

# 浅析引航员与船长间信息交流

陈庆斌

(广西壮族自治区北部湾港防城港引航站, 广西 防城港 538001)

**摘要:** 船舶引航安全, 离不开引航员与船长的紧密合作, 双方合作的关键就是相互之间的信息交流, 双方信息交流不畅而导致的引航事故时有发生。本文从引航员的视角, 结合笔者引航实践, 重点分析引航员与船长间信息交流所存在的问题, 并给出相应的策略, 旨在提高引航安全。

**关键词:** 引航员; 船长; 信息交流; 引航安全

**中图分类号:** U692      **文献标识码:** A      **文章编号:** 1006—7973 (2021) 11—0110—03

船舶引航, 通常指的是由引航机构派出持有相应证书的引航员, 对本港口水域的船舶进出港口航行、靠离泊以及移泊进行引领的行为, 其目的是为了保障船舶、港口设施的安全。目前我国对所有外籍船舶采取强制引航, 虽然强制引航有维护国家主权的象征意义, 但是具体到某一次引航任务中, 更重要也更为突出的是提供技术支持。每次引航中引航员面对的船舶、船员、风流气象、通航环境都不相同, 这就要求引航员要有极强的适应能力, 尽快地熟悉船舶的操纵性能和融入到整个驾驶

团队中, 具备良好的沟通技巧, 进行充分地信息交流, 让各方通力合作, 从而为引航安全提供保障。

## 1 引航中引航员和船长的职责

### 1.1 引航员的职责分析

引航员俗称引水, 是指持有有效引航员适任证书, 在证书规定水域范围内进行船舶引航的专业技术人员。引航员必须对引航水域的水文气象、航道水深、航标、碍航物、码头设施、当地规章制度等等与船舶安全相关

在一定的通航风险。运输船在进出施工水域时, 需在桥区附近水域减速航行、调头和调整位置, 期间与桥区水域正常航行的船舶发生交叉会遇, 由于运输船方形系数大, 船舶在进出施工水域期间船速较低, 操纵性能较差。运输船进出施工水域时与桥区水域船舶通航相互影响较大, 存在发生船舶碰撞的风险。

### 4.6 施工船在施工平台及施工水域之间往返航行对船舶通航影响分析

北侧运输船的往返航行一方面增加了桥区水域的交通流密度, 另一方面运输船与工程北侧习惯航行的小船及七圩专业航道内进出北侧码头的船舶大角度交叉会遇, 增加了桥区水域交通复杂程度和通航风险。

南侧运输船在主航道侧该桥未建设之前需绕行至录安洲洲头后进入夹江施工平台。运输船的往返航行一方面增加了桥区水域的通航密度, 另一方面对下行推荐航路内的小船及夹江里正常航行的船舶有一定的干扰。

## 5 结语

为减少工程施工对周边码头、锚地等水工设施产生的影响, 施工单位必须事先与相关单位做好协调。为保证工程按期完工, 施工过程应做好对内对外协调工作, 自觉接受当地海事主管机关监管, 共同维护施工水域良好的施工和通航环境, 保障施工和通航安全。

### 参考文献:

- [1] 胡勇, 赵维阳. 常泰长江大桥桥跨布置方案研究 [J]. 桥梁建设. 2021(01):1-7.
- [2] 黄荣超. 白居易长江大桥施工期通航安全维护管理探讨 [J]. 中国水运. 2021(06):45-48.

的信息了如指掌，同时引航员还应熟练掌握船舶驾驶操纵能力。引航员在接受引航任务后应该及时了解船舶的基本情况，制定出安全可靠的引航方案。通常情况下，引航员到达被引船舶驾驶台后首先应该向船长了解清楚船舶的航向、航速、最大吃水以及船舶现在所处的位置，然后进一步应该向船长了解船舶的一些操纵特性及其他与引航相关的情况。最后，引航员应该就本次引航所制定的航次计划介绍给船长了解。引航员在引航过程中不仅要时刻关注被引船舶的安全，同时也要关注周围环境中的危险因素，比如有海损事故、污染事故或者违章行为时，应当立刻通过 VHF 向 VTS 报告。引航员在引航过程中如果遇到一些突发情况无法继续进行引航的时候可以终止起引航并立刻报告 VTS，包括被引船舶不适航、大风浪等恶劣海况、富余水深不足或者引航员自身身体原因无法坚持引航的情况。在终止引航之前应该和船长进行充分地沟通，并保证船舶的安全。

