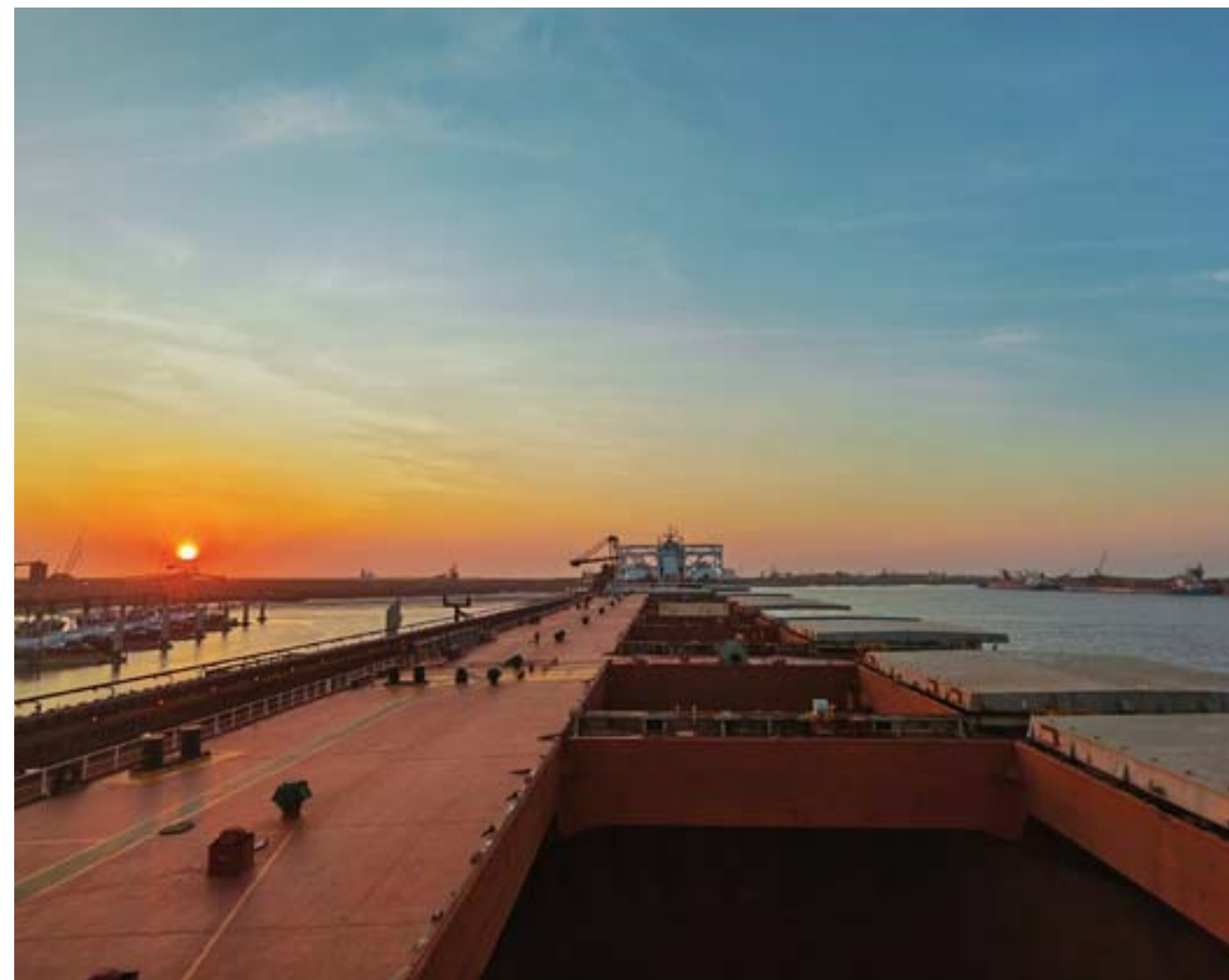


远 航

第五十期

2024 年 4 月



暮色中的 OCEAN CHINA 轮 摄影：蒋维平

远
航

第
五
十
期

2024 年 4 月



公司温馨的船员宿舍

 青岛远航国际船舶管理合作有限公司
青岛远航源丰润船务有限公司

地址：青岛市崂山区北宅街道大崂樱桃山谷
电话：(0532)82656688
邮编：266104



青岛远航国际船舶管理合作有限公司
青岛远航源丰润船务有限公司

龙年起航

碧波船长

龙舞春波启帆航，
年序更新事渐忙。
晨霞暮雨皆祥瑞，
岁岁平安福满舱。

清风晚霞

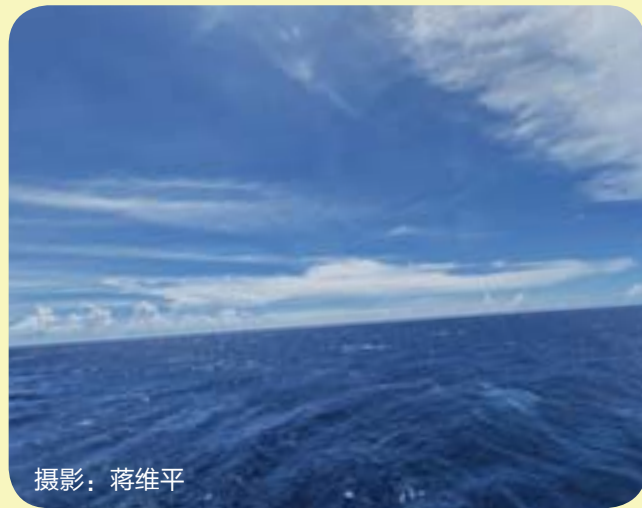
文 / OCEAN TIDE 轮三管轮 蒋维平

斜阳伴送倦鸟归，
皱波荡漾晚舟回。
烟霞漫天随风起，
暮色迷眼惹人醉。

摄影：崔崑



摄影：蒋维平



摄影：崔崑



我司在山东省水运系统“安康杯” 竞赛中取得优异成绩

为鼓励先进，树立典型，进一步激发全员参与安全生产工作的积极性和主动性，2023年底，山东省海员工会在全省水运系统开展创新创优竞赛活动。经过层层推荐选拔，获奖名单最终于2月29日发布。青岛远航源丰润船务有限公司荣获2022-2023年度“安康杯”竞赛优胜单位，并揽获先进船舶、先进班组和优秀个人等共8项荣誉！

2022—2023 年度全省水运系统“安康杯”竞赛结果通报 我司获奖项名单

优胜单位

青岛远航源丰润船务有限公司

先进船舶

OCEAN DUKE 轮 TS ECHO 轮

先进班组

OCEAN PRINCE 轮 轮机部
青岛远航源丰润船务有限公司 船员部

优秀个人

邢忠亮船长 李国强轮机长 李长亮大厨

祝贺以上获奖的集体和个人！感谢全体船员的辛勤付出！让我们继续努力，树立安全生产意识，不断提升安全管理水平，为船舶的安全运营提供有力保障！

远 航

第五十期
2024 年 4 月



蓝色中国 OCEAN CHINA 摄影：黄华平



青岛远航国际船舶管理合作有限公司



青岛远航源丰润船务有限公司

远 航

2024 年 总第 50 期

编委会

主 任：桂四海

副主任：姜 卫

委 员：冯 震 温润军

主 编：姜 卫 厉 麦

副主编：王元吉

地 址：青岛市崂山区北宅街道

大崂樱桃山谷

电 话：(0532) 82656688

(0532) 82653568

邮 编：266104

E-mail: yuanfengrun@olongqd.

com

主 办：青岛远航源丰润船务

有限公司

山东省内部资料

目录 CONTENTS

Ocean Line News Update

· 远航新动态

01 公司成功举办 2024 年签约生第一期入职培训

04 青岛市职工国际交流服务中心携手我司领导走访慰问一线船员代表

Shipowner Column

· 船东专栏

05 警惕“船舶密闭空间” / 朱晓冬

Cherish life & alarm bells ring

· 珍惜生命
警钟长鸣

12 威海 12·22 “金旺岭”轮与“鲁日山渔 61027”

船碰撞事故警示 / 张鹏飞

Convention & Management

· 公约 / 管理

15 浅谈香港注册船舶涉及船员的文件及填写注意事项 / 温润军

19 东京备忘录发布 2023 年消防安全 CIC 初步结果

Technique Show

· 业务交流

23 海盾压载水管理系统滤器维护报告 / 马光明

27 风机挡板卡阻，岂能“活络”几下子 / 任金艳

- 30 初次挂靠美国港口小记 / 王亮
- 37 OCEAN BELT 轮 V037 航次装货纪实 / 谭晗
- 42 中澳航线各个海域的航行注意事项 / 周浩
- 45 船用高压清洗机的使用反馈 / 罗俊辉
- 47 亚洲轮救生艇筏、救助艇的操作和维护 / 庄志文

The Classroom

· 知识之窗

- 52 国内沿海渔船作业方式及避让建议
- 56 关于静水压力释放器的那些事
- 59 确保克令吊安全的关键几步，您做对了吗？

Training experience

· 培训心得

- 62 培训满载而归，动力源源不断 / 张荣祺
- 63 自信植于源丰润，无畏踏上新征程 / 闫冠宇
- 65 且将新火试新茶，远航趁年华 / 袁森

Life Garden

· 生活园地

- 66 初次上船，如果顺利渡过实习期？ / 郭旭
- 67 船行大海，和谐关系破浪前行
- 69 心若含梦 扬帆起航 / 贾鲁凯
- 70 等待，成为记忆 / 薛玉利

公司成功举办 2024 年 签约生第一期入职培训

寒冬未消，春意方俏，3月5日至7日，来自江苏航运职业技术学院、青岛港湾职业技术学院、青岛船员职业学院和渤海大学的30名航海类应届签约毕业生相聚在青岛大崂樱桃谷，参加了公司2024年第一期新进海员入职培训，为自己即将踏上远航旅程做好充足的准备。



5日上午9点，公司总经理姜卫先生致开班辞，既高屋建瓴，又结合实际，为签约生们讲授了职业生涯的第一课。



随后，公司副总王元吉轮机长为大家介绍了公司企业文化、发展历程及各板块船舶概况。总经理助理王杰玉经理讲解了公司管理制度、船员换班流程、船上工作和生活的注意事项等。人力资源部和证件部也分别为签约生们带来了关于公司人事关系办理、合同签订、社保缴纳以及证书更换等具体事宜，可谓干货满满。

6日上午，王副总和海务经理吴庆海船长分别为轮机专业和驾驶专业的学生讲授了首次上船的实习内容及要求，为每一阶段的学习重点做了清晰规划，并教大家摆正心态，做好从学生到船员身份的转变。此外，公司还邀请休假中的王占元船长，优秀师哥代表姚宝将二副和王广超三管轮，与大家分享了自己的航海体验和学习心得，多个角度为“新手小白”们展示了海上的学习和生活实况。





培训的最后，公司主要领导和签约生们围坐在一起，展开了一场热烈的座谈交流。同学们各抒己见、踊跃提问，一一得到了公司领导翔实的解答。通过充分的交流沟通，新进海员们不仅明确了自己的职业规划和学习目标，更深刻地了解了航行安全的重要性，他们无不踌躇满志，对即将到来的航海生活表示热切的期盼！



活动的最后一天，公司组织签约生到青岛百年企业和地标性景点参观游览。大家在畅游中加强了情感交流，相约在船上协同工作、共同进步！祝福年轻学子们前程似锦，展翅高飞！



青岛市职工国际交流服务中心携手我司领导 走访慰问一线船员代表



临近春节，在青岛市总工会指导下，青岛市职工国际交流服务中心党总支开展了“情系职工·冬送温暖”活动，深入走访慰问青岛市一线船员代表。2023年1月24日，青岛市职工国际交流服务中心崔欣副主任在我司副总经理王元吉轮机长的陪同下，走访了居住在即墨区的水手长祝明安一家，带着亲切的关怀和问候，工会和公司分别送上了新年礼品及慰问金。

祝明安水手长在公司服务了14年，工作勤勤恳恳、爱岗敬业，具有高度的安全意识和责任心，他与船上各部门、各位同事间的协作能力尤为受到大家的认可，是公司不可多得的优秀水手长。工会和公司领导关切询问了船员及家属的身体健康状况，以及工作生活上是否存在困难，

在细话家长中，表达着对船员兢兢业业地坚守一线岗位，家属默默肩负起全家大小事务的衷心感谢。

“在公司工作了这么多年，我最大的感觉就是很踏实。感谢船东和公司提供了这么好的平台，让我能心无旁骛，专心上船。从一名水手干到水手长，我们全家也从农村搬到了市区，生活条件改善了太多！这次，还收到了工会组织和公司领导的记挂，真的很暖心！”祝明安水手长表示，自己定会继续努力，立足岗位，为船队多做贡献。

下一步，我司工会将继续紧跟上级组织的步伐，围绕“让船员满意，让家属放心”的服务宗旨，积极解决船员及家属的实际诉求，共同为船员打造温馨港湾。

警惕“船舶密闭空间”

文 / 远航集团香港长海船务管理有限公司安监部总经理 朱晓冬

关键词：密闭空间（Enclosed space），工作许可证（Working permit checklist），人员培训（Training），安全文化（Safety culture）。

Part I：关于船舶密闭空间

密闭空间一直被业界认为是高风险的处所。其不仅存在于船舶，也存在于陆地上相关的产业。

由于密闭空间的进出开口比较受限和狭窄、通风不良，以及该类场所在初始设计时并没有定义为被用作长时间、持续的工作场所，这样当人员万一有需要进入密闭空间作业时，就存在较大人员安全风险。尽管相应的国际公约 SOLAS 第三章 III/19.3.6.2.3 强制要求船舶密闭空间处所救援演习需要每两个月进行一次 以及 IMO Circular A/1050(27) 关于经修订的《进入船上封闭处所的建议案》，以及各船舶管理公司的安全管理体系都有具体的操作程序和指引，但是由于人员进入密闭空间而引起的伤亡报道时有发生，且从未终



止过。

根据国际保赔协会集团数据统计，在 2015 到 2020 年间，共发生 83 起密闭空间人员身亡事故，其中 53% 是由于缺氧造成，60% 的人员身亡事件发生在船舶货船。

通过业界事故调查显示，在密闭空间发生人员严重伤亡事故的原因有很多，但导致密闭空间场所发生事故的最主要和直接的原因是空气存在的危险：

1. 氧气含量不足以维持人员生命

由于船舶本身固有的构造特点，当结构钢铁生锈时会消耗周围空气中的氧气，若密闭空间缺乏足够的通风和空气流通，极容易导致空气缺氧。含氧量低于 19.5% 被定义为缺氧，缺氧会对人体多个系统和器官造成影响。氧气低于 12% 将会导致昏迷。当氧含量低 6%，40s 内即可致人死亡。这些反应可突然且迅速出现，这就解释了为什么在缺氧

舱室内，人员还没有意识到出了什么事情就已经晕倒，无法逃离舱室。因为人员对于缺氧状况无法事先察觉，容易造成麻痹大意。除非使用船舶配备的气体检测仪进行测试才可以确认环境的安全性。

在人员密闭空间事件统计中发现，当发现人员在密闭空间昏迷时，考虑到情况特别紧急，外部人员在密闭空间处所进行救援发生的意外事故比例也比较高。经事故调查显示，救援人员在没有进行气体检测和确认当时环境安全、匆忙佩戴好个人气体呼吸器设备就贸然进入，由于设备本身缺陷或人员使用不当，极易导致救援人员当场昏迷，更严重的会导致人员伤亡。

2. 有毒气体在一定浓度下可致命

由于船舶所装货物的特性，有些会耗尽氧气（煤炭货物）、释放有害烟雾（硅铁、硅锰等）。船舶装载粮食及木材等货物时，需要在货舱中投放一定量的包括磷化铝、磷化锌等在内的杀虫剂对货物进行熏舱。该类杀虫剂会吸收水分，产生化学反应，释放磷化氢等剧毒气体。该气体甚至会渗漏到相邻舱室，当空气中的浓度达到 5PPM 就会极度危害人体健康，通常熏舱说明中要求的安全极限是 0.3PPM。

此外，货舱等密闭空间也有可能存在含有多种有毒微量成分（如一氧化碳、二氧化氮）的惰性气体。

3. 易燃气体（碳氢化合物）增加了爆炸风险

如果舱室内有碳氢化合物（如油类或燃料），碳氢化合物气体或蒸汽与氧气混合量充足，将形成易燃环境，此时一点火源（例如一个火花），就会导致爆炸。为了确保处所内的环境安全，必须核实易燃气体的浓度应低于易燃环境的最低形成值，即爆炸下限（LEL）。燃油舱内存在残油，可能会产生硫化氢等爆炸气体。

根据国际海事组织（IMO），密闭空间被定义为具有以下任何特征之一的空间：

- 有限的出入口
- 通风不足
- 并非为人员连续工作而设计的场所

通常提及船舶密闭空间立即想到货舱、双层底舱、燃油舱、压载舱、干隔舱、污水舱、电缆管、主机扫气箱等密闭的空间。但需要注意的是，并非所有的危险密闭空间都容易被人员识别，例如：

◆ 由于所装货物的原因，或是货舱经历过熏舱作业，船员习惯性地卸货前将货舱 frame 顶部的货物清理和移除，以方便完货以后的货舱清洗工作。

即使当船舶在港内已经开舱和开始卸货，但是货船周围上部空间依然会由于通风不良而形成一密闭空间。有过报道某散货船装载谷物粮食，在抵港靠泊后开舱准备卸货，甲板部成员以为舱盖已经打开，一直保持通风，在没有任何气体探测确认和使用个人安全防护装备时，就下货舱准

备清理高位的谷物，其结果就出现类似的人员密闭空间身亡事件。

◆ 油漆、化学品、电瓶间和二氧化碳室，尽管该等处所有通常的进出口/大门，当人员进入前也应进行足够的通风，防止空气缺氧和一些有害气体对人体造成的伤害。

◆ 如果平时通风的处所意外减少通风或不再通风，该等处所也应被认为是危险处所。

Part II：案例学习

● 事故案例一：

灵便型散货船 Blue Cecil 轮于 2023 年 11 月 13 日从美国波特兰出发，卸货港为新加坡。2023 年 12 月 8 日，该轮航行于菲律宾附近海域时发现船舱中三名海员失去知觉，怀疑吸入危险气体。船长于傍晚寻求医疗救助，当天晚上船上值班医生宣告该三名船员死亡。

● 事故案例二：

某轮从巴西游装运大豆回中国港口卸，装货结束后货舱用磷化铝药

物熏蒸。在到港前开舱将药物取出，随即又封舱。该轮在卸货港外锚地等泊期间，水手长发现货舱盖排水管下有滴水，于是在未经请示船长和大副，也未对货舱进行充分通风，在没有佩戴个人防护装备的情况下，贸然打开货舱人孔道门下舱检查。两名年轻的水手见水手长下舱多时未归，也随即进入货舱搜寻水手长，最终三人均昏倒在货舱及通道内。虽经船长协调港方全力抢救，无奈水手长因吸入过量磷化氢气体而不治身亡，两名水手也遭受不同程度的脑损伤。

● 事故案例三：

某轮载运原木，在港口靠泊卸货期间，一名装卸工人进入货舱梯道后昏迷在梯道底部，随后船上大副在实施救助过程中也昏迷在该梯道内，两人经抢救无效死亡。

事后调查发现，该装卸工人严重违反该公司《有关人员进出舱口安全操作规程》，未在指挥长监护

下进入货舱，未采取安全防护措施，擅自从澳洲梯道向下进入缺氧、有毒的不安全环境，导致其本人窒息死亡。

该轮大副在接到码头装卸工人误入 No.1 货舱澳洲梯道失联的报警后，未按船舶应急部署的救助程序组织搜救、未对进入澳洲梯道进行风险评估、未检测气体、未正确穿戴防护装备就盲目进入缺氧、有毒的不安全环境试图救援，导致本人因呼吸、心搏骤停而死亡。

Part III: 事故原因分析：

根据业界数据统计和分析，总结出人员在密闭空间和处所发生事故的根本原因概括如下：

1. 人员安全意识不足，缺乏情景意识和“what…if…”的风险管控意识，对人员进入密闭空间潜在的安全风险和隐患认识不足。
2. 违反人员进入密闭空间安全操作规程，没有严格执行和遵照公司安全管理体系中有关人员进入密闭空间的操作要求，在没有进行完全通风和气体检测，以及完成工作许可证检查清单就贸然进入。
3. 缺乏有效的、针对性的人员培训和密闭空间处所救援应急演练。
4. 负责指派该项工作的主管人员，在人员进入密闭处所前，未能确保船舶的安全程序得以遵循，缺乏对整个操作过程的有效监控和持续评估。
5. 人员习惯性的违规，存有侥幸心理和对任何事抱有

Can do attitude 的心态，缺乏系统的以规则为准绳的行为操作要求(Rule-based approach)以及风险管控意识。

6. 缺乏有效的船舶安全文化建设和营造良好的船舶安全文化氛围，以确保公司的各项规章制度得以落实和严格遵循。

上述三例人员密闭空间伤亡事件，当发现进入货舱的人员出现问题或昏迷不醒时，外边的救援人员当时正是出于本能和情感，会很自然地进行立即救援。当时情况下，救援人员很容易忽视应有的警觉性、技能进行及时有效的救助，就不假思索地进入密闭空间进行人员救助。据业界统计，密闭处所内人员身亡有一半以上是准备进行救援的人。

经过分析该类事故，除了当时情况特殊和救援工作的紧急性，人员的不安全行为、安全意识不足、漠视安全隐患，以及侥幸心理在整个过程中也扮演着重要角色，最终导致额外的人员身亡悲剧发生。

Part IV: 事故预防措施；

1. 加强船员安全教育培训，切实提升人员对于密闭空间的识别和警戒，进一步提升船员安全风险防范意识和自我防护能力。

由于密闭空间内容易发生缺氧或存有有毒气体和易于燃烧爆炸的气体，在没有进一步借助专业设备进行检测前，仅凭目视或个人感觉无法察觉。因此通过加强日常培训和

讨论，切实提高人员对于密闭空间风险和隐患的认知，提升个人的警觉和安全意识，任何情况下切勿贸然擅自进入密闭空间。即使处于救援人员的紧急情况下，也都不能冒风险，必须遵守密闭处所的救援程序。

2. 严格遵守公司安全管理体系中要求的人员进入密闭空间的各项要求，进入前需要进行充分处所通风、气体检测。

通常机械通风对保证密闭处所安全非常重要，在人员进入前换气越多越好。只要安全可行，应打开处所的所有通道，使空气最大限度流通。在每个禁止进入的通道附近应放置适当的警示标志，并放置防护栏，防止造成人员伤亡。

