

国际引航协会

2021 年引航梯安全调查报告的启示

陈建华¹, 潘国华²

(1. 中国引航协会, 北京 100020; 2. 宁波港引航站, 浙江 宁波 315099)

摘要: 2021 年国际引航协会引航梯安全调查报告阐明了当前世界海运界引航员转运装置的总体现状, 数据显示引航梯的安全形势仍不容乐观, 而且事态比较严重。引航员在登离轮过程中的事故时有发生, 必须引起高度重视。针对引航员转运装置调查中不合格的区域、缺陷的特点、各种船舶发生的比例, 采取有效的应对措施, 确保引航员的登离轮安全势在必行。

关键词: 引航; 引航梯; 船舶; 引航员

中图分类号: U675 **文献标识码:** A **文章编号:** 1006—7973 (2022) 02—0114—03

1 2021 年国际引航协会年度引航梯安全调查综述

2021 年国际引航协会 (简称 IMPA) 年度引航梯安全调查再次强调了持续存在的不符合 SOLAS 规则 V/23 和相关的国际海事组织 (简称 IMO) 大会决议的情况。

2021 年国际社会面对新冠病毒大流行, 航运业表现出了巨大的刚毅和韧性。当船员的健康和安全受到威胁时, 船舶迅速采取了合理的预防措施, 并且在这个充满挑战的时期内, 始终贯彻落实着这些合理的措施。

引入的这类安全措施是全面的和成功的, 现在看来, 保持社交距离、戴口罩和经常洗手都是非常必要的, 人们也习以为常了。这种安全措施的及时采用, 使船员能够安全工作, 在国际上许多港口关闭的情况下, 物流供应链能持续畅通。

IMPA 报告说, 与迅速实施新的防疫安全措施相比, 不遵守 SOLAS 公约的现象与以前的调查一致, 仍然十分严重, 没有大的改善。在引航员的登离轮过程中, 仍有引航员受伤甚至丧生。

当你登上轮船, 你都会看到大量宣传安全措施的海报, 例如加强个人防护装备等, 但引航员软梯和引航员登离轮装置的存放和设置的规范性仍不尽人意。与防疫安全一样, 需要彻底改变引航员登离轮装置方面的安全文化, 认识到事故可能导致严重的伤害或死亡, 这种安全文化需要在船舶上自发产生。船员只能使用船东提供给他们的物料, 因此船东需要确保梯子符合 SOLAS 公约和 ISO799 规范, 而且船员应当在主管机关的监督下进行规范的培训。

引航员不会袖手旁观, 等待问题自行解决。社交媒体越来越关注并参与曝光违规船舶的照片和细节。引航员越来越意识到这个问题的严重性, 许多人拒绝使用不合规的登离轮设施。当引航梯或者装置因为它糟糕的状况被拒绝使用时, 另外符合规范的、通常作为应付检查的“备用”梯子, 就能奇迹般地被投入使用, 以避免耽误船舶进出港。许多国家的引航机构现在已经开发了自己的应对程序, 允许引航员报告登离轮装置的缺陷。报告同时发送给引航协会、港口当局和港口主管机关。其他引航机构也能便捷地共享这些信息。所以, 一艘船舶发现引航梯有缺陷时不应感到惊讶, 因为抵达下一个港口之前, 这种缺陷已经被转达给主管机关检验人员和引航机构。如果你认为一个合规的引航员登离轮装置的成本是昂贵的, 那么请将其与延迟靠泊或甚至改向到另一个港口的成本进行比较。

引航员不应面临严重伤害的风险, 更不能在生命受到威胁的情况下工作。引航机构在航行风险较高的港口水域提供引航服务, 目的是确保船舶安全。一个安全的登离轮装置是引航员最低的期待。现在, 穿着臃肿防疫服的引航员攀爬引航梯, 到达甲板后手脚消毒、测体温已成为常态, 假如是一个危险的不合规的梯子, 这一“礼遇”对引航员来说太不公平, 船方想要的所谓安全也极具讽刺意义。

