

信德海事安全周报

[点击看往期](#)

海 事 安 全 资 讯

本船海员举报违规排污，船东被罚1200万美元

2019年9月29日，M/V Pac Antares轮抵达北卡罗来纳州莫尔黑德港后。该轮一名船员向当地海关和边境保护官员举报称，他掌握了船上发生的非法排污的信息。美国海岸警卫队收到这一信息，立即对该轮进行了检查。检查人员发现并查获了大量的相关确凿证据。在本案中，船公司PCL承认了八项重罪，被判处1200万美元的罚款，缓刑4年，并被责令实施一项全面的环境合规计划。

爪哇海，搁浅事故高发，一箱船14节速度开上浅点、搁浅

11月27日1030左右，韩国高丽海运旗下一艘1020TEU集装箱船 KMTC SURABAYA在北爪哇海域勿里东岛搁浅。卫星AIS显示，该轮搁浅前时的航行速度在14.7节左右，仿佛浅点是突然冒出一般。事实上，爪哇海这片海域堪称“神奇”和“危险”，近两年里已有多船在此搁浅。[2019年4月26日](#)，一艘载有6万吨煤炭的干散货船在此海搁浅；[2018年8月30日](#)晚2200左右，万海旗下一艘大型集装箱船WANHAI502在爪哇海（01°13.353'S，106°49.669'E）处搁浅；[2017年4月12日](#)，Euronav公司旗下一艘名为 MT Alex的超大型油轮VLCC也在该海域附近搁浅，[2017年3月24日](#)，一艘名为LYRIC POET的巴拿马型干散货船在印尼勿里洞岛以南大约50海里处01 44S 107 27E处搁浅。



恶劣天气导致箱船堆垛倒塌，集装箱坠海事故频发！

[11月30日](#)，ONE旗下一艘14000TEU大型集装箱船ONE Apus 在从中国盐田前往美国长滩的途中遇到了暴风雨产生的强风和大浪，在这样的情况下，该船出现猛烈摇晃，并最终导致集装箱移位并坠海。据报道，丢失或损坏的集装箱可能超过1 900个，其中大约40个是装危险品的集装箱。[11月20日](#)凌晨，日本TOKEI KAIUN KK 公司旗下一艘8540TEU，名为“SEROJA LIMA”的集装箱船在亚速尔群岛以东38 40N 019 30W附近的大西洋海域丢失至少27个集装箱，另有超过90个集装箱受损！[10月30日](#)上午，ONE旗下一艘14000TEU名为ONE AQUILA的集装箱船舶从中国开往美国长滩港的途中在大约40 00N 178 10E位置遭遇风暴，造成集装箱堆垛倒塌。据称，本次事故造成了至少有100个集装箱坠海。[9月11日](#)，ONE旗下一艘8100TEU集装箱船ONE Cosmos在舟山外海域遭遇较为不利的天气出现集装箱堆垛垮塌事故。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。

老龄油船欠缺保养，隐患突出导致惨案

2016年10月20日12时31分，广东省丰海海运有限公司所属的“丰盛油8”轮停靠海南省东方市八所港务有限责任公司第二装卸区码头3号泊位装载石脑油时发生机舱爆炸事故。事故共导致2人死亡、3人重伤，船舶机舱、生活区、驾驶室严重损毁，船体局部过火，核定直接经济损失1429万元人民币。事故还导致东方工业园区及事发地周边3公里范围内的村庄群众疏散，造成较大社会影响。事故原因：船舶在装载石脑油时，船员未完全关闭泵舱右货油泵滤器前进口闸阀，导致石脑油流入泵舱右货油泵滤器，由于右货油泵滤器压盖密封不严，石脑油经右货油泵滤器压盖垫片处泄漏至泵舱。泵舱与机舱之间的穿舱构件密封性也被破坏，当泵舱内的石脑油液位累积到一定高度时，经缺失一根螺柱的右压载泵穿舱轴法兰螺柱孔和密封不严的左穿舱电缆管流入机舱。石脑油在机舱挥发扩散，与空气混合达到爆炸极限，在机舱非防爆环境下遇点火源发生爆炸。



