

某轮应急处置情况介绍

一、 船舶基本信息

LOA×LBP×B×D: 189.98×180.99×30.50×16.60(m)
总吨位: 26824
船型: 散货船
建造年份: 1994年

二、 事故简要经过

2007年8月12日标题船满载废钢从美国驶往土耳其,于当日晨5点55分与开往西班牙 Algeciras 港的一艘丹麦籍双壳成品油轮在直布罗陀海域相撞。成品油轮损伤不大,碰撞后直接开往 Algeciras。

碰撞导致标题船右舷船壳板在第一、二货舱处破损,第一、二货舱进水并使艏部迅速下沉。在下沉过程中随着风浪漂移到附近暗礁后船艏搁浅,并停止下沉。

碰撞发生后,23名船员迅速撤离,无人员伤亡。事故发生时,船上存有700吨重油和50吨柴油。其中700吨重油主要分布在位于船中的No.3 & 4 F.O.T.。在随后的施救过程中,船上存油被成功地驳出,未造成重大溢油污染。驳油操作结束后,船东及救助公司曾试图切割该轮以使完好的后半部分起浮,终因气候条件和技术原因而失败。2007年11月2日船东宣布放弃并申请我社签发船级申明。

三、 事故发生后我社的应急处置情况

1. 2007年8月12日晨8:30时左右(当地时间),海外分社接到船东通知,告知标题船发生碰撞事故,且应港口当局要求,希望提供船级社24小时联系人姓名及电话;
2. 在询问了船舶当前的大致状况后,告知船东海外分社联系人姓名及24小时电话;随后立即通知总部入级处,并根据领导指示联系CCS ERS小组,

通报情况； 并根据 ERS 小组的要求，联系船东提供当前船舶状态的详细信息；

3. 随后海外分社接到直布罗陀港口当局第一个电话来电，确认身份，并要求保持手机开机； 15 分钟过后接到直布罗陀港口当局主管官员的第二个电话，称准备驳出机舱区域的存油，要求船级社确认船舶稳性和强度可以进行驳油操作；海外分社回复称因目前对该轮的实际状况并不了解，无法提供确认；
4. 接到港口当局电话后随即通报总部，并通知船东我社的立场：对船舶受损情况不了解，无法无根据地应港口当局的要求进行确认，但是我社总部正在积极准备，希望船东方面提供当前浮态，吃水，存油，存货等进一步的资料；并向船东提供了海外中心、总部 ERS 小组的邮件地址；
5. 8 月 12 日下午，接到港口当局主管官员的第三个电话询问船东是否提供了相关的资料；根据前期与总部确定的原则，答复称一方面因事故后人员撤离，船东目前也无法了解船舶的实际状态，另一方面，船舶受损后处于不稳定的状态，任何操作都有可能导致负面影响，但是既然防止溢油是当局最为关心的重点，当局有权采取各种合理的措施；
6. 8 月 12 日下午，与总部和船东持续沟通，通报情况；根据船东要求，经总部和海外中心协调，决定由海外某办事处派员前往现场；
7. 8 月 13 日海外办事处验船师抵达现场后，参加了港口当局组织的协调会议和现场勘查，并及时通报了现场了解的情况；
8. 8 月 14 日总部根据收集的数据建立 ERS 模型，并进行初步估算；
9. 8 月 14 日根据总部提醒，海外分社向船东要求提供派验船师到现场协助的正式申请；
10. 8 月 15 日海外分社与船东联系，考虑到现阶段的救助工作主要由救助公司和港口当局主导，CCS 验船师已经初步了解该轮的状况，继续留在现场的意义不大；
11. 8 月 16 日现场验船师撤离现场；
12. 根据港口当局的要求和确定的救助方案(先驳油再救助)，救助公司于 8 月底抽出机舱内存油，并于 9 月 14 日将其他舱的所有存油驳出，整

个操作过程较为成功，未造成环境污染。随后的起浮方案采取由两艘拖轮推拉专用的切割索具沿着难船破损和裂纹处切割，以便使该轮在 3 舱前破断以起浮未受损的船后半部。因气候及其他原因，切割进展并不顺利，11 月 2 日船东通知我社彻底放弃该轮；

13. 整个过程中，海外分社与船东保持联系，了解相关信息并及时通报中心和总部；应船东要求和总部指示，准备在船舶起浮后到现场进行勘验；

14. 11 月 2 日应船东申请，签发船级申明。

四、 损坏情况

1. 右舷船壳板破损两个 10 多米长的大洞导致 1、2 货舱进水，二舱之前的甲板均没入水中；





2. 第三货舱部分浸没，左舷通风筒、空气管浸在水中，右舷通风筒还在水

面以上;