可以预计采用强硬的防疫安全措施来维持现行的《海上人命安全公约》规定, 不合规引航员登离轮装置的问题将会大大减少。

IMPA 热烈欢迎一些船旗国和其他非政府组织发起的集中检查运动 (CIC)。这表明航运业已经认识到这个问题, 并准备采取措施解决这个问题。IMPA 真诚希望这些努力将在未来产生显著的效果。

表 1 3322 名 IMPA 成员参与反馈情况

国家	总反馈	合格	不合格	不合格所占百分比 %
非洲	76	59	17	22.37
亚洲 / 大洋洲	582	480	102	17.53
欧洲	946	780	166	17.55
中东	48	14	34	70.80
北美洲	156	117	39	25.00
南美洲	1514	1426	88	5.81
总计	3322	2876	446	13.43

表 2 各船舶类型登离轮装置情况

船舶类型	总船舶数量	合格	不合格	不合格所占百分比 %
件杂货船	475	403	72	15.16
油船	469	426	43	9.17
滚装船	118	100	18	15.25
客船	61	57	4	6.56
集装箱船	761	669	92	12.09
液化气船	175	159	16	9.14
冷藏船	27	23	4	14.81
渔船	21	4	17	80.95
散货船	736	613	123	16.71
化学品船	295	268	27	9.15
汽车运输船	91	82	9	9.89
钻井平台供应船	17	13	4	23.53
其它船 (除军舰)	173	150	23	13.29

表 3 按照转运方式反馈的登离轮装置情况

转运方式	总数	合格	不合格	不合格所占百分比 %
引航绳梯	2204	1910	294	13.34
组合梯	795	676	119	14.97
侧门和引航绳梯	232	201	31	13.36
舷梯	55	52	3	5.45
直升机	48	46	2	4.17
甲板对甲板	72	69	3	4.17

(1) 按照缺陷类型列出的不符合情况, 见表 4、5。

表 4 向当局报告和未报告的缺陷的比例

提交的报告中不合格船舶的总数	446
向主管部门报告缺陷的数量	46
不合格船舶已报告的百分占比	10.31
不合格船舶未报告的百分占比	89.69

表 5 按照缺陷类型列出的不符合情况的数量和百分比

按照缺陷类型划分的不合格情况	总数	%
引航绳梯	310	51.32
舷墙 / 甲板	116	19.21
组合梯	82	13.58
安全设备	96	15.89
总数	604	

(2) 缺陷类型不符合的情况, 见表 6、7、8、9。

表 6 引航绳梯的缺陷类型数量和百分比

引航绳梯缺陷	总数	%
未靠上船舷	47	11.22
不合适的材料制作的踏板	5	1.19
不适当地固定回收绳	125	29.83
踏板破损	18	4.3
步距不等	19	4.53
软梯长超过 9 米	9	2.15
踏板脏 / 滑	19	4.53
边索使用了不合适材料	5	1.19
软梯前后过远	7	1.67
踏板上过漆或漆已消失	6	1.43
踏板安装不正确	22	5.25
没有舷墙梯	6	1.43
踏板不水平	60	14.32
其他	71	16.95
总计	419	

表 7 舷墙 / 甲板布置缺陷的类型数量和百分比

舷墙 / 甲板缺陷	总数	%
无 / 有缺陷的扶手杆	34	25.56
软梯没有适当的绑扎	87	65.41
其它	12	9.02
总计	133	

表 8 组合梯的缺陷数量和百分比

组合梯缺陷	总数	%
舷梯不通向船尾	1	0.65
平台立柱较低 / 栏杆安放不正确	28	18.3
舷梯太陡 (>45 度)	12	7.84
软梯未安装在组合体上方 1.5 米处	29	18.95
平台较低不水平	14	9.15
梯子未固定在船边	29	18.95
平台较低, 低于海面 5 米	19	12.42
其它	21	13.73
总计	153	

表 9 安全设备的缺陷数量和百分比

安全设备缺陷	总数	%
夜间照明不足	22	14.47
无自亮灯救生圈	42	27.63
无与驾驶台联络的甚高频通信	26	17.11
无撇缆	21	13.82
无负责人员在场	38	25
其它	3	1.97
总数	152	

