

2020年12月11日 // 星期五 // 16期

信德海事安全周报

[点击查看往期](#)

海事安全资讯

管理公司失职，船舶事故造成严重后果的，公司或负责人甚至要承担刑事责任。

海上发生交通事故极易造成船沉人亡的严重后果。近年来，在对海上交通事故调查处理过程中，发现公司管理不到位已逐渐成为造成海上交通事故的重要原因。很多公司管理人员仍认为，船舶事故都是船员过失或设备故障造成的，与管理公司无关。根据《中华人民共和国船舶安全监督规则》、《航运公司安全管理体系审核发证规则》航运公司应当履行安全管理与防止污染的主体责任，建立、健全船舶安全与防污染制度，对船舶及其设备进行有效维护和保养，确保船舶处于良好状态，保障船舶安全，防止船舶污染环境，为船舶配备满足最低安全配员要求的适任船员。

马士基旗下一集装箱船发生集装箱坠海事故

上期周报我们报道了ONE Apus 轮的严重丢箱事故（[1816个集装箱坠海，损失恐高达16亿人民币](#)）。近日，荷兰海岸警卫队报告在荷兰瓦登群岛的北部又有集装箱坠海事件发生，虽然没有报告具体的船舶ID、丢失集装箱的数量，但据外媒推测，这次事故的“主人公”很有可能是马士基旗下的MUNICH MAERSK轮，该船载箱量20568 TEU，载重吨190326吨。本次事故，大约有200个箱子坠海。据悉，遭遇大风是这次事故的主要原因。



缆绳连续“杀人”，系泊作业应该注意哪些事项？！

2016年某香港旗船舶，甲板实习生在离泊作业过程中，因拖轮未经同意突然起拖，拖缆受力从缆桩滑脱并击中实习生胸部，最终导致其死亡(参香港商船资讯22/2016)。

2017年某香港旗船舶，一水手因被泊位碰垫压住的受力缆绳突然弹起而被击中后死亡(参香港商船资讯15/2017)。

2019年9月10日，停泊在秘鲁伊洛港的香港旗船舶UNISON MEDAL轮的46岁中国籍船长被断缆反弹击中后死亡。

系离泊作业是船舶营运期间常见作业之一，尤其对短航线船舶来说，更是家常便饭，未必会引起大家过多的重视。然而，正是这项大家习以为常的工作却是甲板部人员随时面对的最大风险，一旦受力断裂缆绳回弹时接触人员，轻则伤残，重则致命。系泊事故通常由包括通信故障、沟通不畅、不良的工作习惯、设备不足或者平时保养不当/不足、天气恶劣、拖轮操作等原因引起的。如何安全操作请参考：

[系泊作业造成人员伤害事故何时休？安全！警惕缆绳“死亡圈套”和“致命反弹区域”2天2起缆绳伤人事故！一死一重伤！](#)

避让船舶不及时 船沉人亡方悔迟

事故描述：2016年10月28日，A轮驶离宁波开往新加坡。20时19分许，值班驾驶员对位于本船左舷的物标进行雷达标绘（后经确认为Z轮），此时Z轮位于A轮左舷约10°，距离4.2海里，两船已存在碰撞危险。20时30分许，A轮开始使用自动舵向左转向避让。同时，值班驾驶员呼叫船长到驾驶室。此时Z轮位于该轮左舷10°、距离约1.4海里。20时33分29秒许，A轮用左满舵避让，此时距Z轮约0.2海里。20时33分44秒许，A轮船长到达驾驶室，此时距Z轮约0.1海里。20时34分许，A轮与Z轮发生碰撞。

事故原因：两轮均没有使用适合当时环境及其情况的一切有效手段保持正规瞭望。进而未能对两船之间业已形成的局面和碰撞危险做出充分的估计。

经验教训：船舶在航行期间要加强值班瞭望，持续观察可能与本船构成碰撞危险的船舶，及早判断两船会遇态势。构成交叉相遇局面的，让路船要及早采取避让行动，做到“早、大、宽、清”，宽裕地让清直航船，及时消除两船碰撞危险。[吴船长讲海事案例](#)



