

2020年10月30日 // 星期五 // 10期

信德海事安全周报

[点击查看往期](#)

海事安全资讯

[CMA CGM一箱船主机故障后失控撞向码头!](#)

特立尼达和多巴哥当地时间10月24日晚，达飞轮船旗下一艘名为CMA CGM KOUROU的集装箱船舶失控撞向了该国的西班牙港 (Port- of-Spain) 码头。CMA CGM KOUROU为法国达飞轮船旗下拥有和经营的一艘集装箱船舶。根据非官方报告，该船是在接近港口时失去动力后与码头相撞的。



[一艘散货船船员掉进货舱严重受伤](#)

10月24日晚，一艘停泊在美国罗德岛普罗维登斯的一艘散货船上发生意外，该轮上的一名船员掉进货舱严重受伤。当时该船正从一艘远洋渔船上装载冷冻鱼。货物转运发生在公海上，并使用了船上自己的吊机。有八名船员一起进行此次操作，其中六名在货舱内安排货物，另一名操作吊机，还有一名船员监督装载，他的职责包括充当吊机操作员的信号员，以及在靠近舱口围板的位置协调装货操作。大约在晚上十点，货舱里的6名船员听到一声巨响，接着发现他们的监督员趴在货舱里。据了解，他在舱口围板上失去平衡，从12米高的货舱跌落。这名船员在坠落中受了重伤，后来宣布死亡。

[4533TEU集装箱船碰撞军舰，军舰被拦腰撞成两截](#)

希腊当地时间10月27日0740，德国船东公司ESSBERGEB JT GMBH旗下一艘名为“朗斯顿”(LAUNCESTON)的集装箱船在离开希腊比雷埃夫斯港前往土耳其Canakkale途中与希腊海军扫雷舰“KALLISTO”号相撞。

[散货船在俄罗斯塔塔斯基海峡萨哈林岛西部海岸的锚地走锚搁浅](#)

10月25日至26日夜，一艘名为MERCURY OCEAN的干散货船舶在俄罗斯塔塔斯基海峡萨哈林岛西部海岸的波什尼亚科沃锚地走锚搁浅。事故发生时这艘船上装载了大约12000吨煤炭。目前船员仍在船上，没有发生重大灾难的危险，据报道，搜救拖船已经前往现场进行救援。

[油轮走锚触碰平台，遭美国公司索赔2.25亿美元](#)

近日，美国海上钻井公司Cox Operating LLC在新奥尔良的美国联邦法院对一艘名为ATINA的Suezmax型油轮(159,500-dwt, 2005年建造)以及该轮土耳其的船舶管理公司、注册船东Hanzhou 1以及其船长Onur Hurmuzlu提起诉讼，指控其该轮在10月17日触碰了其在墨西哥湾的一座海上钻井石油平台给其带来了多达2.25亿美元的损失。

[一艘油轮爆炸，3名海员失踪](#)

10月24日，1600 UTC左右，一艘名为GENERAL HAZI ASLANOV的俄罗斯油轮在亚速海上起火，随后发生爆炸，造成三人失踪。

据报道，事故发生时油轮是空的。船上共有13名船员，从高加索港驶往顿河畔罗斯托夫。三艘救援船已被派往现场，共有102人和14台设备投入救援行动，但由于当地天色已黑，给救援行动带来困难。目前油轮已向一边倾斜，营救3名失踪船员的行动正在进行中。根据俄联邦海运和内河运输局提供的初步信息，油轮上的石油蒸汽爆炸，该机构没有排除油轮沉没的可能性。

今年，围绕俄罗斯石油和天然气基础设施的安全担忧有所上升。气候变化的影响加剧了人们对石油生产、储存和运输基础设施安全记录的担忧。



船舶检查动态

[船舶能拒绝PSC检查吗？PSCO检查船舶应遵守什么规则？](#)

