

2020年11月13日 // 星期五 // 12期

# 信德海事安全周报

[点击查看往期](#)

## 海事安全资讯

### 油轮救助艇17米高处坠落，3海员受伤

今年4月1日，油轮船东公司Torm旗下一艘名为Torm Maren的LR2型油轮在西非海域的一次救生艇演习中出现救助艇坠落事故，3名海员在事故中受伤，近日丹麦海事事故调查委员会发布了本次事故的调查报告。报告称，救助艇钢丝绳严重锈蚀是造成本次事故的主要原因。



### 冬雾强风！小心航行，警钟长鸣...

我国沿海的雾天气从北部湾、台湾海峡再到东海、黄海、渤海呈带状分布，几乎遍布全年。从每年的12月份开始逐渐向北推进，其一般规律是南海沿岸雾日集中在12月至来年4月；雷州半岛至海南岛一带是在2月至3月；黄海在3月至7月多雾，主要集中在6月至7月，总体来说我国沿海雾季有南少北多、南窄北宽、由南向北逐渐推进的规律。冬雾强风期间（10月-3月），大风、冻雨、大雾等恶劣天气持续时间长、来势凶猛，对船舶航行产生影响，严重威胁着水上生命财产安全。

### 【案例一】雾中发生船舶碰撞，船毁人亡

2016年5月7日0334时左右，马耳他籍散货船C轮从连云港驶往印度尼西亚途中，在宁波象山沿海附近水域与中国石岛籍渔船R98轮雾中发生碰撞，事故造成R98轮沉没，船上19人，14人死亡、5人失踪，构成重大等级水上交通事故。事故发生时能见度不良，能见距离200米左右。两船均未保持正规瞭望，未及早采取有效避让行动，未采取有效的雾航措施。C轮未使用安全航速行驶，碰撞前一直以海上速度航行，临近碰撞时的航速在13节左右，当班二副在决定安全航速时未能对当时情况，特别是能见度情况加以充分考虑。

### 【案例二】浓雾中，三船相撞

2013年3月17日1116时左右，香港籍集装箱船A轮从宁波驶往上海途中，在航经嵊头洋小猫岛东北侧水域时，与正在采砂作业的B轮及并靠在其右舷外档的运砂船C轮雾中发生碰撞，造成三船不同程度损坏。

### 【案例三】大风影响，集装箱落水

2017年11月18日1525时，载有400余只集装箱多用途船“鹏”轮由烟台开往上海途中，在长江口D3灯浮附近北侧水域，受大风影响，船上30只40英尺集装箱落水。经济损失严重，并对水域通航安全产生严重影响。

### 【案例四】大风影响，船舶走锚，搁浅

2018年1月8日，广西防城港一海上清污船，因受大风影响，发生走锚至北码头前沿水域搁浅，船上有船员3人，油污100多吨。现场海况恶劣，偏北风7到8级，阵风达9级，潮水较低，海底为礁石底，搁浅船舶随时有倾覆导致油品泄漏污染海域的危险。

冬雾强风期间，水上交通安全事故频发，除了恶劣天气影响之外，还存在着公司管理不到位，人员安全意识不足、思想麻痹等重要原因！！



### 连续发生四起海盗袭船事件，西非海上安全形势“严峻”

11月4日0600 UTC时，一艘名为NEFELI II (IMO 9291638) 的成品油轮在几内亚湾距离尼日利亚南部120海里处遭遇海盗袭击，所有海员及时撤退到安全舱，因此没有任何海员被劫持。

11月7日0643 UTC时，不知数量的海盗于贝宁南部科托努登上了一艘悬挂新加坡船旗的化学品船Torm Alexandra。船上所有21名船员均安全撤退到了安全舱，没有船员被劫持。

11月7日1620 UTC左右，一艘悬挂马绍尔群岛船旗的成品油轮Wesley号，在尼日利亚拉各斯东南偏南的海域，遭到一艘快艇的尾随。据悉，快艇上有七名武装海盗，该船上的武装警卫向海盗开了三枪展示了自己的武器，导致海盗中止了他们的追击行动并离开。

11月9日，一艘名为LA BOHEME的成品油轮在尼日利亚拉各斯西南约110海里的几内亚湾遭遇海盗追击，好在轮采取了一系列的躲避措施后成功逃脱。

## 船舶检查动态

### 10月份东京备忘录 PSC 检查总结

2020年10月份，东京备忘录PSC共检查船舶1704艘次，滞留57艘次，从统计数据看，澳大利亚、日本、韩国属于PSC滞留高危区域，前往该区域的船队需要谨慎对待。10月份，中国PSC检查32艘次，滞留4艘次，预计随着疫情的控制，检查强度会加强。新加坡的检查持续低迷，属于低危险区。部分常见缺陷参考：

