

2020年9月11日 // 星期五 // 04期

信德海事安全周报

海事安全资讯

载27万吨原油油轮起火 印度洋又遇原油污染威胁

当地时间9月3日清晨6时，一艘超大型油轮“新钻石”（New Diamond）号在孟加拉湾海域、斯里兰卡东岸外海40海里处发生火灾。“新钻石”号是从科威特起程，满载来自科威特与伊拉克的27万吨石油产品，前往印度东北的帕拉迪普港。据悉起火原因是机舱的主锅炉发生了爆炸，大火彻底烧毁了该轮的机舱和生活区，一名菲律宾海员确认在本次事故中死亡。9月7日，大火被完全扑灭后又再次复燃，目前已得到控制，但有部分柴油泄漏海上。该轮建造于2000年，是一艘目前船龄达到20岁的老龄船舶。船东为希腊航运公司NEW SHIPPING，悬挂巴拿马船旗，入西英保赔协会，日本船级社。

MOL一艘集装箱船货舱着火

北京时间9月1日1930左右，一艘名为MOL Charisma的集装箱船在航行至斯里兰卡东部约250英里的途中，该轮的5号货舱突然起火。事发时，这艘8560TEU的大型集装箱船正从马来西亚巴生港前往印度Nhava Sheva。据初步报道称，该轮船员启动了固定二氧化碳灭火系统控制住了船舶的火势，随后该轮转向驶往科伦坡锚地进行进一步的检查。该轮为ONE航运旗下运营的一艘船舶，船舶的技术管理公司为日本MOL，入日本船东互保协会。



台风中，在建超大乙烷船（VLEC）破损、漏水，价值1.2亿美元

9月3日，今年第9号台风“美莎克”过境韩国，当时正在韩国现代重工蔚山船厂建造，此前预计将于今年内正式交付马来西亚国际航运有限公司（简称马来西亚国际或MSIC），并最终被中国浙江石化租用的一艘名为PANG TIAN的超大型乙烷船（VLEC）在本次台风中严重受损、船舶进水，并一度出现船舶严重右倾现象。

狭水道中抢船头 撞沉货船泪双流

2015年12月7日，台州籍渔船“Z”轮由舟山沈家门驶往外海作业，途经小板门水域时，与辽宁鲅鱼圈驶往广东揭阳的烟台籍多用途船“F”轮发生碰撞。事故造成“F”轮沉没，船上12人全部获救；“Z”轮球鼻艏凹陷。这是一起发生在狭水道水域，渔船违规抢行穿越货船船头失败，撞沉货船的典型商渔碰撞事故。即日起，“吴船长讲海事案例”上线信德海事网，更多海事案例，请点击[详情](#)阅读。

尼日利亚军方发布最高级别警告：最近海盗将袭击商船！

海盗报告机构MDAT-GoG近日发布最新警告信息表示，他们从军方渠道得到信息，称尼日利亚Rivers State的一个武装组织正计划袭击D区（Zone D）的商船，特别是那些在喀麦隆和赤道几内亚附近的船只。

一艘越南成品油船液货舱发生爆炸，致一人失踪

9月7日上午，一艘成品油船TRUNG THAO 36BLC在越南中部广义省Dung Quat港口等待加油时，液货舱发生爆炸，船上共有12名船员，其中一些船员被爆炸的冲击力抛入海中，最终1名船员失踪，其他11人获救。据悉，该油船载重吨3037，2012年建造，越南船旗，管理公司为越南 HA THAO SHING CO LTD。



PSC 检查动态

宁波穿山海事处启动为期两个月的“易流态化固体散装货物运输船舶集中检查”专项活动

为更好地应对台风、雨季、高温等恶劣天气，保障辖区易流态化固体散装货物水上运输安全，9月1日起，宁波穿山海事处全面启动为期两个月的“易流态化固体散装货物运输船舶集中检查”专项活动，本次专项检查将与现场监督检查、船舶安全检查同时开展。

