

信德海事安全周报

[点击查看往期](#)

海事安全资讯

几内亚湾、红海/亚丁湾和波斯湾海盗安全警示

--西非--

美国交通部海运管理局 (US MARAD) 修订了其几内亚湾的航行建议 (2021-002)。根据2021年1月的月度风险情报报告, **活动在尼日尔三角洲南部和东部的袭击者仍然是几内亚湾最大的威胁。**所有类型的船舶都可能成为目标, 但更有可能被成功登船的是“低和慢”类型的船舶, 如小型散货船或成品油船、杂货船近海供应船或渔船。

尼日尔三角洲的旱季大约将持续到3月, 这使得小型船舶可以在近海作业, 也可以在离海岸线相当远的地方 (**旱季时可能在离海岸线250海里的地方**) 进行攻击, 包括在邻国的专属经济区。

在整个几内亚湾, 绑架勒索袭击的威胁等级在未来一个月被评估为中等到高, 这取决于距离尼日尔三角洲海岸线的距离, 因为在赎金谈判期间行凶者可能利用海岸线附近必要的基础设施来保护人质免受安全部队和敌对帮派的伤害。因此, 公告修订反映了国际上对西非, 更具体地说, 对几内亚湾海上安全日益增加的关注。该公告包括访问MDAT-GoG和北约航运中心网站, 以获得关于威胁和具体建议的更多信息来指导这一地区船舶过境。

--红海/亚丁湾/阿拉伯海/印度洋地区--

美国交通部海运管理局 (2020-017) 公告警告称, **也门冲突**将继续对商业船舶构成威胁, 这些威胁来源各式各样, 包括但不限于导弹、火箭弹、射弹、水雷、轻武器、无人机、无人船或水上简易**爆炸**装置。



此外, **海盗**持续对亚丁湾、西阿拉伯海和西印度洋上的船舶构成威胁。

美国交通部海运管理局公告建议在该区域作业的船舶应审查安全措施, 确保其AIS系统一直在传输信号 (特殊情况除外, 符合SOLAS规定), 并监控VHF 16频道。

--波斯湾--

美国交通部海运管理局 (US MARAD) 于2021年1月7日修订了其波斯湾地区的公告 (2021-001)。

跟据报告, 在这些地理区域存在多种海上威胁, 包括2020年12月31日在伊拉克波斯湾一艘悬挂利比亚国旗的油轮船体上附着**水雷**, 伊朗于2021年1月4日在霍尔木兹海峡**扣押**了一艘悬挂韩国国旗的油轮。该地区军事活动和政治紧张局势的加剧将继续对商船构成严重威胁。与这些威胁相关联的来源可能存在潜在的错误判断和认识, 这些可能导致侵略行动发生。在波斯湾、霍尔木兹海峡和阿曼湾作业的船舶也可能遭遇**GPS干扰**、不同船舶驾驶台之间通信欺骗和/或其他几乎没有警告的通信干扰。船舶也报告了来自未知实体的驾驶台通信, **虚假**地声称其是美国或联盟军舰。为了应对这些攻击, 行业协会圆桌会议和石油公司国际海上论坛 OCIMF 在2021年1月5日联合发布并推荐了一套船舶在波斯 (阿拉伯) 湾、阿曼湾、亚丁湾和红海操作时降低风险措施。这和 US MARAD 的公告一致并和BMP5协同使用。

海上事故多发区域之 福建莆田

2020年12月11日装载7万吨煤炭的“国电15”轮在南横岛东南面水域触礁。据福建海事官方统计, 2010年至2019年, 莆田市海上搜救中心共救助遇险船舶116艘, 其中约半数发生在南日岛附近水域, 这其中又以触礁、误入养殖区、碰撞等事故最为多发。南日岛位于福建省莆田市东南部兴化湾和平海湾交汇处, 是福建省第三大岛。每年冬春季, 北方冷空气南下, 穿过台湾海峡时, 受海峡两岸地形收缩作用而加速易形成强大风力。

