

信德海事安全周报

[点击查看往期](#)

海事安全资讯

霸王寒潮来袭！烟台，一货轮大风中锚链断裂搁浅到广场边

2020年12月29日0501时，在烟台港内锚地避风的“达丰6”轮因大风锚链断裂，漂航至烟台滨海广场附近海域搁浅，船上8人，请求拖轮拖带脱浅；因现场浪高2米不具备拖带作业条件，且搁浅位置水深太浅，拖轮无法靠近施救。0945时，事发水域风大浪急，船长决定弃船。1050时，烟台消防部门通过消防云梯成功转接1名船员，后因风浪太大，考虑到作业安全，在1110时，北海救助局出动救助直升机成功将其余7名船员转接上岸。

油轮触碰码头，扣押105天，赔偿720万美元后才被放行

靠泊泊俄罗斯普里莫尔斯克油轮码头需要小心！2020年8月26日，一艘11万吨级的油轮在离开Primorsk港4号码头时与该码头发生碰撞，随后港方对该油轮进行了扣押。直到近日，船东支付完高达720万美元的赔偿款后，油船才准予开航。2016年11月，Delta Tankers旗下一艘11万吨级油轮撞塌了该港一油轮码头。港方也立即扣押了该油轮，在被扣押1年半后经船东和保赔协会不懈努力，该船终于2018年3月在支付大约2700万美元的赔偿款后才得以被放行。当地律师称“要想进入普里莫尔斯克港，需要高超的技术和良好的船艺。该港的航行条件十分复杂，相对于Aframax来说，水深也相对较浅。且该港不接受保赔协会的保函，出事后直接扣船，直至拿到赔偿金。”



渤、黄海海冰冰情快速发展 1月中旬可能达到警报标准

受持续低温影响，2020年12月底到2021年1月初，渤、黄海海冰冰情快速发展，辽东湾海冰范围从10海里左右快速增长到40海里。预计1月上旬后期，渤、黄海海域冰情将进一步发展，辽东湾最大浮冰范围将达到50海里以上，渤海湾、莱州湾将达到10~15海里，黄海北部将达到10~20海里。1月中旬，渤海冰情可能达到警报标准（60海里）。请营口港、锦州港、葫芦岛港、塘沽港、秦皇岛港、潍坊港、丹东港等港口作业船只注意航运安全！

【船长经验】船舶进入冰区的注意事项及安全操作

- ① 确认船舶是否适合进入冰区？
 - ② 查看租船合同有关冰区条款；
 - ③ 查看INL/IWL范围，咨询保险公司；
 - ④ 船长现场把关非常重要；
 - ⑤ 保证船舶冰区航行的辅助措施；
- 切记：冰区航行，稍有不慎会对船舶造成很大损害，常见球鼻艏、螺旋桨和舵的损伤！

船上爆发冲突，一名缅甸籍船员遭砍伤

2021年1月1日晚上6点，一艘库克群岛船旗，名为「NEW PROGRESS」的油轮航经我国台湾石门外海时，船上爆发冲突，一名缅甸籍船员遭砍伤。虽然台湾有关部门紧急派遣搜救机成功吊挂送医，但该名船员送医后宣告不治。这名遇难的海员年仅27岁，目前，本起事故爆发的原因目前尚不清楚。

2020年9月28日，一艘从中国开往美国的名为MSC RAVENNA的集装箱船舶上发生一起凶案/悲剧。该轮上一名海员与同事发生纠纷后，连捅17刀，最终使其同事死亡。

2020年8月20日，一艘名为MADRID SPIRIT的LNG船舶上发生了一起海员恶性斗殴事件。该轮上的一名海员持刀刺伤了同船另一位海员的背部、头部和胸部。

【下载】船员心理健康贴士

中船防损部联合大连海事大学人文学院，结合航海实践和心理教育，总结了有助于缓解在船船员心理压力的八个小贴士。



船舶检查动态

2020年12月TOKYO-MOU地区PSC检查情况 来源：阳光安检

2020年12月1日至12月31日，东京备忘录地区共开展PSC检查1717艘次，发现缺陷2986项，其中滞留船舶42艘次，滞留率为2.45%。12月份共有11个国家/地区实施了滞留，澳大利亚滞留艘次依旧最多，共滞留了12艘次，其次是日本和韩国。

