

如何做好船舶雾航安全监管

作者:唐立 来源:中国水运杂志 日期:2008年10月07日 点击:

2007年5月12日韩国籍货船“金玫瑰”轮与圣文森特籍货船“金盛”轮在烟台附近海域发生碰撞,16名船员死亡或失踪,这是一起典型的雾中航行碰撞事故。6月15日,“南桂机035”轮从佛山市开往顺德途中偏离主航道,触碰九江大桥非通航孔桥墩,造成大桥部分桥面坍塌,“南桂机035”轮沉没,9人死亡或失踪。事故主要原因就是船舶航行中突遇浓雾,船长疏忽了望,采取措施不当所致。

海雾历来是海上航行安全的大敌,是一种危险天气现象,其给海上航行安全带来的最大影响是能见度下降,导致船舶了望、陆标定位困难,从而极易发生海上交通事故。据统计,船舶碰撞事故有60%~70%是由海雾引起的。从威海海事局多年来调查处理的海上交通事故统计看也能印证这一规律。

山东半岛的成山头至石岛一带海面每年4月至8月为雾季,年雾日平均超过80多天,最多的一年达96天,素有“雾窟”之称。6月至7月最强盛,7月份海面的雾最多可达28天。加强监管力度,有效避免雾航事故发生是我们海事部门的重要职责。为此,有必要对这位“静悄悄的敌人”进行深入研究,了解它的生消规律和对航行安全的影响,探讨有效措施,加大监管力度,保证航行安全。

雾的定义与分类

气象学对雾的定义:雾是悬浮在低层大气中极其微小的小水滴或者小冰晶,使能见距离小于1公里的现象。雾在种类上分为平流雾、锋面雾、辐射雾、蒸发雾。在开阔的海面上,85%属于平流雾,多发生于春末和夏初,是因暖湿气流到冷海面上形成,相对来说,平流雾一旦形成,就不易消散。发生在秋冬季节的多为辐射雾和锋面雾,往往太阳出来后变薄或消散。国际上根据雾的浓度情况和能见距离的大小,将雾分为0~5共6个等级,分别称为大雾、浓雾、中雾、轻雾、薄雾、能见度不良,能见距离分别为50米以下、200米以下、500米以下、1000米以下、2000米以下、4000米以下。

能见度与能见度不良的认定

能见度是指视力正常的人,在当时天气条件下,能够从天空背景中看到和辨认出物标的最大水平距离。有些物标在天空背景上能辨认出来,有些辨认不清,仍算“能见”。只有当物标完全与天空融合,连它的大概情况都看不出时,才算为“不能见”。造成能见度不良的原因不仅是雾,还有霾、下雪、暴风雨等。能见度一般分为0~9共10个等级。

那么,能见度不良如何认定?

(1)在《国际海上避碰规则》中的定义是:“任何由于雾、霾、下雪、暴风雨、沙暴或任何其他原因而使能见度受限制的情况”。可以看出在《国际海上避碰规则》内并未对能见度在量上定性规定。

(2)在国际雾级表中能见度不良的距离要求是4000米以下。

(3)在能见度等级中有一个“不良能见度”的定义,它的能见距离要求是0.5~1海里。

(4)现有的大多公司安全管理体系对能见度不良时要求船舶的描述有:“2海里要求备车、开雷达、开航行灯、加强了望”和“1海里,应立即报告船长,上驾驶台指挥并派人了望”。

根据上述这些，结合航行实际，我们认为：

- (1) 当能见距离小于2海里时应认为“能见度不良”；
- (2) 当视线小于1海里时应按《能见度受限检查表》要求认真检查，并采取相应措施；
- (3) 能见距离为0.5海里以下时在港内宜停航或择地抛锚。当然能见度是随时在变化的，对能见度的判定还与个人的能力和周围环境有关，因此能见度不良也只能是一个大概的估计值。