当进行气体检测前，应提前一段时间停止通风，通常大约为 10 分钟。如果气体读数符合规定，应继续保持通风。直到密闭处所内的作业完成，人员从处所安全撤离才能

停止通风。

此外，气体检测应对处所的各个层面进行检测。一些气体比空气重（如硫化氢），还有一些比空气轻（如甲烷）。如果气体聚集在处所较低的层面，会将空气挤推到舱室的较高层面，反之亦然。除了在不同的层面进行检测，还应尽可能在不同位置进行检测，因为即使彻底通风后有些气体仍可能存在。如果场所内的框架结构比较复杂，可能限制空气流动，则更应特别注意。

3. 严格按照公司体系文件要求，执行人员进入密闭空间工作许可证制度（Working permit checklist）和风险评估（Task risk assessment），未经船长或轮机长许可，船上人员不得擅自进入密闭空间。进入密闭空间作业，要严格执行安全操作规程，继续做好连续通风、测氧与人员安全保护。

当进入密闭处所时，应安排有经验的船员守候在处所的入口处。

IMO 定义这样的人为“守护人员”，该人员需经过适当训练，在其他人员进入密闭处所时进行守护，同进入处所内的人员保持联系，并在事故发生时启动紧急程序的人员。

在人员进入密闭处所作业整个过程中，保持对气体持续不间断的检测和监控。船长、轮机长和现场负责人员应加强对整个操作过程的监控。

4. 强化人员进入密闭空间演习，提升人员的应急救援操作能力。严格按照要求开展演习，防止形式主义和走过场，强化安全意识。严格按照 SOLAS 供应第 III 章第 19 条 3.3 的要求，进行至少每两个月的进入船上密闭空间的演习，演习应结合船上不同部位、舱室的密闭空间开展，测试和演练个人防护装备、通信设备和程序、气体检测仪、救生设备和程序等。

5. 工前会（Toolbox talks）及基于任务的风险评估（Task Risk Assessment）的实施，使团队或个人对任务要求、存在风险以及预控措施有更清楚认识。

工前会（Toolbox talk）即“安全承诺”的表现方式、风险和管控讨论平台，也是船上积极的安全文化建设和营造良好的安全文化氛围的重要组成部分。

工前会（Toolbox Talk）要求现场负责人员在进行某些关键作业前组织大家举行 Toolbox talk，以进一步提升操作人员的风险意识、团队协作和人员安全防护。当团队中任何成员发现当前操作具有危险时，可以根据 Stop

Work Authority 行使权力，要求临时终止操作，直到相关风险已经被移除再恢复该项作业。

通过工前会（Toolbox talks）、风险评估（Task Risk Assessment）和行使 Stop Work Authority 的权力，确保人员不但对自己的安全行为和操作负责，同时也对团队成员的安全负责，当发现他人的不安全行为和操作时，通过及时提醒和纠正以减少事故的发生。

6. 创建有效的船舶安全文化建设，营造良好的安全文化氛围和提升个人安全行为准则，养成以遵循规则为导向 Rule-based approach 和风险管控为目的（Risk-based approach）的船舶安全管理和操作模式。

纵观人员进入密闭空间所发生的伤亡事件统计，发现其主要原因是人员的安全文化的缺失。简言之，船舶安全文化就是要将以人为本和安全第一的理念和意识真正渗透到船舶日常的各项安全管理中，使安全成为船员和船舶管理者的自觉行为和思想方式。

为达到该目的，一方面认真学习和严格遵守船舶安全管理体系文件的一些具体要求和设备的操作规程，养成以遵循规则为导向的日常工作模式，另一方面在船队中创建无责备文化（No-Blame Culture），鼓励大家积极报告身边的危害、险情和事故，进一步增强风险意识。通过大家广泛参与和分享经验教训，防止类似事件的发生。

在创建船舶安全文化的过程中，需要注意的是影响人员因素有很多方面，包括现场组织人员的领导力、情景意识缺失、资源和模式的不足、人员分心和疲劳、人员自满情绪、作业人员认知不够、技能尤其非技术技能（软实力）欠缺等多会造成一些人为错误的事故发生。

事故总是无情地提醒我们，由于人员缺乏安全意识、忽视规章制度而导致的人员进入密闭空间处所的伤亡悲剧在业界不断重演。

通过持续提升船舶安全文化理念，规范人员的安全行为、加强人员的安全培训、强化人员的执行力，将船舶日常的安全操作和管理理念渗透到每个人员的日常思维和操作中，养成人员自觉遵守和主动维护各项规章制度的良好习惯，最终形成一种人人讲安全、事事讲安全的良好工作环境氛围。

威海 12·22 “金旺岭”轮与 “鲁日山渔 61027”船碰撞事故警示

文 / 山东省海事局安全处副处长 张鹏飞

一、事故概况

2022 年 12 月 22 日 0150 时许，香港籍散货船“金旺岭”轮在石岛东南约 23 海里处（概位：36°46.5' N/122°53.4' E，位于毗连区内）与日照张家台籍“鲁日山渔 61027”船发生碰撞，导致“鲁日山渔 61027”船沉没（事故发生时船上共 11 人），5 人死亡，6 人失踪，构成重大等级水上交通事故。

“金旺岭”轮法定证书齐全有效。船舶状况良好，车、舵、航行灯以及相关助航设备均工作正常。事发时船舶配备船员 21 人，船员适任证书齐全有效，船员配备符合该轮《船舶最低安全配员证书》要求。“鲁日山渔 61027”船证书齐全有效。事发时船上共有 11 人，超出核定乘员 1 人。配备职务船员缺少船副和轮机长，不满足《中华人民共和国渔业船员管理办法》中《海洋渔业船舶职务船员最低配员标准》有关要求。

二、事故经过

2022 年 12 月 21 日，“金旺岭”轮由山东日照岚山港开航，空载驶往天津港。

12 月 22 日 0032 时，“金旺岭”轮进入石岛东南通航密集区。船位 36°35.2' N/122°45.6' E，航向 030°，航速 10 节。

0126 时，二副通过雷达发现“鲁日山渔 61027”船，两船距离 5.63 海里，“鲁日山渔 61027”船位于“金旺岭”轮右前方，方位 57.5°，DCPA 为 0.5 海里，TCPA 为 22.8 分钟，“鲁日山渔 61027”船船首向不稳定，两船存在碰撞危险。

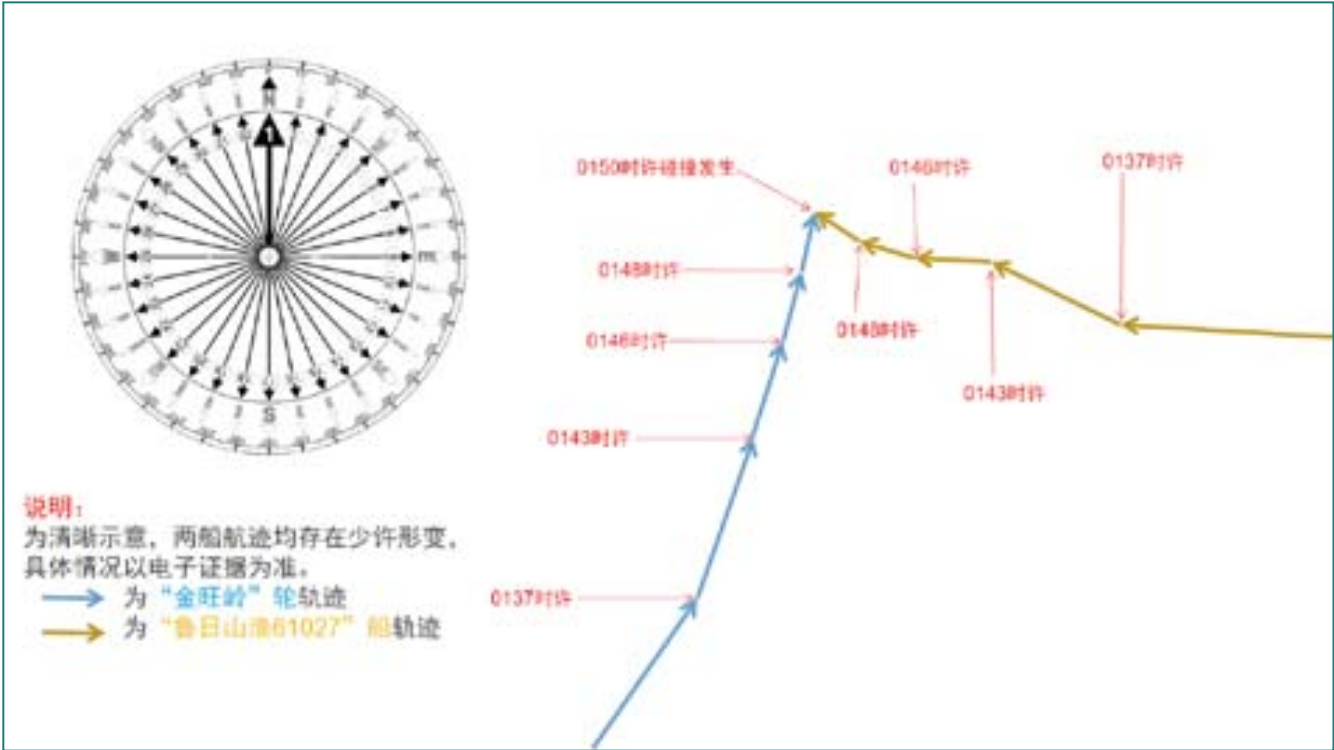
0143 时，“金旺岭”轮船位 36°45.3' N/122°53.1' E，航向 013°，航速 10 节。两船距离 1.3 海里，DCPA 为 0.4 海里，TCPA 为 8.5 分钟。二副发现“鲁日山渔 61027”船大角度左转。0145 时，二副发现“鲁日山渔 61027”船大角度右转。

0147 时，两船距离 0.47 海里，DCPA 为 0.06 海里，TCPA 为 2 分钟。二副将主机转速从 112 转降为 110 转。

0148 时，两船距离 0.3 海里，DCPA 为 0.07 海里，TCPA 为 1.3 分钟。“金旺岭”轮通过 VHF16 频道呼叫“鲁日山渔 61027”船，未得到回应。二副又采取降速措施，由海上速度降为操纵速度。

014930 时，两船距离 0.11 海里，DCPA 为 0.07 海里，TCPA 为 0.2 分钟。二副通过 VHF16 频道呼叫“鲁日山渔 61027”船，无应答。“鲁日山渔 61027”船逐渐进入“金旺岭”轮盲区。

0150 时，两船发生碰撞。



三、事故原因

经调查，事故原因为：两船在能见度良好的天气条件下，未对当时的局面作出充分的判断并及早采取有效的避让措施从而导致碰撞事故发生。

“金旺岭”轮作为交叉相遇局面下的让路船，未能按照《避碰规则》要求尽可能及早地采取大幅度的行动，宽裕地让清“鲁日山渔 61027”船；“鲁日山渔 61027”船作为交叉相遇局面下的直航船，在碰撞发生前 10 分钟内航向多次大幅度变化，未履行保向保速义务。两船形成紧迫危险后，“金旺岭”轮多次使用 VHF 试图联系“鲁日山渔 61027”船，“鲁日山渔 61027”船一直未应答，导致双方无法了解彼此意图；“金旺岭”轮采取的避让措施幅度过小；“鲁日山渔 61027”船未采取有助于避碰的行动。“鲁日山渔 61027”船超过《国内海洋渔船安全证书》核定乘员数量配备船员，是造成事故损失扩大的直接原因。

四、事故处理情况

根据调查，调查组对相关单位和个人提出了处理意见，并依法将船舶值班驾驶员和渔船所有人移交司法机关追究其刑事责任。

除碰撞双方船舶船员外，对渔船的靠泊港和事发航次的出发港进行了调查，对其未认真落实相关规定要求，未对船舶进行严格细致的检查，未发现渔船配员不足和乘员超额的情况以及日常管理的问题提出了处理建议。对于商船的中方出资人按照境外中资企业相关规定对其进行了调查，并对其过分依赖管理公司，对租用船舶的安全管理工作不重视，对管理公司和船舶监督不力，对值班驾驶员的职业技能和安全意识的教育培训未尽尽职尽责等问题提出了处理意见。

调查还发现相关管理部门存在的问题，并针对其相应问题提出了处理意见。

五、事故警示

调查发现，“金旺岭”轮在两船相距至少 3 海里时就发现了“鲁日山渔 61027”船，并在碰撞发生前对“鲁日山渔 61027”船信号进行了捕捉跟踪，但对渔船在风浪中航行特点缺乏应有的认识，且过分依赖雷达设备，未对两船之间的态势和碰撞危险作出准确判断，未对碰撞危险作出充分的估计。在航经水域渔船众多的情况下，未能根据《避碰规则》要求使用适合当时环境和情况的安全航速。作为交叉相遇局面的让路船，未及早地采取大幅度的行动，宽裕地让清“鲁日山渔 61027”船。当两船相互接近，构成紧迫局面后，“金旺岭”轮仍未采取积极的大幅度的转向措施，采取的减速措施幅度太小，不足以避免碰撞。

“鲁日山渔 61027”船未配备足够的合格适任船员。作为交叉相遇局面下的直航船，未能按照《避碰规则》要求保持航向和航速。未有效保持 VHF 通信畅通，“金旺岭”轮数次呼叫，均未回应。

“鲁日山渔 61027”船所有人存在：未为“鲁日山渔 61027”船配备足够的合格适任船员；配备船员人数超过其《国内海洋渔船安全证书》核定乘员数量，造成事故损失扩大；隐瞒渔船实际在船人员情况，在渔港通 APP 进行虚假申报；未组织“鲁日山渔 61027”船船长参加 2022 年 8 月的渔业船员安全生产知识教育培训等问

题。类似问题在我国沿海渔船管理中普遍存在，应引起注意。

“金旺岭”轮船舶管理人对船员实施岗前培训针对性不强，未将中国沿海渔船航行作业特点及避让措施等内容作为驾驶员培训重点；对“金旺岭”轮初次任职二副的履职能力监控不到位，未及时发现和纠正其过分依赖雷达、不熟悉渔船航行特点等问题。应当引起船舶管理公司高度关注，强化值班驾驶员防范商渔船碰撞培训。

渔网上设置网位仪的问题一直长期威胁商船航行安全。在“金旺岭”轮与“鲁日山渔 61027”船会遇前，曾遭遇大批配置网位仪的渔网，因网位仪和渔船配备的 AIS 很难区分，加之渔船灯光显示不规范，和渔网上装置的灯光进行混淆，商船驾驶员经常无法分辨哪是船舶，哪是渔网，给避碰带来困难。

商渔船双方联系不畅问题亟待解决。多起商渔船碰撞事故调查发现，渔船未配备 VHF，不开或不守听 VHF 的情况比比皆是。本起事故中，“金旺岭”轮多次呼叫“鲁日山渔 61027”船未果，如果“鲁日山渔 61027”船保持守听 VHF，商船可以及时联系到渔船，碰撞概率将大大降低。两船碰撞后，“鲁日山渔 61027”船保持正浮，10 至 20 分钟后沉没，沉没前，在其附近 100 米内有渔船在捕鱼，如保持 VHF 守听，人员获救的几率也将大大提高。



浅谈香港注册船舶涉及船员的文件及填写注意事项

文 / 远航集团香港长海船务管理有限公司船员部总经理 温润军

香港船舶注册处拥有 2,400 多艘船舶，吨位约 1.28 亿吨，以总吨位计算位列世界第四大船舶注册。香港注册船舶以优良品质而闻名。香港船舶注册持续地在巴黎谅解备忘录（Paris MOU）和东京谅解备忘录（Tokyo MOU）保持着白名单，同时亦保持美国海岸防卫队（USCG）Qualship21 的质量认可。我司的船舶均为香港注册船舶，熟悉香港注册船舶涉及船员的文件非常重要，尤其是文件的记录，涉及公司在海事处的形象，故与大家一起探讨和交流。

一、船员协议

1. 协议组成: 由 HKENG1、CBA 和 HKENG2 组成;
2. 协议有效期: 船员协议没有时间持续期要求。如果服务条款及条件有补充和改变时，也无需终止协议，只需要提交附件通知条款及条件的改变。只有当船舶资料变更时，船员协议才需要更改;
3. 此份协议副本或协议条款的摘录要被张贴于船上的

显眼处，以供船员阅读;

4. CBA 是集体协议，船长要对其很熟悉，尤其要关注下面这几条:

第 5 条 — 工作时间

第 6 条 — 加班

第 8 条 — 休息时间

第 17 条 — 失职行为

ANNEX II - 最低工资

二、船员名册

1. 即 HKENG 2
2. 有效期限: 船员名册可以持续使用，直到 HKENG 1 终止。
3. 填写要求:
 - (1) 序号从 1 开始，一直累计; 船员上船、船员职务变动、工资变动时都需要填写; 注意船员休假或职务变动时，要填解职日期和地点。

(2) 每月工资、受雇日期 / 地点、解职日期 / 地点、雇佣协议起始日期、雇佣协议持续期等要和 SEA 一致。例如：

Ref. no.	受雇职务	受雇日期 / 地点	解职日期 / 地点	雇佣协议起始日期	雇佣协议持续期	每月工资	备注
8	3/O	2023.10.18 Qingdao, China	2023.12.31 At sea	2023.10.18	10+-1	AAAA	上船
28	3/O	2024.01.01 At sea	2024.03.28 Singapore	2024.01.01	8+-1	BBBB	CBA 调整 工资
68	2/O	2024.03.29 Singapore	2024.06.15 Beilun, China	2024.03.29	5+-1	CCCC	在船提升

三、OFFICIAL LOG BOOK

1. 即 HKLOG 3

2. 有效期限：1 年。开约时间：船舶首次在香港船舶注册处注册之日，或上一本《航海日志》终止时。关约：首先必须在港口靠泊期间，其次是为期不超过 12 个月或期满后到达的第一个港口关约并更新。当现存的《航海日志》需要更新，而新的《航海日志》没有到船，可以使用特定表格的《航海日志》的复印件来记录。

3. 记录要求：必须用英文记录。

1) 封面：按要求记录即可。

2) 第 1 页：船员上船、船员职务变动时才需要写；Reference number in list of crew 不必和 HKENG 2 完全一致（如船员工资变动时，HKENG 2 必须重新做，但是 HKLOG 3 不需要重新写，如前面 HKENG 2 中的 no.8 因为工资变动而产生了 no.28，但 HKLOG 3 中只需记录 no.8，不需要再写 no.28）；If entry made in narrative section give relevant page 要和 NARRATIVE SECTION 联动。

3) 第 2~3 页：子女出生、有人死亡或失踪：按要求

填写，要和 NARRATIVE SECTION 联动。

4) 第 4~8 页：船上弃船演习、灭火演习、培训、求生灭火设备的检查等：按要求填写。

5) 第 9~12 页：对舵机测试和检查的记录：按要求填写。

6) 第 13~17 页：对船员生活区住所的检查记录：按要求填写。

7) 第 18~22 页: 对船上供应的食物和水的检查记录: 按要求填写。

8) 第 23~39 页: 离港和到港数据及船舶每次出海时吃水、干舷数据: 按要求填写。

9) 第 40~60 页: 记事部分: 填写内容和注意事项:

(1) 船长变更时: 把第 1 页船员的编号 + 船长的名字, 记录开始接手船舶的时间和地点, 每次记录后, 必须有船长签名。

(2) 船员更换时: 把第 1 页船员的编号写上, 不需要写船员名字, 记录上船下船的时间和地点, 每次记录后, 必须有船长签名。

(3) 任何船员升职与降职: 把第 1 页船员的编号 + 相关人员名字, 记录升降职的时间和地点, 每次记录后, 必须有船长签名。



正确的记录范本:

	Date and hour of the occurrence	Place of the occurrence or situation by Latitude and Longitude at sea	Date of entry	Entries required by Merchant Shipping (Seafarers)(Official Log Books) Regulation
船长上船	2023.10.18	QINGDAO,CHINA	2023.10.18	Ref no.07 , name: AAA, I took over the command of MV BBB at 1500LT. Master: 签名
船员上船	2023.10.18	QINGDAO,CHINA	2023.10.18	Crew sign on: Ref no.08 , 09 ,10 , Master: 签名
船员休假	2023.10.18	QINGDAO,CHINA	2023.10.18	Crew sign off: Ref no. 01, 02, 05 Master: 签名
船员提升	2024.03.29	SINGAPORE	2024.03.29	Crew promotion: Ref no.8 3/O Zhang San promotion to 2/O Ref no. 29. Master: 签名

(4) 船员患病：提前和公司船员部联系，按照要求记录即可。如果船员需要申请就医，请使用公司体系 S-0202-MR 表格。每次记录后，必须有船长 + 一名船员签名。

(5) 子女出生、有人死亡失踪：提前和公司联系，按照要求记录，要和第 2—3 页呼应。每次记录后，如子女出生必须有船长 + 孩子母亲签名；若人员死亡或失踪必须由船长和见证人至少一名船员签名。

(6) 船员受伤与诊疗：提前和公司船员部联系，按照要求记录即可。如果船员需要申请就医，请使用公司体系 S-0202-MR 表格。每次记录后，必须有船长 + 一名船员签名。

(7) 意外与伤亡事故：提前和公司船员部联系，按照要求记录即可。每次记录后，必须有船长 + 证人及至少一名船员签名。

(8) 搜救人、其他船或飞机：提前和公司船员部联系，按照要求记录即可。每次记录后，必须有船长 + 一名船员签名。

(9) 船上发现偷渡者：提前和公司船员部联系，按照要求记录即可。每次记录后，必须有船长 + 一名船员签名。

(10) 碰撞事故、给予他船协助：提前和公司船员部联系，按照要求记录即可。每次记录后，必须有船长 + 一名船员签名。

(11) 船员或船上人员行为不当，包括逃逸及口头或书面警告：提前和公司船员部联系，按照要求记录即可。每次记录后，必须有船长 + 一名船员签名。

(12) 因疫情 / 不可控因素影响海员雇佣协议期限的改变（如延长或提前终止）：提前和公司船员部联系，按照要求记录即可。每次记录后，必须有船长 + 一名船员签名。

以上的分享，望能对各位船长及协议执行人能有所帮助。在此感谢我们有《远航》杂志这样一个好的平台，供我们一起相互交流和学习。

祝大家工作顺利、身体安康！



东京备忘录发布 2023 年 消防安全 CIC 初步结果

2023 年 9 月 1 日至 2023 年 11 月 30 日，东京备忘录地区开展了以消防安全为主题的集中检查会战（CIC）活动。此次 CIC 与巴黎备忘录地区联合开展，成员当局

通过 PSC 检查的形式，重点关注消防安全领域公约和规则的履行情况。



1. 检查概况

其间，东京备忘录各成员共进行了 8273 艘次 PSC 检查，其中 7190 艘次（86.91%）检查与此次 CIC 直接相关。这 7190 艘次的检查中，共发现 1287 艘船舶存在 2860 项 CIC 相关缺陷，有缺陷船舶数量占 CIC 检查总量的 17.9%。

接受 PSC 检查的共 8273 艘船舶中，有 312 艘被滞留，滞留率为 3.77%。涉及 CIC 的 7190 艘船舶中，有 88 艘被滞留，滞留率为 1.22%。因 CIC 相关缺陷被滞留的船舶数量占总滞留船舶数量的 28.21%。数据结果表明，船舶在消防安全方面的履约情况总体良好。

检查分类	检查艘次	滞留艘次	滞留率
所有PSC检查	8273	312	3.77%
涉及CIC的检查	7190	88	1.22%



2. 问卷解读

根据 CIC 期间收集的统一问卷，问题 5（机器处所的机械通风装置的控制方式是否可从两组位置操作？）的合规度最高，呈现 99.69% 的高合规率。而合规率最低的是问题 10（观察消防演习是否令人满意？），在开展消防演习的检查时，8.44% 的演习未满足要求。



MEMORANDUM OF UNDERSTANDING
ON PORT STATE CONTROL
IN THE ASIA-PACIFIC REGION



CONCENTRATED INSPECTION CAMPAIGN
ON FIRE SAFETY
01/09/2023 to 30/11/2023

CIC on FIRE SAFETY			
Inspection Authority			
Ship Name		IMO Number	
Date of Inspection		Inspection Port	

QUESTIONS 1 TO 10 ANSWERED WITH A "NO" MUST BE ACCOMPANIED BY A RELEVANT DEFICIENCY ON THE REPORT OF INSPECTION.

