



# 发现了问题，来自美国保赔协会。

## 航次计划问题导致搁浅及船舶损失

### 描述

一艘杂货船（长95米）正在沿苏格兰西海岸进行国际航行。该船只需要八名船员，船长和大副在驾驶台上轮流站岗值班。

根据公司安全管理系统（SMS）程序，大副负责制定航行计划，船长负责批准。然而，在这次航行中，大副监督货物操作时，船长草拟了航次计划。航次计划是在船舶的电子海图（ECDIS）上创建的。由于航次计划是由船长准备的，大副没有对计划进行审查以确保其安全。与所有指导相反，船长使用小比例尺海图制定了航次计划，该海图掩盖或隐藏了在更合适比例尺海图上可见的详细特征、危险和警告。

更糟糕的是，电子海图中的安全轮廓被设定为5米，并且从未改变，即使在那次航行中船只的吃水深度为5.6米。电子海图警报已全部关闭，定义电子海图监测区域矢量和扇区的“展望”功能已停用。

由于天气和后续海况不断恶化，船长在船舶航行后更改了电子海图中的航行计划。他通过改变轨迹线做到了这一点，但同样没有使用合适的大比例尺图表。不经意间，他将船只直接驶过一个在大比例尺海图上有明确标记的海图浅滩，但该浅滩在使用的小比例尺海图上看不到。由于他修改了自己最初的航行计划，因此没有其他人来检查航行计划是否有任何错误或问题。



# 实际损失

当船撞上浅滩时，多个空压载水舱出现破洞，并很快灌满了水。由于一艘损坏的船在恶劣天气下搁浅，有沉没的危险，船长决定弃船，全体船员被直升机营救。

该船的损坏范围如此之广，以致该船被宣布为推定全损。

# 预防措施

- ★ 良好的航次计划需要注意细节并使用大比例尺海图，无论是纸质海图还是电子海图。
- ★ 航次计划的一个关键部分是独立审查，无论是谁准备的，都要抓住任何如果不被发现可能危及船舶安全的错误。
- ★ 航次计划的变更应受到与初始航次计划相同的必要监督，这种监督可能至关重要。
- ★ 将固有的电子海图警报和功能视为关键安全网，而不是将其静音或停用。

当你在出现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。

当你发现了航次计划和电子海图设置方面的错误...

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)