

# 中国船东互保协会文件

中船保防损字[2009]19号

---

## 关于 2009 年冬季安全的防损通函

各会员公司：

北半球的冬季，来自高纬度高寒的冷空气接二连三地袭击西北太平洋以及北半球大部分海域。航行及停泊于中国近海、日本海、北太平洋、北大西洋、北海、波罗的海、冰岛以西的丹麦海峡、英吉利海峡及地中海等水域中的船舶将会受到很大影响，这些区域冬季气象环境恶劣，寒潮大风频繁，八级以上大风持续时间长、影响范围广、风浪涌浪等破坏力强，浓雾、严寒冰冻和暴风雪等恶劣气象会严重影响船舶的正常航行，直接威胁到船舶的安全生产和安全管理。根据协会多年的经验，冬季是各类事故、特别是沉船等恶性事故的多发期，做好该季节的监督管理工作尤为重要。另外，冬季的两个大的节日（元旦、春节）前后，由于船员的思乡情绪，可能造成船员的思想和情绪产生波动，人心浮躁，对值班等需要专心的工作产生不利的影响。各会员公司在对船员进行思想教育的同时，要给船员创造出宽松的环境，特别是该发放的奖金、薪金、各种补贴、福利等要及时付给船员，稳定好船员的思想和情绪。为此，协会提请各会员公司和会员船舶做好如下工作：

1. 船长和驾驶员要及时认真接收、分析和研究气象资料，综合分析气象传真图、航行警告和天气预报，结合本船观测的气象要素，分析判断本船所处的天气系统的位置以及将来可能遭遇的恶劣气象和海况，及早采取相关的安全措施。船舶在进出港、锚地、靠离泊、狭水道等复杂水域航行前，船长要认真研究相关港口资料及当时海况及冰况等，随时掌握船位及潮流和浮冰等对船舶的影响，提前设计好船舶安全航行计划及操纵方案，并提前对主机进行进、倒车试验，对锚机及各助航设备进行检查和试转。

2. 船舶必须充分考虑到在停泊和航行途中可能遭遇的天气海况以及甲板上浪结冰的可能性，认真进行配载和积载，确保船舶有良好的稳性合适的纵向受力状态和适宜的吃水差。货物堆装应紧密，防止倒桩或移位；散装货物必须严格按要求进行平舱；装运孤立物件或大量钢材而不能满足塞紧装足要求时，必须进行有效的绑扎、支撑或加固。

3、冬季寒潮大风期间在中国沿海航行的船舶，北上过台湾海峡的船舶，不要靠近台湾岛或台湾海峡中间水域北上，应靠近大陆岸边航行，水较浅且有众多大小岛屿将涌浪分切和阻挡，涌浪力量小，对船舶的冲击破坏力较小。万一遇有船体结构损坏及其他安全隐患险情发生时，可随时择安全水域抛锚避风或抢险。船舶在遇较大的涌浪迎面冲击时，一定要据情适当减速，避免涌浪冲击的过大应力造成船体构件损坏或船壳开裂而发生险情。

船舶在中国沿海靠近大陆岸边航行北上时，将与大量的南下船舶相遇，务必要加强了望，正确判断，适时采取避让措施，确保安全驶过让清。

4、大风浪航行的航线设计有条件的应以航行安全为主进行调整，走Z字形会发生一些绕航，但不应过分计较某些其他损失。大风浪的安全航行和对船舶的操纵，对于驾驶人员来说既是一门科学，也是一份责任心的体现。在以往的事故中，大风浪中的操纵不当导致船毁人亡的先例已不胜枚举，惨痛的教训应该引起驾驶人员的注意。因此大风浪中的操纵船舶既要讲究技术含量也要小心谨慎，特别是大幅度转向时更要讲究根据风浪情况车舵配合的良好船艺，避免操纵不当引起的沉船事故。

