

# 金融危机对海上安全形势的影响

孔凡东

(秦皇岛海事局,河北 秦皇岛 066002)

**【摘要】** 世界金融危机给航运业带来巨大冲击,航运企业纷纷采取应对措施,为应对海上安全新形势给海事监管部门带来的新挑战,进而给海上交通安全带来影响,分析船舶航行安全的新问题,提出保障海上交通安全、保护海洋环境的对策。海事部门应积极应对,快速反应;加强对在建船舶质量的监管;开展对封航船舶和锚泊船舶的安全管理;重点对船员适任情况实施检查;安全管理体系审核时调整审核重点,强化对船舶拆解活动的安全监管;优化船队结构等。

**【关键词】** 金融危机;船舶安全;海事监管

2008年以来,世界航运业受到金融危机的严重冲击,市场急剧萎缩,海上货运量、运价以及船舶流量持续低迷。面对严峻的市场形势,各航运企业纷纷采取多种应对措施,以求度过经济严冬。虽然,航运企业采取的措施是一种市场经营行为,但其给海上船舶航行安全带来很大影响,并成为近期海上交通安全新动向,亦给海事监管工作带来很大影响。

## 1 企业经营措施对海上安全形势的影响

### 1.1 船舶封航现象突出

由于市场萎缩,很多航运企业缺少货源;同时,低迷的运价使得船舶运输输入不敷出,一些企业被迫采取封航措施,以求降低成本、渡过难关。这类现象在规模较小的企业比较多见,如浙江、福建等省沿海水域,经常可以看见封航船舶整排地停靠于码头,或集中锚泊于海况相对平静的遮蔽水域。船舶封航后仅有一两个人留守,没有船员值班。在恶劣天气情况下,船舶易发生碰撞或走锚事故。虽然封航船舶一般锚泊于远离航

道和锚地的海域,但一旦船舶发生走锚以致失控,会对他船安全和邻近海域的交通安全造成威胁。

### 1.2 港口锚泊船舶明显增多

由于缺乏货源,船舶在航率大幅下降,大量船舶抛锚等货,一些船舶少则十几天、多则几个月才能进港装货,造成锚位紧张。以秦皇岛港为例,2009年1—3月,锚泊船舶持续逾160艘,达到见缝插针、拥挤不堪的程度。船舶起锚进港显得非常困难,碰撞险情和事故时有发生。一些船舶不得不选择在锚地以外抛锚,甚至在靠近航道水域的地方或直接在航道内违规抛锚,对港口交通秩序造成严重影响。这类问题在长江和珠江航道尤为突出。

### 1.3 船员工资降低,航运业裁员现象严重

为应对经济危机,降低经营成本,航运业几乎同步降低船员工资。由于大量船舶封航或短期停止营运,大批船员被裁减,造成船员情绪普遍不稳定,并导致船员与企业之间矛盾加剧。同时,现阶段船舶违章案件明显增多,反映出一些船员工作热情和责任感下降。

收稿日期:2009-05-12

作者简介:孔凡东(1974—),男,海事管理工程师,从事船舶安全管理工作。

不仅如此,船员无证、持假证或租用证书的违法行为也时有发生,导致船员整体素质下降,这也是违章案件和事故增多的重要因素之一。

#### 1.4 船舶修理以及日常维护保养的资金投入减少

据了解,自 2008 年初开始,不少航运企业对船舶进厂修理项目进行大幅削减,缩短船舶在坞时间。同时,各企业减少船舶日常维护保养费用,物料供应也保持在最低限度内。此举直接影响船舶安全状况。

#### 1.5 新造船交船受阻

在航运市场异常红火的 2006—2007 年,大批航运企业扩大船队规模,同时也吸引其他企业投身航运市场。各船厂均接到大量船舶订单,船舶制造业空前繁荣。然而,随着市场急转直下,运价和船价也大幅跳水,不少航运企业宁可损失定金也不愿接受那些在高价位时订下的船舶,因此很多船舶订单被取消,新造船交付受阻,一些在建船舶工程也受到影响。一些船厂被迫降低船价以便船舶能顺利完工并找到买家,船厂利润自然受到严重影响。为此,一些中小型船厂为降低成本采取降低材质等不良手段,导致新造船舶质量下降,为未来船舶航行安全埋下隐患。