No.	Item	Yes	No	N/A	Detention
1*	Are the emergency escape routes maintained in a safe condition?	☐	☐	☐	☐
2*	Are the fire doors maintained in good working condition?	☐	☐	☐	☐
3*	Has the fixed fire detection and fire alarm systems, been periodically tested in accordance with the requirements of the Administration?	☐	☐	☐	☐
4*	Are ventilation closing appliances capable of being closed?	☐	☐	☐	☐
5*	Are the means of control for power ventilation of machinery spaces operable from two grouped positions?	☐	☐	☐	☐
6*	Can each fire pump deliver at least the two required jets of water?	☐	☐	☐	☐
7*	Are the means of control provided in a position outside the machinery space for stopping ventilation and oil transfer equipment operational?	☐	☐	☐	☐
8*	Is the room for the fixed gas fire extinguishing medium used only for this purpose?	☐	☐	☐	☐
9*	Are the valves used in the fire main line operational?	☐	☐	☐	☐
10*	Where a fire drill was witnessed, was it found to be satisfactory?	☐	☐	☐	☐

Note: If "No" is ticked for questions marked with an asterisk "*", the ship may be considered for detention.



3. 缺陷分布

按船舶类型分类，检查中发现 CIC 相关缺陷数量最多的是散货船，为 1018 项缺陷（35.59%）；其次是杂货船/多用途船，发现了 704 项缺陷（24.62%）；以及集装箱船，507 项缺陷（17.73%）。



按船旗国分类，检查中发现 CIC 相关缺陷数量最多的是巴拿马籍船舶，共计 898 项缺陷，随后依次是利比里亚籍 372 项缺陷，马绍尔群岛籍 213 项缺陷，和中国香港籍 208 项缺陷。



按照船籍国分类，检查中发现 CIC 相关滞留缺陷数量最多的依次是巴拿马（163）、利比里亚（110）、伯利兹（47）和塞拉利昂（46）。

4. 下一步工作

东京备忘录定于 2024 年 11 月举行的港口国监督委员会会议将考虑对此次消防安全 CIC 的结果做进一步分析，并将最终分析报告的文件递交国际海事组织履约分委会（III）。

（转自 China PSC）

海盾压载水管理系统滤器维护报告

文 / TS GOLF 轮轮机长 马光明

2023年08月16日，我船在湛江港卸货期间，通过海盾压载水管理系统（简称BWMS）进行压水操作时，装置频繁出现滤器压差大故障报警，并严重影响压水作业的进度。转而试验排水时速度正常（排水时只走紫外线不走滤器），初步认为是水质太差的原因造成的。为进一步排除水质方面的原因，待船舶行驶到深水海域，我们又尝试通过压载水处理装置进行压水操作，故障依然如故，这说明与水质好坏并无关联。由此判断系统滤器确实是脏堵了，需尽快检查和清洁，恢复工况。

拆检滤器：

关闭电源，释放系统压力后，打开BWMS的滤器端盖进行检查：

先将系统一号装置滤器的端盖拆下，却意外地发现滤器已经严重挤压变形，排污管被变形的滤器卡死，导致旋转驱动电机过载起跳，见下图。



内部严重变形
排污管已卡死

压瘪的滤器

查找原因：

BWMS 滤器在使用过程中逐渐变脏，流量会越来越小，以至于无法进行正常的压水操作，船员为了获得足够的流量，除了滤器的进出口阀保持开启外，滤器的旁通阀也被手动打开（电路反接，报警被屏蔽）。正常情况下，压水走滤器和紫外线，滤器的进出口阀开启，旁通关闭。排水时只走紫外线，滤器的进出口阀关闭，旁通阀开启，滤器被旁通。压水期间，如果氯气的旁通阀和进出口阀同时被开启的话，水在经过圆筒状滤器时的流向就不再是单纯的内进外出了，还得承受从旁通阀过来的巨大水压，这部分的水会从筒体外部压向内部。并且，滤器筒体外部的水压要远远大于内部水压。像这种筒体式滤器，过滤精度 50um，液体由筒内向筒外流出，设计上可承受 0.77Mpa 的压力；而如果反向，由筒外向筒内流进的话，超过 0.05Mpa 的压降即可使筒体瞬间变形。

另外，压水时滤器的旁通阀一开，未经过滤的水质就超过了 50um 大小的要求，不但紫外线杀菌效果大打折扣，也不满足 IMO 公约要求的 D-2 及 USCG CFR Part 151 Subpart C&D 压载水管理排放标准（排放浓度：最小尺寸 ≥ 50 微米的存活生物：少于 10 个 /m³）。

维修过程：

1. 首先对变形的滤器进行外形的矫正：将筒体抬到车床间，变形严重的地方从内部垫以木方，借助千斤顶的力量做大体上的修正，局部再辅以橡皮锤慢慢敲击→这是个细活儿，力量太小矫正不过来，力量太大又担心损坏滤芯儿，而且内表面又要保证足够的圆滑，否则排污管容易卡阻导致旋转马达过载，另外内表面不平整，吸嘴与其贴合度不够好，吸力也会大打折扣，排污效果会变差，因此这项工作需要足够的时间、耐心和精力。单单一只滤器的矫正就花费了三天多时间。

2. 浮垢的清除：筒体内外面肉眼可见一层浮垢，用气动毛刷（铜丝）打磨一遍。

3. 最后用高压水枪对筒体内外进行彻底冲洗。

见下图：



随后打开系统二号装置的滤器，发现情况和一号装置大致相同，也进行了修复。

修复好的滤器：



装复：



装复后进行装置压水试验，发现水量只是略有增加，从原先的不到 100m³/小时达到了 158m³/小时，勉强可以进行压水作业，但离正常值 600~700m³/小时的目标还是相差甚远。初次维修以失败告终，说明还有某些细节被我们所忽视。

进一步查找原因和探寻办法：

用毛刷只能清扫滤器表面的浮垢，内部滤芯上的垢却没有得到去除。

查阅说明书：如果确认滤器堵塞，可以用淡水对滤器进行清洗。

于是按照说明书的要求我们向滤器内加满淡水至 2bar 左右，打开滤器排污管路的所有阀门并手动启动滤器旋转电机及排污泵运行 10 秒左右（使滤器的清洗装置吸嘴可以旋转 2~3 圈），并重复多次，试验发现仍然没有任何效果。

看来说明书里介绍的这种简单方法是解决不了问题的。

屡战屡败？！不存在的，我们偏要屡败屡战！

尝试酸洗：

海盾（BOS）压载水厂家为了维护紫外反应器的正常工作，配有 CIP 清洗系统，即通过向紫外反应器中加入一定浓度的酸性液体去除紫外套管表面残留，从而提高装置的透光率。该系统配备的是固态无水柠檬酸（纯度为 99.5%），是一款可食用的有机酸，无毒无害，因此无需担心对海洋造成污染的问题。我们是否可以利用该清洗装置对滤器进行循环酸洗呢？

循环酸洗步骤如下：

1. 确保 BWMS 已停止运行。
2. 关闭滤器排气阀根阀。
3. 打开滤器残留海水出口阀和其后部的排舷外阀。
4. 用软管连接日用空气接口和滤器保养进口，打开滤器保养进口阀吹除滤器内的残余海水。

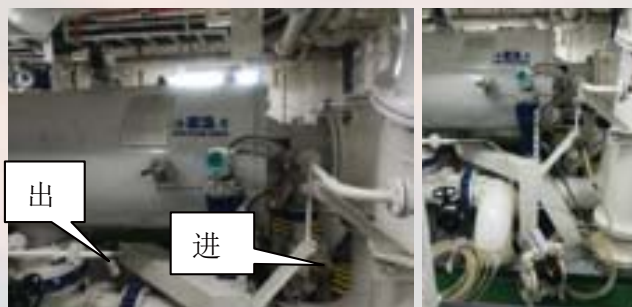
5. 当滤器内残余海水被吹净后，关闭残留海水出口阀。

6. 打开滤器排气阀根阀。

7. 勾兑清洗液：将无水柠檬酸与清水按照约 1:100 的比例在塑料桶内稀释好（如果塑料桶的容积是 200L，则放入 2KG 的柠檬酸搅拌均匀即可）

8. 接上气动隔膜泵，将软管从日用空气接口转至气动隔膜泵出口，吸口放入桶中，开始向滤器内加注清洗液。

9. 当滤器内注满清洗液时（此时滤器排气阀停止排气），暂停气泵，将气泵的吸口转接到滤器残留海水检验阀处，然后启动气泵打封闭循环。



根据滤器的脏污程度来决定循环酸洗时间的长短，我船考虑到滤器结垢比较严重，航行期间进行了两天时间的循环清洗，结束后将滤器内清洗液回收收到桶内（可留作下次保养滤器）。然后装置进行压水操作，排量达到 680 m³/小时（遇到个别港口水质差，会降到 400 m³/小时），而我船的额定排量为 700 m³/小时，完全恢复正常！

总结：

海盾（BOS）压载水管理系统，是一种采用纯物理工艺，通过滤器过滤和紫外线（UV）消毒技术相结合的处理系统，来对船舶压载水进行有效的处理和管理。

滤器的工作原理：该装置是负压式自清洗过滤器，在压水的过程中（压水走滤器和紫外，排水只走紫外），当液体由内向外流出，大于滤网孔径尺寸（50um）的颗粒被拦截，在内表面形成积层，导致内外形成压差，压差由

压差开关实时监测，达到预设值，就开启自动清洗模式。旋转电机启动，排污阀打开，排污泵排污。滤芯内部腔室的旋转泵带动有吸嘴的排污管在压差的作用下吸除杂质和颗粒，开始自清洗，大颗粒和杂质会被清除出滤器。

该压载水管理系统原理简单，操作也不太复杂，唯一的缺点就是滤器在海水的浸泡和作用下很容易结垢、堵塞，而轻微的结垢和堵塞就会严重影响滤器的过滤功能，从而影响整个系统的可靠性。这也是当前船舶压载水处理装置所共同面临的问题。

因此，每次使用之后，滤器的维护保养就变得尤为重要。现总结以下几点：

1. 当使用过程中发现流量在正常范围，系统使用结束后 2 小时内，务必对滤器进行淡水保养，防止滤器腐蚀与滤芯结垢堵塞。
2. 当使用过程中发现流量有所下降，可在停用期间使用勾兑好的柠檬酸进行浸泡。
3. 当使用过程中发现流量太小已无法保证装置的正常运转，则需要对滤器进行一定时间的循环酸洗（步骤如上）。

必要时需拆开滤器端盖，检查滤芯及排污管吸嘴：如果排污管吸嘴损坏，则及时更换；如果滤芯结垢严重，就要拆下滤芯进行彻底清洁。

注：发现滤器脏污，用柠檬酸液循环清洗是非常有效的！

总之，系统在使用过程中，发现滤器脏堵无法工作时，千万不要投机取巧，剑走偏锋。例如有的船为了获得装置的压排水记录，装置进行压水操作的同时人为地开启滤器旁通阀并将报警屏蔽；有的船使用的是未升级版的（或者是海德威的 BWMS），为获得额定排量，将 54 根滤器从中抽出 18 根等；这样的操作造成的后果，一是水质采样根本无法满足公约要求，二是严重的还会造成滤器的损坏，使装置彻底停摆。随着压载水公约实施的深入，监督措施日渐成熟，港口国 PSC 取样和分析及 D-2 标准符合性判断能力都有了很大的提高，一旦被取样化验，发现水质不合格将面临几万甚至是十几万美金的罚款，近期某公司已有五条船舶陆续遭到了处罚。希望能引起大家的重视！



摄影：崔巍

风机挡板卡阻，岂能“活络”几下子之

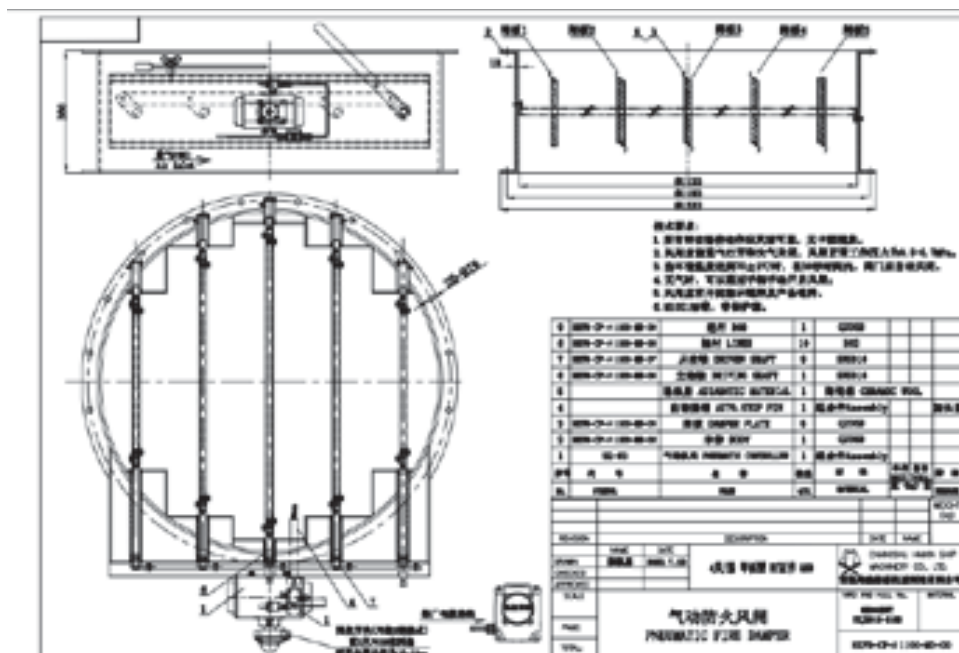
文 / OCEAN PRIDE 轮轮机长 任金艳

又是一个风和日丽海上周六，早晨工前会后，我和轮机员例行开展全船安全应急设备检查测试。按照惯例，从机舱底部污水井液位报警，油水分离器运行报警测试，一路向上进行主、副机，焚烧炉、锅炉、应急发电机等其他各设备安保测试，在良好的保养及每周规矩检查下，机舱内各设备检查结果一切令人满意。当完成甲板救生艇机测试后，同志们心情一切大好。本以为最后一项机舱风机挡板测试，应该顺利画上本周安检句号之时，岂料4号机舱风机挡板，关闭稍微有那么点不“丝滑”，有同志说活络几下加点牛油，没问题。但作为一条两年新船，又是大厂出品，我觉得，如此年轻力壮的选手，出现这个问题，绝非活络几下就能了之。这种时候，如果没有深入了解，我如何放心度过这个美丽的周末。

一句话，发现问题，当机立断，干就完了！按同志们



的想法，关闭控制空气，手动活络，虽说有所改善，但风机挡板开关时，根据轮机人专业诊断手法“望、闻、问”，在这个“闻”上发现有点不对，俯首细听，来回开关时，听到“嗞嗞”声响，此声何处而来？来图一谈究竟，如下：



如图所示，风机挡板动作部件，主要由1气动机构，3闸门，6主动轴，7从动轴，9连杆。那么除气动机构也就是执行气缸外，其他部件均是不锈钢构件，定期加注牛油，良好的润滑，存在干磨可能极小，也不会产生异响，且该“滋滋”声，像极了橡皮令摩擦声。所以基本断定该声音来自1气动执行气缸。话不多说，几位轮机员，此时已“撸起袖子”，请缨出战，各种工具迅速准备到位，按照结构图，顺利取下执行气缸。这时可见连杆机构，不愧大国出品，两年风风雨雨，依旧崭新如初。



此时利用手动操作扳手，再次活络挡板，开关轻盈丝滑，无丝毫异响，且内部挡板密封良好，无透光。不用单独测试气缸动作情况，也可确定该气缸内部有“鬼”。

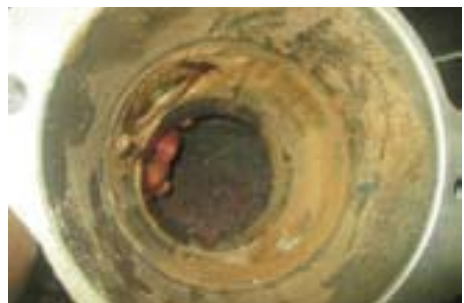
由于船上没有气动机构结构详细图纸，但根据执行气缸动作原理，通气打开挡板，断气泄压自动关闭，气缸内必有回位弹簧。那么气缸端盖必然不可贸然拆卸，准备好两个弹簧泄压螺杆，取代两个端盖固定螺丝，然后松掉另外两颗螺丝。



然后将螺杆螺帽慢慢松掉，弹簧力卸掉后，取下端盖。映入眼帘之景，不由得引出同志们几句国粹……缸内有大量米黄色粉末。



活塞如此在缸内往复运动，不出现摩擦异响才怪。利用压缩空气顶出活塞，取出齿轮传动轴，同样缸内气侧也有大量淡黄色粉末。这便是导致“滋滋”声响的罪魁祸首。取出活塞后，将气缸内部彻底清洁后，发现气缸内部出现了部分腐蚀，以及摩擦划痕。



由于船上无备件可用，那么作为专业的轮机人，这种小问题岂能阻挡我们前进的脚步。首先两位 ENGINEER 给所有部件进行了一次大保养，清洁护理。



然后检查活塞，端盖等密封令一切正常，再次使用毫无顾虑。那么唯一问题就是气缸内部腐蚀及划痕。由于不太严重，使用最细的砂纸进行粗打磨，然后再用滑油抛光处理。缸内润滑处理，装上活塞测试，滑动毫无卡滞。将两个活塞装上，使用空气吹动测试，效果令人满意。

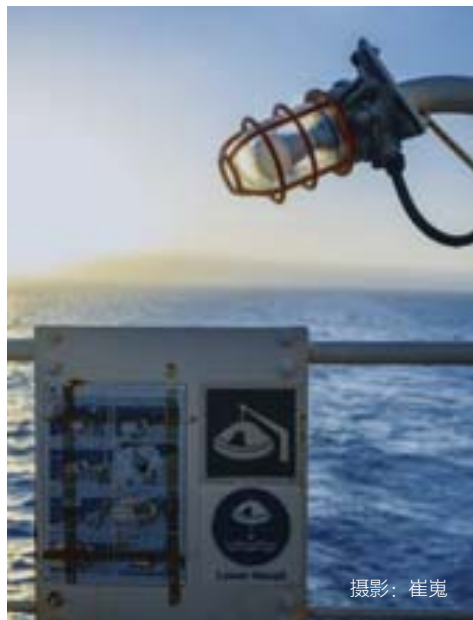
按照拆解步骤，将所有部件组装完成，安装测试。通过远程遥控，该风机挡板开关操作恢复如初，再次开关丝滑，真正做到“令行禁止”，动作迅速。此战告捷，这个周末无虑。

出现问题，解决问题，这是轮机人第一必须做的。那么第二，就是总结分析。通过本次拆解执行机构，故障分析，导致这一切的原因便是压缩空气。由于平时气缸一直处于通气状态，控制空气到此后没有下一站，空气中的水分以及油气通过漫长的气路，同时携带了不少管路杂质，最终拥堵于此。除了对气缸内部造成慢性腐蚀外，加之缸体铝制构件，腐蚀产生白色粉末，加上慢慢沉积下来水分，油气便会凝结成上述淡黄色粉末。活塞往复运动时便会出现拉缸现象，产生“滋滋”异响。如果这个问题我们放任不管，极有可能会造成执行机构卡阻。虽然我们活络几下能解决眼前问题，但终究是“带病”工作。当真正需要他

发挥作用时，极有可能因“病入膏肓”，出现严重问题，虽然这是小概率事件，但我们绝不可掉以轻心。事后总结，受益匪浅，同志们一致决定，要对另外三台风机气缸执行机构下手，来个清洁保养，并将所有不常动作空气执行机构列入定期保养计划。

由此，一个风机挡板不丝滑的小插曲，在同志们齐心协力之下，得到圆满解决。经过此次问题处理，我们可以发现，风机挡板出现卡阻现象，绝不是“活络”几下就可了之。出现此类问题一定要仔细研究卡在何处，阻在哪里方是上策。根据本故障处理，对于风机挡板有以下几点建议，供大家参考：

1. 严格按照要求，每周进行开关测试，检查其动作以及挡板密封情况。
2. 对挡板运动部件注牛油点，定期加注牛油，并将旧牛油挤出替换。
3. 执行机构控制空气瓶加强放残，保证空气干燥清洁。
4. 空气执行机构制订保养计划，定期拆解清洁保养。
5. 如条件许可，在执行气缸前，控制空气管上加装 Y 型滤器，对气源进行过滤。
6. 不放过任何小问题，出现问题一定要追根溯源，才可防微杜渐。



摄影：崔巍

初次挂靠美国港口小记

文 / OCEAN DREAM 轮船长 王亮

我轮 V022 航次为美国装高粱回广州。由于没有去过美国港口，我咨询了几位有经验的船长，他们建议都是多看看 VGP(Vessel General Permit) 和 NTVRP(Non tanker Vessel Response Plan) 就没什么问题了。因此，就我轮挂靠美国 Corpus Christi 港口需要提交的文件、证书及需要做的演习做一下梳理。

一、VGP(Vessel General Permit) 和 NTVRP(Non tanker Vessel Response Plan) 的具体含义及要求

1.VGP 就是船舶一般许可证，也叫船舶总许可证，是由美国环保署（EPA）制定的一项许可证制度，也是美国的一项监管计划，旨在减少船舶正常运行过程中产生的排放物对水环境的污染。它制定了针对船舶各种类型排放的标准，如压载水、甲板排水和生活污水等。目的是监管船舶在美国水域排放的废水、废油和其他污染物。该计划于 2008 年首次实施，最近一次修订是在 2013 年。VGP 适用于所有在美国水域航行的船舶，包括商船、军舰、游轮、渔船和其他水上交通工具。

VGP 的主要目标是减少船舶排放对水体生态系统的负面影响，保护水质和水生生物的健康。为了实现这一目标，VGP 规定了船舶排放的标准和限制，包括废水处理

要求、油污处理程序以及其他污染物的控制措施。船舶运营者必须在特定条件下申请并获得 VGP 许可证，以确保他们的船舶排放符合法定要求。

VGP 许可证通常包括各种要求和限制，例如船舶需要使用特定类型的废水处理设施、限制废油排放量、执行严格的油污清理程序等。此外，持有 VGP 许可证的船舶还需要定期进行监测

2.NTVRP 指非油轮船舶反应计划，是根据美国《油污污染防治法》（OPA 90）规定的一项要求，针对非油轮船舶运营者制定的应急计划。该计划旨在确保非油轮船舶运营者能够在发生油污染事件时，迅速、有效地应对和控制污染情况。NTVRP 要求船舶运营者制定详细的应急预案，包括污染事件的响应策略、资源调配、应急团队和培训等方面。这些计划通常还需要与当地应急响应机构和环保部门合作，以确保在需要时能够进行协调应对油污染事件。

二、处理及完成 VGP 和 NTVRP 中应完成的工作

1.VGP4.2 Section 4 -Log of Routine Visual Inspections(USA water only) 外观检查，很简单，如实填写就行了。

Ocean Longevity Shipping & Management Co., Ltd

VGP 4.2 Section 4 - Log of Routine Visual Inspections (USA water only)

Log of findings from routine inspections conducted, including a discussion of any corrective actions required if applicable.
If no deficiencies or problems are found during a routine inspection, record that the inspection was completed with the inspector's name and date.
Routine visual inspections must be recorded as completed according to requirement which is weekly and quarterly.
Results are to be recorded in the Inspection Checklist.