1. 压载水透气帽及关闭装置失效；
2. 燃油柜出口自闭装置失效；
3. 生活污水处理装置空气泵损坏，船员私自改造使用日用空气；
4. 泡沫灭火系统相关操作阀门开关不正确，本需要常开的被关闭；
5. 主机机旁操作控制失效；
6. EEBD压力不足；
7. 消防服不合格；
8. 救助艇操作说明模糊，不清楚；
9. 厨房抽风管道油污过多；
10. 机舱应急消防泵没有进行隔热包裹，并存在法兰。

### 船舶缺陷案例——消防安全篇

1. 二氧化碳钢瓶泄漏：检查中发现机舱CO2泄漏警报触发，CO2总管压力表指示“15Bar”，经现场初步排查发现至少1瓶CO2钢瓶余量不足。
2. 消防隔离阀设置错误：检查中，检查人员要求船舶测试应急消防泵启动出水，发现该轮在关闭位于生活区前面主甲板上靠近二氧化碳间的隔离阀（船方确认船舶消防管路上只有这一个隔离阀）时，应急消防泵的消防水不能供应到生活区，因此滞留该轮。
3. 消防员装备：双向对讲设备不是防爆或本质安全型的；防火服有破损；装备不适合进入着火区（没有将身体全部覆盖、纽扣等导热、防火服设计不合规等）；靴子应是由橡胶或其他不导电材料制成的消防靴，头盔必须是刚性防撞的，消防斧手柄是绝缘的。

## 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:

对IBC/BCH code和MARPOL Annex II的修订将于2021年1月1日生效, 运载化学品船舶的规则将发生重大变化;

11月2日USCG发布“船舶网络安全管理CVC-WI-027”, 前往美国船只需提前做好相关准备, 以备PSC检查;

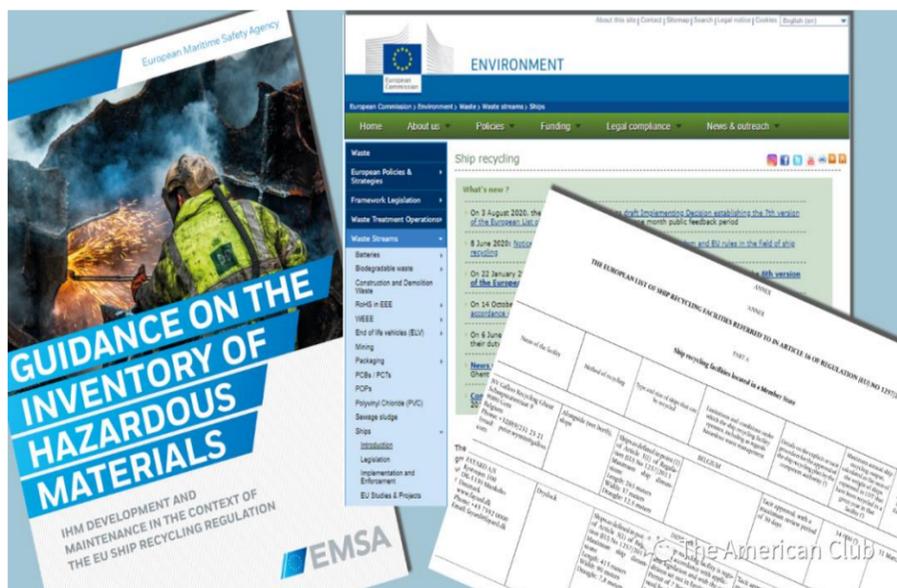
新加坡: MPA于11月9日更新船员换班政策。(NO.042 of 2020)

### 其他协会组织:

BIMCO: 《国际海运固体散装货物(IMSBC规则)(05-19修正案)将于2021年1月1日生效, B组货物重新分类(参考:IMSBC规则第9.1节);

IMO MSC20会议于11月4日至11日远程举行, 会议通过了SOLAS公约和其他法规的相关更新, 强调了疫情期间保障海员安全的措施。

RMI MSA No.34-20:船上要做好关于实习生的工作时间和培训的记录;



自2020年12月31日起, 现有GT超过500的悬挂欧盟成员国国旗的船舶必须配有有害物质清单(IHM)。非欧盟国家/地区的船舶如若要在欧盟港口停靠, 也必须配有IHM。与此同时, 悬挂欧盟旗的船只必须在欧盟认可的拆船厂内拆解。

