

信德海事安全周报

[点击查看往期](#)

海事安全资讯

春季雨雾天气注意航行安全!

春季，冷暖交替频繁，我国洋山港及附近水域雨雾天较多，对辖区船舶安全航行造成较大影响。影响该区域的以平流雾最为常见，往往雾区范围大，雾气浓厚，持续时间长。

2018年1月16日0547时左右，由泰州驶往东莞的散装化学品船驶抵上海宝山灯船附近水域时，与一艘从彭泽驶往闽行的干散货船轮发生碰撞，后者沉没，所幸人员全部救起。事发时事故水域能见度100-300米左右，交管发布大雾和交通管制信息，两船事发前却仍然在能见度不良水域冒雾航行，埋下事故隐患。

2016年5月7日0334时左右，马耳他籍散货船从连云港驶往印尼途中，在宁波象山沿海南韭山岛东偏北约72海里附近水域与一艘中国石岛籍渔船雾中发生碰撞，事故造成渔船沉没，船上19人中14人死亡5人失踪，构成重大等级水上交通事故。事发时事故水域能见度200米左右，两轮在能见度不良的水域中航行，均为采取谨慎的雾航措施导致悲剧发生。

2013年3月17日1116时左右，香港籍集装箱船从宁波驶往上海途中，在航经嵊头洋小猫岛东北侧水域时，与正在采砂作业的B轮及并靠在右舷外档的运砂船C轮在雾中发生碰撞，造成三船不同程度损坏。事发水域能见度不足1000米。

[汲取事故教训，做好防范措施，遵守雾航规定，不要冒险航行，防止事故发生!](#)



[进入封闭舱室前，请“停下来，思考，保证安全！”](#)

马绍尔群岛船舶注册处(RMI)于2020年6月29日发布了海事安全报告(MSA 23-20)，警告船上涉及不当进入封闭空间造成人员伤亡事故的案例不断发生。2018-2019年期间，悬挂RMI旗的船舶发生了四起进入封闭空间意外事件，导致6名船员死亡。油轮和散货船都发生过这样的事件，虽然每个事件的细节不同，但RMI注意到有一些相似之处，“[船员对不恰当进入封闭空间所造成的潜在危险缺乏认识](#)”。

在船上，实际从事封闭舱室作业的大部分是普通船员，他们中有些人可能分不清箱型龙骨和管弄的区别。在他们的概念中，封闭舱室应该是压载舱，油舱，干隔舱等长期封闭，检查时需要临时进入的舱室。而对于货舱，管弄，缆绳库等这些带有方形人孔盖，非常方便开启的舱室，他们是没有封闭舱室概念的。管理者，请不要想当然的认为你的船员对以上的空间都是分的清的，请问：

1. 船员是否得到了良好的培训和指导?
 2. 封闭舱室是否都有清晰的警示标示?
 3. 封闭舱室是否有防止意外进入的防护措施?
- 船员在进入封闭舱室前，要严格遵守规章制度，“STOP, THINK, ASK, STAY ALIVE!”

又有15名海员在西非水域被海盗劫持!

3月11日，一艘化学品船在西非附近海域遭遇海盗袭击，已经确认有15名海员被劫持。根据海上安全顾问公司Dryad Global的说法，9名武装袭击者登上了该化学品船“Davide B”号。Dryad介绍说，登船事件发生在离尼日利亚专属经济区非常近的地方，这是商业船只易受攻击的区域，尼日利亚安全部队无法按时到达。该机构还表示，2020年，在“Davide B”号事故地点56千米范围内发生了5起类似事件。在过去的一年里，几内亚湾对海员来说变得越来越危险，在2020年有136名海员被绑架，还发生了几起引人注目的事件，包括一名海员被杀，以及今年1月在一艘集装箱船上还有15名船员被绑架。这些袭击越来越多地涉及到武装海盗，主要被认为是尼日利亚海盗所为。

[IMB:2020年全球海盗事件分析](#)
[Dryad Global: 2020年海上安全年度报告](#)



船舶检查动态

2021年2月TOKYO-MOU典型滞留缺陷分析

阳光安检

1.防止空气污染（防污染）：一台发电副机中的4个燃油喷嘴与技术案卷不符

某轮左舷1号副机没有按照NOx技术案卷的要求进行维护，该副机6个缸中的4个缸未安装NOx技术案卷中指定的燃油喷嘴。公司和船舶应从这个案例中吸取经验教训，涉及到防止大气污染设备的维修保养一定要使用原厂备件。如因各种原因无法提供原厂备件，应申请船级社作相应的检验，重新取得EIAPP证书。

