



# 发现了问题，来自美国保赔协会。

## 糟糕的锚泊值班

### 描述

一艘杂货船在夜间停泊在一个繁忙的锚地，等待一艘将于第二天早上抵达的燃油驳船。该船的主机处于备用状态，并设置了锚泊值班。船长留下命令，如果走锚，就呼叫他。由于附近还有其他几艘船只，值班的三副在电子海图（ECDIS）上设置了一个锚圈，如果船舶移动超出了锚圈的范围，警报就会响起。对电子海图进行定期监测，没有采取其它解决方案。

四点前不久，二副来值班。他注意到并记录了船只的位置，并认为船只可能已从最初停泊的地点发生了移动，但并不过分担心。4时30分，瞭望员报告说，该船似乎正在靠近另一艘船。

二副检查了电子海图，意识到正在发生走锚。他通知了船长，并命令机舱尽快启动主机。然而，在主机发动之前，船舶与另一艘锚泊船发生了碰撞。

调查发现，锚圈报警器设置不当，设置的距离过远。此外，二副对电子海图不够熟悉，无法核实报警器设置是否正确。最后，值班的二副、三副都没有确定船只的位置，也没有意识到导致走锚的潮流增加。

### 实际损失

两船损坏超过了125万美元，并且两船都停用超过1个月。幸运的是，两船都只有水上部分发生损坏。

### 潜在后果

如果一船或两船的船壳的水下部分发生损坏，船舶的损坏可能会更加严重。进一步来说，如果任一船舶的燃料舱断裂，还会导致严重的环境破坏。

### 预防

- ★ 海员应该知道如何正确和全面地操作所有可用的航行设备。
  - ★ 锚泊值班最佳实践包括定期确定和记录船舶位置。
  - ★ 海员应了解天气和潮流引起的条件变化，并考虑可能进入、离开和停泊在附近的其他船舶。
- ★ 当锚泊在靠近其他船舶或其他危险的地方时，海员应确保如果发生走锚，主机能够在足够的时间内准备就绪以便使用。



当你在出问题前就发现了风险...

这很不错.

当你在坏事发生前就解决了问题...

这很不错.

当你及时发现船舶走锚并及时采取行动...

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)