

M2114

Posted on 11.07.2023 by Adam Parnell

Category: [General maritime](#)

Report Title 在繁忙的航道上与游艇相撞

Initial Report

一艘游艇离开他们的岛屿港口，在拥挤繁忙的水域航行4天。天气预报说有强风，但游艇上的风速计坏了。在4小时的夜间值班(2200-0200和0200-0600)中，船员分成两组。一个人掌舵2小时，而另一个人在驾驶舱内睡觉，他们会在值班的中途交换。海风温和，偶有阵雨。

这位报告者说：“第三天凌晨4点15分，我本人在掌舵，同事在驾驶舱睡觉。游艇行驶在航线上，AIS系统显示附近没有船舶。突然，一个巨大的影子出现在右舷，一声巨响笼罩了游艇。

主桅倒向船尾，断了，只靠索具撑在水面上。后桅仍然直立，但右舷的大部分已经严重损坏，连同船头斜桅一起被扯掉了，但船舶水线以下似乎没有损坏。

与我们相撞的那艘集装箱船没有减速的迹象，并把我们拖了大约2英里，尽管我船其他船员发射了遇难火箭来吸引他们的注意。在船上有人注意到我们之前，我们开了九枪。集装箱船放慢了速度，停止了抛放左锚。与此同时，我也决定激活EPIRB，因为这是别人听到我们的唯一方法。

不幸的是，来自甚高频的DSC警报是无用的，因为天线损坏了，便携式无线电的范围有限。我用便携式甚高频装置发出了求救信号，希望集装箱船上的人能听到我们。

在启动EPIRB的几分钟内，COSPAS SARSAT系统联系了我们，我们将所有信息汇报给该系统。他们告诉我们，他们已经通知了当地的海岸警卫队。然而，没有人出现，也没有人联系上。

事件发生一个多小时后，集装箱船上的五名船员从梯子上下来，好不容易才把索具和帆从船的右舷锚上取下来。

7点左右，我们把所有的东西都捆起来，慢慢地驶完最后30英里，进入目的港，安全停泊。”

Comment

这是对一起严重事件的戏剧性描述，尽管我们缺乏集装箱船的视角，但它强调了几个重要的安全教训。

两艘船都没有看到对方，尽管两艘船都亮着航行灯。然而，当船身倾斜时，游艇灯光的范围会明显减小，而且集装箱船的高船首会在船身前方形成一个很长的“盲区”，不利于其灯光和雷达。此外，中等海况和阵雨造成的雷达杂波会影响对游艇和较小船只的探测。许多游艇只携带AIS接收器，没有发射器。

让一个人在值班时睡觉是不合理的：他们的睡眠会受到干扰——最终导致疲劳——而且在拥挤的水域航行时

舵工会失去宝贵的瞭望机会。

幸运的是，游艇船员发射了遇难火箭，启动了EPIRB，最终吸引了集装箱船的关注。有应急设备和程序是必要的，以防此类事件的发生。不幸的是，来自甚高频的DSC警报是无用的，因为损坏的天线和有限的便携式无线电范围。这突出了定期检查和维护所有通信设备的重要性。应考虑将甚高频天线放置在更安全的位置。

令人担忧的是，当地海岸警卫队在收到COSPAS SARSAT系统的警报后没有出现或联系上。这应该引起有关当局的注意，以确保在紧急情况下遵循适当的协议。

总的来说，在长途航行中，尤其是在繁忙拥挤的水域，必须优先考虑安全和准备工作。

Key Issues

团队合作——当在繁忙拥挤的水域，夜间和恶劣天气条件下作业时，额外的瞭望以协助操舵是至关重要的。在这些高风险地区航行时，应调整值班时间表。

压力——在风速计有缺陷，预报有恶劣天气，航道繁忙拥挤等情况下，船员决定进行不间断航行，这表明他们受到了不适当的外部或自我施加的时间压力。要意识到这种压力，并勇于挑战。

分心——分心会降低态势感知能力。考虑到值班的只有一名瞭望人员，有可能是由于工作分散而无法发现靠近的船舶。

疲劳——有可能是疲劳的因素导致了缺乏足够的瞭望。疲劳的一个关键特征是风险接受能力差。值班人数应该增加一倍，以提高态势感知能力。

fatigueFatigue

pressurePressure

distractionDistraction

teamworkTeamwork



There are no comments yet.