2.船员不能得到医疗救助（MLC）：厨师在生病期间不能得到及时的医疗救助

疫情期间，船员问题备受关注。该船共被开出6个劳工相关缺陷，其中3个滞留缺陷（另外两个缺陷是关于船员工资未及时支付、集体谈判协议不在船），反映出公司对船员的严重忽视，因此还被开出ISM滞留缺陷。

3.未按航行计划航行（航行安全）：船舶未按批准的航次计划航行。

在没有根据公司安全管理体系的规定对航次计划进行修正的情况下，已至少3次实质性偏离批准的航次计划。该缺陷既反映了船舶航次计划管理混乱，同时也反映出该船在执行公司安全管理体系不到位的情况。说明公司管理体系存在较大的问题。

4.压载水置换（防污染）：置换压载水的地点距离最近陆地不足50海里；压载水的置换持续时间与船舶压载泵的额定排量不符

船舶在离最近陆地50海里内置换压载水，违反了《压载水管理公约》和船舶《压载水管理计划》要求。压载水排放和记录应充分考虑压载泵的最大排量，本例中压载水记录簿上的数据测算的压载泵排放率与实际不符。已有多船因压载水置换问题在俄罗斯纳霍德卡港被滞留!

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:

美国加利福尼亚州空气资源委员会(CARB)宣布了一项额外措施, [2021年5月开始要检测](#)到港船舶是否已按CARB要求, 使用馏分(DM)类燃料 (MDO 或MGO) ;

注意! [上海港自3月15日起开展为期三个月的船舶动力装置专项检查](#);

3月19日起, 所有海员, 无论国籍, 在英国上下船, [都不再受“红名单”国家限制, 免除相关检疫要求](#)。

其他协会组织:

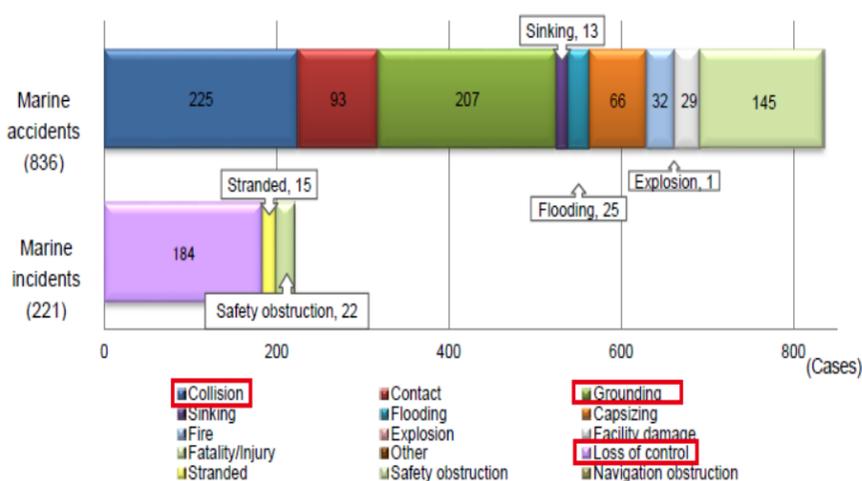
欧盟委员会正在进行为期六个月的正式评估程序, [以决定是否延长或终止对在挂欧盟成员国旗船上的菲律宾海员的STCW制度的认可](#);

2021年3月5日AMSA发布了安全通告-13“防止集装箱坠海”, [可点击下载](#);

疫情趋于平稳, 各航运企业都在为后疫情时代储备人才, Gard,Anglo-Eastern, Maersk等[航运企业最新招聘信息查询](#)。

Chapter 5 Marine accident and incident investigations

Number of investigated marine accidents and incidents by type in 2019



重点关注

碰撞、搁浅、失控成为最高发船舶事故!

