

Circular From London

Date: 25 April 2018

走锚：船长的权力和责任

在国际安全管理规则(ISM Code)中，船长在许多特定情况下拥有做出指挥决策的绝对权力。协会提请所有船东认真考虑他们的既定程序是否足以支持船长做出撤离锚地的决定。

协会曾经处理过一个案件：一艘船舶独自锚泊在离岸1海里的锚地，强劲的向岸大风导致船舶走锚。同时，由于船舶主机未能及时被启动，最终船舶搁浅，船上的燃油舱破裂。

只有在正确理解和判断船舶收到的各类气象资料后，船长才能做出船舶离开锚地的决定。恶劣天气即将来临的预警公告已被船舶妥为存档，但因该警告并未被认真对待，致使船舶走锚并搁浅的情况也并不少见。

“风暴锚地”(Storm Anchorage)带来的安全假象仍然是一个问题。最近，一艘入会船舶于台风“天鸽”来袭时，在指定的“风暴锚地”锚泊后搁浅。最终“风暴锚地”并没有提供足够的保护以防止船只走锚及避免发生随后的巨额索赔。船长最重要的责任仍然是通过所有可用的预报手段监测天气情况，这样才能在指挥船舶的整个过程中做出更好的决策。

信息来源：London P&I Club