃油硫含量高达0.835%（m/m），大大超出硫含量0.5%（m/m）的上限，且该船9个月前曾因同样违法事实被广州海事局处罚，本次从重处罚，处罚金额高达柒万捌仟元人民币！

违反停泊规则, MOL被美国加州罚款25万美元

从2007年开始，美国加州就实施了远洋船舶停泊规则，要求集装箱船、客船和冷藏船，在停泊加州的港口期间，减少柴油发动机的发电量，降低排放。2017年至2018年，MOL的船舶在停靠奥克兰港期间，没有满足3个小时的柴油发动机运行时间限制，也没有按照要求，减少70%的辅机发电量。MOL向美国加州空气资源委员会（California Air Resources Board，CARB）支付了罚款。

公约法规动态

IMO即将生效：

MARPOL公约附则I、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&船级社最新通函：

IMO（[Circular Letter 4204](#)）海员换班难题已经演变成为一场人道主义危机，全球各方立即行动起来解决海员换班难题。

[交通运输部公告2020第78号](#)，2020年09月24日，交通运输部、海关总署、外交部关于加强国际航行船舶船员疫情防控的公告。

MPA([Circular 16/2020](#)) 新加坡延长海员STCW相关证书的有效期。

其他协会组织：

伦敦战争险委员会于2020年9月21日更新了船舶战争险除外区域（最新版本为[JWLA-025](#)），几内亚湾以下区域被增加在最新除外名单中；

BIMCO即将推出行业首份船舶售后回租标准合同 [SHIPLEASE](#)

INTERCARGO反对，欧盟议会9月15日的决定，“从2022年开始将海运业纳入欧盟碳排放交易体系[ETS](#)。”



航运业逐步过渡至采用IMO于2020年1月1日生效的《国际海事组织低硫燃油规定》(IMO Sulphur Cap 2020)规定的低硫燃料，但该过渡并不是一劳永逸的。

重点关注

低硫燃料油的使用风险及对策

信德海事网

BIMCO、ICS、INTERCARGO及INTERTANKO于今年2月24日至5月6日，专门针对低硫燃料油的品质特性以及使用过程中可能导致的问题进行了联合调查。调查结果显示，低硫燃料油品质和特性不合规的情况在总沉积物、铝硅含量、倾点、灰分、闪点、酸值和粘度方面最为常见；油渣、污泥沉积增多和蜡积聚是最常见的使用操作中的问题。例如油渣污泥增多，导致燃油管、预热器、燃油分油机和过滤器的堵塞、燃油泵柱塞卡阻、燃油喷射和点火不良等，以及其他关于不完全燃烧、蜡积聚和缸套磨损增加的问题。[调查显示改用低硫燃油并非一劳永逸](#)。关于低硫燃料油使用及管理中的风险及对策，请点击[详情](#)。

编者按

海员自杀，离我们有多远？

信德海事网
CAPT X1

近日，信德海事发布文章【[一船长心脏病发作死亡，2名中国海员自杀离世，海员心理健康亟需重视！](#)】里面提到一名48岁印度籍船长在阿拉伯海航行途中突发心脏病死亡，还发生了2名中国海员在船自杀的悲惨事件。据报道，其中一名轮机长是因为工作压力过大所致，而另一名不幸的海员兄弟主要是因为疫情导致换班难的原因所致。2017年，UK P&I曾有过统计，在船员死亡事件中，自杀排名第一，大概占有所有死亡案件的15%。另外，国际海事健康杂志有个调查，海上死亡案件的5.9%跟自杀有关，如果将可能是自杀的“可疑”死亡包括在内，则该百分比增加到18.3%。虽然这几年，业内一直在呼吁保证船员身心健康，也推出了MLC公约，甚至有

的机构还推出了“海员幸福指数”，但是随着今年疫情的爆发，导致船员合同严重超期，逐步演变成为了一场人道主义危机，使船员的幸福感逐步下降。在COVID-19出现之前的几个月，ITF和耶鲁大学的最新研究表明，有20-25%的船员患有焦虑症或抑郁症，而20%的人有自杀念头。当时，大家可能觉得这是危言耸听，可现在面对血淋淋的事实，我们不得不承认，船员的精神健康问题已经迫在眉睫。近期海上事故频发，除了有偶然因素外，跟船员在船的长期精神压力过大也有直接的关系。通常，自杀行为是主流的保险都排除在外的，除非有证据证明船员自杀跟工作压力有着直接关系。在此，我们呼吁航运业各个机构多关怀下我们的无名英雄(unsung heros)，是他们在疫情爆发时期，陆地各行各业停摆的情况下，保障了海上物流的正常运转。也呼吁船东和管理公司多给船员一些看得见的福利，多关注船员身心健康。笔者了解到有一些船东在疫情期间鼓励船员定期举行各种娱乐活动，



图片选自网络仅供示意

公司给予发放奖品和聚餐的补贴。在全球疫情依然蔓延的情况下，已经不是某个公司，机构所能承受的了的，疫情已经慢慢演变成为了全人类的危机。也建议船员兄弟们对社会和公司多一些理解，尽量调整自己的心态，在船上多锻炼身体，遇到不顺心的事情，多跟同事和公司沟通。生命只有一次，只要活着就有无限的可能，为了你至亲至爱的家人，也请不要走极端。Happy Crew will run Safe Ships!

附件：HRAS<<[Mindfulness for the Maritime Industry](#)>>



信德安全警句 XINDE SAFETY QUOTES

船员更快乐，船舶才安全!
Happy Crew will run Safe Ships!