Date of Insp.	Name / Rank of Inspector (s)	Brief Summary of Findings (Enter None, enter No deficiencies)	Brief Summary of Corrective Action	Corrective Action (Correct No.)
17/06/2024	James R. Gagliardi / Master 	NONE NO DEFICIENCIES		
21/07/24	James R. Gagliardi / Master 	NONE NO DEFICIENCIES		

Page 13 of 33
Created: November 2013

VGP Record Book
Revision Number: 01

2.VGP 4.2 Section8 (ix) Gray water

首先是灰水的概念，灰水是指家庭、商业或工业活动中产生的污水，主要来自于洗涤活动，例如洗澡、洗衣、洗碗以及清洁等。与来自厕所的黑水相比，灰水通常不含人体废物，因此在化学成分上相对较轻。

灰水中的主要成分包括水、洗涤剂、残留的清洁剂、

少量的皮肤油脂、食物残渣、碎屑和其他来自日常生活的污染物。虽然灰水中的有机物含量较低，但仍然可能包含一些化学物质，例如磷、硫酸盐和其他微量元素。

船上灰水主要来源是厨房洗涤废水、洗衣房洗涤废水，再就是洗澡水。概念清楚后再填下图所示的表格就行了。

Ocean Longevity Shipping & Management Co., Ltd

VGP 4.2 Section 8 (ix) Graywater

Estimated volume and location of discharge while in waters subject to this permit. All vessels that have the capacity to store graywater shall not discharge that graywater in waters of USA. For vessels that cannot store graywater, vessel operators must minimize the production of graywater while in waters of USA. When the vessel has adequate graywater storage capacity, the vessel owner/operator shall not discharge graywater into nutrient impaired waters subject to this permit (e.g., the Chesapeake Bay or Puget Sound). A complete list of such waters can be found at www.epa.gov/npdes/npdes. Where the vessel does not have adequate storage capacity to eliminate such discharges, graywater production and discharge must be minimized in such waters. Any such discharge must be conducted while the vessel is underway in areas with significant circulation and depth to the extent feasible.

Date	Location	Estimated Quantity (l) discharged	12.1 or Nutrient Impaired Waters (Y/N) Location

Page 28 of 33
Created: November 2013

VGP Record Book
Revision Number: 01

3.VGP4.2 Section 10-Record of Training as Required by this permit.

Training as Required by this permit.

VGP 的培训, 这个很简单, 如实填写即可。

相关人员都要参加培训。

Ocean Longevity Shipping & Management Co., Ltd

VGP 4.2 Section 10 - Record of Training as Required by this Permit
 Requirements for VGP training package:
 All Ranks - **Plan Familiarization and Environmental Protection.**
 Plus
 Officer and crew involved in bunkering operations
 Officer and crew involved in ballast operations

Date	Name / Rank	Training Completed				Remarks
		Offshore Stabilization	Environment Protection	Bunkering Operations Log Management	Ballast Water & Sediment Management	
10-07-2012	2. Long Long / Master	Yes	Yes		Yes	

Page 10 of 10
Created: November 2012

VGP Record Book
Revision Number: 01

4.ROUTINE VESSEL DISCHARGE INSPECTION CHECKLIST, 船舶排放检查清单, 一周一次, 到美国前最好做上一个月的。

U.S. ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY
NATIONAL POLLUTION DISCHARGE ELIMINATION SYSTEM
VESSEL GENERAL PERMIT
ROUTINE VESSEL DISCHARGE INSPECTION CHECKLIST

Check Off	Reference	Description of Discharge	Applicable Y/N	Observations / Comments
☐	1.2.2.1	Deck Drainage and Runoff Water Line Ball Counting	Y/N	
☐	1.2.2.2	Widewater/Oily Water Separator Effluent	Y/N	
☐	1.2.2.3	Ballast Water	Y/N	
☐	1.2.2.4	Anti-Fouling Leachate from Anti-Fouling Hull Coatings/Hull Coating Leachate	Y/N	
☐	1.2.2.5	Aqueous Film Forming Foam (AFFF)	Y/N	
☐	1.2.2.6	Ballast/Trimming Blowdown	Y/N	
☐	1.2.2.7	Cathodic Protection	Y/N	
☐	1.2.2.8	Chain Locker Effluent	Y/N	
☐	1.2.2.9	Controlable Pitch Propeller and Thruster Hydraulic Fluid and other Oil Sea Discharges (including lubrication discharges from Public Works, Propellers, Stern Tubes, Thruster Bearings, Stabilizers, Bulbous Bearings, Anemometer Thrusters, and Propulsion Fuel Lubrication)	Y/N	
☐	1.2.2.10	Distillation and Reverse Osmosis Brine	Y/N	
☐	1.2.2.11	Generator Pits Effluent	Y/N	
☐	1.2.2.12	Fireman Systems	Y/N	

©NHEC/Brink's, LLC 2012

1 of 2

U.S. ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY
NATIONAL POLLUTION DISCHARGE ELIMINATION SYSTEM
VESSEL GENERAL PERMIT
ROUTINE VESSEL DISCHARGE INSPECTION CHECKLIST

Check Off	Reference	Description of Discharge	Applicable Y/N	Observations / Comments
☐	1.2.2.13	Flue/Gas Stack	Y/N	
☐	1.2.2.14	Gas Purifier Wash Water	Y/N	
☐	1.2.2.15	Graywater	Y/N	
☐	1.2.2.16	Water/Gasoline and Compensating Discharge	Y/N	
☐	1.2.2.17	Non-Oily Machinery Wastewater	Y/N	
☐	1.2.2.18	Refrigeration and Air Conditioning Discharge	Y/N	
☐	1.2.2.19	Refrigeration Cooling Overboard Discharge (Including Heat Exchanger Engine Cooling Water, Refrigerator Systems Cooling Water, Refrigeration Cooling Water)	Y/N	
☐	1.2.2.20	Seawater Piping/Boilering Prevention	Y/N	
☐	1.2.2.21	Small Boat Engine Wt Exhaust	Y/N	
☐	1.2.2.22	Sewer/Bow Discharge	Y/N	
☐	1.2.2.23	Underwater Ship Hauling	Y/N	
☐	1.2.2.24	W/M/B Discharges	Y/N	
☐	1.2.2.25	Graywater Mains with Sewage from Heads	Y/N	
☐	1.2.2.26	Exhaust Gas Scrubber Wastewater Discharges	Y/N	
☐	1.2.2.27	Pink Ball Effluent	Y/N	

©NHEC/Brink's, LLC 2012

2 of 2

5.VGP COMPREHENSIVE ANNUAL INSPECTION,VGP 综合年度检查, 如实填写, 最好能和后面的DRY DOCK INSPECTION CERTIFICATION REPORT 一起做。

6. DRY DOCK INSPECTION CERTIFICATION REPORT, 进坞检查发证报告。如实填写。

还有一些像 VOYAGE LOG 等就不再赘述了, 如实填写。NTVRP, 要保证船存是最新版本, 到美国前公

司 MSD 也会提醒船上并将最新版本发送到船上。按照公司 MSD 指示更新及电子版存档, 当前版本为 20-JUL-2023。

三、压载水申报

如果船上载有压载水且要在美国排放, 都要使用专门的表格申报。对于不同类型的船舶和不同航行区域的船舶申报时间和申报内容在美国不同的州有不同的要求, 但内容都大同小异。

FEDERAL BALLAST WATER MANAGEMENT

This applies to **ALL** non-recreational vessels that are equipped with ballast tanks and operate in the waters of the United States. This does **NOT** apply to foreign vessels engaged in innocent passage.

To discharge ballast water into the waters of the U.S., applicable vessels must employ **ONE** of the following ballast water management methods:

1	Perform a complete ballast water exchange 200 nautical miles from any shore prior to discharging ballast water in the U.S. * This method will no longer be accepted if per the USCG and EPA implementation schedule the vessel is required to have installed a BWTS (see below) unless the vessel has received an extension from the USCG.
2	Install and operate a ballast water treatment system (BWTS) that is type-approved by the USCG in accordance with the USCG and EPA implementation schedule, included below. Use of the treatment system is required for all discharges in US waters, regardless of where the ballast water is sourced.
USCG Type Approved Systems A complete list of the current USCG type approved systems is available on CGEX at: https://coms.uscg.mil/Equipment/EquipmentSearch.aspx BWTS type approval certificates and status of pending applications are also available on the USCG's website - Homepage: Approved BWTS and Status of Applications	
3	Install and operate an Alternate Management System (AMS) accepted by the USCG prior to the date that the vessel is required to comply with the ballast water discharge standard (BWDS). Use of an AMS will be allowed for up to 5 years after the vessel's compliance date. Use of the treatment system is required for all discharges in US waters, regardless of where the ballast water is sourced.
4	Ballast exclusively with water from a US public water system (PWS) <i>This option may NOT be a viable option based on vessel operations</i>
5	Discharge to a facility onshore or to another vessel for purposes of treatment <i>There are now limited facilities available for vessels operating in the New Orleans area. Contact your local agent for information on availability.</i>
6	Do not discharge ballast water into waters of the United States (within 12nm). <i>This option may NOT be a viable option based on vessel operations.</i>

*Note: Ballast water exchange in addition to use of a BWTS may be required for vessels calling certain US states. Please see the State-specific section for more details on these requirements.

USCG AND EPA IMPLEMENTATION SCHEDULE FOR APPROVED BWM METHODS			
	Ballast Capacity	Date Constructed	Compliance Date
New Vessels	All	On or after 12/01/2013	On delivery
Existing Vessels	< 1500 cbm	Before 12/01/2013	1 st scheduled drydocking after 01/01/2016
	1500 – 5000 cbm	Before 12/01/2013	1 st scheduled drydocking after 01/01/2014
	> 5000 cbm	Before 12/01/2013	1 st scheduled drydocking after 01/01/2016
IMPLEMENTATION OF THE IMO BALLAST WATER MANAGEMENT CONVENTION	The IMO Ballast Water Management (BWM) Convention officially entered into force on September 08, 2017 . The implementation schedule and compliance requirements for the BWM Convention are separate from the USCG and EPA Requirements . An extension received by the USCG has no impact on compliance obligations under IMO, and likewise the compliance date for meeting the IMO standard is separate from obligations to meet US requirements. Additional information on the implementation of the BWM Convention is available at – https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/IMO-BWMConventionandGuidelines.aspx		

wtbtoil.com
Houston | London | Singapore | São Paulo

+1 281 606 4854
inquiry@wtbtoil.com

24/7 Vessel Services
+1 281 606 4000

 **WITH YOU WHEN IT COUNTS**

1

美国现在已经不接受 D-1 200 海里外压载水更换，即使需要更换也要在开启压载水处理系统后再更换，此法适用于有些船在淡水港口不能使用压载水处理系统，开航后需重新更换压载水的情况。船舶必须要装有美国 USCG 认可的压载水处理系统，是不是美国认可的压载水处理系统可以到美国 USCG 官网进行核实，压载水处理系统生产商会定期在这个网站上更新自己产品的代码，

例如我轮为 162.060/7/4, 这个可以到 USCG 官网自己下载。

美国压载水申报需要专门的表格，如果没有的话可以到 <https://nbic.si.edu/submit/pdfform/> 这个网站下载专用的 PDF 表格，按照要求填写即可。以下为最新的压载水申报表格。

OMB number 1625-0069
Exp. date: 31-Oct-2026

Ballast Water Management Report

Vessel Information

Vessel name	OCEAN DREAM		
ID number	IMO number	9860324	
Country of Registry	Hong Kong		
Owner/operator	OCEAN DREAM MARITIME INC., PANAM		
Type	Bulk carrier	Gross Tonnage	43,310
Ballast water volume units	cubic meters		
Total ballast water capacity	36349	cubic meters	Number of tanks on ship 13
Onboard BW Management System	162.060/7/4		
Last dry dock date	16 Feb 2023		

Voyage Information

Arrival port (port and state)	CORPUS CHRISTI	Texas
Arrival date	05 Feb 2024	
Last port (port and country)	SINGAPORE	Singapore
Next port (port and country)	SINGAPORE	Singapore
Total ballast water on board	21809	cubic meters
	Number of tanks in ballast	12
	Number of tanks discharged	12

Certificate of accurate information

By checking this box, I attest to the accuracy of the information provided and that ballast water management activities were in accordance with the ballast water management plan required by CFR 151.205(b)(6). ☒

Voyage Information

Arrival port (port and state)

CORPUS CHRISTI

Texas

Arrival date

05.03.2024

Last port (port and country)

SINGAPORE

Singapore

Next port (port and country)

SINGAPORE

Singapore

Total ballast water on board

21809

cubic meters

Number of tanks in ballast

12

Number of tanks discharged

12

Certificate of accurate information

By checking this box, I attest to the accuracy of the information provided and that ballast water management activities were in accordance with the ballast water management plan required by CFR 151.2050(g). ☒

Responsible Officer's name and title

ZHANG RONGZHAO/CHIEF OFFICER

Report type

Corrected report

Submitted by

WANG LIANG

Contact information

oceandream.olong@gti

Ballast Water History

On the following page(s), provide the ballast water history for each tank discharged into the waters of the United States or to a reception facility, en route to or at the arrival port. Vessels entering the Great Lakes or Hudson River (north of George Washington Bridge) from beyond the US EEZ must also provide the history for empty tanks that underwent alternative management.

Submit report via e-mail

Submit report on-line

四、填写完毕后点击 Submit report via e-mail

会自动跳转到邮箱界面，然后在 SUBJECT 一栏写上本轮的船名、呼号、IMO 号等识别信息即可，如果没有自动跳转那就手动提交到 NCIB@BALLASTREPORT.ORG 这个邮箱。压载水申报越早越好，因为主管当局需要 2~4 周的时间去审核。如果审核无误会采取默认受理的方式，就是不会给船上发邮件，如果往船上发邮件就是有错误，需要更正后再提交一次。注意的一点是如果重新申报，Report type 需要改为 Corrected report。

五、Qualified Individual Notification Exercises（有资质个人通知演练）

是针对船舶运营者和相关人员的培训活动，旨在加强

他们对于应对环境问题和污水排放管理的了解和能力。在这些演练中，参与者将模拟特定的环境紧急情况或船舶操作问题，并与有资质的个人进行沟通和协调。

这些演练通常包括以下步骤和内容：

- 1. ** 情景设定 **：制定一个模拟的环境紧急情况或船舶操作问题，例如废水排放超标、泄漏事故等。
- 2. ** 角色分配 **：确定参与者的角色，包括船舶运营者、有资质的个人、环保监管机构代表等。
- 3. ** 通知流程 **：模拟船舶运营者向有资质的个人发出通知的流程，包括信息的收集、整理和传达。
- 4. ** 沟通和协调 **：参与者将模拟与有资质的个人和其他相关机构进行沟通和协调，讨论应对措施和行动计划。
- 5. ** 反馈和评估 **：演练结束后，进行反馈和评估，讨论参与者的表现、发现的问题以及改进的建议。

通过这些演练，船舶运营者和相关人员可以增强应对环境问题和污水排放管理的能力，熟悉应对程序和要求，并加强与有资质的个人和环保监管机构的沟通和协调能力。

了解了 QI 的主要作用后就给 +1 2816064818 这个号码打个电话，打通后他会询问船舶的 IMO 号，了解后他会问船上打电话的意图，是演习还是需要救助等问题，回答 “This is a QI exercise” 即可，不要说太多，简单明了，不要拖泥带水。他们同时也会记录船上打电话的时间、位置等。QI 演习按照要求如果去美国的话至少一年做一次，为了保险起见，每次到美国前就提前做一次，就打个电话的事是吧，顺便练练口语，挺好的。QI Exercise 完成后要在 LOG BOOK 记录一下时间、位置等。

六、报关文件处理

代理定下来之后会往船上发送一些报关申报的表格，这个都是专门的表格，有的时候代理会认为船上有这些表格的模板，所以就不提供，如果船上没有这些表格可以问代理要，有的代理可能比较忙问他要他也不给，没事儿，这些表格都能从网站上下载，在 GOOGLE 上搜索就可以了。如 CBP Form 1303, CBP Form 1304, CBP I-418 Crew list 等。

这些没什么难的，按要求填写就好了，填好后发送给代理即可。还有一些关于船舶资料、参数、船舶证书等需要提供，按代理要求提交就可以了，这里就不再赘述了。

七、ECA (Emission Control Area)

这个相信大家不陌生，到美国 ECA 区要换 0.1% 的低硫油，根据本轮情况提前通知机舱换油。这个没什么好说的。按照规定执行即可。

八、应急舵演习

根据 33 CFR 164.25 船舶进入美国水域（12 海里）前应在不超过 12 小时内进行应急舵演习。其实不仅有应急舵演习，其他如主机测试，助航仪器等都要进

行测试。具体参考 CFR 164.25，演习和测试完成后要在 LOG BOOK 记录，记录的时候最好写上 According to CFR 164.25 Ship Conducted 演习，测试。

到港前提交上述文件并做好靠港相关记录基本上就没什么问题了。

九、靠港后的迎检工作

我轮 2024 年 3 月 4 日抵达 Corpus Christi 锚地，3 月 5 日进港验舱及加油。靠好 Cargo Dock 8 泊位后首先上来的是移民局检查官，如果船员持有美国 VISA 的话需要召集船员进行核验，并随身携带 CREWMAN'S LANDING PERMIT (CBP Form 1-95)，这个表格也可以从 GOOGLE 上下载，提前填好，实在没有到港后代理也会提供，最好是提前下载下来并做好，可以减少办公时间。内容如下图所示：

由于我轮船员没有美国 VISA 所以检查官也没有进行人照对比，只是查验了护照，并录入移民局系统，最后在 CREWMAN'S LANDING PERMIT (CBP Form 1-95) 上盖章后就完成了检查工作。

移民局官员离船后 3 月 6 日 Quarantine 检验检疫局（农业部）官员登轮检查，厨房、生活区、伙食库检查完毕后把船上的水果如苹果、橙子等带种子的水果铅封后离船。移民局、海关、检疫局都属于 CBP (Department of Homeland Security U.S. Customs Border Protection) 美国国土安全局。所有的检查都通过后 CBP 会往船上发一封带附件的邮件，表示本轮已经通关了检验。这样靠港后所有的检查就完成了！3 月 6 日下午我轮验舱和加油完毕后离开 Corpus Christi 到锚地抛锚等候靠泊。

靠港前和靠港后的申报及检查程序关键部分都陈述完毕，其中一些细节没有提到，欢迎小伙伴们一起交流。在此，特别感谢李学强船长，我的好多问题也是通过咨询他才得以解决。希望所有到美国的同仁都能顺利通关！

OCEAN BELT 轮 V037

航次装货纪实

文 / OCEAN BELT 轮二副 谭晗

我们公司船队主要承运的是固定散装货物，而对于 OCEAN BELT 这种船型来说主要运输的就是煤和粮食。其中煤炭运输在散货运输当中有一些特殊要求，这主要是其特殊性质决定，在《IMSBC》中，煤炭在散装运输下具有化学危险性，并且具有易流态化特性。本轮 V037 航次 Lyttelton 装煤，借此机会将煤炭装运学习心得与大家分享，不足之处请指正。

Voyage instruction:

1. Coal loading rate is 1000-1100 mts per hr depending on coal type.

2. Estimated stowage factor for this shipment is 847.82 kg/m³.

3. Water density in Lyttelton is 1.024.

4. Maximum sailing draft is 12.40 meters on high water.

5. Depth alongside is 12.90 meters plus the height of the tide.

6. Maximum arrival air draft is 15.00 meters.

一、货物配载

根据航次指令了解到 SF: 847.82 kg/m³，密度为

1.024，限制吃水为 12.4m，最大空高为 15.0m，可求出：

1. 12.4m 对应的海水排水量：75302 MT（注意：loading manual 里边的吃水数据是型吃水，还是包括船底厚度的实际吃水。）

2. 空船重量：10271 MT

3. 水密度修正（1.024）：74 MT

4. 船存油量：1130 MT

5. 淡水存量：200 MT

6. 压载水数量：200 MT

7. 船舶常数：400 MT

8. 中垂减量修正：100 MT

计算出货物允许的最大装货量为 62900MT。现在甲板办公室都有配载仪，在 Displacement Calculation 菜单栏下输入最大开航水尺 12.4m，可以直接求出最大装货量。对于新上船大副而言，可以通过配载仪来核算手动计算的结果。

我轮是尾机型船舶，满载状态下船舶属于中垂状态，1、3、5、7 是加强舱，2、4、6 可以空舱。为了减少中垂量，2、4、6 货舱可以稍微少装一些，尤其是 4 舱货量，要少于其他几个货舱。PRE STOWAGE PLAN 如下图：

S-0503-LPP
Revision No.001

PRE STOWAGE PLAN (Panamax Size Vessel)

Vessel Name:	OCEAN BELT	ESTIMATE DRAFT	MAX BM	MAX SF	DRAFT RESTRICTION	WATER DENSITY
Voyage No.:	037	APR 7.41/8.57	-88.70%	96.00%	12.4	1.024
Date:	2023/9/28	DEP 12.4/12.40	23.10%	22.80%		
Cargo S/F:	41.6CUFT/MT	DISCHARGE PORT	TianjinCN	APR 12.0/12.0	-26.10%	27.2%
Name of cargo:	COAL	DEP 3.40/6.80	67.90%	41.5%		
Cargo Quantity:	42900.000					

Calculation is on basis of draft 12.4 m in density of 1.024, SF 41.6FT³/MT

Displacement: 11228.00 Light Weight: 5427.0 Deadweight: 5401.00 F.O.: 610 D.O.: 180 Fresh Water: 200 Ballast Water: 200 Constant: 400 Others: 100 Cargo Tanker: 42900.000	NO.7C/H	NO.6C/H	NO.5C/H	NO.4C/H	NO.3C/H	NO.2C/H	NO.1C/H
	8700	9500	9200	7900	9900	8000	8700
	COAL	COAL	COAL	COAL	COAL	COAL	COAL
	82.67%	82.66%	88.92%	69.92%	87.82%	79.58%	88.87%
Hold Max Allowable weight:	18640	11185	20180	11125	20004	11179	18811
Each Cargo hold Capacity:	12397	13377	13390	13307	13277	13370	11524

Remarks: 1. The final loadable quantity subject to actual stowage factor and VSL'S sagging condition

Chief Officer: _____
Date: _____

Master: _____
Date: _____

Note: To be sent to the Company prior to arrival at L/P or D/P.

