

# 信德海事安全周报

[点击查看往期](#)

## 海事安全资讯

### 一货船在日本冲绳海域遇险，船上14名中国海员

日本《读卖新闻》消息，当地时间13日早上3点50分，在日本冲绳县宫古岛东南方向757公里外海域，一艘巴拿马籍货船“YONG FENG”发出求救信号，称“船体进水，有沉没危险”，请求救援。船上有14名中国人，8名孟加拉人。日本第11管区海上保安总部称，目前22名船员都已获救，转移至救生艇，由日方巡逻船进行救援。

### 渤海湾冰层太厚，多船被冻住

继跨年及元旦一波寒潮之后，6日起全国又再现另一波“冷冻”模式。气温持续下降导致渤海海冰不断发展，黄骅港出现了厚度达1米的海冰。中国籍船舶“众兴22”轮和马绍尔群岛籍船舶先后在黄骅水域被厚冰围困。河北海事局组织拖轮协助船舶成功脱困；1月8日，在距离东营港20海里的北烂泥锚地，一艘名为海隆68的油轮被浮冰围困无法航行。中石化胜利油田生产指挥中心派遣胜利253、胜利292两船赶往出事水域，协助海隆68轮成功脱困。国家海洋预报中心提醒，黄渤海各海域1月10日将陆续进入严重冰期：

- ◆ 辽东湾最大浮冰范围45~55海里，一般冰厚10~20厘米，最大30厘米；
- ◆ 渤海湾最大浮冰范围10~20海里，一般冰厚5~15厘米，最大20厘米；
- ◆ 莱州湾最大浮冰范围15~25海里，一般冰厚5~15厘米，最大20厘米；
- ◆ 黄海北部最大浮冰范围10~20海里，一般冰厚10~20厘米，最大25厘米。



### 【酒后开船，事故纠缠】船员饮酒导致坠亡、落水事故

2019年7月15日1935时左右，广东籍货轮“中XX8”，从中山驶往香港途中，在广州港30#灯浮附近水域，一名船员在甲板上行走过程中落水失踪。调查发现，该落水船员从当天1715时左右开始边吃饭边喝酒，一直到1931时喝完最后一杯酒，准备回船尾生活区的过程中落水失踪，事故的重要原因之一就是其过度饮酒，导致走路脚步不稳，滑倒落水。

2017年3月29日凌晨，“粤X拖X6”轮在广澳港区靠泊，该船一船员落水死亡。调查发现，该船员28日晚上就一个人在餐厅喝酒，期间，虽有其他船员发现他已有醉意，讲话已模糊不清，劝其不要再喝了，但他继续喝酒，直至29日0200时，有船员发现其还在喝酒。早上船员起床未发现该船员，搜寻未果，事故后第二天凌晨发现其遗体。据现有证据分析，该事故的原因与该船船员过度饮酒有关。

2019年4月29日，英国籍渔船ARTEMIS轮在港期间，该船56岁的船长同一名船员前往港口一家酒馆喝酒，他们在酒馆喝了3个小时左右的威士忌和啤酒，返船后，船长留在上层甲板上抽烟。后来被船员发现船长已经坠落到下层甲板上，抢救无效死亡。

### 航行搁浅、靠泊撞码头...事故多发的阿根廷巴拉那河

2021年1月8日下午，一艘名为SURABAYA EXPRESS的7万吨木屑船在阿根廷巴拉那河的圣洛伦索(San Lorenzo)靠泊时与码头发生碰撞，事故导致该船船尾和码头均有损坏，事故具体原因尚未公布。

2018年11月25日1124时，一艘名为NEA TYHI的干散货船舶向巴拉那河下游航行前往布兰卡港(Bahia Blanca)的途中，突发全船跳电，船舶失控撞上了Zarate Port港的一座油品码头VITCO Terminal。

2018年4月24日，巴拉那河General San Martin港Santa Fe 6号码头，一艘中国某公司的散货船OT轮，与码头发生碰撞事故。码头及其上部分设施遭到严重损坏。