5、进入大风浪区域或冰区前，要对船舶进行细致检查，确保船舶水密性良好，排水畅通，并做好各项应急准备工作。妥善封舱并封闭甲板开口，关闭压紧各水密门、天窗、舷窗等，保证水密；妥善遮蔽锚链筒，防止海水灌进锚链舱。清洁污水井和吸水黄蜂巢，检查通用和应急排水系统使其处于良好工作状态；保持甲板排水畅通。检查驾驶室与机舱、船首、舵机室的通讯联系，保证其畅通无阻；检查主机、辅机、舵机、天线、锚设备、应急发电机等确保其处于良好状态；保证消防及堵漏设备随时可用。做好移动物件的绑扎和固定工作，对装卸设备、主锚、备用锚、救生艇筏、舷梯等甲板设备、机舱可移动设备、备件、物料等要进行详细检查和绑扎固定，消除安全隐患。注意检查船体结构，特别是货舱肋骨与船壳板间的焊缝。各压载水舱及燃油舱尽可能注满或抽空，尽可能减少自由液面对稳性的影响和对船体结构的冲击；合理调整压载，保证足够的船舶艏艉吃水和适宜的吃水差，保证螺旋桨有足够的沉深，调整 GM 值使其处于合理范围。加强对应急舵、应急空压机、应急吸入阀等应急设备的检查维护，确保应急设备随时可用。

6、对于船况比较差和小型的船舶大风浪中航行，当遇到风浪超过6级时，务必视情适当增加测量各舱柜油水变化的次数。当风浪超过8级时，应不超过6小时间隔测量一次各舱柜油水变化，驾机值班人员要经常巡查船况，发现异常变化立即报告船长。当航行在已经持续几天6级以上风浪海域时，要高度警惕，据情采取进一步的安全措施。会员公司更要密切关注其船舶动态，做好船岸沟通和必要的安全航行的指导，严防发生意外险情和事故。

7、对老旧船舶要充分考虑船舶结构强度情况，尽量避开强发展低压和温带气旋引发的狂风巨浪区；当无法绕避大风浪区域时，要适时合理地调整航向航速，避免船体受损。对老龄船应适时减载和限定航区。对老龄船电动机械设备、电缆、管线等，要勤检查维护，确保其状态良好。

8、在冰区中航行，要尽可能行驶在有他船航行过的航路，夜间利用雷达可看到这种碎冰航路，尽量避免另开辟航路，尽量少用倒车，以防吸入冰块损伤螺旋桨。注意在冰区中抛锚出链长度不要超过3节，防止出链过长，当有大量浮冰随流挤压船舶时造成断链丢锚事故。

9、入冬后，我国北部沿海尤其是渤海湾的气温下降很大。由北部的辽东湾到南部的莱州湾沿海区域先后开始结冰，到翌年2月底，结冰期约为3—4个月。冰层漂流在海面，长时间积压形成冰排。有的长达半海里以上，厚度40—80cm，甚至达1—2m，严重影响船舶航行安全。船舶如不及时避离，就有被冰排推压、走锚或撞击船壳板和打坏螺旋桨的危险。

冬季驶往北海、波罗的海、冰岛以西的丹麦海峡以及西北欧洲、俄罗

斯北部和东南部港口的船舶遭遇冰况的可能性极大，特别是北欧海域肯定要受到大面积结冰的影响，请有关船舶做好防范工作。

10、认真做好船舶防冻工作。船舶处在高纬高寒区域时，应妥善包扎防护淡水管路，不用的淡水管路要放净残水，防止水管冻裂。使用锚机、绞缆机、吊货设备、液压开关舱装置时应提前启动加温、空载试转，以便提前对液压设备进行加温。在有冰冻港口抛锚期间锚机马达要常开，防止锚机液压系统被冻住而无法及时启动。对舵机房要进行加温，保持舵机液压系统温度不得低于额定温度。在收到靠离泊计划时，要及早将系泊设备开启加温，使液压系统流畅，保持机械设备工作正常，确保靠离泊工作安全顺利。加装燃油前一定要做好溢油应急准备工作，严防因油舱温度过低燃油粘稠导致燃油外溢或管路爆裂发生污染。

