



发现了问题，来自美国保赔协会。

## 船長引航員觸碰碼頭

### 描述

一艘散貨船在進港之前接上引航員。船長和引航員之間進行溝通。他們討論船舶操縱、推進器系統的狀況、天氣、預計的交通情況、計畫使用兩個港口拖輪。除了船長和引航員外，二副和舵工在駕駛台值班。二副負責控制推進器，並監視船舶雷達和位置。

引航員在引領船舶通過防波堤並沿河而上時作出舵和主機指令。船速當時7節。當船舶靠近河的大轉彎處，引航員命令右轉向25度。當他看見船舶轉向比他想的要慢時，他很快意識到轉向不夠。他很快命令右滿舵，並且命令主機後退。雖然舵和主機反應迅速，船舶還是與附近的碼頭觸碰，造成船艙和碼頭結構損壞。

事故發生後，船長在其聲明中表示他想到引航員的速度太快，他沒說什麼。考慮到引航員熟悉港口，並且船長第一次來該港口，船長沒有及時阻止引航員的判斷。船長還表示他將船舶的引航卡交給了引航員，但他不記得引航員是否看過。

對船舶操控系統的檢測表明系統運轉正常，沒有延遲回應。對航次資料資訊進行檢查，發現舵工和二副對引航員的回應正確，沒有延誤。做筆錄時，二副還表示他感覺到船舶速度超出謹慎駕駛的速度。他不認為他有資格講什麼，因為引航員瞭解港口情況，並且船長正密切監督引航員的行為。



### 實際損壞

僅船艙發生損壞。碼頭損壞範圍更大，防撞裝置大部分損壞，混凝土結構也發生損壞，修理費超過美元163,000元。

# 潛在的人身傷害和損壞

船舶和碼頭的損壞可能更大。幸運的是，靠泊碼頭的駁船在事故發生前不到一個小時開走了，否則駁船也將損壞。

## 預防

- ★ 船長和引航員之間良好的溝通非常重要，這絕不能被視為一種形式而已。
- ★ 船長和引航員之間的溝通過應包括計畫航線和船舶速度的內容，還包括對航行狀況和位置提出質疑。
- ★ 船長應相信他/她的判斷，並對引航員的行為或不作為立即提出擔心。
- ★ 駕駛台良好的管理包括要創造出每個人，包括低級別船員在內，都能夠在發現錯誤或認為不安全的情況敢於發表意見

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...

當你在船長和引航員之間溝通上額外花些時間，並在當你認為出現不安全情況下敢於講出來時...

這很不錯。  
這很不錯。

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](mailto:info@american-club.com) web [www.american-club.com](http://www.american-club.com)

#### Houston

tel +1 346 223 9900  
email [claims@american-club.com](mailto:claims@american-club.com)

### Shipowners Claims Bureau (UK) Ltd.

#### London

tel +44 20 7709 1390  
email [claims@scb-uk.com](mailto: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](mailto:claims@scb-hellas.com)

### SCB Management Consulting Services, Ltd.

#### Hong Kong

tel +852 3905 2150  
email [hkinfo@scbmcs.com](mailto:hkinfo@scbmcs.com)

### SCB Management Consulting (China) Co., Ltd.

#### Shanghai

tel +86 21 3366 5000 fax +86 21 3366 6100  
email [claims@scbmcs.com](mailto:claims@scbmcs.com)