

警惕船舶装载不当现象

作者:江一斌 来源:中国水运杂志 日期:2008年07月14日 点击:

加强对船舶装载的现场监督管理一直是海事管理的重点。为了加大对水上运输超载行为的管理力度,各级海事机构建立了反超载长效管理机制,并加大了船舶现场监督力度,对船舶装载情况进行了严格检查,取得了一定成效。但在现场监督检查过程中,笔者发现沿海船舶超载、滥载现象逐渐减少,但却出现了一些新的船舶装载不当的现象。今年雨季即将到来,为了保障船舶的航行安全,海事管理机构应针对船舶装载存在的问题进一步研究管理对策,采取有效措施,加强监督管理。

船舶装载不当的几种现象

1. 船舶装载超含水率的精选矿粉及含水矿产品

随着我国经济的不断发展,海运各种精选矿粉及含水矿产品的品种、数量日益增多。这些含水精选矿粉以及大量含水的矿产品,在海上运输时容易产生矿、水游离现象,当矿粉及矿产品含水率达到或超过8%时,矿粉及含水矿产品受船舶航行摇摆、振动后,会在货物面上产生大量泥水而形成一个自由液面,降低船舶稳性,甚至导致船舶倾侧、翻沉,国内外海运中发生过这类事故。

为此,交通部早在1988年就制定并实施了《海运精选矿粉及含水矿产品安全管理暂行规定》(以下简称《暂行规定》),要求托运人托运精选矿粉及含水矿产品时,向港务监督和承运船舶提供由装船口岸地方产品质量监督检验部门签发的包括含水率在内的证明文件,精选矿粉和矿产品的含水率超过8%的,不予承运。但目前仍有很多货物托运人、船舶经营人和船员对含水的精选矿粉及含水矿产品的装载要求不了解,尤其对含水率超标的散装货物装船后存在的危险性认识不足,没有认真执行《暂行规定》,盲目装载,以至于因装载不当而发生的故事或险情时有发生。

1996年,一艘5000总吨的普通货船在防城港装满散装磷矿粉后开往北方港口,由于货物含水率过大,经几天航行后,货物表面游离出大量泥水,船舶稳性降低,致使该船航经珠江口时发生倾覆沉没。2005年6月9日,一艘国内航行船舶“金达江”轮在防城港装载3800吨散装精选铁矿粉离开码头不久,在风力只有5-6级的情况下突然发生右倾15度,船舶随时都有倾覆危险,后在海上搜救中心的救助下得以脱险。事后调查发现,6月正值雨季,装货前露天的散装精选铁矿受到长时间雨淋,货物含水率远远超过8%,开航后,产生矿水游离现象,降低了船舶稳性,这是酿成险情的主要原因。

2. 超高、超宽装载焦炭等散装货物以及淀粉、豆粕等袋装轻泡货物

由于沿海小型船舶日益增多,沿海运输市场竞争日益激烈,加上燃油提价,为了追求最大利润,很多船舶经营人在装载焦炭等散装货物以及淀粉、豆粕等袋装轻泡货物时,都超高装载,舱盖无法关闭,只用帆布代替,有些还将袋装的淀粉、豆粕等货物装满主甲板。这种封舱方法最多只能保证风雨密,而不能保证水密完整性,同时也会使船舶的重心提高,稳性减小,遇到大风浪时,帆布将会被掀开,大量海水将进入货舱,造成货损甚至导致船舶沉没。将货物装满主甲板,使船舶安全通道受到堵塞,船员欲从生活区到船艏进行系缆、抛锚等工作时,只能在货物面上行走,船舶稍有摇摆将导致人员落水。海事执法人员要求减载并关好舱盖后方可开航,但船舶经营人和船员并未完全接受批评教育,只要现场执法人员没有看到,他们就故伎重演,这些行为给海上交通安全带来严重隐患。

1. 完善法制，依法治超

治理船舶装载不当问题，是一个复杂的系统工程，加强立法是关键。有关对船舶超载或装载不当的处罚问题，《中华人民共和国海上交通安全法》和《中华人民共和国上海海事行政处罚规定》等法律法规和规章中均有规定，但都比较笼统，自由裁量范围较大，可操作性不太强。如《暂行规定》提及的“精选矿粉”的名称可依据国际海事组织制定的《固体散货安全操作规则》（简称BC规则）进行界定，但《BC规则》没有明确哪些货物名称为“含水矿产品”，使海事执法人员在实际工作中难以操作。因此，应进一步制定有关法律或法规，对船舶装载含水精选矿粉和含水矿产品作更具体的规定或补充，对船舶超载的界定、分类、处罚以及超载引起交通事故的处理等进行具体规定，尽量增强条款的可操作性，以使海事执法人员在治超中更便于操作。

2. 强化安全宣传教育

宣传内容应包括《BC规则》、《海运精选矿粉及含水矿产品安全管理暂行规定》等国际公约和国家法律法规。《暂行规定》涉及的部门不仅是承运船舶，还有起运港装卸方、产品质量监督检验部门等，因此，宣传工作一定要做得全面，要利用各种场合采取各种形式进行宣传，如海事执法人员在出港签证时，在召开全市口岸管理会议时，在现场巡查时既可以对船员也可以对装卸工人进行宣传。

