

信德海事安全周报

[点击往期](#)

海事安全资讯

近期发生3起海员群体中毒事件，船上食品安全引关注

2月5日-6日期间，泰国散货船LANNA NAREE航行中发生船员集体食物中毒事件。初步消息称，有18名海员中毒，其中1人死亡。

2月19日，一艘正从俄罗斯塔甘罗格前往土耳其萨姆松的名为APRIL的杂货船在航行途中发生了大规模中毒事件。初步报道称，本次事故中有5名船员中毒，1人死亡，可能是食物中毒引起。

近日，一艘名为Thor Magnhild的干散货船舶，在加拿大魁北克省三河镇(Trois-Rivieres)靠港前发生海员群体中毒事件。船上有17名海员（其中6名是泰国船员）出现严重腹泻和呕吐症状。据进一步报道，一罐腌竹笋（泰国泡菜）可能是这起事故的起因。

京杭运河上1500吨焦煤船生活区发生火灾！

2月20日上午7点58分，京杭运河69号航标附近一艘焦煤运输船发生火灾。现场火势很大，浓烟滚滚，扑灭难度较高，水上执法大队及时请求辖区附近皂河船闸、新沂海事处、市水利局驻骆马湖管理部门赶往现场协助救援，同时通知路过船舶帮忙控制火势。

经过两个多小时，大火被扑灭，航道恢复正常通航。本次事故未造成人员伤亡，经过现场调查，事故原因为船舶线路老化自燃引起的生活区起火。



CSSC Cape Town轮锚机间爆炸，致4名船员受伤

香港籍散货船CSSC Cape Town轮(120578载重吨，建于2020年)于当地时间2月19日约21时10分，在直布罗陀港时因锚机控制室燃爆事故，造成4名船员受伤。其中两名船员受轻伤，健康状况良好。另外两名受伤较重的船员已被送往医院救治。

事故的确切原因尚在调查当中，但初步调查相信事故因货舱里的货煤气体泄漏至锚机控制室所致，全面详细的调查将随后展开。所有相关部门已被及时通知，事故已报告给理赔协会、其保险人，和船舶所属的船旗国。

CPI 资讯No.350：煤炭运输安全之甲烷爆炸

煤炭作为世界上第二大干散货，通过海上运输由来已久，针对煤炭的化学危险性和易液化的特性，《IMSBC规则》有详细的规定和指导，但是煤炭释放甲烷发生爆炸事故的概率低，容易被船员疏忽。本文对煤炭释放甲烷的特性及处理要点进行梳理，指导船舶正确处理煤炭释放甲烷的情况以避免事故的发生。

2020年几内亚湾是海盗事件的重灾区！

IMB发布全球海盗事件数据报告,2020年发生的海盗事件仍然遍布全球主要水域，主要涉及非洲、南美洲、东南亚、东亚、南亚次大陆的28个国家和地区。从地理区域来看，非洲最多，发生88起，约占45.1%；东南亚次之，发生62起，约占31.8%。自索马里海盗被压制后，非洲地区海盗事件数量已连续3年超越东南亚地区，使得非洲再次成为全球海盗最猖獗的地理区域。非洲地区的海盗事件主要集中于几内亚湾，共发生70起约占全年全球总数35.9%。

从国家和地区来看，海盗事件数量最多的5个国家和地区（括号内数字为海盗事件发生起数）依次为尼日利亚（35）、印度尼西亚（26）、新加坡海峡（23）、贝宁（11）、加纳（9），约占全年全球总数的53.3%。其中尼日利亚连续3年成为海盗事件数量最多的国家，也是近5年来唯一的每年海盗事件数量均超过30起的国家，且该水域海盗武器装备精良，活动范围广，绑架船员数量多，使其成为目前全球海盗风险最高的国家和地区。



船舶检查动态

消防安全和ISM相关的缺陷位居2019/2020年PSC滞留缺陷Top 2

1 TOP 5 PSC detainable deficiencies 2019/2020

2019		2020	
Category	Number	Category	Number
Fire safety	31	Fire safety	26
ISM	19	ISM	26
Marine pollution	17	Safety of Navigation	19
Life-saving appliances	17	Marine pollution	15
Em'cy system	15	Life-saving appliances	14

