

信德海事安全周报

海事安全资讯

生态浩劫！20万吨级货轮搁浅，油舱破损，1000吨燃油泄漏

7月25日1540UTC，一艘从我国连云港出发经新加坡前往巴西名为WAKASHIO的大型干散货船舶（203130dwt），几乎是以全速直接开上了印度洋毛里求斯东南部的德斯角Pointe Desny的一处浅礁。几天后，由于搁浅较为严重，加上当地较为不利的气象条件，这艘好望角型干散货船舶出现油舱破损，该轮上装载的燃油开始泄露入海（船上存有4000吨燃油）。

毛里求斯8月7日宣布该国进入“环境紧急状态”。WAKASHIO轮船东公司为日本NAGASHIKI SHIPPING,其所属船东互保协会为日本P&I,船舶租家为日本MOL。事发时，该轮上总共有20人，包括3名印度籍，1名斯里兰卡籍和16名菲律宾籍海员。

上海：一万吨级货轮操作不当撞上滨江码头岸线

8月7日20时45分，上海黄浦海事局海巡艇“海巡01037”轮巡航时发现，一艘进口船（注：是指从吴淞口驶往卢浦大桥方向）航行至徐汇滨江水域时，触碰徐汇滨江码头岸线，造成江边步道护栏局部受损。上海海事部门立即在现场进行水上交通疏导，经初步核实，触碰码头的“宏浦89”轮载石子约13000吨，船首局部变形，江边步道护栏受损约15米，人员无伤亡，船舶无泄漏。



马尼拉：集装箱船靠泊时撞上码头

8月10日清晨，一艘名为OCEAN ABUNDANCE的集装箱船在马尼拉北港靠泊的过程中撞到了2号码头上。事故的原因认定为发动机反向控制故障。码头破损严重，集装箱船船首受损。

因值班的驾驶员睡着，一艘越南旗船舶在菲律宾搁浅

日前，载有25名船员的4400载重吨的“Globe 6”轮正在从胡志明市前往达沃市运送大米。由于值班的驾驶员(OOW)睡着了，导致船舶搁浅。

散货船上发生“密闭空间”致使海员遇难事故。

一艘五星旗5万吨级干散货船舶，满载煤炭离秦皇岛南下阳江途中，于8月16日发生管子弄内（密闭空间）作业，致两名船员（电气员和三管轮）伤亡。

又一名引航员登船时坠海殉职，引航梯安全要重视！

2020年8月5日晚上10点30分左右，桑迪岬（位于美国新泽西州东部的纽约湾入口处）引航员Timothy M. Murray船长在登上一艘驶入纽约-新泽西港的油轮时发生事故，他从引航梯上摔下来后受伤，被送到当地医院，不幸死亡。去年12月，桑迪岬引航员Dennis R. Sherwood船长在一次事故中遇难。而现在，不到八个月的时间，又发生了一起致命事故。

载3000吨汽油油轮与砂石船碰撞起火，17人遇险

8月20日凌晨3时39分，一艘载运约3000吨汽油的油轮与一艘砂石料船在长江口灯船东南约1.5海里处发生碰撞，事故造成油船甲板起火；砂石料船沉没。油船14人，砂石料船3人，两船共17人遇险。



PSC 检查动态

专家警告：大量船舶或将被PSCO滞留！

随着检查限制的结束，船舶滞留数量将激增！主要将集中在海员换班危机所产生的MLC和ISM相关缺陷，以及一些与2020年生效的新要求的实施等相关方面的缺陷。

拖欠船员工资，AMSA 禁止货轮一年内驶入澳大利亚港口

因拖欠海员工资，AMSA 一个月内对两艘货轮开出了罚单，分别禁止6个月和1年期内不允许，该货轮进入澳大利亚港口。

AMSA将对货物系固开展重点检查

近年来，澳大利亚发生了一系列集装箱跌落入海事件，为促进各方更好的遵守SOLAS第VI章的相关规定，澳大利亚海事局（AMSA）发起了对货物系固的重点检查活动，该活动将于2020年8月1日至2020年10月31日进行。

8月6日，巴黎备忘录在其官网发布了2019年PSC检查年报

巴黎备忘录前五大缺陷：船上工作和生活条件(15.7%)、证书及文书(14.8%)、消防安全(13.1%)、航行安全(10.9%)和防污染类(6.7%)，其中，与船上工作和生活条件相关的缺陷近三年一直排在第一名，体现了巴黎备忘录对劳工公约(MLC)履约情况的重视程度。

公约法规动态

IMO即将生效:

MARPOL公约负责I、II、V、VI修正案, 允许使用电子记录簿, 生效日期: 2020年10月1日;

《压载水管理系统认可规则》2020年10月28日生效;

《海事劳工公约》2018年修正案, 2020年12月26日生效。

船旗国通函:

澳大利亚AMSA8月5日 ([07/2020](#)), 关于2020年的12月1日起, 关闭INMARSAT FLEET 77服务;

马绍尔船旗国8月份 ([MG 7-45-1](#)), 关于MLC 2018年修正案于年底生效后的海员雇佣协议 (SEA);

