

2020年9月18日 // 星期五 // 05期

信德海事安全周报

海事安全资讯

搁浅、漏油、火灾、碰撞和倾覆，航运业连遭多起重大事故

首尔时间9月11日0340左右，中国东海对马岛南端西侧一艘电缆铺设船发生火灾，并最终于第二天傍晚沉没；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；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；9月2日凌晨，巴拿马旗牲畜运输船驶入台风中，41名船员和5800头牛坠海失踪；8月20日凌晨3时39分，一艘载运约3000吨汽油的油船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；20万吨级干散货船舶Wakashio轮于7月25日在毛里求斯海岸触礁，8月6日船尾一燃油舱破裂漏油，8月15日船体断裂。

舟山外海：8100TEU大船集装箱堆垛倒塌，船期延误

9月11日（或更早时间），日本集装箱航运公司ONE旗下一艘名为ONE Cosmos的大型集装箱船舶在舟山外海域遭遇较为不利的天气出现集装箱堆垛垮塌事故。现场图片显示，该轮上的数个集装箱已经遭到损坏，有一个集装箱已经挂在了船舷以外。



世界最大集装箱船撞塌码头桥吊

当地时间9月13日早上，世界第二大集装箱航运公司地中海航运MSC旗下一艘堪称世界最大集装箱船舶之一的，名为MSC MIA的超大型集装箱船舶在离泊西班牙瓦伦西亚港集装箱码头时与桥吊发生碰撞。本次事故至少造成了一座桥吊的彻底倒塌，另外一台龙门吊似乎也已经完全倒塌。MSC MIA轮甲板上靠近烟囱位置有数个集装箱在本次事故中被压坏。MSC MIA轮全长近400米，宽近62米，228149dwt，23756TEU，是世界最大的集装箱船舶之一。

【经验教训】一水手长在放舷梯时落水失踪

2015年7月2日，一艘名为Madinah的集装箱船正准备挂靠利特尔顿港。水手长和甲板实习生准备安装舷梯。在放舷梯过程中，水手长沿着舷梯走动，试图将扶手提起到位，不小心，失去了平衡，跌入海中。甲板上的一名船员向他扔了一个救生圈，水手长在向救生圈游泳的途中消失在了人们的视野里。提醒，舷外作业一定要系安全绳、穿救生衣。

近日发生2起中国海员在船自杀事件，海员心理健康亟需重视！

由于工作压力过大、疫情导致船期过长等原因，近日，有两名中国海员在船上做出了令人心碎的自杀事件后离开了这个世界。据称，其中一名轮机长是因为工作压力过大所致，而另一名不幸的海员兄弟主要是因为疫情导致换班难的原因所致。

台湾海峡商船与渔船碰撞事故多发，五年撞了119起

福建地处台湾海峡西侧，受海峡“狭管效应”影响，沿海气象海况常年较为恶劣，而部分渔船的无序穿行，也给货运船舶的安全航行带来较大影响。商船与渔船碰撞事故多发，造成人民生命和财产的重大损失，教训十分深刻。2015年至今，台湾海峡共发生各等级碰撞事故119起，其中，商渔船碰撞事故67起，共造成死亡失踪58人，沉船13艘，直接经济损失达3900万元。



船舶检查动态

RIGHTSHIP SAFETY SCORE推迟运行

在听取了各方的反馈意见后，RIGHTSHIP决定将原本计划于9月份投入运行的SAFETY SCORE平台推迟上线。

【典型案例】脱硫装置（EGCS）故障导致的滞留

2020年1月28日，一艘巴拿马籍散货船在澳大利亚的Walcott港因废气脱硫装置（EGCS）故障被滞留。该轮被AMSA PSCO记录了两个滞留缺陷，一个是EGCS故障，属于MARPOL附则VI范围的缺陷，另一个是EGCS故障导致的体系缺陷。

配备有效的碳排放文件以备欧盟港口PSC检查

2020年6月30日之后，在2019年度挂靠过欧盟港口的船舶(5000总吨以上)必须随船携带一份文件（DoC），证明其已履行根据欧盟法规在2019年报告期内监测、报告和验证CO2排放的义务。。

KR 发布2020年上半年PSC滞留缺陷统计（Tokyo Mou、Paris Mou、USCG）

2020年1至6月份，Tokyo Mou地区共滞留船舶240艘次；Paris Mou地区：共滞留船舶129艘次；USCG在上半年共滞留27艘次。三大区域的高发缺陷趋同：消防、ISM、证书相关；USCG2019年ISM相关缺陷最多占到滞留缺陷的24%，今年上半年ISM相关依然是最高滞留缺陷。

公约法规动态

IMO即将生效:

MARPOL公约附则、II、V、VI修正案, 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:

香港商船资讯 (21/2020) 香港旗船舶注册证书可以在上海办公室签发

美国加州-船舶在泊减少排放规定于8月27日更新并发布, 新规定扩大了遵守现行规定的船舶范围, 增加了额外的船舶到港时的报告要求。

《燃料油污染损害民事责任国际公约 2001》和《内罗毕国际公约 2007》将于2020年10月1日对日本生效

其他协会组织:

Gard:IMO2020航运业向低硫燃油转换回顾, “油渣、污泥沉积增多和蜡积聚是最常见的使用操作中的问题”

华泰保险经纪 (PNI2020-10):中国港口实施“十四天内在国外更换过海员的船只的特别防疫措施”

