

Circular From GARD

Date: 25 June 2021

货物最终重量分布未明确不应离港

过去有发生过数起汽车运输船因稳定性问题造成倾覆的事故。令人更担忧的是，船员也没有意识到危害性。这与由岸上人员进行货物配载计划和执行有关，而船员在其中的作用极小。

相比其他需要在船上进行货物配载计划的油轮和散货船而言，汽车运输船的港口轮换速度很快，时间非常紧凑，以非同寻常的方式作业，其货物计划由岸上人员进行而船员不参与其中。船员的作用，特别是大副，仅限于确保船舶基于预配图来达到足够的稳定性，而这通常是调整船上的压载水来完成。理论上，船舶的安全最终责任在于船长，但是实际上行使其责任可能会遇到一定的阻碍，而这是需要船东和运营人共同来解决的问题。

挑战

最大的挑战是，船上实际装载的货物重量与积载图不一样，而这些变化在离港前可能无法及时跟船员沟通。要么没有给船员最终的积载图副本，要么就是有了积载图也没有足够的时间来检查并确保船舶的稳定性。结果就是船舶离港时稳定性不足，即准中心高度(GM)极小甚至是负值。

建议

- 营运人应确保积载图中货物的重量不是估算值。在装载前，应先准确申报货物的重量。
- 如果最初的/预配图有更改，船舶营运人应基于制定好的程序通知船舶。负责沟通的人通常是负责理货的人员（计划员、检查员或监管员），由营运人指定。
- 货物作业完成后，应给船员一份有货物重量和配载位置的最终配载图。最终离港的船舶稳性条件应使用最终配载图进行计算。
- 在最终的稳定性计算完成之前，船舶不应解泊。如果没有完成计算，应准许船员推迟开航。
- 在解缆操作前，任何问题都应向船舶营运人和船东（或 ISM 管理人）通报并进行整改。

以上由 Andrew Liu & Co., Ltd 编译，应以英文为准！

信息来源：The Gard P&I Club

Andrew Liu & Co., Ltd