由于引航梯的缺陷, 导致 2021 年内引航员在转运过程中的伤亡事故时有发生。如, 2021 年 3 月 14 日

21:40左右，俄罗斯引航员（61岁）在新罗西斯克（俄罗斯，黑海）下船时从引航梯上掉入水中，被人从水中救起时已处于昏迷状态，后医生宣称其死亡。

2021年3月7日19:00在达达尼尔海峡土耳其引航员从引航梯上跌落掉入海中。幸运的是，引航员获救后身体状况良好，后被送往医院作进一步检查。

2 启示

（1）从6个地理区域上来看，不合格率奇高的是中东地区，达70.80%；其次是北美洲，达25.00%；再则是非洲，达22.37%。而亚洲/大洋洲和欧洲几乎持平，分别为17.53%和17.55%。这就可以使我们对于来自重点区域的船舶应予以高度的重视，认真对待。

（2）按照缺陷类型划分的不合格情况来看，引航软梯居首，达51.32%。而组合梯和舷墙/甲板分别为19.21%和13.58%。这就提示我们应将重点关注度仍然放在引航软梯上，是否符合相关的规定要求。

（3）从不合格船舶是否向主管部门报告的比例来看，大部分均未报告。向主管部门报告不合格船舶的数量仅占10.31%，未报告的数量达89.69%。这也提示我们对于不合格船舶一定要报当地海事管理部门，不能使这些船舶逃离监管，游离法律之外。

（4）“一船两梯”是普遍现象。船舶平时使用不合规的引航软梯，当遭到引航员拒绝时，他们才将保存为检查“备用”的梯子拿出来使用。实质上这是一种藐视法律、视引航员的生命为儿戏，草菅人命的犯罪行为。此种做法完全符合刑法的犯罪要件，主观上存在故意，客观上具有实施行为，行为与后果之间存在因果关系。对于此种现象必须报主管部门严肃处理。

对此，报告中描述得非常深刻，伤亡则催人泪下。“如果你认为一个合规的引航员登离轮装置的成本是昂贵的，那么请将其与迟靠泊或甚至改向到另一个港口的成本进行比较”。

引航员不应面临严重伤害的风险，更不能在生命受到威胁的情况下工作。引航机构在航行风险较高的港口水域提供引航服务，确保船舶安全。一个安全的登离轮装置是引航员最低的期待。

目前，引航员转运装置安全仍然处于如此严峻的状态，究其原因，笔者认为：一是船公司仍然重视不够；

二是港口国管理机构执法监督不严所造成的。正如报告所指出的，“如果采用同样强硬的防疫安全措施来维持现行的《海上人命安全公约》规定，不符合引航员转运装置的问题将会大大减少”。

针对上述严峻的引航员转运装置安全现状，相关国家主管部门也在积极采取有效的措施，以确保引航员的登离轮安全。

如南澳大利亚弗林德斯港口从2022年1月1日起，要求来访船舶及其船长采取额外的安全措施，确保引航梯安全。

具体措施如下：①所有引航梯的使用年限不得超过两年。引航员和/或上船工作人员可要求查看引航梯的建造证书。②所有边索必须由天然纤维制成，如马尼拉绳，直径在28~32毫米之间。③所有船长在抵达南澳大利亚港口前，必须填写《引航梯检查表》，以确保引航员登离轮梯的安全。

美国海岸警卫队调查和分析办公室针对近期发生的人员攀爬舱内舷梯受伤事故发布了“海上安全警报05-21”，通知海员可能出现的疏忽情况，包括舷梯转盘销的腐蚀。虽然转盘销似乎是一个次要部件，但它的故障可能会对所有使用舷梯的人造成重大伤害。海岸警卫队强烈建议船东和运营者对转盘插销进行维护；定期检查转盘销的状况，必要时更换；修改舷梯维修计划，包括转盘插销。

3 结论

当前我们仍需对引航员登离轮安全问题高度重视，绝不可掉以轻心。一是严格遵守《海安法》的规定，认真落实引航梯安全检查制度；二是以创新的精神，制定具有可操作性、实用性、效果好的制度和做法，如由船舶代理报告引航梯状况等制度；三是充分发挥引航协会“船况不良报告”电子平台的作用，及时上挂不合格引航员转运装置的船舶，给相关引航站和引航员起到提醒和警示作用。总之，要做到警钟长鸣严戒备，多种举措保安全。