

2020年10月16日 // 星期五 // 08期

信德海事安全周报

[点击查看往期](#)

海事安全资讯

海员换班时发生意外，一名轮机长不幸遇难

10月3日，两艘来自同一公司的分别名为SERVET ANA和BAKU的干散货船舶正好非常幸运的在西非利比里亚碰上。由于港口换班困难，因此船东土耳其DEVAL NAKLIYAT公司决定安排两船在利比里亚附近海域锚泊然后通过救助艇更换海员。当日午夜，就在2名换班海员和另外两名艇员乘坐救助艇期间，救助艇发生了倾覆事故，4名人员全部落水。随后SERVET ANA轮不得不紧急释放救生艇进行救助。虽然4名落水人员全部被救起，但是落水的轮机长却不幸死亡。

一艘Aframax油轮碰撞水雷爆炸，有油污泄露

据报道，10月3日，一艘悬挂马耳他船旗的Aframax型油轮在也门Bir Ali港外装载原油时可能被水雷损坏。英国海上贸易组织(UKMTO)确认称，爆炸发生在10月3日国际时间2000时，地点为也门亚丁湾的Hush Al Nishaimah石油码头，当时Aframax油轮SYRA正在装载原油。根据卫星图像显示，该轮经过的航线上发现了污染/油污。另外，有机构推测，本起事件可能是也门政府和南部过渡委员会之间持续发生持续对抗的结果。该轮的船东和船舶管理公司均为希腊的EASTERN MEDITERRANEAN MTME，该轮加入Standard保赔协会。



航行途中熏舱，船员不幸中毒死亡

某轮从拉脱维亚开航去安特卫普，这是一条30年船龄的老船，熏舱4天之后，某船员感到身体不适、脸色苍白、呕吐，根据他的饮食习惯，船上以为是消化不良，第二天还感觉有点好转，然而48小时后，被发现死于房间。当前的In-transit Fumigation熏舱模式，是基于造船技术的提高，船舶密封性的提高，对于老旧船舶，难免不符合这个要求。一旦采取随航熏舱，请慎之又慎。

又一起运砂船翻沉事故，2人死亡，4人失踪

10月13日夜间，一艘运砂船在琼州海峡附近翻沉，10名船员遇险，交通运输部南海救助局紧急出动“南海救102”轮逆风救援，在大风浪中救起6名遇险者，其中2人已无生命体征。9月29日午间，在阳江闸坡西南约25海里处，一艘运砂船在航行中翻沉。船上共有16人，其中6人被过往货船救起，10人失踪；7月26日凌晨，一艘空载运砂船“宏翔819”轮行驶至台湾海峡时发生翻扣，船上有9人遇险。

一海员13米高空坠落，当场死亡

高处坠落事故可能发生在以下作业过程中：高处作业；上下梯道（舷梯、楼梯、直梯、软梯等）；船舷外作业；收、放救生艇作业；高压水冲洗作业，除锈作业；更换克令钢丝绳作业；克令钢丝绳高空撸油保养作业；电梯使用和维护保养安全操作；集装箱系固作业；重大件特种集装箱系固作业；机舱行车和船舶各种吊装设备的维护保养；开关舱作业；装卸货抓斗管护作业；克令吊作业；船舶自装自卸作业；甲板原木的绑扎、解绑及检查加固作业；升降甲板平台或斜坡道作业等。

从思维定式的视角审视“桑吉”轮碰撞事故

大多数船舶碰撞和搁浅事故与严重疏忽瞭望有关。从以往的海上事故来看，思维定式是导致疏忽瞭望的一个常见因素，但由于其“潜意识性”的特点，往往被忽视了。



船舶检查动态

2020年澳大利亚PSC检查重点汇总（截至2020-10-13，AMSA共检查船舶2365艘次，滞留船舶145艘次）

检查重点：

- 1) 船体外观：LL 标志、船壳、舷梯
- 2) 驾驶台：白昼信号灯、DSC测试、ECDIS（纸海图）、出版物、Radar和SART/EPIRB、磁罗经、偏差、货舱进水报警、火警探测报警、VDR、BWNAS、MOB救生圈、舵角和主机转速、电瓶间
- 3) 罗经甲板：航行灯、信号灯、天线、磁罗经；4) 救生艇/筏：外观、艇机和舵、复位、释放装置
- 5) 通风筒挡板/烟囱百叶窗：关闭状态和执行装置；6) 救助艇：外观、救助艇机启动，释放装置
- 7) 应急发电机：手动启动、自动供电、断机舱联络开关自动供电；8) 应急消防泵：艏艉两个皮龙出水压力测试
- 9) CO2间：状态、释放程序、保险销；10) 消防控制站：消防隔离阀、消防器材、消防员装备、速闭阀、CO2释放系统
- 11) 甲板：整体状况、舱口围、密封条限位器、开舱装置、液压系统、小舱口盖、密封条、消防管线、压载舱空气管头
- 12) 机舱：舵机间（应急消防泵、机舱局部水基系统状态）、集控室（配电板、警报记录）、速闭阀、发电机、主机、生活污水处理装置、海水管线、主机油雾浓度报警、跑冒滴漏、油水分离器、艉轴、测深管
- 13) 生活区：防火自闭门、厨房、伙食库、厨房防火闸、餐厅

特别关注：

- (A) AMSA不允许海员连续在船工作超过14个月。若预计海员将在船上服务超过11个月，建议事先准备船旗国批准的遣返计划。
- (B) AMSA正针对货物系固装置开展专项检查活动（2020年8月1日至10月31日期间）。

公约法规动态

IMO即将生效:

《[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;

[MSC.428 \(98\)](#) 号决议《安全管理体系中的海事网络风险管理》2021年1月1日生效。

船旗国&船级社最新通函:

