

2020年10月09日 // 星期五 // 07期

信德海事安全周报

[点击查看往期](#)

海事安全资讯

MSC箱船上，一名海员捅同事17刀，致其死亡

9月20日，一艘从中国开往美国洛杉矶的名为MSC RAVENNA的集装箱船舶上发生一起凶案/悲剧。该轮上一名海员与同事发生纠纷后，连捅17刀，最终使其同事死亡。

据美国联邦检察官办公室介绍，这名涉事海员，41岁，菲律宾籍，被指控对船上的一名人员实施暴力行为，并可能危及该船的航行安全。如果罪名成立，其可被判处联邦监狱终身监禁或死刑。

航行途中翻沉，运砂船安全亟需关注

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。接报后，交通运输部南海救助局接立即组织救助船、救助飞机以及应急潜水队开展立体救助行动，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。事发后，交通运输部救助打捞局派遣专业救助力量前往搜寻救助。从货舱成功救出1名遇险船员，并在翻扣船的生活舱和艇甲板舱室打捞出4具遇险船员遗体，另有4名船员失踪。

两个月，发生两起运砂船航行途中翻沉事故，运砂船安全亟需关注。



又一集装箱船着火！火灾频发，多个航运组织合作改善集装箱安全

当地时间9月28日上午，一艘从马来西亚巴生港驶抵印度孟加拉湾印度东部加尔各答的集装箱货轮X-PRESS GODAVARI突发火灾。据了解，本航次该轮装载了506个集装箱，现场照片显示，火灾的来源是集装箱内货物。

北京时间9月1日1930左右，一艘名为MOL Charisma的集装箱船行驶在斯里兰卡附近海域，5号货舱突发火灾。

一周时间，三条船在美国水域搁浅

10月1日，悬挂巴拿马旗、长约225米的散货船Hong Dai轮在美国诺福克郡休厄尔角(Sewell's Point)西北约四分之一英里处(靠近诺福克海军基地)的软砂底搁浅。
散货船GENCO AUVERGNE，10月1日发动机发生故障，于0850分左右，在斯卡莫卡瓦维斯塔公园外的哥伦比亚河上搁浅；
散货船OTZIAS于10月7日20:30左右，在从温哥华到美国洛杉矶港的途中，在哥伦比亚河的朗维尤附近搁浅。

阳明海运一箱船，油舱裂缝燃油泄露

美国海岸警卫队9月29日发布消息称，停泊在新泽西州巴约纳港一个集装箱码头的一艘集装箱船，船体出现破损并有燃油泄露。涉事船舶为阳明海运旗下运营的一艘名为YM Mandate的集装箱船，2010年建造，6,572 TEU，入Britannia Steam Ship互保协会。

CMA CGM遭遇网络袭击，IMO被黑

9月28日遭到勒索软件袭击的达飞轮船CMA CGM于9月30日透露，在最近遭到的网络袭击中，该公司可能已经遭受了数据泄露。

10月1日，IMO发布官方声明，表示遭到网络袭击，许多基于网络的服务无法使用。10月2日，其官方网站恢复使用。



船舶检查动态

TOKYO-MOU 8月份滞留缺陷：机舱含油类垃圾管理混乱

机舱垃圾储放区清洁状况差；垃圾桶存放处的地板上有油污；被油污染的纸板和塑料瓶等散落在地；存放含油破布维丝的垃圾桶没有盖。

TOKYO-MOU 8月份滞留缺陷：发电副机启动故障

2#和3#发电副机不能（从集控室）遥控启动和机旁启动，除非将燃油泄漏报警手动按住。根据SOLAS公约要求，如果船舶机舱自动化程度满足周期性无人值班要求，发电副机应能自动启动；其它船舶发电副机至少应能在机旁启动。

烟台八角海事：依法滞留一艘大型散货船

机舱所有通风筒（4个）防火挡板无法有效关闭、油水分离器两级排油电磁阀测试时不灵敏、驾驶室操舵装置断相和低液位报警故障、右舷救生艇两组启动电瓶中2号电瓶无法启动艇机等7项缺陷，其中滞留缺陷3项。

2020年澳大利亚港口常见滞留缺陷

1) ISM相关，比如船员不熟悉各种演习或船上培训缺失；2) 应急发电机启动和向配电板送电故障；3) 机舱风筒挡板卡阻、锈蚀、漏洞；4) 压载舱透气帽锈蚀、破损、自闭装置故障；5) 应急消防泵排水压力不足；6) 救生(助)艇，艇机启动故障，on-load 释放装置卡阻；7) 生活污水处理装置故障；8) 舱盖密封胶条缺失、损坏，封舱器锈蚀、卡死；9) MLC相关：船员合同超期，拖欠或未足额发放工资。

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:

交通运输部海事局9月21日发布《[航运公司预防船员工伤事故工作指南](#)》;

交通运输部海事局9月27日发布《[疫情防控期间船舶管理有关事宜的公告](#)》([2020年第8号](#))，自10月1日起，中国籍国际航行船舶的证书、不再实施自动展期;

交通运输部海事局9月28日发布关于切实加强船舶防碰撞工作的[紧急通知](#)。

其他协会组织:

美国交通部海事管理部门(MARAD)发布警报，近几个月来，在地中海东部和中部、波斯湾、多个中国港口多次发生[GPS信号受干扰事件](#);

North P&I发布[警告](#)，南美洲巴拉纳河出于历史低水位，导致船舶搁浅、吃水受限、减载等;进入10月份已有三条船在[美国河道搁浅](#)，需注意;

