

需防“长赐”轮事件在我国港口发生

马哲峰

(青岛引航站, 山东 青岛 266011)

摘要: 由“长赐”轮搁浅事件得到的启示, 关注我国港口狭窄水道航行的安全隐患之所在, 从而提出对隐患的安全预防措施, 避免事故发生及减小事故影响, 提高狭窄水道的通航安全性。

关键词: 狭窄水道; 堵塞; 船舶安全; 狭水道地方航行规则; 港口统一应急指挥系统

中图分类号: U698 **文献标识码:** A **文章编号:** 1006—7973 (2021) 12—0026—03

2021年3月23日, 我国台湾长荣集团旗下的“长赐”轮在苏伊士运河搁浅导致运河堵塞, 直到29日“长赐”轮脱浅用了近一周的时间, 给全球航运经济造成的损失极其巨大。据估算, 这次运河堵塞对全球贸易造成的损失可达数百亿美金, 衍生损失不可估量。这一事件的发生给世界各国, 各大航运公司, 及相关外贸企业敲响了

警钟。

1 事故致因

虽然埃及政府的调查报告认为此次搁浅事故是船舶遭遇恶劣天气, 受强风影响导致船位偏离, 在修正船位过程中船长操作不当导致船舶搁浅。暂且不论这个调

业。

5 建立防疫应急机制

建立引航机构与当地政府、海事部门、海关、疾控部门、卫生检疫、港口、船公司、代理等多方一起参与应对突发疫情的应急响应演练机制, 并定期进行演练。引航机构应快速制定并完善防疫应急预案。对于发生船员感染的引航船舶, 引航机构要立即向当地联防联控机制进行通报, 配合有关部门做好有关人员集中隔离、核酸检测。并对引航员住所环境, 转运的车辆、船艇等交通工具进行全面消毒。如果引航员已经出现发热、咳嗽等异常症状, 必须首先及时向部门、单位负责人报告, 在负责人报告应急办公室后, 迅速联系相关医生, 到指定医疗部门进行排查诊治。

6 结语

目前每天世界范围内新冠肺炎确诊病例仍以数十万人的速度增长, 而疫苗接种的比例还远远达不到要求, 防疫工作的常态化对引航工作提出了更高的要求。要根据疫情环境下引航员的工作特点, 及时掌握引航船舶信息, 严格遵守防疫措施, 建立高效的应急机制, 保

障船舶的引航安全。

参考文献:

- [1] 张贤勇. 船舶新冠疫情防控及应对措施研究 [J]. 青岛远洋船员职业学院学报, 2020, 41(04): 18-21.
- [2]. 《船舶防疫安全指南 (2020)》发布 [J]. 船舶标准化工程师, 2020, 53(05): 116.
- [3] 王小强. 船舶如何应对突发疫情事件 [J]. 航海技术, 2020(02): 5-8.
- [4] 本刊编辑部. 2020 最美港口逆行人: 中国引航员! [J]. 珠江水运, 2021(02): 43-48.
- [5] 陈治政, 陈丝, 董杰. 坚守海运防疫第一线 当好水上国门第一人——中国引航战“疫”纪实 (上) [J]. 中国港口, 2020(08): 41-44.
- [6] 陈学. 引航员应对突发疫情事件的策略和建议 [J]. 航海技术, 2020(02): 1-5.
- [7] 陆悦铭, 陈秀学, 张昊翔, 陈玮. 引航员登离船的安全风险及建议 [J]. 中国港口, 2020(10): 44-47. [8] 李占勇. 引航员职业心理特点及管理建议 [J]. 中国水运, 2021(04): 126-128.
- [9] 隋俊辰, 于仁海. 浅析影响引航员心理安全的因素及相应的对策分析 [J]. 中国水运 (下半月), 2017, 17(04): 49-50.

