

中国船东互保协会文件

中船保防损字[2009]14号

关于印度尼西亚泗水港国际集装箱码头进港困难的通函

各会员公司：

最近从国际保赔协会获悉，船舶进入印度尼西亚泗水港国际集装箱码头时遇到困难，据了解，进入港口靠码头变得困难是由各种因素的综合作用造成的。

该条航道以浅窄著称，《进出港指南》中给出的最大吃水为10.2米。另外，该指南还通告“吃水在9.5米至10.2米之间的船舶在该进出口航道中必须有拖船护航，且只能在高潮时进港”。建议船长在船舶进港时全程密切关注潮汐情况、船舶的吃水和船底下的富余水深等情况。

据称有大量船舶停泊在进港航道和港内航道上，造成航道阻塞拥挤，欲进出码头的船舶不得不紧挨着停靠的船舶通过。除了停泊的大型船舶外，还有许多小船在港内随意航行，造成该水域变得混乱不堪。由于港内水流造成船的漂移，上述情况显得更加变化不定。

英国海军海图的比例尺比较小，不适合船舶进港时使用，而当地主管部门也没有发布海图更正的信息，这就意味着这些海图经常是不正确的；使用这些海图时，需要时刻保持警惕。

某些引水员的英文水平较差，导致沟通困难，使引水员无法完全了解船舶的特性，很难判断出船的操纵性能以及其它影响船舶安全的因素。在港内使用拖轮时，也应小心谨慎，这些拖轮是按常规方式运作的，可能不会特别留意港内新发生的情况，而引水员基本无法控制拖轮的行动。

由于港内的船舶众多，船长和驾驶员十分有必要注意引水员的操船行动，并要加强了望，掌握好其他船舶的动态，及时提醒引水员注意，必要时船长要亲自指挥操纵船舶。时刻谨记，负责船舶整体安全的是船长，而不是引水员。

因此，协会建议各会员船舶在进入泗水港时要特别小心谨慎。进港前拟定好航行计划，及时与引水和港方联系，把握好进港时间，确保高潮进港，把握好吃水与水深的关系，让所有驾驶员了解港内的具体情况，进港时要加派瞭望人员，并在船头加派聊头人员，备妥双锚。全程要确保主机和各种机械的良好操纵性能，遇到紧急情况时确保能够采取有效的措施，防止事故的发生。

特此通函

中国船东互保协会

二〇〇九年八月十八日



主题词：船舶 进港 通函

中国船东互保协会

2009年8月20日印发