滞留缺陷，占据首位的依旧是消防类，例如：防火门或门框破损；机舱防火挡板故障；驾驶台火警报警面板故障；机舱油污积聚；消防管系破损严重等；其次是防污染类滞留缺陷，主要集中在油水分离器、生活污水处理装置以及船舶垃圾管理等方面。

缺陷案例1. 消防类: Excessive oil was presented throughout the Engine room and bilge constituting a serious fire hazard (整个机舱和舱底遍布油污，构成严重的火灾危险。)

缺陷案例2. 防污染类: Oil content meter of oil filtering equipment out of order (滤油设备的油分计故障。)

缺陷案例3. 航行安全类: The height of FWD. Mast head light from UPP. Deck - not complied with the requirements of COLREG (前桅灯离上甲板的高度不符合避碰规则要求。) 关于桅灯，公约原文：COLREG/ANNEX I 2.要求如下：

1) 长度为20米或20米以上的机动船，桅灯应安置如下：

①前桅灯，或如只装设一盏桅灯，则该桅灯在船体以上的高度应不小于6米，如船的宽度超过6米，则在船体以上的高度应不小于该宽度，但是该灯安置在船体以上的高度不必大于12米；②当装设两盏桅灯时，后灯高于前灯的垂向距离应至少为4.5米。

2) 机动船的两盏桅灯的垂向距离应是这样：即在一吃水差的情况下，当从距离船首1000米的海面观看时，应能看出后灯在前灯的上方并且分开。

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:

巴拿马海事局 (PMA) 发布MMC-381号商船通函, 要求巴拿马旗船舶在抵达美国港口前按规定做好检查, 抵港前96小时将检查表邮件PMA;

阿根廷政府宣布任何船只在拉普拉塔附近的佐纳科姆港进行加油作业, 都必须与漏油应急组织OSRO签订合同;

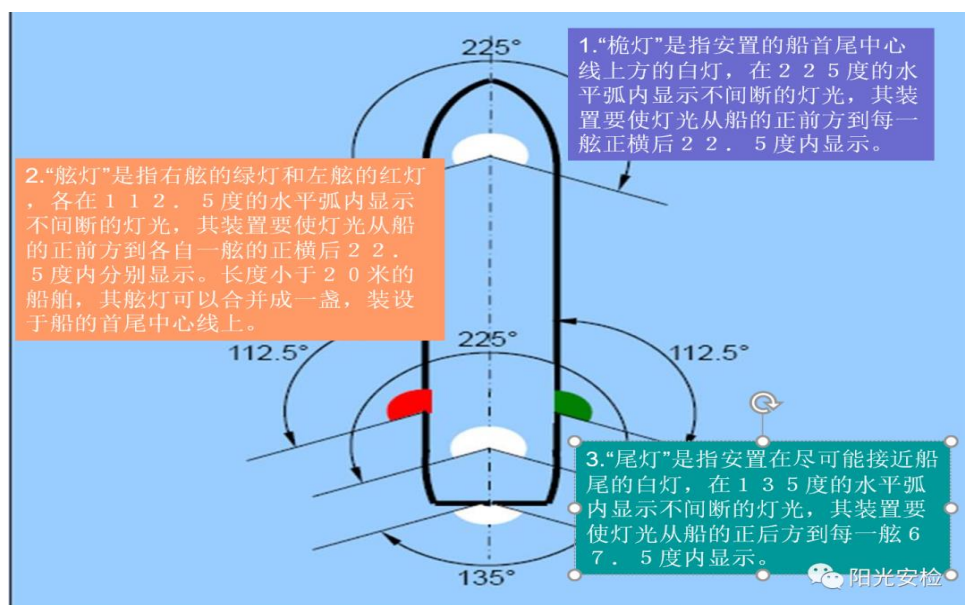
新加坡收紧疫情防控措施, 到过南非和英国的船员不能在新加坡安排换班。

其他协会组织:

