

# 疫情常态化背景下船舶热闲置实操策略

王勇, 金建元

(中国海事服务中心, 北京 100029)

**摘要:** 新冠疫情的突发使原本就低迷的航运业雪上加霜, 船舶热闲置可能成为船东应对疫情影响的首选闲置方式。本文从船舶热闲置准备、闲置地点的选择以及闲置期间的注意事项进行了分析, 提出具体的实操策略。

**关键词:** 新冠疫情; 船舶闲置; 实操策略

中图分类号: U698

文献标识码: A

文章编号: 1006—7973 (2020) 07—0011—02

新冠疫情 (COVID-19) 的突发对全球经济社会发展产生了巨大影响, 也使原本就低迷的航运业雪上加霜。虽然中国等国家和地区疫情防控取得了较好的阶段性成效, 但总体来看当前全球疫情形势依然非常严峻, 短时间内完全消除几无可能。航运业一方面只能适应疫情持续影响的常态化大形势, 另一方面必须主动采取措施积极应对, 努力安全渡过“寒冬”。船舶闲置 (Lay-up) 就是在市场陷入低谷时船东迫于压力无奈采取的一种措施, 以求将船舶的维持成本 (Running Cost) 降到最小, 维系生存。

热闲置 (Warm lay-up) 是惯常的船舶闲置方式之一。相对于冷闲置 (Cold lay-up) 等其它方式, 热闲置的船舶和机器等基本上处于工作状态, 其船员配置可以减少到最低配员证书 (Minimum Safe Manning Certificate) 规定允许的最低程度; 机器、系统等以最低能耗方式运作; 且其闲置时间通常不是很长, 一般在由数月到一年不等, 最多一周左右的时间就可以重新启动投入营运。这些特点让热闲置可能成为船东应对疫情影响的首选闲置方式。下面就热闲置船舶的实操策略作三方面的探讨。

## 1 闲置前准备

为了使闲置船舶能得到有效管理, 须根据公司和船舶体系文件, 提前编制安排计划, 具体可从以下几个方面作好充分准备。

**人员准备。**根据热闲置停航要求, 配合具体船舶特点, 依据船舶最低配员证书安排船员配备。原则上, 船上留有人须能在短时间内使船舶运转起来, 不至于使船舶瘫痪。公司主管人员也可以分阶段对船员人数及岗位进行有针对性地调整, 确保能够完成闲置期间的各项工作任务。比如有针对性的增补铜匠, 对船舶进行修补作业; 维系水手对货舱、水舱的除锈油漆保养; 根据船舶维修保养计划 (PMS) 对机舱设备进行必要检修保养等。另外, 人员配备还需考虑到热闲置停航期间的突发状况, 根据风险评估情况做好应急预案, 有效维护船舶的基本安全。疫情期间还要重点考虑船员能否正常换班问题。

**船级准备。**船东应提前就船舶闲置计划书面通知所属船级社, 使船级社了解船舶状况和情形, 并就闲置开始检验、闲置年检乃至船舶重新投入营运前的检验等做好相应的计划安排。

**物资准备。**船舶热闲置区别于营运船舶的主要方面在于船舶较长时间处于锚泊状态, 因此船舶基本的燃油、淡水、备件、防护用品、食物等必需品以及疫情防护用品等必须提前计划好, 后续并及时充分补给到位, 维系船舶的基本状态和船员的日常生活。

**其它方面。**船东根据协会、保险及船舶租约 (Charter Party) 合同条款等, 行使告知义务, 通知船东互保协会 (P&I)、船壳保险人 (H&M) 及租船人等利益相关人, 按要求提供材料, 以便增减保费和租金结算。

## 2 闲置地点选择

船舶闲置地点的选择至关重要。虽然会由于船舶种类或期限的不同而有所不同, 但是一般来说, 主要包括水文气象 (风、浪、涌、潮流水, 台风、气旋、冰雹) 的发生率, 锚地水深, 水底状况) 等自然状况、物资和服务供应成本 (淡水、废弃物处理、岸上能源供应、船舶维修服务、船体结垢) 等经济便利状况、政治因素等。需要特别强调的是疫情期间还必须慎重考量该地的疫情形势及地方政府的特殊要求。

**锚泊点水文气象要求。**船舶闲置停航时, 通常采用锚泊方式进行。热闲置停航又有别于营运时短时锚泊, 在此基础上更加需要考虑锚泊水域的水文气象情况, 而且这种考虑要以月为时间长度来衡量。首先要尽量避开江湖河口, 避免潮汐落差大、流水湍急的水域, 其次要选取旋回水域大、水深适合、抓力好的底质, 再次要选取远离海底电缆、有良好的避风浪屏障的平坦水域等。就我国沿海水域来说, 长江以北适合闲置船舶的锚地并不多。据长期气象资料显示, 黄渤海地区每年 8 级以上大风天数达 60 天左右; 渤海湾交通密度大, 冬季季风强劲, 还偶有冰情困扰; 大连湾与胶州湾水域也有限。长江以及长江以南的海湾适合热闲置停航锚地相对较多, 如舟山、三都澳、桂山等锚地水域, 只是每年都

