



发现了问题，来自美国保赔协会。

系泊線松弛

描述

一艘雜貨船停泊在一個系泊設備內，準備從左舷卸下貨物至碼頭。該船使用的是標準的系泊線配置，包括船頭和船尾線，一條前部和尾部的彈簧線以及兩條船尾線。

由於預計該船的吃水會隨著貨物的卸下而減少，船長指示在系泊線上留有一些松弛。但他沒有明確說明松弛多少，也沒有親自檢查系泊線。當時天氣溫和，風速約為1-2節，該碼頭沒有明顯的水流。

卸貨開始後不久，一艘油輪經過。油輪的尾流導致雜貨船移動，將其推入碼頭，然後將其拉離碼頭，同時也使其向前滑動。由於系泊線的松弛，這種移動是非常大的。

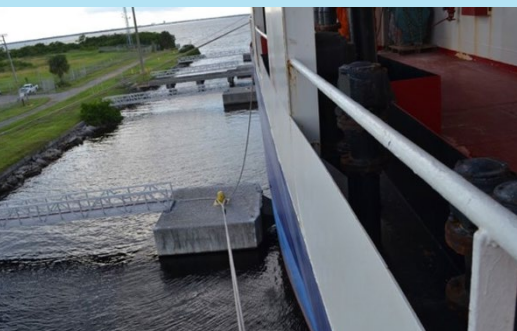
船舶的重量和向前的移動損壞了護欄系統，並在船體上產生了一系列的刮痕。系泊線沒有損壞，碼頭上的系纜樁也沒有損壞。然而，幾個大的橡膠護舷從它們的支架上被撕下來。

調查認為，在當時的情況下，系泊線的松弛程度過大，大副試圖為船員節省一些工作來處理系泊線是不合適的。調查還得出結論，油輪以合理的速度經過，與雜貨船保持了合理的距離。

實際傷害和損害

損害僅限於碼頭上的護舷系統和雜貨船左舷的油漆刮擦。事故發生前，護舷系統的狀況不明，這就產生了一個問題，即該船是否應對損害負責，或者護舷系統在該船到達之前是否處於不良狀態。該索賠案花了一年多的時間才被解決，維修和法律費用總計超過96,000美元。

用總計超過96,000美元。





潛在傷害和損害

這起事故本來可能會更糟糕。如果事故發生時有人站在或走在舷梯上，他們可能會受到嚴重傷害。儘管系泊線是按照設計和使用目的而固定的，但如果一條或多條系泊線脫落，船舶的移動很容易造成船體損壞，比油漆刮擦損壞更嚴重。

預防

- ★ 考慮到貨物的裝卸、潮汐的變化以及風向和天氣的變化，應始終認真和謹慎地系好系泊線。
- ★ 省時快捷方式，例如在預計卸貨時調松系泊線，只有在評估了相關風險後才能被考慮，而且只能逐漸進行。

★ 系泊計劃應考慮到其他船舶在附近經過的可能性，系泊配置也應相應調整。

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...

當你發現系泊線不應該因為預期的吃水變化而松弛...

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 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