

2020年10月23日 // 星期五 // 09期

信德海事安全周报

[点击查看往期](#)

海事安全资讯

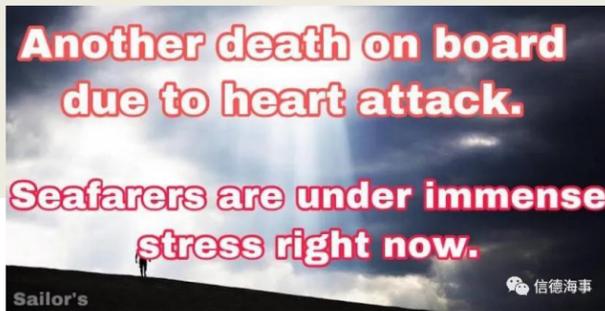
主机抢修工作中，二管轮被崩出的油头击中头部不幸死亡

9月25日，某轮在大洋航行中主机单缸故障，遂停车漂航更换油头；在高压油管拆下后，在拆油头过程中油头突然崩出，击中二管轮的太阳穴；二管轮当场晕倒，抢救无效死亡。

船上绝大多数工伤事故和人为因素有关，主要原因有：不正确穿戴防护用品，缺乏必要的安全防护；工作图省事，不按规定的安全操作程序操作；不了解和熟悉关键操作；安全意识薄弱；工作期间精力不集中；冒险蛮干等。

船首推进器舱室的致命事故

一艘油轮卸下了货物，在压舱过程中，船首推进器的舱底污水高位警报响起，一名船员被安排前往调查情况。在他进入到水手长仓库那层时，注意到有水从船头水舱的检修孔中逸出，水已经到达船首推进器舱室入口，并流过门槛板，倾泻到船首推进器发动机下面。船上随即停止压载作业。电机员前往检查船首推进器发动机是否被水损坏。电机员将船首推进器的电源断电后去初步评估发动机状况。由于船首推进器舱室电源被断电后导致该空间的通风系统被关闭，从而使得新鲜空气供应不足，结果导致电机员在工作中缺氧晕倒，待到其他船员赶到现场将其救出，电机员最终不治身亡。



疫情下，压力山大！请给这些“无名英雄”多一些关爱

2020年3月30日，滚装船TIANJIN HIGHWAY从泰国林查班出发驶往越南途中，船长在其卧室死亡，该轮船长58岁，为保加利亚人；

2020年6月10日，一名工作于一艘名为EPIC ST.KITTS的LPG船舶上的中国湖北籍轮机长在勐拉港突发疾病不幸离世。据国外媒体报道，这名43岁中国籍轮机长是因工作时突发心脏病死亡；

2020年9月12日，一艘名为GLOBAL LADY的油轮在阿拉伯海航行时，该轮船长突发心脏病后最终不幸离世。船长48岁为印度籍；

2020年10月18日晚，散货船KINGFISHER D从阿尔及利亚贝贾亚 (Bejaia Algeria) 抵达希腊阿提卡东南部的拉瓦里奥港 (Lavrio) 锚地，船上47的船长失去意识，遂向港口请求医疗救助。但遗憾的是，船长被送至拉瓦里奥港时被发现已经死亡。

2020年10月20日，一艘在澳大利亚北部港口戈夫 (Gove Port) 装货的巴拿马型散货船KIN MILO轮的船长去世。据称船长48岁，该船经过20几天的航行从中国经马尼拉抵达戈夫。

CMA CGM万箱大船苏伊士运河搁浅

2020年10月14日 0930 UTC，一艘名为CMA CGM MISSOURI (9448teu) 集装箱船，南向航行在苏伊士运河航道中搁浅。该轮的搁浅的原因尚不清楚，但有传言称该轮航行途中遭遇了跳电。