其中在预配图上做好备注:

1. The final loadable quantity subject to actual stowage factor and VSL'S sagging condition.
2. Calculation is on basis of draft 12.4 m in density of 1.024, SF:41.6FT³/MT

二、装货轮次 / 计划

Lyttelton 装煤为一个头作业, loading rate 为 1000-100mts, 排水泵速度为 1200m³/h, Air Draft Limit 为 15m。由于空高的限制, 必须控制好每轮装舱高度和顺利将 CH4 货舱压载水排出。所以在做 LOADING PLAN 时需要考虑以下几点:

1. 由于 4 货舱需要装货的原因, 尽快将 4 舱压载水排除, 最好的办法是装 4 舱前后相邻的舱。并将 4 舱装货计划尽量向后推。
2. 由于空高的限制, 所以每一轮装货都必须满足要求, 并且木匠在排水时候时刻注意装货机高度, 防止由于货物不足, 装货速度小于预期的速率, 导致空高大于 15m,

造成舱盖与装货机发生碰撞。

3. 排放压载水时保证足够的吃水差 (保持在 3m~5m 之间), 使舱内压载水吸口最低, 以便压载水流到吸口。做到用后舱带前舱, 用 EDUCATOR 之前尽可能少留压载水, 以减少扫水时间。
4. 装货期间都要满足开航条件, 防止因为紧急情况要求离港。由于本港开航吃水有限制, 最后完货时刻密切注意吃水, 防止超过开航水尺。
5. 合理的吃水差及允许强度, 装货过程中不同舱位的装载会引起船舶吃水差与船体强度的变化。利用配载仪合理确定每一步货物装载和压载水排放顺序, 以确定合理的吃水差、剪力和弯矩 (以 AT SEA 状态为标准)。
6. 装货过程中密切注意监装, 严格执行装货计划进行装货作业, 发现装货顺序与计划不符合时立刻与工头协商。当计划改变时, loading plan 要重新编制, 船岸双方必须签字再次确认新计划, 并且要在配载仪上重新核对吃水差与强度, 看是否满足要求。每一轮结束时都尽量保持正平,

装货顺序如下图:

1		7		6		5		4		3		2		1	
		8700 MT		9500 MT		9200 MT		7900 MT		9900 MT		9000 MT		8700 MT	
TTL 62000 MT															
Polar No.	Hull No.	Tonnage	Ballast Operations	Time required (Hours)	Comments	Calculated values				Calculated values				Observed values	
						Feet	ft/HR	Maximum SHP	SPR	ft/HR	ft/HR	ft/HR	Feet	ft/HR	ft/HR
APP CONDITION						1.12	8.31	204	834	14.61	7.80	9.20			
1	5	6000	PO HOLD 4 TO 50%	8.0		8.31	8.31	204	834	14.61	8.17	7.80			
2	3	9000	PO HOLD 4 TO 50%	8.0		1.44	9.37	175	820	14.74	8.30	9.20			
3	1	9000	PO HOLD 4 TO E PO WBT NO 1 P AS TO E PO APT NO E	8.0		1.30	9.20	174	819	14.78	8.00	9.20			
4	6	6000	PO WBT NO 4 P AS TO E	8.0		1.34	8.31	183	808	14.80	8.20	9.27			
5	4	6000	PO WBT NO 2 P AS TO E	8.0		1.38	10.00	184	794	13.90	8.00	9.17			
6	2	6000	PO WBT NO 3 P AS TO E	8.0		8.31	9.30	175	801	13.80	8.70	8.20			
7	7	9000	PO WBT & EFT NO 6 P AS TO E PO APT NO E	8.0		8.31	10.00	175	801	13.77	9.00	9.81			
8	8	7800	STOPPING	2.8		8.30	10.00	175	800	13.56	9.50	9.50			
9	5	3000	STOPPING	3.2		8.27	11.10	169	781	12.18	10.00	9.68			
10	2	2000	STOPPING	2.0		8.30	11.40	169	780	12.80	10.00	9.20			
11	7	2700	STOPPING	2.7		8.30	11.10	169	780	10.83	10.77	9.20			
12	3	1800	STOPPING	3.8		11.00	11.00	169	780	10.80	11.30	9.80			
13	1	2700	STOPPING	2.7		11.00	11.00	169	780	11.30	11.77	9.70			
14	4	1800	STOPPING	2.2		11.00	10.00	169	780	10.80	11.00	9.10			
15	6	1800	STOPPING	1.2		11.00	10.00	169	780	10.80	11.00	9.10			
16	2	1800	STOPPING	1.2		11.00	10.00	169	780	10.80	11.00	9.10			
TOTAL		62,000		63.0	DEF CONDITION	12.40	12.40	23%	23%	16.01	11.40	9.00			

1. 煤炭的安全装运要求

由于煤炭的特殊性质，既是具有化学危险性货物，同时又是易流态化货物。根据 SHIPPER'S DECLARATION（如下图所示）内容显示适运水分限 TML 为 16.1%，实际货物含水量为 9.6%，低于适运水分限，货物适装。同时证书应该标明 NO HARMFUL TO THE MARINE ENVIRONMENT，即对海洋环境无害，清洗货物残余可根据 MAPOL 要求直接排放入海。

SHIPPERS DECLEARATION

FORM FOR CARGO INFORMATION For Solid Bulk Cargoes	
SHIP: OOAL	
Shipper: BT MINING LIMITED	Transport document number: EXP220
Consignee: TO ORIGIN	Carrier: MV OCEAN BELT
Name/means of transport: SEA Port/place of departure: PORT OF LYTTELTON, NEW ZEALAND	Instructions or other matters:
Port/place of destination: ANY PORT(S) IN CHINA, MALAYSIA	
General description of the cargo: (Type of material/particle size) COAL D-50mm	Gross mass (kg/tonnes): 85,100 MT
Specification of bulk cargo, if applicable: Stowage factor: 667.82 (kg/m ³) Transportable Moisture Limit: 18.1% Product produced and tested to meet with Total Moisture at: 18.8% Angle of repose, if applicable: n/a Trimming procedures: as per chief officers' instructions Chemical properties if potential hazard (e.g. Class 5 UN No. or "MSDS")	
Group of the cargo ☒ Group A and B¹ ☐ Group A ² ☐ Group B ☐ Group C	This cargo is considered safe to spontaneous combustion. This cargo is NOT HAZARDOUS, so marine stowage is fine.
¹ for cargoes which may liquefy (Group A and Group A and B cargoes)	
Relevant special properties of this cargo (e.g. highly soluble in water) This statement may be empty	Additional certificate(s) ☒ Certificate of moisture content and transportable moisture limit

2. 煤炭主要特性

煤炭的主要成分是固定碳、挥发物（氢、氧、一氧化碳、硫、磷、甲烷等）、水分等，与运输有关的主要性质有：

- 1) 氧化性
- 2) 自热自燃性
- 3) 易产生易燃易爆气体（一氧化碳、粉尘、甲烷）
- 4) 易流态化的特性

3. 装货注意事项

1) 装货前确定测温设备好用，备用电池充足，GAS DETECTOR 处于随时可用状态，确定充好电，确保船上相关人员能够熟练使用，到港前加强一下培训。

2) 只要货物已装船就要保持不间断的监控，直到货物卸空为止。在装港要求至少每天两次（0700LT, 1700LT）测量货舱内货物温度，并将测量记录及时发回公司。

3) 当货物温度超过 45 摄氏度时，就应该高度重视，并立即报告公司。当货物温度超过 55 摄氏度时，应拒绝装货，通知租家、公司代理更换温度较低的货物。

4. 航行中的保管

1) 除非有特别说明，装港开出后头 24 小时对货物进行表面通风。

2) 定期测量舱内温度和气体含量，准确填写“Cargo Hold Gas & Temperature Checking Record”并随午报发送给公司。

3) 按时测定货舱污水深度，及时排出舱内污水。

4) 靠港前根据港口要求及实际情况提早进行通风，检测确认甲烷气体含量安全（低于 20% LEL）时方可开舱。在任何人员进入货舱之前要检测确认氧气和其他有毒气体含量都在安全值以内，按照进入密闭舱室 check list 严格检查，防止人员受伤。

四、压载水更换和排放

我轮安装的压载水处理系统是通过“过滤-电解海水产生次氯酸钠杀菌-投药中和”三步，压载水处理系统只

能在海水盐度满足要求的情况下进行。上个航次卸货港赤湾为半淡水，盐度不能满足要求，在这种情况下要想使用压载水处理系统只能提前在尾尖舱先压一部分海水，通过电解这部分海水来处理压载水中的微生物。由于没有提前在尾尖舱压水，所以只能开航以后在大洋中换水。我轮压载水管理计划和证书上标明本船拥有 D-2 压载水处理系统，而且新西兰没有特别严格的要求，所以在换水的时候不需要再考虑沿岸 200 海里以上，水深 200 米以上等情况，只需通过系统一边电解海水，一边置换原有的压载水。有的地方（如美国五大湖）或者国家对压载水置换会有更高的要求，到时候提前查找资料或者询问代理，确认置换压载水是否需要考虑沿岸距离要求。

在大洋中置换压载水过程中，每一轮排出或者压水都要在配载软件里边仔细核对吃水差、吃水、船体强度、盲区等。严格按照 check list for ballasting operations 执行，并且木匠和相关轮机员得到了清晰的指示。

由于空高的限制，我轮采取了四货舱压水的措施。在货舱压水之前，确认所有压载舱的管系完好；货舱污水井盖橡胶垫清洁完好，污水井盖正确水密封闭；压载货舱所有通风和道门打开，舱盖关闭并正确锁紧。压载过程中，勤量压载货舱污水井以确认无压载水进入货舱污水井；勤量相邻油舱确认压载过程中无压载水进入油舱；保持船舶正浮并逐渐压满压载货舱（液面空档小于 10CM）。

靠港期间排放压载水时，打开所有通风和道门；排压载完毕时解开污水井盖，确认污水井盖口无丢失和损坏，处于完好状态；检查货舱结构有无损坏。

五、水尺计重

水尺计重是大副工作中相对重要的业务之一，其原理就是根据船舶装卸货前后吃水不同来计算货物重量。现在甲板办公室的电脑里都有水尺计算的表格，正确输入数据后，立即会出现结果，不用手工计算，减少了工作量。但是大副要清楚每一步的计算过程，只有这样，如果商检计算的货量出现错误，大副才能知道他错在哪，或者商检问

你一些问题，如“第一次纵倾修正是多少？艏、艉垂线修正是多少？漂心距船中是正数还是负数？”等等，不知道计算原理就不能正确回答。水尺计时时应该注意以下两个方面：

1. 观测六面吃水：首先保持水尺清晰可见，夜间加强照明；如涌浪较大，记下多次读取的数值，然后求取平均值；观测前船上应该停止一切影响水尺观测的操作；观测前可根据工头提供的货量自己预算下理论水尺，以便观测时心中有数。在观测时大副要明白读取的数据对船上是否有利，并牢记读取的原则：不论装货还是卸货，初始水尺看大，水密度看大，压载水看少；完货水尺看小，密度看小，压载水看大（吃水读取正好与压载水是相反的）。注重船中水尺的读取，艏艉吃水可以让步，船中吃水必须坚持自己的数据。

2. 水密度控制：港口水密度对水尺计量的影响也比较大，抵港前大副可利用船上密度计测量标准淡水的密度，找到其中读取最准的。海水取样是在外舷船中吃水的一半，而且要避开船舶排水孔及码头管道口。

六、靠港准备的文件

有道是“凡事预则立，不预则废”靠港之前大副应该提前把需要的文件打印好，防止到时候再去找比较的麻烦。

大副靠港涉及的文件如下：

1. S-0503-BCC:CARGO HANDLING CHECK LIST
2. S-0503-SSC:SHIP/SHORE SAFTY CHECKLIST FOR LOADING/UNLOADING
3. S-0503-SC:LOADING/UNLOADING SEQUENCE-CAPE
4. S-0503-LPP:PRE/FINAL STOWAGE PLAN-CAPE
5. S-0503-BRT: FRESH WATER AND BALLAST WATER TANKS SOUNDING RECORD
6. S-0503-CHA: CARGO HOLD ACCESS CHECKLIST
7. SOUNDING RECORD
8. SHIP PARTICULAR
9. CHECK LIST FOR BALLASTING/DE-BALLASTING OPERTATIONS
10. SHIP SECURITY INSPECTION LIST.

以上就是对 V037 航次 Lyttelton 装煤的总结，如有不足之处还望各位指正。最后也要感谢我轮船长和大副平时的悉心指导，让我对大副业务更加了解。



摄影：蒋维平

中澳航线各个海域的航行注意事项

文 / OCEAN LADY 轮水手 周浩

作为三副在 0800~1200 和 2000~2400 的航行值班期间中要时刻保持清醒的头脑和敏捷的思维,以《国际避碰规则》和船舶性能为基础保证船舶安全航行。严格遵守交接班制度,三副应至少提前 15 分钟上驾驶台与大副核查交接,首先在雷达和海图上核对船位、航向等,弄清当时的航行情况,包括但不限于与他船的态势、水域情况、通航密度、天气状况。

OCEAN LADY 轮主要为中澳航线,以下是我在实习三副工作期间,对各个海域的特点和航行注意事项做出的小结,与大家分享:

本轮概况: OCEAN LADY 船长 295 米,船宽 46.01 米,船深 24.81 米,总载重量 180360.9 吨,夏季吃水 18.12 米。

助航设备: OCEAN LADY 配备的助航仪器包括: 雷达(我轮配备两台雷达,一部为 X 波段,一部为 S 波段)、ECDIS、电罗经、磁罗经、航行灯、GPS、AIS、测深仪、航向记录仪、VDR、气象传真机、计程仪、六分仪、天文钟、汽笛、望远镜、信号旗、视觉信号设备、驾驶台值班报警系统(BNWAS)、VHF、MF、HF、卫星通信系统。

一、狭窄水域航行

中澳航线的狭窄水域主要是海峡(Lombok、阿拉斯、台湾)、香蕉岛以及国内老铁山等地。在狭窄水域航行,要注意船舶避让和航线附近的碍航物、浅点、沉船等以及进出口的乱流影响。其次,狭水道航行时

一定要注意当时的水文环境和通航密度,中澳航线比较繁忙,来往的船舶较多,通航密度比较大,所以在狭水道与其相遇时切记要遵守规定航行。

在龙目海峡需要注意的是,此处为交通密集水域,帆船、游艇、快艇、渡轮均有很多在此航行,中澳大船基本从 Lombok 海峡经过,通航密度大,流和涌较大。在早上 4~8 经过时会遇到很多的小帆船,虽然三副是 8 时~12 时,但通常情况下,当值三副期间也会遇到零零散散的小帆船,并不能粗心大意。

阿拉斯海峡,大部分情况下,中→澳航线处于一种顺流状态,而澳→中航线处于一种顶流状态。虽然顶流舵效更佳,但不可忽略的是船速降低的同时,舵效也会略微变差,及时进行手操舵是应对此局面的最佳措施。

台湾海峡,在开渔期后,台湾同胞们布网非常严重,有时甚至能铺至十海里的渔网。此时“渔老大”经常会通过 VHF 呼叫本船并说明渔网位置以及我船接下来的安全航向。注:在情非得已的情况下,一定要避免穿插渔网,防止螺旋桨的损伤。

老铁山水域主要是常年出雾,视野极度变差,能见度不良,处于通道分行区域内,一定要严加瞭望,及时进行手操舵处理。

综上所述,在狭水道航行时,驾驶员要时刻保持正规瞭望,督促值班水手正规值班,及时正确判断周围态势,在必要时及时叫船长并转换 HAND STEERING。采取一切有效手段保证航行安全。

二、中国沿海

我国禁渔期解放之前半个月，国内东海地区已经有零零散散的渔船了。禁渔期解放之后，渔船会疯狂增加，船舶往往处于一种被“包围”状态。以下是我的个人国内航行经验：

1. 国内渔船渔网较多，需时刻警惕，并及时分辨出渔船还是渔网，船舶应该如何转向避让。

2. 密切观察船舶动态，根据能见度情况选择适合的瞭望手段，任何情况都不能仅用雷达瞭望和电子海图瞭望，甚至是单凭视觉瞭望。

3. 雷达尽可能捕获所有重要物标。

4. 时刻核对动态物标，尤其是航向和航速不断变化的物标要密切关注，在对距离较近的船舶采取措施时，也要核实与其他船舶的形态变化，可能会产生CPA和TCPA变化并产生新局面。。

5. 尽量选择较为清爽的水域避让，为保障以后的行动有足够的操纵水域。

6. 尽可能地避免一连串的小角度转向，国内渔船的航向、航速和意图都不明确，频频改变航向和航速，态势紧张可选择先避开最近的船舶，再避让远处船舶。避让中不能仅为避让一条船采取行动，应不间断瞭望周围所有船舶，统筹行动谨慎驾驶。

7. 对待中国渔船不应过早地盲目转向，应该尽早提醒，让对方加强注意。

8. 在选择避让方式时不能仅仅考虑单一物标，要充分观察周围环境，选择最佳避让手段，避免盲目避让而与其他船舶形成新的紧迫局面。

9. 雷达的盲区以及雷达探测的局限性，渔船的体积较小，也有没有AIS的渔船出没，中国沿海能见度不良的情况居多，加强视觉瞭望显得格外重要，提前认清行动意图也是避让的关键。

10. 如果当时环境许可，尽早地做出行动，亮出行动姿态，对他船表明意图十分有利。

11. 提前观察前方水域，选择向左还是向右避让是要有针对，尽可能选择之后可航水域大的方向避让，有可能的情况做好两种避让计划，必要时给自己留后路。

12. 台湾地区渔网格外较多，有时会长达十海里的渔网，同时还会带有曳绳吊，曳绳吊是可以穿越的。

13. 长江口地区，南上北下乃至东进西出的大船较多，需时刻注意。

14. 当处于被“包围”状态时，根据当时具体情况来看，可通过使一部雷达处于大量程，一部雷达处于小量程，“远来预测接下来的走向，近则避让附近渔船”。

15. 在观测雷达时，分清各种物标的情况以及信息，避免因假回波白白动舵。

16. 在遇到紧急情况下，及时手操舵进行处理。

17. 在交接班情况下，若存在让船转向等情况，一定要等到船舶处于安全状态下才能交接班。并且交代好船舶情况、动态等。同时，在晚上交接班时，一定要等到夜视力适应好后才可以。

三、菲律宾、印尼等地沿岸航行

航行于菲律宾沿海时，菲律宾海军经常性地询问船舶信息，包括有船舶呼号、来自港、目的港、ETA、船员数目和国籍、是否载货和货物种类，船长姓名（用码语拼出）。

其次，当航行在菲律宾水域期间，需要格外注意的是菲律宾的渔船所配备的灯并不是处于一种常亮的状态，需要我们时刻去保持警惕。

印尼地区会出现很多小快艇以及各种海葬筏等，小快艇大部分为靠近舷边试图交换物品，对此我们必

须谨慎驾驶，时刻关注此动态，避免“误伤”快艇。

这些问题往往是我们认为是简单却容易忽略的事情。

四、大洋航行

本船为中澳定线，大洋航行主要是过印尼之后到澳洲这一段印度洋航行。大洋航行相对于另外两种航行状态来说，所遇船舶较少，风浪海况有时会较差。往往对于大部分驾驶员来说船舶处于放大洋状态是最为舒适的，但要清楚认识到往往危险都出现在都不防备的情况下，万一所遇紧迫局面的其他船舶处于驾驶台无人值守状态，而本人放大洋处于松懈状态，便有很大危险降临。

三副接班前要阅读船长的夜航命令，常规命令和其他特别指示；明确当前船位、航向、航速、各助航仪器的工作状况。结合海图、电子海图系统和雷达预测在值班期间可能遇到的情况或危险并对航线附近的沉船，碍航物，最近陆标，最近陆地等做到提早的了解。清楚附近船舶的位置动态。

值班时应保持正规瞭望，包括经常调节雷达量程，远距离扫描等并应将能见物标与雷达和电子海图一一对应；每班试验一次自动舵与手动舵转换；保持对无线电设备的值守，守听 VHF16 频道，必要时与他船取得联系。利用一切有效手段记录并测定船位保证船舶航行在计划航线上；同时督促值班水手进行防火安全巡视；记录并测定船位保证船舶航行在计划航线上；遵守国际避碰规则对不同局面的船舶采取避让措施；每天核对天文钟时间；每班核对电磁罗经误差；记录好航海日志。接班驾驶员到驾驶台之后做好交班工作。如果交班前让船或其他特殊情况，不应交班，等到操作完之后交接。应明确自身能力范畴，根据 call master，对于一些涉及航行安全的情况自己不清楚或没有把握时，必要时叫船长。

