



发现了问题，来自美国保赔协会。

工作分心導致船舶擱淺

描述

一艘雜貨船空載航行，準備到下一個港口裝貨。這次停靠是最後一分鐘的改變，需要在出發前將新的紙質海圖緊急送達該船。這些海圖是在該船出發前幾分鐘剛拿到船上的。雖然配備了電子海圖顯示和信息系統（ECDIS），但當時這艘船的政策是使用紙質海圖作為主要導航手段。

二副負責起草航行計劃並提交給船長作最後批准。由於在最後一刻改到一個不熟悉的港口，而紙質海圖又很晚才送到船上，導致在出發前沒有完全製定出一個航行計劃。船長決定分批審查和批准航線計劃，以避免不必要的延誤。

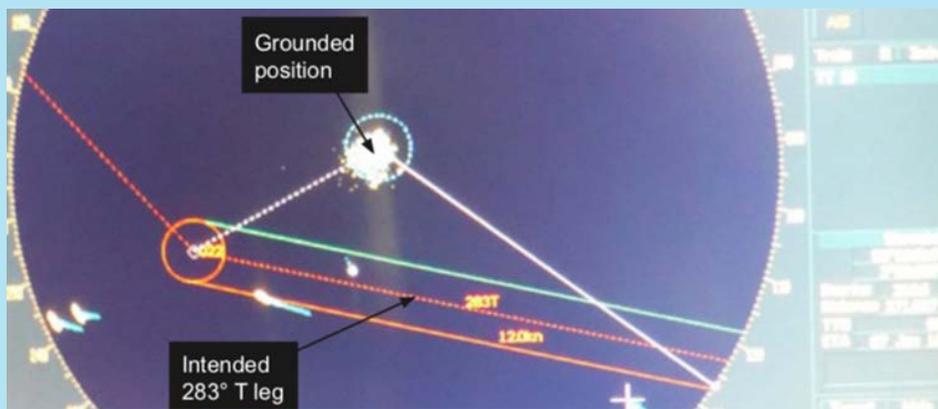
二副在船舶開航後的第二天12點開始值班。他計劃在余下的航程中完成航線計劃，並在值班時用最新的修正值更新海圖。

在完成航行計劃草案後，二副開始進行海圖修正工作，同時繼續為船舶導航。他的多任務工作於1520時船舶擱淺在海圖顯示的礁石上突然結束。

調查顯示，二副在處理航行計劃和更新紙質海圖時，明顯地分散了他的主要值班職責。這些工作的分心導致他最初錯過了一個計劃中的轉彎，後來在海圖上錯誤地繪製了一個固定點。雖然這個定點是正確的，並記錄在日誌中，但他在海圖上的繪製是錯誤的。如果這個定點是正確的，二副就會發現該船明顯偏離了預定軌道線，有擱淺的危險。

此外，調查顯示，二副將注意力集中在航行計劃和海圖的修正上，導致他在12點時沒有審查為該部分航程批准的航行計劃，從而導致了執行不力的值班。他沒有識別船舶在即將到來的值班期間將遇到的航行風險。

調查人員還確定，安全管理系統（SMS）中的許多要求沒有得到遵守，這些要求涉及航行計劃、船橋值班程序和有限制水域的航行。



實際受傷及 損失

這艘船被硬生生地擱淺了幾個小時，直到潮水上漲時才被重新浮起。該船被停止使用，並被直接送往船廠進行詳細的受損評估和維修。幸運的是，船員沒有受傷，也沒有污染。

潛在損失

這次擱淺和由此造成的船殼損壞可能會更嚴重。喘咳可能已經被穿透，船體部分進水。可能會造成重大的污染事件。

預防

- ★ 應提醒船員，值班人員的首要責任是保證船舶的安全航行。
- ★ 換崗過程是至關重要的。接班的值班人員需要知道並核實船舶的位置、航線和速度。但他或她也需要在接班前確定船舶在該次值班期間可能遇到的潛在危險。
- ★ 值班時的分心應盡可能地消除或減少。這些分心包括其他合法的工作，如更新海圖，檢查電子郵件，補寫航海日誌，航行計劃等。這些雖然都是合法的工作，但不應該在值班時進行。
- ★ 航行計劃應在出發前製定、審查和批准。此外，它們應該作為一個完整的泊位到泊位的計劃提交審查，這樣，航行的每一部分都可以在其他部分的情況下被審查。

當你在他人受傷前就發現了風險...

這很不錯.

當你在壞事發生前就解決了問題...

這很不錯.

當你在值班時意識到有風險的分心並消除它時...

这也很不错!



美國保賠協會特向 [Independent Maritime Consulting, LLC](#) 對本檔作出的貢獻致以誠摯的謝意。



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