## 1.2 船长的职责分析

船长，是整个船舶的最高领导，同时也是第一责任人，任何时候船长都享有对船舶的绝对指挥权。我国的《海商法》《海船船员值班规则》都有规定，即使船舶在由引航员引领的过程中，船长对于船舶所承担的责任和享有的最高指挥权都不会解除。在引航过程中引航员并不能取代船长，船长时刻应该担负起自己对船舶安全所负的责任，这就要求船长要积极主动地和引航员密切配合起来，将自己所掌握的对于航行安全有帮助的信息及时提供给引航员，包括本船的一些操纵性能，助航仪器的使用、车舵以及其他有关航行安全的信息。在引航过程中对于引航员每一次的车钟舵令都要做到心中有数，如有疑问应该及时要求引航员澄清，并向值班驾驶员和舵工做明确交待。积极协助引航员并监督驾驶人员做好瞭望，注意观察周围船舶动态，如遇疑问立刻通知引航员，支持和满足引航员关于船舶航行安全的建议要求。为安全提出合理的要求和建议，但不能干预引航员的正常工作，发现引航员操作不当危及安全应立刻提出改正意见，若引航员不接受，有权加以制止，必要时终止其引领。

## 2 引航员与船长间信息交流的必要性

### 2.1 从法律法规的角度分析交流的必要性

我国《引航管理规定》第 29 和第 36 条指出：引航员登轮后，应当向被引船舶船长介绍引航方案，被引船

船长应当向引航员介绍本船的操纵性能以及其他与引航业务有关的情况；被引船舶船长应为引航员提供工作便利，并配合引航员实施引航，回答引航员有关引航的疑问。

《中华人民共和国海船船员值班规则》第 46 条规定：船舶由引航员引航时，船长和引航员应交换有关航行方法、当地情况和船舶性能等信息，密切合作，对船舶位置和动态随时进行核对，船长对引航员的错误操作应及时指出，必要时即行纠正。同时第 47 条还规定：船长在非危险航段暂离驾驶台时应告知引航员，并指定驾驶员负责，如值班驾驶员对引航员的行动或者意图有所怀疑，应要求引航员予以澄清，如仍有怀疑，应立即报告船长，并在船长到达之前采取必要行动。《1978 年海员培训、发证和值班标准国际公约》A 部分第 8 章 49 条：尽管引航员有其职责和义务，但是他们在船上引航并不解除船长或负责航行值班的高级船员对船舶安全所负的责任和义务，船长和引航员应交换有关航程序、当地情况和船舶性能等信息，密切合作，保持对船舶位置和动态进行精确核对。以上法规都对引航员和船长间的交流做了强制性的要求，由此可见引航员和船长间的交流是保证引航安全的重要手段，必不可少。

### 2.2 从专业角度分析交流的必要性

引航员和船长都是各自领域的专家，但是他们又都处在一个陌生的环境中。引航员虽然熟悉港口水文航道情况，有着丰富操船经验和极强的应急能力，但是对被引船舶的操纵特性以及整个驾驶团队技能水平不甚了解。船长虽然是船舶海上航行的专家，但是对港内航行、风流影响、拖船的使用以及靠离泊技术都比较生疏，语言的障碍也使得船长对外界信息的获取十分有限。由此可见，双方各有所长，但同时又都有能力和认知的薄弱地带，只有将双方所掌握的信息和技能结合起来，使两个相对独立的个体融合在一起才能最大限度地发挥双方的优势，顺畅的沟通和交流才能保证航次的安全顺利开展和结束。

