

2020年11月27日 // 星期五 // 14期

信德海事安全周报

[点击查看往期](#)

海事安全资讯

突发！一油轮在沙特码头遭爆炸袭击

据路透社11月25日报道，一艘悬挂马耳他旗的油轮“Agrari”号在也门边界以北的沙特阿拉伯码头遭到爆炸袭击。该轮的管理公司，位于希腊雅典的TMS Tankers公司在一份声明中表示：“该轮在水位线以上约一米处遭到袭击，并出现了裂缝。目前已经确认船上船员全部安全，没有受到伤害，也没有船只泄露污染的报告。对于这起爆炸事件的原因正在进行调查当中。”沙特政府指责，也门胡塞叛军发动了这起针对油轮的袭击！

船上防疫措施松懈不得

近期有部分船员反应，一些船上人员防疫意识淡漠，防疫措施松懈，主要表现如下：对外来人员不进行体温测量；不注意保持距离，甚至进行握手等肢体接触；梯口不提供洗手消毒液；船员在港不戴口罩；对外来人员提供餐食，没有和船员分开。

请大家一定要重视防疫措施，无论是在世界任何港口，我们有时不能强制要求别人做什么（例如国外的引水，官员），但是我们可以要求自己做好预防，尽量避免近距离接触，减少感染的机会，如果工人，代理或者SURVEYOR等有不遵守防疫措施的情况，要报告租家。在疫苗普及之前，防疫任务依然艰巨。请记住，如果船员感染，后果不堪设想，不是病毒有多么严重，而是目前世界各地对待病毒的态度。



船舶锅炉爆炸应如何有效预防

锅炉作为一个有热源存在的压力容器，一旦因维护不当或操作失误引发爆炸，后果不堪设想。锅炉爆炸一般分为两种：一种是水汽侧，它是由于内部压力超出压力承受范围导致的物理爆炸；一种是由于炉膛内油/燃气爆燃导致的化学爆炸。

水汽侧预防爆炸的注意事项：冷炉点火；运行保持正常水位、水温、炉压；水质化验；炉膛侧爆炸预控措施：遵守点火程序；运营期间注意风油比；防止烟道堵塞；加强油质和粘度管理；
总之，对于锅炉，我们一定要抱着敬畏之心，按程序准确操作，按厂家要求正确保养，正确的巡查，才能保证其安全的为船舶服务。

经验教训：切勿低估锅炉辅助冷凝器中热水的危险

一名三管轮在清洗锅炉辅助冷凝器的过程中被装置中的热水严重烫伤。受伤的三管轮先在船上进行急救，然后被送往医院。他的上半身被严重烫伤，一个多月无法工作。

280米长箱船碰撞另一艘搁浅大箱船后搁浅，严重侧倾

11月23日凌晨，一艘名为Tina 1（塞浦路斯旗，5576TEU）的巴拿马型集装箱船在新加坡海峡与另外一艘同样于5个多月前在当地搁浅的另外一艘伊朗集装箱船舶SHAHRAZ发生碰撞，并随后搁浅。今年5月11日，伊朗国航旗下的一艘名为的SHAHRAZ的集装箱船舶在当地搁浅。搁浅后集装箱船的左舷出现裂痕，并且船体出现弯折变形的情况，严重损坏。但由于该船舶以及所属的伊朗船东公司正遭遇美国单方面制裁，加上疫情的原因，SHAHRAZ轮的救助打捞工作一直未能正常展开。5个多月过去了，该轮仍停留在原地。这次在不明原因下又吸引另外一箱船前来碰撞搁浅。目前Tina 1已经出现了严重左倾现象，据了解，搁浅当地的底质为石头。最近一次大潮在12月初，如果该轮不能尽早顺利脱浅，不排除该轮船体进一步破损的可能性。

信德海事网更多关于船舶搁浅的案例和事故分析，[点击阅读](#)



船舶检查动态

蓝盾安检典型案例 | 船舶应急发电机气动启动，发电机间无空气瓶，滞留！

船舶应急发电机是船上重要的应急电源，在主配电板失电的情况下，迅速启动供电（45s内），恢复对船舶重要设备（航行灯、信号灯、船内通信设备、探火和火灾报警系统、应急消防泵、应急舵、应急照明等）的电力供应，从而保证船舶安全。

某轮接受PSC检查时，发现该轮应急发电机启动装置为自动启动的两套系统（分别为电启动和压缩空气启动）。但应急发电机间没有空气瓶，启动应急发电机的压缩空气来自机舱主空气瓶，经过设置在应急发电机处所内的止回阀后直接向压缩空气启动系统供气。安检员对该缺陷开具30处理意见，滞留船舶。缺陷依据：作为第二套启动装置，压缩空气启动系统，可用装有合适的止回阀的主或辅压缩空气瓶或应急空气压缩机来保持启动气瓶的压力，该空气压缩机如是电力驱动的，则应由应急配电板供电。该轮无启动气瓶而是由机舱主空气瓶经过设置在应急发电机处所内的止回阀后直接向压缩空气启动系统供气，不能满足规则要求。

