



發現了問題，來自美國保賠協會。

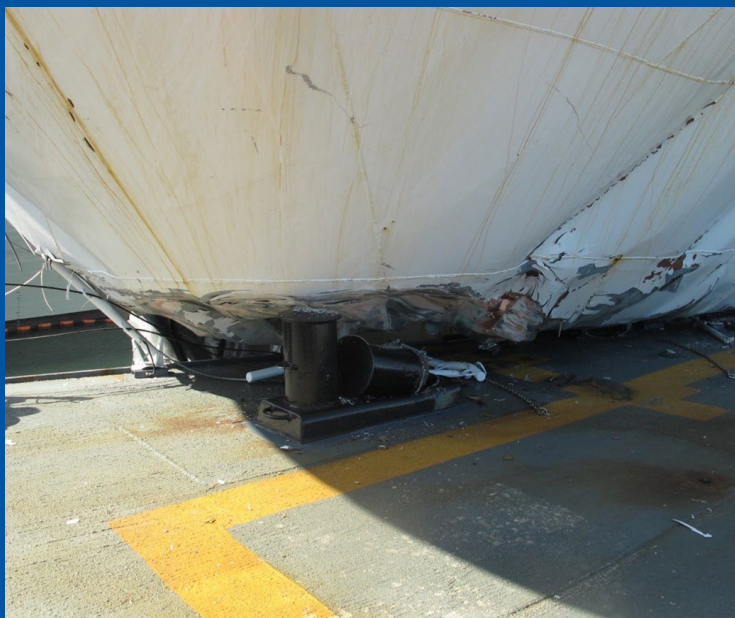
可怕的岸吸效應

岸吸效應導致的損壞

事件描述

一艘普通貨船正從一個內河港口駛出。船長和引航員倉促地完成了交接。當時是白天，天空晴朗，能見度很好，該地區沒有其他船舶通行。引航員掌握著指揮權。

在船經過河道轉彎處時，她遭遇了岸壁吸力，亦稱“岸吸效應”。因此，船舶未能如預期般對舵的操控作出反應。引航員當時正試圖讓船舶左轉，繞過河流彎道行駛。然而，船舶未改變航向並快速橫渡河流，最終與碼頭發生碰撞。引航員已經下令放下錨，但沒有足夠的時間和空間讓錨來阻止船舶的運動或改變船舶的航向。



實際損失

當船舶撞到碼頭時，球鼻艙穿透了碼頭下面，致使多個支撐樁受損。船體的球鼻艙和艙尖艙受損，修復費用為12.5萬美元。協力廠商就碼頭結構、碼頭表層、護舷系統和系船柱的損壞提出的索賠金額超過24.5萬美元。

如果船舶航行速度更快，對船舶和碼頭的損害毫無疑問將會更高。

潛在損失

幸運的是，沒有其他船舶停泊在它撞上的碼頭上。就在3小時前，一艘成品油輪還停泊在那裡。如果她還在那裡，極有可能遭受嚴重損壞，可能會導致油污洩漏和/或易燃貨物溢出引起火災，進而引發高額協力廠商索賠。

如何避免此類事故?

- ★ 船長與引航員在交接時，應討論航行計畫，並明確指出對河流水動力影響的顧慮，包括岸吸與岸推效應。船長和引航員應就規避這些影響的方案達成一致，同時在可能產生那些影響的區域密切監視船舶的動態。
- ★ 航次計畫應列出船舶在整個內河過境時的航線和位置，並應考慮到所有可能出現岸吸或岸推效應的區域。
- ★ 良好的駕駛台資源管理（BRM）包括密切跟蹤船舶的航行和船舶對舵令回應。在這次事故中，更好的BRM本應會很快識別出船舶的軌跡比計畫的更靠近河岸，這增加了河岸吸力的風險。良好的BRM本應更快地識別出船舶未能回應預期的左舵命令。

當你在事故發生前發現安全隱患...

那是一次好的防損。

當你在事故發生之前停止危險操作...

那是一次好的防損。

當你考慮並監測河流航行時的
岸吸效應和岸推效應...

那也是一次好的防損!



美國保賠協會特向 [Independent Maritime Consulting, LLC](#) 對本檔作出的貢獻致以誠摯的謝意。



American Steamship Owners Mutual Protection & Indemnity Association, Inc.

American Steamship Owners Marine Insurance Company (Europe), Ltd

Shipowners Claims Bureau, Inc., Manager

New York

tel +1 212 847 4500 fax +1 212 847 4599
email info@american-club.com web www.american-club.com

Houston

tel +1 346 223 9900
email claims@american-club.com

Shipowners Claims Bureau (UK) Ltd.

London

tel +44 20 7709 1390
email claims@scb-uk.com

Shipowners Claims Bureau (Hellas), Inc.

Piraeus

tel +30 210 429 4990 fax +30 210 429 4187
email claims@scb-hellas.com

SCB Management Consulting Services, Ltd.

Hong Kong

tel +852 3905 2150
email hkinfo@scbmcs.com

SCB Management Consulting (China) Co., Ltd.

Shanghai

tel +86 21 3366 5000 fax +86 21 3366 6100
email claims@scbmcs.com