2020年5月25日，大约2200LT，一艘名为COFCO 1的干散货船舶在阿根廷巴拉那河Timbues港解缆后不久搁浅；2020年5月15日1000UTC，一艘装载有玉米和大豆的名为MARS HARMONY的灵便型干散货船在阿根廷巴拉那河罗萨里奥下游大约387km标记处搁浅；2020年5月16日，一艘超巴拿马型干散货船舶名为ANTWERPIA，向下游航行在巴拉那河375米标记处搁浅。



## 船舶检查动态

### 福州海事--远程PSC检查，也能滞留船舶

2020年12月23日，福州海事局PSCO对巴拿马籍船xxx轮开展远程PSC检查，共计开出8项缺陷，其中涉及滞留缺陷3项。检查过程中执法人员与船方、代理建立了专门的PSC检查工作群，通过即时视音频软件与船长保持不间断视频连线，同时要求船方按照执法人员的指令对重点项目、设备细节进行拍照及录制视频发至工作群，便于执法人员进一步核实缺陷细节及证据留存。在检查中，执法人员查处了：灯标表未更新，右舷救生艇艇机无法启动，救生艇甲板左舷探海灯丢失及右舷探海灯严重损坏且两侧救生艇操作说明粘贴处应急照明灯失效、火警报警面板失效无法发出声响、左舷1号油舱和右舷3号油舱透气孔面板丢失、船艏BOSUNSTORE的通风筒手轮卡死无法转动、主甲板左舷2号货舱附近的人孔盖橡胶条老化缺损、主甲板左舷3舱附近的集油槽穿孔堵塞等共计8项缺陷，其中涉及滞留缺陷3项。

### 洋山海事--互联网+PSC预检

为了减少PSCO在船检查时间，保障船员休息，也减少疫情期间的接触。靠泊洋山港的外轮可以在PSCO开展检查前，通过“洋山港海事局”公众号上传船舶相关证书和文书，PSCO提前对文书开展检查。“互联网+PSC预检”模块试运行期间，已经对6艘外轮开展了PSC检查。通过创新实施“互联网+现场”两段衔接式港口国监督检查，即将港口国监督检查证书文书检查和现场检查阶段分离，有效提高了疫情期间PSCO检查效率，减少在船检查时间，同时保障船员休息时间。

PS:疫情本就给船东、船员带来了莫大的困难和损失，希望PSCO们在第三方“监管、处罚”的同时，对处于困境中的“他们”多一点“治病救人”的体恤，毕竟PSC检查是以确保船舶和人命财产安全、防止海洋污染为宗旨的！



## 公约法规动态

### 公约法规修正案 (2021上半年生效) :

1.MSC.460(1),MEPC.318(74):《IBC规则》修正案两个。适用:所有化学品船;  
2.MSC.461(101):《2011年ESP规则》修正案。适用:500总吨及以上油船和散货船;  
3.MSC.462(101):《IMSBC规则》(05-19)修正案。适用:500总吨及以上固体散装货物船;  
4.MSC.463(101),MEPC.319(74):《BCH规则》修正案两个。适用:1986年7月1日以前铺龙骨的散装运输化学品船;5.MEPC.315(74)持续漂浮物的残余物及洗舱水MARPOL附则II修正案。适用:所有散装有毒液体物质船舶。

### 船旗国&船级社最新通函:

MPA 2021-02通函,在抵达新加坡前14天内有前往英国或南非旅行史的船员不能在新加坡换班;  
韩国疾控和预防机构宣布,2021年1月15日及之后挂靠韩国港口的船舶,所有外国上船的船员都需要有COVID-19 PCR阴性证明;  
菲律宾港务局(PPA)要求,2021年1月1日至2021年1月15日,暂停对来自33个国家/地区的船只更换船员(包括中国)。

### 其他协会组织:

North Club:2021年1月1日之后,凡是停靠科特迪瓦阿比让港的船舶,都要确保在开航前聘请有资质的安保公司进行防偷渡搜查,并向港方出具报告;  
London P&I:2021年1月1日起,土耳其将依据新的罚款标准对引起土耳其水域环境污染的船舶进行处罚,处罚范围包括排放石油类产品、污染压载物、垃圾和污水等行为。在部分情况下,新的罚款标准较之前提高了50%。