11、由于冬季天气寒冷、干燥、风力较大、用火、用电、用气较多、人员活动受限等原因，是各类火灾事故的多发季节。所以冬季的船舶防火工作也是非常重要的，请各会员公司要教育好船员加强防火意识，并做好必要的指导工作。

12、认真落实船员劳动安全保护措施，切实做好人员防冻工作、防滑、防跌落工作，确保劳动安全。对工作场所、生活区域、甲板、通道梯口的积水、积雪和结冰要及时清除，设置好防滑安全通道、安全扶手绳、安全照明和相关安全标志等，防止人员滑倒发生跌落、摔伤等人身伤害事故，确保作业和巡视人员安全。要根据气候变化，及时调整作业内容，避免引起伤害事故。冬季人员穿戴较多，在作业时可能行动不便、反应迟缓，要针对性地教育培训职工严格执行相关的规章制度和操作规程，保持精力

集中，谨慎操作；特别是在登高作业时要切实采取相应的防跌落安全措施，确保人员安全。

13、对于锚泊船舶的安全要做到认真抄收气象航警信息，尤其是当地气象台站的气象航警报告，研究《航路指南》相关港口海区气象和锚地避风、抵御大风的资料；在抵港选择锚地及锚位时，船长应在充分研究港口资料及气象中短期预报的前提下，综合本船及锚泊船情况选择安全可靠的锚位锚泊。保证足够的富裕水深以防大风浪导致船舶墩底，与它船保持足够的安全距离，远离浅点及水面水下危险物，预报或将遭遇8级及以上大风时，应及时备车，加强锚泊值班安排。若条件环境许可，视情提早起锚海上开阔水域抗风，或调整锚位或改抛“一点锚”抗风；冬季寒潮大风及冷锋过境产生的大风极易导致灾难性天气，对停泊船舶的影响非常大，应引起我们的高度重视，尤其是空载大船在操作上更应谨慎，必要时调整吃水；锚泊抗风应慎用车，任何时候抛锚均应打上制链器，锁定保险销，锚机刹车刹牢，必要时以钢索加强锚链的固定，以防锚链外滑；要加强锚泊值班的监控，经常核对锚位，防止走锚，加强对驾驶员尤其是新任驾驶员判断走锚技能的培训。

14、注意强大的寒潮大风的袭击，特别是伴随天文大潮期间对船舶的安全威胁更大，近年来时常发生强风天气伴随天文大潮期，叠加强风天气，造成强烈的风暴潮的产生，从河北省秦皇岛到山东省威海沿海一带出现80至350厘米的温带风暴增水。渤海湾出现150至250厘米风暴增水，莱州湾出现200至350厘米风暴增水。河北、天津、山东和江苏北部沿海出现4到6米的巨浪和狂浪。对北方沿海和黄海沿海造成巨大影

响,并有多艘船只受到影响并有船舶沉没。

15、冬季的印度洋是相对风平浪静的季节,更是海盗出没频繁的季节。目前的海盗受到常规活动区域的海军舰艇护航的压力,其活动范围已经逐渐扩大,而且其活动也逐渐地变化无常。这对于航行在印度洋的船舶防范海盗的难度也随之增大,特别是重载的散货船、小型船舶、速度慢的船舶,油轮等更成为海盗的攻击目标。近几周以来已收到几起遭到海盗袭击的报告,显示出海盗再一次在这一区域内对商船展开了大肆侵犯。对于目前这一波的海盗袭击,最令人担心的事情之一是海盗们可以活动的范围;最近一次的报告显示他们在离岸900 海浬的地方展开了袭击。这一范围意味着一些袭击发生在塞舌尔群岛西面海域。根据媒体报导,今年以来遭到海盗袭击的数量已超过去年全年的数量。因此请各会员公司提高警惕,凡是驶往该区域的船舶一定要做好各种防范工作,确保人船的安全。有关防范海盗的具体指南,请访问协会网站查阅相关文件。

特此通函

中国船东互保协会



二〇〇九年十一月十二日

主题词: 冬季 安全 通函

中国船东互保协会

2009年11月14日印发