雾对船舶航行安全的影响及应对措施

据统计，海上交通事故80%以上是人为因素造成的或与人为因素有关。而触礁、失火、爆炸事故中人为因素的比例高达90%，碰撞事故中人为因素的比例更达到95%。人为因素是事故发生的当值驾驶员不仅仅要了解海雾的基本知识，还要做好雾航的应对措施。在能见度不良时，应严格遵守《国际海上避碰规则》和交通部《海上雾中航行规则》，必须切实做好以下工作：

- (1) 立即报告船长，并测定准确船位，通知机舱备车，视通航密度和周围环境降低主机转速，使用安全航速；
- (2) 开启航行灯，鸣放自动雾号；
- (3) 自动舵改为手操舵，使用两部舵机，增加了望人员；
- (4) 开启二台雷达并调校到最佳工作状态，对雷达目标回波保持不间断的正规观测。雷达观测时，适时变换距离档，以便获得避碰的早期信息。同时，了解和掌握雷达性能的局限性，对一些有可能探测不到的小物标，海浪抑制会丢失细小物标的回波，必须加强目视了望，确保任何时候在驾驶台有目视了望。
- (5) 随时测定船位并了解周围在航船舶的航行动态，随时和VTS中心保持联系；
- (6) VHF守听并及时发布本船航行动态，通过AIS等设备尽可能了解掌握他船态势，并及时与他船沟通避碰的具体措施，协调避碰动作，在多船会遇局面更应及早联系，细心查核避碰行动的有效性，采取的避让行动不致造成另一船舶的紧迫局面。
- (7) 驾驶台保持肃静，打开门窗，加强目视、听觉了望。
- (8) 在航海日志、车钟记录簿和轮机日志上认真记录船舶采取的各项雾航措施。
- (9) 在采用安全航速时船长要有独立判断和决断能力，不能心有疑虑，因怕影响航班、延误抵港时间而冒险全速航行。
- (10) 坚持“早、大、宽、清”的避让原则，坚决避免小角度，连续转舵避让措施。

船舶雾中航行还应注意以下几点：

- (1) 对进入能见度不良的水域应保持高度戒备，尤其在夜晚，部分驾驶员没有意识到能见度变坏，未及时采取雾航措施，盲目高速航行；
- (2) 要对雷达进行系统观察，在未弄清来船动态的情况下，盲目转向，从而形成紧迫局面，或紧迫危险；
- (3) 部分驾驶员不能碍于情面认为有把握，能见度不良时不报告船长，不拉雾号，怕影响船员休息，采用雾航措施不全。
- (4) 不应只采用转向避让，而极少采用减速协助避让；
- (5) 应该概念清楚，能见度不良两船未互见时没有让路船与被让路船之分，片面强调本船是直航船，等待他船避让，而失去避让良机。
- (6) 对小船、特别是渔船的违章航行应有充足的认识，要进行连续有效的进行观测、提高警惕。

船舶雾航安全的监督管理

海事部门作为海上交通安全的主管机关，应抓住雾季船舶航行事故多发的特点，加强对雾区航行船舶的监督管理，多渠道多角度，采取有效的监管措施，以减少雾航事故的发生。

一是加强雾航法规方面的建设，完善雾航有关规定。我们知道关于雾航的法规现在只有一部就是《海上雾中航行规则》，这部法规是交通部于1957年6月11日颁发试行的，距今已五十年的历史了。五

十年的时间航海技术及海上航行的诸因素都发生了翻天覆地的变化，这部法规已远远满足不了时代的要求，难以适应海上雾航船舶实际情况，不能保证航海安全。结合现代航海实际制定新的海上雾航法规是保证雾航安全的当务之急。

二是加强宣传教育，督促各港航单位制定雾航应急处置预案，加强船员雾航安全宣传教育，提高船员雾航安全意识和安全技能。加强对船舶有关设备的检查，排除安全隐患，确保航行仪器和通讯设备处于良好状态，保证在不良天气航行时发挥可靠的安全保障作用，保证船岸之间、船舶之间通讯畅通。