涉事船舶为MV Wallaroo，在澳大利亚凯恩斯港接受PSC检查时，被发现船舶水密舱口失效、消防设备故障以及船上没有配备救生筏等严重缺陷，为确保船舶航行安全，PSCO滞留了该轮。在检查期间，船东Mr Wolfe态度很暴躁，与PSCO起冲突，甚至迫使PSCO离开船舶，这妨碍了PSCO正常履行职责。10月13日，该轮船东被澳大利亚凯恩斯地方法院以妨碍联邦公职人员检查为由判定有罪，并被罚款\$750，这一犯罪记录将被保存10年。

PSC检查是港口国保障抵港船舶航行安全的有效手段，也是对船旗国履约的补充，在确保世界航运安全、海洋环境清洁中发挥重要作用。因此，船舶是不能拒绝PSC检查的。

PSCO应遵循IMO MSC-MEPC.4/Circ.2通函《PSCO在港口国监督的区域备忘录和协议框架内进行检查的良好行为准则》，秉承公正、专业、透明的基本原则。

1. 尽量避免以下情形开展检查:船舶开航前2小时内; 拦截在航船舶驶往指定地点接受检查; 不当延误船舶或影响船员正常履行船舶安全、防止污染和保安职责。
2. 尊重: 尊重船上所有人员, 尊重船长或其代表的权威; 态度礼貌, 立场坚定。
3. 检查专业: 运用PSC相关检查程序和公约要求, 以一致的专业判断开展检查; 向船长清楚解释检查结果和纠正措施, 确保船长理解检查报告。
4. 处置争议: 冷静且耐心处理因实施检查所造成的争议; 如发生滞留或对争议不能及时解决, 应告知船长投诉的权力和相关程序。
5. 坚持公正: PSCO应保持独立, 确保立场公正; 不因经济利益或其他利益滥用权力。

公约法规动态

公约法规即将生效:

2020年12月31日起, 国际航行的船舶进入欧盟港口强制执行IHM规定;

《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:

阿根廷要求, 从2021年1月12日开始, 在过去24个月中, 在5月至9月期间访问过亚太地区某些港口的船只, 在抵达阿根廷之前, 必须经过AGM检查并“证明没有亚洲舞毒蛾”。

新修订的《海船船员适任考试和发证规则》将于2020年11月1日生效实施。

《压载水管理系统认可规则》已于2020年10月28日生效;

其他协会组织:

疫情下[各国入境限制政策汇总](#)—10月更新;

RIGHTSHIP将于2021年5月把GHG能效产品从现有的网站转移到新平台上。新平台增加了船舶输入信息、公司基准、改进的GHG评级数据等;

ICS和OCIMF联合发布新版《海上风险及救助:船长指南》([Peril at Sea and Salvage, A Guide for Masters](#))。



Fireman's outfit complete MED approved nomenclature
Type
Protecode: 124300
Fireman's outfit MED approved nomenclature type
The set consists of:
1. Jacket and trousers
- Marine Equipment Directive (MED)
- According SOLAS regulations
- EN 469 : 2005 + A1 : 2006 / X02 X12 Y1 Z1
- EN ISO 15488 : 2013
2. Fireman's helmet complete with visor face shield and neck curtain
- Marine Equipment Directive (MED)
- According SOLAS regulations
- EN445 : 2008 Type A E2 E3 C
3. Fireman's gloves leather
- Marine Equipment Directive (MED)
- According SOLAS regulations
- According to EN659:2005at:2008
4. Fireman's boots
- Marine Equipment Directive (MED)
- According SOLAS regulations
- Approved according to EN15090:2006 EN ISO 20345:2004
Supplied in a carrying bag



1. 左图: 某轮今年6月份在安特卫普港接受PSC检查时, 消防员装备缺陷, PSCO用手机展示需要配备这样的符合MED标准的消防员装备;

2. 右图: 消防员装备MED认证包括: 消防靴, 消防服, 消防手套, 消防头盔, 呼吸器, 救生索等。MED标准“European Norm EN469”消防装备被认为适合在封闭空间内灭火。

重点关注

消防员装备还必须符合欧盟MED标准?

