

# 信德海事安全周报

## 海事安全资讯

### 两轮在舟山锚地离奇碰撞，一船沉没，2人失踪！

8月25日1740左右，一艘名为晟运1的到舟山西蟹峙锚地抛锚的船舶与同在锚地抛锚的浩祥7轮发生相撞。事故造成晟运1轮沉没，据信德海事网初步了解的信息显示，该轮上有13人，船舶沉没后11人自行游到岸边无危险，截止发稿时，两人失踪。



### 美国一疏浚船撞上天然气管道，造成至少2人死亡

据美国媒体22日报道，一艘疏浚船21日在得克萨斯州墨西哥湾水域撞上水下天然气管道引起爆炸，船只燃烧解体后沉没。已造成2人死亡、6人受伤，另有2人失踪。

### 长江口两船相撞，砂石料船为“套牌”，交通部下一步将严厉打击内河船舶非法从事海上运输

8月20日凌晨3时39分，载运约3000吨汽油的一艘油船“隆庆1”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“隆庆1”甲板起火，砂石料船沉没，两船共17人遇险。经核查，砂石料船为“套牌”船，在AIS系统显示船名为“顺达11”，而实际登记船名为“宁高鹏668轮”该船通过此类方式蓄意逃避监管，违法从事海上运输牟取经济利益。据悉，下一步，交通运输部将进一步加大整治力度，严厉打击内河船舶非法从事海上运输行为。同时呼吁，广大的内河船舶一定要遵章守法，切勿铤而走险。

### 货船被毒贩偷偷藏毒，海员被扣押，两轮均来自哥伦比亚港口

上个周六，土耳其警方和海岸警卫队官员从一艘名为Frontier Falcon的干散货船舶船体的一个小盒子里查获了25公斤可卡因。据悉，该轮上一港口为哥伦比亚的德鲁蒙德港，警方拘留了该轮7名船员，其中包括船长和几名高级海员。无独有偶，上个周末，在土耳其的另一个港口艾伦港，另外一艘中国管理公司的18万吨级好望角型船舶也被当地执法部门发现在船壳外有一个藏毒的铁箱子。该轮的上一个港口同样也为哥伦比亚的德鲁蒙德港。

### 一艘中国渔船在塞拉利昂遭海盗袭击，船员受伤

8月21日，中国渔船“HAI SHENG2”在塞拉利昂弗里敦锚地遭到海盗袭击。当该渔船准备抛锚时，被一艘快艇上的7名武装人员袭击。海盗登船时与船员发生了争斗，海盗使用了弯刀和猎枪，几名船员在争斗中受重伤。塞拉利昂海军随后派出一支搜救小组支援，海盗在海军救援小组抵达前已离开现场。

### 货船上化学物质被意外点燃，发生火灾

8月26日下午，停泊在台北的一艘货船YINGARA着火。据了解，该船正在进行维护修理，并且偶然点燃了货舱甲板上的某些化学物质。大约1.5个小时后，岸上的消防车扑灭了大火。没有受伤的报告。



## PSC 检查动态

### 船舶燃料油硫含量超标，被罚33000元

宁波海事局执法人员在对辖区船舶燃料油检测时，发现有船舶违反了《中华人民共和国大气污染防治法》第六十三条第一款、GB 17411-2015《船用燃料油》国家标准第1号修改单的规定。根据《中华人民共和国大气污染防治法》第一百零六条的规定对该船所有人处以罚款33000（叁万叁仟）圆整。

### 私接管路排放机舱油污水，被滞留12天

6月10日，某巴哈马籍散货船在美国Norfolk, Virginia接受PSC检查，被开具6个滞留缺陷，涉及私接管路排放未经处理的机舱含油污水、油污水转驳、油类记录簿记录错误以及2个安全和环境保护的ISM缺陷。

### 全球禁止船舶在其水域使用开式洗涤塔的国家 and 港口最新清单

继其他港口之后，沙特港务局也于近日宣布，禁止装有开式洗涤塔的船舶在其水域排放洗涤水。安装洗涤塔是使船舶符合IMO 2020硫排放标准的措施之一。但是，全球范围内一些国家和地区也建立了当地的法规，限制或禁止开式系统洗涤水的排放。

### 关于航线设计的几个重要的“点”和“区”

近期某轮在韩国PSC检查，被开了一项关于航线设计的缺陷，说船上的航线设计缺少abort point，信德海事网曾发布过相关指南【关于航线设计的几个重要的“点”和“区”】可见应急准备对于航线设计非常重要，希望大家留意。

## 公约法规动态

### IMO即将生效:

MARPOL公约负责I、II、V、VI修正案, UK 海事通函 (MIN 632), 关于海员雇佣协议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。

### 船旗国最新通函:

马绍尔船旗国通函 (MN-2-011-52), 关于船舶在极地水域航行的国际规则;

