

【行业信息】INTERCARGO 发布 2024 年干散货船事故报告

作者：王勇

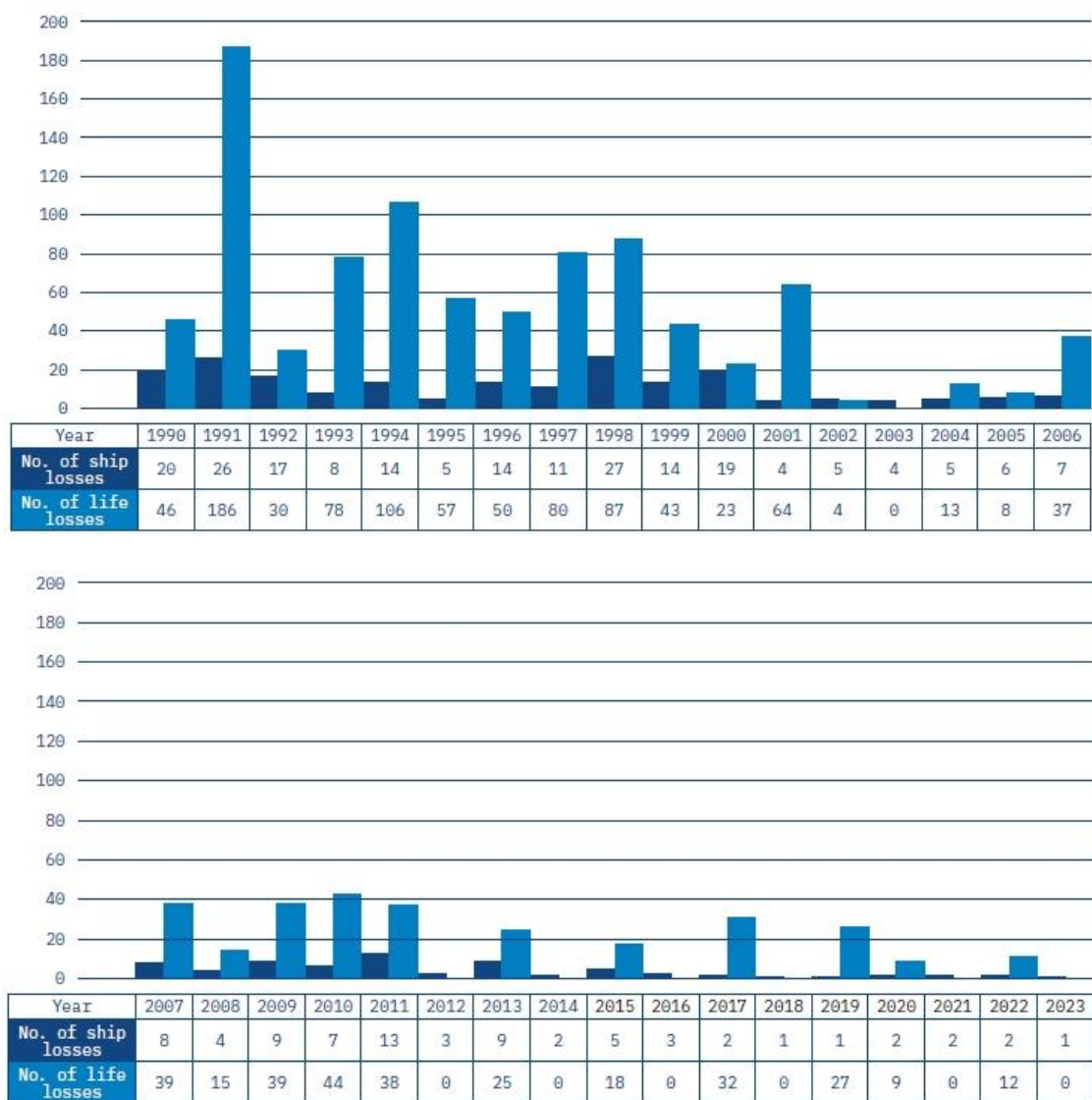


摘要

近期，国际干散货船东协会（INTERCARGO）发布了《2024 年干散货船事故报告》。该报告研究了从 2014 年至 2023 年过去 10 年间干散货船的安全表现，以识别航运风险并改善海员工作和船舶运营的安全性。国际干散货船东协会汇集了来自 30 个国家的 250 家具有前瞻性思维的公司，联合并促进了干散货航运的安全和质量，并为干散货船东、管理人员和运营商提供了一个论坛平台。让他们了解、讨论和分享对关键话题和监管挑战的关注，特别是与安全、安保、环境和运营相关的问题。

一、概述

目前，干散货船约占全球船队总吨位的 43%，并承担着全球约 55% 的运输工作，干散货船队仍是国际航运中最大的板块，无论是船舶数量还是载货量都占据领先地位。因此，干散货船舶的运营安全也备受航运业的关注。虽然在 2014 至 2023 年这十年期间，共有 21 艘 1 万载重吨及以上的干散货船发生了灭失，灭失船舶的平均船龄为 19.4 年，并造成 89 名海员不幸丧生。但回顾过去十年的安全趋势，可以明显看到在这期间干散货船的安全状况在不断改善，遭受损失的船舶数量也在减少。特别是在 2018 年和 2023 年这两年，分别仅有一起干散货船发生灭失，而且并未造成人员伤亡。