消防类高发滞留缺陷：防火门不能正常关闭或门框破损；A60不达标或被破坏；机舱防火挡板故障；消防泵故障；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；风油切断故障等；

ISM相关滞留缺陷：船员不熟悉应急设备的操作（比如应急发电机）；船员不熟悉演习操作程序和Solas Training(比如释放救生艇,人员落水救助等)；有证据表明船上管理缺失;船员超期作业等；

来源：KR船级社

AMSA将开展牲畜运输船集中检查行动

澳大利亚海事安全局（AMSA）近日宣布，将于2021年3月1日至8月31日对挂靠澳大利亚港口的牲畜运输船进行集中检查(FIC)。

公约法规动态

公约法规 (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:

《中华人民共和国长江保护法》即将于2021年3月1日起生效施行。上海海事局落实《长江保护法》要求[禁止在长江上海段运输剧毒化学品等货物](#);

最新版国内航运公司安全管理体系文件范例已发布, [可点击下载](#)。

2021年2月1日, 美国海岸警卫队 (USCG) 发布海上安全信息通报([MSIB 02-21](#)), 靠泊美国商船, 船员需要佩戴口罩。

其他协会组织:

为促进船舶减排, BIMCO发布新条款鼓励散货行业采用准时到达([just in time, JIT](#))原则;

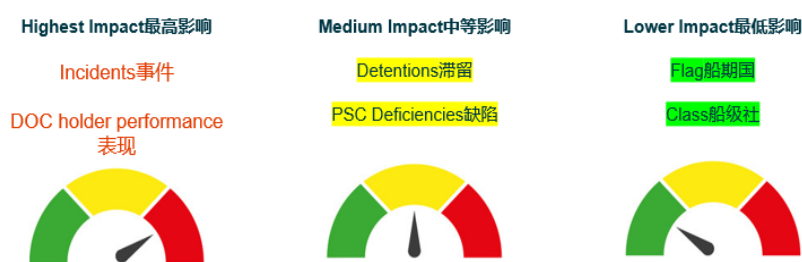
IMO人为因素、培训和值班小组委员会的第七届会议 ([HTW7](#)) 于2月15日至19日举行, 旨在应对新冠疫情期间和之后海员证书的签发维护以及海员电子证书和文件便利化方面的挑战。

重大事故频发加之疫情影响, [P&I Clubs普遍上调会费](#), 船东密集更换协会。据悉船壳险保费也要上涨。

How does it work?



How does it work?如何工作



PSC检查普通缺陷在总分中占百分比为15%, 任何船舶在过去24个月内有超过50个PSC缺陷, 降为2分; PSC滞留缺陷在总分中占百分比为13%, 任何船舶在过去24个月内有二个PSC滞留缺陷, 降为2分。船旗在总分中占百分比为6%; 船级社在总分中占百分比为6%。尽管新平台SAFETY SCORE不再对所有船舶强制进行干散货船舶检查, 但船龄超过14年且8000载重吨以上船舶等或者当船舶触发安全规则时, 则船舶的安全分数必须在完成 DRY VESSEL INSPECTION且被RIGHTSHIP满意接受后才能提升。

重点关注

RIGHTSHIP SAFETY SCORE

信德海事

RIGHTSHIP SAFETY SCORE 平台已经在2021年2月8日正式上线替代了原来的Qi平台。安全分数由六个子分数(事件、DOC、PSC滞留、PSC缺陷、船旗国、船级社)组成。

事件在总分中占比为30%: 分为A、B、C、D四类事件

- A类事件: 如果有人员伤亡, 船舶全损或其它特别重大事故;
- B类事件: 对船舶造成重大损害或使船舶不适航的事件;
- C类事件: 不严重事件, 没有重大损害或不影响船舶适航状态;
- D类事件: 不在安全评分所考虑范围内的事件。

DOC在总分中占比为30%: 考核DOC的四个关键风险领域: 扣留次数, PSC缺陷和事件以及这些事件的严重性。

如果一条船原来的安全评分不高, 更换安全评分较高的管理公司将会带来安全评分的改善。如果一条船出售或者变更管理公司, 对其原来公司的DOC影响仍然存在, 因为相关记录要保持5年!