烧了近三个月的马士基“浩南”轮大火原因查明

2018年3月6日，新加坡籍集装箱船“Maersk Honam”轮在阿拉伯海到苏伊士运河的途中，货舱发生火灾，5名船员因此罹难，事故烧毁上千集装箱货物，大火烧了近3个月。日前，新加坡运输安全调查局 (TSIB) 对该轮火灾原因调查结果显示，火灾极有可能由危险品分解产生高热量引起。最有可能引起火灾的原因是在装在位于船首侧的3舱的54个集装箱，它们属于第9类危险品。



船舶检查动态

1. 海事局将对2020年10月25日至11月10日期间入沪船舶开展专项安全检查

1) 拟进入管控水域的国内航行船舶，应在每航次抵达管控水域的上一港口时，向所在地海事管理机构如实报送经船长签字确认的《船舶信息报告表》(附件1)、《船上人员信息报告表》(附件2)和《船舶专项安全自查表》(附件3或4)；国际航行船舶应在申请办理进口岸审批时进行上述报告(可通过“单一窗口”上传)。

2) 接受专项安全检查的船舶，应在开航前纠正缺陷并复查合格后方可开航。

3) 船舶应确保船载自动识别系统(AIS)保持开启状态，准确输入相关信息，并保持船上通信联络的畅通；船舶AIS和甚高频无线电话(VHF)设备未安装或损坏的，不得进入管控水域。进入管控水域后，船舶AIS和VHF设备损坏的，应立即向所在地海事管理机构报告，并服从海事管理机构的监管指令。

2. 开往西奥的船舶应该密切关注船舶药品消耗记录，做好到港前备查工作

2020.10.12,某BC船到达西澳Fremantle港后，检疫人检查船上药品消耗清单，发现消炎药和润喉片有消耗，并与用药船员进行交流，询问情况，船员讲因喉咙痛，吃了几片消炎和润喉片，检疫人员产生怀疑，要求对他们进行核酸检测，并通知船方因此缺陷“two crewmembers were suspected unwell”，怀疑船员违反Navigation Act2012法令，采取滞留行动。

3. 船员干涉AMSA检查，船东被定罪和罚款

在澳大利亚凯恩斯港，AMSA检查人员因船舶水密舱口不密封、消防设备失效、船上没有救生筏等严重缺陷，滞留了Wallaroo轮。船员与PSC检查官发生冲突，迫使PSC检查官离开船只。凯恩斯治安法院以妨碍联邦公职人员检查为由，裁定船东有罪，并罚款\$750。

公约法规动态

IMO即将生效:

《[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;

[MSC.428 \(98\)](#) 号决议《[安全管理体系中的海事网络风险管理](#)》2021年1月1日生效。

船旗国&船级社最新通函:

继皮尔巴拉港散货船“Patricia Oldendorff”发现新冠病例后，西澳黑德兰港再爆疫情，[澳大利亚](#)或将禁止来自菲律宾的船员入境;

2020年10月6日，美国环境保护局（EPA）拟发布新的船舶意外排放性能标准替代2013船舶VGP(船舶通用许可证);

巴拿马船旗国通函[MMN-18/2020](#):2020年7月20之后到达美国的船舶要使用新的压载水报告表。

其他协会组织:

[中船保CPI 资讯 No. 513](#): 土耳其海关将加大对船舶到港燃油申报数量不实的查处;

SKULD 10月14日消息: [土耳其海峡拖轮“协助”案例有增加趋势](#)，在船舶达不到最低速度的情况下，即使没有请求，拖船也会迅速提供协助，然后向船方提出昂贵的救助费用要求;

BIMCO: 10月21日消息: [几内亚湾](#)作业船只面临海盗袭船的风险增加。



1. 2015年1月，一艘散货船（当时10年船龄，巴哈马旗）运送46,400吨铝矾土前往中国的过程中发生事故，迅速沉没，最终导致18人遇难。IMO遂发出警告（warning）提醒船东、船舶经营人、以及船长，使用散货船运输铝矾土时可能会出现货物“液化”的现象而进一步导致致命危险情况的发生。