需要及时呼叫船长上驾驶台时机：

- (1) 按照船长的夜航命令，常规命令和其他特别指示。
- (2) 遇到或预料到能见度不良情况。
- (3) 对通航状况或他船的动态产生怀疑。
- (4) 对保持航向感到困难时。
- (5) 对船位有任何怀疑时。
- (6) 主机及遥控装置及舵机或任何重要航行设备、报警或指示仪发生故障时。
- (7) 无线电设备发生故障时。
- (8) 在恶劣天气中，怀疑可能对船舶造成伤害时。
- (9) 遇到任何航行危险。
- (10) 接收到求救信号或发现求救人员时。
- (11) 任何其他紧急情况或疑虑时。



船用高压清洗机的使用反馈

文 / OCEAN CHINA 轮大副 罗俊辉

中华轮往返于中澳航线航行，除去洗舱、迎检准备和风浪天气时间，所剩用于甲板保养的时间非常有限，高压清洗机（俗称水刀或高压水枪）使用起来确实能够

明显提高保养进度；特别是难以保养的货舱盖反顶和舱口围区域，不但除锈快而且效果好，以下为使用图片和效果图片：





1. 使用经验小结

①安全第一，供应高压水枪时要提前申请无色透明防护面罩和带铁头的防护雨靴；使用时3人一组，1人双手干燥专门启停机器，防止触电，另外2人交替持高压枪除锈，避免由于高压枪头振动，造成脱手失控。

②机器配备多种喷头，起初我们使用15°角喷嘴，除锈时需要紧贴铁锈表面，操作不太方便；随后我们换用水柱形喷嘴，离开铁锈一段距离，仍旧有很好的除锈效果，建议申请时多配2个。

③由于电机功率比较大，船上能够连接使用的插座比较少，以中华轮为例，只有3个地方可以用：包括艏楼内1个电焊机插座、中间桅房1个电焊机插座和机舱工作间的1个电焊机插座。申请时需要100米16平方电缆和2根30米高压水管配合使用，才能覆盖主甲板的所有区域。

④使用高压水枪除锈之后，仍旧需要打磨铁锈边沿区域，拉毛平整之后再涂油漆比较美观。

⑤水枪使用说明介绍，进水量为20L/min，机器配有回水管，回流进储水桶能够节约淡水；减压阀在使用过程中会喷一些水出来，注意保护电机和附属设备；过滤网在每次使用之后清洗干净，保护高压设备，延长使用寿命。

2. 使用中遇到的问题

①高压清洗机太大，进不去仓库水密门；此设备需要防冻，冬季进入中国北方，将无法很好地做到防冻效果。

②过于笨重（本船的电机重175KG，另加其他附属

设备超过200KG），再加100米16平方电缆线，移动很不方便。

③本船配备的是440V/60Hz 22KW设备功率大，船上能够连接的插座有限，目前我船仅能够使用电焊机插座，此设备电流已超过电焊机基础线负荷；船上热工作业也比较多，两个设备一起使用电流过大造成冲突，影响使用的时间。

④插座和插头使用时发热厉害，使用半个小时就要暂停一下；插座和插头也容易损坏，使用期间需要事先多备两套。

3. 使用注意事项

①使用高压清洗机时双手应握紧高压水枪，防止扣动开关清洗时，高压反冲力导致喷枪脱手或失控等不确定情形的发生。

②严禁使用清洗机进行冲洗衣物和鞋帽等与工作无关的操作。

③严禁喷枪指向人、电器设备、电缆线和千斤顶油缸，同时严禁喷枪指向有害物质，避免有害物质飞溅伤人。

④使用高压清洗机时，务必保证绑扎牢固，防止清洗机不正确地移动或翻倒等情况，要确保旋转轮刹牢，绳索固定牢固位置。

⑤严禁工作状态移动高压清洗机，移动高压清洗机务必在主电源断电后操作。

⑥高压清洗机严禁离人使用，避免设备处于无人监控状态。



亚洲轮救生艇筏、 救助艇的操作和维护

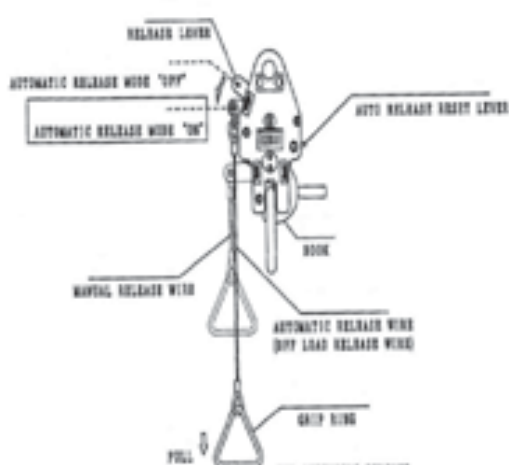
文 / OCEAN ASIA 轮三副 庄志文

作为三副，除做好驾驶员外，还具体负责消防、救生设备的管理工作。这两项工作所涉及设备众多，区域遍及全船，做好其管理工作 SOLAS 公约中对消防救生部分的规定就是根本。现将 OCEAN ASIA 轮救生艇筏、

救助艇的操作方式和维护保养工作进行一个小结，还请公司各位前辈大咖指教！

一、救助艇

下图为亚洲轮救助艇救生筏两用钩头。



救助艇吊三种操作方式：

（1）电动马达操作：打开蓄能器出口阀，启动马达，推操作手柄艇吊向右转，拉操作手柄艇吊向左转。

（2）蓄能器操作：打开蓄能器出口阀，推操作手柄艇吊向右转，拉操作手柄艇吊向左转。我轮蓄能器冲压方式为开启电机马达自动冲压。

（3）手摇泵操作：打开手摇泵出口阀，推操作手柄，手摇泵向右旋转，拉操作手柄向左旋转。

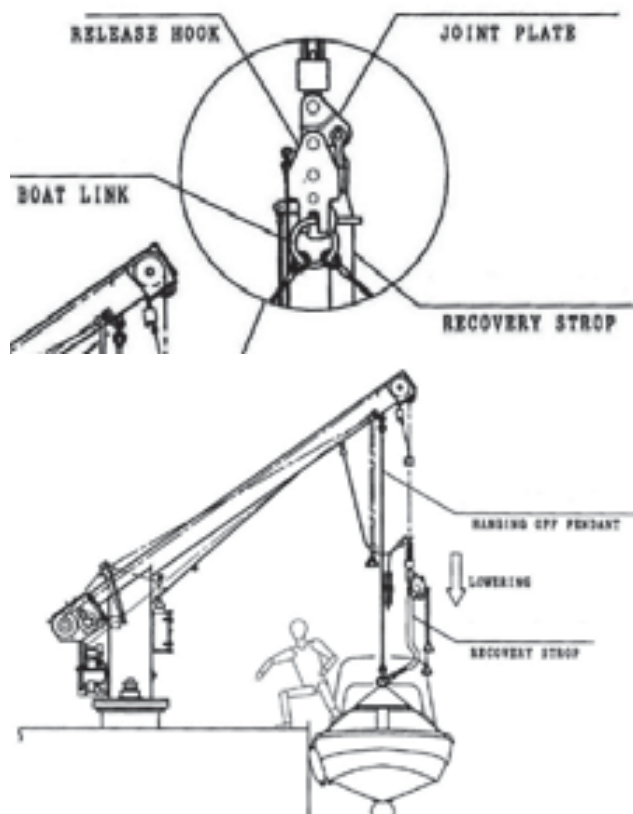
救助艇释放操作：

解开用于固定救助艇的绑扎带后，释放手动刹车的安全装置，艇员登艇并通过遥控旋转钢丝将艇转到舷外指定位置，艇员通过拉动遥控释放钢丝将艇下放到距水面 0.5 米左右，确定艇艏缆可靠情况下开始启动艇机（需泵油），并将自动释放钩设置于自动释放“ON”位置，随后操纵遥控释放钢丝将艇落至水面艇钩自动脱开，若艇在水面上没有自动释放脱开则操作手动释放钩脱开挂钩。解开艏缆操纵艇机加速离开船舶。

救助艇回收操作：

（1）正常天气回收：锁定手动释放装置的安全装置，操作手动释放钩将钩挂于悬挂钢丝，释放杠杆自动恢复“自动释放 OFF”模式，操作起升电动按钮升艇至限位高度后操作旋转钢丝艇归位。

（2）恶劣天气回收：当位于恶劣天气回收救助艇时，释放艇前连接回收吊带于下图左连接处连接并准备好悬挂吊坠钢丝。开始回收救助艇，将回收吊带连接于艇吊环上起升救助艇，先起升艇位置于当悬挂吊坠钢丝可以连接于艇吊环上并将其连接，此时操作旋转钢丝将艇旋回至船边，除需操作的艇员后其他艇员可下艇，随后再操作向下落艇直至悬挂吊坠钢丝全部承受艇重，如下图所示。脱掉吊环上的回收吊带并将释放钩连接于吊环上。随后起升艇并旋回至船内归位。



维护保养：

每周周检，检查各种标示、警告、操作说明清晰可见，反光带状况，张贴符合要求；外部附属部件和艇内隐蔽部位有无破损或变形；艇钩根部结构腐蚀情况，滑车、钢丝绳、吊钩、吊带等活动件有无严重腐蚀及润滑情况，正倒车试验。每月月检，检查救助艇表面、吊钩释放装置、捆绑装置、登艇梯等外观表面是否有划痕、损坏、老化、生锈及腐蚀穿孔等现象；检查艇架生根处无过度锈蚀，艇架受力部位及与附属装置的连接处，连接牢固无锈蚀，吊臂转动轴活络，无锈蚀，三种操吊方式正常，蓄能器压力处于正常范围内，艇架遮蔽处无锈蚀，活动部位加油，检查测试首缆释放装置及手摇泵功能，对于救助艇的属具，需按照清单全部清理检查一遍，重点关注一些可能过期的，急救药包和雷达反射器等。对于救助艇的启动和测试除了例行检查外，到港前一定再检查一遍。

二、救生艇

实习期间跟随三副多次周、月检，学习公司体系内容，公约规定和 PSC 检查重点。亚洲轮同之前实习的大西洋轮、环球轮一样救生艇为自由降落式救生艇，释放方式有两种，随着安全性、技术性的提高，艇钩释放方式与之前实习船舶有所不同。

救生艇释放：

我轮为全封闭自由降落式救生艇，释放方式有两种。

（1）自由降落：拔去救生艇外充电插头、松开固艇装置、打开左右两边油箱出口阀。确认降落区域无障碍物后登艇。确认艇内物品系牢后关闭艇门。打开电源开关，所有人员就座并系上安全带。执行正常释放手柄操作程序：确认正常释放手柄处以及紧急释放手柄处释放阀处于关闭位置（否则向右旋转关闭释放阀门）如下图，放下固定手柄安全钩后向左松开空气塞，操作手柄泵压，救生艇自由降落，落水后在水压作用下顶杆回到指定位置。若正常释放手柄失效则使用紧急释放手柄进行释放，我轮紧急释放手柄操作程序同正常释放手柄操作程序相同，仅是操作位置有所不同。艇下水后，驾驶员合上油门控制器，使发动机全速运转，救生艇驶离危险区域。下图为我艇正常释放与紧急释放手柄：



（2）吊臂式降落：启动泵站电机，待其运转正常，将救生艇专用吊带同时连接在横担与救生艇四周指定连接处上并受力吃紧。松开固艇装置的快速脱钩，相关登艇成员穿好救生衣，登艇坐下，系好安全带。操纵艇内释放钩，打开释放钩，操作液压缸的控制阀将救生艇降落至水面，船上其他人员利用登艇梯下去进艇，艇上人员将吊带脱开并回收固定相关装置，启动电瓶，确保油门挡位在中间，推上 power 键，按下 start 键，救生艇驶离大船。

救生艇回收：

释放艇钩钢丝并摆出艇架吊臂，把悬架降落到水面以上的位置然后把艇钩挂在救生艇上，把救生艇吊到存放位置，安装好救生艇释放钩，再安装好救生艇钩钢丝固定艇架，最后安装好救生艇固定装置。

注意事项：

（1）我轮正常释放手柄与紧急释放手柄为两套独立释放设置，无需再额外进行断开相关连接等操作。

（2）正确使用艇内应急舵设置，如下图将下图左压紧弹簧拿开连接轴后将应急操作杠杆连接到原连接处进行操作。



(3) 救生艇回收后做到艇钩完全复位，如下图安全销子完全插入才算是完全复位。



救生艇维护保养：

检查救生艇挂钩，钩头活络；检查救生艇释放钩完全复位；救生艇艇门、通风孔、吊艇架、吊艇钢丝、吊艇带、绞车状况良好。对救生艇进行详细的外观检查和内部检查：救生艇艇体外观良好，艇架、艇体整洁，玻璃窗清洁无裂纹，钢丝无锈蚀，艇架状况良好，救生艇吊带磨损情况良好；反光带清晰，反光效果良好，IMO有关图贴崭新，操作说明无遗漏或破损；测试救生艇应急灯、示位灯、艇内照明灯、罗经灯、搜救灯工作正常，磁罗经正常且罗经液没有浑浊；启动艇机，运转 3min 正常，正倒车测试，艇机运转正常，燃油、冷却液充足，两组电池均能正常启动艇机，检查测试艇操舵设备和应急操舵设备，状况良好。依照属具清单进行对照检查无误后重点关注有保质期限的。属具中的口粮、降落伞、火焰信号、漂浮烟雾、急救药包、防止晕药、雷达反射器和淡水均需要仔细核查是否在保质期内。每个人配备的防晕船药至少 48h 的量和清洁袋 1 个；救生艇额定乘员每个人不少于 10000KJ 的口粮，口粮应保存于气密包装内并存放于水密容器内。

三、救生筏

我轮共有 3 个救生筏，船首 1 个，额定成员 6 个人，A 层甲板左右舷各一个，每个额定成员 25 人。其中船尾右侧救生筏总共有三种释放方法：自动、手动和吊架式释放。左侧只有自动和手动释放两种，船头救生筏只有手动释放一种方法。

救生筏释放：

（1）手动释放：拔出安全销，移除固定绑扎索；人工抬至舷边，检查舷外有无障碍物；（直接滚落）将首缆系在船舶固体物体上；将救生筏抛入海中，拉动艏缆充气；充气完毕，放登筏梯，人员通过登筏梯进入救生筏内；割断艏缆，离开母船。

（2）自动释放：当救生筏随母船下沉到 2~4 米时，静水压力释放器被激发，弹簧刀片割断绳环，救生筏固定绳索脱开，从而释放救生筏。当救生筏继续上浮，抽动艏缆充气成形，拉断易断绳脱离母船。

（4）吊架式释放：将吊艇架转到救生筏存放位置，拔下刹车杆安全插销，挂释放钩，设置好绞车手柄后吊起救生筏旋转至释放位置，从船边拉动充气绳给救生筏充气，把救生筏拉到船边并固定好救生筏，船上人员登上救生筏并在艇内操纵遥控释放钢丝降落救生筏，在要到达海面前停止将艇钩调节到“自动释放模式 ON”，降落到水面自动释放。

静水压力释放器注意事项：

关于静水压力释放器一定要懂其原理。当大船下沉时，救生筏随着下沉在浸没水深不超过 4m 时被触发，我轮静水压力释放器是通过弹簧刀片割断绳环使救生筏的绑扎钢索脱开，另有铁饼式的静水压力释放器。容器自动脱离船体浮上海面。

当静水压力释放器切割后筏释放，救生筏艏缆通过

易断绳依旧系在船体上，在不断被抽出数米后产生拉力触发钢瓶给其充气使容器内部的救生筏膨胀浮在海面上。易断绳在拉力达到一定的数值后自动断开，救生筏脱离大船。需注意连接方式一定要明白，否则艏缆装置将会失去作用。



救生筏维护保养：

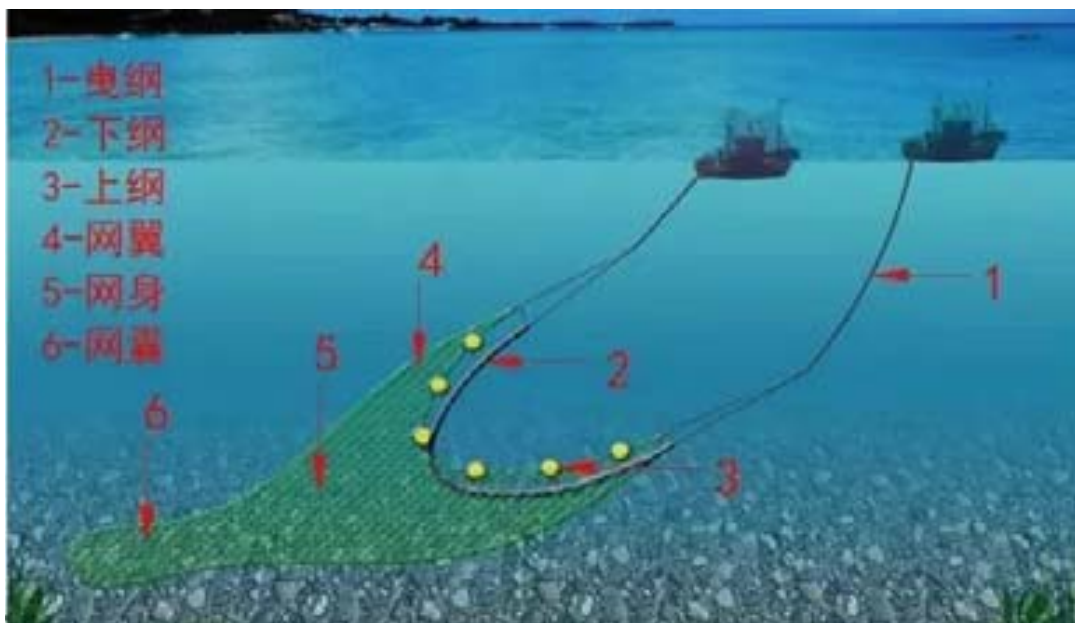
检查救生筏容器外表状况；检查水密填料状况；核对和检查标明清楚制造厂名或商标；出厂号码；认可机关名称和乘员定额 SOLAS A PACK；内装应急袋型号；最近一次检修日期；水线以上最大许可存放高度；艏缆系统：救生筏艏缆与船舶之间连接（通过静水压力释放器）状况是否正确。静水压力释放器检查释放装置的铭牌清楚及有效期；核对该装置是否适用于该救生筏的容量（定员数）；检查螺栓和螺帽的连接情况；检查每件连接艏缆系统的部件的强度。绑扎设备：检查钢丝、松紧螺扣和连接环等；检查绑扎的情况是否正常；无任何妨碍救生筏投落的系绑索。证书：检查救生筏数量及乘员数与设备安全证书相符。释放操作步骤图释放操作步骤图解说明在救生筏附近张贴并保持清晰。检验每年一次送岸认可机构检验。

国内沿海渔船作业方式及避让建议

随着休渔期的结束，面对国内沿海基本遍布着成群结队的渔船，航经的部分商船驾驶员可能对避让有点茫然，是否对如何保持正确的心态，渔船的主要的作业方式，如何避让渔船等存在一些困惑，现将国内沿海渔船的主要作业方式，如何有效的识别，以及相应的避让建议，本期我们来简单介绍一下：

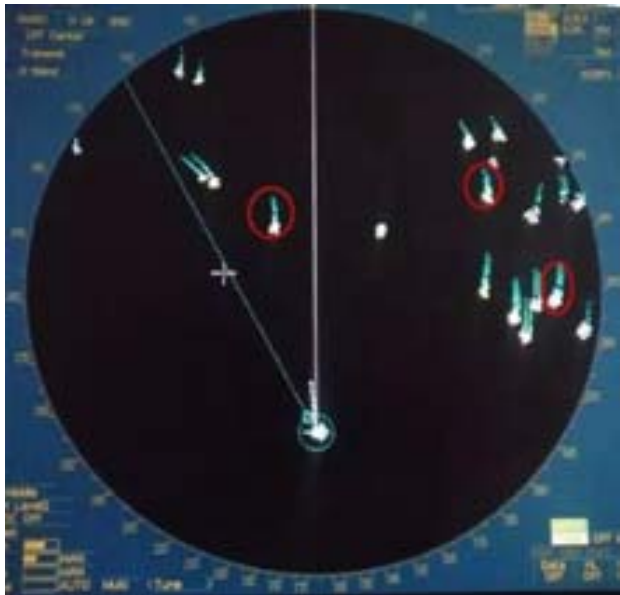
一、双船对拖作业

作业方式：双船对拖是用两艘渔船分开相当的距离合拖一挂渔网进行捕鱼，网具入水较深。在航行拖网中，夜间只有一个驾驶员在值班航行，其他船员一般都在休息。在收网和放网时，夜间开启甲板照明灯，船员群集在甲板上忙碌工作。



判别方法：正常气象条件下拖网航速约 3 - 4 节。一般对此类对拖渔船的分辨，在较平静的海面可以通过

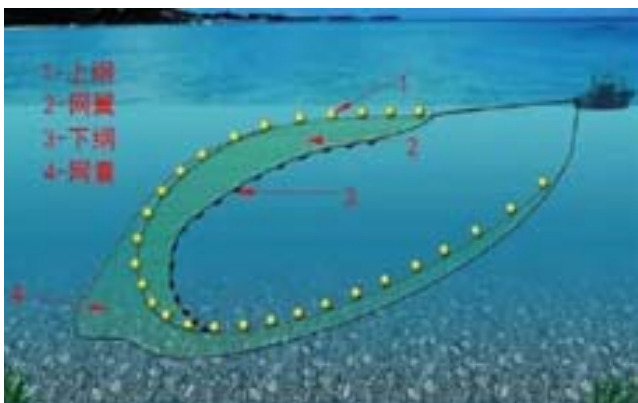
渔船尾部的航迹识别。在较近距离时可以看渔船尾部拖拽渔网钢缆延伸方向判断



避让建议：一般对双拖网作业渔船要保持距离其船尾最近不少于 1 海里通过，距离其外舷侧最近不少于 0.5 海里通过，要避免近距离从其船头通过，禁止从双拖渔船中间通过。拖网渔船一般船速较慢，视当时水域宽度决定过其船首或船尾，若过船尾要充分估计拖网长度，防止勾网。当发现双拖渔船向背行驶放网时，应保持从其上风流 0.5 海里以外通过。

