

2020年11月20日 // 星期五 // 13期

信德海事安全周报

[点击查看往期](#)

海事安全资讯

商渔船碰撞事故频发，半年来事故统计

11月17日凌晨，一艘印度尼西亚15米长的木制渔船KERINCI INDAH 02号在印度洋与Capesize散货船CAPE KALLIA号碰撞后沉没。碰撞后散货船没有离开，营救了7名渔民，4名渔民失踪。

11月17日下午，一艘名为“WILSON AVONMOUTH”号的杂货船在德国苏姆港离港时，船首侧推故障与一艘停泊的渔船发生触碰。

[11月15日上午](#)，“鲁蓬渔养60515”号渔船在山东石岛东南8海里处被撞后发生翻扣，已致3人死亡。

[11月2日凌晨](#)，在珠江口桂山水域18号锚地北面，一外籍散货船与一渔船“粤珠渔运XXX”发生碰撞，造成渔船倾覆，6名渔民落水。

[9月23日2时许](#)，渔船“闽东渔64952”在福建东山外海作业时遇险沉没，船上5名船员失联。

[9月21日早间](#)，渔船“闽惠渔01459”船在广东南澎列岛海域触礁，船体进水，14名船员登救生筏逃生。最后6人获救，遇难4人，失踪4人。

9月18日，大连西南约16海里处一渔船“辽普渔25097”被撞沉没，船上10人失踪。

[8月30日凌晨](#)，泉州深沪籍渔船“闽晋渔05119”在距平潭岛正东45海里海域沉没，渔船上14人遇险，2名船员被周边作业渔船“闽晋渔05769”救起，其余12人失联。

[6月27日晚](#)，载重吨为55800吨的Vienna Wood N散货船在马尼拉西南部海域与菲律宾渔船Liberty5号发生碰撞，Liberty5号渔船上的14名人员失踪。



大型集装箱船靠泊过程中撞塌码头岸吊事故调查

[2020年4月6日](#)下午，在韩国釜山港，一艘名为Milano Bridge的13870TEU集装箱船由于靠泊时船速过快与码头岸桥碰撞，造成岸桥坍塌；

[2020年6月4日](#)，地中海航运旗下一14000TEU集装箱船在距离孟买不远的码头（NSICT）靠泊过程中撞坏码头岸吊；

[2020年9月13日](#)，一艘名为MSC MIA的23756 TEU集装箱船在离泊西班牙瓦伦西亚港口集装箱码头时与桥吊发生碰撞。

[2019年1月27日](#)，长荣旗下经营的这一艘集装箱船Ever Summit在温哥华Vanterm码头撞击岸桥致吊臂坍塌。近日，加拿大交通安全运输委员会发布了该事故的调查报告。事故原因：1.集装箱船尺寸不断扩大，而码头设施却没有相应升级；2.该船在离泊位约10米处靠泊，造成在靠泊过程中应对任何偏差的反应时间不足；3.引水员给出了错误指令；4.船长和驾驶台小组没有监测到引水员对拖船的错误指令；5.该船本身的发动机、推进器等进行纠正的效果不足，致船尾以与泊位线成10度撞到码头，速度约为0.4节。且由于该船悬垂部分较大，且码头桥吊距离泊位线较近，导致船体撞到了泊位和桥吊，且吊臂砸在集装箱上。

上期报道4起，本期5起，11月份西非海域发生9起海盗袭船事件

11月16日，一艘油轮SKS DONGGANG在距离尼日利亚南布拉斯约44海里处被海盗登船，船上的五名船员遭到绑架。

11月16日，一艘悬挂多哥国旗的加油船STELIOS K (IMO8679209)在前往拉各斯的途中被海盗登船劫持。

11月13日22:55时，某公司一艘船舶在西非几内亚湾赤道几内亚外海，距离圣多美岛85海里，地点：01-11.32N，005-33.24E，漂航待泊过程中，14名海员被海盗登轮劫持。

11月11日，一艘悬挂马绍尔船旗的化学品船M/T VALLEY OAK在科托努东南70海里处遭到一艘小艇的袭击。据报对这艘船的袭击已经终止，船员安全。

11月9日，在科托努以南116海里处，一艘载有7-8名武装人员的小艇驶近悬挂荷兰国旗的渔船BOB BARKER号，最近CPA0.7海里。船上的贝宁海军鸣枪示警，船员在安全舱集合。十分钟后，小艇离开。

中国船东协会海上安保委员会：[西非地区恐怖组织和海盗的活动特点及我们的几点建议](#)



船舶检查动态

澳大利亚港口PSC检查重点，选自阳光安检公众号

- 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、救助艇机起动机，释放装置；
- 7) 应急发电机：手动起动机、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

公约法规动态

公约法规即将生效:

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规定;

《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:

联合国贸发会议UNCTAD发布《2020年世界海运发展评述报告》, [可点击下载电子版](#);

UK MCA发布通函MIN647:船舶网络安全管理2021年1月1日生效; MIN645:2020年12月31后, 欧盟港口关于IHM的PSC检查

马绍尔通函MN 7-041-5: 船上电子记录簿的记录和PSC检查

其他协会组织:

