

船舶搁浅事故与应急措施

作者:梅雄 钟成雄 俞海 来源:中国水运杂志 日期:2008年03月18日 点击:

摘要: 船舶在海上航行由于种种原因造成船舶搁浅,船长、驾驶员及全体船员应认真分析船舶搁浅状况,采取各种措施,在保证船员安全的前提下,使船舶、货物损失减少到最低限度。

关键词: 船舶搁浅 应急 处理

中图分类号: U661.38+8 文献标识码: A 文章编号: 1006-7973(2007)01-0018-02

一、船舶搁浅事故的危害

船舶搁浅、触礁所造成的危害是极其严重的。如1978年3月6日,利比里亚超大型油轮AMOCO CADIZ在法国布里塔里海域因舵机损坏导致船舶触礁,船体断裂,溢出原油22万吨,污染法国沿岸250公里,直接经济损失3亿美元,间接损失不可估量;1999年11月24日,烟台烟大汽车轮渡股份有限公司的“大舜”号客轮在航行途中由于船舱起火,导致船舶搁浅倾覆,造成全船300多人仅生还20多人的特大海难事故,给我国海上客运业带来巨大经济损失,对社会产生了重大影响。

二、船舶造成搁浅的原因

经过主管机关调查发现,船舶搁浅的主要原因并不复杂,主要表现为以下几个方面:

- (1) 由于船长、驾驶员、引水员或其他船员的航行疏忽而发生船舶搁浅。
- (2) 由于风浪、流的影响把船推向海岸造成船舶搁浅。
- (3) 在有限的水域中为避免与他船发生碰撞而造成船舶搁浅。
- (4) 为了防止船舶自身的沉没而故意造成船舶搁浅。

三、船舶搁浅后的应急处理

1. 船舶搁浅后船长的应急处理

(1) 分析船舶搁浅状况

在许多情况下,船舶搁浅之后处于极其不稳定的状态。因此,船舶搁浅后,首先要保持镇静,稳定船员的情绪,船长应想方设法尽快调查清楚船舶搁浅位置及周围的地理环境,具体调查项目如下:

- 1) 船舶搁浅状况: ① 船舶搁浅前后吃水及吃水差。② 测量各油舱、压载舱、淡水舱、污水舱存量及变化情况。③ 各舱货物状况。④ 船舶倾斜情况。
- 2) 船舶搁浅受损状况: ① 搁浅部位破损进水情况。② 操舵装置和推进器的受损状况。
- 3) 船舶搁浅位置地形地貌和气象状况: ① 海底的底质及崎岖不平程度。② 搁浅时涨、落潮情况、高潮时间及船舶周围水深变化。③ 潮流、海流的流向、流速。④ 天气、风向、风速及海浪情况。

(2) 应急处理方法

船舶搁浅后,船长可以通过以上调查,以最快方式向船舶所有人、代理公司和主管机关报告,以便取得指导和帮助,切忌盲目采取行动。具体应急措施可以参考如下:

- (1) 在船长指挥下,相关船员检查淡水舱、压载舱、油舱、污水沟等处的液位,测量和记录船舶周围的水深,对船舶周围底质进行取样,调查判定坐浅位置、程度,按国际海上避碰规则显示号型,注意气象、潮汐变化等情况。

(2) 机舱人员检查主机、舵机和辅助机械，特别是螺旋桨和舵有无损害，防止被搅起的淤泥和沙子吸入机械设备。

(3) 发现船舶进水时，应立即按堵漏布置/ 进水应急，计划组织排水、水密隔离和堵漏，同时判断可否立即动手脱浅。

(4) 大型船舶搁浅时若自行脱浅不成功，应立即申请外援。在候援期间，船方应警惕潮水和风流对船舶强度和稳性的影响，尽力固定船位，防止船舶因风浪破损、横倾乃至倾覆。

(5) 船舶搁浅后，如发生溢油事故，应按船上油污应急计划中处理搁浅中发生溢油的应急措施进行处理。

(6) 船长应根据各方面的反馈信息进行综合分析，对船舶周围环境进行判断，保证船舶的安全状态，保证船员的安全，采用科学的方法与有关方面配合进行脱浅行动。

2. 主管机关的应急处理

海事局作为海上安全管理监督机构，当获得船舶搁浅信息后，应立即组织有关人员开展救助工作，具体做法如下。

(1) 主管机关通过VHF 等有效通讯手段向船方了解搁浅情况，这些情况包括船舶资料、搁浅位置、时间、载货情况和船舶搁浅前后水尺变化、受损程度、救助要求等，对于客轮油轮等要详细了解情况，并在安排救助时做出特殊指示。

(2) 根据搁浅位置和船舶受损情况，及时控制搁浅船舶周围的交通流，必要时实施交通管制，适时发布航行警（通）告。

(3) 搁浅船舶可能有溢油事故发生时，应强制要求船方在船舶周围布设围油栏，并安排巡逻艇监护，同时备好吸油毡、清油剂等防污设备。

(4) 在搁浅船是客轮的情况下，应视情况协助疏散旅客，并妥善处理。

(5) 搁浅船位置远离港区时，应向搁浅船附近海域通过GMDSS 设备转发遇险信息，提供一切可能的援助。

(6) 召集船方、港方、引航公司、救捞公司等单位的专家组成专家组共同研究对策，制定脱浅方案。

(7) 组织有关人员到搁浅船上进行海事调查，作出《海上交通事故调查报告书》，查明原因，判断责任，依法处理。

(8) 主管机关对搁浅原因进行分析研究，制定相应措施，如改善通航环境、发布海事预防等，以保证船舶交通安全。制定一套科学的、合理的船舶交通事故应急处理方法，可以大大减少船舶交通事故所造成的损失。海事局可以通过对搁浅事故的调查研究，科学论证，开展了严格船舶安检、严格船舶登记制度、加强现场监督、加强VTS 系统对船舶的动态管理等工作，尽最大可能降低船舶搁浅事故。此外，加强立法，完善、健全水监法规体系，提高执法人员素质，在法制轨道上实现水监系统管理现代化是提高船舶应急处理能力有效手段的基础，是海上交通安全、防止污染的根本保障。

四、脱浅后的工作

1. 申请探摸检验。搁浅船舶脱浅之后应立即申请潜水员进行现场水下探摸检验。探摸检验项目包括船体水下部分船底板、推进器、舵装置等，并做出相应的检验报告。以便船公司进一步查明搁浅之后的状况。

2. 申请适航证书。船舶脱浅之后抵达就近港口或避难港，应直接申请船级社验船师到船检验。经船级社验船师检验认可不做出任何修理可继续航行的，可以继续航次营运，或者稍作一些有效的临时修理才能进行航次继续营运，待航次结束后再作彻底修理。临时修理完成后，船长应申请办理适航证书，经过验船师的检验，同意签发适航证书，才能继续航次营运。

3. 申请共同海损检验。如果船舶是载货搁浅的话，脱浅之后还应申请共同海损检验，由船公司联系保险公司代理人及有关方法进行共同海损检验，为共同海损理算作好准备。

4. 书写海事报告。船舶发生搁浅事故之后。船载货物或船舶本身将会受到损坏，或因试图自行脱浅造成车叶，舵设备的受损，为维护船公司的利益，免除船方责任，船长应根据搁浅受损情况书写海事报告。海事报告还应在船抵达第一港或避难港由船长或其他代理人递交港口当局或港口公证人签证备案，经过签证的海事报告以及验船师报告将是船方日后向保险公司提出索赔和进行共同海损理算以及整个海事处理过程中一项极其重要的有效文件。

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施
- [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 |