

防损公告

2008年6月13星期五

584号公告—6/08—个案研究:搁浅—全球

澳大利亚运输安全局最近发布了一份关于某散货船在澳大利亚纽卡斯尔搁浅事故的调查报告。本公告撷取了该调查报告的调查结果和建议,以提醒业界从中吸取教训并避免重蹈覆辙。

该轮在锚地锚泊时遇到恶劣天气发生走锚,并在离开锚地1小时以后发生搁浅事故。在此之前,当局发布了风力将达45节并升至63节、有大涌和大浪的暴风预警。该锚地仅适于在天气良好的情况下锚泊,航海出版物中也有关于该处天气条件的警告,建议船长在天气状况恶化前出海。该暴风预警本来应当促使船长为应对恶劣天气而加装压载水并出海。

当海面风速高达近50节并且船舶开始走锚的时候,船长才作好开航的准备。该轮在吹向岸风的情况下,在距离海岸约1英里,朝着与海岸平行的方向空放行驶了1个多小时。搁浅事故发生在船长决定改变航向以使风吹向船首的另一边的时候。该转向操作在极端恶劣天气条件下进行而且技术很差,导致船首朝着海滩的方向前进。船舶不可避免地搁浅了,而其双锚均在锚链筒中。



导致事故发生的因素

- 船长对于在恶劣天气下船舶压载,船锚的锚抓力,当地的天气状况或者锚地在恶劣天气下的限制等因素未有充分的了解。结果,在当地发布了恶劣天气预报时,船长未能为了应对恶劣天气而加装压载水,并且在船锚开始走锚,时机已太晚的时候才决定离开锚地。
- 船长起初决定留在锚地,当船舶走锚时才决定离开。他作出这种不明智决定的原因是他认为船锚在当时的天气条件下抓力仍足够,并且按照他的经验,如有需要,港口方会给予锚地的在锚船舶何时离开锚地的指引。当时在该锚地锚泊的船舶的船长并不清楚纽卡斯尔船舶交通信息中心仅仅履行顾问的职能。
- 船长继续无视危险境况正在形成的种种迹象,后来又不同程度地受到
如需进一步讯息,请联系托马斯米勒保赔有限公司防损部,电话: +44 207 204 2307,
传真: 44 207 283 6517, 电子邮件: lossprevention.ukclub@thomasmiller.com

防损公告

疲劳、焦虑、超负荷和恐慌的影响。这表现在起锚后在危险时刻船长拙劣的操纵技术，船长未在紧急情况出现时正确地备锚，以及最后作出的、将船转向至几乎没有任何成功可能性的下风岸的极其危险的决定。

- 船长对于驾驶室可用资源的管理不善。船长和驾驶室内的船员间既没有有效的计划，也没有有效的沟通。结果，在船长作出离开锚地的决定后，船舶的前进和对船长舵令的反应均未得到有效的监控。驾驶室的情况意味着一旦船长的负担过重，单个人为失误极有可能发生并且无法被发现和改正。
- 船上的安全管理制度并未给予船长关于如何在恶劣天气出海的详细指引。船长的常规指令和船舶安全管理系统规定的通行计划表均未包括任何关于驾驶室资源或团队管理的指南或者鼓励该系统的使用。

在风暴来临前出海的七艘船舶的船长表现了最高级别的船艺，保证了他们的船舶、船员以及环境在经准确预报稍后出现的恶劣天气中免受不必要的风险。

本公告未涵盖调查报告对于事故详细的描述以及提出的需要考虑的许多因素。您可以使用以下链接从澳大利亚运输安全局的网站阅读该报告的全文：
http://atsb.gov.au/publications/investigation_reports/2007/MAIR/mair243.aspx

本公告报导的案例凸现了在恶劣状况出现以前以及当时需要采取适当措施的重要性。在恶劣天气时，船舶不应当在距离海岸线 1 英里并与其平行的方向行驶。

在恶劣天气状况下在货舱中载入压载水不仅使船舶面临操纵困难，而且会因为压载水在未满舱的货舱内晃动而造成船舶结构性损坏。在本次事故中，许多在该锚地锚泊的船舶为了应对预报的天气而不恰当地载入了压载水，并被迫在离开锚地后载入额外的压载水。

会员应当确保其安全管理制度和公司政策解决了本公告所关注的问题。

信息来源： 澳大利亚运输安全局
网址：www.atsb.gov.au

如需进一步讯息，请联系托马斯米勒保赔有限公司防损部，电话: +44 207 204 2307，
传真: 44 207 283 6517，电子邮件：lossprevention.ukclub@thomasmiller.com