

M2154

Posted on 12.10.2023 by Adam Parnell

Category: [General maritime](#)

Report Title拖锚以到达临时锚地

Initial Report

一艘满载的油轮在白天靠近配备浮标的航道时，关闭了主机，以便预留更多的时间让泊位上的船舶离泊，缓解泊位紧张情况。

在通过港口外入口时，主机被要求以“微速前进”，但主机未能启动。几分钟过去后，机舱一直没有提供关于问题性质的明确信息，最后似乎是保险丝的控制出现问题。

鉴于轮机员无法立即对主机进行现场控制，应船长和引航员的要求，决定将右舷锚进行拖锚操作到靠近安全水域的临时锚地。

船长请求一艘拖轮到现场协助以便将船舶转移到指定的锚地。

轮机员最终对主机进行了现场控制。大约2个小时后，拖轮到达现场，并在开始起锚前系紧船首。根据需要，使用主机的现场控制将船舶拖至指定锚地。该船在锚地锚泊了三天，由船级社验船师进行修理。

报告者担心的是，评估机械故障的时间过长，需要必须立即进行抛锚操作，并且需要更加熟悉现场应急处置。

Comment

报告强调，准确的评估技能和熟悉海上应急设备对于确保海上作业的安全有效至关重要。报告强调了经验在确定工程问题原因方面的重要性，轮机团队需要进行集体思考，以便与驾驶台团队有效合作，预测和规划必要的行动。

然而，基础设施支持和援助的可用性可能因船舶所在位置而异，从而增加了紧急情况的复杂性。

在培训轮机员集体解决工程问题方面，建议采用短期策略方法，尤其是在没有预先确定的规则或程序可用的情况下。在机舱控制室召开会议，讨论问题、评估风险、评估可用时间，可以大大加强团队合作，建立共享的智力模式，改善机舱团队和驾驶台团队之间的沟通。这种合作方式有助于确保对挑战做出协调一致的反应。

报告还建议，轮机员应熟练掌握其船舶特有的现场控制系统的操作方法，并定期练习，以保持对系统的熟悉程度。要求每位轮机员在任职期间（通常每三个月一次）至少操作一次现场控制装置，有助于保持其技能敏锐性，确保他们能够有效地管理关键设备。

报告还肯定了船长和引航员在上述具体事件中表现出的专业精神。他们的行动与发动机问题的严重程度相

一致，反映了他们的专业知识和妥善处理挑战的能力。

Key Issues

警觉——让驾驶室知道轮机舱的问题至关重要。信息交流应简洁明了。如果您仍在试图找出问题所在，请直接说明。驾驶室团队可以根据这些信息采取行动并制定应急计划。驾驶室团队应该明白解决问题可能具有挑战性，并在制定应急计划时考虑到这一点。

团队合作——针对问题建立共享的智力模型，迎接挑战。这是一项技能，所有操作负责人都应接受培训，以便在应急行动中应用。

能力——在下一艘船上提出这样的问题：我们都知道如何操作主机应急现场控制装置吗？上次练习使用它们是什么时候？在条件允许的情况下□DPA/船舶管理人员应要求查看ESC的运行情况。

lack_of_knowledgeKnowledge

teamworkTeamwork

lack_of_assertivenessAssertiveness