上海港开始对内支线集装箱船舶开展专项检查

2020年9月8日-10月25日，上海港开始对内支线集装箱船舶开展专项检查。

国内新造船，安检被滞留，这些“硬伤”要注意

广州海事局安检员在船舶安全检查过程中，连续滞留多艘此类新船，此类船舶多为2018年左右建造，却不满足11规则、16修改通报等条款的要求，主要体现在航行安全、结构防火、载重线等结构性缺陷集中出现。

SEA 没有船员签字，被开滞留缺陷

适用MLC2006的某货轮近期被开出“SEAFARERS EMPLOYMENT AGREEMENT FOR 3/E AND OS - NOT AGREED (NOT SIGNED BY CREW)”滞留缺陷。

公约法规动态

IMO即将生效:

MARPOL公约附则、II、V、VI修正案, CLASSNK 9月3日发布 (TEC-1207), 开始签发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&船级社最新通函:

非代表船旗国的关于香港拆船公约的SOC;

KR 9月10日发布 (2020-57), 2020年上半年PSC滞留缺陷统计 (Tokyo Mou、Paris Mou、USCG) ;

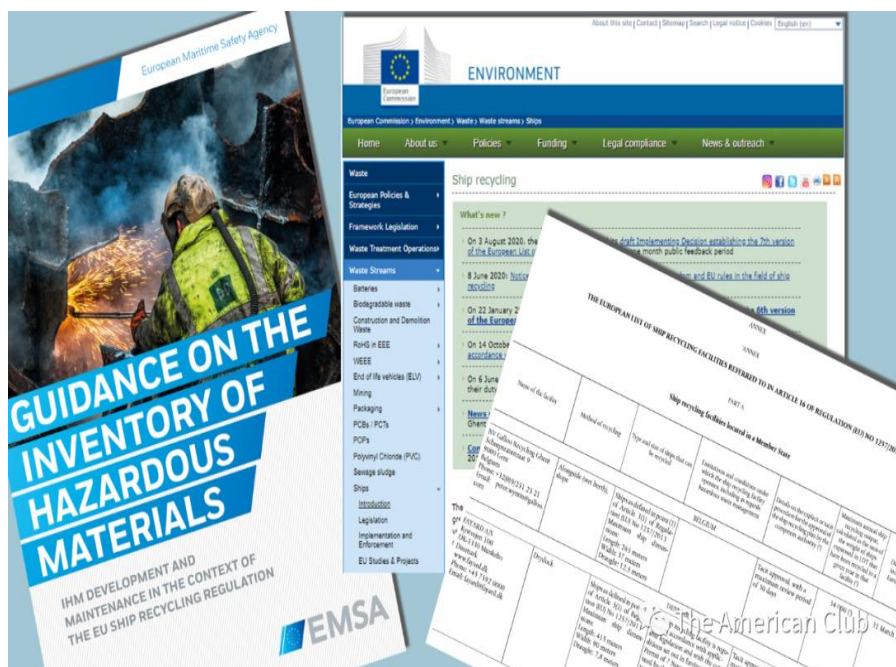
巴拿马船旗国8月份新修订(MMN-03/2020)将于2020年9月14日不再允许SEA延期。

其他协会组织:

伦敦保赔协会: [镍矿和其他散装货物液化值得警惕;](#)

The American Club: [船舶经过波斯湾, 霍尔木兹海峡, 阿曼湾, 红海, 亚丁湾和印度洋应特别注意安全;](#)

AMSA (MN 08-2020) 在今年年上半年, AMSA收到了十份船上高空作业时坠落事故通知, 其中两起事故导致船员在清理货舱时摔倒死亡。



自2020年12月31日起, 现有GT超过500的悬挂欧盟成员国国旗的船舶必须配有有害物质清单 (IHM)。非欧盟国家/地区的船舶如若要在欧盟港口停靠, 也必须配有IHM。与此同时, 悬挂欧盟旗的船只必须在欧盟认可的拆船厂内拆解。

