

警惕船舶断裂沉没事故

作者:严春生 来源:中国水运杂志 日期:2008年03月21日 点击:

近年来,伴随市场需求的快速增长,进入鄱阳湖和赣江从事砂石运输船舶急剧增多,据统计,日均进出鄱阳湖区的运输船舶达1040艘。船舶流量的迅速增长,给水上交通安全带来了严峻考验,船舶事故呈多发趋势,尤其是船舶断裂沉没事故接连发生,造成了巨额经济财产损失,也给社会稳定带来了不良影响。

断裂沉没事故触目惊心

鄱阳湖区和赣江今年以来就发生了多起船舶断裂沉没事故。

10月7日7时许,安徽芜湖籍“金旺688”货船在鄱阳湖都昌县装载河砂,10时许载砂完毕,在将要离档时船体中部断裂沉没,船上2名船员落水失踪。

7月21日下午4时,安徽安庆籍运砂船“健鸿号”在鄱阳湖永修县装载黄砂,在装至约2/3时,突遇雷雨风暴,船舶搁浅断裂沉没。

7月12日0时许,江苏泰州籍运砂船“信诚机3688”在鄱阳湖永修县装砂即将装满,调正船舶吃水时,突然断裂沉没,无人员伤亡。

6月30日晚11时,安徽巢湖籍船舶“皖和县货2365”在赣江西支樵舍水域装载黄砂时突然断裂沉没,船上7人落水,4人获救,3人失踪。

6月15日晚7时,江苏泰州籍运砂船“泰长鑫0916”在鄱阳湖永修县装载完黄砂后,倒档离开时突然断裂沉没,船上4人落水,其中3人获救。

5月31日晚10时,安徽芜湖籍运砂船“腾飞0128”在鄱阳湖湖口县装载黄砂完掉头离泊时,船体中部断裂后沉没,船上4人被渔船救起,无人员伤亡。

5月30日下午5时20分,安徽芜湖籍运砂船“银华夏687轮”在鄱阳湖湖口县装载黄砂完掉头离泊约300米时,船体中部断裂后沉没,船上4人被渔船救起,无人员伤亡。

为何发生断裂沉没事故

上述断裂沉没事故船舶并非老旧运输船,这些船舶自建造完工到发生事故,船舶投入营运时间都不长。船龄最长的“皖和县货2365号”6年半,船龄最短的“健鸿号”船才10来天。这些船舶为何在短期内即发生断裂沉没事故?经对事故船舶勘验、查证、分析和计算证实,这些事故有的是低劣的造船质量引发的,特别是焊接质量和非船用材料的使用是造成船舶断裂沉没的直接原因,但有些也是由于船舶装载不当致载荷集中,严重超载导致的。

强化管理 避免悲剧重演

1. 确定企业、船东安全责任主体地位

航运企业、船东在追求经济效益的同时,要加强对船员业务技能和素质培训,提高船员的安全责

任意识。进一步建立和完善安全生产责任制，把安全工作细致化、具体化，教育船员要严格遵守各项港航法规和安全规章及操作规程，杜绝违章超载和冒险航行。制订应急预案，以便有效应对各类突发性事件，确保运输安全和有序。

2. 切实把好资质准入关

对于投资从事水上运输经营的，港航运输管理部门要把好准入关，要其取得相应的经营资质，配备合格的从业人员，并在核定的经营资质范围内从事运输经营活动。要劝导从业者不要贪图价廉购买、租赁、使用低质量船舶从事运输。建议在购买或租赁船舶前，向当地海事部门进行技术咨询，避免造成人员伤亡和财产重大损失。引导个体经营者联合组建公司，提高经营和抵御突发事件的能力。对不符合经营资质条件的，应责令停运。要大力推行标准化船型，优化运力结构，提高运输和服务质量。

