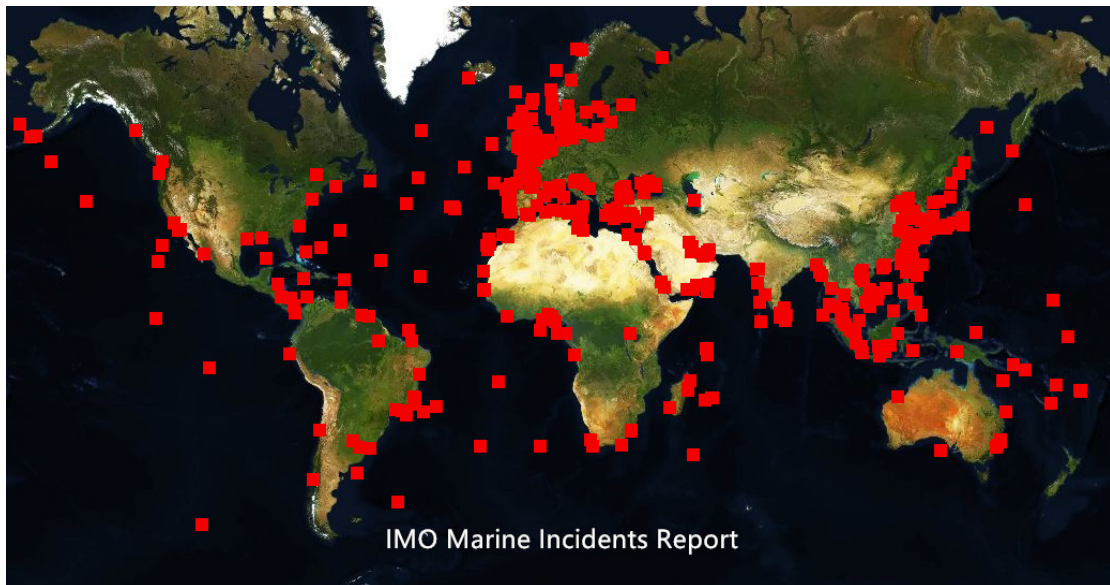


凛冬将至，关注航安！



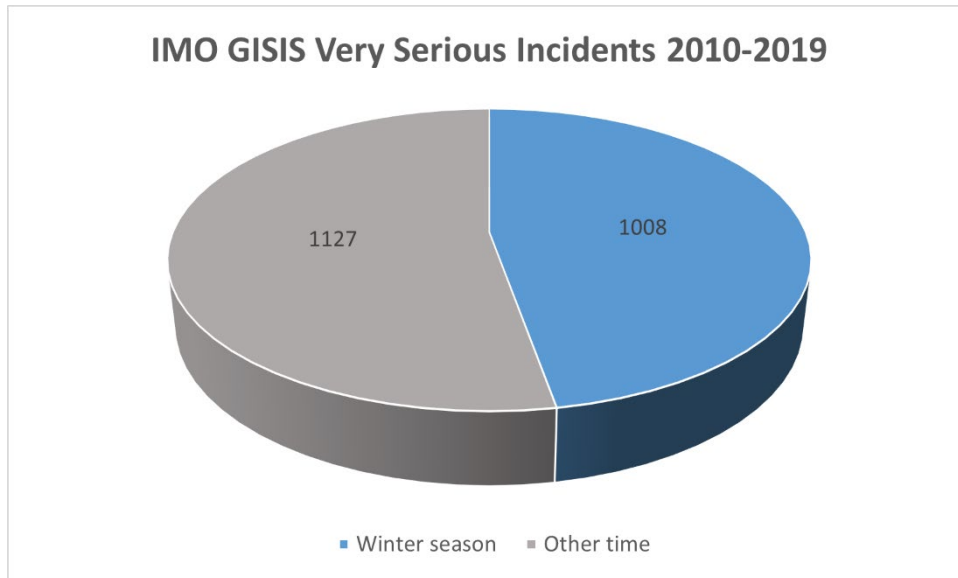
摘要

通常，从每年的 11 月份开始直至来年的 3 月份，是北半球寒冷而漫长的冬季。北半球的冬季大多受冷高压的影响，寒冷干燥多寒潮天气，且气候多变，海况恶劣。海上大风浪、蒸汽雾和浮冰都对船舶的航行安全带来非常不利的影响，是船舶搁浅碰撞等事故的高发期。船舶在大风浪天气航行，货物移动和受损的事故也比较多发。同时，恶劣的天气也易造成严重的人员伤亡事故。

