

Circular From LONDON

Date: 23 November 2017

吉大港：港外锚地并靠操作

目前停靠孟加拉吉大港的船舶数量有较大的增长。由于大多数的散货船通过并靠操作，将货物减载到驳船，所以吉大港港外锚地船舶的拥挤在不断增加。

去年，吉大港港外锚地任何时候的平均抛锚船舶数量在60到90艘之间。不断增加的船舶抛锚在易受西南季风的锚地里，那里盛行的4-6节流速的强流，以及不良的锚地抓力，造成了大量的事故。

去年，在锚地发生的事故有所增加，但是以协会的历年记录而言，在此区域内每年总是会有过此类事故。鉴于近期在锚地事故频发，船员在易发生走锚事故的“国际性热点地区”的操作时，保持必要的警惕是非常重要的。此类走锚事故不仅可能会造成轻微的船舶间的碰擦，甚至造成船舶搁浅及相关联的油污风险。

因此，协会认为吉大港港口当局指南对在港外锚地抛锚船舶的船长的提醒是非常恰当的。

在制定航行计划阶段，应该充分考虑以下指南摘录并结合当地的航路指南和主要的港口信息：

孟加拉协会通代提供指引

吉大港港口当局对于在港外锚地抛锚船舶的船长的指南摘录：

1. 抛锚时要和其它船舶保持安全的距离。
2. 如果船舶的富裕水深少于2米，船舶就有发生走锚的可能性。走锚特别在大潮和季风时期会更加容易发生，此时潮流的流速可能高达6-7节。为了始终保持船舶在安全状态，在抵达吉大港港外锚地前，经过Kutubdia时，船舶的吃水理想状态要调整到小于10.5米。直到船上的货物被足够的减载，否则，在潮流从低潮转向高潮期间，越小的富裕水深，会导致船舶走锚的风险越大。
3. 在有减载船舶并靠的情况下，船舶发生走锚的机会更大。作为预防措施，尽量多松锚链(至少9节锚链入水)，自始至终保持主机随时可以启动，尽量保持最少数量的减载船并靠。

4. 请牢记锚地潮流的流速非常强劲，所以在进入锚地进行抛锚或接领航员时，绝对不要尝试近距离横越另一艘锚泊船的船首，因为这样可能导致你的船骑在他船水下的锚链上。
5. 为了新到的深吃水船舶有足够的安全锚泊空间，在A锚地减载的深吃水船舶，一旦减载后船舶吃水满足要求，应尽快移到B或C锚地。
6. 船长必须远离禁锚区域抛锚。
7. 船长不得在江河入海口处附近抛锚。
8. 在上、下领航员时，船长必须小心谨慎地操纵船舶。
9. 要定期对提供过驳并靠作业的减载船进行检查，确保配备了足够强度和数量的靠把和缆绳。假如天气和海况恶化，应该立即解缆，让并靠的减载船尽快离开。

信息来源：London P&I Club