

## 风险提示 | 印度洋季风季，警惕船舶靠泊安全

作者：王勇



### 摘要：

根据印度气象局的预测，2025 年的印度洋西南季风有很大可能性高于往年平均水平，并且到来的日期会比以往会提前一周左右，预计将从今年的 5 月下旬一直持续到 9 月中旬。印度西海岸的贾伊加尔港务局（JSW）近期发布了一份安全通告，详细阐述了在 2025 年印度洋季风期间船舶系泊与锚泊的标准作业程序（SOP）。该程序对原有的技术指南进行了更新，其中涵盖《国际海上人命安全公约》《石油公司国际海事论坛系泊设备指南》和《国际散装运输液化气体船舶构造和设备规则》以及当地港口的要求。旨在提醒船舶在印度洋季风时节印度港口停泊期间遵守标准作业程序中的技术规定，以确保船舶的靠泊安全。

### 一、季风对船舶安全的影响

每年的 6 月至 9 月期间，是印度洋西南季风盛行的季节。在此期间，印度次大陆上空便会刮起强劲的西南风，并伴有暴雨和山洪暴发，包括印度、巴基斯坦、斯里兰卡和孟加拉国的陆地和沿海水域都将直接受到影响，缅甸、泰国、柬埔寨和越南在内的东部国家也会受到波及。这对于靠泊于该地区港口作业的船舶是十分危险的，持续的季风会使得船舶在靠泊期间可能会受到开风影响，被吹离码头并与码头形成开档，严重影响船舶的靠泊安全、装卸作业和人员上下，这将导致船舶与码头触碰，与前后船发生碰撞，还能会损坏港机并导致人员落水等事故。同时，由于长时间季风带来的涌浪也会波及到港口锚泊和靠泊的船舶，导致走锚和断链等事故。通常情况下，当印度洋的涌浪逼近港口时，会波及到港内水域，尤其是港口没有防波堤，或者防波堤方向不能阻挡涌浪，这会使得港内的水变成活水，船舶产生动态载荷而上下颠簸或左右摇摆，对系泊缆绳的磨损非常严重，也可能会损坏码头碰垫和港机

等港口设施。除此以外，更为危险的是西南季风在阿拉伯海和孟加拉湾形成的热带低气压，以及随之而来的气旋常常造成陆地和海上灾难性的破坏，以及大量人员伤亡。

## 二、系泊设备标准

1. 所有船舶均须确保其系泊设备及操作符合石油公司国际海事论坛(OCIMF)发布的《系泊设备指南》第四版(MEG4)以及港口的标准。

2. 船舶在抵达港口前，船员应对船上的系泊缆绳、锚机、绞车、锚设备及附属配件等进行检查，以确保其处于正常的工作状态。

## 三、系泊作业规范

1. 自动调节系统：在停靠期间，船舶将严禁使用绞缆机的自动收放调节系统，鉴于印度洋季风期间风和涌浪会使得船舶产生动态载荷，船舶需采用手动调节方式来维持缆绳收放和张紧状态。

2. 备用消防水带：船舶应始终确保船首与船尾的消防水带处于充水待命状态，以便在紧急情况发生时能够迅速投入使用。

3. 主机备便要求：船舶必须随时保证主机在短时间具备启动能力，严禁主机处于无法启动和运转状态。

4. 甚高频监控：船舶需持续保持甚高频 VHF11 频道的值守，以便与海事控制中心进行有效通信。

## 四、系泊缆绳配置

1. 好望角型船舶：采用 5+5 带缆配置方案，具体为带 5 根首缆+5 根尾缆，同时在船舶艏部与艉部各带 5 根倒缆。

2. 巴拿马型、灵便型以及液化石油气运输船：采用 4+4 带缆配置方案，具体为带 4 根首缆+4 根尾缆，同时在船舶艏部与艉部各带 4 根倒缆。

3. 小型散货船：采用 3+2 带缆配置方案，具体为带 3 根首缆+3 根尾缆，同时在船舶艏部与艉部各带 2 根倒缆。

4. 此外，船舶必须准备好备用缆绳，以便在紧急情况发生时能够立即投入使用。

## 五、系泊附加要求

1. 缆绳材质选择：船方应选用具备足够破断强度的高强度聚酯或聚丙烯缆绳。

2. 维修保养规范：船舶在靠泊期间，不得对系泊设备开展维修保养作业。

3. 定期检查要求：船员需每日对系泊缆绳进行检查，查看是否存在磨损、切口或其他损耗迹象；一旦发现缆绳有损坏情况，必须即刻予以更换。

4. 防护措施应用：船员应意识到风和涌浪对船舶靠泊产生的动态符合会导致船舶的系缆与缆桩和导缆绳孔磨损严重，应采用合适的防磨损装置来减缓磨损。

## 六、应急准备工作

船方应制定完善的应急处置预案，内容应覆盖以下几个关键方面：

1. 突发的天气恶化情况。

2. 系泊缆绳断裂问题。
3. 船舶电力故障。
4. 备用的系泊缆绳、应急拖带设备以及额外的护舷碰垫应放置在船员易于取用的位置，确保在紧急状况下能够迅速投入使用。

## 七、锚泊作业注意

1. 海底底质勘察：在船舶实施锚泊作业前，船长应查阅海图和航路指南、进港指南等港口资料，必须确保所选锚位的海底底质适宜抛锚作业，应避免选择岩石质地或地势起伏不平的海床区域。
2. 锚链长度规范：锚链出链长度与水深的比例应至少维持在 5:1，即锚链长度为水深的五倍。
3. 抛锚操作要点：船长应尽量选择船舶在风流影响下有向后退速的时候下锚，并视水深和船舶尺寸缓慢下放船锚。
4. 锚泊值班要求：船长应安排专人对锚泊状态进行持续监控；并利用 GPS、雷达以及目视方位测量等手段，实时监测船舶的锚位，并检查是否出现走锚现象。
5. 气象监测工作：船长应不间断地关注天气预报信息以及港口发布的各类警报。
6. 应急响应准备：船舶一旦发生走锚，船长应确保船舶主机推进系统能够立即投入使用，以应对紧急状况。

## 八、其他防范措施

1. 舷梯安全值守：船方应妥善安置船舶舷梯，并配备防护网与救生圈，确保其稳固可靠。同时，值班船员需依据潮汐涨落情况及时调整舷梯。
2. 驾驶台人员配置：无论何种天气状况，驾驶台均应保持合理的人员配置，特别是在天气恶劣期间，值班驾驶员务必坚守岗位。
3. 污染预防措施：船方应确保船舶甲板和任何罐体的开口处于封闭和密封状态，在进行货物装卸和压载水操作时，船方应采取有效措施，防止在暴雨天气下出现货物或压载水泄漏的情况。

## 九、船舶违规处罚

如果船舶未能遵循上述操作指示，印度港口当局将有权视船舶违规情节的轻重对相关船舶采取延迟作业、罚款和/或限制船舶开航等措施。尽管这些指南是专门针对贾伊加尔港颁布的，但对于在季风季节挂靠该地区任意港口的船舶而言，也具有极高的参考价值。协会提醒近期有前往印度及周边受印度洋季风影响港口的会员船舶，应注意季风和涌浪对船舶安全的影响，提前与当地代理联系，以获悉港口的具体安全要求，配备好靠泊安全属具备品，保证船舶靠泊安全，并避免船舶遭受违规处罚。

以上内容仅供会员参考，如需具体建议请联系协会相关人员。