

2020年12月18日 // 星期五 // 17期

信德海事安全周报

[点击往期](#)

海事安全资讯

船舶漂航中，一水手在货舱高空作业坠落身亡

据报，本月11日一艘香港公司的货轮在漂航中，一名水手在货舱高空作业时坠落身亡。事发当天，该水手和轮机部人员去货舱检修泄漏的液压管系。泄漏部位大约在离货舱底部8米高位置，需要乘克令吊吊起的吊篮上高作业，在吊篮至离舱底8米高还没接触到液压管泄漏处时，因吊篮倾斜，并且该水手没有系安全带，结果摔到舱底，不治身亡！发生这样的悲剧，是法规不够严格？是程序不够科学？还是制度不够健全？问题往往还是出在执行上！**但违规执行的背后原因到底是啥？难道海员就是不注意安全吗？！**需要业界来反思？怎样让大家意识到安全是为自己而不是仅仅为了遵守规章制度！

“国电15”轮搁浅暗礁，所有海员获救

12月11日早上大约0838左右，一艘名为“国电15”的干散货船舶在南横岛东南面水域触礁。船讯网查询显示该轮搁浅在了一个基准面下1.6米的暗礁浅点上，当时航速从10.6节短时迅速降到0。据悉，该轮装载7万吨煤炭，触礁后货舱进水，右倾10度，船上共23名中国籍船员。18名船员登上救生艇离船，被附近的其他货船救起，剩余5人（船长、轮机长、大副、三副、三管轮）关停相关设备后，登上救援直升机，23名船员已全部离船，无人身安全危险。



舵机故障，长江口两船碰撞一船沉没，8人生还3人遇难5人失踪！

12月13日夜23时30分，一艘外籍集装箱船OCEANA（“长锦海洋”轮）在长江口深水航道D15号灯浮附近，与另一集装箱船“新其盛69”碰撞，导致“新其盛69”轮进水翻扣，碰撞后约28分43秒沉没，预计650个集装箱落水，“新其盛69”上共16名中国船员遇险。接报后，上海海上搜救中心全力开展遇险人员搜救，目前共救起11人（其中3名人员已无生命体征），其余5人仍在搜寻中。“OCEANA”轮在事发前3小时刚从上海外1码头装箱离港，在发生碰撞前，该船以14.5kn的平均航速在航道上正常航行。从船讯网报道可见，该轮发生事故前后不到5分钟的时间内大幅向左转向，几乎是横向，90度撞上“新其盛69”轮。分析可能是外轮在高速行驶中舵机突然卡死，失控后自行向左满舵，并且留给驾驶员应急响应的时间极短，才导致船舶大幅度转向撞上“新其盛69”轮。当然具体原因还得等待海事进一步的调查。据称，事发时附近船舶收到OCEANA轮发布的“MY STEERING OUT OF CONCONTROL, KEEP CLEAR OF ME, QUICKLY”的信息。进一步印证了舵机故障的原因。

货船10天里遭海盗3次登船袭击

据国外媒体报道，不到10天时间，一艘希腊成品油轮遭遇尼日利亚海盗三次登船袭击。在此提醒业界，几内亚湾的海盗已经到了饥不择食的时候，前往该海域一定要注意。建议船只在该区域航行时保持最高警戒水平，同时尽可能按照西非BMP的要求实施全面防御措施。此外，国际海事局IMB建议，如果可能的话，船只应保持在离岸至少200-250海里航行。

一艘成品油轮在沙特吉达港发生爆炸

BW集团旗下的油轮船东Hafnia 发布声明称，该公司旗下一艘成品油轮于14日凌晨在沙特吉达港发生爆炸和火灾。遭遇本次事故的船舶名为 BW Rhine是一艘2008年建造的76,580-dwt的成品油轮。声明中称，该轮遭到“外部来源”的袭击，导致船舶发生了爆炸，随后起火。致5号压载舱和4号货舱的左舷船壳损坏。注意：**本次事故是不到一个月时间沙特海域发生的第二起油轮爆炸事件。**