三是海事部门在对公司安全管理体系审核时进一步提高对雾航规定的要求，同时加大现场监管力度，以提高公司及船员对雾航安全的认识，执法人员对航经雾区的船舶在现场检查时要把雾航作为重点检查内容，汽笛、雾钟、雾号、VHF、雷达等主要设备要始终处于正常状态。航海图书资料齐备，航海日志雾航记录规范。把雾航安全踏踏实实抓紧抓好。同时加强对进出港船舶动态的控制，合理调度。要求代理或港方及时将港口通航环境情况通告首次到港的船舶，避免发生雾航事故。

四是进一步加大海事监管设备的投入，充分利用VTS、AIS等高科技含量的监管手段，以对雾航船舶实施有效监管，及时提醒船舶保证雾航安全，避免事故发生。另外由于海事部门难于对未发生事故船舶的船员遵守雾航规定进行有效评估，所以应加大对雾航事故的责任船员的处罚力度，提高海事执法的威慑力。

五是国家有关部门要尽快确定雾情监测站点，建立雾情预报制度，提高雾情预报质量，建立雾况通报制度。海事部门应主动与气象、海洋部门联系，建立有效的雾情预警机制，及时发布雾情警告，为雾航船舶提供及时有效的航海保障。

六是结合雾季特点，加大海上联合执法力度，开展有针对性地阶段性的专项整治活动。自2007年以来，山东海事局在辖区组织开展了“行动起来，主动预防，努力减少海上交通事故伤亡”为主题的雾季百日安全会战活动，结合辖区特点，紧紧抓住预防雾航事故，整治水上水下施工作业和载运砂石、陶土等中小型船舶，取缔违法航行行为这一重点，联合海洋渔监、渔政等部门开展“雾季百日安全会战”海上巡查联合执法行动，通过协同作战、联合执法，达到了“把握辖区海上交通安全规律，提高事故预控能力，降低事故起数和死亡人数”的活动目标，取得了良好的效果。

总之，保证船舶雾航安全是船公司、船员的首要任务，更是我们海事部门的监管重点，是我们的职责所在，我们有必要进行深入的探讨和研究，采取一切行之有效的措施，确保船舶安全，以实现我们的共同目标“航行更安全，海洋更清洁”。

[发表评论](#)[告诉好友](#)[打印此文](#)[收藏此文](#)[关闭窗口](#)

上一篇：[客滚船车载危险品的查堵](#)

下一篇：[台风对沿海船舶的影响及防控措施研究](#)

文章评论

特别推荐

- [行业报告]长三角内河船员调查报告
- [风险投资]地主港融资策略及实现条件
- [港口研究]港口之春：宏观经济走到“十字街头”
- [航运研究]积极推进航运企业费收标准化
- [内河航运]建设长江黄金水道 发展现代长江航运
- [行业视点]金融危机对全球海运市场影响渐显
- [行业视点]美国金融危机对航运业的影响及应对措施
- [世界航运]马士基集装箱盈利飙升91%

友情连接

相关文章

破解甬江口交通安全管理难题	06-10
应警惕船舶装载含水散装矿产品引发的事故	04-16
影响船舶引航安全的因素分析	04-17
砂石运输船舶安全管理现状及对策分析	03-19
渡口渡船安全管理长效机制探析	03-02
MARPOL附则VI的操作性检查	01-05
“水上康庄工程”探索与实践	12-25
船载危险货物的监管构想	11-19
基于SHEL模型的水上交通事故人为因素分析	10-21
台风对沿海船舶的影响及防抗措施研究	10-21

[关于站点](#) - [广告服务](#) - [联系我们](#) - [版权隐私](#) - [免责声明](#) - [网站地图](#) - [意见反馈](#) - [返回顶部](#)

Copyright © 2008 Powered by ZGSYZZ.COM, 《中国水运》编辑部 All Rights Reserved.

热线电话: 027-82767375 传真: 027-82805539 E-mail: zgsyzz@vip.163.com

中国水运报刊社 版权所有 建议分辨率1024*768 IE6.0下浏览

违法不良信息举报中心 网络110报警服务 鄂ICP备08002098号