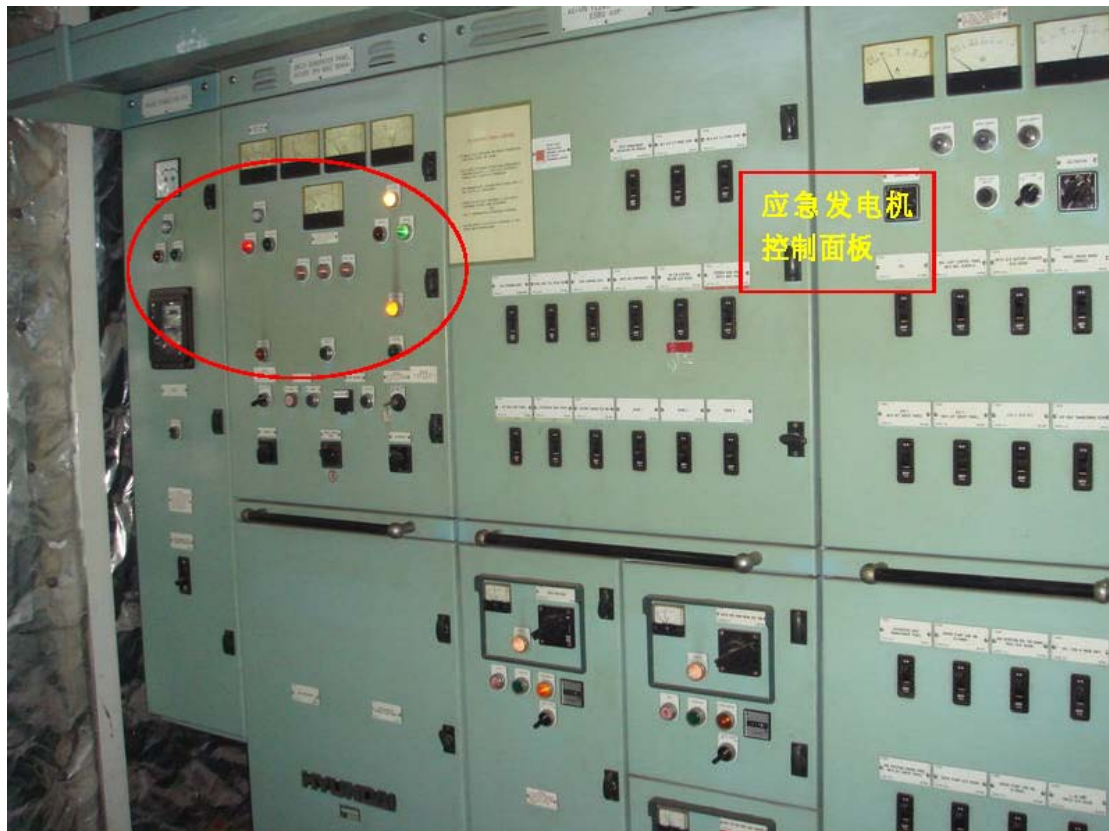
3. 第四、五货舱位于水面以上，但四舱左舷通风筒、空气管浸在水中；



4. 第四、五货舱位于海水面以上的结构目前保持完整，状况良好；



5. 机舱内部设备未受影响，结构保持完整，应急发电机能正常工作；



6. 船尾舵叶部分出水；



五、标题船应急处置的思考

1. 本次应急处置在总部和海外中心的领导下，和现场验船师的努力下，整个处置过程反应较为快速高效，总部、中心、海外分社、海外办事处的沟通比较及时、充分，确保了应急处置有条不紊地进行；
2. 总部的技术支持对现场验船师和海外分社在应对各种状况时起到了强有力的作用；
3. 如果海损涉及人员伤亡或油污，必然引起媒体及公众的极大关注。该船船况较好，避免了在媒体和公众“借题发挥”的可能；我社与船东的沟通也比较有效，减轻了很多压力；
4. 在类似的应急处置中，船级社作为其中一方，将无法避免介入其中，合理掌握介入的尺度是值得研究的课题。

六、评审提示

由于船东放弃，没有形成成功施救的案例，对船舶检验修理参考价值不大。建议读者关注港口当局的处置程序。