查报告公正与否，我们只需从事故中汲取教训，找出船舶狭水道中航行的风险之所在，以期杜绝事故的发生和减小事故的影响。

凡事皆有因，所谓事故的致因简单来讲就是事故为什么会发生？事故是怎样发生的？研究事故致因以期防止事故的发生，和事故发生以后如何减小影响及损失等。安全是一个系统性问题，不仅包括人员的不安全行为，硬件的故障及外在环境的影响在事故致因中的作用也不容忽视。通常来讲，船舶航行于狭窄航道发生事故的原因无外乎以下几点：

- (1) 人（船员、引航员、渔民……）的因素（疏忽、疲劳、心理问题、知识或能力欠缺……）
- (2) 机器故障（主机故障、舵机故障、失电……）
- (3) 外在环境因素（他船影响、风、流、水深、能见度……）

2 关于船舶狭水道航行安全的思考

我国是首屈一指的航运大国，有大大小小 400 多个港口，80 多个港口分布在沿海地区，其中不乏世界级超级大港。然而受自然条件限制，不论是沿海港口还是内陆港口多数港区水域复杂，船舶进出港口尤其是大型船舶多使用狭窄航道。而这种航道基本上是部分或者全部由人工疏浚而成，航道狭窄，周边暗礁，浅滩密布。船舶航行其中，风险是随时存在的，一旦船舶失控，出事就几乎成为必然。

2.1 重视安全生产中人的因素

人的因素包括工作条件和环境的因素，往往是导致事故发生的直接原因。因此要做到如下几点：

(1) 应高度关注船员，引航员等船舶安全实际控制人员的身心健康，工作环境及条件，业务水平等，并保证其有足够的休息时间，坚决杜绝疲劳作业。尤其是在当下疫情期间，无论是船员还是引航员，长期在高工作强度，高心理压力及恶劣的工作环境下，早已身心俱疲。相关企业，相关机构应当对这一情况给予高度重视，竭力为船员换班提供方便和帮助，不但不应延长船员的船上工作时间，反而应当将其适当缩短，尤其不能以费用高或过度的防疫需要为理由拒绝为船员换班，因为船员为船舶海上航行安全的实际控制人，这样做会对船舶安全及船员的身心健康造成极其巨大的不良影响。应丰富船员的船上生活，船员在船上身心愉悦与船舶安全关

系重大，这甚至于是保证全球航运和供应链安全的关键之关键。同时也应对引航员的工作环境及实际工作状况给予高度重视，尤其是要对穿着防疫装备登轮引航的风险进行评估（炎热天气穿防护服的中暑问题，极度不适的情况下易急易躁问题，佩戴防护镜影响瞭望问题等等，这些都可能直接船舶安全事故的发生），不断改善引航员的工作条件，减轻工作压力，减少非必要的等待和隔离时间。引航工作辅助部门应竭尽全力为一线引航人员做好后勤工作，减少引航员的后顾之忧，不为琐事分身分神，确保引航员全部身心及精力都投入到安全引航中去。

(2) 要为船员，引航员甚至渔民提供足够且“有效”的专业技能及安全意识培训。对船员，引航员的培训应“理论与实践并重，以实践为先”。以往我们的船员培训考试大多侧重于理论知识而忽视了船员的实际操作和应急反应能力，导致考试的通过与否都取决于背题库的程度，而对于船员的实际操作能力和应急反应能力的提升作用微乎其微，教育培训根本达不到实际工作的需要。为此建立完善务实的培训指导标准，实实在在地提高船员的专业技能、安全意识及应急反应能力，是避免因船员的不安全行为而导致船舶的不安全状态的本质需要。

2.2 完善安全管理工作制度

事故发生的本质原因在于安全管理的缺陷，完善安全管理工作制度可以有效地防止事故的发生，不断完善的安全管理才能适应生产的发展和变化，从而防止事故的发生。

(1) 安全管理的本体是人，提高管理人员的安全管理素养，包括安全知识，安全意识和安全技能同等重要。建立健全安全操作规程，不仅要制定充分“有效的”船舶应急计划（多数船舶具备），更要确保足够“有效”的应急演练（多数船舶不具备），由于行业认可的船舶安全管理体系经过多年的发展日臻成熟，可以说纸面功夫已经做得无可挑剔，近乎完美。然而船上的工作实际情况又怎样呢？据笔者十一年的航海经历，从实习生一直做到船长的所见所闻，绝大多数的安全管理体系在船上的运行都是流于形式，安全教育不充分，应急演练走过场，安全观念落后，侥幸心理横行，安全管理、监督不到位。更多的是船员为铺天盖地的各种体系文件，表格忙得焦头烂额，而那些真正的对船舶有用的安全操作，尤其是有效的应急演练极其缺乏。船行三分险，在这种