二、单拖作业

作业方式：单拖作业是由一艘渔船单独拖拽一挂渔网进行捕捞，分为尾拖和舷拖。目前在 8 月 1 日至 9 月 16 日期间允许船舷桁杆拖网作业，9 月 16 日以后由于船舷桁杆作业产量较少，一般都是尾拖作业。



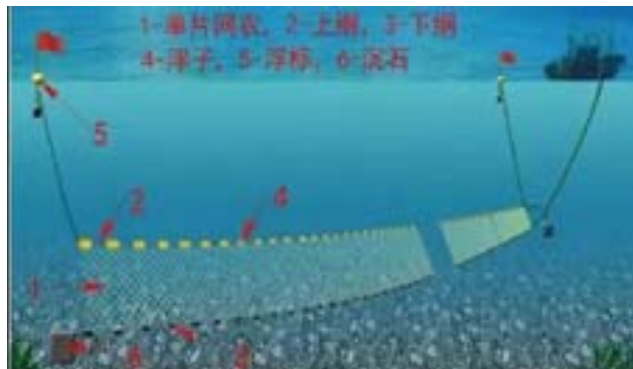
辨别方式：进行拖网作业的渔船，在能见度良好的条件下可以观察其拖网装置。还可以通过航速进行判断，拖带渔网单拖作业的渔船一般拖网航速在 4 节以上，最高可达到 6 节



避让建议：对单尾拖渔船可按双拖渔船避让。对单舷拖渔船要注意避开其拖网的一舷，收放网时其航向航速多变，应保持距离其 0.5 海里以外通过。

三、流网作业

作业方式：流网作业是将网垂直展开立于水中，长度很长，一般在 1 海里以上到几海里，渔船和渔网一起随风流漂移。



辨别方式：流网作业网具上设有浮标，夜间网端小旗杆上挂有电池闪光灯，有灯光闪烁，浮标可能连串多

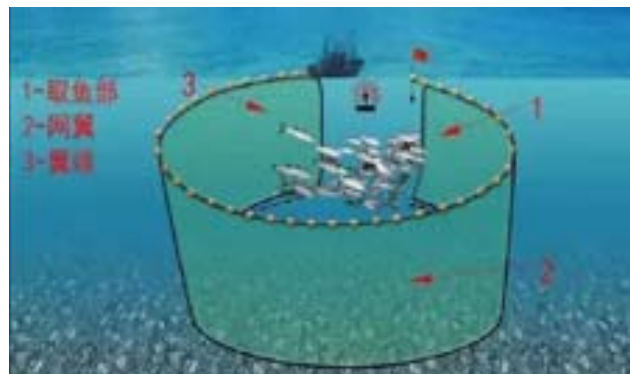
个，需全面观察。渔船船头系于流网的一端处在下风端，渔船头方向就是流网延伸的方向，渔船和渔网一起随风流漂移。在白天遇有流网渔船时，及早用望远镜观察可发现渔船上的人会手持小旗等物不停地挥动，其水平指示的方向即要他船通过的方位



避让建议：避让流网作业渔船时，应从距离渔船尾或末端最后一个浮标 0.5 海里以上通过，禁止在渔船前方近距离通过。当流网渔船在放网时切勿从船头和船尾通过，应保持距离渔船最近距离 1 海里以上并与流网方向平行的航向通过。当看到船员指示方向时，在此方位也应保持 0.5 海里以上通过。

四、围网作业

作业方式：围网作业是用巨大的长带网包围鱼群。网上纲有浮子，下纲有坠子，几艘渔船协同作业，分为探测鱼群、灯光诱鱼、施放围网和收网围捕等阶段。

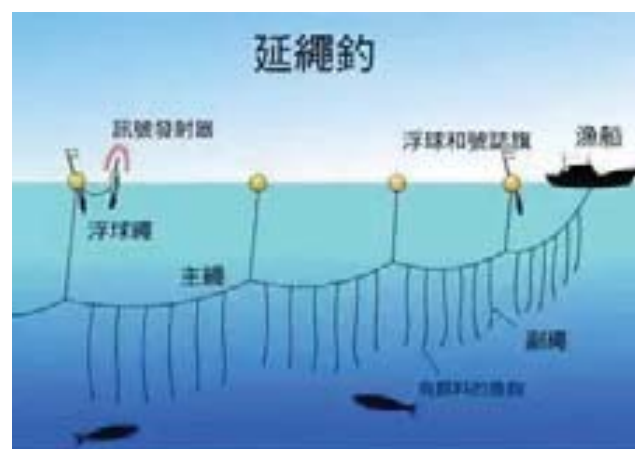


辨别方式：围网作业渔船，可通过探渔船动态、围网方式、诱捕灯光等综合判断。

避让建议：避让围网渔船应从其上风侧保持最近距离 0.5 海里以上通过。

五、延绳钓鱼作业

作业方式：延绳钓鱼是用一根干线长一百到几百米不等，在干线上每隔的一定间距绑缚支线和鱼钩，利用浮子和坠子将鱼钩沉入一定水深等鱼上钩。延绳的一端系于渔船船头随风流漂移。



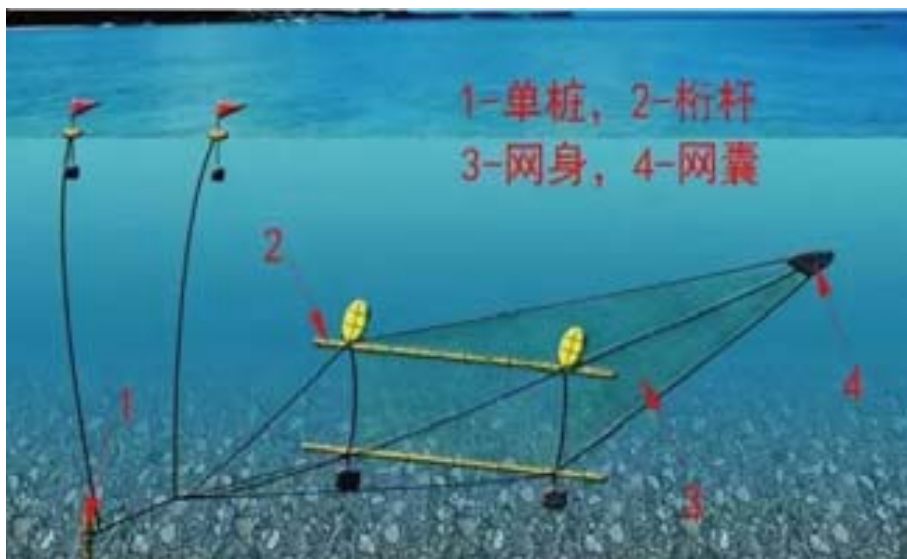
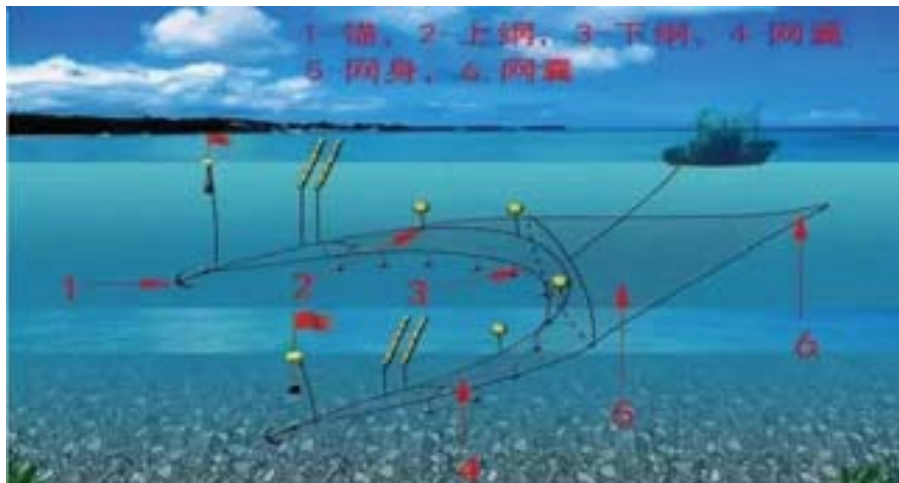
判别方式：延绳钓鱼作业的干线上会有浮球，同一条船周边可能有好几组浮球。

避让建议：避让延绳钓鱼船时，应保持在渔船尾最近距离 0.5 海里以上通过。

六、张网作业

作业方式：张网作业是用渔船抛锚或其他架、桩及砣等将网固定，利用潮流或海流将网张开，鱼随急流进

入网内而不能返回，等流缓时取鱼。张网作业多在近岸水域，也有的在沿海流急的海峡等水域进行张网作业。



判别方式：张网独立设置的情形较多，避让时可以结合风流情况观察水面浮标判断张网位置。有些时候其附近可能有渔船守护。

避让建议：避让张网作业渔船浮标时，保持一定距离让渔船浮标通过即可

(本刊综合)

关于静水压力释放器的那些事



静水压力释放器（Hydrostatic release units）是用于系附于船舶的自由漂浮装置（如救生筏，卫星应急无线电示位标等）在船舶沉没或其他需要释放时能通过自动和人工方式释放的装置。它能够在 1.5~4 米水深时，通过自动脱钩的方式使气胀式救生筏与船舶快速分离，进而救援遇险人员。其作为气胀式救生筏快速释放的关键，在船舶安检时，一直都是重点检查项目。

一、使用方法

静水压力释放器的打开方式主要有两种：

第一种是船员手动打开，适用于逃生时间比较充足时，船员通过手动打开静水压力释放器，使救生筏脱离绑扎带的束缚，接着手动去拉首缆使救生筏充气后自动打开；

第二种是自动打开，适用于船舶沉没速度较快时，救生筏随同船舶一起沉没，在到达一定深处时（一般不超过 4 米），静水压力释放器受到水压作用自动弹开，从而使得救生筏打开并脱离沉没的船体。

二、类型和原理

1.Thanner 型静水压力释放器

主要由进水孔、压缩弹簧和芯轴构成。其工作原理为当船舶遇难沉没时，海水由进水孔进入静水压力释放器的内部腔体，膜片受海水压力作用于压缩弹簧使芯轴内移。同时，由于救生筏存放筒浸水后产生浮力，使吊钩受力而转动，带动保险钩旋转使得吊钩脱落。



2.Hammar 型静水压力释放器

主要由弹簧、膜片、刀片三部分组成。其工作原理为水由外部进入静水压力释放器的内部腔室，使得水压逐渐增大，膜片变形，将弹簧顶起松开，刀片释放并切断绳子，释放救生筏。随后由于艏缆被拉紧，救生筏开始充气膨胀，红色易断环绳被拉断，救生筏完全脱离船体。



对比两种不同类型的静水压力释放器，传统的 Thanner 型静水压力释放器因结构坚固可靠、可长期反复使用，从而得到广泛应用，但由于存在明显缺点，如定期需要对其进行检验、定期须对其进行拆解并更换零部件、长期置于海上航行环境中易腐蚀生锈甚至堵塞进水孔导致释放器功能失效等可能造成的安全隐患，因而在人工成本高昂的发达国家和地区，船东更倾向于选用工程塑料制的 Hammar 型静水压力释放器。

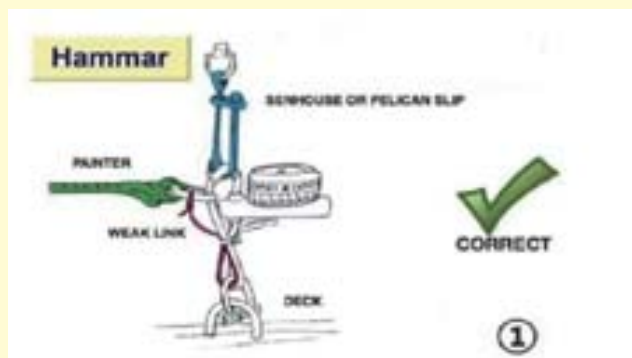
Hammar 型静水压力释放器虽然市场售价较 Thanner 型静水压力释放器高，但其拥有更加轻便小巧的体积，不需要年检、不需要对其进行零部件的维修拆解组装，且不存在进水孔生锈造成堵塞带来的安全隐患，并且安装上船后 2~3 年到期自动报废更换，使用体验更加简单方便。Hammar 型静水压力释放器综合使用成本仍低于 Thanner 型长期的检修和维护人工费用，因而目前使用更为普遍。

三、连接方式

两种静水压力释放器的连接方式相同，以 Hammar 型静水压力释放器为例。

其中①为正确的连接方式，②和③为错误的连接方式。

①中，静水压力释放器和易断绳是连接艏缆和船舶的纽带，一方面，静水压力释放器和易断绳通过卸扣与艏缆连接，另一方面，静水压力释放器和易断绳通过地铃与船舶甲板相连。当船舶遇到险情下沉时，在水压作用下静水压力释放器会自动弹开释放救生筏，此时气胀式救生筏通过艏缆、易断绳与船舶甲板上的地铃连接，当船舶继续下沉，逐步增大的水压会触发气胀式救生筏自带的自动充气装置使救生筏充气膨胀弹开，同时易断绳在较大的拉力作用下也会断开，从而顺利完成气胀式救生筏的自动释放。



②中，当船舶下沉使静水压力释放器自动弹开后，易断绳会受到救生筏的拉力而正常断开，但由于艏缆是通过卸扣与绑扎救生筏的卸扣（蓝色）连接在一起，而绑扎救生筏的卸扣（蓝色）与船体连接在一起，导致即使易断绳被拉断，艏缆还是与船舶相连，最终使救生筏随沉船被拖入海底无法释放。



③中，艏缆（绿色）通过卸扣与易断绳（红色）相连接，但并没有连接到静水压力释放器，这种连接方式在救生筏自动脱钩时能正常工作，但当需要手动脱钩时，由于救生筏的艏缆仅通过易断绳与船体连接，在救生筏被手动释放时可能由于易断绳的断裂导致救生筏漂走丢失。



四、相关法规要求

国际航行海船，SOLAS 公约在 1996 年修正案第 III 章 B 部分第 I 节 (Reg.6~20) 第 20 条中第一次提出对静水压力释放器的检验要求，在之后的修正案中一直未对静水压力释放器的检验要求作出修改。SOLAS 公约对静水压力释放器的定期检验提出如下要求：

静水压力释放器，除可自行调换的静水压力释放器外，应按下列规定检修：

(1) 间隔期不超过 12 个月，但在任何情况下都不可行时，主管机关可将此期限展至 17 个月；

(2) 在经认可的检修站进行检修，该检修站应胜任检修工作，备有适当的检修设施并仅使用受过适当培训的人员。

国内航行海船，《国内航行海船法定检验技术规则》中对静水压力释放器的检验要求发生了些许变化。

在 2011 版的《国内航行海船法定检验技术规则》中提出：静水压力释放器，除可自行调换的静水压力释放器外，应按下列规定检修：

(1) 间隔期不超过 12 个月，但外观检查无异常者，经同意可展期到 17 个月；

(2) 检修工作应由本局认可的检修机构进行。

而到了 2020 年的《国内航行海船法定检验技术规则》，则删减了对展期的许可，更改为：静水压力释放器，除可自行调换的静水压力释放器外，应按下列规定检修：

(1) 间隔期不超过 12 个月；

(2) 检修工作应由检修、检测服务机构进行。该机构应由船舶检验机构对其进行安全质量、技术条件的控制和监督。

五、常见安检缺陷

1. 静水压力释放器的进水孔被堵塞；
2. 静水压力释放器、艙缆、易断绳的绑扎方式有误；
3. 静水压力释放器的检验间隔期限超过规定期限。



六、海事提醒

静水压力释放器的外观型式虽然不同，但是其工作原理及绑扎方式都是一样的。在此提醒船员朋友平时应认真检查救生筏静水压力释放器、艙缆及易断绳，理解其工作原理及绑扎方式，以正确的方式来连接上述各部件，避免紧急情况下救生筏无法正常使用。

(转自 江苏海事发布)

确保克令吊安全的关键几步，您做对了吗？



克令吊主要用于高效装卸货物并支持各种海上活动，其认证和定期检查、维护对于确保船员和货物安全至关重要。布列塔尼亚保赔协会（Britannia Club）指出，制造商手册提供克令吊操作建议和检查指南，该手册还应用于创建包含制造商建议的计划维护制度，且应将其纳入船舶安全管理体系。

每台克令吊应以适当的时间间隔进行维护、检查和测试。时间间隔可由以下因素决定：

1. 卸载磨料货物（可能需要对未密封的轴承加润滑脂）；

2. 克令吊运行时间或时间间隔，如每月检查。

事实证明，根据克令吊运行时间进行维护非常重要。通过比较特定组件的实际使用情况和预期使用寿命来预判潜在故障，可以及时采取预防措施并降低故障风险。

钢丝绳润滑至关重要，主要有两个作用，即内外部润滑及防腐蚀。表面油脂可能会被洗掉，也可能被灰尘污染从而导致钢丝表面形成结疤。需要注意的是，在对钢丝绳进行目视检查时，只能评估外层钢丝的可见部分。这些外层钢丝约占钢丝绳总横截面的 40%，即使这样，我们也只能看到大约一半，也就是说，目视检查只

能覆盖大约 20% 的钢丝绳。而不幸的是，常见情况是这可见的 20% 看起来没有损坏，而隐藏的钢丝断裂可能出现在其余不可见部分。

◆某船克令吊在吊起一架重约 69 吨的风力涡轮机过程中，一根钢丝绳突然断裂，吊物从 2.5 米高处掉落，重重砸到甲板上，造成该船严重受损，风力涡轮机全损。调查显示，此事故由钢丝绳的腐蚀、磨损和过度拉伸导致。

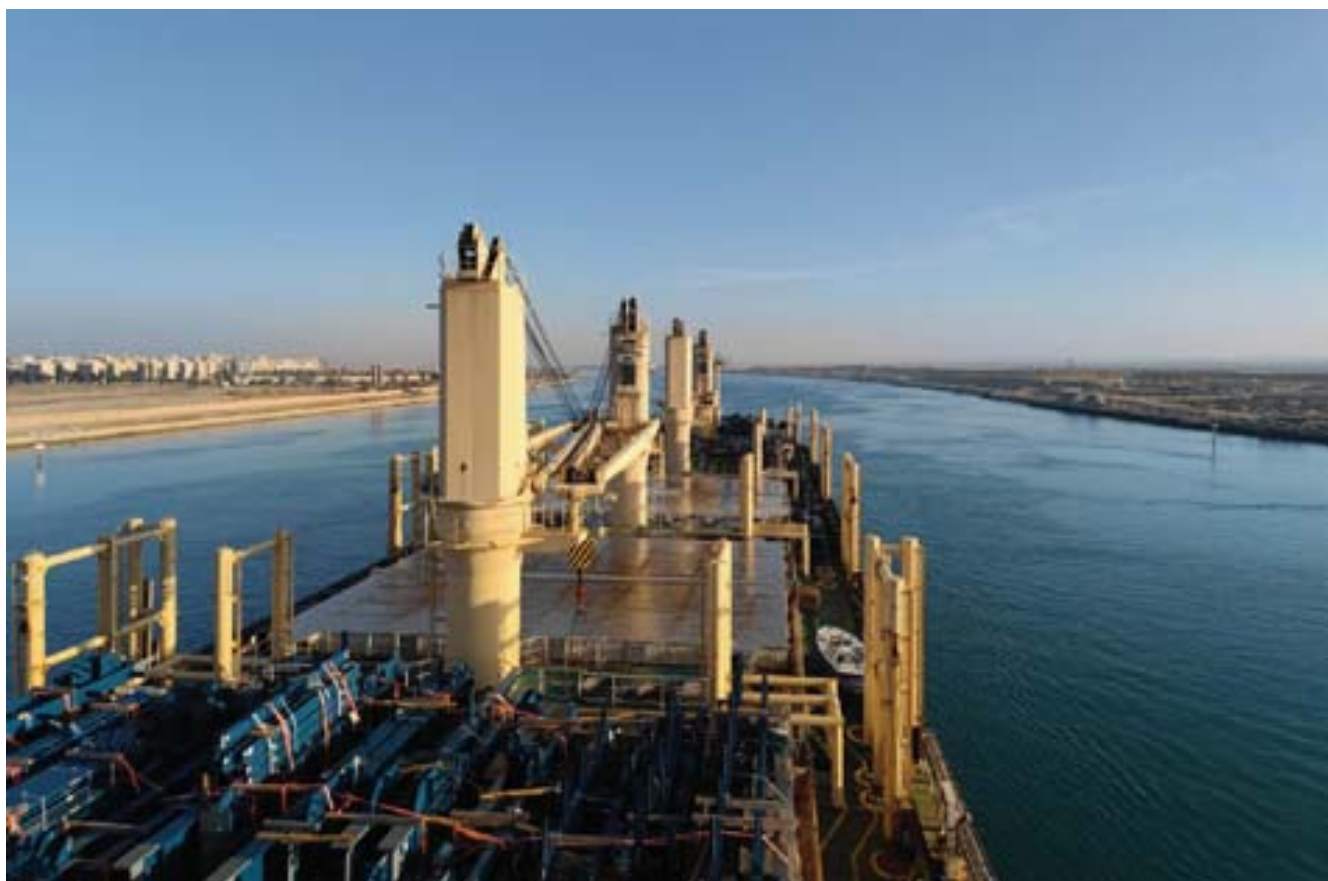
克令吊液压系统依靠高质量液压油来实现平稳高效的。因此，船东应建立液压油分析计划以监控其状况并检测潜在问题（如被污染或已降解）。定期的液压油取样和检测以及适当的过滤或换油，将有助于保持克令吊液压系统处于最佳状态。

◆ 2022 年 3 月，某船在泰国某港口卸货期间，船员发现克令吊的吊货钢丝回收缓慢，经核查，确认液压

马达内部叶片及密封壳体发生损坏，需要对液压马达进行换新。

◆某船曾两次在韩国港口卸货期间未按操作程序启动克令吊（在很短时间内启动使用），造成克令油泵运转噪音很大，不能吊货。经查，该船两次到韩国都是在冬季（环境温度大致为零下 20℃）。由于船舶克令吊的液压油很难做到冬季用油和夏季用油的经常更换，所以采用中间性能的液压油，最终导致故障出现。

定期检查和清洁油冷却器也很重要，尤其克令吊在高环境温度下运行更是如此。如果船舶频繁装卸多尘或腐蚀性货物，可能需要更频繁地对其清洁。忽略油冷却器可能会导致克令吊在达到高温时停止工作。如果克令吊反复停止工作，则会导致潜在的性能问题。另外还要及时关注液压油是否泄漏，因为不解决泄漏的话，



