

风险提示 | 船舶搁浅，又是酒驾惹的祸

作者：王勇



摘要：

近日，据希腊海岸警卫队通报，一名 46 岁的乌克兰籍船长因触犯希腊刑法中有关扰乱安全和导致船舶失事以及值班期间饮酒的相关规定，被希腊海岸警卫队拘捕。该船长于 2024 年 11 月 11 日，在其处于醉酒状态下驾驶货船在希腊马可尼索斯岛海岸附近触礁。目前，希腊卡拉齐尼港务局正在对此展开调查。值得关注的是，这已经不是单一的船员酒驾事故了。由此可见，船上船员的任何程度的饮酒行为都会对船舶、船员以及乘客的安全产生影响。即便少量饮酒，也已被证明会显著损害判断力，并增加事故发生的风险。

一、酒精对人体健康的风险

据世界卫生组织的介绍，酒精或含酒精的饮料包含乙醇是一种具有精神活性和毒性的物质，能够导致人的依赖性。几个世纪以来，酒精在许多文化中被广泛使用，但它与重大的健康风险和危害有关。世界卫生组织在 2019 年《全球酒精与健康状况报告》中指出，全球估计有 4 亿 15 岁及以上的人患有酒精使用障碍，其中约 2.09 亿人患有酒精依赖。同期，全球有 260 万人死于酒精消费，其中男性 200 万人，女性 60 万人。酒精消费对 20-39 岁的年轻人的影响尤为严重，2019 年这一年龄组出现的酒精导致的死亡所占比重最高，约为 13%。

服用酒精被发现是造成 200 多种疾病、损伤和其他一些健康问题的致病因素之一。根据关于酒精使用在疾病的发展、发生和结果中的作用的现有科学证据，仅能针对 31 种健康问题来量化酒精消费造成的全球疾病和伤害负担。饮酒与患上非传染性疾病的风险有关，如肝病，心脏病和不同类型的癌症，也与精神健康和行为健康问题有关，如抑郁症、焦虑症和酒精使用障碍。滥用酒精可能导致严重的个人健康、安全和福祉问题。对于人的判断力、反应

时间、身体协调能力、认知能力和沟通等技能都可能受到影响，导致能力降低，增加事故的风险。

二、近年船舶酒驾案例列举

2024 年 1 月 15 日，英国费利克斯托警方登船检查时发现一名 65 岁的波兰籍船长身上有浓烈的酒精气味，当时他驾驶的一条近 300 米长集装箱船，正准备前往土耳其。英国警方随后对其进行酒精呼气测试证实，他的酒精含量为每 100 毫升呼吸气体 93 微克，远远超出 STCW 公约为海员设定的 25 微克的限值。该波兰船长承认了自己的酒驾行为，随后他被英国警方逮捕，判处八周缓刑监禁和 494 英镑的罚款。该船长显然对自己的行为深感悔恨，并承认自己的船长生涯已经结束了。

英国海事事故调查局发布报告称，在 2021 年 7 月 25 日发生于苏格兰伊莱恩·特罗代岛的货轮搁浅事故，导致了船体有严重损坏，包括艏侧推间和艏尖舱被穿透。究其原因，当时独自在驾驶室值班的驾驶员在值班前和值班期间都喝了酒，从而缺乏正规瞭望，驾驶台的航行警报系统（BNWAS）也没有正常激活，导致当班驾驶员睡着时，船舶偏离了预定航线，最终导致搁浅。

2021 年 12 月 13 日清晨，在丹麦博恩霍尔姆岛屿附近的浓雾环境中并排行驶的一艘驳船与一艘货船相撞后，驳船倾覆。其中倾覆的驳船上的两名丹麦船员，一人在船舱内被发现已经死亡，另一名失踪。瑞典检方随后拘捕了货船上的两名船员，一名英国人和一名克罗地亚人，被拘留的嫌疑人都检测出酒精呈阳性。在押的英国人涉嫌多项罪名指控，其中包括过失致人死亡。因为在事故发生当时，正是他在驾驶台值守，随后就发生了撞船事故。事故中货轮所在公司在一份声明中表示，该公司已制定了严格的毒品和酒精政策，对任何违反规定的行为持零容忍态度。

据波兰海事局称，2021 年 12 月 3 日晚上，一艘悬挂俄罗斯国旗的船舶偏离了格但斯克湾的指定航道。该船的偏航轨迹被扎托卡的交管中心发现并对其进行追踪，但多次呼叫该轮并没有得到船方的回应。随即，交管中心向当地海事边防部门发出了警告，边防警卫队派出了一支海上搜救队前往现场，最终与该轮取得了联系，并将该轮引至一处安全锚地。经边防警卫队确认，该轮的船长和三名船员当时存在醉酒驾驶，随后该船被扣留。

据瑞典海岸警卫队报告，在 2018 年 8 月 3 日晚上，一艘货船在前往赫尔辛堡途中搁浅。在该轮发生搁浅之前，船舶交管中心试图提醒船长船舶偏离了航线，但未能奏效。一艘拖船也试图阻止该船，但同样未能成功，船舶最终在沙洲上搁浅。海岸警卫队对搁浅船的船长进行了酒精测试，随后因怀疑他酒后驾驶而将此案移交给警方。而在此之前，一艘滚装船于 7 月 23 日在瑞典洛塔哈马尔附近触礁。在那起事故中，船长也因涉嫌酒后驾驶船舶而被逮捕。