3. 把好船舶设计单位和船厂资质关

船舶工业行业管理部门要根据船舶工业发展规划，设立和把好造船市场准入门槛，严格把好船舶设计单位和修造船厂资质关。整合中小型船厂资源，向规范化、规模化和集约化发展，有效遏制违法违规造船行为，指导企业改造升级设备设施，改进造船工艺技术，提高质量管理水平，把好船舶源头关。

全国低质量船舶整治工作取得了明显成效，但低质量船舶问题不可能彻底根绝，要研究建立水上交通安全信息通报及沟通协调机制，共同做好船舶“造、检、航”全过程安全管理。

4. 把好船舶检验“发证”关

船检机构要遵循“一检、二帮、三把关”的原则，加强对新建船舶检验的质量监督和管理，强化审图、现场检验和审核等环节的过程控制，切实按法定要求把好船舶建造检验质量关的源头。落实跟踪检验制度，发现隐患，要求船厂和船主限期整改，对辖区内修造船厂家在提出造船质量要求的同时，船检人员要提前介入，制止不合理的变更要求。在船舶建造检验开工前须检查核实造船厂的生产条件、设施、质量控制制度等，确保造船厂具有生产所申请建造的船舶的能力。此外，船检机构还要从源头上杜绝先造船再买船舶图纸的行为。对于建造竣工而未提供完工图纸的船舶，验船师不得签发船舶检验证书。

为了避免变更船舶检验机构船舶一旦发生船体断裂等质量事故，转入地和转出地的船检机构为责任不清而互相推诿的行为，本着“谁检验、谁发证、谁负责”的原则，根据《国内航行船舶变更船舶检验机构管理规定》规定，转入船检机构应在签发船检证书前，对船舶实施初次检验。如果转入和转出船检机构间签订过船检质量互认协议的，转入地船检机构应结合船舶实际状况对其实施附加检验，确保船舶及其设备适用。如果转入船检机构发现转入船舶不符合要求，可拒绝船舶转入，转出船检机构应接受船东的重新检验申请，在重新检验完毕前，原船检证书自动失效。

各船检机构不得承担超过其实际业务能力的审图和检验业务，按设计及检验要求，对需要限制装载货种的船舶要在适航证书记事栏中明确签注，在签发船舶载重线证书前应确认船舶配备了经船舶检验机构审批的《装载手段》，要严格认真地执行有关船舶检验的法规、规范、规程以及相关的管理规定，对不符合质量要求的船舶不得签发证书。

5. 切实加强监管，跟踪隐患整改

海事机构要创新海事安全监管和公共服务体制，实行和完善船舶诚信管理机制。对确认因违章航行或因修造质量、船检质量而引发水上交通事故的航运企业，船舶修造企业和船检机构建立“黑名单”制度，严格船检机构资质认可工作，增强海事机构的行政执行力和公信力。建立快速高效的应急响应和安防控体系，提高事故预防、人命救助和事故调处能力，同时加强宣传，积极引导个体船户走公司化、规模化、集约化发展道路，推广使用标准船型，提升市场竞争力和抗御风险的应对能力，促进内河航运发展。

海事部门要协助、配合水利、国土资源部门从源头上把好采运砂船舶准入关，督促地方政府和水利、港航等管理部门按照有关规定，对河道采砂规划的审批、采砂船舶持有采砂许可证施工作业及停泊在指定区域、采砂船舶为运砂船舶安全配载等方面落实监管责任，对管理混乱的要及时向当地政府和有关管理部门书面提出安全建议书或抄告单，确保违章行为得到及时查处。

采运砂船舶违章作业、严重超载、装载不当、违章运输是引发事故的主要原因之一。各级海事机构要加强日常监督管理工作，特别是要加强现场监督检查力度，要以打击采运砂船舶违法违规行为为

重点，对发现的不安全因素要及时进行查处。要进一步加强船舶安全检查力度，重点查验船舶技术状况和船员的实际操作能力，督促落实船舶所有人、船长的安全生产责任，对存在的薄弱环节和安全隐患，要采取切实有效的措施责令其整改，并跟踪隐患整改过程，加强后续监督检查，确保整改措施到位。对存在重大缺陷，严重威胁航行安全的船舶视情采取停航或滞留的强制措施，不满足安全航行条件的不予放行，对确不具备安全航行条件又无法整改的船舶依法取缔其航行资格。

