

## 駕駛臺上的引航員

與引航員建立良好的工作關係，船長與引航員在引航開始時進行有效的資訊交流，並在引航期間保持規範的駕駛台資源管理（Bridge Resource Management），是確保引航成功的重要因素。



2020年12月，國際保賠集團（IG）發佈了1999年至2019年20年間涉及被引航船的保賠險理賠情況報告。在此期間內，大約發生了1046起因引航員操作失誤導致或引發的事故，造成的損失額總計超過18億美元。儘管每年發生的事故數量和嚴重程度有所不同，但平均每年52起事故，相當於每週一起，每起事故造成的平均損失額約為170萬美元。

| 類別             | 事故數量 | 大致損失額<br>(美元) | 數量占比 | 損失額占比 |
|----------------|------|---------------|------|-------|
| 衝撞/觸碰<br>(FFO) | 630  | 1,148,762,868 | 60%  | 63%   |
| 碰撞             | 327  | 479,620,178   | 31%  | 26%   |
| 擱淺             | 81   | 190,532,761   | 8%   | 10%   |

|    |       |               |    |    |
|----|-------|---------------|----|----|
| 航行 | 8     | 2,741,232     | 1% | 1% |
| 總計 | 1,046 | 1,821,657,039 |    |    |

該報告統計了四類事故。從上表可以看出，衝撞/觸碰類事故占大多數，其數量占比和損失額占比均達到 60% 左右。這種情況在預料之中，因為引航員登輪最常履行的職責是協助船舶駛抵或者駛離泊位。碰撞事故，即涉及與其他船舶相撞的事故，屬於第二大類，其數量占比和損失額占比均在 30% 左右。考慮到發生擱淺所需的條件，擱淺類事故的發生頻率約為每年四起，遠低於衝撞/觸碰和碰撞類事故，這符合預期。但擱淺類事故造成的平均損失額卻高達 235 萬美元，是所有四個類別中最高的。同樣值得一提的是，25% 的擱淺類事故發生在蘇伊士運河。航行類理賠案件由被引航船舶的尾浪引起，事故數量較少，總體損失額也相對較小。

報告的全文可在[國際保賠集團網站](#)上查閱。

### 如何最大限度地利用駕駛臺上的所有可用資源

當審視被引航船引發保賠責任的事故時，往往可以看到船舶的駕駛台資源管理（BRM）不盡人意。船舶在引航狀態下發生事故的原因通常是駕駛台團隊集體表現欠佳，而船長和高級船員也難辭其咎。為此，國際保賠集團的報告指出，船長與引航員在引航開始時進行有效的資訊交流（Master-Pilot Information Exchange，簡稱“MPX”），並在引航期間保持規範的駕駛台資源管理，對於保障引航安全至關重要。報告強調，有必要加強相關領域的培訓，培訓重點應關注以下事項：

- 船長與引航員之間保持正規、充分和必要的資訊交流，確保引航員充分瞭解船舶機械或設備的限制，如發動機功率、轉向、系纜樁承載能力等；
- 全方位瞭解船舶在引航狀態下的航行計畫；
- 高級船員應保持警惕，參照上述航行計畫，監控船舶的行進情況；
- 如果發現任何偏離航行計畫的情況，高級船員應立刻提起注意；
- 與引航員溝通，特別是在存有疑慮時；
- 在對局面或擬採取的行動不太確定時，鼓勵高級船員詢問引航員，以瞭解最有效的處理方法；
- 加強船長對以下原則的認識：除巴拿馬運河外，由引航員在駕駛台團隊的配合下指導船舶的航行。船長仍掌握著指揮權，在其認為引航員的行為危及船舶安全時，有權利、更有義務加以干預。

自始與引航員建立良好的工作關係，是在引航時確保駕駛室團隊有效協作的關鍵因素之一。引航員與被引航船上人員之間的關係始於登輪之時。引航員登輪本身就是一項危險作業，引航員始終面臨著真實存在的人身傷害風險。

### Gard 的觀點

在當今這個紛繁忙碌的世界中，幾乎沒有時間停下來思考可能發生的問題，問一問“如果……怎麼辦？”，在船上更是如此。對於明顯可能會給船員和船舶造成傷害的緊急局面，例如舵機故障和火災，均有現成的應變計畫和檢查清單。但許多重大事故在發生之始並不屬於此類緊急局面，只是因為沒有預見其造成傷害的可能性或認為其一時不會造成傷害而逐漸

發展為緊急局面。人們往往不會捫心自問，“如果……怎麼辦？”，而是傾向於說服自己說，壞事不會發生。在更廣闊的背景下，問“如果……怎麼辦？”是情境意識的重要組成部分。

駕駛台資源管理能力的發展強調團隊協作的重要性，在彌補情境意識的不足方面功不可沒。但如果駕駛台團隊成員過分專注於手頭的工作，或受到疲勞等其他人為因素的影響，則其很可能根本不會考慮潛在的緊急情況。

基於 Gard 在事故處理方面的經驗，我們在此就如何提高船上的安全性，提出以下幾點建議：

- 注重團隊和領導力培訓，在船上形成一種信任、開放的文化和“暢所欲言”的環境；
- 更頻繁地組織駕駛台資源管理培訓，提高對船上設備的熟悉程度；
- 組織高級船員和岸上人員參加研討會，分享從事故中獲得的經驗和教訓——現實中僅僅發送公司警示通告和事故通報的做法效果有限；
- 船東公司的高管應積極參加公司會議和培訓研討會期間的小組工作會議和安全討論；
- 船員人員能夠使用英語進行有效的內部和外部溝通；
- 在港界內和受限水域內航行時，避免單人值守船舶，船長應登上駕駛台；
- 切勿禁用設備警報功能，在警報觸發時及時予以關注；及
- 確保遵守《海員培訓、發證和值班標準國際公約》（STCW），特別是其中關於安全/適當配員和休息時間的規定。

關於駕駛台資源管理、安全文化和引航的更多資訊與建議，請參閱 Gard 以下文章：

- [船長與引航員間的交流——分享資訊](#)
- [如何最大限度地利用駕駛臺上的所有可用資源](#)
- [標準操作程式——無望的麻煩還是有效的工具？](#)
- [船員資源管理——無聊的閒談還是重要的對話？](#)
- [“如果……？”——在緊急局面形成前未雨綢繆](#)
- [船上安全會議案例研究：引航](#)