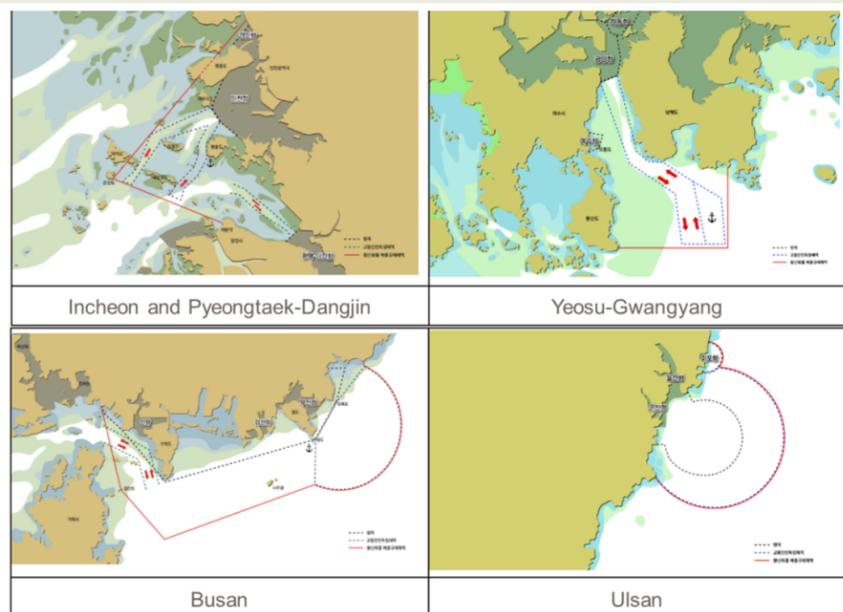
加拿大船舶安全通告 (SSB 11/2020) 关于船舶在圣劳伦斯湾的最新限速要求;

### 其他协会组织:

The American Club 8月18日通函, 9月1日禁渔期结束, 宁波舟山水域航行注意事项;

London P&I: 新修订《中华人民共和国固体废物污染环境防治法》9月1日生效, 承运人运载固体废物至中国, 新增哪些风险详情;

BIMCO, ICS, INTERCARGO、INTERTANKO 联合发布燃油调查: [低硫油使用注意事项](#)



**图片题注:** 从2020年9月1日起, 在韩国仁川、平泽 (Pyeongtaek) -唐津 (Dangjin)、丽水 (Yeosu) -阳光 (Gwangyang)、釜山 (Busan) 和蔚山 (Ulsan) 等港口抛锚或停泊的所有船舶, 必须使用含硫量不超过0.10%的燃料。

### 重点关注

## 韩国限硫区将于9月1日生效

中国船东互保协会  
韦毓良

自2020年9月1日起, 船舶进入韩国排放控制区 (ECA) 停泊期间 (靠泊或锚泊) 强制要求在下述时间内使用不超过0.1%含硫量的燃油:

- 靠泊: 完成靠泊后1小时直到离泊前1小时
- 锚泊: 完成抛锚后1小时直到离开锚地前1小时。

从2022年1月1日起: 船舶进入排放控制区整个期间强制要求使用不超过0.1%含硫量的燃油。或使用等效的替代方法: 清洁燃料 (LNG) 或废气洗涤器 (Exhaust Gas Scrubber)。[详情](#)

### 编者按

## 封闭舱室事故屡屡发生, 谁之过?

信德海事网  
CAPT X1

上周, 一艘五星旗5万吨级干散货船上发生一起船舶“密闭空间”致使海员遇难的事故, 使“封闭舱室事故”再次进入了大家的视野。

据国际干散货码头集团(DBTG)统计, 在1999年至2018年4月期间, 在运输或装卸固体散货过程中发生了70多起事故。其中88人因窒息或一氧化碳中毒而丧生, 其中有76人死于船舶通道的梯子上。另有9人死于货舱区, 3人死于邻近的前甲板空间。根据美国OSHA的统计数据, 89%的封闭舱室事故发生在由船舶高级船员批准的作业当中。

为了避免封闭舱室事故发生, 航运业做了很多努力, IMO根据SOLAS第三章提出了定期进行封闭空间进入演习的要求, 并且2015年东京和巴黎备忘录还专门针对封闭舱室进入和救援进行了PSC大检查, 且检查结果相对令人满意。

可为何事故还是屡禁不止? 并且船上经常重复同样的错误, 在事故调查中, 我们经常发现大多数封闭舱室事故都是归结于船员的错误, 很少有人去质疑岸上的原因。

**船员缺乏安全意识, 对进入封闭舱室产生的潜在风险认识不足, 这仅仅是船员的个人原因吗?**

在船上, 实际从事封闭舱室作业的大部分是普通船员, 我想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, 他们是没有太多概念的。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?



防护。而恰恰很多船员是因为“突破”了这第一道防线, 才造成了以后致命的后果。

关于船上培训、气体探测仪的配备和使用、封闭舱室的相邻处所、封闭空间高风险作业、事故后救援、作业前主管领导的批准等可阅读[详情](#)。

海恩法则告诉我们, 事故案件的发生看似偶然, 其实是各种因素积累到一定程度的必然结果。任何重大事故都是有端倪可查的, 其发生都是经过萌芽、发展到发生这样一个过程。如果每次事故的隐患或苗头都能受到重视, 那么每一次事故都可以避免。



## 信德海事安全警语 XINDE SAFETY QUOTES

当你准备  
独自一人  
进入封闭舱室时，  
请想想你的家人，  
因为封闭舱室里面的未知风险  
可能会使你走向一条不归路！

### 进入封闭舱室前的几点提醒：

- 你是否了解封闭舱室的相关风险？
- 独自一人进入封闭舱室是否安全？
- 你的主管领导是否知道你的任务？
- 你是否拿到了进入封闭舱室许可？