## 3 信息交流存在的问题

引航员和船长间的信息交流主要存在以下几点问题：

首先，双方职责认识模糊。很多引航员上船接过船舶指挥权之后，认为这个时候自己就是船舶的最高指挥者，而且如果发生安全事故自己也要承担责任，所以完全按照自己的意图操纵船舶，完全忽略船长的存在，对

船长的质疑和建议不予理会，更是不会顾及船长的想法和感受，这样也就无法充分利用整个驾驶台资源。反观很多船长，在引航开始后没有能够完全履行自己的职责，或是迫于引航员的权威，或是对于自己专业水平的不自信，当对引航员操作有疑惑时不敢及时和引航员取得沟通，在引航员操作不当时也不能够提出改正意见，任由引航员个人发挥，最后往往导致事故的发生。

其次，交流方式单一，内容不够丰富。很多船长和引航员在开航前的信息交流仅仅停留在递过一张引航卡而已，很少有语言上的交流。引航卡上面仅仅提供了船舶尺寸、吃水、主机、舵机等一些最基本的信息，对于船舶操纵的一些特性，尤其是操纵上的缺陷，很难通过引航卡获得，以至于为后面的操纵埋下安全隐患。很多引航员也只是单方面被动接受船长给予的信息，不能够主动将引航方案，航行过程中的危险因素，自己的操作意图等提前告知船长，让整个驾驶团队在面对突发状况时毫无心理准备。

第三，语言、文化信仰的差异。剧作家萧伯纳曾经说过：“沟通的最大问题在于各说各话而互不自知。”众所周知，海员是一个高度国际化的职业，同一条船上的船员都可能来自不同的国家，所以引航员会经常面对来自不同国家的船长，语言、文化、等方面存在很大的障碍，所以让双方的交流就变得困难起来。自己说了什么对方可能听不懂，或者自己听不明白对方所表达的意思，甚至产生误解，从而带来行动上的不一致。文化和信仰甚至是意识形态上的差异往往也给交流带来巨大的障碍，在相互不了解的情况下容易让对方认为对自己不够尊重，觉得自己被冒犯，因此而产生隔阂。

#### 4 加强双方信息交流，确保引航安全

为了能够更好的进行信息交流，应做到以下几点：

(1) 明确各自权责范围，切实履行各自职责。引航员应明确自己工作的服务性质，上船引航是协助船长安全航行，和船长之间是一种相互合作关系。上船后应该主动了解船舶基本情况，对于船长有关航行安全的建议认真听取并采纳，切不可一意孤行单打独斗。船长要时刻牢记自己是船舶最高指挥者的角色，时刻关注船舶运行状态，切实履行监督引航员工作的责任，积极主动地和引航员进行信息的交流和沟通。

(2) 合理管控情绪，相互尊重，互相理解。引航

员在引航过程中由于精神高度集中，极易产生负面的情绪，合理管控自己的情绪就显得尤为重要，不把这种负面的情绪带给整个驾驶团队，保证和船长之间信息交流的顺畅。双方交流的过程中要注意礼貌用语和讲话技巧，本着相互尊重相互协作的原则，不能摆出一副高高在上，不可一世的架势。

(3) 提高英语口语水平。英语作为航海的工作用语，口语水平的高低直接影响到双方交流的准确性和流畅性，流利的口语表达能力能够精准地表达自己的意图，也有利于拉近彼此的关系，增进彼此的感情，取得对方的信任，也能让整个团队的气氛更加融洽。

#### 5 结语

总而言之，对于船舶引航而言，引航员与船长之间的信息交流至关重要，需要对两者之间的责任权利进行合理划分，确保信息交流畅通无误，进一步地提升两者之间的监督管理以及合作协调水平，从而保障船舶能够有效安全地进出港口。

#### 参考文献：

- [1] 吴际洲. 浅谈引航员与船长间信息交流 [J]. 珠江水运, 2016, (12):52-53.
- [2] 陆悦铭, 胡建国. 引航员与船长间信息交流方式研究 [J]. 中国航海, 2006, (04):46-50.
- [3] 陆悦铭. 谈船长与引航员间的信息交流——上海港船长 / 引航员信息交换卡介绍 [J]. 港口经济, 2010,(09):59-60.