要切实加强船舶进出港签证管理，积极开展打击假冒签证、严重超载和大船小证的专项整治行动。要严格按照规定的程序和要求办理船舶进出港签证，对每艘办理签证的船舶要按规定进行登记记载，对严重超载船舶在未卸载至装载规定前，不得签证放行；要严格实行签证人员负责制，本着谁签证谁负责的原则，对违反规定办理签证并产生不良后果的海事签证人员，应严肃追究责任。

各级海事机构要切实加强采砂区域的通航秩序管理，加强现场巡航的频次，重点整治采砂区域的通航环境和通航秩序，要主动配合航道部门打击采砂船占据航道施工作业、乱采滥挖，运砂船超载运输的违法行为，保持通航水域安全畅通。辖区内采砂船违规作业影响通航环境和通航秩序的安全隐患，如果不在海事监管职责范围内或仅靠海事部门无法督促整改的，要及时将有关情况通报地方政府和相关部门，必要时请新闻媒体给予曝光，促进当地政府和相关部门加大工作力度，消除通航安全隐患。

要加大海事安全宣传力度，利用各种宣传媒体和广播、电视、报纸、墙报、展台、宣传版画等各种形式，船舶进出港签证、现场安全检查、事故调查等各种工作时机，大力开展水上交通安全宣传和技术咨询。

各级海事管理机构要切实加强采、运砂船舶发生水上交通事故的调查和处理工作，认真规范履行事故调查处理法定职责。事故发生地和船籍港海事机构要加强沟通、协调、配合，查明事故原因，判明事故责任，以责论处。总结事故经验、落实安全管理建议，并举一反三，全面加强对采运砂船舶的管理，确保水上交通安全。

[发表评论](#)[告诉好友](#)[打印此文](#)[收藏此文](#)[关闭窗口](#)

上一篇：[船舶搁浅事故与应急措施](#)

下一篇：[成品油或化学品船的建设特点](#)

文章评论

特别推荐

- [\[行业报告\]长三角内河船员调查报告](#)
- [\[风险投资\]地主港融资策略及实现条件](#)
- [\[港口研究\]港口之春：宏观经济走到“十字街头”](#)
- [\[航运研究\]积极推进航运企业收费标准化](#)
- [\[内河航运\]建设长江黄金水道 发展现代长江航运](#)
- [\[行业视点\]金融危机对全球海运市场影响渐显](#)
- [\[行业视点\]美国金融危机对航运业的影响及应对措](#)
- [\[世界航运\]马士基集装箱盈利飙91%](#)

友情连接

相关文章

超大型集装箱船舶靠离南沙港的操纵要领	05-04
珠江内河船舶驾驶员实操技能的培养	04-27
船舶动力定位系统控制技术的发展与展望	03-16
政府干预理论在防止船舶造成空气污染中的实	01-05
完善报废制度 促进船舶更新	01-12
超大型船舶靠泊烟台港三期码头引航方法	01-12
建立过闸船舶管理长效机制的思考	01-12
提高造船质量不应忽视细节	08-11
主机气缸套裂纹原因和预防	05-28
好望角型船舶装卸作业分析	05-07

[关于站点](#) - [广告服务](#) - [联系我们](#) - [版权隐私](#) - [免责声明](#) - [网站地图](#) - [意见反馈](#) - [返回顶部](#)

Copyright © 2008 Powered by ZGSYZZ.COM, 《中国水运》编辑部 All Rights Reserved.

热线电话: 027-82767375 传真: 027-82805539 E-mail: zgsyzz@vip.163.com

中国水运报刊社 版权所有 建议分辨率1024*768 IE6.0下浏览

[违法不良信息举报中心](#) [网络110报警服务](#) [鄂ICP备08002098号](#)

