

信德海事安全周报

[点击查看往期](#)

海事安全资讯

[日本海上自卫队一潜艇与商船发生碰撞](#)

日本海上自卫队一艘潜艇8日在高知县足折岬附近海域与一艘中国香港籍商船相撞。潜艇上3名自卫队员受轻伤，商船上人员则表示未感觉到相撞造成的震动。据日本媒体报道，这艘潜艇刚结束定期检修，在训练中上浮海面时与商船底部发生刮蹭，潜艇顶部部分受损但不影响航行。事故发生后，日本海上保安厅随即联系商船，对方答复没有感觉到相撞造成的震动且认为船体目前没有损伤。

[安全舱也不安全，15名海员被劫持](#)

1月23日0525 UTC，一艘名为莫扎特(MOZART)的集装箱船在几内亚湾遭遇海盗登船袭击，当时该事故造成15名海员被劫持，另一名海员被杀害。据最新消息，上周五，海盗释放了被劫持的15名土耳其海员。被释放回来的船长透露，船员们把自己锁在一间安全的房间里，但是海盗在经历了5个小时的破拆后闯进来的。“他们不断开火，朝安全舱里面胡乱开火。我们一位同事因此中枪而去世。”据悉，释放谈判由总部设在汉堡的一个小组进行。但是关于赎金的细节目前并未透露。

2月7日晚上，西非海盗在加蓬海域又劫持了一艘中国渔船，随后他们将这艘船做为母船，使他们获得了更大的作案范围和能力并能在海上停留更长时间，以及具有更好的隐蔽性。



[劣质燃油致机损，马士基向油商索赔百万美元](#)

马士基指责贸易商Glencore公司在2018年为其两艘集装箱船提供了劣质燃油。这些船随后出现了主机故障问题，马士基要求其赔偿数百万美元的损失。这些燃料油是在2018年3月在巴拿马供应给两艘马士基船舶的。但是这两艘船接收燃料油后不久，两艘船的主机都出现了问题，它们不得不驶往墨西哥和夏威夷进行修理。其中一艘船Maersk Sofia轮的损失最大，问题始于燃油泵，后来导致了主机故障。这就意味着这艘船不得不作为“废船”被拖到夏威夷的火奴鲁鲁。

问题燃油致机损的事件大规模出现始于2018年初。第一起案例发生在休斯顿，随后蔓延到巴拿马、新加坡和其他几个港口。据估计，超过**150艘船**只受到了影响。劣质燃油通常含有太多的酚类物质。典型的问题包括滤器堵塞、高压油泵卡阻、柱塞套筒严重磨损以及喷油嘴堵塞等。

法律责任仍然是灰色地带。Glencore此前曾在纽约一家法院驳回了马士基对其的指控；据悉Glencore还在另一起案件中面临由Navig8的油轮联营池VL8 pool提出的燃油污染指控。但Glencore同样也驳回了VL8 Pool的指控。

[船舶冲撞码头，船长、轮机长和另3名海员被判监禁](#)

2019年，MSC旗下一艘名为MSC Opera的豪华邮轮在威尼斯靠泊码头时突发事故，冲撞码头并导致靠泊在码头上的另一艘内河游轮受损。因为该事故，近日时任该轮船长和另外4名海员被判监禁，最长达5个月。

[全船失电，马士基旗下又一箱船集装箱落海](#)

2月17日，马士基旗下一艘11年船龄的13,100标箱的集装箱船Maersk Eindhoven，在日本附近海域遭遇大风浪后出现主机停车事故，最终导致许多集装箱坠海。据外媒报道，当时船上全船失电(blackout)导致主机停车。另外，马士基目前仍在处理上个月发生的Maersk Essen轮坠箱事故。马士基方面透露Maersk Essen在太平洋风暴中，在夏威夷附近海域丢失了750个集装箱。随后该轮转向墨西哥的Lazaro Cardenas码头进行货物整理和事故调查。



船舶检查动态

[Tokyo-Mou第31次委员会会议要点—远程PSC检查](#)

来源：PSC分委会

1.中国代表团介绍了IG-BC工作组2020年度工作报告，重点介绍了《执法记录仪使用导则》情况，会议最终确定在备忘录网站发布该导则概要；导则提交至III7和第8次PSC workshop。IG-BC工作组已经完成了任务，会议决定撤销IG-BC工作组，会议感谢中国作为牵头人所做的工作。