[日本名古屋港务局](#)提醒，在日本区域内，W海图（日本海岸警卫队出版）与BA海图、JP海图必须同时上船;

[新西兰](#)环境部发文，禁止船舶在其水域排放开式脱硫装置的洗涤水;

因违反[马来西亚](#)1952年商船法令491B (1) (l) 条文，多船被判“非法停泊”，而被马当局扣留。

其他协会组织:

《[国际海运固体散货规则](#)》第05-19号修正案预计将于2021年1月1日生效，BIMCO提醒航运业注意其中有关“[铝土矿](#)”货物运输要求的调整;

伦敦保赔协会[通函](#)提醒其会员，从2021年1月1日起，美国加利福尼亚州将依据新的罚款规定，对其水域内发生的船舶油污损害进行加倍处罚;

Gard于10月9日发布[禁止开式脱硫装置](#)洗涤水排放的国家地区和港口的最新名单。



1. 油类记录簿，第I和II部分 (MARPOL 附则I，第17.1和36.1条)；
2. 货物记录簿 (MARPOL 附则II，第15.1条)；
3. 垃圾记录簿，第I和II部分 (MARPOL 附则V，第10.3条)；
4. 消耗臭氧物质记录簿 (MARPOL 附则VI，第12.6条)；
5. 船用燃油机级别和开/关状态的记录 (MARPOL 附则VI，第13.5.3条)；
6. 燃油转换记录 (MARPOL 附则VI，第14.6条)；和
7. 发动机参数记录簿 (NOx 技术规则，6.2.2.7)。

编者按

船长，要敢于对引航员说不！

信德海事网 CAPT X1

10月2日，一艘大型散货船在美国伊丽莎白河口附近的弗吉尼亚港搁浅，据称当时引航员在船指挥船舶移泊过程，具体事故原因等官方调查结果。船舶在航道和码头发生搁浅或者碰撞码头的事故很多，可大家往往关心的是安全港口和船长操船水平的问题，很少有人去关注船舶引航问题。信德海事网曾经发布文章【[船舶引航操作注意事项](#)】，里面详细介绍了引航业务的法律背景和相关注意事项，全球大部分港口都是强制引航，由于引航员的操船水平参差不齐，以及各地文化的差异等，造成了船长和引航员之间沟通不畅，导致引航员在船也经常发生船舶搁浅，碰撞等事故。由于船长不熟悉港口情况，引航员上船后，基本就把指挥权全部交给引航员了，但是毕竟引航员对船舶操纵性不熟悉，很多搁浅或者碰撞事故都是由于船速过快或者操纵性不好引起的，等船长

反应过来已经为时已晚。根据规则，引航员登船后，应当向被引船舶的船长介绍引航方案；被引船舶的船长应当向引航员介绍本船的操纵性能以及其他与引航业务有关的情况。可实际情况下，真正按照要求去做的又有多少？大部分引航员上来就直接投入工作，如果船长不要求，引航员也很少主动去跟船长沟通靠离泊方案，航道上的风险等，船长们一般也不会主动去告诉引航员船舶的操纵限制或者隐患，例如船烧轻油和低硫油容易造成主机倒车故障，或者船舶的舵效不好等。这就为后续的引航工作和航行安全带来了隐患。

还有一点，当引航员操纵失误时，船长是否敢于说不？由于船长对所挂靠港口不熟悉，或者船上本身存在问题，另外还存在语言沟通问题，有时也有商业方面的压力，例如租家催着靠离港等，还有个别港口的引航员动不动就投诉，甚至有些引航员本身就是港长或者检验员。。。以上种种原因造成船长对引航员是依赖的，在他面前底气不足，通常是不敢挑战引航员。可船长要知道，如果一旦发生事故，根据公约和规则，引航员是不



图片选自网络仅供示意

承担任何法律责任的，所有的驾驶和管理船舶的责任都是船长的。所以，在船舶引航过程中，船长要始终监督引航员的操纵，一旦发现他的指令对船舶安全有危害时要果断去提醒引航员，必要时接过船舶指挥权。另外，大部分引航员也是通情达理的，他们知道自己有时也疏忽，也希望有人提醒他各种险情，毕竟谁也不想发生事故。

敢于对引航员说不，不是故意挑战什么，而是一种沟通技巧，一种在安全面前不妥协的态度，更是一种保证船舶和人员安全的责任。总之，如何跟引航员配合，同时又要监督他的操纵，这个尺度需要船长根据当时情况自己去把握。不管如何，只要能避免船舶事故，无论你怎么做都是对的，一旦出了事故，无数的质问和调查在等着船上。

重点关注

MARPOL电子记录簿的配备

蓝盾安检

2019年第74届IMO海上环境保护委员会上通过了MARPOL附则II、V、VI和NOx技术规则关于使用电子记录簿的修正案，于[2020年10月1日](#)实施。

1. MARPOL电子记录簿需要符合MEPC.312(74)《MARPOL公约电子记录簿使用导则》的要求；
2. 如果停靠非缔约国或者地区，建议船方配备相应的纸质记录簿以备检查；
3. 如果船上使用电子记录簿，则需要提供主管机关签发的《MARPOL电子记录簿声明》；



信德安全警句 XINDE SAFETY QUOTES

关于引航员在船的几点提示：

- ◆ 从海商法角度看，引航员属于船东的雇员。
- ◆ SOLAS公约赋予了船长在保证船舶，人员安全和环境保护方面绝对权力。
- ◆ 船长管理船舶和驾驶船舶的责任，不因引航员引领船舶而解除。
- ◆ 船长发现引航员的引航指令可能对船舶安全构成威胁时，应要求引航员更改引航指令。

必要时，
船长要敢于对引航员说不！