信德海事网

近期, 多轮因消防员装备不符合欧盟MED标准被欧洲港口PSCO开具缺陷。理由是: 虽然船上的消防装备是经SOLAS或FSS CODE批准的, 但是“如果进入密闭空间, 可能无法为佩戴者提供足够的热防护, 不满足欧盟船用设备指令 (MED) 标准。”[RMI 通函 03-20](#)

- Not suitable for fire entry;
- Not a fire entry suit; or
- Outfit with buttons and or latches penetrating the suit and conducting heat to the wearer.

编者按

海上熏舱事故不断发生, 如何才能避免? !

信德海事网
CAPT X1

海上熏舱非常危险, 仅2020年就发生多起熏舱造成的船员伤亡事故:

2月13日晚, 杂货船FRIDOLPHIN轮, 有4名船员因熏舱中毒危在旦夕, 请求救援, 后来发现一名船员死亡;

香港海事处于2020年5月8日发布的商船信息显示, 香港旗某轮发生一机舱实习生在船舶离开熏蒸港口后的第5天中毒身亡事故;

10月9日又有一条香港木材船发生因熏舱工作而造成的水手长死亡事件, 事故原因还在调查, 航行期间熏舱的危险性给船员再次敲响了警钟。

1. 熏舱的主要风险:

∅ 由于熏舱药剂产生的剧毒气体不仅可以杀死害虫, 如果发生泄漏, 对船员也是致命的。

∅ 另外由于熏舱药剂亦属于易燃固体, 导致在熏舱期间也容易火灾或爆炸事故。

2. 熏舱事故发生的常见原因:

∅ 熏舱人员没有遵守IMO指南和熏舱药剂的MSDS。

∅ 有的船舶的结构和设备本身不适合熏舱, 例如舱盖和管路存在泄漏。

∅ 船员对熏舱的风险不了解或者不重视, 缺乏相应的培训, 没有按照相关要求去做气体检测, 也没有佩戴相应的保护用具。

3. 避免熏舱事故的安全措施:

∅ 熏舱前应该检查所有货舱的舱盖, 人孔, 生活区/机舱及其它工作场所, 以确保没有任何泄漏。

∅ 船员要积极参加熏舱公司的安全培训, 船长大副必须参考MSC.1/Circ.1264通函《关于适用于货舱熏蒸的船上安全使用杀虫剂的建议案》和熏舱药品的MSDS对船员进行培训。

∅ 船长或者大副在满意熏舱公司的熏蒸操作后才能在熏蒸文件上签署。

∅ 确保船上有足够的熏舱气体测量设备和防护用具, 应进行正确使用示范。

∅ 应设置警示海报, 防止无关人员进入所有危险空间。

∅ 开航后要按照要求进行有毒气体测试, 也



图片选自网络仅供示意

要留意船员的健康状况。

∅ 如果装运木材特殊情况下需要船员二次加药, 一定要严格按照程序去做。

∅ 除非在特别紧急时, 不得在海上打开或者进入正在进行封闭熏蒸的货舱。紧急情况下, 必须严格按照通函的要求及EMS处理。

∅ 达到途中熏舱期限后应严格遵照专业指导并结合海上实际情况对货舱进行通风, 密切注意生活区是否有任何气体泄露, 至少24小时任何人不得外出。

∅ 一般情况下船员不得处理熏舱废弃物及残余, 如果特殊情况下船员不得不做, 则必须进行风险评估并严格按照制造商的指示去做。

【船长干货系列】[船舶装粮随航熏舱操作要点](#); [航行期间熏舱注意事项](#)。



信德安全警句 XINDE SAFETY QUOTES

海上熏舱安全的几点提示:

- ◇ 所有熏舱药剂都是致命的，不能大意。
- ◇ 船上的舱盖或者管路很可能存在泄漏。
- ◇ 防护用具关键时刻能救命，一定要佩戴。
- ◇ 按规定去测量，及早发现泄漏才能做好防护。
- ◇ 熏舱气体是易燃的，可能会产生火灾或爆炸事故。

“Caution”

熏蒸药剂产生的气体不仅有剧毒，还易燃烧!

Fumigants can produce not only highly toxic but also flammable gases.