本期主题

浅谈船舶机电故障导致的船舶失控!

信德海事网-班老轨

船舶失控是指: 1.船舶不能自主航行; 或2.不能避让其他船舶。主要故障形式为全船失电、主机故障、舵机与传动系统失灵、舵或旋转桨叶的丢失、锚泊船锚链断裂而未备妥主机等。本期主要阐述由于船舶主机故障导致的船舶失控。

a) 主机自身故障:

- i. 部件损坏或将要损坏, 这时需要紧急停车, 避免发生重大机损事故;
- ii. 调速器及控制辅助系统故障;
- iii. 运转工况不良, 比如扫气、排烟温度等参数不正常;
- iv. 来自安保系统中的冷却水、润滑油等的自动减速或停车, 这些故障中也会有一些是检测部件误报警导致的, 比如单缸的扫气箱高温报警、活塞冷却油断流报警等;
- v. 使用劣质燃油, 2018年以来已有不少船舶相继“中招”, 每次加油后要格外注意, 送实验室化验, 待收到化验报告后在行使用。

b) 辅助设备出现故障导致主机停车:

- i. 发电机跳电。比较常见的原因有: 燃、滑油滤器脏堵; 安保系统动作等。
- ii. 燃油供应系统故障。燃油供应单元故障, 导致燃油进机压力降低。
- iii. 辅助系统故障等, 比如各泵浦故障。

c) 外部因素的影响:

- i. 冰区、河道地区--冰块或河水泥沙堵塞海底门滤器;
- ii. 大风浪天主机飞车, 也会导致主机OverSpeed保护动作, 进而主机停车。这种天气下要谨慎航行。如有必要, 需要降低主机转速并调整到合适航向, 同时加强值班。

主机失控故障要如何避免 (11条):

1. 设备运转时要连续监控设备状态, 比如, 每班认真检查主辅机各参数状况、定期测取性能报告等;
2. 主机和发电机安保系统, 一定要按公司体系中的规定, 定期、认真测试, 比如主机机旁应急操车试验等;



图片选自网络仅供示意

5. 对发电机、辅助设备定期维护保养, 测试效用, 比如发电机滑油、燃油系统管理、重要辅助设备的AUTO STAR自动转换试验等等。
6. 恶劣天气航行时, 注意各设备运行状态, 按公司相关规定认真值班, 加强巡班检查。比如各燃油柜勤加放残等。

航行中出现失控险情时, 应如何采取安全措施进行紧急处理? (7条)

2. 立刻通告全船, 备双锚, 做好抛锚准备;
 3. 发出并悬挂失控信号, 通过VTS工作频道和VHF CH16发布危险警告;
- 原文中还列举了近三个月内由于机电设备故障而导致的十几起重大的船舶事故, [请阅读原文](#)。



信德安全警句 XINDE SAFETY QUOTES

一旦船舶没有了动力，
就失去了控制，
就像水上的一片树叶，
只能随波逐流。

在航船失控后建议的应急措施：

- 立即通过高频或电话向所在水域的VTS报告自己的船位和险情；
- 立刻通告全船，备双锚，做好抛锚准备；
- 发出并悬挂失控信号，通过VTS工作频道和VHF CH16发布危险警告；
- 对周围水域船舶保持密切监控，及时掌握周围水域动态；
- 迅速组织相应力量抢修和排除故障；
- 若情况紧急或有潜伏危险，应尽快申请港内拖轮援助；
- 根据船舶失控种类和当时的通航情况，应用各种操纵手段和应急设备设法改变船舶运动方向，降低船舶的运动速度，应尽量避免失控导致的搁浅、触礁、碰撞等次生事故发生。