一、船舶冬季事故大数据分析

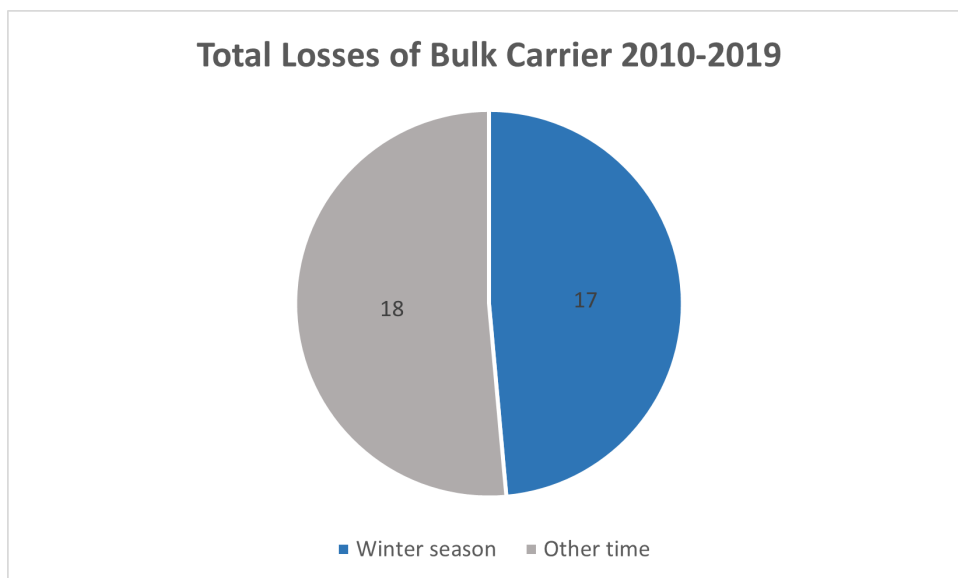
■ IMO GISIS Data

将 IMO 在 GISIS 上公布的数据进行分类，从 2010 年到 2019 年过去 10 年间，发生比较严重的海事事故共计 2135 起，其中在历年的 11 月份到来年的 3 月份，共计发生了 1008 起，占比接近 50%，由此可见，冬季船舶发生重大海事事故的比例更高。



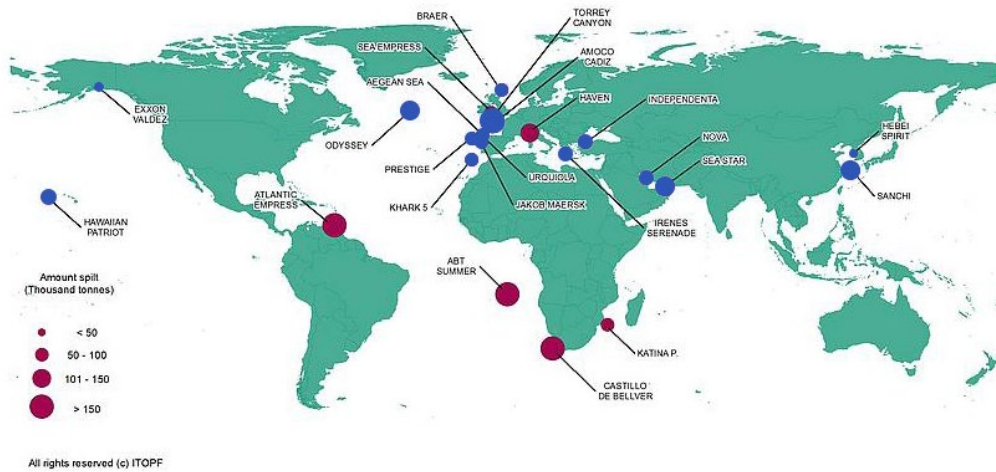
■ INTERCARGO Casualty Report

INTERCARGO 在 2020 年 5 月份发布了全球干散货船事故报告，报告统计了在过去十年间全损船舶的详细信息，在对这些数据进行分类中发现，在每年的 11 月份到来年的 3 月份，发生全损船舶的数量明显高于其他时期，占比也是接近 50%。