ClassNK (TEC-1225): 为满足欧盟IHM的规定, 可以在船旗国同意的情况下, 对未完成有害物质取样化验的船舶签发4个月有效期的条件证书SOC, 且有效期不超过2021年6月30日;

CLASS KR:发布由于疫情, 全球主要船旗国法定证书和检验延期的政策, [可点击下载](#);

美国加州《海洋入侵物种法》相关的新压载水报告提交要求已于2021年1月1日生效。



航行灯是船舶之间互相辨别船舶类别和航行动态的重要标志, 是船舶采取避让措施的重要依据, 能有效避免船舶发生碰撞, 尤其是在夜间或能见度低时。然而, 航行灯的不规范使用或故障会传递错误信号, 给船舶成功避碰造成巨大的阻碍。另外在PSC检查的过程中, 也发现很多船舶航行灯安装不正确。

重点关注

船舶航行灯规范要点 (海船篇)

阳光安检

航行灯包括: 桅灯、舷灯、尾灯、拖带灯、环照灯、环照黄色闪光灯、操纵号灯以及闪光灯 (不包括白昼信号灯)。

1. “桅灯”是指安置的船首尾中心线上方的白灯。
2. “舷灯”是指右舷的绿灯和左舷的红灯。
3. “尾灯”是指安置在尽可能接近船尾的白灯。
4. “拖带灯”是指具有与本条3款所述“尾灯”有相同特性的黄灯。
5. “环照灯”是指在360度的水平弧内显示不间断灯光的号灯。
6. “闪光灯”是指每隔一定时间以每分钟频率120闪次或120以上闪次的闪光的号灯。

[关于航行灯的配备要求、技术要求、安装要求的具体详情。](#)

编者按

船舶火灾的常见原因及预防!

信德海事网
CAPT JIN

据不完全统计, 船舶发生火灾最多的位置是起居处所, 其次是机舱和货舱。

1.起居和服务处所: 床上吸烟或乱丢未熄灭的烟头; 电气短路或使用电气设备不当; 在厨房内使用油灶不当。

2.机舱内: 主机、发电柴油机、锅炉、分油机等存在很多高温处所, 须确保机器保养良好, 无滴、漏、跑、冒油存在; 机舱整洁、干净, 使用过的油抹布等放入专门的垃圾桶并尽快焚烧或送岸。电气设备过载, 绝缘老化也会引起火灾。

3.货舱内: 装卸货物时吸烟; 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; 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; 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则可能引起爆炸; 热工作业 (如

船上需严格遵守公司防火操作规定:

- 1.定期检查电气绝缘, 线路是否老化, 杜绝在房间使用老旧而存在潜在危险的插排, 更不得私拉乱接电线。
- 2.冬季使用取暖设备时统一规定, 不用后统一保管。
- 3.洗衣机间不使用时电源拔掉, 尤其注意衣物不得搭载干燥器上;
- 4.油漆间油漆盖妥、固定好, 避免撒、漏并通风良好并远离明火。
- 5.明火作业时必须认真做好风险评估, 取得明火作业许可并看护或隔离措施到位。
- 6.电砂轮或者手锤撞击等产生的火星以及卸货时货舱内铲车尾气产生的火花往往引不起船方足够重视。据称2020年12月18停靠在新西兰的某轮由于舱内切割D令时火星造成树皮着火而引发火灾, 幸运的是扑灭及时而未造成严重后果;
- 7.无论在泊或航行, 建立防火巡回, 消防设备确保有效, 老旧船可考虑安装额外探头和火警, 其投资远少于一次火灾造成的损害。
- 8.禁止码头工人在船上指定位置之外吸烟。



图片选自网络仅供示意

总之, 预防火灾是关键, 船上需严格按照公约及公司体系规定开展消防演习, 提高船员防火意识, 模拟不同场景演习确保船员能熟练操作消防设备并增强团队协作的灭火能力; 消防、救生设备处于随时可用工作状态。发现火情时, 在确保自身安全的前提下能扑灭的小火应立即扑灭; 火势无法确认时应立即大声呼喊并发出报警、不危机自身安全的情况下可确认火势情况并准备展开灭火。

浓雾强风、寒潮冰区、每年冬季都是船舶事故高发期, 2021年春节将至, 节日期间防火亦不可麻痹大意!

