

2009 年 08 月 07 日星期五

650 號公告-08/09 ——進港的困難——泗水

本協會最近獲悉船舶進入印尼泗水港國際集裝箱碼頭時遇到的困難情況。

據本協會瞭解，進入碼頭變得困難是由各種因素的綜合作用造成的。本公告現探討如下。

進港航道

該條航道以淺窄著稱，《進出港指南》中給出的最大吃水為 10.2 米。另外，該指南還通告“吃水在 9.5 米至 10.2 米之間的船舶在該進出口航道中必須有拖船護航，且只能在高潮汐時進港”。某些報告建議稱在當地該項通告可能被忽視，建議船長在船舶進港時全程密切留意潮汐情況、船舶的吃水和船底下的富餘水深。

據稱有大量船舶停泊在進港通道和港內通道上，造成航道阻塞擁擠；欲進出碼頭的船舶不得不緊挨著停靠的船舶通過。除了停泊的大型船舶外，還有許多小船在港內隨意航行，造成該水域變得混亂不堪。由於港內水流造成船的漂移，上述情況顯得更加變化不定。

英國海軍海圖的比例尺度不適合船舶進港時使用，而當地主管部門也沒有發佈海圖更正的資訊，這就意味著這些海圖常常是不正確的；使用這些海圖時，需要時刻保持警惕。

拖船和引航員

由於港內的活動眾多，十分有必要留意引航員的行動，引航員在港內航道大



LP Bulletin

型錨泊船舶間操縱船舶時可能會分心。某些引航員的英文水準較差，導致溝通困難，使引航員無法完全瞭解船舶的特性，很難判斷出船的漂移、坐尾情況以及其他影響船舶安全的因素。在港內使用拖輪時，各會員應小心謹慎；這些拖輪是按常規方式運作的，可能不會特別留意港內新發生的情況。而引航員基本無法控制拖輪的行動。

結論

本協會建議各會員在進入泗水港時要特別小心謹慎。抵達前擬定好泊位至泊位的通過計畫並在抵港前獲得批准。向所有駕駛員介紹港內的具體情況。在可能時應加派瞭望人員。全程監視引航員的行動，對引航員的行動有任何質疑時應立即提出。時刻謹記，負責船舶整體安全的是船長，而不是引航員。

資訊來源： 防損部

craig.morton@thomasmiller.com