11月11日, OCIMF 发布《电子海图信息系统的使用及事故预防建议》, [可点击下载电子版](#);

11月18日, 中国船东协会发布[关于切实加强西非几内亚湾海域船舶防范海盗袭击的建议函](#);

世界海事大学(WMU) 报告: [海员休息时间记录作假情况严重](#);



AMSA

Marine notice 10/2020

16 November 2020

Marine notice 10/2020: UPDATED: Temporary arrangements for the maximum period of shipboard service for seafarers during COVID-19 pandemic

Purpose

This marine notice provides information to vessel owners, operators and seafarers about AMSA's updated approach to applying the

2021年2月28日之后, AMSA将重新采用第17/2016号海事通知中概述的规则和执行办法。澳海事局检查员将核查《MLC2006》第2.4条的遵守情况, 以确保海员在船上连续服务不超过11个月。

重点关注

AMSA继续放宽船员在船服务期限的相关要求

信德海事网

2020年6月26日, AMSA发布了MN04/2020海事通告。概述了AMSA在2020年7月1日至2020年10月1日期间的合规和执法办法。2020年11月11日, AMSA发布MN10/2020, 将MN 04/2020作出的安排延长至2021年2月28日: 除非船长或船东向AMSA 证明以下情况, 否则AMSA将不接受超过14个月的无休假延长服务。

- 已尽一切努力将该海员遣返回国, 但没有成功。
- 海员提供了接受延长服务的书面确认; 以及
- 已经制定了在一个月之内遣返该海员的计划。

2021年2月28日之后, 恢复MN17/2016号通告的规则和执行办法。

编者按

船舶抗击海盗的“三道防线”和“三部曲”

信德海事网 CAPT X1

近期, 西非几内亚湾海盗猖獗, 上期周报我们报道了“连续发生四起海盗袭船事件, 西非海上安全形势严峻, 可短短一周时间, 在西非又发生五起海盗袭击船舶并有劫持船员的严重事件。

谈起防海盗, 大家都知道索马里海盗, 在各个国际组织和各国军事力量的介入下, 亚丁湾的局面已经得到很好的控制。其中各个海事组织集体编写的BMP (目前更新到第5版) 发挥了重要的作用。为了加强西非海岸(包括几内亚湾)的海上安全, 今年4月份, 国际保赔集团与其他航运协会合作, 共同推出了新的西非BMP以遏制海盗活动。

西非几内亚湾, 由于特殊的地理位置和政治环境, 没有军舰负责护航, 武装保安也不能像亚丁湾那样方便上下船, 各国政府防海盗力量薄弱, 却拒绝私人武装介入; 西非国家除贝宁外, 诸国政府均拒绝私人武装安保进入。船舶没有靠

泊计划时一般都是在离岸200海里漂航, 如果在此期间没有做好海盗防御的话, 将是非常危险的。根据近期事故的统计, 我们发现, 那些没有被劫持的船舶, 要么船上提前做好了防御措施, 要么在海盗登轮后, 船员提前躲进了安全舱。而这些措施在BMP中都有详细的规定, 船舶防护措施SPM, 中也提出如下三层防护措施:

- 首要的防护: 主要包括良好的瞭望, 铁丝网, 速度/干舷, 操纵和武装保安。BMP里面提到, 有效的瞭望是船舶防护的最有效措施, 它能帮助船员识别任何可疑的接近和早期的攻击, 给其它防御措施的部署留下足够的时间。
- 第二道防御: 主要包括一些延缓海盗进入生活区或者安全舱的阻碍措施, 包括对梯子, 门窗的加固, 以及CCTV等监控措施。
- 最后的堡垒: 当前面两道防线都被突破, 船员就得立即进入安全舱, 关键时刻能保住性命。进入海盗区前, 要保证安全舱随时可用, 并做好撤离到安全舱的演练。安全舱一般包括食品, 淡水, 药品, 通讯设施及应急联络清单等。其中与外部的通讯联络是非常重要的, 外援只有确保船员安全的情况下才能采取行动。



图片选自网络仅供示意

仅仅有如上的硬件和程序方面的三道防线, 如果船员对程序不熟悉, 或者没有进行防海盗演练, 当发生险情时还是非常危险。于是, 有的资深船长根据多年抗击海盗的经验总结出了如下抗击海盗三部曲:

- 1.准备要充分, 演练要认真。
- 2.程序要熟悉, 行动要迅速。
- 3.通讯要畅通, 外援要到位。

认真参考最佳管理实务(BMP), 船舶加固计划(SHP)和保安计划(SSP), 按照SPM的要求做好三道防线, 参考三部曲的经验做法进行相关演练和行动, 在有效的岸基支持下, 最大限度地确保船舶和人命安全。



信德安全警句

XINDE SAFETY QUOTES

安全舱

是保证船员安全的最后防线，
请在进入海盗区前确保安全舱

随时可用！

有效的瞭望是保护船舶的最有效方法。它可以帮助及早发现可疑的接近或攻击，从而可以部署防御措施。

An effective lookout is the most effective method of ship protection. It can help identify a suspicious approach or attack early on, which allows defences to be deployed.