英国海事事故调查局报告，在 2017 年 10 月 10 日晚上，一艘荷兰籍货船在北爱尔兰搁浅。当晚 11 时左右，在驾驶台单独值守的船长离开了驾驶台，船舶处于无人值守状态。驾驶台的值班警报系统也没有开启，随后船舶偏离了预设航线，并最终造成船舶搁浅，导致船艏结构受损，好在并未造成人员伤亡和污染事故。调查发现，船长在跟大副接班前已经喝了酒。此前，大副曾劝诫船长不要过度饮酒，但在事发当天，大副认为船长适合担任驾驶和瞭望任务。

2017 年 8 月 4 日，一艘多用途船在靠泊新西兰 Whangarei 港口期间，港口引航员登船并向当局报告称该轮 53 岁的英国船长身上有酒味。待船舶靠泊后，新西兰海事局的一名官员和警察登船对船长进行了呼气酒精测试。结果显示该轮船长呼气酒精含量高达 1345 微克，超过了法定限额 250 微克的五倍多，因此船长被新西兰警方逮捕，并被新西兰法院判处 3000 美元的罚款。类似的案例在 2013 年就已经发生过，当时一艘散货船的船长在离港时同样是

被一引航员举报存在酒驾行为，后经海事局和警方调查核实后确认该船长的酒精测试结果超标了五倍之多，船舶随后被滞留，新西兰陶朗加地区法院同样判处了 3000 美元的罚款。

2016 年 3 月 26 日晚上，一艘荷兰籍货船在从德国罗斯托克港口离港期间，造成了搁浅并阻塞了港口的进出航道。港口警察登船后发现船长喝了酒，根据酒精测试显示船长血液酒精含量为 0.148%。就在此酒驾搁浅事件一个月前，一艘德国内陆货船在美因河上先是撞了一座桥，然后又冲上了河岸。警方上船调查发现船长正在喝酒，在呼吸测试中测出酒精浓度为 0.15，随后被带到警察局接受讯问。

英国海事事故调查局发布的调查报告显示，2015 年 2 月 18 日，一艘杂货船在从英国开往挪威途经苏格兰阿德纳默伦半岛附近全速搁浅，并导致船体破损，双层底破裂，约有 250 吨燃油泄漏。在恶劣天气搁浅两天后，该船被宣布全损。事故调查发现，当时船上仅有一名大副在驾驶台值班，在其接班前，因接到一个让他焦虑的私人电话后，喝下了 0.5 升的朗姆酒。随后在值班期间，大副因为酒精影响失去了态势感知能力，最终导致了严重的搁浅事故。该船的驾驶台警报系统和电子海图偏航警报都被静音，船东的零酒精政策并未按照安全管理体系得到有效实施。

2014 年 7 月，一名拉脱维亚船长驾驶船舶在苏格兰 Tay River 航行期间，被港口引航员发现其步履蹒跚，言语不清，引航员只能让船长回房间睡觉。船舶靠岸后，经警方检测该船长血液酒精含量接近法定限值的四倍，随后该船长涉嫌酒驾被逮捕并被判入狱四个月。

三、STCW 公约关于船员酒精管理的规定

作为国际海事的支柱型公约之一的《海员培训、发证和值班标准国际公约》（STCW 公约），主要用于控制船员职业技术素质、促进缔约国海员素质提高和约束海员值班行为。

在公约规则第 A-VIII/1 节适于值班第 10 条，防止酗酒，主管机关应对正在履行安全、保安和海洋环境职责的船长、高级船员和其他海员设定血液酒精浓度（BAC）不高于 0.05%或呼吸中酒精浓度不高于 0.25mg/L，或可导致该酒精浓度的酒精量的限制；

在公约规则第 B-VIII/1 节适于值班第 6 条，滥用药物和酗酒直接影响到船员履行值班职责或有关安全、防污染和保安值班职责的健康和能力。当船员被发现受到药物或酒精的影响时，将不允许其履行值班职责或有关安全、防污染和保安值班职责，直至他们履行这些职责的能力不再受到影响为止；

在公约规则第 B-VIII/1 节适于值班第 8 条，公司应考虑通过纳入公司质量管理体系或向船员提供足够的信息和教育的方法，实施明文规定的防止滥用药物和酗酒的政策，包括禁止值班人员在值班前 4 小时内饮酒。。

四、船员酒精控制建议

鉴于行业越发关注酒精对健康的影响，以及酒精对船上驾管人员判断力的严重影响，有效的酒精控制干预措施在航运业内是存在的。我们已经看到了很多公司在船实行了零酒精的方针政策，当然这是航运界鼓励的一种酒精管理的严格制度，除此硬性规定之外，对于航运企业和管理公司而言：

首先，应按照 STCW 公约的要求，积极制定政策和程序以防止船员在船上滥用酒精，并向负责实施酒精政策的船岸人员提供培训和指导；

其次，应为船员提供指导和帮助，让船员在船上安全、明智地饮酒或者尽量不饮酒；

再次，应让船员知晓与饮酒相关的风险，并让船员意识到滥用酒精可能导致违法行为的严重危害和后果，并采取个人行动以防范其有害影响；

最后，应对在船船长和船员进行定期评估，尽早识别出对酒精有依赖问题的船员，并为其提供保密的咨询、支持和援助，以及进一步处理方案。

以上内容仅供会员参考，如需具体建议，请与协会相关人员联系。