

国内油船安全问题解决对策

徐雪忠¹, 李晓松¹, 丁敏强²

(1. 浙江交通职业技术学院, 浙江 杭州 311112; 2. 宁波海事局 船舶安全检查站, 浙江 宁波 315800)

【摘 要】 分析国内油船安全现状、存在的问题, 提出改善安全状况、解决问题的对策。

【关键词】 油船 安全现状 解决对策

0 引言

随着社会的进步, 人们环境保护意识的增强, 作为水上油类运输的载体, 油船的安全也越来越引起人们的关注。特别是 2002 年 11 月“威望”号油船溢油事件发生后, 全世界对老旧油船的安全愈加重视。国际海事组织在修订 MARPOL 73/78 公约时重新修改第 13G 条, 以加速老旧油船的淘汰。但反观国内, 油船的状况并未随着国际形势的发展而得到根本改观, 船舶的安全状况堪忧。

1 国内油船安全现状

1.1 大中型油船的压载问题

《中华人民共和国防止船舶污染海域管理条例》第 10 条规定, 为保证油船的安全引航、靠泊和防止海域污染, 所有进港的空载油船留存的压载水不得少于该油船载重量的 1/4。但现在几乎所有的大中型油船均未按此要求进行压载。究其原因, 一是经济因素: 作为码头方, 希望提高码头的营运率, 减少码头的空置率; 而作为船方, 为了减少滞港时间, 提高营运效率, 抱着侥幸心理, 认为航程较短无需压载。二是实际困难: 码头配套设施不全, 污水水处理能力有限。现在国内航行的大中型油船基本上均建造于 20 世纪 70 年代初, 多数船舶既无专用压载舱, 也无清洁压载舱, 需在货油

舱内压载, 从而导致大量污水水需要处理, 但码头的污水水处理能力却相当有限。以宁波大榭实华原油码头为例, 该码头每小时处理油污水的能力仅为 50 m³ 左右。这样就形成了一对矛盾, 如果船舶按规定压载, 需在码头靠泊一天后才能装货, 将直接导致该船的营运效益大幅度降低; 如果船舶未按规定进行压载, 则极有可能因存在安全隐患而被海事主管机关拒绝进港作业或受到处罚。

另外, 国内部分老龄油船虽已按要求装设了专用压载舱, 但由于均是单壳油船, 所以其压载管系均需穿过货油舱。由于平时无法对压载管系进行必要的维护保养, 致使其安全状况得不到保障, 船员出于防污保险考虑, 均不在专用压载舱内压水, 从而使专用压载舱成为摆设。

船舶未按规定进行压载不仅违反了《中华人民共和国防止船舶污染海域管理条例》, 而且也给船舶和码头的安全营运留下了事故隐患。2004 年 5 月初, 某船就是因为未按规定压载, 以 -2 m 的艏吃水靠泊码头, 由于受风面积增加导致船舶操纵性变差, 再加上操作上的失误, 致使该船触碰了宁波大榭实华原油码头, 不仅船舶结构受到了损坏, 而且撞坏了码头设施, 造成了很大的经济损失。

1.2 老龄船舶技术规范不明确

1974 年 SOLAS 公约 1978 议定书规定, 2 万吨级以上的原油船舶应按要求装设惰性气体系统。《海船法定检验技术规则(1992)》第 11 篇第 7 章 7.17 条和《船舶与海上设施法定检验规则 1999(非国际)》(以下简称《99 规则》) 第 4 篇第 2-2 章第 4 部分 4.13 条也作了相应规定。但目前多数 2 万吨级以上的老龄国内原油船

收稿日期: 2005-06-27

作者简介: 徐雪忠(1972-), 男, 实验师、一等二副, 研究方向为海事管理。

均未按要求装设惰性气体系统。其原因是国内规范不明确,特别是对老龄船舶的规范适用问题尤为突出。因为 SOLAS 74 公约只适用于国际航行的船舶,《海船法定检验技术规则(1992)》是1992年10月1日起施行的,《99规则》是适用于1999年9月1日及以后建造的国内航行船舶。而目前国内航行的老旧油船基本上均为上世纪70年代建造,即将强制报废,如果没有强制性规定,船舶所有人不可能花费很大的财力对船舶进行改造。而且现在还存在部分2.5万吨级的国内老旧油船,由于前几年因发生过油船起火爆炸事故而加装了惰性气体发生装置,而3.6万吨级的油船却并没有安装此类装置。

