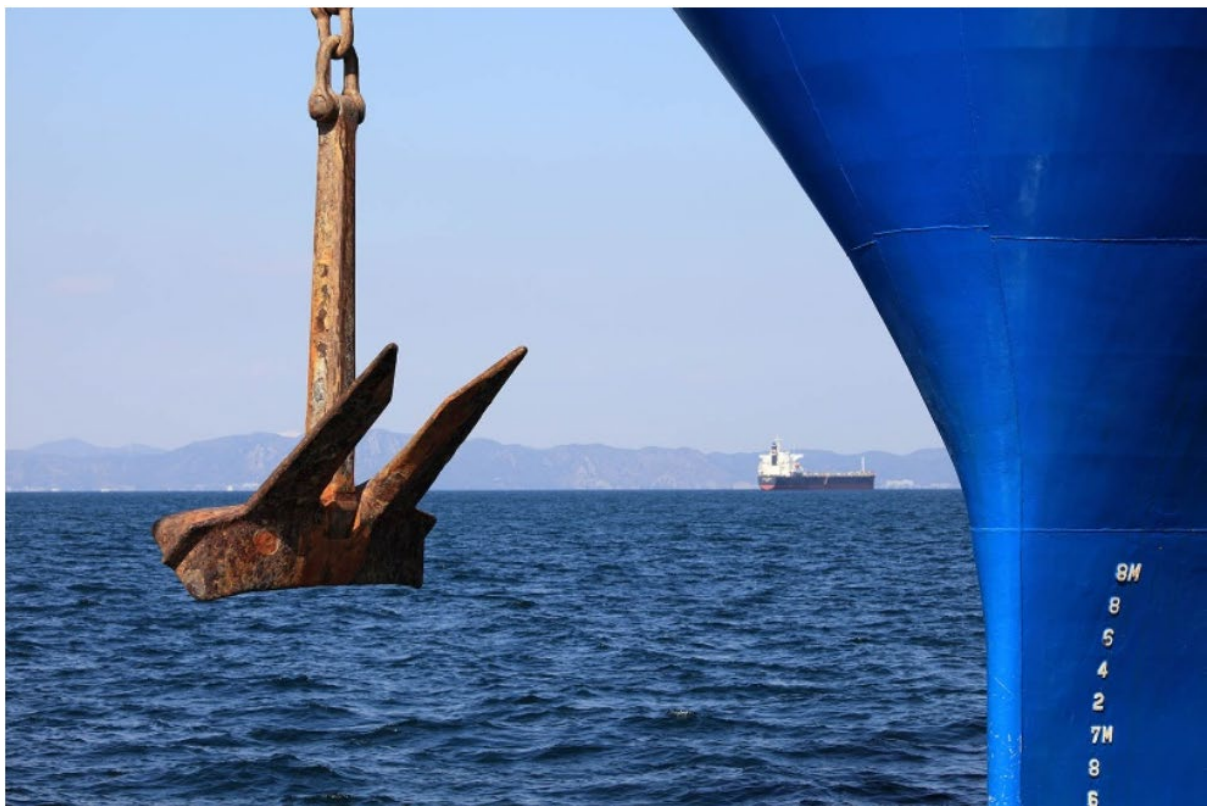


錨泊操作中有關意識的提升

在當前新冠病毒全球大流行和全球經濟下行的貿易環境下，全世界港口的船舶錨泊等待時間可能會越來越長。而丟錨、走錨事故是許多船舶在錨地待命時發生擱淺和碰撞案件的根本原因，船舶經營人、船長、船員需要對相關風險提高意識並對船舶拋錨設備的局限性進行全面評估。



保證船舶安全拋錨並持續安全錨泊的關鍵要素是船長的領導水平和判斷能力。而在大部分錨泊事故中，船長未能提早評估正在形成的危險局面並及時採取決定性措施是一項重要的因素。