船舶检查动态

PSC检查提示 | 巴拿马旗船东请注意！

来源：杨成坤 中国船检

近期，巴拿马船旗国针对滞留采取了严格的措施。以下是巴拿马106-183-DGMM决议的重点内容，[主要涉及巴拿马采取的减少滞留的措施和要求的相应检验和审核以及经济处罚或者取消注册。](#)

1. 根据过去24个月内检查历史存在不符合国际公约可能存在被滞留的船舶，不论船龄或建造时间，都可能被要求由签发构造安全、载重线证书和设备安全证书或客船安全证书的RO进行临时检验；2. 如果刚做完临时检验的船舶被滞留，将采取针对RO的措施；3. 12个月内被USCG、不同备忘录的港口国滞留2次，将受到经济处罚或取消注册；4. 由第2和第3条情况的船舶需要采到下列行动：1) 必须出示证明在过去12个月中对港口国控制报告检查中指出的缺陷进行了整改的证据。此类整改必须以商船通告380中规定的格式进行；2) 必须进行初次范围的SMC附加审核。如果有不符合项必须遵从，并且如果需要进行跟踪审核，则必须在该附加审核后三个月内3内进行，和/或，3) 如有必要，应对公司进行初次范围的附加审核。如果有不符合项必须遵从，并且如果需要进行跟踪审核，则必须在该附加审核后三个月内，和/或4) 由巴拿马指定的验船师对船舶进行常规状况验证；5) 根据实际情况，巴拿马将采取其认为必要的其他措施；6) 审核由签发SMC、DOC的RO根据ISM规则要求进行，在指示发出的15天内完成；7) 审核报告在审核后不超过15天内提交给Navigation and Maritime Safety Department，并由其部门主管指派的技术组进行分析；8) 由此产生的费用由管理公司或经营人全额支付。5. 在美国水域补滞留，由RO和巴拿马指定的检验师共同完成；6. 在其它备忘录港口国被滞留，由巴拿马指定的验船师完成审核；7. 存在以下情况的船舶，可能被拒绝注册：1) 被USCG或不同的备忘录国家驱逐或被拒绝进入港口船舶；2) 在USCG或不同备忘录内属于高风险或低标准状况的船舶；3) 由于船舶状况、船龄、背景状况或船舶活动影响了巴拿马国家利益的船舶；4) 在国际制裁清单中的船舶，被制裁公司所有的船舶。8. 如果第7条中所述船舶拟在巴拿马注册，必须遵从巴拿马认为必要的任何措施。

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:

新修订的《中华人民共和国固体废物污染环境防治法》已于9月1日生效。从2021年1月1日起, 中国将禁止进口所有固体废物。

RMI MSA-2020-36:马绍尔船旗国通函, 高空跌落成为造成船员伤亡的主要原因;

IMB全球海盗报告, 几内亚湾西南季风结束, 海盗袭船频发, 威胁海上安全和国际物流供应链。

其他协会组织:

中船保资讯 No. 522, 根据近10年偷渡案件统计, 散货船发生率最高, 集装箱船次之, 冷藏船较少, 油化品船无发生偷渡记录。

中船保资讯 No. 524, 警惕巴基斯坦因货物短量引起的船舶扣押与滞留风险;

EMSA《海上伤亡事故报告2020》2014-2019年的海上事故中, 船舶“失控”成为高发事故原因。



1. 燃油取样: 提出两个新的燃油样品取样要求“在用”和“在船”; 燃油验证: 在测试“在用”和“在船”样品时, 最高0.53%的硫含量可被视为合规; 2022年4月1日生效。2. 压载水设备初次检验或在进行改造的附加检验时, 需要对压载水管理系统(BWMS)进行基于BWM.2/Circ.70/Rev.1调试测试。2022年6月1日生效。3. 提出了减少GHG船舶排放的新规定。这些指标是现有船舶能效指数(EEXI)、可操作的碳强度指标(CII), 其中包括一个评级方案(A至E)和一个强化的SEEMP, 其中包含强制性内容、批准和随后的审计。修正案预计将于2021年6月在MEPC 76获得通过, 并于2023年1月1日生效。4. 2024年7月1日起禁止在北极使用和运输HFO作为燃料。5. 2023年1月1日起, 禁止使用或重新使用含有赛比丁炔的防污系统。