安全周报编读往来

我们的安全周报已经推出 10 期了，主题涵盖了船舶搁浅，台风预警，人员落水，封闭舱室等各类常见的海上安全主题，另外也报道了很多近期发生的事故案例，以及 PSC 检查和海事法规最新动态。线上和线下的阅读量已经有近十万人次，在业内引起了很好的反响，不仅是船员兄弟们称赞，各个航运组织和公司也反馈很好。在此期间，我们也收到了大量的读者反馈，这里摘录一些船上和个别机构发来的评语供大家欣赏：

1. 安全周报挺好的，各种事故，叫船员们吸取教训。反正每期我都打印出来，放到船员餐厅，希望他们都能去看。再就是在培训中讲一讲！
2. 这个周报对我们新船长作用更大，干船时间越长胆子越小，我们在周报上看到的事例多了绝对有好处。老船长胆子小是因为他能经历的太多，现在信息发达，让我们这些新船长多知道一些别人用血泪换来的经验，也能早一些的成长起来。
3. 信德海事周报，无论从排版，编辑及内容等个人感觉非常 *perfect*，发表内容都很好，个人非常喜欢，因为他更切合实际，更代表船员，只有过来身体验的人才能写得出来。
4. 信德海事周报，选材务实，观点明确，操作性强。建议船公司发给船员和陆地管理人员作为学习材料。

另外，个别热心读者也给我们提出了很多中肯的建议，比如有人建议我们报道些疫情方面和船员身心健康的情况，还有人建议把周报中提到的有代表性的事故用带颜色字体或符号进行醒目标记。也有人建议在事故描述后面提出让船员思考回答的问题，包括 ROOT CAUSE, IMMEDIATE CAUSE, 应该吸取什么样的教训。。。

看到读者的热心反馈，我们觉得我们的付出没有白费，我们推出安全周报的初衷就是希望能给航运业的安全尽一点微薄之力。鉴于读者提出的建议，我们决定以后每月最后一周的周报加入事故案例分析部分，我们会挑选一些经典的案例，并抛出一些启发性的问题供大家阅读和讨论时思考，希望能提高船员们的安全意识，尽量避免重复他人的错误。另外，也建议大家多提供一些素材给我们，如果您恰巧知道了某个事故或者险情，可以匿名分享出来，哪怕几句话就行，甚至不用提船名，目的就是希望其他人或者船舶能避免类似事故，也许您的只言片语就能挽救一个人的生命！赠人玫瑰，手有余香，让我们一起为行业安全添砖加瓦。

~~~ 分享才能产生价值 value only grows by sharing ~~~

### 常见事故 案例分析(一)

事故描述：一艘散货船正在航行。该船处于压载状态，计划进行洗舱，以准备接运下一批货物。一名驾驶员、水头和另一名甲板船员按照船公司 SMS 的要求，对洗舱作业进行了风险评估。风险评估得到了船长的批准，该驾驶员将风险评估的内容传达给洗舱组的其他成员。洗舱组在第一天结束时，顺利完成了一、二号舱的清洗工作。第二天，三号舱的清洗工作开始。

一名船员想通过垂直梯子爬到主甲板，当他到达第一平台时，突然滑到并跌落到货舱底部，约 12 米深。船上启动应急反应，救援队迅速到达现场协助受害者，他当时神志清醒，但表示腹部剧痛及呼吸困难。受害者被用船上的吊车从货舱中抬出，并被转移到船上的医务室。对他进行了持续观察，并对他的身体状况进行了监测和记录。大约 6 小时后，所有生命体征都消失了，他被宣布死亡。调查发现，他爬梯子时没有系任何安全带和防坠落装置等。

根据以上事故描述，我们这次提出如下问题供大家讨论，大家可以给我们来邮件：[media@xindemarine.com](mailto:media@xindemarine.com)

1. 您认为此次事故的最直接的原因是什么？
2. 您觉得本次事故中还有其它什么因素存在安全隐患？
3. 你们船是否可能会发生类似事故？
4. 应该如何避免类似事故？