信德海事安全组

日本运输安全委员会(Japan Transport Safety Board)年度报告 Annual Report 2020显示, 碰撞、搁浅、失控在2019年度的船舶事故中发生频次最高。在调查的1057起事故中, 碰撞225起, 搁浅207起, 失控184起。 [可点击加载报告原文](#)

安全周报-03期: [关于避免渔船碰撞事故的几点想法?](#)
安全周报-08期: [船长, 要敢于对引航员说不!](#)
安全周报-09期: [锚地船舶操纵, 到底有多危险?!](#)
安全周报-16期: [吉大港, 全球最危险的港口?!](#)
安全周报-25期: [浅谈船舶机电故障导致的船舶失控!](#)

以上安全周报的主题内容, 是信德海事安全组针对船舶碰撞、搁浅、失控等事故案例分析及经验总结的分享, 供大家参考。

本期主题

靠离泊, 缆绳作业安全提醒!

信德海事网-CAPT DONG

因大潮/强风/码头位置不合理等环境因素、过往船舶的浪涌对系泊船舶的影响、包括缆绳在内的系泊设备状况不良、沟通不畅、不良的工作习惯、装货速度过快时船员对缆绳缺乏监督照看, 未及时正确调整缆绳等因素导致的断缆, 船舶漂离泊位及人员伤亡等事故近年来不断发生。为了保证安全系泊作业, 需要抓好以下几个方面的工作:

- 1.对所有参与系解缆作业人员进行认真培训, 确保其熟悉本船系泊设备的布置/缆绳反弹区域及相关系解缆注意事项;培养船员具有良好的安全意识及正确的工作习惯,建立良好的船舶安全文化。
- 2.工前会议中, 做好风险评估,严格遵照公司的靠离泊安全操作程序/拖轮安全操作程序及《商船船员安全工作守则》第26章的相关要求进行操作,所有参与系解缆作业船员都要正确穿戴合格的个人防护装备。
- 3.做好系泊设备的日常检查及保养工作, 确

符合相关标准及港口要求, 特别是BHP旗下的相关港口(Hay Point, Port Hedland, Dampier, Ashburton等)更应如此。

- 4.船长应把泊位情况如潮流,是否良好遮蔽,泊位的特殊要求及靠泊计划等提前告知所有船员, 特别是参与带解缆作业的人员; 船首尾应把包括制动索等在内的作业工具准备好;夜间作业时,应确保足够的照明.特殊情况下,比如雨雪及结冰时,还要做好防滑防冻的准备作。
- 5.合理分配人手, 准备好通讯工具, 作业中应相互配合, 相互监督, 相互提醒。在确认相互明白彼此意图后再进行操作。
- 6.驾驶台应控制好船身前后运动速度并谨慎使用拖轮,防止速度过快或者冲力过大对缆绳造成损坏甚至断裂伤人,指挥人员及缆车操纵人员应密切注意各缆的受力情况,及时收放,防止缆绳受力过大断裂或者缆绳被夹在船舶与码头碰垫之间等形。
- 7.当大潮强风及装货速度快等不利情况出现时, 应根据实际情况增加缆绳数量并加



警惕“死亡绳圈”网络图片仅供示意

强靠泊值班。

- 8.当值人员需要密切关注天气及泊位附近水情变化、勤巡视并使各缆绳均匀受力;当有它船即将经过本轮前,需要重新检查缆绳状态。
 - 9.应合理安排并尽可能保证作业人员的休息时间, 避免疲劳作业。所有参与人员必须注意力集中。
- 缆绳致船员伤亡事故中, 有53%是缆绳断裂引起,42%是缆绳从缆桩/滚筒受力弹开造成系解缆作业是船舶进出港口时经常进行的关键作业, 参与人员稍不留心或者操作不当就可能立即导致人身伤亡事故, 因而需要全体参与人员的通力合作及谨慎操作! ”



信德安全警句 XINDE SAFETY QUOTES

缆绳作业安全提醒

1. 设备和缆绳需良好维护，状况差的缆绳应及时更换；
2. 系解缆前认真做好计划和风险评估；
3. 缆绳排列整齐、作业区清爽；
4. 正确标识缆绳反弹区以警示缆绳操作人员，并禁止无关人员进入缆绳操作区域；
5. 防滑区做好防滑措施并正确标识；
6. 船员需熟悉和了解“致命回弹”和“死亡绳圈”并特别留意受力的缆绳；
7. 系解缆时尽量避免同时操作几根缆绳；
8. 指挥人员应内外兼顾，及时提醒船员和岸上带缆工人安全操作。