#### 1.6 拆船数量剧增

目前,整个航运市场运力极度过剩。如何处置多余运力,除了封船外,拆解老旧船舶成为一些企业特别是大企业的首选措施。拆解船舶不仅降低经营成本、回笼资金,又能就此调整船队结构,增强企业抵御风险的能力。据了解,国内某知名远洋公司自 2008 年下半年起已陆续拆解 4 艘海岬型船和 1 艘巴拿马型老旧船,拆解吨位达 70 万载重吨,另有 10 艘干散货船已纳入拆解计划。据悉,全球范围内,仅 2009 年前 2 个月就有 167 艘船舶被卖予拆船厂,削减运力达 520 万载重吨。航运企业的这种选择促成全球范围内船舶拆解业的繁荣,使之成为经济萧条环境下最红火的行业之一,我国的拆船企业亦在受惠之列。然而,拆船数量的剧增给安全监管和海洋环境保护带来不小压力,成为当前行业法律规范缺失情况下安全监管的难题。

可见,金融危机带来的不仅是对航运企业的巨大冲击,也给海上交通安全带来新问题,对海事监管工作提出新挑战。

## 2 建 议

### 2.1 海事部门应积极应对,快速反应

剧烈的市场波动导致海上安全形势迅速变化。海事部门对这种形势的变化应积极研究对策,调整工作重点。

### 2.2 加强对在建船舶质量的监管

低质量船舶因其天生缺陷成为威胁海上人命安全的重大隐患,一直以来是海事部门专项整治的对象。其不仅是航运市场繁荣时期追求短期效益的产物,也是市场萧条催生的不良产品,因此有必要对在建船舶实施质量监管。对船舶实施建造检验是保证船舶质量的有效手段,对此,海事部门已出台相关规定。为保证这些规定的落实,笔者建议,对拟建船舶实施备案制度,要求船厂必须将造船计划报备当地海事部门。海事部门应加强对船厂的现场检查,检查在建船舶是否申请建造检验及检验机构是否认真履行检验工作等。

### 2.3 开展对封航船舶和锚泊船舶的安全管理

对锚泊状态的封航船舶,应通知航运企业指导其寻找码头停靠;对不能停靠到码头的船舶应视为锚泊船舶,督促船舶配备充足的船员,加强锚泊值班。对于等货的锚泊船舶,在锚位紧张时应临时指定水域用于船舶抛锚;对随意抛锚影响通航安全的船舶应予以行政处罚;对造成事故的船舶要严肃追究其责任;同时加强对锚泊船舶的值班检查,通过无线通话、现场登船等手段,检查值班船员人数和值守情况等。

### 2.4 重点对船员适任情况实施检查

检查船员持证情况,可对部分船员进行人证对照;对可疑证书进行专业甄别。在安全检查工作中,加强对船员知识和实际操作能力的检查,督促船员注重技术学习。

### 2.5 安全管理体系审核时调整审核重点

要审查航运企业是否裁减安全管理体系中涉及的人员,是否减少必要的人员培训,特别要注重对企业在船舶维护保养和岸基支持方面的审核,防止其因减少投入而造成船舶技术状况恶化。 (下转第 38 页)

系,所以海事管理机构可以有效地调动与协调救助船舶,从而保障搜救行动的及时性,最大限度地避免出现延误、推托和拒绝海上搜救的现象。

当发生较低等级的海上安全事故时,法律应当规定海事管理机构可直接组织、指挥和协调现场海上搜救工作,无需得到海上搜救中心授权,从而强化海事管理机构海上搜救职能。通常,发生较低等级事故的险情较简单,海事管理机构完全有能力独立组织、领导和指挥海上搜救工作。相反,倘若在这种情况下,海事管理机构仍需得到海上搜救中心的指示或授权才能采取行动,则很可能贻误救助时机,使简单的问题变得复杂。