情况下直接导致在船舶遇到紧急情况时,船员手足无措,关键操作失灵,无法做出正确的避险动作,从而导致事故的发生或扩大了事故的危害性。

(2)如何才能反转以上情况的发生?在此建议在船舶管理公司加强管理的同时,PSC和港口安全监督机构应当加强对来港船舶这些方面的检查,尤其注重正确的实际操作和应急演练、反应速度等。间接起到督促船方对应急演练的重视,从而做到演练充分,以期在实际工作和航行过程中减少甚至杜绝错误的键操作和紧急事件的发生。

2.3 制定并完善符合本港航道条件的狭水道地方航行规则

(1)除了要求船舶狭水道内减速备车,备锚航行外,还应该在关键或极端危险区域要求舵工避免使用大舵角并要求船方在应急舵机间安排熟练人员值守,防止卡舵,随时准备操应急舵,因为即便是训练有素的船员,从接到应急操舵指令到实际开始在舵机间实施操应急舵程序也至少需要几分钟的时间,然而这关键的几分钟对于航行于狭水道的大型船舶来说往往至关重要。

(2)同时加强对水域内船舶的航行监控,尤其严禁渔船以及非限于吃水船舶进入或穿行深水航道影响大型船舶航行,避免紧迫局面的发生。特殊地段,特殊条件水域可安排执法巡逻船,为大型船舶航行扫清障碍。

2.4 与气象局,航道局及海洋局等相关部门合作,提供准确的气象(包括风力,能见度,强对流天气等)、洋流及水深数据等

(1)对极端天气,洋流变化及航道的淤积情况要有准确地把握,尤其是洋流较大和河口区域的航道极易淤积,应经常测量和疏浚,确保水深数据准确。充分利用资源,鼓励过往航行船舶开启测深仪提供水深异常数据。保证足够的富裕水深,预防浅水效应,岸壁效应的发生。

(2)航道通航水深应以满足低潮安全航行为宜,这样即便船舶发生搁浅事件,因为处于涨潮阶段,船舶还有乘潮脱浅的可能或减少对船体的损害。

(3)提升航运系统的弹性空间,提高重要的狭窄水道的抗风险能力。新建的港口或航道规划和运营能力方面要具备一定的超前性和建设性,尤其是在泊位及航道的水深方面。这样既能提升紧急情况下的抗风险能力,也为适应未来高速发展的航运业预留更为广阔的发展空间。

2.5 建立并完善港口应急统一指挥中心和统一指挥系统

(1)健全应急制度,完善应急方案,确保应急演练足够充分,足够有效。定期组织多部门联合应急演练,尽量接近真实情况,坚决杜绝演练形式化。即便不具备这样真实演练的条件,也要定期组织关键部门,关键人员的安全例会,进行应急措施探讨和沙盘推演等,研究各种海上救援(船舶碰撞,搁浅,溢油等)的专业方案及备选方案,确保每一个关键节点,关键部门,关键人员功能有效。

(2)整合各方资源建立统一应急物资保障系统,应急救援物资统筹管理和使用。建立专业的专家救援团队,各部门指定应急联络人(海事局,航道局,引航站,港务局,拖轮公司等),指导船舶执行合理的应急方案,具备发生航道阻断时有能力及时研判相关影响,快速拿出应急方案并付诸实施,将事故影响降到最低的程度。谨防因一次安全事故而导致整个港口及其物流链瘫痪的发生。

(3)同时通过大数据建立常态化的海上关键通道通行监测机制,利用GPS、AIS、VHF等相关设备数据及时监测异常情况,从而提升我国海上综合应急救援能力。

3 结语

海洋运输直接关系到国家的经济安全,粮食安全,能源安全。在航运科技高速发展的今天,在世界无限连接的大背景下,海运俨然已经成为世界连接的最重要纽带之一,其安全问题必须予以高度重视。而且当前交通运输业的上下游衔接日趋紧密,海洋运输的地位愈发显得突出,一旦有安全事故发生,必将会影响到整个交通运输系统的安全和稳定。为此,制定和切实贯彻实施安全管理方针,营造健康安全的良好氛围,使安全意识渗透到每一个海运相关人员的头脑之中越发显得重要。为此保障海洋运输安全是我们每一位航海相关人员不可推卸的责任和义务!