《香港公约》生效条件为“不少于15个国家批准、接受、认可或加入《公约》;这些国家的商船总吨位超过全球商船总吨位的40%;且这些国家在过去10年的最大年度总拆船量合计不少于其商船总吨位的3%,满足以上条件之日起24个月以后生效”。目前已经有比利时、刚果、丹麦、爱沙尼亚、法国、德国、日本、马耳他、荷兰、挪威、巴拿马、塞尔维亚、土耳其、印度、加纳等15个国家批准《香港公约》,缔约国的总吨位达到29.62%,尚未达到生效条件。

### 重点关注

## 《香港公约》的履约要求及生效进展情况

信德海事网

2009年5月,IMO在香港召开外交大会,正式通过了《2009年香港国际安全和无害环境拆船公约》(以下简称《香港公约》)。公约将环保理念应用到船舶的整个生命周期,对船舶的要求包括了船舶设计和建造、营运、拆解三方面:

- (一)对具备拆船能力的缔约国政府要求,拆船厂进行审核发证。
- (二)对船舶所有人的要求,营运阶段:为船舶制定“有害材料清单”第1部分;拆解及准备阶段:选择经批准的拆船厂,制定“有害材料清单”第2和第3部分。
- (三)对造船厂及船用产品供应商要求,造船厂负责“有害材料清单”第1部分的制定;供应商提供船用产品符合《公约》的声明。
- (四)对拆船厂要求,拆船厂应当获得拆船国主管机关批准,并持有相应证书。

[《香港公约》首次以亚洲地名作为公约名称,有待早日生效。](#)

### 编者按

## 疫情期间船员身心疲惫,这些“无名英雄”压力究竟有多大?!

信德海事网  
CAPT X1

近日,某中国航运企业旗下一艘干散货船在澳大利亚准备靠港时发现电机员在房间自杀身亡。自杀的具体原因不得而知。但船员心理健康问题亟需关注,尤其是疫情期间问题会更加突出。

疫情给船员换班带来了前所未有的困难,从疫情爆发到现在已经一年时间,由于各国防疫措施限制,到目前为止还有几十万海员困在船上,别说休假了,就是到港后都不能下地购物、散心,直到休假那一刻才能重回大地的怀抱!

船上生活空间本来就小,加上疫情影响,船员身心健康异常疲惫,各种矛盾更易激化。以前不多见的船员打架斗殴,罢工,自杀等各种恶性事件接连不断。疫情带来的不能换班或者其他船员心理问题也给船舶安全带来了很大的隐患,例如去年日本

“若潮号”的船员为了“蹭网”偏离航线,导致船舶搁浅最终全损,给当地环境带来了灾难性的损害;还有船长为了休假擅自把船开回印度的事件。

有老船员反馈,现在船上大家互动交流的机会在减少。每天晚饭后,大家都回到自己房间,玩手机或电脑游戏,看似现在船上的娱乐活动比以前大家晚饭后只能聚在餐厅里看电视、打扑克、聊天更丰富了,其实和身边人社交互动的减少,随之而来的是孤独感的加剧!

在疫情影响,不能如期换班的情况下,能够在船上上网,与家人朋友远程联系,对船员的幸福感来说非常重要。然而船员每天还要面对具体、枯燥甚至繁重的工作和生活,船员之间在工作上、生活上保持融洽的同事关系,积极参加船上的集体活动,更有助于消除真实世界里的孤独感。

另外,网络的便利,船员家里的一举一动也牵动着在船船员的心,尤其疫情期间,



图片选自网络仅供示意

各种管控措施也给岸上人员带来了焦虑,这种情绪自然会影响到船员,进一步加大了船员的心理压力。

面对突如其来的疫情,不是一个国家,一个社会,一个机构或者一个公司单独能解决的。对于困难,我们只能选择面对。“如果没有海员,全世界一半人将会受冻挨饿。”我们的伟大与渺小不因外人的评价和认知而改变!为了自己,为了家人,做好安全工作、健康生活、快乐航行!家的温暖、团聚的幸福都在不远处等着我们! **We stay on board, You stay at home, We heal as one!**





# 信德安全警句 XINDE SAFETY QUOTES

家的温暖，

是我们远航的灯塔，

是我们停泊的港湾，

是我们坚持的力量！

