



发现了问题，来自美国保赔协会。

工作分心导致船舶搁浅

描述

一艘杂货船空载航行，准备到下一个港口装货。这次停靠是最后一分钟的改变，需要在出发前将新的纸质海图紧急送达该船。这些海图是在该船出发前几分钟刚拿到船上的。虽然配备了电子海图显示和信息系统（ECDIS），但当时这艘船的政策是使用纸质海图作为主要导航手段。

二副负责起草航行计划并提交给船长作最后批准。由于在最后一刻改到一个不熟悉的港口，而纸质海图又很晚才送到船上，导致在出发前没有完全制定出一个航行计划。船长决定分批审查和批准航线计划，以避免不必要的延误。

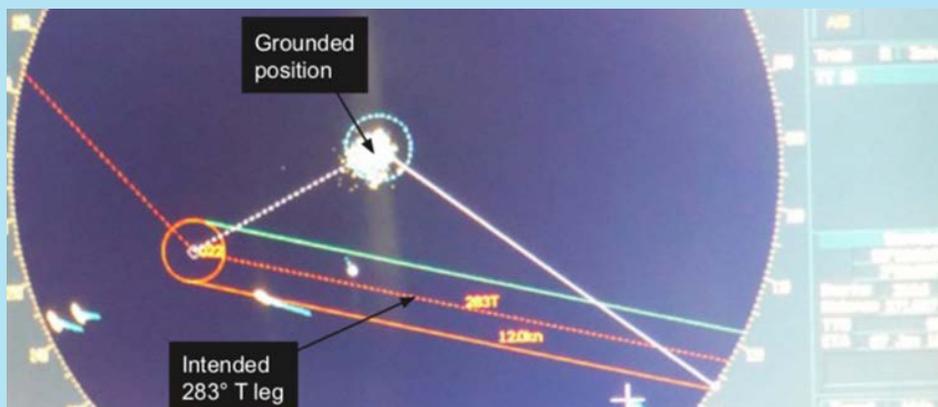
二副在船舶开航后的第二天12点开始值班。他计划在余下的航程中完成航线计划，并在值班时用最新的修正值更新海图。

在完成航行计划草案后，二副开始进行海图修正工作，同时继续为船舶导航。他的多任务工作于1520时船舶搁浅在海图显示的礁石上突然结束。

调查显示，二副在处理航行计划和更新纸质海图时，明显地分散了他的主要值班职责。这些工作的分心导致他最初错过了一个计划中的转弯，后来在海图上错误地绘制了一个固定点。虽然这个定点是正确的，并记录在日志中，但他在海图上的绘制是错误的。如果这个定点是正确的，二副就会发现该船明显偏离了预定轨道线，有搁浅的危险。

此外，调查显示，二副将注意力集中在航行计划和海图的修正上，导致他在12点时没有审查为该部分航程批准的航行计划，从而导致了执行不力的值班。他没有识别船舶在即将到来的值班期间将遇到的航行风险。

调查人员还确定，安全管理系统（SMS）中的许多要求没有得到遵守，这些要求涉及航行计划、船桥值班程序和限制水域的航行。



实际受伤及 损失

这艘船被硬生生地搁浅了几个小时，直到潮水上涨时才被重新浮起。该船被停止使用，并被直接送往船厂进行详细的受损评估和维修。幸运的是，船员没有受伤，也没有污染。

潜在损失

这次搁浅和由此造成的船壳损坏可能会更严重。喘咳可能已经被穿透，船体部分进水。可能会造成重大的污染事件。

预防

- ★ 应提醒船员，值班人员的首要责任是保证船舶的安全航行。
- ★ 换岗过程是至关重要的。接班的值班人员需要知道并核实船舶的位置、航线和速度。但他或她也需要在接班前确定船舶在该次值班期间可能遇到的潜在危险。
- ★ 值班时的分心应尽可能地消除或减少。这些分心包括其他合法的工作，如更新海图，检查电子邮件，补写航海日志，航行计划等。这些虽然都是合法的工作，但不应该在值班时进行。
- ★ ★ 航行计划应在出发前制定、审查和批准。此外，它们应该作为一个完整的泊位到泊位的计划提交审查，这样，航行的每一部分都可以在其他部分的情况下被审查。

当你在他人受伤前就发现了风险...

这很不错。

当你在坏事发生前就解决了问题...

这很不错。

当你在值班时意识到有风险的分心并消除它时

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