重点关注

国际海事组织MEPC 75会议重点

信德海事网

2020年11月16日至20日IMO召开了MEPC第75届会议, 会议批准了MARPOL附则VI修正案, 提出了解决温室气体排放的新要求, 预计该要求将于2021年6月MEPC76通过, 并于2023年1月1日生效。

会议重点:

1. 通过MARPOL附则VI有关燃油取样, 含硫量验证及EEDI修正案;
2. 通过压载水管理公约关于压载水管理系统调试试验修正案;
3. 批准关于EEXI、CII和SEEMP的MARPOL附则VI修正案;
4. 批准MARPOL附则, 关于禁止船舶在北极水域使用和运输重油作为燃料的修正案;
5. 批准对防污底公约的修正案, 包括对赛比丁炔 (Cybutryne) 的控制。详情

编者按

吉大港, 全球最危险的港口? !

信德海事网
CAPT X

12月6日凌晨, 2艘船舶在吉大港内锚地由于流大走锚导致碰撞。12月10日, 又有2艘船在A锚地碰撞。此前我们也曾有报道, [罕见碰撞! 一集装箱撞进了另一艘油轮!](#) 据当地引水透露, 每周都有多起碰撞或搁浅事故发生, 从海商法角度定义, 吉大港肯定是“safe port”, 但是实际上, 可谓全球最危险的港口! 吉大港大部分货物卸载是在锚地进行, 船舶通常在外锚地减载, 再移到内锚地继续卸货, 中途要通过一条15海里的狭长航道, 航道两侧没有灯浮, 如果夜航真正的危险是那些没有亮灯的小渔船, 内锚地抛锚船较多, 船舶之间距离0.5海里左右, 很难找到合适的锚位。内锚地由于流大, 底质不好, 走锚概率在90%以上, 特别是当风流浪涌在同一方向就是全速也不能避免走锚, 加上船之间间距较小, 磕磕碰碰成了家常便饭。

以下我们整理的船长经验供大家参考:

1. 根据吉大港当局最新通告, 从外锚地移泊到内锚地10米吃水以下的船不强制引航, 但是为了安全起见, 尽量要雇佣引水。据说, 当地很多引水水平一般, 有些没有操纵大船的经验。
2. 由于航道有很多没亮灯的渔船和驳船, 渔网也很多, 加剧晚上操船风险不建议夜间移泊。
3. 船舶从减载锚地移到A锚地要经过浅水的C锚地, 需根据船舶实际吃水, 水密度和潮汐计算好过浅时间, 以便及时起锚安全移泊。
4. “A”锚地不是很宽裕, 锚地中还有很多障碍物, 所以船多时想找个合适的锚位很不容易, 有些锚位还是PORT CONTROL给其它未到达船预留, 即使先到船也不能抛锚, 导致且船舶抵达锚地绕好几圈才能抛锚也是正常的, 因此航线设计一定要考虑abort point。
5. 由于锚地流大, monsoon季节可达6-7节, 一定要时刻备车。驾驶室和机舱都要安排值班, 密切监控本船锚位及周围船舶变化情况, 及时提醒周围锚泊船锚位变化和过本轮船头的船舶留有足够安全距离。
6. 转流时船舶由于流向变化调转船首向时也容



图片选自网络仅供示意

易走锚; 建议在转流时利用车、舵配合控制船舶偏荡速度, 注意锚链方向和受力情况。
7. 如果有泊船挂靠卸货, 船舶走锚的机会更大, 当流速大时, 如果船舶全速仍然不能控制走锚, 要果断停止卸货并要求泊船离开。
8. 船舶吃水差和吃水对船舶运动也有影响, 要尽量减小吃水差和船舶吃水, 建议推迟压载水压载时间。
9. 小偷在锚地登轮偷缆绳也是一个祸患, 要注意防盗。建议雇佣当地Watchman。

吉大港的“safe”要靠船长现场把握了!



信德安全警句 XINDE SAFETY QUOTES

“Safe” Port, Really Safe?

吉大港安全提醒

当船舶进行抛锚或者接引航员操纵时，
要记住切勿试图近距离越过她船船首！

请注意，这里的流非常强！

When maneuvering for anchoring or picking pilot
never attempt to cross other vessels bow at close range.

Be careful, the current here is very strong.

