

防損公告

2008年6月13 星期五

584 號公告—6/08—個案研究:擱淺—全球

澳大利亞運輸安全局最近發佈了一份關於某散貨船在澳大利亞紐卡斯爾擱淺事故的調查報告。本公告擷取了該調查報告的調查結果和建議，以提醒業界從中吸取教訓並避免重蹈覆轍。

該輪在錨地錨泊時遇到惡劣天氣發生走錨，並在離開錨地 1 小時以後發生擱淺事故。在此之前，當局發佈了風力將達 45 節並升至 63 節、有大湧和大浪的暴風預警。該錨地僅適於在天氣良好的情況下錨泊，航海出版物中也有關於該處天氣條件的警告，建議船長在天氣狀況惡化前出海。該暴風預警本來應當促使船長為應對惡劣天氣而加裝壓載水並出海。

當海面風速高達近 50 節並且船舶開始走錨的時候，船長才作好開航的準備。該輪在吹向岸風的情況下，在距離海岸約 1 英里，朝著與海岸平行的方向空放行駛了 1 個多小時。擱淺事故發生在船長決定改變航向以使風吹向船首的另一邊的時候。該轉向操作在極端惡劣天氣條件下進行而且技術很差，導致船首朝著海灘的方向前進。船舶不可避免地擱淺了，而其雙錨均在錨鏈筒中。



導致事故發生的不安全因素

- 船長對於在惡劣天氣下船舶壓載，船錨的錨抓力，當地的天氣狀況或者錨地在惡劣天氣下的限制等因素未有充分的瞭解。結果，在當地發佈了惡劣天氣預報時，船長未能為了應對惡劣天氣而加裝壓載水，並且在船錨開始走錨，時機已太晚的時候才決定離開錨地。
- 船長起初決定留在錨地，當船舶走錨時才決定離開。他作出這種不明智決定的原因是他認為船錨在當時的天氣條件下抓力仍足夠，並且按照他的經驗，如有需要，港口方會給予錨地的在錨船舶何時離開錨地的指引。當時在該錨地錨泊的船舶的船長並不清楚紐卡斯爾船舶交通資訊中心僅僅履行顧問的職能。
- 船長繼續無視危險境況正在形成的種種跡象，後來又不同程度地受到

如需進一步訊息，請聯繫托馬斯米勒保險有限公司防損部，電話: +44 207 204 2307,
傳真: 44 207 283 6517, 電子郵件: lossprevention.ukclub@thomasmiller.com

防損公告

疲勞、焦慮、超負荷和恐慌的影響。這表現在起錨後在危險時刻船長拙劣的操縱技術，船長未在緊急情況出現時正確地備錨，以及最後作出的、將船轉向至幾乎沒有任何成功可能性的下風岸的極其危險的決定。

- 船長對於駕駛室可用資源的管理不善。船長和駕駛室內的船員間既沒有有效的計畫，也沒有有效的溝通。結果，在船長作出離開錨地的決定後，船舶的前進和對船長舵令的反應均未得到有效的監控。駕駛室的狀況意味著一旦船長的負擔過重，單個人為失誤極有可能發生並且無法被發現和改正。
- 船上的安全管理制度並未給予船長關於如何在惡劣天氣出海的詳細指引。船長的常規指令和船舶安全管理系統規定的通行計畫表均未包括任何關於駕駛室資源或團隊管理的指南或者鼓勵該系統的使用。

在風暴來臨前出海的七艘船舶的船長表現了最高級別的船藝，保證了他們的船舶、船員以及環境在經準確預報稍後出現的惡劣天氣中免受不必要的風險。

本公告未涵蓋調查報告對於事故詳細的描述以及提出的需要考慮的許多因素。您可以使用以下鏈結從澳大利亞運輸安全局的網站閱讀該報告的全文：
http://atsb.gov.au/publications/investigation_reports/2007/MAIR/mair243.aspx

本公告報導的案例凸現了在惡劣狀況出現以前以及當時需要採取適當措施的重要性。在惡劣天氣時，船舶不應當在距離海岸線 1 英里並與其平行的方向行駛。

在惡劣天氣狀況下在貨艙中載入壓載水不僅使船舶面臨操縱困難，而且會因為壓載水在未滿艙的貨艙內晃動而造成船舶結構性損壞。在本次事故中，許多在該錨地錨泊的船舶為了應對預報的天氣而不恰當地載入了壓載水，並被迫在離開錨地後載入額外的壓載水。

會員應當確保其安全管理制度和公司政策解決了本公告所關注的問題。

資訊來源： 澳大利亞運輸安全局
網址：www.atsb.gov.au

如需進一步訊息，請聯繫托馬斯米勒保賠有限公司防損部，電話：+44 207 204 2307，
傳真：44 207 283 6517，電子郵件：lossprevention.ukclub@thomasmiller.com