船舶检查动态

2020年11月TOKYO-MOU地区PSC检查情况 来源：阳光安检

2020年11月1日至11月30日，东京备忘录地区共开展PSC检查1700艘次，发现缺陷3007项。其中，滞留船舶37艘次，平均滞留率为2.18%，较10月份的3.45%显著下降。

11月份共有9个国家/地区实施了滞留，澳大利亚滞留艘次最多，共滞留了10艘次，其次是韩国和日本。

AMSA在11月份滞留的船舶中，共开出13条滞留缺陷，主要关注点依旧集中在救生设备、消防设备及ISM三个方面。

11月份加拿大滞留率最高，为6.67%，滞留的3艘船舶均被开出了应急系统方面的滞留缺陷。

中国滞留率虽然只有3.66%，但滞留的3艘船舶中发现的滞留缺陷有12条，近一半的滞留缺陷与船舶水密/风雨密状态相关。

11月份共开出98条滞留缺陷，占比最大的除了消防设备、救生设备、ISM及应急系统等常规检查重点外，劳工方面滞留缺陷凸显。受全球新冠疫情影响，船员往返船舶受到了巨大的阻碍，由此引发一系列问题。例如：船员工资未支付；合同到期未安排换员；船员在船连续工作时间超过12个月；未提供食物和饮用水等。

消防设备缺陷：防火门或门框破损；机舱防火挡板故障；驾驶室火警报警面板故障；机舱油类积聚；消防管系破损严重；泵舱间气体探测装置故障等。

救生设备缺陷：救生/助艇无法启动；救生艇无法遥控释放；救生筏未处于立即可用状态；救助艇吊车故障等。

应急系统缺陷：应急消防泵故障；无法开展有效消防演习/弃船演习；应急发电机无法启动等。

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:

[美国加州石油污染](#)-增加与石油泄漏相关的刑事处罚, 新法规将于2021年1月1日起在加利福尼亚州生效;

宁波海事: 最新版《海船船员适任考试和发证规则》(简称《20规则》) 常见问题解读;

CCS 于12月14日发布504号技术通告: [经修订的救生艇系统操作和维护手册制定指南](#)。

其他协会组织:

The American Club:美国加利福尼亚州海洋入侵物种计划(MISP)修订,2021年1月1日开始;

Proinde于近期发布了《巴西游载大豆实用指南》, [点击下载该指南](#)

UK P&I 于12月4日发布了130页的[《全球船员换班操作建议手册》](#)概述了当前全球港口船员更换方面的挑战和问题。



PSCO 将通过以下方面 (不限于) 初步判定船舶无基本网络风险管理要求:

- 1.不良的网络环境 (例如公开展示网络的密码/登录名, 电脑系统简单的登录密码或不需登录, 一段时间不使用后没有自动注销, 频繁使用闪存或 USB 并在使用前没有进行病毒查杀);
- 2.船上计算机设备有恶意软件, 如弹出窗口等;
- 3.船员对影响船载系统的异常网络活动/可靠性问题的抱怨;
- 4.收到疑似来自船长/船员的伪装/网络钓鱼电子邮件; [USCG检查指南Q&A](#)

重点关注

USCG船舶网络风险管理检查

CCS函-502号

USCG于10月27日发布了[《船舶网络风险管理工作须知》](#), 自2021年1月1日起, 将在PSC检查中关注网络风险管理问题:

- 1.如果公司在2021年1月1日后的DOC年度审核时未在其安全管理体系SMS中纳入网络风险管理内容, 则PSCO可开出代码30缺陷, 滞留船舶, 并要求在3个月内或下一次到美国港口前完成附加审核。
- 2.如果船舶SMS中已纳入网络风险管理内容, 但并未遵循, 则会开出代码为17的缺陷, 要求船舶在开航前进行纠正, 并在3个月内或下一次到美国港口前完成内部审核。
- 3.如果船舶严重违反了SMS中网络风险管理规定, 造成影响船舶操作的网络安全事件, 则PSCO可开出代码30的缺陷, 滞留船舶, 并要求在3个月内或下一次到美国港口前完成附加审核。

编者按

大风浪天气, 船舶安全航行注意事项!