2.中国代表团介绍了远程复查试运行期间的结果，建议远程复查导则纳入备忘录正常运行。新加坡、巴拿马、印度尼西亚认为远程复查运行良好，支持纳入备忘录正常运行；日本认为试运行期间数据样本比较少，需要进一步验证，同时不应该强制PCO将复查的照片、视频录入APCIS。马绍尔建议复查导则需要进一步提炼完善。会议最终决定继续实施远程复查的试验性应用；远程复查导则进行进一步完善。中国代表团就开展远程港口监督在会议上作了充分的介绍，经过讨论，会议确定中国将牵头、新加坡、马绍尔起草远程港口监督导则。该导则起草计划在2021年1月底前完成，计划在2020年2月底前，SWG完成导则的通过。

3.会议决定建立固定式二氧化碳灭火系统释放导则会间工作组，工作组将在中国的牵头下，起草固定式二氧化碳灭火系统检查导则。

4.会议审议通过了IG-CIC工作组报告，主要内容有：对2019年CIC进行分析，并计划2021年开展一般稳性为主题的CIC。中国将牵头2022年以STCW为主题的CIC；加拿大准备2023年消防系统为主题的CIC问卷。

公约法规动态

公约法规修正案 (2021上半年生效) :

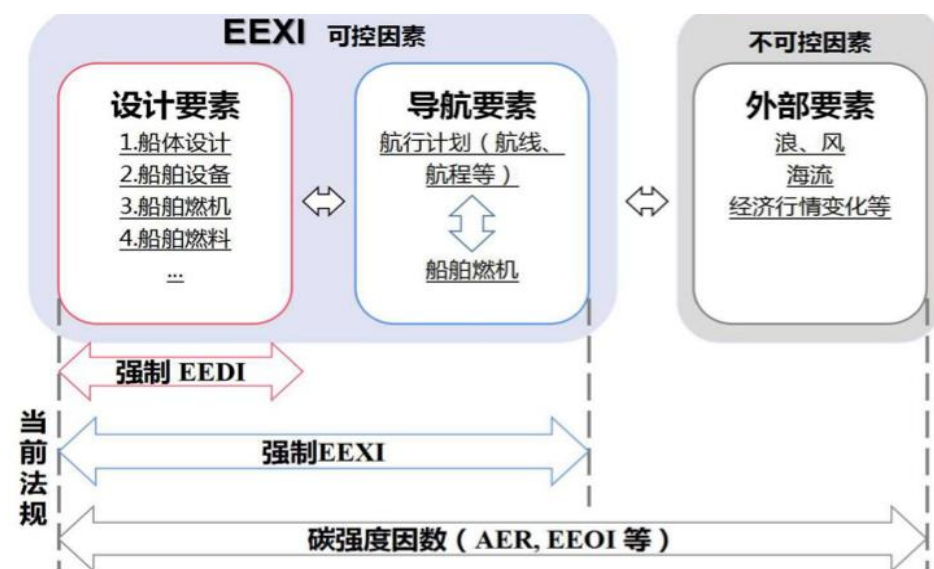
1.MSC.460(1),MEPC.318(74):《IBC规则》修正案两个。适用: 所有化学品船;
2.MSC.461(101):《2011年ESP规则》修正案。适用: 500总吨及以上油船和散货船;
3.MSC.462(101):《IMSBC 规则》(05-19)修正案。适用: 500总吨及以上固体散装货物船;
4.MSC.463(101),MEPC.319 (74) :《BCH 规则》修正案两个。适用: 1986年7月1日以前铺龙骨的散装运输化学品船; 5.MEPC.315(74)持续漂浮物的残余物及洗舱水MARPOL附则II修正案。适用: 所有散装有毒液体物质船舶。

船旗国&船级社最新通函:

交通运输部办公厅于2月8日发布《关于以违规经营收费案为例进一步规范港口收费行为的通知》
最新版《船舶船员新冠肺炎疫情防控操作指南V5.0》发布, 可点击下载。
新加坡换班新规: 如船员需在新换班下船, 需全体船员在上一港做核酸检测。

其他协会组织:

BIMCO和ICS联合发布: [首个船舶水下清理行业标准](#)。
ABS 船级社于2月份发布《[气体和低闪点油品船导则](#)》。
The Amercian Club于2月8日发布[几内亚湾防海盗导则](#), OCIMF [bridge cards](#)(BMP West Africa)可下载。