重点关注

IHM实施及其规定

THE AMERICAN CLUB

2020年12月31日起国际航行的船舶进入欧盟港口强制执行IHM的规定, IHM是Inventory of Hazardous Materials的缩写,是“船舶有害物质清单”的意思, 包括Part I (船舶结构或者设备中含有的物质)、Part II(操作生产的废料)以及part III (物料), 该清单新船有船厂提供而现有船舶则有船东负责。

IHM生效是《欧盟船舶回收条例》(简称EUSRR)的强制规定。该条例2013年12月30日被欧盟认可并生效。2020年12月31起, 所有进入欧盟的船舶必须执行《欧盟船舶回收条例》。需IHM Part I在船、船级社为其签发了SOC (符合证明) 或证书以及船上建立了IHM (Maintenance) Manual且船方需对IHM Maintenance Manual进行维护并使其处于更新状态。关于《欧盟船舶回收条例》和《2009年香港公约》的更多要求, 请阅读[详情](#)。

编者按

避台还是抗台? 我们该如何选择? !

信德海事网 CAPT X1

上周一条牲畜船遭遇台风在日本南部海域沉没, 导致40多名船员和5800多头牛失踪的事故, 让人类又一次见识了台风的威力。看网上各种报道, 讨论较多的是这条船由于主机故障导致了船舶倾覆, 也有说牲畜船稳性不好的等等。我们回顾事发现场和台风当时位置, 可以看出, 当时船舶离台风中心非常接近。很难想象, 在天气预报已经相当准确的今天, 竟然还有船能够闯到台风中心附近。就是几万吨的货船一般都不敢离台风这样近, 何况是稳性本来就不好的牲畜船了, 再坚固的船舶跟台风对抗都是以卵击石。也许历史原因, 我们过去曾经宣扬过抗台英雄, 可那是在当时通讯和天气预报技术落后, 无法预测台

风路径或者很难获取气象信息的时代, 船舶的确存在进入台风中心的风险, 被卷入风暴中心后可以说是九死一生, 所以船员只能选择对抗。

我们知道, 根据航运惯例, 大洋上一般要保持离台风中心至少200海里进行避让, 有的公司会要求250海里以上的安全距离, 或者根据船舶的抗风浪能力 (跟船舶大小, 年龄, 设备状况, 稳性和货物有关) 尽量避开相应的大风浪区域, 比如装载的是含水量比较高的镍矿, 风浪不大的情况下可能会安全抵达目的港, 难道非得离台风那么近吗? 现在的天气预报, 一般提前一周就知道大概的台风路线的情况, 无论是大洋和沿海船舶, 甚至在港的船舶, 都有足够的时间进行避让或者找避风锚地, 船上不做好提前预防, 再进入台风中心或者离台风太近而遭遇重大安全事故, 就不是技术问题了, 而是安全对利益的妥协, 也是对自然缺乏敬畏, 对人命不



够重视!

台风避让重在预防 (防台), 不是决策失误后的冒险 (抗台)。现代航海, 早就不是原来的靠运气和勇气的大航海时代了。知彼 (台风的大小, 路线) 知己 (你船的设备、货物和抗风能力), 然后制定相应的避台策略 (安全距离或者寻找避风锚地), 方能确保船, 货和人员安全! 详情请参阅[《防台安全措施》](#)。



信德安全警句 XINDE SAFETY QUOTES

避让台风的几点提示：

- ◇ 你的船舶抵抗风浪的能力如何？
- ◇ 船上是否装载了特殊的货物？
- ◇ 体系是否规定避台的安全距离？
- ◇ 船上的机器设备是否工作正常？

避台？抗台？

傻瓜才会驶进风暴中，

睿智的航海人都会离她至少200海里以外！

Fools walk into storms, wise sailors always keep at least 200 nautical miles off.

—— quotes from a master mariner