#### 5.4 完善补偿机制,充分调动社会救助力量积极性

纵观西方国家的海上搜救制度,一个明显的特点就是其搜救力量社会化程度很高。据统计,目前,英国 99% 的海上搜救工作由社会力量完成,海上人员安全

救助主要依靠皇家救生船协会这一社会组织负责实施,海上和海岸警备队仅负责搜救的指挥协调。海上和海岸警备队所领导的 400 支海上搜救队伍、3 500 名搜救志愿者以及皇家救生船协会拥有的逾 5 000 名志愿者,为英国海上人命救助提供了充足的人力资源。

虽然我国的海上搜救工作也主要依靠社会力量,但对社会力量参与搜救缺乏相应的补偿机制和政策支持,导致社会力量参与海上安全救助的积极性不高。社会搜救力量,比如船公司,一般并非希望获得高额的报酬,只希望搜救成本能够得到补偿。但是,在目前这种海上搜救法律制度下,社会搜救力量的成本支出无法得到补偿。同时,船公司迫于海事管理机构的压力不得不进行海上搜救,但由于缺乏资金保障,以致搜救的积极性甚至搜救的效果受到影响。因此,完善社会搜救力量的补偿机制、提高其海上搜救的积极性已迫在眉睫。

(上接第 32 页)

AIS 资源。东海 AIS 系统在东海海域设立 AIS 基站,通过有效信息共享,洋山深水港区及附近水域所有装有 AIS 设备的船舶均能在 AIS 终端上有效显示,弥补雷达信息的不足。

VTS 资源。目前洋山深水港区及附近水域设有洋山 VTS 中心,基于上述雷达视频回波、AIS 信息显示、VHF 高频通话、CCTV 视频显示等有效监控手段,通过强大的信息处理系统进行信号合成,保持全天 24 h 不间断监控和值守,能够为船舶定线制的实行提供技术保障。

(上接第 34 页)

#### 2.6 强化对船舶拆解活动的安全监管

船舶拆解是一项复杂的、技术要求较强的经营活动,具有较高的安全和环境污染风险。《中华人民共和国防止拆船污染环境管理条例》赋予环保、海事等部门对防止拆船污染环境实施监管的职责。除此以外,国内尚无其他法律法规对拆船活动的安全管理进行规范。因此,建议国家有关部门尽快出台相关法律法规,对从事船舶拆解行业的企业经营资质作出具体规定,以规范拆解行为,保证拆解过程中的人命安全与环境保护。

#### 2.7 优化船队结构

市场低迷时期是企业加速淘汰老旧船舶、提升船

### 3 结束语

综上所述,洋山深水港区作为上海建设国际航运中心的主战场,从港口定位和发展趋势来看,在洋山深水港区及附近水域建立船舶定线制是必要的;从洋山海域的客观条件来看,建立船舶定线制是可行的。在洋山深水港区及附近水域建立船舶定线制,必定能提高船舶通行效率和提升港口竞争力,有效保障船舶航行安全和保护海洋环境,适应上海国际航运中心建设的需要。

队整体质量、提高市场竞争力的时机,并且有利于削减运力、加速资金回流和促使市场回暖。建议政府出台相应的鼓励政策,引导更多的航运企业自发地对船队结构进行优化调整;落实《老旧船舶监督管理规定》中的措施,对达到使用期限的船舶实施强制报废处理,严禁篡改船龄等非法行为。

### 3 结 语

金融危机给航运业带来冲击,进而对水上交通安全产生影响,也必将对海事监管理念、发展模式等产生深远影响。海事部门必须认清新形势,适应新变化,及时调整战略部署,积极开展调查研究,制定科学、有效的针对性措施,充分保障海上安全,保护海洋环境。