海上事故多发区域之 福建宁德

宁德有一水域近一年多来连续发生多起内河船舶触礁事故, 堪称魔鬼水域。该水域位于西引岛与魁山岛之间, 魁山岛东南约5海里水域, 水深21~29m不等, 潮汐为正规半日潮型, 潮流为反复流, 涨潮流向西南、流速约1.0节, 落潮流向东北、流速约1.0节, 附近为福建沿海近岸中、小型船舶习惯航路, 船舶流量较大。此处有一无名适淹礁正是近一年多来触礁事故多发的罪魁祸首。



船舶检查动态

2021年浦东海事局将持续开展船舶水污染物排放监管

来源: 浦东海事

检查要求: 船舶水污染物排放情况现场检查, 主要包括防污染设施设备配备和使用情况、水污染物排放或接收等情况的检查, 以及对相关违法行为按规定进行处罚等工作。

工作重点: 对辖区内码头的内河砂石料运输船, 开展100%的船舶水污染物排放情况现场检查; 辖区内的港作船舶(含辖内水工作业船舶及趸船)100%实施船舶水污染物排放情况现场检查; 辖区内到港船舶经防污染设施设备处理后的生活污水、油污水开展取样检测。

持续时间: 2021年1月25日至2021年12月31日。

龙口海事滞留一严重安全隐患船舶, 开12项缺陷, 其中5项滞留

来源: 烟台海事

1月25日, 烟台龙口海事处执法人员对靠泊在龙口港16号泊位的某轮开展船旗国监督检查时, 发现该轮存在: 左舷5号压载舱隔离空舱透气管关闭装置失效、救生艇艇机不能启动、二氧化碳系统释放到机舱保护处所预释放报警故障等12项缺陷, 其中滞留缺陷5项。鉴于该轮存在重大安全隐患, 处于严重不适航状态, 现场执法人员依法对该轮实施滞留并要求船方快速落实责任、整改缺陷。

2021年Tokyo Mou地区集中大检查 (CIC) 的主题: 船舶稳性

1月21日至22日, 东京备忘录组织第31次委员会 (PSCC) 会议, 由于疫情影响本应2020年开展的船舶稳性集中检查推迟到今年举行。经修订的后续CIC检查时间表: 2022年STCW集中检查, 2023年消防安全集中检查, 2024年劳工公约船员工资和船员就业协议集中检查。

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) 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:

[MMN-03/2021通函](#), 巴拿马海事注册香港办事处正式成立, 自2021年1月4日起, 提供与所有SEGUMAR办事处完全相同的服务。
 新加坡MPA发布的针对新加坡旗船舶脱硫塔的指导手册, [可下载阅读](#);
[中国港口政策](#): “接种疫苗”, 成为港口作业和登轮的标配要求, 登录腾讯地图可查询全国4400+疫苗接种站点。

其他协会组织:

[中船保防损信息LP01/2021](#): 我国黄渤海的冰情日益严重, 势必对船舶的航行安全带来更加严重的影响。船舶于冬季在此类冰区内航行的注意事项及油化船的特殊提示。
 WSC发布的[海上集装箱丢失分析2020](#)指出, 集装箱的绑扎, 集装箱重量申报, 科学的装载对集装箱船舶安全非常重要。然而恶劣天气和汹涌的海况对集装箱船事故和丢箱事件都产生了重要影响。



“火灾免责”在承运人免责条款中具有一定的特殊性, 主要表现在:

- 1.火灾免责的条件是承运人本人无过失。承运人的雇佣人或代理人的过失做法, 不影响承运人享受免责;
 - 2.承运人无须对火灾产生缘故及过错责任承担举证责任, 火灾系承运人本人过失造成的举证责任由请求人承担。相较于其他免责事项, 火灾这一举证责任的规定是例外或倒置的。
- 总之, 当承运船舶发生火灾, 承运人即可主张援引火灾免责条款免除其对承运货物的赔偿责任。当然, 这要求承运人本人对火灾无过失, 且承运人应该恪尽职责使船舶适航。

重点关注

工人施工导致火灾造成货损, 承运人可以免责吗?