应急发电机相关的常见缺陷：

- 1.应急发电机间无手提式干粉（CO2）灭火器/手提式灭火器不符合要求；
- 2.应急发电机间应急照明故障；
- 3.应急发电机排气管高温部件未隔热包扎；
- 4.应急发电机间配电板前、后无绝缘垫；
- 5.油柜液位计不符合规范要求；
- 6.应急发电机间（控制站）与XX防火分隔不符合规范要求；
- 7.应急发电机间未设置手动失火报警按钮；
- 8.应急发电机原动机上XX仪表破损/故障；
- 9.应急发电机间燃油柜速闭阀不动作；
- 10.应急发电机转换开关未放置在AUTO位置上；
- 11.应急发电机间配电板220V/380V绝缘值偏低；
- 12.应急发电机储备燃油不足。

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:

PMA: 巴拿马船旗国MMC-230更新海上高危区域 (HRA) 和防范区域 (Precautionary Zones)

LISCR: 利比里亚船旗国MN-TEC-005运载危险品船上, 医用氧气瓶设备和容量的配备要求;

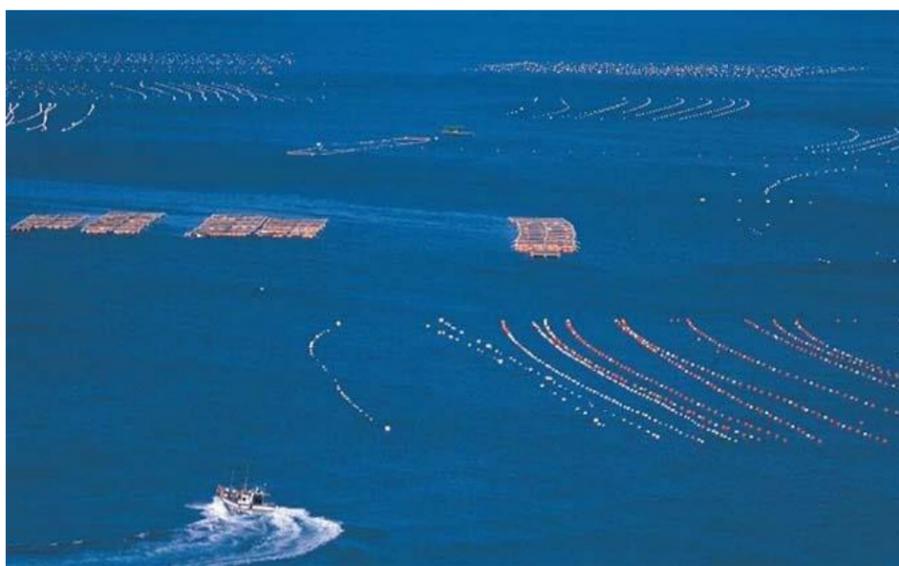
RMI: 马绍尔船旗国MN-1-000-3更新船上必须配备的海事图书和出版物的要求和明细清单。

其他协会组织:

INTERCARGO、the Standard Club 和DNV GL 联合发布新的散货船通风指南, [点击下载](#);

the Standard Club 11月13日消息, 来自西班牙北部港口的偷渡案件增加, 成员们应该对此特别警惕;

11月4日至11日, IMO海上安全委员会第102届会议 (MSC102) 以远程视频的形式召开。本次会议的议程及决议简介;



◆龙口水域◆长岛水域◆莱州水域◆石岛水域◆岚山水域◆宁德水域◆平潭水域
请注意: 以上图片来自网络仅供示意。因为中国某些水域的好多“养殖区”你根本什么也看不到, 等到被扣船需要缴担保金时, 才发现“闯了大祸”!

重点关注

船舶误入沿海养殖区的风险

中国船东互保协会 刘家乐

误入养殖区对于沿海航行的船舶而言, 是需要高度警惕的海上风险。养殖户不仅会向船东提出高额索赔, 有时还会要求船东出具高额现金担保, 甚至某些激进的养殖户会通过滞留船舶的方式逼迫船东现场结案。船舶航行方面需注意:

- (1) 船舶应当严格按照海图标绘及海事局要求在航道行驶;
- (2) 在进入事故高发海域前, 通过代理获取当地有关养殖区分布的航行通告等信息;
- (3) 航行于养殖区附近时, 船员应当加强对海面情况的瞭望;
- (4) 一旦发现误入养殖区, 船长应充分评估周围环境, 切勿盲目操纵船舶造成损失扩大;
- (5) 事故发生后不要随意与养殖户达成任何口头或书面协议。

编者按

关于船舶雾航的几点安全提示!

