

信德海事安全周报

[点击查看往期](#)

海事安全资讯

油轮在船厂维修时发生爆炸，5人受伤！

11月3日，一艘阿芙拉型原油油轮"SRI ASIH"号在土耳其马尔马拉海的Yalova修船厂进行维修时，其货油舱发生爆炸。据悉，有5名工人受伤，随后被送往医院接受治疗。这起爆炸很有可能是货油舱内的火花引起的，该货油舱内中仍含有来自残油的爆炸性气体。该轮于2005年建造，载重吨为109637吨，悬挂马绍尔群岛旗，管理公司为 OSM Tanker Managemenet,保赔协会为The Standard Club。



撞毁希腊海军扫雷舰的马士基集装箱船船长被起诉

希腊当地时间10月27日0740，集装箱船“MAERSK LAUNCESTON”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，后者被撞成两段后沉没。集装箱船船长因涉嫌违反《国际海上避碰规则》及希腊当地法律，当地检方指控涉世船长玩忽职守造成该严重事故，目前船长已暂时获释，配合当地机关进行事故调查。
[近年来发生的商船和军舰碰撞事故：](#)
2017年6月17日凌晨，美国海军第七舰队的“菲茨杰拉德”号驱逐舰返回驻地日本神奈川县横须贺港途中，在横须贺市西南56海里处水域与菲律宾货轮相撞，7名水兵死亡，舰长受重伤。
2017年8月21日，美国海军另一艘伯克级驱逐舰“麦凯恩”号与一艘商船在新加坡东部海域相撞。事故造成“麦凯恩”号左舷侧损毁。
2018年11月8日，刚刚参加完北约“三叉戟接点2018”演习的挪威海军英斯塔号护卫舰，在返航途中，被13万吨级油轮索塔TS撞个正着，受伤损重，最终沉没。
2020年7月15日，韩国海军一艘潜艇和一艘汽车船HOEGH LONDON在釜山Gadeokdo附近的海上航行中发生碰撞。

遭遇风暴，集装箱船堆垛倒塌丢失超百个集装箱

10月30日上午，The ALLIANCE旗下一艘名为ONE AQUILA的集装箱船从中国开往美国长滩港的途中在大约40 00N 178 10E遭遇风暴，集装箱堆垛倒塌，造成了至少有100个集装箱坠海的损失。
ONE AQUILA建于2018年，悬挂巴拿马船旗，载箱量为14000teu。

三个小时内，新加坡海峡发生三起海盗事故

10月25日当地时间2309时，一名海盗登上了干散货船“Seajourney”号，大约0046时，五名海盗登上了“A Racer”号，随后大约0130时，三名海盗登上了“EL Matador”号。这三起事件均发生在新加坡海峡“分道通航计划”(TSS)东行航道上的船只上，事发地点相距很近。今年以来，新加坡海峡共发生28起该类事件。由于这些事件的肇事者没有被逮捕，后面可能还会发生进一步的事件。

珠江口水域发生船舶碰撞事故 6名落水者获救

11月2日7时18分，广州海事局值班室接报，在珠江口桂山水域18号锚地北面，一外籍散货船与一渔船“粤珠渔运XXX”发生碰撞，造成渔船倾覆，6名渔民落水，请求海事部门前往搜救。事发水域位于广州港珠江口桂山18号锚地附近，该水域为引航员上下船登轮点，过往大型船舶较多，水上交通流复杂，广州海事局船舶交管中心第一时间通过VHF向事发水域附近航行的船舶发布航行警告，要求船舶加强瞭望，采用安全航速，尽量避开落水人员和事故渔船水域行驶，防止次生事故发生；同时指挥协调该辖区海巡船、引航、救助和渔政等广州市海上搜救中心成员单位船舶先后赶往事发水域参与救援。6名落水人员全部获救。



船舶检查动态

船员超期服务问题，严查！！！！

- 1.船员在船服务时间超过SEA规定的时间（Boarding beyond the contract duration on SEA）
- 2.船员和公司之间没有达成协议，却非法延长合同期限（Extended contract without agreement between company and crew）
- 3.未得到船旗国授权，私自延长劳动合同（Extended contract without flag approval）
- 4.靠泊港口可以换班，却找理由不允许船员更换（Continuous boarding although there was a port where crew could disembark by terminating a contract）

船上有工作超过11个月的海员，尽量不要去澳洲！

澳大利亚海事安全局（AMSA）于2020年11月2日星期一在昆士兰州阿尔玛港对一艘巴拿马旗散货船“BRIO FAITH”进行了检查，检查人员核实，有三名船员在船上工作已超过12个月，四名船员在船上工作已超过16个月，还有两名船员在船上已超过20个月。在检查期间，船舶的经营人一家天津的航运公司向AMSA保证，并提供了证据，船员将在第二天被遣返。11月3日星期二，船舶经营人通知AMSA，这些遣返计划已经失败。希望能将船员留在船上，直到下一个港口中国上海进行换班。由于船员已经在海上呆了很长时间，AMSA拒绝了这项建议。AMSA发布通知，禁止该船离开，直到所有九名海员被遣返。这些海员被安排前往布里斯班，在那里他们将搭乘国际航班回家。据悉，该轮已更换了部分新船员，以满足最低配员要求，并于11月4日晚开航。