中远保险经纪: 在签署船舶燃油供应单证(BDN)前[核查](#)的重要性。



2017年6月，马士基被NotPetya勒索软件-数据被删除停摆数周造成高达3亿美元的损失。
2018年7月，中远海运集团美国公司遭遇勒索软件恶意攻击，网络中断了数周之久。
2020年4月，地中海航运(MSC)受到未知的恶意软件攻击，导致其数据中心瘫痪数日。
2020年9月28日，达飞轮船(CMA CGM)受到勒索软件攻击，旗下众多全球网站瘫痪。
2020年9月30日，IMO被黑，除公共网站外，许多基于网络的服务无法正常使用。

重点关注

ISM网络安全即将来临

DNV. GL

IMO已确定将网络安全作为船舶安全管理体系中要解决的风险，规定船公司必须在2021年1月1日后对其符合证明(DOC)进行首次年度审核之前，证明网络安全是安全管理体系的组成部分。IMO在98届海上安全委员会通过并发布了《[海事网络风险管理指南](#)》(MSC-FAL.1/Circ3)通函，各船公司应当充分考虑《指南》的要求，评估公司及其船舶网络安全的状况，制定相应的风险防范措施，纳入公司的安全管理体系。建议各公司利用这个机会充分考虑并解决其船舶运营方面数字化方案带来的网络安全问题，增强船舶抵御网络风险的弹性，确保船舶安全“在线”，并为2021年的安全管理体系审核做好充足的准备。[详情](#)

编者按

人员落水事故为何频繁发生?

信德海事网 CAPT X1

美国政府有调查报告显示，2000-2016年间，美国商船共发生204起人员落水死亡事故，其中有两点值得思考，1. 大部分死亡人员当时没有穿救生衣 2. 其中有59%落水当时是没有人发现的。为了提高人员落水后营救成功的概率，公约还专门要求船上配备【[营救落水人员计划和程序](#)】，并且要求船上每季度进行营救落水人员演习，可还是经常听到人员落水死亡或者失踪的事故。关于人员落水，重在预防，如果船上的安全意识加强了，并且按照相关的规章制度进行作业，肯定会大大减少事故的发生概率，以下是我们整理的一些关于预防人员落水的措施，希望能有所帮助:

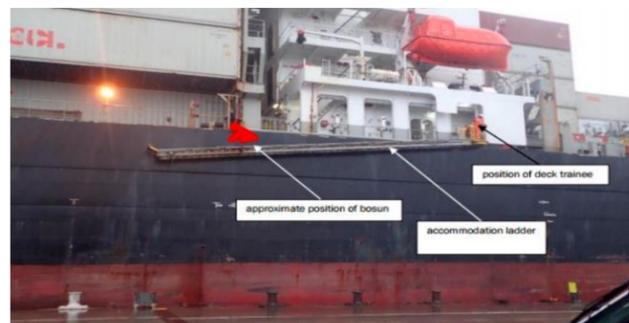
1. 对于危险性较高的舷外作业，例如船壳刷漆，大家都很重视，基本很少有事故发生，但是对于那些平时经常进行的随手可做的舷外工作，例如放置舷外梯子(包括组合梯，舷梯和引水梯等)，

还有救生艇的检查保养，看吃水等，船员认为这些作业太平常了，如果按照检查表一步步做太麻烦了，于是经常铤而走险，可能十次有九次没有事，发生一次就是致命的。

2. 某些类型船舶(如木材船，杂货船和集装箱船)当甲板装货过高，在货上走动时都有人员落水事故的发生，而这些行为在管理体系中很少把她作为舷外作业对待，当船员在甲板上走动时一定要特别小心，如有必要最好穿救生衣。

3. 还有一些是大风浪天船员被浪打到海里的案例，如果非必要，当遭遇大风浪时，尽量减少甲板走动。当大风浪天在甲板作业时，要穿救生衣，应沿着防浪扶手前行，携带高频和驾驶台保持联系并可以做必要航向调整或减速航行。

4. 一些船员认为自己会游泳，即使落水也没事。其实，人员落水后首当其冲的危险是溺水，因为从很高的地方落下去，加上海上的风浪和船舶的速度，落水后呛水的可能性很大，一旦溺水如果不穿救生衣很快就会沉底，急救的黄金时间只有4分钟，即使船员发现了船舶立即返回营救都可能来不及。



图片选自网络仅供示意

5. 低温的威胁也很大，有大部分落水死亡事故是冻死的，而不是淹死的。
6. 人员落水后，如果有人发现及时投放救生圈还好。可有些人员落水是意外发生的，如果船上人员当时不知道，过后发现了再去搜救，发现落水人员的几率微乎其微。
7. 建议在船上舷梯和组合梯处经常进行舷外作业的地方设置警示人员落水风险的警示牌，时刻提醒船员进行舷外作业有落水的风险。舷外作业的第一道防护是安全带/绳，第二道防护是救生衣，虽然使用时麻烦，可发生意外时能成为你的“保护伞和救命绳”。如果这两个防护用具都没有，发生意外落水，只能祈祷有人发现并且船能及时回来救助了!



信德安全警句 XINDE SAFETY QUOTES

关于预防人员落水的几点重要提示：

- 佩戴PPE虽然麻烦，关键时刻能救命。
- 当进行舷外作业时，是否有人在现场。
- 在低温水域中，穿救生衣存活时间也是有限的。
- “Titanic” 大部分落水者在10分钟内被冻死。
- 当发生溺水后黄金救援时间仅为 4 分钟。

安全走捷径，生命变短暂！

Shortcuts Cut Lives Short!

