ANDREW LIU & CO LTD

Address: 25th Floor, Fortis Bank Tower
No. 77-79 Gloucester Road, Wanchai
Hong Kong
Tel: +852 2521 0373
Fax: +852 2521 2715
Email: marketing@andrewliu.com.hk
Website: http://www.andrewliu.com.hk
And at Shanghai: +86 21 6323 0825

Club Circular: Case Study from Gard
Date: 18, April 2012

船舶离港时，漂在水面的缆绳可能引发的问题

一艘满载26000GT的集装箱船正准备离港开往里约热内卢，船长完成了对所有机器设备和航海仪器的测试后，开始解缆使船舶单绑，引水登轮，同时有一艘拖轮被指派协助离港。拖轮连接并拉紧两根艉缆，很快拖轮和船舶推进器使船舶平移离开码头。

引水和船长准备使船舶右转进入航道。在船舶离开码头50米远的时候，拖缆突然从拖钩上松了下来，驾驶台并没有发出这一操作指令，也没有收到执行这一操作的通知。

在拖轮船长和引水用本国语言交谈几秒之后，拖轮船长命令拖轮离开，引水也立即确认了这一指令。在船尾接受这一指令的三副说，在指令下达之前，拖轮早已松开缆绳。那时，引擎和螺旋桨都没有工作。艉甲板的船员于是开始绞缆绳，使之离开水面和螺旋桨区域。同时，船长全速开动船艏推进器以确保船舶远离码头。

然后，拖轮移到了船的右舷，开始推动船舶。

拖轮扔到水里的缆绳被强烈的水流冲向船艉水面下。艉甲板的船员没能把拖绳拉出水面，最终两根缆绳被卡死。船长得知这一消息，并没有试图把车调为“低速前进”，引擎和螺旋桨始终没动。

在成功进入航道后，船长下令，关闭侧推器引擎，并转动船舵以使舵叶转动，希望这一操作能使卡死的缆绳松开。然而，在几次尝试之后，显然这不管用，需要专业的救助。船长不得不再次将船靠码头，30分钟后船上所有的缆绳收紧在码头上了。

Andrew Liu & Co. Ltd

水下作业公司被请来查明情况，发现这两根缆绳被绞死螺旋桨上。为了从螺旋桨解开这两根缆绳，船舶延误了4天。

协会希望通过该案例，使相关人员注意：

- 要对所在港口水流对缆绳的影响有充分的预估
- 艉甲板船员必须及时报告现场情况
- 熟悉相关离港操作指示
- 船长/引航员交换信息的时间和内容
- 拖轮船长的操作指令
- 如何监控引水与拖轮船长的交流（本国语言？）
- 离港前相关方通信设备的测试

通过分析该案例的事故原因，协会希望会员在船舶操作过程中，加强信息及时、有效的交流，同时提高操作技能，准确判断港区水流情况，确保船舶各项操作的安全。

以上由 ANDREW LIU & CO.,LTD 编译，应以英文为准！

Andrew Liu & Co. Ltd