

## 新造船壳的远洋拖航

### 简介

Gard 注意到，在将船壳从造船厂拖航至舾装码头的过程中，发生事故的数量有所增多。这些事故发生的主要原因是拖带连接点断开<sup>1</sup>，而且之后未能重新连接被拖船，继而引发危险情况及导致搁浅。本协会发现，缺乏经验、风险评估和规划不全面，加之将船壳尽快运至舾装码头的压力，有时会导致相关人员做出不采取必要预防措施的决定。冬季拖航还可能引发其他问题和延误，例如在冰冻条件下进行冬季拖航。有时候，为了加速交船，还可能忽视针对天气及为保证拖航安全而进行担保拖航检验。

### 责任和指挥权

由谁来负责订立拖轮合同；是船东，造船分包商，还是保险人？

根据造船合同有义务运送船舶的一方最有可能负责拖轮合同的订立，并且将承担因被拖船引起的任何责任。鉴于造船厂收取的是船舶的统包价格，这意味着其应当承担将船舶运至舾装码头的合同责任。<sup>2</sup>

尽管被拖船可以被视为“死船”，然而拖轮船长始终处于指挥者的位置，并对拖轮和被拖船的安全拥有最终的话语权。船东代表不得推翻拖轮船长的决定。拖轮船长应当同造船承包商/保险人建立沟通渠道，并向他们转达与被拖船有关的任何消息。

### 造船承包商和造船厂的问题

根据我们的经验，各拖轮经营人在实践上有所不同，因此在挑选实施拖航作业的候选公司时，应当考虑这一因素。订立的合同类型<sup>3</sup>也可能影响拖航过程中所发生事故的处理结果。拖轮船长和船员以往在远洋拖航方面的经验是至关重要的。

<sup>1</sup> 拖缆损坏的原因可能是：（1）没有谨慎操作拖缆，（2）拖缆由于摩擦拖轮船尾造成断裂，（3）没有密切监控拖缆及拖缆保护装置的状况，（4）船员更换拖缆与船尾部的接触点为时已晚，（5）缺乏根据水深缩放拖缆方面的知识，（6）拖缆接触有障碍物的海底，（7）船员没有及时拉起拖缆，因而未能避免拖缆与海底接触，以及（8）当（由于天气或拖轮的原因）拖缆过度受力时，船员未能及时放松拖缆或降低船速。

<sup>2</sup> 拖航作业并不涉及船级社，除非特别指定船级社进行“担保检验”。因此，会员应当知晓船级检验员和担保拖航检验人的作用和职责是不同的。即使船壳为船级社所完全认可，船级社亦有可能不对水密性、泄漏阀、舱口、液舱等进行检验。

<sup>3</sup> 波罗的海国际航运公会 Towhire 或 Towcon 及类似的格式合同。

需要更多信息，请联系：防止损失经理 Terje R. Paulsen，电邮 [terje.paulsen@gard.no](mailto:terje.paulsen@gard.no)；或防止损失执行官 Marius Schønberg，电邮 [marius.schonberg@gard.no](mailto:marius.schonberg@gard.no)。

Gard 还注意到，造船厂经常会在船上放置额外的设备和零件，因而为了进行反复检验、系固和重新计算船舶稳性，需要花费更多的时间。针对任何可能通过操舵拖轮、港作拖轮等参与拖航作业的分包商，应当进行适当评估，从而保证航行的安全性。

---

#### 担保检验<sup>4</sup>

在同拖轮经营人订立的合同中，应加入一项担保条款，规定应委托一名或多名指名的首选检验人，对计划中的拖航进行一次担保检验，检验的对象应当包括拖轮、被拖船和设备。担保检验人由保险人指定，但相应的费用由被保险人承担。

该担保检验必须在离港前完成，检验人提出的任何建议都必须在护航船队被准许离港前实施。如果在护航途中发生任何情况，必须停靠避难港的，担保检验人应当再次登轮，重新确认拖轮和被拖船的状况。担保检验人观察到的任何变化或缺陷均可能影响到保险的承保范围，甚至可能使保险无效。

#### 风险评估和规划的考虑因素

在不利天气下进行拖航时，拖轮功率、耐久力（燃料舱容量）、对足够系缆拖力的要求、气象定线、报告和航线拟定——包括一份避风港计划——都是需要考虑的因素。按拖轮的大小（长度和排水量）来选择拖轮是非常重要的，尤其是在冬季拖航的情况下。系缆拖力并不是唯一的标准。

此外，还应当考虑拖轮上的设备是否陈旧，各类证书是否在有效期内，并确保拖缆、卸扣等状况良好，及紧急拖缆处于合格状况下并已正确安装。

对于无人操纵的被拖船，能够安全登上被拖船并保持该等登轮可能性是非常重要的，并且在可能的情况下，应当检查被拖船的结构完整性（没有积水）。为了使被拖船与拖轮分开时不脱离连接，可以考虑在被拖船上安装一台应答器。此外，被拖船应当照明良好，并且在穿越交通繁忙的水域时，建议播放航行警告，警告内容应包括拖轮和被拖船之间的距离。

---

<sup>4</sup> 担保拖航检验是指一种在准予离港前，用于确定拖轮和被拖船已为预定航程配备适当的设备和人员，及对不足之处已做出补救的检验。

---

需要更多信息，请联系：防止损失经理 Terje R. Paulsen，电邮 [terje.paulsen@gard.no](mailto:terje.paulsen@gard.no)；或防止损失执行官 Marius Schønberg，电邮 [marius.schonberg@gard.no](mailto:marius.schonberg@gard.no)。

本资料仅作为一般资料之用。虽然我们已尽力确保最初公布时信息的准确性和质量，但是对于因依赖本资料而产生的无论任何种类的损失或损害，Gard AS 不承担责任。[www.gard.no](http://www.gard.no)。

© Gard AS，2010 年 8 月

被拖船应当后倾，以提高航向的稳定性，且方向舵应当保持中立位置。可能发生的轴系问题包括：轴系未连接主机，支架固定问题，尾轴管润滑问题，轴系校准问题和推进器固定的问题。被拖船应当装备应急拖曳装置/龙须缆，以便在主拖航索具断开时使用。

---

## 建议

在拖带“死船”且船东代表不在场的情况下，如果发生意外事故的，有必要紧急派遣一名管理层人员来保障船东的权益。相关人员还应当确保担保检验人提出的建议均已得到解决，且有关气候条件/时间窗的建议均已被采纳实施。

拖轮经营人和拖轮的选择可能对以后的结果产生影响，船东/造船厂（承包商）应当在考虑船员配备、过往记录、市场地位等主要因素的情况下，做出谨慎的选择。担保检验人提出的建议应当立即解决，解决方法包括利用外部力量，如其他拖轮、引水员或随船船员。

---

需要更多信息，请联系：防止损失经理 Terje R. Paulsen，电邮 [terje.paulsen@gard.no](mailto:terje.paulsen@gard.no)；或防止损失执行官 Marius Schønberg，电邮 [marius.schonberg@gard.no](mailto:marius.schonberg@gard.no)。

本资料仅作一般资料之用。虽然我们已尽力确保最初公布时信息的准确性和质量，但是对于因依赖本资料而产生的任何一种类的损失或损害，Gard AS 不承担责任。[www.gard.no](http://www.gard.no)。

© Gard AS，2010 年 8 月