信德海事网
张船长

众所周知, 在能见度不良的情况下航行, 对保证船舶安全来讲是极具挑战性的。船舶在能见度不良的情况下航行, 发生碰撞或搁浅的可能性会大大增加。这种情况下, 如何确保航行安全在业界是不断探讨的话题! 尽管国际海上避碰规则COLREG以及各航运公司在SMS中均对能见度不良情况下海上安全航行做出规定、导则和操作规程等, 但统计表明即使在当今现代化程度较高且装配有各种先进导航设备的船舶中, 雾中航行发生海上事故并不少见。

根据资料统计, 能见度不良情况下发生的碰撞事故中, 其中有10%左右的事故发生在能见度不足200米情况下, 而且一旦事故发生, 后果不堪设想。2017年9月19日0400时许, 散货船T轮空载自舟山驶往黄骅途中, 遇浓雾, 能见度不足1海里, 在37°19'.9N/122°52'.9E 位置

附近与渔船L轮生碰撞。事故造成L船翻扣, 船上6人死亡、4人失踪。可见能见度不良时谨慎航行的必要性! 那么, 如何确保在能见度不良情况下的航行安全呢? 我们整理了如下应对措施, 供大家参考:

1. 船长对即将航经水域的水文气象情况要有一定的认知和充分的了解, 尤其是世界主要雾区的分布情况, 季节特性以及持续时间, 在心理上和行动上都要做到“有备而来”。
2. 船长及驾驶员要对不同装载情况下的船舶操纵性能充分掌握; 并对本轮主机、舵机等动力设备的工作性能及其局限性做到心中有数;
3. 充分利用驾驶室资源BRM, 熟练并正确使用雷达, ARPA, VHF, AIS, ECDIS, 回声探测仪, 雾号, 航行灯等, 运用听觉、视觉等各种手段保持连续瞭望并视情况确定是否加派瞭望;
4. 严格遵守并执行国际海上避碰规则以及公司SMS中有关雾航的相关规定;
5. 无论何时都要采取安全航速, 早大宽清, 避免紧迫局面的形成;
6. 在任何情况下, 都要做好备用方案或应急预案并传达给值班驾驶员!



图片选自网络仅供示意

中国沿海雾区有南少北多, 南早北晚的说法, 每年12月份前后在北部湾一带雾区开始形成, 并逐渐北移, 我们提醒船长当遇到能见度不良情况时, 一定要谨慎航行, 遵守避碰规则, 确保航行安全。

[冬雾强风季来了, 船舶“雾”必注意!](#)

[浓雾下商渔船相撞, 14人死亡、5人失踪, 构成重大等级水上交通事故!](#)

[经验教训:能见度不良时, 停靠港口时要减速](#)

[浓雾中, 船舶搁浅、倾覆, 14人遇险](#)



信德安全警句 **XINDE SAFETY QUOTES**

要时刻准备给你 看不见的船让路

Always be prepared to give way to ships you cannot see.

在能见度不良的情况下，没有“直航”或“让路”船舶。每艘船必须以安全的速度航行，并准备好主机以便立即进行机动航行。

There are no 'stand-on' or 'give-way' vessels in restricted visibility. Every vessel must take action and every vessel must proceed at a safe speed with its engines ready for immediate manoeuvre.



安全周报编读往来

在10月末最后一期（总第10期）的安全周报的编读往来里，我们刊登了一期事故案例分析（洗舱时船员从梯子跌落导致死亡事故），并抛出了一些问题供大家讨论，期间我们收到了很多读者来信，一方面对于我们的安全周报给予肯定，再就是对上次案例谈了自己的看法，我们摘录一些供大家参考：

关于此次事故产生的直接原因，大家普遍认为没有系安全带和防坠落装置造成的，也有说因为没有走澳梯；

另外大家提到了洗舱前要进行风险评估，也有提到在用吊机救援受伤者时也要评估，以免对受害者造成2次伤害；

关于你轮是否可能会发生类似事故的问题，大家均回答可能存在，因为洗舱，航行洗舱是船上经常要做的工作，可见洗舱的风险非常高；

关于如何避免类似事故？大家都认为进入货舱应该尽量走澳梯，避免走直梯，如果特殊情况必须走直梯，则需要配备FFD和安全带。还有洗舱时船员通常穿水鞋，爬梯子是否防滑也存在疑问；

另外，洗舱作业通常会涉及到疲劳作业，甚至有的情况下为了赶时间，船长自己值班，而派甲板所有人去洗舱。生产固然重要，可如果以牺牲船舶安全为代价就不值得了，一次大事故的损失远远大于加班洗舱所节省的费用。

~~~ 分享才能产生价值 Value only Grows by Sharing ~~~

### 本期事故案例分析：轻油舱加油时溢油

某轮当时正从岸上接收轻油到（MDO P&S）油舱。按照加油前的约定，当MDO油舱（左舷和右舷）都加到85%舱容时，岸上泵站停止输油，并开始通过管道吹送压缩空气，以确保输油管道完全排空。然而，由于吹送空气压力过大（估计为6bar），约有500升的DO从左舷油舱的透气帽被吹出，其中一部分油溢出集油槽并流到主甲板上。

溢油清理工作立即启动，船上的人员设法控制、收集和清理了所有溢油。

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哪些方面存在安全隐患？
3. 您们船在以往的加油过程中是存在会发生类似事故的隐患？
4. 应该如何避免类似事故的发生？

