

## 驾驶台上的引航员

与引航员建立良好的工作关系，船长与引航员在引航开始时进行有效的信息交流，并在引航期间保持规范的驾驶台资源管理（Bridge Resource Management），是确保引航成功的重要因素。



2020年12月，国际保赔集团（IG）发布了1999年至2019年20年间涉及被引航船的保赔险理赔情况报告。在此期间内，大约发生了1046起因引航员操作失误导致或引发的事故，造成的损失额总计超过18亿美元。尽管每年发生的事故数量和严重程度有所不同，但平均每年52起事故，相当于每周一起，每起事故造成的平均损失额约为170万美元。

类别	事故数量	大致损失额 (美元)	数量占比	损失额占比
冲撞/触碰 (FFO)	630	1,148,762,868	60%	63%
碰撞	327	479,620,178	31%	26%
搁浅	81	190,532,761	8%	10%

航行	8	2,741,232	1%	1%
总计	1,046	1,821,657,039		

该报告统计了四类事故。从上表可以看出，冲撞/触碰类事故占大多数，其数量占比和损失额占比均达到 60%左右。这种情况在预料之中，因为引航员登轮最常履行的职责是协助船舶驶抵或者驶离泊位。碰撞事故，即涉及与其他船舶相撞的事故，属于第二大类，其数量占比和损失额占比均在 30%左右。考虑到发生搁浅所需的条件，搁浅类事故的发生频率约为每年四起，远低于冲撞/触碰和碰撞类事故，这符合预期。但搁浅类事故造成的平均损失额却高达 235 万美元，是所有四个类别中最高的。同样值得一提的是，25%的搁浅类事故发生在苏伊士运河。航行类理赔案件由被引航船舶的尾浪引起，事故数量较少，总体损失额也相对较小。

报告的全文可在[国际保赔集团网站](#)上查阅。

### 如何最大限度地利用驾驶台上的所有可用资源

当审视被引航船引发保赔责任的事故时，往往可以看到船舶的驾驶台资源管理（BRM）不尽人意。船舶在引航状态下发生事故的原因通常是驾驶台团队集体表现欠佳，而船长和高级船员也难逃其咎。为此，国际保赔集团的报告指出，船长与引航员在引航开始时进行有效的信息交流（Master-Pilot Information Exchange，简称“MPX”），并在引航期间保持规范的驾驶台资源管理，对于保障引航安全至关重要。报告强调，有必要加强相关领域的培训，培训重点应关注以下事项：

- 船长与引航员之间保持正规、充分和必要的信息交流，确保引航员充分了解船舶机械或设备的限制，如发动机功率、转向、系缆桩承载能力等；
- 全方位了解船舶在引航状态下的航行计划；
- 高级船员应保持警惕，参照上述航行计划，监控船舶的行进情况；
- 如果发现任何偏离航行计划的情况，高级船员应立刻提起注意；
- 与引航员沟通，特别是在存有疑虑时；
- 在对局面或拟采取的行动不太确定时，鼓励高级船员询问引航员，以了解最有效的处理方法；
- 加强船长对以下原则的认识：除巴拿马运河外，由引航员在驾驶台团队的配合下指导船舶的航行。船长仍掌握着指挥权，在其认为引航员的行为危及船舶安全时，有权利、更有义务加以干预。

自始与引航员建立良好的工作关系，是在引航时确保驾驶室团队有效协作的关键因素之一。引航员与被引航船上人员之间的关系始于登轮之时。引航员登轮本身就是一项危险作业，引航员始终面临着真实存在的人身伤害风险。

### Gard 的观点

在当今这个纷繁忙碌的世界中，几乎没有时间停下来思考可能发生的问题，问一问“如果……怎么办？”，在船上更是如此。对于明显可能会给船员和船舶造成伤害的紧急局面，例如舵机故障和火灾，均有现成的响应计划和检查清单。但许多重大事故在发生之始并不属于此类紧急局面，只是因为预见其造成伤害的可能性或认为其一时不会造成伤害而逐渐

发展为紧急局面。人们往往不会扪心自问，“如果……怎么办？”，而是倾向于说服自己说，坏事不会发生。在更广阔背景下，问“如果……怎么办？”是情境意识的重要组成部分。

驾驶台资源管理能力的发展强调团队协作的重要性，在弥补情境意识的不足方面功不可没。但如果驾驶台团队成员过分专注于手头的工作，或受到疲劳等其他人为因素的影响，则其很可能根本不会考虑潜在的紧急情况。

基于 Gard 在事故处理方面的经验，我们在此就如何提高船上的安全性，提出以下几点建议：

- 注重团队和领导力培训，在船上形成一种信任、开放的文化和“畅所欲言”的环境；
- 更频繁地组织驾驶台资源管理培训，提高对船上设备的熟悉程度；
- 组织高级船员和岸上人员参加研讨会，分享从事故中获得的经验和教训——现实中仅仅发送公司警示通告和事故通报的做法效果有限；
- 船东公司的高管应积极参加公司会议和培训研讨会期间的小组工作会议和安全讨论；
- 船员人员能够使用英语进行有效的内部和外部沟通；
- 在港界内和受限水域内航行时，避免单人值守船舶，船长应登上驾驶台；
- 切勿禁用设备警报功能，在警报触发时及时予以关注；及
- 确保遵守《海员培训、发证和值班标准国际公约》（STCW），特别是其中关于安全/适当配员和休息时间的规定。

关于驾驶台资源管理、安全文化和引航的更多信息与建议，请参阅 Gard 以下文章：

- [船长与引航员间的交流——分享信息](#)
- [如何最大限度地利用驾驶台上的所有可用资源](#)
- [标准操作程序——无望的麻烦还是有效的工具？](#)
- [船员资源管理——无聊的闲谈还是重要的对话？](#)
- [“如果……？”——在紧急局面形成前未雨绸缪](#)
- [船上安全会议案例研究：引航](#)