类似的问题不仅是惰性气体系统的配备,原油洗舱系统也同样存在这个问题。技术规范的不明确不仅让部分船公司钻了空子,给船舶留下了事故隐患,而且增大了船舶检验机构的随意性,也使船舶安全检查无法可依,失去了对船舶的有效监控。

1.3 对《99规则》免除条款的理解和做法有误

《99规则》第5篇第2章2.11.1条规定150总吨及以上的油船应装设排油监控系统 and 油水界面探测器,但同时在2.11.4条也规定只要船舶达到:所有油性混合物留存船上,随后排入接收设备;油船停靠的装油港站有足够的接收设备;证书上注明该船仅限于在规定的航区内航行;油性混合物排入接收设备的数量、时间和港口应记入油类记录簿,可免除排油监控系统和油水界面探测器。但现在几乎所有国内航行的油船均未装设排油监控系统和油水界面探测器,而且也未在船舶防止油污证书上注明免除的条件,仅在防止油污证书附件上注明不适用。只有极个别检验部门按《99规则》要求签发了免除证书或注明了免除条件,即使在CCS内部做法也不统一。

另外《99规则》规定的在证书上注明船舶仅限于在规定航区内航行,但并未对规定航区作出任何解释和说明,这在一定程度上也因理解不一造成了免除条件的滥用。

1.4 对中小型油船的质量检验仍存在较多问题

对中小型油船的质量检查存在的主要问题是船检证书与实船不符、未按规范要求配备救生设备、防火结构不符合规范要求、船舶检验把关不严等。问题主要出在地方船舶检验机构。如由某检验所检验发证

的“××油6”船,该船系2000年1月10日建造航行于近海航区的装运闪点不超过60石油产品的油船,船长80.6m,其检验证书中核定的救生设备供16人使用。根据《99规则》要求,该船每舷应配备一艘能满足船上总人数即16人的救生艇,但该船实际所配备的救生艇仅能容纳10人,根本不符合规范要求。更为严重的是,该船的救生艇原为开敞式机动救生艇,船方私自为两艘艇安装了顶棚但未经船舶检验机构检验即装船使用。又如由某船舶检验处检验发证的“××油35”船刚于2003年6月17日通过了年度检验,但该船货泵舱内的肋骨烂穿、泵舱与机舱舱壁上的扶强材呈蜂窝状烂穿,货油泵的原动机无任何材料可证明其是防爆型电机。如此检验出来的船舶岂能保证不出事故?

1.5 船公司对老旧船舶重产出轻投入

目前,我国沿海航行的极大多数中大型油船均建造于20世纪70年代,很少有80年代建造的。由于这些老龄船舶均已完成船舶的折旧,所以营运成本低,回报率高,一般情况下船公司均不愿将此类船舶及时淘汰。同时,由于船龄老,修理成本成倍增加,而船公司往往认为船舶即将淘汰,不愿意增大修理投入,形成了船舶越老、效益越好、安全投入越少、船况越差的恶性循环,从而给国内的油品运输业留下很大的事故隐患。

1.6 中小型船舶船员素质有待于进一步提高

根据调查,在宁波海事局液货船专项检查抽查的162名船员中,初次考试不合格的有26人,占检查总数的16%。部分船员甚至连如何正确穿着救生衣都不熟悉,在弃船演习中没有一艘船舶能够按有关规定迅速集中人员,快速撤离船舶。“××油6”船甚至在船长发出弃船信号后船上人员毫无反应,在施放救生艇的过程中,化了半小时艇还不能放出舷外。这种情况的出现,不仅与船员的素质和公司的管理有关系,而且与海事主管机关的船员培训、考试和发证也有一定关系。

2 解决对策

2.1 明确油船技术规范

目前我国在老龄油船的技术规范方面可以说是空白,因为最早的防污染规范是《海船防污染与设备规范》(1986),在这之前国内并没有一套完整的技术规范。据了解,船舶检验机构对老旧船舶的检验均参照

当时的国际公约。但随着科技的进步,当时的国际公约基本上均已被修改并替代,而且也全面适用于现有船舶,特别是在防止污染方面。让国内船舶适用国际公约,并且是已被修改或废止的公约,这本身就是一件无可奈何的事情。建议结合我国的实际情况对国际公约进行有针对性的吸收,并对现有规范进行修改、梳理,形成一套比较完善的规范体系,从而为船舶检验和安全检查提供技术支持。