电焊、气割等) 操作不当引起火灾。



信德安全警句 XINDE SAFETY QUOTES

年末安全提示：

年关将至，节日众多，这个时候人们容易放松警惕，所以也是事故高发期，提醒船上一定要严格遵守各种安全规章，确保船舶和人员安全！严守安全底线，莫让小漏洞铸成大灾难。

欢/度/佳/节，

勿/忘/安/全！



安全周报编读往来

11月末最后一期（总第14期）的安全周报的事故案例分析是“轻油舱加油时溢油”，并提出了几个问题，我们收到了很多回复，摘录如下：

- 关于此次事故的最直接的原因是什么？大家回复都提到是跟吹送空气压力过大有关，也跟吃水差没有调整合适有关；另外也有说发现不及时和预留的加油舱容有点少导致的。
- 大家还提到了其他加油过程中存在的隐患，例如管路测试压力一般0.55MPa, 正常加油压力一般不高于0.2MPa, 压力太高管路有漏泄的可能。
- 对如何避免类似的事故，大家也提出了不同的方案：1. 加油之前做好防溢准备2. 加油前确认每小时加油量，当油舱快到85%舱容时，减小加油速率。3. 当油舱到85%时管路吹气放在空舱或小于80%舱容的舱室4. 加油要考虑吃水差5. 吹送空气压力不要过高，6. 加强巡视和沟通。

关于此次事故，我们总结出如下经验教训：

1. 适当的风险评估和加油前准备会议将确保所有人员充分了解和理解行动的细节，个人的作用和责任。
2. 任何通过油管吹气的计划和行为都必须仔细准备，并在船岸之间事先达成共识。必须就气压、启动和停止程序予以确认。
3. 在任何输油作业中必须保持有效的通信(包括可靠的备用系统)，并定期进行测试。

溢油事故，无论大小，后果都不堪设想。瞬间疏忽，可能带来巨大的损失。因此，船上在加油前应该做好充分的风险评估和预防措施，加油过程中打起精神，密切监控各项操作，才能确保万无一失。

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

### 本期事故案例分析：缆绳反弹带来致命伤害

一艘货船在靠泊过程中，最后接近泊位时，船舶与泊位平行，引水命令两艘拖轮推着船体前进。船员部署了两根倒缆，由带缆工人将两根倒缆放置在同一缆桩上。缆绳通过左舷船头的不同的导缆轮由该船船员在左舷内、外档的滚筒上绞动。起初，由于船舶尚未到达最终位置，两根缆绳在码头和船舶之间保持松散。船长命令负责驾驶员绞紧倒缆，以保持船只不动。两条倒缆与左舷系泊装置一起被拉紧，停止了该船的运动。两艘拖船继续推着该船，使其保持接触码头边的橡胶碰垫。

缆绳的张力越来越大，大家都听到了合成缆绳被拉伸的典型声音。岸边的带缆工人注意到，缆绳被卡在船舷上，从船的导缆轮到码头不是一条直线，于是他们用甚高频无线电通知了驾驶台。这一信息被转达给了负责驾驶员。他俯身在船舷上评估缆绳的状况，然后命令船员启动缆车，给倒缆增加拉力。引水命令前拖船停止推力。几秒钟后，该船船头开始侧移远离码头。负责的驾驶员又走向船舷扶手，低头查看倒缆卡住的地方。突然，两根倒缆脱离了挡板，像弹弓一样往上冲。一根缆绳远远超过了扶手，打在了驾驶员的下巴上。他倒在甲板上不省人事。虽然事故发生后，受害者很快被送往医院，但他因伤势过重而死亡。

根据以上事故描述，我们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存在什么其他安全隐患？
3. 你们船是否可能会发生类似的事故？
4. 应该如何避免类似事故的发生？