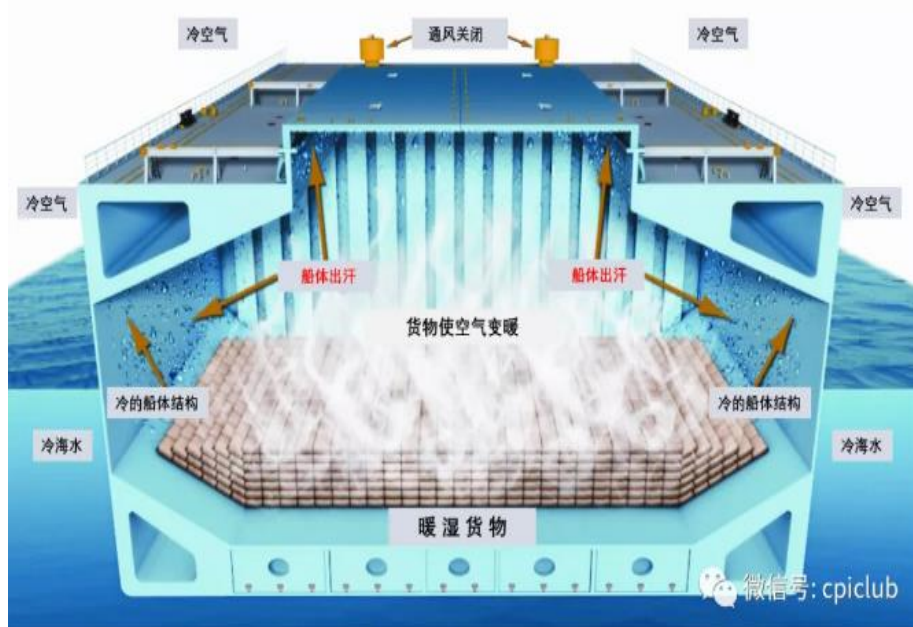
新加坡MPA8月13日 ([SC 15/2020](#)), 关于海上网络风险管理;

其他协会组织:

gard 8月11日[通函](#), 如何降低海上碰撞的风险;

gard 8月13日[通函](#), 关于美国压载水报告表格更新;

OCIMF 8月19日[通函](#), 允许临时远程检验用于SIRE检查程序;



图片题注: 适当的自然通风, 可以用外部的干燥空气代替货舱顶空中的潮湿空气, 有助于减轻或防止由船体汗水造成的损害。然而通风的空气不会穿透货物, 只会影响表层货物的表面, 所以通风不能防止货物内部的自然热和霉变。

专家观点

大豆货损之“货仓通风”

中国船东互保协会
韦毓良

随着中国大豆进口量的逐年增加以及中美贸易摩擦的影响, 巴西、阿根廷和乌拉圭南美三国的大豆进口份额占比越来越大。但由于南美大豆在收货季温暖潮湿的气候, 其水分含量偏高, 再加上船舶运输航程较长等因素, 大豆抵达卸货港出现货损并产生巨额索赔的案例屡见不鲜。收货人通常以船舶未能正确通风而管货不当为由向法院提赔, 然而在太多的情况下, 承运人无法对这些指控进行抗辩。一方面因为有证据表明船上存在过失, 另一方面因为船上没有保留足够的通风证据和记录, 所以索赔人的诉求常常得到中国海事法院的支持, 这已引起了船东和保险人的高度关注。现在要让中国海事法院认定热损大豆是因为货物固有性质仍颇具挑战性, 海事法院普遍认同通风不良是导致大豆货损的原因, 因此承运人在责任期内保持正确的通风和良好的通风记录来证明已谨慎的履行管货义务就尤显重要。[详情](#)

编者按

安全培训, 以人为本!

信德海事网
CAPT X1

安全, 可以说是航运业永恒的话题, 也是长期的痛点。近期, 日本的Wakashio轮在毛里求斯搁浅, 船舶安全再次成为了各界讨论的热门话题。

谈到船舶和人员安全, 我们有了安全相关的公约(SOLAS, STCW等)和法规(ISM)的支持, 也建立了安全管理体系(SMS), 为了确保船员正确执行体系, 船员每月在船进行培训和演习。另外, 我们又有内外审和船旗国检查保驾护航, 在此基础上又引入了港口国监督机制(PSC检查), 可安全事故还是不断发生。一些刚刚被船级社和港口国开了零缺陷的船舶, 事故也是照样发生。

一些船公司只强调效益, 很多时候安全第一成了口号, 个别RO为了利益, 各种

审核和检验成了过场, 有些港口国为了利益, 把检查当成了儿戏, 某些港口国为了kpi, 以开缺陷多当成了专业素养的炫耀。

船员们为了应付各种审核、检查疲于奔命, 别的不说, 各种法定演习和培训每个月都完成也需要几天, 可船上还有航次任务。本来是为了关注船员福利, 保证船员健康、体面工作的MLC公约, 反而在很多情况下逼得船员不得不为了正确记录工作休息时间而造假。

从近期发生的事故来看, 大部分事故不是公约和法规没有规定, 不是公司的体系没有包括相关程序, 也不是船上没有进行培训。在出现事故, 各机构又要严管、严查的同时, 有没有一个机构在制定这些policy时真正问过船员的诉求? 到底船员需要什么? 如何才能真正保证船舶和船员的安全?

信德海事, 一直把实现海上更安全当作我们的愿景之一。为了给海事安全尽一份力, 我们正式推出《信德海事安全周报》, 内容涵盖最新



的海事安全资讯, 安全检查和法规的最新动态。此外, 我们每周会对某个海事案例进行专业的解读, 并且在此基础上制作了图文并茂的《信德安全警句》。我们的目的是抛砖引玉, 希望给业内带来更多安全方面的思考, 引导船员理解安全文化、建立安全意识, 从而减少海上事故的发生。



信德海事安全警句
XINDE SAFETY QUOTES

预防搁浅的几点提示：

- 1.提前规划好航线设计
- 2.尽量按照计划航线行驶
- 3.保持正规了望，不做无关的事
- 4.设置好ECDIS各种安全警报
- 5.监控水深，遵守公司UKC规则
- 6.利用各种方法进行定位
- 7.发现任何异常，立即报告

“未雨绸缪” 胜过 “亡羊补牢”

“Don't learn safety by accident.”

— Jerry Smith