2.2 加强对油船检验质量的监控

油船作为液货船有其特殊性,由于所装载货物基本上是易燃、易爆的危险品,出于防火、防爆目的考虑很难对发现的结构性缺陷进行航修,必须进厂洗舱测爆后才能进行修理,所以船公司、船舶对发现的结构性缺陷通常是能拖则拖,尽量安排在船舶的正常修理期内进行。但大量结构性缺陷,即使是一般性缺陷存在也极易导致事故发生,因此加强对修船质量和检验质量的监控尤为重要。建议对定期检验或特别检验的船舶实施安检和船检的联动制度,在船舶完成检验出厂前实施船舶安全检查,重点是船舶结构部分。通过验船师的检验和安全检查人员的监督确保船舶安全。这样一方面可促使船舶检验机构加强对检验的监控,避免船舶检验的不到位或“人情船”的出现,提升检验质量;另一方面也可减少船舶洗舱测爆进行临时性修理的概率,帮助船公司把好修船关,避免和减少经济损失。

2.3 加强对老龄液货船的安检力度

船公司将追求最大利润作为他们自己的努力方向,但安全和效益本身就是一对矛盾的统一体,没有安全就没有效益,做好安全必须投入,而投入必将直接影响效益。海事主管机关应采取积极措施促使船公司改变对老旧船舶重产出轻投入的经营观念。建议在做好“重点跟踪船舶”和“诚信船舶”的基础上,参照老龄液化气船的管理办法,对老龄油船实施到港必查制,双管齐下,奖优罚劣,督促船公司加大对老旧船舶的更新和投入,主动改善船舶的安全状况。

2.4 注重船员素质的提高和跟踪

由于船员工作的特殊性,再加上现在的船员工资水平已不具优势,所以业务比较好的船员纷纷上岸从事岸上工作,从而导致船员素质每况愈下,这不仅仅是我们国内所面临的问题,也是一个全球性的问题。油

船由于其所载货物的特殊性,一旦发生事故,不仅涉及到船舶和人员的安全,而且会对海洋环境造成不可估量的损失,所以加强对船员的管理不仅是船公司的责任,也是海事主管机关的当务之急。建议将船员操作性检查列入安检必查项目,在每次检查时必须进行救生和消防演习并抽查一定数量的船员,对初次考核不合格的人员进行扣分,从而迫使船员主动加强自身的业务学习,提高实际操作能力。

2.5 加强对安检的监控力度

目前我国船舶安全检查工作在一定程度上存在着各自为政的情况,同一艘船舶在一个港口可能因存在严重缺陷而被滞留,但在另一个港口可能通行无阻。造成这种情况出现的原因是多方面的,其中有可能是检查员水平的差异,但也不排除检查员“放水”。笔者认为,归根到底是国内缺乏统一的制约机制。虽然船舶安全检查员管理办法已出台,但对检查员的评估等基本上掌握在各分支局,存在着一定的片面性,交通部海事局和各直属海事局缺乏第一手资料,无法进行客观的评估。而建立了类似于APCIS的国内安检信息系统就可以从根本上解决这一问题,交通部海事局、各直属海事局可通过这一系统对全国或本地区的船舶安全检查进行动态管理。建议在全国范围内建立类似于PSC检查的信息网络系统,一方面可随时掌握船舶的安检历史情况,为“诚信船舶”和“重点跟踪船舶”的选定提供第一手资料;另一方面也可通过对船舶存在缺陷的分析客观评估检查员的水平和能力,从而为检查员的考核和升级提供依据。

2.6 加强港口与船舶主管部门之间的衔接

目前,新建码头均参照国际船舶要求建造,大多数国际航行船舶均已按新的MARPOL公约要求配备了专用压载舱,如未配备专用压载舱,根据新公约要求将被强制淘汰。《中华人民共和国防止船舶污染海域管理条例》虽然是在1983年制定的,但鉴于我国国内油船现状未根本改变,因而仍具有很强的现实意义。如何解决船舶压载与经济效益之间的关系,这不应是船公司一家的事情,应靠多方努力。港口主管部门应考虑我国油船的现状对新建码头在参照国际船舶要求建造的基础上适当增加油污水处理设施,加强对旧码头油污水处理设施的建设力度。海事主管机关一方面应加强对码头建设的参与,应将新建码头(下转第38页)