2011年,IMO MEPC62会议批准了船舶能效设计指数(EEDI)的有关要求, 从新造船的设计角度提升能效水平。随着研究的深入, 业界逐渐意识到需要兼顾全球船队中大量现有船舶的碳排放问题。以2019年为例, 全球船队产生的约8亿吨CO₂排放量中, 有67%来自2013年1月1日前签订建造合同、吨位在400GT以上的现有船舶, 这些船舶不适用于EEDI的规定。为提升这类船舶的能效水平, 日本在MEPC 74期间提出了现有船舶能效指数(EEXI) 的理念。

重点关注

EEXI来了, 30000艘船舶将不符合这个新规

信德海事

在2020年11月举行的MEPC 75次会议上, IMO批准了MARPOL附则VI的修正案, 引入了EEXI指数, 即现有船舶能效指数 (Energy Efficiency Existing Ship Index), 适用于公约规定的所有400总吨以上的船舶, 以期在2021年6月举行的MEPC 76次会议上通过, 并于2023年1月生效实施。

DNV GL环境主管Eirik Nyhus近日在接受媒体采访时表示, 将有多达3万艘船舶需通过改装设备、使用新燃料或限制发动机功率等方式, 才能最终满足规则要求并获得船级社的批准。“预计想要符合EEXI相关要求的船舶都将被要求在2022年第四季度至2023年第四季度之间完成必要的程序, 以证明其符合要求, 这取决于它们的实际检验周期 (2023年1月1日后的IAPP 第一次年检)。”[详情](#)

本期主题

走私毒品--船舶扣留和船员被捕风险警示!

伦敦保赔协会

国际保赔集团(IG GROUP),国际航运公会(ICS),波罗的海国际航运公会(BIMCO)和国际船舶经理人协会(InterManager)提请成员注意在墨西哥发生的一系列因船舶藏毒导致船舶被扣留和船员被捕事件。2019年7月以来, InterManager记录了多起船舶因抵达墨西哥港口(特别是Altamira和Ensenada港)时被发现毒品而被扣留的案件, 而涉案航次的出发港通常是厄瓜多尔, 哥伦比亚或巴拿马。而在某些情况下, 即使船员在船上发现毒品后立即向墨西哥有关当局提前报案, 亦在船舶实际到港后被拘捕。对船东来说, 寻求当地主管机关的合作以释放被羁押的船员并解扣船舶是当务之急而由此造成的延误有可能导致租期损失, 并引起货物利益方的索赔, 特别是在货物

易腐烂的情况下。延误很可能导致船舶错过后续的装船时间、无法满足下一个租约的要求。解决船舶利益方之间的这类索赔就会变得特别有争议, 尤其是租船合同中并没有具体说明情况下。
1. 赔偿责任的确定: 在传统的BIMCO 'Bovertime' 租船合同中, 责任是根据走私事件的性质来分配的。如果“船长、高级船员和/或船员是同谋”, 则船东依 (Cl.5(f))判定责任。如果发现走私是“作为货物的一部分和/或在船上集装箱内”, 责任将归给承租人。而承租人会认为船方有义务维护船体, 确保船舶适航的义务。
2. 货物索赔: 如果所运货物易腐烂, 且由于发现毒品造成延误, 那么就会出现货物索赔的问题。这些索赔可以在根据提单或委托向船东提出, 如果已经签发了租船人提单, 则可以向租船人提出。对任何货物损坏的责任的判定都将依据提单的条款。



图片选自网络仅供示意

3. 结论: a. 船东和承租人确保在其租船合同中制定措辞明确的条款, 以厘清责任; b. 购买专门的船舶扣押保险旨在补充船壳险、保赔险和战争险在应对上述扣留案时存在的保险漏洞; c. 参考船舶保安计划, 采取严密的措施, 防止毒品上船。船上应在货物操作及物料/备件供应时做好预防及检查, 还应防止贩毒人员通过维修或保养的设备进行毒品走私; 水下, 防止在港/锚地或航行中毒品被藏于船体外板下。d. 仔细搜查, 在离港前和航行途中进行搜查, 船长要把禁毒搜查情况记LOGBOOK。



信德安全警语 XINDE SAFETY QUOTES

有时，
美丽是一种伪装！



珍爱生命

远离毒品

Drugs Take You To Hell,
Disguised As Heaven!