2. [InterCargo](#)的报告显示，2008年至2017年因货物液化，有9艘船舶损失，造成101名海员遇难。损失的9艘船舶中，包括六艘装载印度尼西亚镍矿的船只、两艘装载印度红土(粘土)铁矿石的船只和一艘装载马来西亚铝土矿的船只。

重点关注

IMSBC规则修订：铝土矿运输要求有哪些变化？

中国船检

《国际海运固体散货规则》(IMSBC Code)第05-19号修正案预计将于2021年1月1日生效，BIMCO提醒航运业注意其中有关“铝土矿”货物运输要求的调整。

1. 粒度分布(PSD)公式是区分A组和C组铝土矿货物的新标准;
2. 哪些情况下 PSD无关紧要;
3. 哪些情况下A组铝土矿可以变成C组铝土矿货物;
4. 新版铝土矿货物检测程序。

编者按

锚地船舶操纵，到底有多危险？！

信德海事网 CAPT X1

10月19日信德海事网报道了一起菲律宾SURIGAO锚地船舶碰撞事故：[两艘货轮在菲律宾苏里高锚地发生碰撞](#)，当时引水在船，事故具体原因目前尚不清楚。据知情人反应SURIGAO锚地流非常大，不排除船舶从他轮船头穿越，由于锚地流压过大导致两船触碰的可能。众所周知，锚地船舶操纵是非常危险的，尤其是在船舶比较密集的锚地，世界上有很多这样的港口，都不强制引水，导致很多船舶碰撞事故，例如新加坡锚地最开始也是不强制引水，由于船长对潮汐强度的误判和港口水域船舶操作不够熟练导致了很危险和触碰事故，后来MPA在加油锚地实施了强制引航制度后，情况才得到控制。还有一个比较明显例子是吉大港，虽然从海商法角度来说“安全”港口，由于不强制引航，经常发生锚地碰撞事故，据当地消息透露，平均每周都会发生4-5起船

舶碰撞/搁浅事故，频率之高可以说称得上世界上最“危险”的港口。另外还有些港口锚地，虽然强制引水，但是由于引水素质不高，也会导致船舶碰撞事故，就像我们报道的菲律宾SURIGAO锚地这次事故。

锚地的风险主要是船舶太多，空间太小，给船舶操纵留出的安全距离不够。当船舶进出锚地时留意如下事项可能会避免碰撞事故发生：

- 做航线设计时，要考虑进出锚地操纵时当地风流压差对本船操纵性的影响。
- 进出锚地，要注意与他船的安全距离，尽量不要近距离穿过他船船头，很多碰撞事故都是没有遵守此“golden rule”引起的。
- 要勤定位并密切监控船舶是否行驶在计划航线上。
- 航线设计时要制定好应急预案，当天气或航行情况跟预计不同时要采取备用方案。
- 如果有引水在船操纵进出锚地，船上也要密切监控引水的操作，发现任何异常，船长要核对，必要时亲自操纵船舶。
- 进锚地前尽早减速至适合当时环境的最低舵效速度，锚地内勤用车，短时用车。



图片选自网络仅供示意

- 观察风流和锚地自然情况，适当采取进车、倒车或抛锚，不要轻易在锚地里大幅度转向调头，很容易被风流压向锚泊船。
- 重载离锚地应注意锚离底时机以及锚地水深，适当提前用车，如果待锚出水再用车很可能船位已经漂移。
- 锚泊船应谨慎从事与船舶动力有关的保养工作，切记锚泊船仍需遵守避碰规则，必要时需要动车动舵以避免碰撞，即使这种操作是非常有限的，但至少表明锚泊船为避碰采取了行动。

附：[浅谈菲律宾SURIGAO锚泊安全](#)
切记：在锚地尽量不要近距离穿越他船船头！



信德安全警句 XINDE SAFETY QUOTES



锚地安全操纵提示

- 与她船保持足够的安全距离
- 航线设计要有应急预案
- 注意风流压差对操纵的影响
- 如有引水也要监督其操作

锚地安全“Golden Rule”

在锚地尽量不要穿越她船船首

Never pass close ahead of another vessel at anchor