装卸工可以拒绝使用克令吊。

为确保液压系统正常工作，液压油温应保持在 20℃ ~60℃，推荐温度 30℃ ~50℃。克令吊油冷却器一般采用翅片式强制风冷。风机有自动和手动控制两种，自动控制风机温控器油温 50℃ 自动启动，35℃ 停；手动控制风机油温由热电阻自动调整，油温高于 60℃ 冷油控制阀打开，低于 60℃ 旁通。油冷却器失效的故障现象是克令吊动作正常，冷却器液压油进出口油温无明显温差，系统油温快速升高。克令吊正常工作一段时间，油温保护过热继电器动作停车。为保证油冷却器有效性，日常管理中，风冷器应保持风机风叶完好、风道流畅，定期清除风冷器内外污物，确保冷却效果。每周对风冷器外观检查，使用 1.0MPa 的压缩空气吹除干尘，15MPa 的热水洗除湿尘，使用 15MPa 的加入去油剂的热热水清除油污。水冷器定期水侧清通，保证足够冷却水流量。克令吊工作期间，设备主管每隔 4 小时巡视，检查油泵、油马达、测压点及风机自动启停、高温保护继电器动作是否正常。

克令吊安全装置（如负荷指示仪和限位开关）对于防止事故发生和确保安全操作至关重要，因此要通过在装卸货前对其进行检查和测试以验证这些安全装置的功能。

吊臂和回转通常有一个用于限制悬臂下限的按键旁路开关。确保钥匙不会留在克令吊中非常重要，并且采取预防措施来防止意外开关操作。应拒绝码头装卸工提出的越控请求（这可能是某些港口的标准做法）。起重臂在收起时只能在其下限以下操作，当吊钩有负载时，在低于其下限的情况下操作起重臂可能会导致起重臂或变幅钢丝从滚筒上脱落。

操作前检查，还应考虑以下内容：与装卸工开会讨论卸货计划，并核实抓斗工作状况、故障指示器、通信方式及起重信号员的现场情况；确保货舱有足够照明；任何设备故障立即报告码头；报告船舶结构的任何损坏（无论其对适航性影响如何），并提交装卸损坏报告；值班驾驶员和其他值班船员应监控所有克令吊操作并立即记录任何问题；在货物装卸操作过程中，确保所有限

位开关功能正常；只有在特殊情况下才允许超过极限控制，并且此操作必须在高级船员的直接监督下进行。

PSCO 检查克令吊常见缺陷包括：吊货钩头、卸克、滑车没有钢印编号（打钢号后，最好用银粉漆油一下，防生锈）；固定伙食吊限位吊环的小卸克极易磨损；克令吊吊货钢丝未涂油脂，生锈严重；甲板克令间地面有油污；吊货钢丝锈蚀严重且有些断毛；备件吊杆限位器锈蚀。

（转自中国船检 赵博）



培训满载而归， 动力源源不断

文 / 江苏航运学院轮机工程应届签约生 张荣祺



在春意盎然的季节里，我们来到了美丽的青岛，在满怀期待的心情里，我们来到了梦寐以求的远航源丰润，当我得知要来公司培训的时候心情十分忐忑，但当我踏进公司大门的那一刻，那些担忧就都灰飞烟灭了。虽然还都不认识，但是公司的每一位成员对我们的热情，都让我感觉不是来一个新公司，而是回家了！

在海员入职培训的这几天里，让我感受到源丰润公司是一家真正服务于海员的、有人情味儿的公司。在此，姜总给我们讲了很多关于公司对信誉和质量的追求，还讲了自己的成长经历，教导我们只有脚踏实地、稳步提升方能成才，不能好高骛远。王副总给我们讲解了公司的发展历程与企业文化，也让我们了解到船上最重要的不是工作，而是如何在船上“生活”。确实如此，上船以后，我们的学生生涯就此结束，要迅速地从学生转变到公司员工，成为一名合格的海员。

要想上船工作，必不能少的就是各种证件，人力资源

部和证件部详细讲述了我们上船前需准备的各项事宜，以及发放工资形式，社保缴纳，让我也对船员这个工作有了全新的认识。

培训的第二天，我们的优秀学长、二管轮王广超给我们讲了许多船上生活和工作的小妙招，干货满满，让我收获颇丰。培训的最后，公司领导人与我们全体参加培训的小伙伴们，举行了一场热烈的座谈会。同学们提的问题五花八门，从各个方面切入，领导们就用深入浅出的方式，为我们一一作答。这个座谈会让我再次感受到公司的人性化管理，也对船上应急安全措施，对未来的职业规划以及学习目标有了更清楚的认知。对于即将到来的海上工作，我充满了期待与动力！

几天的相处中，我欣喜地认定当初的选择是正确的，看着新同事们热情洋溢、其乐融融，我深受感染。祝福公司蒸蒸日上，也祝大家的工作和学习越来越好！

自信植于源丰润， 无畏踏上新征程

文 / 江苏航运学院航海技术应届签约生 闫冠宇



人的一生就像城市中的公交车，有许许多多的站台，每到一个站台就意味着一个新的征程。怀着美好的希望和从零开始的心态，我加入了青岛远航源丰润这样一个充满生机活力的大家庭，开始了我的一个新征程。



为了让我们更快地了解公司，了解我们的职业，公司于3月5日开始对我们进行了为期两天的培训及3月7日的游学活动。虽然这次培训只有短短的两天半时间，但是培训内容安排紧凑，内容充实，感谢公司各位领导及前辈们为我们精心准备了如此丰富的培训内容，使我们在最短的时间内对公司的历史沿革、组织机构与企业文化有了进一步的了解，使我们受益匪浅。

第一天，在公司总经理姜卫先生的介绍下，我们这群刚刚踏入职场的小白们，对公司的概况有了非常清楚的了解。记忆犹新的是姜总经理的一句话，公司把我们的晋升交给了我们在船上的船舶领导，船舶领导是跟我们朝夕相处的人，也是在船上最了解我们的人，由他们推荐提升是最为重要的一步，就像树上的苹果一样，只要你去伸手努力争取，它就不会让你失望，如果你只想坐享成果，那肯定是不不会眷顾到你的身上的。然后在公司副总以及船员部经理的介绍下，我们更清楚地了解了公司的企业文化、公司发展历程、各板块船舶概况以及公司的管理制度、船员换班流程、船上的工作和生活的注意事项。同时也要感谢公司人力资源部为我们详细地讲解了我们的社保缴纳、就业合同、档案，以及证件部讲解海事局发证换证事宜、见习记录簿填写等等。

第二天，驾驶专业的我们有幸听到了来自公司海务经理吴庆海船长的谆谆教导，教授了我们这群小白们第一次上船的实习内容还有对我们的要求，对我们每一段时间该干什么都做了详细的规划，教会了我们如何从学生时代转变到该自己赚钱的时代。以及我们的优秀师哥姚宝将二副，在休假时间来到公司为我们讲述了他自己在船上的经验以及我们该如何去做，虽然船上的生活枯燥乏味，但是在他们的眼里，他们已经把船上的生活也当作了一个大家庭，并且融入当中了。在最后的培训中，公司的领导们详细地回答了我们的问题，把我们的问题、我们的困惑都一一解答了，使我们对我们的职业有了一个更清楚的了解。

第三天，在公司以及导游的带领下，我们开始了我们的游学活动，大家一起游览了青岛的著名景点、百年建筑、远近闻名的青岛啤酒博物馆，品尝了青岛的特色，来到了青岛怎么会不喝青岛啤酒呢，这也让我们深刻地了解了这些景点的百年历史。在此结束了我们为两天半的培训以及游学活动。

青岛是一座很美的海滨城市，很容易让我们爱上了它。我相信我们的职业也是，我们每个人都会努力去做好，去努力实现我们的梦想。最后感谢各位公司领导的付出，相信在我们一起的努力下，源丰润这个大家庭会越来越好！

且将新火试新茶， 远航趁年华

文 / 青岛港湾学院船舶电子电气技术应届签约生 袁森

3月4日，我再次来到青岛参加公司的培训。从双选会签约源丰润到现在，还是第一次来到公司本部，它地处风光旖旎的崂山樱桃谷，虽然未逢樱花绽开，但看着漫山遍野的樱桃树，也不由遐想到“樱桃千万枝，照耀如雪天”的美景。

在为期三天的培训过程中，我们受到了公司各位领导的专业教导，接收到了哥哥姐姐们的悉心照料，公司上下每个人都很有亲和力，身处其中我感到愉悦舒服。通过几天的学习，我大脑中对公司架构和理念文化以及自己日后的职业发展，都有了较为清晰的思路。这对于还是新人的我开启航海生涯有着很大的帮助。

培训内容主要有几个部分贯穿组成：公司的企业文化、经营理念、经营板块、船舶概况、船员管理和晋升制度，船上工作和安全注意事项等等。姜总给我们带来的第一课可谓别开生面，他和蔼可亲，又给人醍醐灌顶的感悟。公司一直秉承“质量第一，信誉至上”的经营宗旨，近年来取得了非凡的成绩，姜总结合自身经历，告诉我们成绩是一步一个脚印拼搏出来的，成功始终垂青那些踏实用心准备的人。公司的每一项荣誉，都是实至名归，让我们倍感踏实和自豪，也定能站在巨人的肩膀上，向更高更远的地方飞翔！

通过各位讲师的介绍，我更深入地了解到了实习生初次上船的工作内容和流程。很欣喜船上还有“传帮带”的传



统，船舶的领导也是师傅，会让我们更有安全感和亲切感。当然，工作中还应该注重团队协作，讲究团队精神，在船上和同事们相处又是平等的。为了让我们更快更好地适应船上环境和工作内容，公司特意安排了船队中最大的船、最舒适的航线供我们实习。

航运业的发展和现代技术的更新迭代，时刻考验着船员的知识基础和经验积累。所以我们依旧要不断学习，丰富自己的知识和技能。只有具备良好的专业知识，才能保障船舶高效安全地运行，这不仅仅是一种责任意识，还关系到我们每位船员的生命安全和背后大家庭的幸福。船上安全问题也是领导们着重强调的，秉承安全至上的原则，我们必须熟练掌握安全知识和安全技能，以及应急情况下的灭火和逃生等。

培训最后一课是全员座谈会。我们将这些天的所听所想所获所感，一一向公司领导请教，畅所欲言。通过领导的指导，既培养了我们的责任安全意识，又明确了职业发展方向。通过几日的相处，我也结交了许多志同道合的朋友，收获颇丰。培训结束后，公司组织青岛游学活动，先后在青岛地标性建筑，青岛百年历史品牌等地去了解青岛，融入青岛，同时也是融入公司。

祝愿公司百尺竿头，更进一步，也祝福前辈同事们的事业蒸蒸日上，让我们一起携手并肩，扬帆起航！

初次上船，如果顺利 渡过实习期？

文/OCEAN BELT轮实习机工 郭旭

在船上实习几个月的时间，总结了一部分实习的经验，希望对刚上船在工作方面有些迷茫的兄弟们能有一些小小的帮助，从中选取有用的部分。

刚上船如果没有做好充裕的了解，在工作期间一定都是比较迷茫的，当然上船实习的心态与思想一定要摆正，首先就是实习主要的目的是从工作中学习，如果觉得工资过低或者是工作太累，我觉得这种思想一定会让你在实习期间很难过。

刚上船实习，会的东西可以说很少，对于要做好的事情我总结了几点：

第一点，就是安全问题。身体是革命的本钱，没有安全，我们所做的一切皆为零。船上大部分时间都是在航行，如果受伤不能第一时间得到治疗，必定是给自己留下后患。所以再次提醒，安全是船上工作的重中之重。如果你受伤了肯定要派出人去照看你，会耽误很多事情，因此也尽量不要去增加船上各位领导和同事们的负担。

第二点，认识所有的工具。熟知设备名称以及它们所在的地点，这样有助于工作期间加快工作的进程，也防止领导让你去做什么工作时找不到地点或找不到工具，这样

会增添工作中没有必要的麻烦。

第三点：如果想让自己进步快的话，可以多跟着值班机工巡班，比如在周六周日时或者机舱工作任务比较轻时，晚上8点~10点这段时间可以下机舱跟当班的值班机工学习一下业务，不仅能够提高实习期间的业务水平，还能增加未来当上机工时的知识储备。

放正心态，在船上是比较重要的，比如工作量比较大时或者长时间作业时，总觉得自己获得与付出不成比例，那工作的目的与方向就会偏离轨道。每个人参加工作大多数都会有实习期这个阶段，这个阶段是为了让我们进一步学习和提高各方面水平，然后能够在船上以及自己的岗位上各司其职。懂得配合别人的生活和工作，懂得谋定而后动，多学习，三人行必有我师。勤操作，练习动手能力，才能让我们更快更精准地掌握相关专业和技术知识。未来的哪一天，说不定你就能成为更强大的人。

以上便是根据我的实习经历总结出来的浅显经验，希望各位兄弟取其精华，去其糟粕，也希望各位在海上的兄弟们，能在每一次工作中顺利平安，工作蒸蒸日上！

船行大海，和谐关系破浪前行

——船员之间如何处理好关系

在大海上航行的船只，就像人生中的我们，都需要一个和谐团队环境。本文一起探讨如何处理好船员之间的关系，特别是与领导、平级和下级的相处之道。让我们一起在浩瀚的海洋中，寻找和谐关系的秘诀！

一、与领导相处：尊重与沟通

1. 尊重权威：领导在团队中具有权威性，尊重他们的观点和决策是处理与领导关系的基础。记住，尊重是相互的。
2. 主动沟通：与领导保持适当的沟通是建立良好关系的关键。定期向上级反馈工作进展，提出问题，寻求建议，有助于加深彼此的理解。
3. 展现能力：用实际行动证明自己的能力和价值，是赢得领导信任和尊重的关键。保持专业，不断提高自己的业务水平。
4. 接受反馈：勇于面对并积极改进反馈中的问题，是成长的表现。虚心接受，用心改正，让领导看到你的进步。

二、平级相处：协作与互助

1. 坦诚相待：与平级伙伴交往时，保持坦诚，相互尊

重，共同进步。共享信息，交流经验，有助于增进了解。

2. 互相支持：在工作中遇到困难时，互相提供帮助和支持。携手解决问题，共同成长。

3. 协作配合：在团队项目中，积极协作，配合默契，共同完成任务。分工明确，责任清晰，确保工作顺利进行。

三、与下级相处：引导与激励

1. 明确目标：给下级设定明确的目标和期望，让他们了解自己的职责和使命。
2. 给予指导：在下级需要时提供指导和支持，帮助他们克服困难，提高能力。同时鼓励他们提出意见和建议，激发其主动性。
3. 适度授权：适当授权下级承担一部分工作，锻炼其独立处理问题的能力。同时也要关注其执行情况，确保工作顺利进行。
4. 激励员工：适时给予下级赞扬和奖励，以激励他们更好地发挥潜力。关注他们的成长和进步，给予肯定和鼓励。

【小贴士】

1. 用心倾听：在与他人交流时，试着用心倾听他们的观点和需求，这有助于建立良好的人际关系。

2. 幽默调节：在紧张的工作环境中，适时的幽默调节能够缓解气氛，增进彼此间的友谊。

3. 共享成功：与团队成员共享成功，让他们感受到自己的价值。这有助于增强团队的凝聚力，促进和谐关系的形成。

4. 定期组织团队活动：通过定期组织团队活动，增进彼此间的了解和信任。在轻松愉快的氛围中，更容易化解矛盾，增强团队的凝聚力。

在海上航行中，和谐的船员关系是航行顺利的关键。让我们以平和谦逊心态去处理人际关系，尊重他人，沟通互动，协作互助，激励员工。让我们的船在和谐的关系中破浪前行，驶向成功的彼岸！

（转自 航海人生路）

SWL 72T FOR MOORING
SWL 150T FOR TOWING

心若含梦 扬帆起航

文 / OCEAN ROAD 轮实习生 贾鲁凯

年幼之时，常闻师尊讲学。怎奈家道平平，无从致书以观，只有缅怀古人，利用闲暇时间，苦读各类书籍，只因心中坚信，知识改变命运。勤能补拙，笨鸟先飞，学业之途，虽甚乏味，但心若含梦，诸事宜成，每假借于藏书之家，势必阅读手绘笔记，俗语有云心有多大舞台就有多大，是以心中有书，四海皆可读，余因得遍观群书，方知梦想成真需放读。

既以加冠，得益各种忠诉，又患无硕师、旁少良人，访名师而不就，无奈放究，尝驱百里外，未余十八九，外出谋业，走南闯北，人情世故各族文化掺杂其中，凭借坚韧之躯，奠定不二之基，虽起于微末庭宅，誓愿越过山丘，心存励志换取成就，心存善念，怀揣梦想，迷茫之中看风景，爱惜众生渡迷程。

心若含梦，必能扬帆起航，必能乘风破浪直破汪洋。心若含梦，方能挺直脊背，正气昂扬，无惧雷电，看透霞光，翔越飞鸟，游胜龙鱼。心若存坚则万事可为，身若奈扰则世事平庸。好男儿立于天地，有胆有识是关键，能拿起富贵，也能放下温暖。如同书中所言，眼界是成功之母，胆量乃成功之父。故怀揣梦想，望跨出国门自由飞翔，或漂洋过海乘风破浪。路虽远行则将至，事虽难做则必成。

看今朝睹昨日，梦之所想成回忆，望家乡盼妻儿，有朝国外一起来，去法国游日本览迪拜，看那景色好与坏，一起阅览心澎湃，也许世人诉痴癫，也许众人当笑谈，我

终究未改，还是心潮澎湃。乾坤未定，你我皆是牛马，岁月荏苒，你我举步并肩。若说心中没遗憾，除非一切皆笑谈，愧对母亲愧对妻，还愧对我两个女，愧对母亲的养育，愧对结发美娇妻，女儿还小缺疼爱，妻子持家盼归来，母亲年龄逐开外，身为儿子却在外，待等赚够本钱后，一家和睦乐开怀。

船上生活很温馨，全员皆是一家亲。月下独酌杯中酒，海员技工全都有。如果大家有兴趣，可以探索或考究。范蠡回首紫金铙，拥得西施话语匆。为了复国割情义，千辛万险不放松。分离十年才相聚，锋芒皆敛藏其中。张弛扬帆驾荣銮，魏蜀恩仇怎平凡。宝马新思明波象，杨腾超林泽高刚。东郭伟利刘曰镇，杰玉史陈高军强。郑瑞东达程尤俊，志立红星维付春。曹操若生今当代，何谈连锁火烧船。今生若有鬼谷志，孙田同窗向永升。虽然不是出师表，但是名字的始源，船上兄弟全在内，二十三人皆包含。讲完朋友再讲船，海洋之路不平凡。绿水浮舟过北海，跨出国门纪律严。消防演习全到位，弃船更是无人闲。始终不忘大副嘱，牢记于心保安全。待等海浪追落日，乘借海风渡云川。观音洛神齐相助，吾等蓄力向家园。

人生最大的敌人无非自己，人生最大的价值无非就是见天地，看众生，睹自己的过程。由衷感谢源丰润，带给我乘风破浪的滋味。不同的经历行程，不同人生轨迹，同时也从侧面决定了你的眼界及目及所至的风景。

等待， 成为记忆

文 / OCEAN PACIFIC 轮机工 薛玉利



日落西山，母亲才从村口回到家中。推开只有她才推开的门，打开只有她才打开的灯。
在母亲的心念里，等待已成为记忆。

在村里读书时，等待是准时的一日三餐。

到镇上读书时，等待是一周两次的期盼。

去县城读书时，等待是四周一次的惦念。

毕业后，我留在县城工作，等待是佳节的仰望。

如今，我有幸成为一名船员，穿梭在世界各地，母亲的等待悄然变成未知。

不觉，母亲成了一个现代新名词，留守老人。

母亲不再仰望，只是默默地静守。

母亲的等待成了信念，她知道在村口遥望的方向，有人会来，却不知是在什么季节。

母亲，来年槐花飘香时，我定会在您的膝下，静心聆听您那教科书式的家常往事。

2024 年的春节，愿天下父母，幸福安康。





恭贺大家获得职务提升！

序号	姓名	旧职务	船名	提职日期	提任职务
1	李正超	E/C	OCEAN QUEEN	2023.12.21	OLR
2	侯攀	CARP	TS ECHO	2023.12.23	BSN
3	曹爽	OS	OCEAN ATLANTIC	2023.12.29	AB
4	李恪	E/C	OCEAN ATLANTIC	2023.12.29	OLR
5	徐学海	OLR	OCEAN SHINE	2024.01.06	4/E
6	王亮	C/O	OCEAN DREAM	2024.01.11	CAPT
7	明志远	CARP	OCEAN DREAM	2024.01.11	BSN
8	安普幸	WPR	OCEAN DREAM	2024.01.11	OLR
9	刘尚勇	OS	HAI CHANG	2024.01.12	AB
10	初汶鑫	E/C	HAI CHANG	2024.01.12	OLR
11	廉亚彬	4/E	OCEAN LORD	2024.01.13	3/E
12	高广新	E/C	OCEAN LORD	2024.01.13	OLR
13	李菠	D/C	OCEAN LORD	2024.01.13	OS
14	李英帅	D/C	OCEAN LORD	2024.01.13	AB

15	林永滕	AB	OCEAN ROAD	2024.01.14	3/O
16	徐家睿	D/C	OCEAN DUKE	2024.01.18	AB
17	巩超	AB	OCEAN DUKE	2024.01.18	3/O
18	郭增阳	E/C	OCEAN DUKE	2024.01.18	OLR
19	田知卿	3/E	OCEAN FAVOUR	2024.01.20	2/E
20	曲金龙	OS	TS GOLF	2024.01.21	AB
21	蒋维平	OLR	OCEAN TIDE	2024.01.30	4/E
22	贾文璇	OS	OCEAN TIDE	2024.01.30	AB
23	于习学	C/O	OCEAN PRINCE	2024.02.05	CAPT
24	王彬彬	3/E	OCEAN PRINCE	2024.02.05	2/E
25	王胜贤	3/O	OCEAN TIDE	2024.02.24	2/O
26	谭雪峰	D/C	OCEAN HONGKONG	2024.02.25	OS
27	万俊杰	E/C	OCEAN HONGKONG	2024.02.25	OLR
28	李文琦	OS	OCEAN DUKE	2024.02.28	AB
29	付金勇	3/O	OCEAN LORD	2024.03.03	2/O
30	杜家柱	E/C	OCEAN LORD	2024.03.03	OLR
31	王作鹤	E/C	OCEAN ASIA	2024.03.05	OLR
32	庄志文	AB	OCEAN ASIA	2024.03.05	3/O
33	熊伟杰	D/C	OCEAN ASIA	2024.03.05	AB
34	李纪伟	3/O	OCEAN CONFIDENCE	2024.03.08	2/O
35	王志勇	OS	OCEAN CONFIDENCE	2024.03.08	AB
36	杨超	2/O	OCEAN ROAD	2024.03.18	C/O