

热点关注 | 又一滚装船在多佛海峡火灾失控

作者：王勇



摘要：

根据劳氏信息报道，2025 年 2 月 18 日，一艘马耳他籍的滚装运输船“Grande Brasile”轮，从比利时安特卫普前往法国勒阿弗尔途中，在通航于多佛海峡分道通航带时发生火灾。船长发出了求救信号，并指令船员释放了固定二氧化碳灭火系统，船舶失控，船员已经从船上撤离，该轮目前处于拖带控制中。此次滚装运输船的火灾案件势必会再次引起航运业对汽车运输船火灾风险的关注。因此，防范汽车运输船的火灾风险还需警钟长鸣。

一、事故简述

源自英国皇家海岸警卫队（HMCG）2 月 18 日提供的信息称，世界协调时 9 时 35 分，一艘悬挂马耳他船旗且具备装载集装箱能力的滚装船“Grande Brasile”轮（IMO No. 9198123）在穿越多佛海峡分道通航航道时，船长通过 VHF16 频道对外发出了紧急求救信号，报告船上发生火灾，并请求灭火援助。船上有 28 名船员，并载有集装箱和汽车，目前具体数量不详。

世界协调时 10 时 15 分，船上已经释放了固定式二氧化碳灭火系统，但货舱内火灾仍未得到控制，船舶停掉了主机，舵机失灵，应急泵也无法工作。

世界协调时 12 时 12 分，货舱内火势已基本被扑灭，但仍有大量浓烟。船员正在对车辆及周边进行冷却，以确保不会发生继发性火灾。两小时后，船员计划对该货舱区域进行通风，并尝试恢复船舶供电。

世界协调时 16 时 23 分，船舶货舱内发生复燃，再度起火，船员尝试将其扑灭未果。

滚装运输船“Grande Brasile”轮”号由格里马尔迪集团旗下的大西洋集装箱航运公司运营。2019年3月，该公司的“Grande America”号滚装船由于集装箱起火并蔓延，最终船舶于比斯开湾沉没。仅两个月后，另一艘船“Grande Europa”在西班牙海岸附近上层甲板起火后被扑灭。2023年7月，该公司旗下的又一艘滚装船“Grande Costa d’ Avorio”轮在美国纽瓦克港车辆舱起火。大火燃烧了近一周，两名港口消防员丧生。这一系列事故使得这家意大利航运公司呼吁对海上危险货物运输实施更严格的管控。

二、救援行动

在收到“Grande Brasile”号轮船长的遇险信号后，多佛海岸警卫队立即做出了响应，并协调英国的一艘救助船和荷兰海岸警卫队的一架飞机赶往现场，搜救资源也处于待命状态，以防船长选择弃船。

世界协调时 19 时，该船由于失控，正面临搁浅风险，多佛海峡 VTS 发布航行警告，提醒过往船舶注意避让“Grande Brasile”轮。同时，英国海事应急救助代表（SOSREP）已了解情况，并试图加快救援进度。

世界协调时 20 时 52 分，荷兰拖船“Multratug 35”将拖缆系固在了“Grande Brasile”轮上。随后，“Grande Brasile”轮船长启动了撤离程序。法国救助船“Abeille Normandie”也在从旁协助，支持救援。

世界协调时 22 时 14 分，多佛海上救援协调中心（MRCC Dover）证实所有 28 名船员已被营救。

世界协调时 23 时 21 分，所有人员被 Ramsgate 救助艇接回至 Ramsgate 地区，并接受医疗检查。

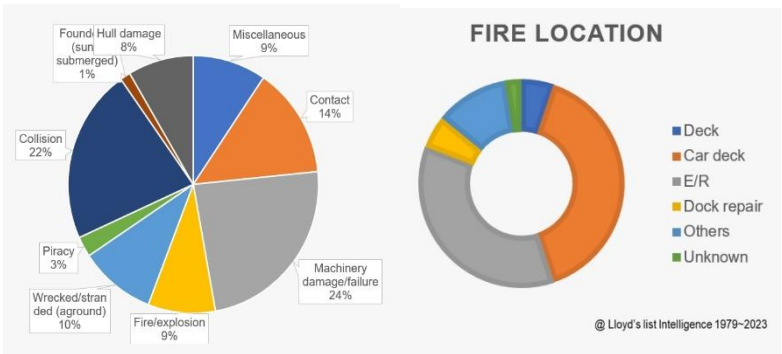
世界协调时 19 日 0 时 44 分，在“Grande Brasile”轮的周围设立了 500 米的临时禁航区。

直至世界协调时 19 日 7 时 30 分，荷兰拖船“Multratug 35”已经开始拖带该船。拖船“Multratug 36”和“Abeille Normandie”也在现场协助该船。

据悉，Smit 已经受雇将拖带该轮拖至合适的港口。

三、滚装船火灾事故分析

根据劳氏的数据统计，自 1979 年至 2023 年期间，共计有 782 艘次的滚装运输船发生了 899 起海损事故，其中火灾和爆炸事故共有 78 起。占据整个事故的 9%。在这些火灾事故中，发生在车辆舱的火灾占据最多，共计 31 起，占到整个火灾事故的 40%；其次是机舱火灾，共计 28 起，占到 36%。火灾事故共造成 15 艘次船舶的全损，仅车辆舱起火就造成了 8 起船舶全损事故。由此可见，滚装运输车的车辆舱火灾对船舶的安全影响还是十分巨大的。



四、滚装船消防难点提示

滚装运输车的车辆舱内封闭性强，甲板层数多，车辆装载密集，易燃物较多，火情不易被发现，也不易被快速处理。火势蔓延后，还会迅速波及生活区和救生设备，危及船员生命财产安全。因此，滚装运输船上船员自救的困难也比其他干货船更大。这些都是造成滚装运输船火灾后船舶消防灭火不利的因素。

在 2023 年年末，东京备忘录和巴黎备忘录对船舶消防安全开展了一次集中大检查。其结果显示船舶的消防安全仍存在较大的问题。其同样的结果在印度洋备忘录和 USCG 检查中同样存在。船舶消防涉及到很多设备细节和技术操作，船员又不可能与专业的消防员相比。因此，船上的消防薄弱区一直是存在的，特别是涉及到船员的专业操作和演习方面的缺陷尤为突出。

五、消防建议

滚装运输船的货舱消防是一个系统工作，由于车辆货物本身易燃的特殊属性，科学的积载和牢固的绑扎是保证货物稳固的前提。

很多案例表明，滚装运输船的火灾都是发生在离港后不久的一段时间段，这提示我们要落实好开航前和开航后的及时检查，彻底排除有隐患的车辆，不过单靠船员逐一排查，确实难度很大。这还需要随着技术的不断进步，更多的监控和报警装置应用到船，比如货舱红外线摄像头，电池监控系统等。

在对以往滚装运输船的火灾案例的总结中发现，至少有两起案例，当船员在发现火情后的 15 分钟内，将固定式灭火系统注入到相应的货舱后，火势得到了控制。这说明应急反应的重要性。船员的快速应急反应，需要日常的务实的培训和扎实的演习来得以实现，无论硬件技术如何发展，船员应急操作都是不可或缺的最重要因素。

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。