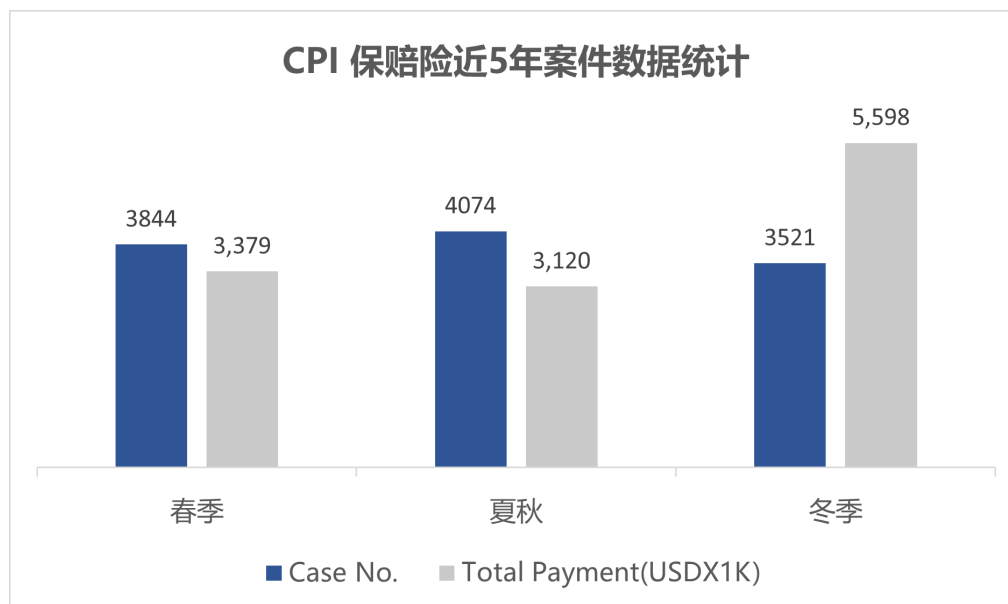
■ ITOPF Major Spills

ITOPF 官网公布的历年来 23 起全球重大的船舶污染事故，其中不乏为公众所熟知的威望号、埃克森·瓦尔迪兹号、阿默兹·卡迪兹以及桑吉轮事故。在这 23 起灾难性的溢油事故中，上图中蓝色标注的 16 起事故都是发生在冬季。



■ CPI P&I Cases

在对协会近五年来同期(从每年的 11 月份到来年 3 月份)案件数据进行分类比较, 案件的发生数量在冬季和其他时间相比变化不大, 甚至略有减少。但在案件的赔付金额上却远远大于其他时段, 进而对案件的类型进行细化得出, 冬季船舶的碰撞案和人员伤亡案件的赔付明显高于其他时间。可见, 船舶在冬季期间易发生较为恶劣的海事事故。



二、船舶冬季航行可能遭遇的风险

北半球冬季海上气温低、风浪大，对船舶操纵和避碰带来非常不利的影响；船舶摇摆颠簸剧烈，可能造成货物移位甚至落水的可能；寒冷的天气会使船员和其他人员的判断力下降，行动也会受到一定的限制，人员伤亡的风险将可能增加。

- 海面上的渔船、帆船等小物标容易被风浪所淹没，视觉瞭望和雷达瞭望都可能很难及早发现物标，增加了航行风险。
- 高空冷空气下沉与暖湿海面接触的影响，近岸水域甚至洋面容易形成蒸汽雾，影响海面能见度。
- 船舶在大风浪中航行，船舶的舵效变差，螺旋桨可能打空，还可能诱发船舶机械故障和船体结构失常，如雷达和通讯设备、裸露在外的消防救生设备等。
- 在较低气温的天气里，船舶驾驶人员的注意力会下降，对周围环境的判断力会降低，往往会导致严重的碰撞和搁浅事故。
- 如果遭遇冰区，船体和车、舵、锚都有受损的可能。
- 货物积载和绑扎不当，在大风浪天气极易造成货物移动，轻则造成货损，重则造成船体结构受损甚至导致船舶倾覆。
- 冬季寒冷影响船舶货物作业的效率，导致船舶营运成本增加。此外，液体货物在极低的温度下货损货差的风险也会增加。
- 冬季风干物燥，船舶取暖使火灾的隐患增加，且火易借风势迅速蔓延，不易扑灭。
- 天气寒冷，船员容易冻伤；穿着厚重，行动易受限。例如，装卸工人因甲板湿滑易摔倒甚至跌落货舱、引航员在登轮时落水。
- 冬季适逢新年和春节两大节日，再加之新冠疫情影响，继续留船工作的船员的心理健康问题也不容忽视。

三、冬季船舶安全航行建议

基于上述数据统计和风险分析，我们提醒会员船舶在冬季航行期间主要从船、货、人三个方面做好风险防范工作。

- ◆ 船长应指派专人及时接收天气预报，对气导的信息进行核对，制定安全可靠的航行计划。

- ◆ 增加驾驶室值班瞭望的力度，及早发现来船，船舶避让早、大、宽、清。
- ◆ 对驾驶室助航仪器包括天线设备勤于检查，定期维护保养，保证所有设备处于良好工作状态。
- ◆ 遭遇雨雪和甲板上浪时，雷达应处于一直开启状态，严防雷达天线被冻。
- ◆ 选择适当的方式操纵船舶，尽量减少船舶正顶或正顺航行，减少船体受损或尾淹。
- ◆ 货舱舱盖和道门应关闭上紧，防止甲板上浪进入货舱造成货损。
- ◆ 船舶应对码头货物绑扎进行把关，在大风浪天气应适时对货物进行加固。
- ◆ 人员外出甲板工作应有序组织，相互照应，无特殊情况，大风浪天气船长应禁止人员出生活区。
- ◆ 公司和船长应及时了解船员情绪变化，多组织船上文娱体育活动，增加团队的凝聚力，帮助船员排解压力。

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。