信德海事网
CAPT JIN

冬季海上航行常伴随狂风巨浪, [大风浪中, ONE Apus轮1816个集装箱坠海](#), 沿岸或近洋航行的较小吨位船舶应以避为主, 而远洋船舶跨洋航行, 遭遇风浪时基本无处躲避, 船舶的横摇、纵摇和垂荡直接威胁船舶的安全。

横浪情况下波浪周期接近船舶横摇周期时, 船舶左右摇摆最剧烈, 横摇角会越摇越大, 可能会产生至船舶倾覆的横谐摇, 此时应果断调整航向, 且横摇极易引起货物位移进一步加剧船舶危险。顶浪航行不可避免的产生纵摇和垂荡, 船长小于等于波长时纵摇会急剧增大, 小船遇长波不论船速如何, 纵摇都无法避免且随着波高的增大船舶的垂荡会越来越严重。激烈的纵摇和垂荡都会产生拍底 (Slamming) 甲板上浪以及螺旋桨打空 (Racing), 对船舶造成极大损伤, 需降低船速和改变航向避免以上现象。

顺浪航行时则可能尾淹 (pooping), 甚至会突然产生首摇而横于波浪中, 导致船舶会突然出现很大的横倾, 这使船舶陷入出现倾覆的危险境地, 称之为打横 (broaching), 顺浪中如出现这种征兆, 应果断降速。

航海预报已越来越先进, 将有大风浪来临时, 应严格准守公司体系文件的规定, 提前采取措施, Checklist不仅仅是“√”的Paper Work:

- 确保船舶水密完整性; 船上活动物件, 如舷梯等需额外绑扎加固; 尽量避开大风浪区, 比如晚开航或走低纬航线, 但这需取得公司、租家或气导的认可。
- 做好应急准备: 确保主机、舵机等运转正常, 当UMS时机舱改为双值守; 确保应急及驾驶室设备正常; 甲板上架设救命绳或者扶手绳; 没有命令所有人员不得外出。
- 压载航行遭遇大风浪危害更大, 减少压载舱自由液面, 跨洋时Heave ballast tank必须压满并及时补水, 否则舱盖和Cleat都极易受到损伤; 为减少拍底、打空等现象应保证螺旋桨没入水中不得少于其直径20-30%, 且尾倾吃水差在1.5-2.0米比较好。



图片选自网络仅供示意

- 大风浪中应手动操舵; 风浪不严重时可采用左右船首偏迎风“Z”字前进; 横摇、纵摇或垂荡及上浪严重时应降至保持舵效的最小速度, 将风浪放在船首2-3罗经点的方位上迎浪“滞航”航行; 如以上都不可行则可改为“顺浪”, 但要避免打横, 不易保持航向时可尝试船尾漂曳缆绳提高保向性。
- 大风浪中不得不调头时应掌握“三大八小”的风浪规律, 错过时机时应等待下一次, 切勿强行掉转。万一出现问题切忌急速回舵, 以防倾覆。

冬雾强风季节也是我国水上交通安全事故多发季节, 小心驾驶, 祝大家航安 😊



信德安全警句 XINDE SAFETY QUOTES

风平浪静的大海永远不 会造就一个熟练的水手

“A smooth sea never made a skilled sailor.”

— Franklin D. Roosevelt.

任何船只对恶劣天气所能采取的最好的预防措施就是减速，并转到更有利的航向。

The best preventive measure any vessel can take against heavy weather damage is to slow down and to alter to a more favourable course.