3. 加强船舶装载含水精选矿粉和含水矿产品的监督管理

《暂行规定》已明确了各职能部门的职责，尤其是承运船舶经营人应主动要求托运人提供由产品质量监督检验部门签发的有关货物含水率的检验报告，并在开航前递交给海事管理机构备案；起运港在受理承运或装船前，应认真审核检验报告，同时检查含水率是否超标，如果超标，应不予装船或承运；装货前船方应对货舱内污水井、管系等，做好清洁保护工作，以防堵塞或受损，装货后立即进行污水测量及抽水试验，以保证其畅通；港口应选择地势较高，不易存水的场地堆存含水精选矿粉，在露天堆存的精选矿粉，雨天须加盖苫布，雨天不得进行装货作业。海事管理机构应认真执行《暂行规定》，要求船方提供由产品质量监督检验部门签发的有关货物含水率的检验报告，严格把关，装载含水率超过8%的精选矿粉或含水矿产品严禁开航。

由于产品质量监督检验部门对货物含水率检验需要一定的时间（一般要1至2天），而抽样工作必须要在装完货以后进行，如果所有的含水精选矿粉和含水矿产品都要求开航前提供有关含水率的检验报告必然会影响船期，又由于有关国际公约和法律法规只对“精选矿粉”有明确定义而对哪种货物属于“含水矿产品”没有作明确界定，为了解决矛盾，也为了便于操作，本人建议采取以下解决办法：

对于装载散装精选矿粉的管理：（1）《BC规则》已明确货物名称的干精选矿粉，应出示检验检疫部门签发的通关单及运输合同，运输合同如明确精选矿粉的含水率低于8%，就可以放行。通关单及运输合同应由船舶代理提供原件给海事管理机构核对，再留存复印件，或者由检验检疫部门出具经其盖章确认的复印件。（2）对于湿精选矿粉，必须在船舶开航前向海事管理机构出示检验检疫部门签发的检验报告单，如精选矿粉的含水率超过8%，则不得放行。

对《暂行规定》中所提及的“含水矿产品”的管理，由于《BC规则》没有明确货物名称，执法依据有所欠缺，也考虑到检验检疫部门签发检验报告单需要2天时间，为不延误船期，按如下办法管理：船舶载运散装含水矿产品，船员应采用简易检验方法判定矿产品的含水率是否超标，如认为不超标，应在开航前向海事管理机构提交船长声明，保证船舶装载的含水矿产品不影响船舶稳性和航行安全，船舶离港后船舶代理应及时补交产品质量检验部门签发的检验报告单，以作备案。

4. 海事部门应加强巡查，强化海事执法人员的责任意识

应制定严格的现场巡查制度，做到有检查有记录，出现问题有据可查。船舶签证应与现场巡查工作密切结合，发现船舶装载不当应坚决不予签证，对于超高或在主甲板装载货物而影响船舶稳性、水密性或影响人员操作安全的行为要严格禁止，发现后要勒令其减载，复查合格后方可放行。同时应坚持经常派巡逻艇在港区和有关水域进行巡逻，发现“漏网”的违规船舶坚决禁止其出港。

5. 充分利用信息系统，加强横向联系和监督

目前，全国海事系统已建立了计算机内网，并建立了“船舶动态管理系统”，该系统的建立为海事管理工作提供了方便，但还有许多功能没有充分发挥作用，如船舶签证情况不能横向共享；船舶安全检查情况几乎没有人输入信息等。如果每个海事部门都能充分利用内网，充分利用“船舶动态管理

系统”，及时将每个港口在执法检查中发现的问题(包括配员问题、船舶超载或装载不当问题、船舶技术状况问题等)输入系统中，或以网上发布信息的方式反馈到始发港海事部门及交通部海事局，这将对各海事部门尤其是对出港签证的当事人是一种无形的压力。如果各海事部门都加强现场执法，把好船舶出港签证关，那么就等于在全国水域织成了一张网线密集的治理船舶违规的大网。因此，上级主管部门应加速和完善全国各海事部门之间的统一联网工作，同时应制定统一的计算机信息系统管理规章制度，充分发挥信息系统的各项功能的作用，使各海事部门对船舶装载不当及其他方面的执法检查情况都能从网上发布信息，各局之间做到信息互通、资源共享，有力推动治理船舶装载不当和其他执法工作的开展。

[发表评论](#)[告诉好友](#)[打印此文](#)[收藏此文](#)[关闭窗口](#)[上一篇：完善地方法规体系 加快吉林海事发展](#)[下一篇：如何破解外贸危险品集装箱监管困境](#)

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升91%

友情连接

相关文章

进一步完善环太湖联席会议制度	06-22
立体网络 捍卫四川水上安全	04-30
浅谈对海事系统关键环节权力运行的监督	04-15
VTS对客滚船服务管理应注意的问题	03-18
打造平安海域 促进海西建设	03-18
液货船特有项目的特殊检查	03-02
论船员服务机构的海事管理	01-19
内河交通事故肇事逃逸预防及对策	01-05
违反船舶定线制的行政处罚	01-05
海事气象信息保障系统建设方案研究	01-05

[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

