

2020年12月25日 // 星期五 // 18期

信德海事安全周报

[点击查看往期](#)

海事安全资讯

近期恶劣天气，南海水域船舶事故高发

12月17日，一艘名为XIN HONG的杂货船在南海海域遭遇险情，船舶严重侧倾后沉没。越南当地媒体报道，XIN HONG轮于当日16时30分左右在越南南部，头顿东北的Phu Quy岛外发出遇险信号。船上有11名中国籍海员和4名越南籍海员。该轮本航次从马来西亚卢穆特装载7800多吨货物（初步消息称为Clay，未说明是镍矿还是铝矾土），前往中国台湾台中。18日，搜救人员最新确认已经找到13名海员，但其中一人据报道已经遇难，另有2人失踪。

12月21日，一艘名为DONG YANG的杂货船，载重吨2936吨，建于1990年，悬挂塞拉利昂旗，于上午0838行驶至距Phuc Tan岛西北约37海里处时发出遇险信号，货船倾斜25度，船舱有海水涌入，越南海事搜救协作中心接报后，与DONG YANG轮保持着密切联系，并让附近的船只前往救援，但因当天受到23号台风“科罗旺”的影响，救援船只无法营救船员上船。下午1535，DONG YANG轮沉没，10名船员登上救生筏。险情核实后，中国交通运输部及海南省组织力量全力开展救助，协调了三艘轮船参与搜寻。其中一艘于22日下午14时30分成功救起救生筏上10名船员。

12月21日中午12点，悬挂马绍尔群岛船旗的中国油轮CHEM SINYOO号在从新加坡前往上海港的途中，在富奎岛以东约41海里处发出求救信号，甲板上5名船员遭到风浪袭击，其中1名印尼籍机工死亡，轮机长和机工重伤，水手和大管轻伤。



PIL公司一杂货船在新西兰码头发生货舱火灾

12月18日上午1000太平船务旗下一艘名为Kota Bahagia的杂货船在新西兰Napier港的4号码头发生火灾。截至当地时间下午1330，火势已经被控制。该事故一度造成港口的所有作业停止。目前火灾原因尚未披露。

以案说法|货舱的常见起火原因：

- ①装卸货物时吸烟；
 - ②对于可能自燃的物品，由于通风不良，舱内闷热或受潮，将导致自燃；
 - ③装卸遇水起化学反应的物品，在货物包装破损又遇水时会起火；
 - ④对于滚装船，因货舱通风不良，造成油气积聚，遇到电气故障或其他火花可能引起爆炸；
 - ⑤在港修理冷藏货船，因热工作业（如电焊、气割）的高温点燃了绝缘物而起火。
- 船舶火灾发生后应采取的扑救步骤是：发出火警、寻找火源、隔绝火场、展开扑救。

切记：火灾猛如虎，演习莫低估，安全无小事，防火靠平时。

马士基和达飞的集装箱船在几内亚湾接连遭到海盗袭击

马士基旗下一艘名为MAERSK CADIZ的集装箱船，于12月19日UTC1400左右在尼日利亚邦尼以南的几内亚湾遭到海盗袭击。21日法国达飞公司租用的一艘波兰航运公司的集装箱船PORT GDYNIA在同一海域也被海盗登船。所幸两艘船的船员都躲进了安全舱，无船员伤亡报道。马士基呼吁国际社会对几内亚湾新的海盗袭击采取行动。安全咨询公司Ambrey和Dryad Global称，“最近尼日利亚专属区以外的登船事件有所增加，该地区海盗组织正在寻求在传统中心地带以外活动。”

封闭空间导致伤亡事故增加，培训方面需投入更多资源

STANDARD协会于2012年首次发布了“封闭空间进入指南”。这个指南随后在2017年进行了修订，最近又发行了第三版，突出了当前的问题和挑战。该指南旨在协助海员安全地进入封闭空间并防止与封闭空间有关的人员伤亡。[指南下载](#)



船舶检查动态

一艘伯利兹旗货轮在连云港被开出16项缺陷，其中滞留缺陷7项

来源：连云港海事

2020年11月26日，一艘1994年造8559dwt杂货船在连云港水域发生货舱漏水重大事故，根据港口国监督检查程序，连云港海事局PSCO对该轮启动港口国监督检查。在检查过程中发现该轮存在多项涉及船舶甲板设施维护保养方面的严重缺陷，最后PSCO在该轮签发的PSC报告中开出16项缺陷，其中滞留缺陷7项，对该轮实施滞留，并追究船级社检验责任。滞留缺陷描述：

缺陷01：货舱盖部分夹扣装置缺失，大部分夹扣装置因锈蚀严重而失效。公约依据：LL66/ANI/R16；

缺陷02：艏楼通风筒锈蚀洞穿。公约依据：LL66/ANI/R19；

缺陷03：右舷四号压载舱空气管根部锈断。公约依据：LL66/ANI/R20；

缺陷04：艇甲板烟囱入口门无法保持风雨密。公约依据：LL66/ANI/R17；

缺陷05：两舷登乘梯踏板长度低于480MM（实测长度460MM），宽度低于115MM（实测长度100MM），部分踏板防滑涂层缺失，且无保持踏板水平的装置。公约依据：S74-2/CIII/R48.7；

缺陷06：失控灯下部红色环照灯水平光弧遮挡超过6°。公约依据：C72-1/ANNEX1/R9；缺陷07同缺陷04，Water/watertight con. (doors).