船 舶 检 查 动 态

11月份船舶滞留缺陷案例分享：

- 2020-11-18，集装箱船，委内瑞拉PUERTO CABELLO港，缺陷：燃油管路保护破损、漏泄（FO line insulation damaged with oil leakage）；
- 2020-11-24，滚装船，比利时安特卫普港，缺陷：海员合同超期（SEAs of 6 crew members expired；SEAs of 2 crew members extended beyond the max. contract period of CBA）；
- 2020-11-07，散货船，孟加拉吉大港，缺陷：
- SVDR 缺陷（SVDR defective）
 - 驾驶台值班报警系统故障（BNWAS defective）
 - 救助艇艇机故障（Rescue boat engine inoperative）
 - 救生艇降落装置锈蚀不能正常操作（L/B lowering gears and arrangements wasted and not lower the L/B）
 - 生活区卫生间、上下水以及清洁状况较差（Accommodation toilets, water supply, sanitary and drainage system out of order）
 - 无线电设备安全证书过期（SR certificate expired）
 - 生活区，娱乐设施，食物和餐饮状况很差（Accommodation, recreational facilities, food & catering very poor）
 - 生活污水处理装置故障（Sewage treatment plant inoperative ）

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：

MEPC 75批准了MARPOL附则VI修正案，涉及燃油、压载水、能效指数、防污底等，对GHG减排2021年第一季度上线；提出新的要求，预计将于2023年1月1日生效，有待2021年6月在MEPC 76会议通过。

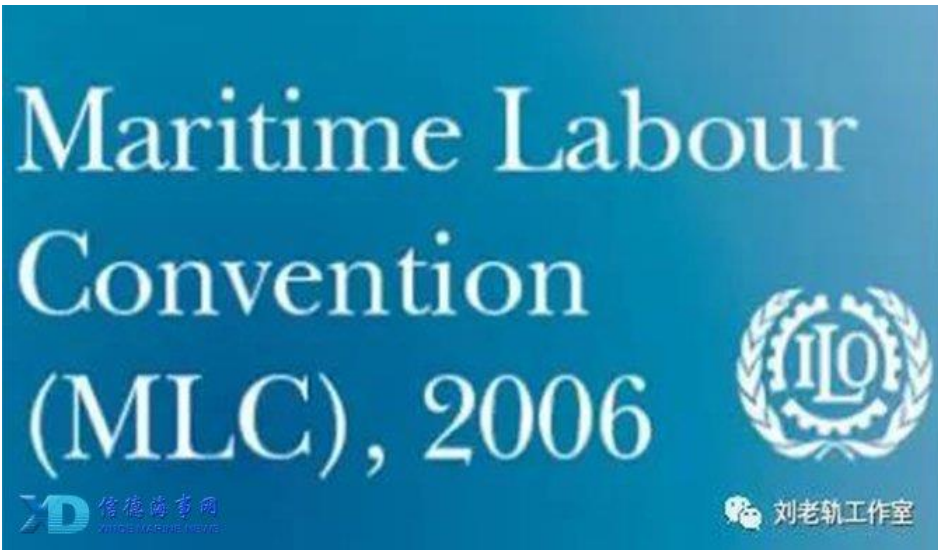
加拿大发布北美冰区报告和海况实时查询，2019年11月-2020年2月冰情报告可点击下载；

1月1日后，USCG将严查到港船网络风险管理，不合规将导致船舶被滞留。

其他协会组织：

RightShip新版安全分平台(Safety Score)将于2021年第一季度上线；近日，国际清洁运输委员会(ICCT)发布了一份36页的报告，敦促各国政府和IMO逐步淘汰所有洗漆塔；

12月1日联合国大会通过的一项决议，呼吁世界各国将海员认定为“关键工人”。



公约修正案生效后，船公司应：

- 1. 在2020年12月26日以后签订的船员就业协议，应包含上述修正案的内容。之前签订的协议可不重签，但仍适用上述修正案。
- 2. 船舶在进行相应MLC审核时，按船旗国要求更新DMLC Part I和Part II。
- 3. 船上配备的MLC公约应更新，包含上述修正案内容。

