

锚泊操作中有关意识的提升

在当前新冠病毒全球大流行和全球经济下行的贸易环境下，全世界港口的船舶锚泊等待时间可能会越来越长。而丢锚、走锚事故是许多船舶在锚地待命时发生搁浅和碰撞案件的根本原因，船舶经营人、船长、船员需要对相关风险提高意识并对船舶抛锚设备的局限性进行全面评估。



保证船舶安全抛锚并持续安全锚泊的关键要素是船长的领导水平和判断能力。而在大部分锚泊事故中，船长未能提早评估正在形成的危险局面并及时采取决定性措施是一项重要的因素。

船舶抛锚设备的局限性和风险

本协会接到的大多数关于锚泊设备的保赔险索赔案件，是由于在特殊锚地丢锚而被港口当局要求寻找并打捞丢锚，因此而产生“残骸打捞”索赔案。丢锚可能是技术或设备原因引起的，如锚刹车带片的严重老化、锚链环的腐蚀、D 卸扣插销的脱落，止链器和加固设备有问题等。

在急流或恶劣天气下走锚，其后果往往更加严重、代价更大，它可能会导致与附近抛锚船碰撞、搁浅、甚至造成船舶灭失，污染或损坏海底电缆、管道等。

“走锚船”是指船舶，即使已经抛锚，但其动力未能得到有效控制而导致船舶随处漂移的状况。而十分重要并须引起注意的是，船员发现和察觉船舶走锚和船舶漂移往往需要一定时间。同时一旦察觉，采取有关起锚、用车措施使船舶恢复到可操控状态也是需要一定时间的。而在恰恰在这个时间内，船舶可能危险地靠近他船或设施，或进入浅滩。

另外环境风险因素，如天气、水流力量和水深也在丢锚或走锚事故中扮演着重要角色。在恶劣天气下，锚泊设备并不是用于防止船舶走锚或使其远离浅滩。气候变化和越来越频繁的极端天气事件使此前被认为是良好且安全的锚地也出现上述丢锚和走锚的情况。

我们通过事故调查得到的一项关键发现就是，船员对锚泊设备设计负荷以及对环境承受能力要求的良好意识是至关重要的。如果在船舶锚泊时不考虑这些局限，将会对船舶造成重大损害，绝非单纯的锚和锚链的损失。

对于空载锚泊船，船长应该清楚，影响船舶的风力可能比重载的船舶时受风面积要大得多。同时在恶劣天气影响下，由于其操作系统和推进行所受到的限制，空载船舶的移泊作业往往会变得更加脆弱。

船级社明确规定（DNVGL 关于船舶章程的第三部分，第十一章第一节），锚泊设备仅为船舶在一般海况、港内和避风区域、等泊、维修或加油等临时抛锚使用的。

建议

如果保养得当并遵守操作流程，大多数[丢锚事故是可以防止的](#)。

知悉何时离开锚地——锚泊船如果会受天气影响，必须有备相应的“何时离开锚地”的计划规定。已有诸多案例表明，船长在商业压力下不想离开抛锚地点，灾难可能就会接踵而来，因为往往虽然已有坏天气的预报，船长仍然会心存“看看明天上午天气”的侥幸。

知道锚泊设备的局限——船长须特别注意当锚泊地点离海岸线较近，天气状况恶劣或抓力差的情况。同时在决定锚泊地点时，船长更应当对本轮锚泊设备可能存在的限制和局限了然于胸。虽然对于本轮的锚泊设备的尺寸、重量、承受力的计算，船级社的规则已经明确的规定，但有的船长仍然未能全面了解和掌握该等限制和局限。从诸多恶劣天气下走锚的案例中可以看出，在事故中船长往往是过于相信和依赖于本轮的锚泊设备。当今气象预报往往是十分可靠的，当已有恶劣天气的预报时，船长应更早起锚并将船开往外海。

训练和指导船员——安全抛锚应当不是十分复杂的操作，然而，只有计划合适、驾驶台队伍训练有素、船上管理和领导积极有效时，才能切实有效做到安全锚泊。船东和经营人应确保有关技能和知识已经通过系统性训练传授给低级船员，使其获取这些知识。在海上工作时是学习良好船艺和操作的最佳机会。必须维持良好的锚泊值班制度包括使用航海仪器来落实锚泊值班警报。更多的警报安排，如铺设更多的电缆使机舱能及时警报，也应考虑采用。

本协会此前与 DNV-GL 船级社和瑞典保赔协会共同发布并可免费下载和共享的[“锚泊意识行动”](#)，针对相关最常见的技术和操作问题以及船员和经营人应采取的处理措施予以分析和说明。