诺亚天泽保险经纪

船舶A轮在执行中国北部港口装货至东南亚港口的航次中, 中途靠泊中国山东港口进行年检, 年检时发现船舶需要进行相关修理才能取得年检证书。但在修理期间, 因修理船舶工程单位工人的工作失误, 船舱发生火灾, 造成部分货物烧毁受损。

货方主张: 货物在船东掌管期间发生损失, 且船舶不适航, 船东对货物损失应承担赔偿责任。

船东主张: 承运人对火灾造成的货损免责, 本案不存在不适航情况, 货损的直接原因是火灾, 造成火灾的直接原因是修理船舶工程单位工人的工作失误, 并非船东公司本人的过失所致。

法院认为: 承运人方过失的举证责任在货方。货方不能举证证明承运人方对火灾的发生存在过失, 对船舶不适航的主张也不能成立。承运人可以对火灾造成的货损免责。 [详情](#)

本期主题

什么原因导致集装箱坠海事件频发? !

信德海事网
CAPT DONG

2020年下半年以来, 在北太平洋地区已经发生了多起严重的集装箱船堆垛倒塌、箱子坠海事故。例如去年11月30日ONE APUS 轮因遭遇台风而导致集装箱堆垛坍塌及1800余集装箱落海, 以及今年1月16日马士基旗下的MAERSK ESSEN 轮因遭遇恶劣天气, 集装箱堆垛倒塌约750个集装箱落海。集装箱堆垛坍塌及集装箱落海, 不仅会导致货物的损失及船期损失, 还会给船舶安全带来极大隐患, 比如船舶的倾侧、船体可能被落海集装箱划伤以及落海的集装箱甚至会损伤船舶的螺旋桨。集装箱绑扎, 箱子重量申报, 科学的积载对集装箱船舶安全非常重要。然而恶劣天气和汹涌的海况对集装箱船事故和丢箱事件都产生了重要影响。本文就集装箱积载

系固以及恶劣天气的航行提供如下建议:

--积载-- 积载计划、箱重

集装箱装载前, 大副和Planner要事先确定积载计划, 现在很多码头都在一味的追求速度, 有时有些箱子晚到, 船方只能最大限度地要求港方按照积载计划去装; 另外就是箱重谎报瞒报, 虽然VGM已经写入SOLAS公约好几年了, 但是各地依然存在货物重量不按要求如实申报的问题。

--系固-- 绑扎、检查&紧固

在港: 集装箱绑扎一般是由码头工人或者专业绑扎公司人员进行的, 大副应监督甲板人员在船长/大副签字前逐一仔细检查并确保绑扎符合要求;

海上: 航行过程中, 船舶会因摇晃震动等导致绑扎锁具松弛甚至脱落, 大副应尽可能在天气允许的条件下安排船员对绑扎锁具逐一进行检查并对拉杆, 松紧器, 安全销, 底锁做好必要的紧固和加固工作。



图片选自网络仅供示意

--恶劣天气及海况--

避开: 在遭遇或者预期遭遇恶劣天气的情况下, 船长不应局限于商业操作的压力而是要以全船安全为重, 采取有效规避措施;

保证稳性和操纵: 集装箱船有谐摇、横摇、参数摇等, 船长要通过控制船速、调整航向等措施减轻恶劣天气下的船舶的摇摆和震荡。

另外, 船上也要做好绑扎锁具的维护保养工作, 确保任何不符合要求的锁具及时换新。

参考: [Gard Guidance on Freight Containers Stack collapse - Overweight and unfit containers](#)



信德安全警句 XINDE SAFETY QUOTES



安全，不能心存侥幸！

Don't Take Chances With Safety!