AMSA (MSAB-12)新冠疫情导致海员超期工作, 海员心理健康问题急需解决。



2019年11月16日, CCS向上海李氏复大机电科技有限公司颁发首张根据MEPC.300(72)决议-压载水管理系统认可规则认可的压载水处理设备、压载水管理系统型式认可证书。

重点关注

压载水管理系统认可规则

连云港海事

2018年4月13日, IMO海环会以MEPC.300(72)决议通过《压载水管理系统认可规则》(下称《BWMS认可规则》), 已于2019年10月13日生效。规则废止了以MEPC.279(70)决议通过的《2016年压载水管理系统认可规则》(G8)。

注:《BWMS认可规则》的内容和2016年G8规则基本相同, 该规则1.13明确规定经《2016年BWMS认可规则》认可的BWMS视为符合《BWMS认可规则》。因此符合2016年MEPC.279(70)决议的G8即为新G8,但2019年10月13日之后, 设备厂商再申请新G8要按照2018《BWMS认可规则》来申请。

2020年10月28日起及以后安装到国际航行船舶的压载水管理系统必须根据2018《BWMS认可规则》予以认可。

编者按

镍矿运输, 货物液化谁之过?!

信德海事网 CAPT X1

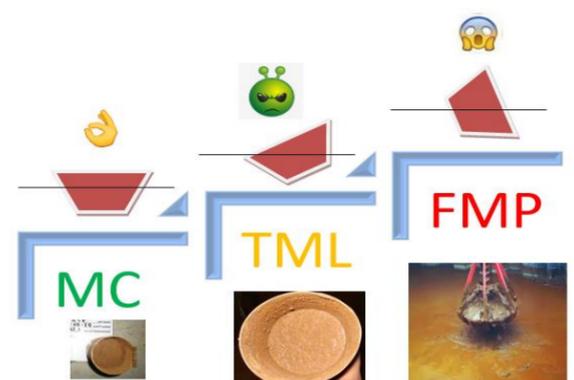
8月27日, 东海某海域一艘货船“中XX盛”载有的镍矿大面积液化, 存在货物移动导致货船倾覆的危险。后来在海警、海事和救助局等各单位的全力援助下, 才脱离险境。近些年来, 船舶装运包括镍矿在内的易液化货物发生事故的案例很多, 也导致了很大的经济损失及人命伤亡; 有的船舶还没有离开港口水域就发生了翻沉事故; 有的船舶在码头装货期间断裂沉没等。

现在正值菲律宾镍矿出口旺季, 很多船多次往返于中国和菲律宾之间, 但是此时也是台风多发季节, 这就进一步增加了镍矿运输的危险性。The London P&I 保赔协会也于近期发布News Alert提醒会员注意与精(铁)矿粉、煤炭、锰矿粉、镍矿和其它A类货物液化的风险。点击[此处](#)可获取《降低货物液化

风险》电子版。我们知道, IMSBC Code已于2011年1月1日起生效, 并且镍矿也是明确归类为A类易流态化货物, 规则也规定了发货人的货物信息的申报责任, 另外, 为了确保安全装运, 保赔协会也是明确要求派检验员协助船上进行装前检验。

行业做了这么多的预防措施, 为何镍矿液化事故屡禁不止? 是我们的安全措施不够多吗? 还是另有原因?

据我们所知, 船舶在装运镍矿过程中, 船长面临的商业压力非常大。例如, 在船舶定镍矿航次前, 新租家一般会面试船长, 租家们喜欢用有过镍矿经验的但不能太“挑剔”的船长。在装船过程中, 如果船长拒货太多, 发货人甚至会减少驳船供应作为威胁, 接着就是租家跟船东投诉船长不配合等, 可见镍矿装载已经超出了安全规则的范畴, 成了一个安全生产和经济利益的较量过程。另外, 有些发货人还用金钱诱惑船长, 让船上在装货时好好“配合”, 而这些肯定对安全不利! 当船长面对任何外部的商业压力和诱惑时,



只有坚持“安全第一”这条红线标准, 才能保证船舶安全。当然, 装运任何货物都存在运输风险, 特别是包括镍矿在内的易液化货物; 但只要各方, 特别是船上人员, 认真履职并遵守行业法规, 做好含水量测试/拒绝不合格货物并远离恶劣天气就是保证安全的一条途径。(信德海事网专栏文章: [让夺命的货物不在危害我们——也说镍矿装运](#)) 坚持原则, 做好一切我们该做的能做的, 保证我们自己的安全!



信德安全警句 XINDE SAFETY QUOTES



避免货物液化的几点提示：

- ◇ 发货人是否及时提供货物证书？
- ◇ 装货前船上是否进行了CAN TEST？
- ◇ 当CAN TEST不合格是否暂停装货并寻求专业意见？
- ◇ 完货后是否按要求进行平仓？

CAN TEST! CAN TEST?

即使样品在测试后仍然干燥，样品的MC仍然可能超过TML。CAN TEST "并不能证明货物的含水量低于TML，但可以表明货物已经超过了FMP。只有实验室测试才能确定这点。

Even if a sample remains dry after testing, the MC of the sample may still exceed the TML. The 'Can Test' does not demonstrate that the cargo moisture content is less than the TML but may indicate that the cargo has exceeded its FMP. Only a laboratory test can establish this.