重点关注

MLC公约2018年修正案还有22天生效（2020.12.26）

刘老轨工作室

该修正案在规则A2.1（海员就业协议）里，新增第7条：各成员国应确保海员就业协议在由于海盗或者针对船舶的武装劫持等行为，导致海员被劫持期间持续有效，不管这份就业协议是否已经到期，或者任何一方申明暂停或者终止合同；在规则A2.2（工资）中新增第7条：一旦海员因海盗或者针对船舶的武装劫持等行为导致海员被俘在船或被劫持离船，其海员就业协议及其相关集体协议或适用的国内法规中的工资和其他权利，包括家庭汇款，在海员整个被劫持期间也应该持续地支付，直至海员被释放，或者在被劫持期间死亡。详情附：劳工公约声明的PART I和PART II有啥区别？

编者按

船舶进入冰区的注意事项及安全操作！

信德海事网
CAPT X

船舶冬季航行，除了时常遭遇大风浪及浓雾之外，另一个较大的安全威胁是冰区航行和靠泊。稍有不慎会对船舶造成很大损失，常见的是螺旋桨和舵的损伤，其次是球鼻首、船体其他结构及防污漆的损伤。损坏后，小则临时修理，重则进坞维修。如果船上有货物就更麻烦，还要减载后才能修理。虽然船壳险承担船壳损伤和机械设备的修理，但船东或者租家则要承担时间损失。总之，船舶在冰区受损，代价会非常大。以下冰区航行的预防措施供大家参考：

1. 确认船舶是否适合进入冰区？如果船舶在航行中需要进入冰区或者暂时穿过冰区时，首先需清楚确认本船的船级证书中是否有船舶冰级标识，一般来说对于普通散货船不会有冰级加强。

2. 查看租船合同有关冰区条款对于没有冰级的船舶在CP里面有相应

的保护条款，通常CP里面都有常规的航行区域，安全港口和冰区条款等。有的CP里面也有附加条款，例如在得到保险人同意的情况下，租家可以打破INL/IWL的限制，并承担额外保费。有时船东在同意租家进入冰区的要求下，会增加额外冰区保护条款。总之，在进入冰区前，要首先从合同条款拿到第一层保护。

3. 查看INL范围，咨询保险公司当船舶可能要去INL除外区域，一定要看合同是否允许进入，如果trading area允许打破，则必须咨询保险公司，拿到批准才进入。

4. 船长现场把关非常重要当船舶“不得不”进入INL除外的冰区时，或者挂靠某些本身在INL之内但是经常结冰的港口，船上要非常谨慎。CP中一般订有“Not To Force Ice”和“Not To Follow Ice Breaker”等条款，船长要根据租约查看租家是否违反了合同规定，如违反，船舶应拒绝进入冰区航行并发PROTEST；如果船东和租家达成协议同意进港，船长要按照公司冰区航行的规定，并结合实际情况采取合理措施。如果船长发现冰情后没有提出抗议并同意进港，就意味着船长放弃



图片选自网络仅供示意

了权力，如船舶在冰区损坏，船东无论是从安全港口还是冰区条款角度去索赔，都很困难。

5. 保证船舶冰区航行的辅助措施例如要求船东联系代理甚至指定保护代理了解港口冰情，要求相关方每天发冰况预报图和港池内及泊位照片给船上，在靠离泊时和引水配合好，哪怕多申请拖轮，也要尽可能少用车并避免使用倒车。

最后，驶离冰区后要认真检查甲板和机舱是否有损坏，比如甲板消防管路或者液压系统等，一些船舶，会出现甲板消防管路的膨胀接头漏水、或甲板液压系统垫片失效而漏油等现象。

【船长经验】寒冷天气下和冰区的安全操作



信德安全警句 XINDE SAFETY QUOTES

螺旋桨和舵是船舶最脆弱的部分；
冰区操纵谨慎倒车-并保持正舵。

Propellers and rudders are the most vulnerable
parts of the ship; ships should go astern in ice
with extreme care -
always with the rudder amidships.