二、船舶灭失原因分析

根据《2024 年干散货船事故报告》的统计分析，实践中仍然存在一些导致船舶灭失和人员伤亡的安全风险。这些风险包括货物液化、货物移位、火灾和爆炸、船舶进水、船舶搁浅、碰撞以及天气因素。

搁浅仍然是船舶发生灭失的最主要原因，共发生 9 起事故，占期间干散货船总灭失数量的 42.9%。而进一步分析导致船舶搁浅的原因发现，人为因素还是主要原因，其中有 7 艘次是因为人为因素最终导致的灭失，其余两起灭失事故分别由于天气原因和航行事故所致。

货物液化和船体进水是导致船舶灭失的第二大原因，在统计的这十年期间，两项原因分别导致了 3 艘船舶灭失。同时，需要特别注意的是，货物液化虽然导致船舶灭失的数量相对不多，但所造成船员生命损失却是最大的。这三起船舶灭失事故共造成 55 名船员遇难，占总死亡人数的 61.8%。其中，两艘船上的船员在事故中全部遇难，一艘船舶导致 10 人遇难，16 人获救。

Reported cause	Losses of life	Losses of ships	Likely root cause	Losses of ships
Cargo liquefaction	55	3	Cargo liquefaction	3
Cargo shift	0	1	Unknown	1
Fire/explosion	0	1	Human element	1
Flooding	22	3	Structural	1
			Unknown	2
Grounding	0	9	Human element	7
			Weather	1
			Navigation	1
Collision	0	1	Unknown	1
Weather	12	3	Unknown	2
			Machinery	1
TOTAL	89	21		21

三、灭失船舶的载重吨统计

统计干散货船灭失的载重吨发现，1 万至 3.5 万载重吨的干散货船数量最多，共有 6 艘船舶，并导致了 12 名船员遇难。造成船舶灭失的原因也有多种，包括搁浅、进水、货物移动和天气原因，可见这种类型的船舶由于承运的货物比较杂，航线也不固定，因此不可控的风险因素仍然很多。

灭失数量排在第二多的是 8 万载重吨及以上的干散货船，共有 5 艘，并导致了 22 名船员遇难。其中有 4 艘船舶是由于搁浅而造成的船舶全损并灭失，尤其是在 2020 年，接连发生一艘超大型矿石船 STELLAR BANNER 轮于巴西 PDM 港离港后搁浅，以及一艘好望角型散货船 WAKASHIO 轮在毛里求斯附件海域触礁断裂，这不禁引起了航运界对大型干散货船航行安全和后续救助问题的关注。

同时，值得关注的是，载重吨在 6 万至 8 万之间的干散货船，在同期发生灭失的数量最少，仅为两艘，均为超过 30 年船龄的老船，幸运的是在这两起事故中，均没有造成船员死亡。虽然数据样本不够丰富，但结合航运实践也可以总结出，一方面船舶事故数量少与这类船舶的航线和货物类型相对固定有一定的关系。另一方面船员在这种老船上，对于各种培训和演习比较重视，也是能够减少事故导致人员伤亡的一个重要因素。

Year	10k-34,999 dwt	35k-49,999 dwt	50k-59,999 dwt	60k-79,999 dwt	80k+ dwt	Total
2014	1	1	0	0	0	2
2015	2	0	1	2	0	5
2016	0	1	0	0	2	3
2017	0	0	1	0	1	2
2018	0	0	1	0	0	1
2019	0	0	1	0	0	1
2020	0	0	0	0	2	2
2021	1	1	0	0	0	2
2022	1	1	0	0	0	2
2023	1	0	0	0	0	1
Total	6	4	4	2	5	21

四、船旗国的事故调查

根据 1982 年《联合国海洋法公约》的规定，船旗国对于涉及悬挂该国旗帜的船舶在公海上因海难或航行事故对另一国国民造成死亡或严重伤害，或对另一国的船舶或设施，或海

洋环境造成严重损害的每一事件进行调查。对于该另一国就任何这种海难或航行事故进行的任何调查，船旗国应与该另一国合作。国际海事组织也一直鼓励学习以往的事故，并从中吸取教训，从而改进整个航运和环境的安全。截至 2024 年 1 月底，在事故报告中统计灭失的 21 艘干散货船中，有 13 艘在国际海事组织的综合航运信息系统 (GISIS) 上提供了调查报告。在从事故发生到报告发布在 GISIS 上的平均时间为 26.2 个月，最短的为 7 个月，最长的为 44 个月。

Flag	No. of cases	GISIS with reports	Average months*	GISIS without report
Australia	1	1	37.0	
Bahamas	1	1	7.0	
China	2			2
Cyprus	1	1	42.0	
Hong Kong, China	1	1	44.0	
Indonesia	1	1	27.0	
Liberia	1	1	33.0	
Marshall Islands	2	2	23.0	
Mexico	1	1	38.0	
Panama	9	4	24.3	5
Tuvalu	1			1
Total	21	13	26.2	8

五、结束语

回顾过去，在 1990 年至 2000 年间，每年灭失的干散货船为 5 至 26 艘不等，并相应地导致 23 至 186 名海员不幸遇难。此后，由于整个行业对船舶安全的重视以及一些技术手段的应用，干散货船的安全表现稳步提高，但这绝不是自满的时候。《2024 年干散货船事故报告》的数据也揭示出，航运业内还需要更多地关注货物安全和航行安全，特别是如何防止货物发生移动和液化，以及制定完整有效的航次计划。

以上仅供会员参考，如需具体信息请参考 INTERCARGO 原文。