船舶拋錨設備的局限性和風險

本協會接到的大多數關於錨泊設備的保賠險索賠案件，是由於在特殊錨地丟錨而被港口當局要求尋找並打撈丟錨，因此而產生“殘骸打撈”索賠案。丟錨可能是技術或設備原因引起的，如錨剎車帶片的嚴重老化、錨鏈環的腐蝕、D 卸扣插銷的脫落，止鏈器和加固設備有問題等。

在急流或惡劣天氣下走錨，其後果往往更加嚴重、代價更大，它可能會導致與附近拋錨船碰撞、擱淺、甚至造成船舶滅失，污染或損壞海底電纜、管道等。

“走錨船”是指船舶，即使已經拋錨，但其動力未能得到有效控制而導致船舶隨處漂移的狀況。而十分重要並須引起注意的是，船員發現和察覺船舶走錨和船舶漂移往往需要一定時間。同時一旦察覺，採取有關起錨、用車措施使船舶恢復到可操控狀態也是需要一定時間的。而在恰恰在這個時間內，船舶可能危險地靠近他船或設施，或進入淺灘。

另外環境風險因素，如天氣、水流力量和水深也在丟錨或走錨事故中扮演著重要角色。在惡劣天氣下，錨泊設備並不是用於防止船舶走錨或使其遠離淺灘。氣候變化和越來越頻繁的極端天氣事件使此前是被認為是良好且安全的錨地也出現上述丟錨和走錨的情況。

我們通過事故調查得到的一項關鍵發現就是，船員對錨泊設備設計負荷以及對環境承受能力要求的良好意識是至關重要的。如果在船舶錨泊時不考慮這些局限，將會對船舶造成重大損害，絕非單純的錨和錨鏈的損失。

對於空載錨泊船，船長應該清楚，影響船舶的風力可能比重載的船舶時受風面積要大得多。同時在惡劣天氣影響下，由於其操作系統和推進行所受到的限制，空載船舶的移泊作業往往會變得更加脆弱。

船級社明確規定（DNVGL 關於船舶章程的第三部分，第十一章第一節），錨泊設備僅為船舶在一般海況、港內和避風區域、等泊、維修或加油等臨時拋錨使用的。

建議

如果保養得當並遵守操作流程，大多數丟錨事故是可以防止的。

知悉何時離開錨地 – 錨泊船如果會受天氣影響，必須有備相應的“何時離開錨地”的計劃規定。已有諸多案例表明，船長在商業壓力下不想離開拋錨地點，災難可能就會接踵而來，因為往往雖然已有壞天氣的預報，船長仍然會心存“看看明天上午天氣”的僥倖。

知道錨泊設備的局限 – 船長須特別注意當錨泊地點離海岸線較近，天氣狀況惡劣或抓力差的情況。同時在決定錨泊地點時，船長更應當對本輪錨泊設備可能存在的限制和局限了然於胸。雖然對於本輪的錨泊設備的尺寸、重量、承受力的計算，船級社的規則已經明確的規定，但有的船長仍然未能全面了解和掌握該等限制和局限。從諸多惡劣天氣下走錨的案例中可以看出，在事故中船長往往是過於相信和依賴於本輪的錨泊設備。當今氣象預報往往是十分可靠的，當已有惡劣天氣的預報時，船長應更早起錨並將船開往外海。

訓練和指導船員 – 安全拋錨應當不是十分複雜的操作，然而，只有計劃合適、駕駛台隊伍訓練有素、船上管理和領導積極有效時，才能切實有效做到安全錨泊。船東和經營人應確保有關技能和知識已經通過系統性訓練傳授給低級船員，使其獲取這些知識。在海上工作時是學習良好船藝和操作的最佳機會。必須維持良好的錨泊值班制度包括使用航海儀器來落實錨泊值班警報。更多的警報安排，如鋪設更多的電纜使機艙能及時警報，也應考慮採用。

本協會此前與 DNV-GL 船級社和瑞典保賠協會共同發布並可免費下載和共享的“錨泊意識行動”，針對相關最常見的技術和操作問題以及船員和經營人應採取的處理措施予以分析和說明。