以上缺陷说明，该轮处于严重不适航状态。分析PSCO检查发现的缺陷不难看出该轮船自身安全管理存在很大的问题，其中大部分滞留缺陷是由于船上日常维护保养不到位，造成舱盖、通风筒、空气管、舷墙栏杆、钢质门等锈蚀严重；船级社验船师登轮检验流于形式，年度检验（上一次年度检验日期是2020年7月21日）中未能及时发现存在的缺陷；船公司对船舶安全状况监控不足，船上体系运行不到位，船舶带“病”营运，给船员和船舶安全造成严重威胁。

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:

2021年1月1日后我国将实施的海事危防新规: 01. 1月1日及以后建造的内河船舶, 机器处所油污2021年1月1日生效, [指南中文版](#)、[英文版下载](#); 水仅能收集并排入接收设施。

02. 1月1日及以后安装(含更换)生活污水装置的客运船舶, 向内河排放生活污水, 其污染物排放控制执行新标准。

03. 1月1日起, 邮轮在我国排放控制区内具有岸电供应能力的泊位停泊超过3小时, 不使用其他等效替代措施的, 应使用岸电。

其他协会组织:

CCS发布ESP检验计划实施指南(2020)将于2021年1月1日生效, [指南中文版](#)、[英文版下载](#);

CCS发布《选择性催化还原(SCR)系统船上应用指南2020》将于2021年1月1日生效, [点击下载](#)

IG Clubs报告, 在1999年至2019年的20年间, 由涉及船舶引航事故引起的索赔已超过18亿美元。多发事故类型为: 碰撞/触碰、搁浅等。



两项指导性文件也将于2021年1月1日起生效, 各公司根据船旗国的规定和自身情况参照执行(非强制):

1. MSC.434(98): GMDSS中使用的船舶地面站性能标准。适用船舶: 1986年7月1日以前铺放龙骨的客船和300总吨及以上的货船;
2. MSC.428(98): 安全管理系统:中海上网络风险管理。适用船舶: 所有船舶; [详情](#)

重点关注

2021上半年新生效的IMO强制文件

IMO网站

1. MSC.460 (101), MEPC.318(74): 《国际散装运输危险化学品船舶构造和设备规则》(IBC规则)修正案两个。适用: 所有化学品船;
2. MSC.461(101): 《2011年国际散货船和油船检验期间加强检验程序规则》修正案。适用: 500总吨及以上油船和散货船;
3. MSC.462(101): 《国际海运固体散装货物规则》(IMSBC规则) (05-19)修正案。适用: 500总吨及以上固体散装货物船舶;
4. MSC.463(101), MEPC.319 (74): 《散装运输化学品规则》(BCH规则)修正案两个。适用: 1986年7月1日以前铺放龙骨的散装运输化学品船;
5. MEPC.315(74): 关于持续漂浮物的残余物及洗舱水的MARPOL附则II修正案。适用: 所有核准散装有毒液体物质船舶;

编者按

致命的高空作业!!

信德海事网
CAPT DONG

AMSA统计, 仅2020上半年, 收到的涉及高空作业坠落事故报告达十余起, 其中两起事故是船员在清洁货舱时坠落死亡。2020年一月份迄今, 马绍尔群岛海事处收到了40余起海员伤亡报告, 其中5人是在高空作业时坠落死亡。多数船公司以从工作位置到可能坠落到的基准平面的高度来定义高空作业, 比如在桅杆顶部的灯泡更换/雷达磁控管换新, 克令吊钢丝绳加油及更换, 克令吊吊柱外部油漆, 货舱备舱时高处清洁或悬空作业, 救生艇艇架保养, 舱口围除锈保养等等。

导致高处跌落坠亡事故的原因众多但主要原因有:

1. 没有根据包括参与作业人员及环境在内的实际情况进行有效的风险评估。
2. 许可制度没有落实到位, 甚至于流于形式, 作业中缺少有效的监督。

3. 对于参与高空作业的人员, 没有进行有效培训或者参与人员情景意识及安全意识差, 在作业中过度自信或者麻痹大意或者分心。

4. 高空作业前, 没有仔细检查和正确穿戴及使用个人防护装备, 作业所用设备, 比如安全带的保险扣没有锁闭到位, 安全绳打结, 没有铺设防坠落安全网等。

5. 疲劳作业、酒后作业、睡眠不足等。

6. 作业中沟通不畅。

为了确保高空作业时的安全, 就应针对上述原因采取必要措施。关键的防护措施包括但不限于:

- 作业前必须根据实际情况进行有效的风险评估并对所有可能出现的险情提出针对性的预防措施; 参与人员也必须针对自身情况进行自我评估。
- 应只有适任人员(包括高级值班水手(ASD)和/或高级值班机工(ASE)在内及以上高级职务船员)才能进行高空作业; 其他职务的船员必须在作业前进行足够的培训并达到进行高空作业要求的标准。
- 人员进行高空作业时, 要由有适任人员陪



图片选自网络仅供示意

同, 在适任人员监督下才可以进行。

- 对所有作业可能用到的工具及设备进行检查及试验。
- 正确穿戴个人防护用品并正确使用安全防护装备。
- 作业中保持有效沟通。

总之, 高空作业具有很高的风险, 各船公司对高空作业需加强重视, 将其列为船舶特殊作业而制定安全操作规程、防范措施和指导方法, 消除事故隐患, 杜绝事故发生。作为工作在船舶一线的船员, 是事故的直接受害者, 要具备良好的专业技能, 严格遵守相关的规章制度, **安全意识一刻不能松懈!**



信德安全警语 XINDE SAFETY QUOTES

高空作业不是耍杂技，
一定使用防坠落装置！

Work at
height
is not a circus.
Always use a fall protection.