会受台风影响；在台风袭击时，需加强人员值守或者采取相应防台措施。另外，热带地区风浪相对小，适合长期锚泊，也是较为合理的选择。

港外水域。选择港外水域（Outer Port Limit）主要目的是降低港口费用成本，同时方便船舶补给、更换船员等操作，能做到船岸间有效沟通。最为航运界熟悉的还是新加坡 OPL，成为各航运公司热闲置停航船舶的首选之地。不过近年来，受政治等因素影响，新加坡、马来西亚和印尼之间交叉水域的风险有逐步加大的趋势。除靠近新加坡海峡东进口的南海水域，原来被新加坡认可的东、西两处 OPL 锚地实则名存实亡，已不允许船舶抛锚，如果船舶未经允许锚泊在该水域或有争议的领海水域里将会面临罚款、扣留等风险。

航运贸易习惯点。船舶经营人通常也会就地或习惯性选择航运贸易的一些关键点、偏航点、起租点等进行闲置。通常这些点位接近船舶航行运输路线，例如高雄南部附近、英吉利海峡出口附近、直布罗陀灯塔东附近、地中海帕塞罗角（Cape Passero）等。采用这些点位区域闲置船舶，经营者可以靠敏锐的航运商业嗅觉，可使船舶快速恢复航行运转，投入航运贸易，赢得商业先机，增强主动性。

### 3 闲置期间注意事项

坚持安全第一原则。闲置期间，船上人员往往会滋生麻痹大意的思想，岸基管理也容易松懈，加上人员配备少于常规，安全风险隐患不容忽视。安全问题成为热闲置期间的第一要务。根据船级社、船壳保险人等的要求，生活在船上的船员应当严格对船舶实施定期检查和照看。船上主要负责人要明确各岗位的分工责任，开展在船人员安全意识和安全设备的定期教育培训，加强重点任务的监督检查，常抓不懈、警钟长鸣。具体可从防火、防盗、防疫情等基本方面入手，按照公司和船舶体系文件要求，把工作分解落实，进行每日值班和全船巡视，尤其是重点区域，严格厨房用电制度，严格执行明火、热工等关键操作的体系程序，始终保持防火、防盗、防疫情设施装备齐全有效。

高度重视船员心理调节。闲置停航船舶大部分采取锚泊方式，不同于运营时的船舶生产运输状态，有运转、有停靠、有货物装卸作业、有人员变换上下，信息交换相对频繁，而长时间锚地待命，尤其是疫情紧张状态下，船员更容易产生焦虑，在生理、情绪、认知和行为等方面产生问题。如果再发生新鲜食物、淡水供应不及时等情况，船员狂躁、抱怨等负面情绪更容易积累，这就需要船上管理者和岸基人员协同通过多种方式进行疏导、调节。条件许可时可放宽船上网络使用渠道和流量限制，方便船员对外和家人沟通；船上也可定期开展阅读、比

赛等健康文体活动来缓解孤独、心理及思想压力。

坚持基本保养常态化。热闲置船舶的闲置时间并不算很长，其重新投入营运所需的准备时间比较短。这就需要在热闲置停航期间对船舶机械设备进行必要保养。要根据体系文件要求，定期进行盘车运转，启停、变换、交叉使用机器设备，对甲板机械（包括救生艇架、锚机、缆车、舱盖、舷梯等）来说尤其需要定期加油润滑活络，所有机械需按照船舶维修保养计划（PMS）、连续循环检验（CMS）要求进行拆检、维修。另外需特别注意，在较长热闲置停航锚泊期间，为防止船壳海生物附着生长，保持锚爪、锚链的有效抓力，一般半个月左右拉起锚一次，可顺带运转主机，航行一段距离防范、缓解船壳海生物的附着。

落实应急风险防控。船舶热闲置停航期间，要做到“船闲人不闲”。特别在气象突变，风暴潮、台风叠加时候，要认真做好风险评估，切断事故链因子，以主动预防为主，加强人员值班安排，采取适合本船的防控措施。同时也要密切关注附近他船流锚、失控的风险，周密部署应急处理计划和措施。

保持船岸通信畅通。船舶通信是船舶内外交流的桥梁，保持船岸间的通信渠道畅通至关重要。对船公司来说，要定期指导安排船舶停航期间的工作任务，及时掌握船舶动态和船上人员情况；对船上而言，要及时汇报船上人员情况，报告船舶状态以及其它业务需求。遇到紧急突发事件特别是疫情期间船员发烧等情况时，船岸间通信的畅通更是不可替代。船上至少要保持 2 种以上有效的通信沟通方式，实施常规和应急通信值守制度并行，保证船岸间的联系通路畅通。不能由于热闲置停航，缩减船舶卫星通信费用而带来不可预见的后果。

其他注意事项。闲置停航尤其是疫情期间，不同船型还有不同的关注点。如散货船货舱及各干隔室、双层底、管子弄等密闭空间，要定时通风除湿，以防严重锈蚀和病毒滋生；液货船各液舱、冷却系统、管系要全部放空无残留。此外还要保持强加电流阴极保护（ICCP）、防止海生物生长系统（MGPS）功能正常、压载舱内锌块完整以加强船体及结构件的保护；舷外必要时可放置一根应急钢丝绳，以便紧急情况下，可以单独由拖轮采取措施等。

总之，受全球疫情影响，航运业步履维艰，将营运船舶闲置也是一种不得已而为之的方法。即便如此，也要从安全、经济等角度，从事前事中事后全周期对闲置安排进行周密规划部署，才能有助于顺利挺过这段特殊低谷时期。