



2009年08月07日星期五

650号公告-08/09 ——进港的困难——泗水

本协会最近获悉船舶进入印度尼西亚泗水港国际集装箱码头时遇到的困难情况。

据本协会了解，进入码头变得困难是由各种因素的综合作用造成的。本公告现探讨如下。

进港航道

该条航道以浅窄著称，《进出港指南》中给出的最大吃水为 10.2 米。另外，该指南还通告“吃水在 9.5 米至 10.2 米之间的船舶在该进出口航道中必须有拖船护航，且只能在高潮汐时进港”。某些报告建议称在当地该项通告可能被忽视，建议船长在船舶进港时全程密切留意潮汐情况、船舶的吃水和船底下的富余水深。

据称有大量船舶停泊在进港信道和港内信道上，造成航道阻塞拥挤；欲进出码头的船舶不得不紧挨着停靠的船舶通过。除了停泊的大型船舶外，还有许多小船在港内随意航行，造成该水域变得混乱不堪。由于港内水流造成船的漂移，上述情况显得更加变化不定。

英国海军海图的比例尺度不适合船舶进港时使用，而当地主管部门也没有发布海图更正的信息，这就意味着这些海图常常是不正确的；使用这些海图时，需要时刻保持警惕。

拖船和引航员

LP Bulletin

由于港内的活动众多，十分有必要留意引航员的行动，引航员在港内航道大型锚泊船舶间操纵船舶时可能会分心。某些引航员的英文水平较差，导致沟通困难，使引航员无法完全了解船舶的特性，很难判断出船的漂移、坐尾情况以及其它影响船舶安全的因素。在港内使用拖轮时，各会员应小心谨慎；这些拖轮是按常规方式运作的，可能不会特别留意港内新发生的情况。而引航员基本无法控制拖轮的行动。

结论

本协会建议各会员在进入泗水港时要特别小心谨慎。抵达前拟定好泊位至泊位的通过计划并在抵港前获得批准。向所有驾驶员介绍港内的具体情况。在可能时应加派瞭望人员。全程监视引航员的行动，对引航员的行动有任何质疑时应立即提出。时刻谨记，负责船舶整体安全的是船长，而不是引航员。

信息来源： 防损部

craig.morton@thomasmiller.com