

新造船殼的遠洋拖航

簡介

Gard 注意到，在將船殼從造船廠拖航至舾裝碼頭的過程中，發生事故的數量有所增多。這些事故發生的主要原因是拖帶連接點斷開¹，而且之後未能重新連接被拖船，繼而引發危險情況及導致擱淺。本協會發現，缺乏經驗、風險評估和規劃不全面，加之將船殼儘快運至舾裝碼頭的壓力，有時會導致相關人員做出不採取必要預防措施的決定。冬季拖航還可能引發其他問題和延誤，例如在冰凍條件下進行冬季拖航。有時候，為了加速交船，還可能忽視針對天氣及為保證拖航安全而進行擔保拖航檢驗。

責任和指揮權

由誰來負責訂立拖輪合同；是船東，造船分包商，還是保險人？

根據造船合同有義務運送船舶的一方最有可能負責拖輪合同的訂立，並且將承擔因被拖船引起的任何責任。鑒於造船廠收取的是船舶的統包價格，這意味著其應當承擔將船舶運至舾裝碼頭的合同責任。²

儘管被拖船可以被視為“死船”，然而拖輪船長始終處於指揮者的位置，並對拖輪和被拖船的安全擁有最終的話語權。船東代表不得推翻拖輪船長的決定。拖輪船長應當同造船承包商/保險人建立溝通管道，並向他們轉達與被拖船有關的任何消息。

造船承包商和造船廠的問題

根據我們的經驗，各拖輪經營人在實踐上有所不同，因此在挑選實施拖航作業的候選公司時，應當考慮這一因素。訂立的合同類型³也可能影響拖航過程中所發生事故的處理結果。拖輪船長和船員以往在遠洋拖航方面的經驗是至關重要的。

¹ 拖纜損壞的原因可能是：（1）沒有謹慎操作拖纜，（2）拖纜由於摩擦拖輪船尾造成斷裂，（3）沒有密切監控拖纜及拖纜保護裝置的狀況，（4）船員更換拖纜與船尾部的接觸點為時已晚，（5）缺乏根據水深縮放拖纜方面的知識，（6）拖纜接觸有障礙物的海底，（7）船員沒有及時拉起拖纜，因而未能避免拖纜與海底接觸，以及（8）當（由於天氣或拖輪的原因）拖纜過度受力時，船員未能及時放鬆拖纜或降低船速。

² 拖航作業並不涉及船級社，除非特別指定船級社進行“擔保檢驗”。因此，會員應當知曉船級檢驗員和擔保拖航檢驗人的作用和職責是不同的。即使船殼為船級社所完全認可，船級社亦有可能不對水密性、洩漏閘、艙口、液艙等進行檢驗。

³ 波羅的海國際航運公會 Towhire 或 Towcon 及類似的格式合同。

需要更多資訊，請聯繫：防止損失經理 Terje R. Paulsen，電郵 terje.paulsen@gard.no；或防止損失執行官 Marius Schønberg，電郵 marius.schonberg@gard.no。

Gard 還注意到，造船廠經常會在船上放置額外的設備和零件，因而為了進行反復檢驗、系固和重新計算船舶穩性，需要花費更多的時間。針對任何可能通過操舵拖輪、港作拖輪等參與拖航作業的承包商，應當進行適當評估，從而保證航行的安全性。

擔保檢驗⁴

在同拖輪經營人訂立的合同中，應加入一項擔保條款，規定應委託一名或多名指名的首選檢驗人，對計畫中的拖航進行一次擔保檢驗，檢驗的物件應當包括拖輪、被拖船和設備。擔保檢驗人由保險人指定，但相應的費用由被保險人承擔。

該擔保檢驗必須在離港前完成，檢驗人提出的任何建議都必須在護航船隊被准許離港前實施。如果在護航途中發生任何情況，必須停靠避難港的，擔保檢驗人應當再次登輪，重新確認拖輪和被拖船的狀況。擔保檢驗人觀察到的任何變化或缺陷均可能影響到保險的承保範圍，甚至可能使保險無效。

風險評估和規劃的考慮因素

在不利天氣下進行拖航時，拖輪功率、耐久力（燃料艙容量）、對足夠系纜拖力的要求、氣象定線、報告和航線擬定——包括一份避風港計畫——都是需要考慮的因素。按拖輪的大小（長度和排水量）來選擇拖輪是非常重要的，尤其是在冬季拖航的情況下。系纜拖力並不是唯一的標準。

此外，還應當考慮拖輪上的設備是否陳舊，各類證書是否在有效期內，並確保拖纜、卸扣等狀況良好，及緊急拖纜處於合格狀況下並已正確安裝。

對於無人操縱的被拖船，能夠安全登上被拖船並保持該等登輪可能性是非常重要的，並且在可能的情況下，應當檢查被拖船的結構完整性（沒有積水）。為了使被拖船與拖輪分開時不脫離連接，可以考慮在被拖船上安裝一台應答器。此外，被拖船應當照明良好，並且在穿越交通繁忙的水域時，建議播放航行警告，警告內容應包括拖輪和被拖船之間的距離。

⁴ 擔保拖航檢驗是指一種在准予離港前，用於確定拖輪和被拖船已為預定航程配備適當的設備和人員，及對不足之處已做出補救的檢驗。

需要更多資訊，請聯繫：防止損失經理 Terje R. Paulsen，電郵 terje.paulsen@gard.no；或防止損失執行官 Marius Schønberg，電郵 marius.schonberg@gard.no。

本資料僅作一般資料之用。雖然我們已盡力確保最初公佈時資訊的準確性和品質，但是對於因依賴本資料而產生的無論任何種類的損失或損害，Gard AS 不承擔責任。www.gard.no。

© Gard AS，2010 年 8 月

被拖船應當後傾，以提高航向的穩定性，且方向舵應當保持中立位置。可能發生的軸系問題包括：軸系未連接主機，支架固定問題，尾軸管潤滑問題，軸系校準問題和推進器固定的問題。被拖船應當裝備應急拖曳裝置/龍鬚纜，以便在主拖航索具斷開時使用。

建議

在拖帶“死船”且船東代表不在場的情況下，如果發生意外事故的，有必要緊急派遣一名管理層人員來保障船東的權益。相關人員還應當確保擔保檢驗人提出的建議均已得到解決，且有關氣候條件/時間窗的建議均已被採納實施。

拖輪經營人和拖輪的選擇可能對以後的結果產生影響，船東/造船廠（承包商）應當在考慮船員配備、過往記錄、市場地位等主要因素的情況下，做出謹慎的選擇。擔保檢驗人提出的建議應當立即解決，解決方法包括利用外部力量，如其他拖輪、引水員或隨船船員。

需要更多資訊，請聯繫：防止損失經理 Terje R. Paulsen，電郵 terje.paulsen@gard.no；或防止損失執行官 Marius Schønberg，電郵 marius.schonberg@gard.no。

本資料僅作一般資料之用。雖然我們已盡力確保最初公佈時資訊的準確性和品質，但是對於因依賴本資料而產生的無論任何種類的損失或損害，Gard AS 不承擔責任。www.gard.no。

© Gard AS，2010 年 8 月