[关于超期海员的《遣返计划》，AMSA将这样查！](#)
[AMSA发布针对船员在船最长服务时间的PSC检查要求](#)

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：

美国加州加大对溢油事故处罚力度，根据新通过的第3214号议会法案，对溢油行为将采取双倍罚款，新法规将于2021年1月1日生效；

UK MCA：根据《海事劳工公约》修正案，被海盗或其他犯罪组织扣押的海员，在此期间雇佣协议(SEA)仍有效，船东须足额支付海员工资；

新加坡：东柔佛海峡交通信息区内船舶操纵VHF报告程序更新，生效日期2020年11月27日。

其他协会组织：

BIMCO启动及时抵达条款Just In Time（JIT）的制定，降低油耗、减排和节约成本；

USCG MSIB 21-20通函,关于引航员登离船装置配置的建议。USCG强烈建议船东和运营商，要严格遵守国际海事组织第A.1045(27)号决议—引航员转移安排的准则；

INTERCARGO:11月2日通函，那些阻止海员换班的租船人必须承担起责任。



疫情下，亚历山大，请给这些“无名英雄”多一些关爱！

重点关注

船长在承受巨大压力！

信德海事网

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，船长58岁，为保加利亚人；
2020年9月12日，油轮GLOBAL LADY在阿拉伯海航行途中，该轮船长突发心脏病后最终不幸离世，船长48岁，印度籍；
2020年10月18日，散货船KINGFISHER D从阿尔及利亚抵达希腊拉瓦里奥港锚地，船上47的船长失去意识，送医途中死亡；
2020年10月20日，散货船KIN MILO在澳大利亚北部港口戈夫装货，船长突发疾病去世，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；
2020年10月30日，成品油轮GOGLAND行驶在大西洋西班牙维戈附近，其俄罗斯籍船长突发疾病，不幸离世。

编者按

航道内航行安全事故频发，如何避免？！

信德海事网
CAPT X1

位于港口,江海互通,海峡,运河及岛礁等水域的航道通常因其狭窄，弯大流急，自然环境复杂及船舶通航密度大等因素从而极大地影响着船舶的航行安全。因此，船长及驾驶员在进出航道前应做好充足准备，在航行中与包括引水/VTS/其它船舶等相关方紧密合作并按章航行，以策安全。
2020年年初至今，已经发生了多起航道内航行安全事故：[连续多艘船舶搁浅，阿根廷巴拉那河航道非常“危险”](#)；[MSC一集装箱船在圣劳伦斯河搁浅](#)；[两艘船舶在新加坡东向航道附近水域相继搁浅](#)；[CMA CGM万箱大船苏伊士运河搁浅](#).....
为确保航道内的航行安全，需要做好的工作包括但不限于如下各项：
1. 制定航线计划时，应充分考虑到航道的特点/风流的影响并包括船舶吃水及动态富余水深及终止点等要素；

- 2. 船舶抵离港口/航道前参照33 CFR 164.25的规定进行主机辅机舵机等相关设备的测试；如果不能同时使用两台舵机，建议进出港口时使用接应急电源的那台舵机；
- 3.按照相关规定对包括磁罗经在内的航行及通讯设备做好检查/测试及保养工作；
- 4.船长应充分考虑到可能引水不在规定引航点上下或者推迟上提早下所存在的风险，并将风险消除；引水上船后，船长必须立即与引水做好信息交换；
- 5.要有足够的驾驶台资源，正确瞭望；需要安排熟练的水手操舵；当值驾驶员必须严密监视水手操舵的情况，避免任何可能的操反舵；在任何需要大角度转弯的地方，严密监督引水的用舵情况并提前提醒操舵水手即将到来的大转弯及转弯度数；
- 6.船舶在航道内航行，必须严格按照引水和/或VTS的正确指令操纵；
- 7.对于航道内存在的浅点和/或碍航物，必须事先心里有数并做好预案；
- 8.充分考虑航道内的浅水效应及岸壁效应，是否存在净空高度(桥梁，架空电缆等)的要求；



图片选自网络仅供示意

- 9.在很多国家/港口的航道内(比如日本的濑户内海)会存在渔船拖网作业，船长必须认真学习代理提供的信息并做好培训等相关准备工作；
- 10.需要更换引水员时，船长必须监督并确保他们交接到位，必要时作补充；
- 13.保持无线电监听并遵守VTS的指示或者当地关于航道内的航行指导，比如加拿大圣劳伦斯湾的鲸鱼保护规定；
- 14.根据航道的具体情况使用安全航速。

航道内的航行安全有赖于各方的协作与努力，但船长及驾驶员的认真负责才是根本。安全需要我们自己的努力！！



信德安全警句 XINDE SAFETY QUOTES

航道内航行一定要谨慎驾驶，
瞬间疏忽就会导致重大事故！

Stay focused;
Your safety relies on it!

为确保航道内的航行安全，需要做好几项工作：

- ◆ 船舶进航道前应对主机辅机舵机等设备按照要求测试
- ◆ 根据航道特点和本船实际情况并考虑到风流影响制定周密的航行计划
- ◆ 保持足够的驾驶室资源并严格遵守避碰规则
- ◆ 认真收听港口调度和/或VTS的指示
- ◆ 充分考虑到航道内的浅水效应及岸壁效应
- ◆ 与引水充分沟通，并严密监督引水的操作

