



发现了问题，来自美国保赔协会。

船长引航员 触碰码头

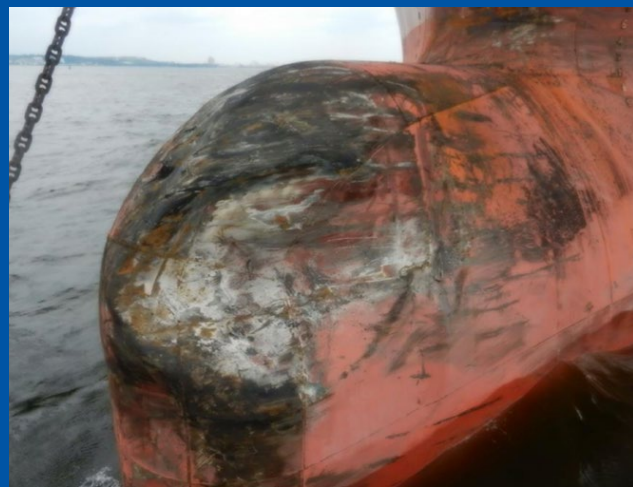
描述

一艘散货船在进港之前接上引航员。船长和引航员之间进行沟通。他们讨论船舶操纵、推进器系统的状况、天气、预计的交通情况、计划使用两个港口拖轮。除了船长和引航员外，二副和舵工在驾驶台值班。二副负责控制推进器，并监视船舶雷达和位置。

引航员在引领船舶通过防波堤并沿河而上时作出舵和主机指令。船速当时7节。当船舶靠近河的大转弯处，引航员命令右转向25度。当他看见船舶转向比他想的要慢时，他很快意识到转向不够。他很快命令右满舵，并且命令主机后退。虽然舵和主机反应迅速，船舶还是与附近的码头触碰，造成船艏和码头结构损坏。

事故发生后，船长在其声明中表示他想到引航员的速度太快，他没说什么。考虑到引航员熟悉港口，并且船长第一次来该港口，船长没有及时阻止引航员的判断。船长还表示他将船舶的引航卡交给了引航员，但他不记得引航员是否看过。

对船舶操控系统的检测表明系统运转正常，没有延迟响应。对航次数据信息进行检查，发现舵工和二副对引航员的回应正确，没有延误。做笔录时，二副还表示他感觉到船舶速度超出谨慎驾驶的速度。他不认为他有资格讲什么，因为引航员了解港口情况，并且船长正密切监督引航员的行为。



实际损坏

仅船艏发生损坏。码头损坏范围更大，防撞装置大部分损坏，混凝土结构也发生损坏，修理费超过美元163,000元。



发现了问题

船长 引航员 触碰码头

四月 2022

潜在的人身伤害和损坏

船舶和码头的损坏可能更大。幸运的是，靠泊码头的驳船在事故发生前不到一个小时开走了，否则驳船也将损坏。

预防

- ★ 船长和引航员之间良好的沟通非常重要，这绝不能被视为一种形式而已。
- ★ 船长和引航员之间的沟通应包括计划航线和船舶速度的内容，还包括对航行状况和位置提出质疑。
- ★ 船长应相信他/她的判断，并对引航员的行为或不作为立即提出担心。
- ★ 驾驶台良好的管理包括要创造出每个人，包括低级别船员在内，都能够在发现错误或认为不安全的情况敢于发表意见的氛围。

当你在他人受伤前就发现了风险...

当你在坏事发生前就解决了问题...

当你在船长和引航员之间沟通上额外花些时间，并在当你认为出现不安全情况下敢于讲出来时...

这很不错.

这很不错.

这也很不错!



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