

Circular From GARD

Date: 6 January 2017

引航员登离船 - 仍面临风险

国际引航协会(IMPA)安全大检查活动聚焦船东责任。船东有责任提供符合规定的引航员登离船装置，并确保登离船程序符合《国际海上人命安全公约》(SOLAS)的规定。

引航员安全登离船是引航员与服务船舶之间建立的合作关系。当引航员从引航梯登离船舶，他们将自己的安全交付给船方提供的引航员登离船装置。考虑到引航员登离船的危险特性，2012年7月，国际海事组织在SOLAS公约第V/23条中作了规定，以改善由船舶提供的引航员登离船装置的安全性，请参阅协会[2012年6月21日通函](#)。然而，在条例生效的4年多之后，国际引航协会(IMPA)展开的安全大检查活动却显示上述问题几乎未有改善。引航员登离船装置缺陷及引航梯装配不安全的问题，仍令引航员们担忧。

安全大检查活动结果

国际引航协会安全大检查活动于2016年10月1日至14日期间展开，旨在调查引航梯及相关装置的标准，并监督SOLAS公约的遵守情况。2016年11月，国际引航协会向国际海事组织递交的[大检查活动总结报告](#)中写到：

- 所有接受检查的引航员登离船装置中不符合规范的比例占17.8% (高于2010年的13.5%和2007年的16.5%)
- 不符合规范的主要船型为散货船、渔船、杂货船
- 导致不符合规范的主要缺陷是“引航梯缺陷”，例如，引航梯未紧贴船体。“安全设备缺陷”，例如，未配备带有自亮灯的救生圈
- 航海技术水平的明显下降令人担忧，导致引航梯系固不当

安全大检查活动的结果似乎得到港口国监督当局发布数据的证实。2015年，澳大利亚海事安全局，[第2015/19号海事公告](#)中报道了对于挂靠澳大利亚港口的船舶，使用不合规范或不当配置的引航梯的担忧日益增长。同时，回顾2014、2015及2016年11月的巴黎备忘录集中[大检查结果](#)，也未能证明有关“引航梯和升降/引航员登离船装置”缺陷的数量有所下降。

船东及船长责任

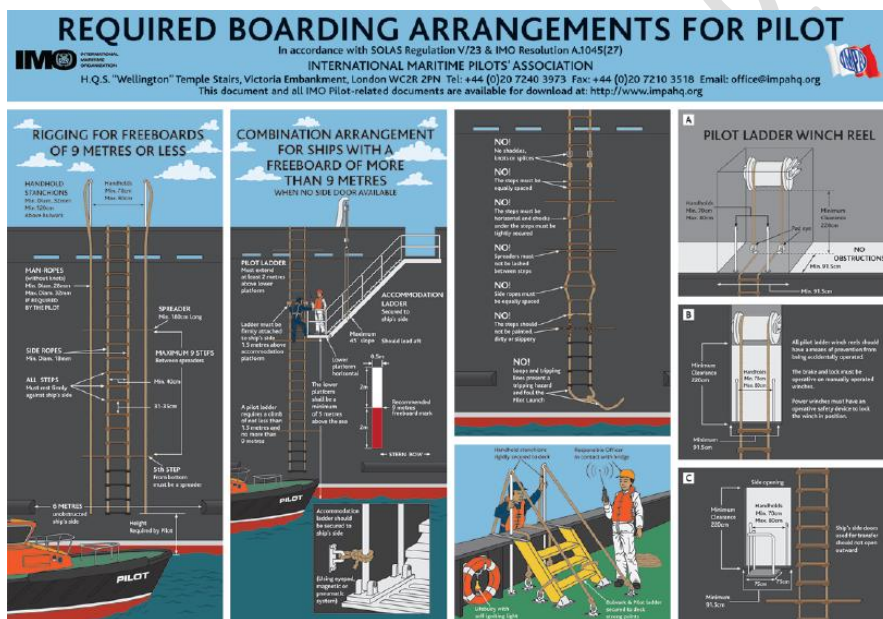
提醒会员和客户注意，有责任为所有船舶提供符合规范的引航梯及船载配件，并确保参与引航员登

离船作业的船员接受必要培训。充分理解其中的风险及实施要求是非常重要的，从而防止在引航员登离船期间发生事故。

SOLAS公约第V/23条规定了引航梯装配基本要求，而对于引航梯的详细技术规范，可在IMO第A.1045(27)号议案中找到。会员和客户也可参考国际引航协会和国际航运公会2012年共同发布的“航运引航员登离船装置指南”，以及国际引航协会海报“引航员登船必要装置”。澳大利亚海事安全局信息资料“引航梯的使用”亦可作为参考建议。

然而，遵守相关标准并不能保证安全性。因此，船长或甲板值班人员，应评估引航梯配套措施是否落实，例如，提供救生衣、安全带、救生索、救生圈，以保障人员生命安全。如需修正引航梯装配不当、维护不良或放置不妥等问题，可能会导致延迟，在船舶抵达经认可的引航员登轮点之前，船长和甲板值班人员与引航服务提供方确认引航梯装配的准确要求，非常重要。

更多有关引航信息及相关问题，可在协会网站“航行”话题中查看。



点击[这里](#)查看大图。

信息来源：Gard P&I Club