



发现了问题，来自美国保赔协会。

过度依赖电子海图以及驾驶台资源管理 (BRM) 不善导致一艘船舶搁浅

描述

一艘500英尺（152米）长的船舶要进入一个不熟悉的港口，因泊位意外无法使用，在即将到港时被推迟进港。船长将船舶减速随后决定将船舶漂流到海上直到泊位可用。

漂流过程中，船长掌舵。二副和一名甲板学徒、一名一级水手瞭望。二副在监测电子海图，甲板学徒在纸质海图上标记位置。船长允许船舶间歇性漂流并在其他时间缓慢前进。

出港的船舶包括一艘游轮、一艘散货船和一艘大型动力游艇，该船与这些船只进行了大量无线电讨论，以协调安全通行安排。因为游轮晚点了，船长开始接近港口去接引水员的时间被进一步推迟。有一次，船长要求值班大副根据海图上的水下危险情况绘制船只的位置。在进行修复的过程中，船只在危险的地方搁浅。

调查显示：

- 航行计划没有按照SMS执行，缺乏实质性细节，并且在船舶延误时没有更新。
- 尽管船舶是第一次到达港口，但并未按照SMS的要求进行抵达前简报。
- 值班二副几乎完全依赖电子海图导航，这与SMS的要求相反，SMS要求使用纸质海图作为主要航工具。
- 学员只能在纸质图表上绘制修正图，他的工作从未受到监控。如果对其进行监控，则会注意到船只靠近危险。
- ECDIS安全等高线已适当设置为26英尺（8米），但警报以及“向前看”功能和“预测移动”功能已关闭。
- 船长允许整个驾驶台团队被其他船舶干扰，而不确保该船的位置受到监控。此外，驾驶台团队成员之间几乎没有沟通和协调。

实际损失

左舷螺旋桨严重损坏，左舷轴弯曲。舵杆移位，左舷船体和内部结构从船中一直到船尾均受损。该船因大规模维修而停航三个月，维修费用超过100万美元。

潜在后果

这艘船很幸运，船体没有破裂，也没有污染。同样幸运的是，这艘船仍然可以航行，尽管速度有所降低，而且不必被拖到数百英里的维修设施。



发现了问题

过度依赖电子海图以及驾驶台资源管理 (BRM) 不善导致一艘船舶搁浅

九月 2021



因搁浅对螺旋桨和船体底部造成损坏

预防

- ★ 驾驶台资源管理对安全航行至关重要，也是船长的责任。
- ★ 至关重要的是，整个驾驶台团队在沟通和理解航行计划和驾驶台责任分配时，应具有相同的思维模式。
- ★ 同样重要的是，驾驶台团队感到有能力沟通和共享信息，因此他们作为一个团队工作。
- ★ 我们建议将电子海图及其所有功能用作航行辅助设备，但不作为船舶航行的唯一倚仗。
- ★ 良好的航行计划应该是重点，尤其是当进入一个不熟悉的港口时。

當你在他人受傷前就發現了風險...

當你在壞事發生前就解決了問題...

當你為自己的安全負責...

這很不錯!

這很不錯!

這也很不錯!



美国保赔协会特向 [Independent Maritime Consulting, LLC](#) 对本档作出的贡献致以诚挚的谢意。



American Steamship Owners Mutual Protection & Indemnity Association, Inc.

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