签发提单时,往往照抄照搬实际承运人的提单条款,不能根据自己的实际情况作出变更,一旦发生纠纷,承运人就无法准确地承担责任。建议有关部门加大宣传力度,要求企业必须制定并使用与自己经营业务相符的提单。

3.4 税费管理不明确

在《海运条例》和《国家税务总局关于从事国际海运无船承运业务使用发票有关问题的通知》中虽有对无船承运人及发票使用的解释,各地税务部门基本上能从无船承运人的性质出发,以无船承运人收取的运价差额为基数进行征税,但各地征收比例不一。据了解,目前无船承运人完税税率大多数为实际收入的5%,部分为运费总额或实际收入的3%。无船承运人在使用国际海运业运输专用发票、国际海运业船舶代理专用发票和国际货运代理专用发票过程中也存在混乱现象,对于从事无船承运业务取得的收入是按营业税交通运输业税目(税率为3%)交税还是按营业税服务业税目(税率为5%)交税各持己见。无船承运人专业委员会建议国家税务局允许无船承运人在经营不同业务时使用不同发票,并建议无船承运人应统一使用国际海运业运输专用发票。关于营业额纳税税率问题,应确认无船承运属于交通运输行业,其可取得的实际收入是全程运费中分离出来的一部分。建议无船承运人作为运输营业纳税人缴纳营业税,以其实际收入即运价差额的3%作为计税依据,较市场通用方式降低两个百分点。

3.5 缺乏责任限制和留置权的行使

我国《海商法》第63条规定:“承运人与国际承运

人都负有赔偿责任的,应当在此项责任范围内负连带责任”,它所导致的后果可能扩大了无船承运人的责任。例如当无船承运人仅作为拼箱人向实际承运人托运货物时,依据《海商法》第204条第2款规定,即“前款所称的船舶所有人,包括船舶承租人和船舶经营人”是不能够享有船舶所有人责任限制的。再如无船承运人作为多式联运经营人,根据《海商法》第103条的“多式联运经营人对多式联运货物的责任期间,自接收货物时起至交付货物时止”,第104条的“多式联运经营人负责履行或者组织履行多式联运合同,并对全程运输负责……”。多式联运经营人与参加多式联运的各区段承运人可以就多式联运合同的各区段运输,另以合同约定相互之间的责任。但是,此项合同不得影响多式联运经营人对全程运输所承担的责任”,无船承运人也可能承担全部责任。

至于无船承运人是否享有货物留置权,我国《海商法》也未作规定。建议在有关立法中赋予无船承运人在将运费支付给实际承运人合法取得了对货物的控制权之后,享有与实际承运人一样的货物留置权。

4 结束语

《海运条例》自实施以来,虽然在规范无船承运人经营行为的管理中发挥了积极作用,但面对当前无船承运市场的发展状况和一些突出问题,建议有关部门进一步明确上述关于无船承运人悬而未决的问题,加强对无船承运人的管理,以维护良好的市场秩序。

参考文献:

- [1] 王伟.无船承运人与货代企业转型[J].中国水运,2003(6).
- [2] 邓卫国.浅谈无船承运与货运代理的区别及财务核算[J].水运管理,2003(9).

(上接第31页)油污水的处理能力作为评估的一项内容,敦促码头方注重这方面的投入,避免在日后的经营中发生类似问题。另一方面也应敦促船公司对现有船舶进行改造,增加船舶投入,设置专用压载舱。因为一旦发生事故,不管是安全事故还是污染事故,首当其冲受影响的是船公司。也许一下子让船公司拿出一大笔资金进行船舶改造,可能在经济上有困难。但反过来讲,一个事故的发生有可能会使一家船公司倒闭。所以,没有安全就没有效益。

参考文献:

- [1] 李振华.船舶管理[M].大连:大连海事大学出版社,2005.
- [2] 吴兆麟.水上安全监督管理[M].大连:大连海事大学出版社,2003.
- [3] 雷孝平.船舶防污染管理[M].大连:大连海事大学出版社,2003.
- [4] 张硕慧.水上危险品安全运输管理[M].大连:大连海事大学出版社,2003.
- [5] 中国船级社.船舶与海上设施法定检验规则——非国际航行海船法定检验技术规则(1999)[S].北京:人民交通出版社,1999.
- [6] 交通部船舶检验局.海船船舶结构与设备防污染规范[S].1986.