### 重点关注

## 由于疫情原因船舶到期还没符合欧盟IHM要求怎么办?

### 蓝盾安检创新工作室

2020年10月20日, 欧盟以委员会通知的形式发布了一份《欧洲水域营运的船舶在欧盟船舶回收条例下履行有害物质清单义务的导则》。对于疫情期间可能出现的两种情况, 将用6个月的时间(也就是到2021年6月30日), 不管是现有悬挂欧盟旗的船舶还是悬挂非欧盟旗船舶, 均用以下暂时的协调统一方式来解决相关问题。

情形1: 船舶没有有效的IHM和/或附带的证书

情形2: 船舶持有半完成的IHM和相应的经批准的清单证书或适拆证书(对于悬挂欧盟旗帜的船舶)或者符合声明(对于悬挂非欧盟的船舶) [详情](#)

### 编者按

## 船长的压力究竟有多大?!

### 信德海事网 CAPT X1

船长给人的感觉往往应该是说一不二、独揽大权, 在船上不过是每天发发报文, 检查一下全船的卫生, 平日的视察工作更像是为了锻炼身体, 船长的工作服好像永远是全船最新的, 船长在船上会有压力吗? 现代航海环境下船长的压力到底有多大?

上期周报我们报道了今年发生的五起船长突发疾病离世的案例, 得到了业界的广泛关注。尽管具体病亡的原因是否是由于巨大的压力造成还未有定论。但海员所承受的心理压力已经多次被媒体报道并且引起了航运界的广泛关注。船长是一船之主, 不仅仅是荣誉, 更是一份沉甸甸的责任。随着时代的变迁, 现代航海环境下船长的角色也发生了巨大的变化。新环境下, 船长承受着越来越多的来自各方面的压力, 主要表现在如下几个方面:

#### 1.工作方面的压力

日常工作中船长监督船员严格遵照公司的各项规章制度, 可一旦出事, 船长往往是第一责任人, 甚至成为替罪羊, 面临着刑事问责。例如最近发生的菲律宾撞渔船事故, 毛里求斯船舶搁浅事故, 都是首先起诉或抓捕船长。

#### 2.商业方面的压力

谁都知道安全第一, 可实际在船舶营运过程中, 船长总是面临很多商业方面的压力, 例如装镍矿CAN TEST不合格船长拒货过多, 发货人和租家会投诉。还有遇到台风, 某些租家或者用于监控船舶表现的气导经常给出不合理的航线时, 会使船长处于两难的境地。

#### 3.外部检查的压力

随着新公约规则的越来越多, 各种外部检查也是逐步增多, 例如PSC检查, 船旗国和CLASS的检查及审核, 海关, 检疫, 移民局等各种检查。常规的检查还好说, 关键是腐败国家官员对船长的敲诈勒索, 让船长疲惫不堪。

#### 4.外部环境的压力

近几年海盗猖獗, 并且范围逐步扩大, 而这个压力首先是船长来承担, 既要听从租家和公司



Art by Alexandra McKenzie, London hackneyhousew@01@hotmail.co.uk

图片选自网络仅供示意

的商业指令, 还要安抚船员并调动他们的积极性进行预防。今年突然爆发的新冠疫情, 使船长更是承受了外人不知道的巨大压力。

#### 5.船员方面的压力

随着这几年船员素质的相对下降, 相应的培训和安全监督的压力首先压在了船长身上。疫情期间, 船员换班遭遇了前所未有的困难, 经常发生船员消极怠工, 打架斗殴, 甚至自杀或者杀人的恶性事故。作为一船之长, 面临的压力可想而知。

最后希望船公司和社会各界, 多关注下我们的无名英雄---海员, 在港期间少为难我们的一船之长, 他们才是真正的美逆行者!



# 信德安全警句 XINDE SAFETY QUOTES

船长不仅仅是一种荣誉，  
更是一份沉甸甸的责任。

With Great Honor Comes Great Responsibility.

## 在船减压的几点提示:

1. 多学习, 丰富知识和专业技能, 心中有数方能从容应对。
2. 学会自我适应并调整心态, 并找到适合自己的放松方式。
3. 选择一种运动方式并坚持不懈, 有助于睡眠也能减压。
4. 学着与船员或者公司分享你的心事, 压力可能会减半。
5. 定期举行娱乐活动或聚餐, 船员一团和气, 船上事故会少很多。

