

影响船舶引航安全的因素分析

作者:王会顺 来源:中国水运杂志 日期:2009年04月17日 点击:

船舶安全引航是一个非常复杂的系统工程,它涵盖了很多人和很多部门,主观因素和客观因素,包括对高科技设备的正确运用和人员经验的总结。只有各个因素都相互协调,各个部门互相协作才能保证引航安全。

船舶引航是由人(引航员、船员)、机(船舶、设备等)、环境和管理等四个要素组成的有机整体。该项工作进行过程中,将受到人为因素、船舶因素,环境因素和管理因素的影响与制约。

主观因素(人为因素)

在船舶引航工作中,引航员和船员的人为因素是最活跃、最重要的一个因素。引航事故绝大部分是人为因素造成的,因为这类事故的发生总是直接或间接地与引航员或船员的人的因素有着密切的联系。

这种人为因素中包括引航员和船员的知识、技能、经验、气质、健康状况,以及心理、生理和行为特点等方面的情况。在所有这些因素中,最为基本的因素是知识。尽管不同的船舶要求引航员和船员知识的深、广度会有差别,但为使船舶安全航行所必需的知识是不可缺少的。而且船舶越复杂,自动化程度越高,所要求的知识水平就越高。

其次,引航员和船员的技能也是构成人为因素的重要因素。技能与知识虽有密切关系,但在本质上却各有其特殊的内容与要求。即使理论知识学得非常好,但没有从事船舶操纵的实际经验,也是不能安全驾驭船舶的。当然,如只有一些实际技能而无足够的理论知识,也具有极大的局限性。这些技能只能通过实际技术训练或实践才能获得,它们必须能适应经常不断变化的外界条件的要求,还必须能及时满足不断更新的技术与设备发展的需要。

再次,非常重要的因素是引航员和船员的健康状况,因为它是充分运用自己知识和技能的基本条件。很难想象一位健康状况不良的引航员和船员会有足够体力去学习和灵活应用自己的知识和技能,会适应船上多变的自然条件以及紧张工作的要求。健康状况不良,会降低各感官的功能,容易出现疲劳,难以集中注意力并正常和安全地完成引航任务。最后必须强调的因素是引航员和船员的心理状态。引航员和船员应具有极高的政治责任心和道德水准,极强的情景与安全意识,顽强的战胜困难的意志与毅力,忠于职守的热忱与执着,模范的工作习惯以及临危不惧巧于应变的能力等所反应出的心理状态。如无上述心理状态,再丰富的技术知识、熟练的技能和健康的体魄都将难以发挥作用。

船舶因素

船舶因素主要表现在适航性上,即船舶设备装置、操纵性能资料、货载配置等方面的状况,没有适航的船舶,再好的驾驶技术,不论怎样遵守规章,事故都是难免的。由于航行环境千变万化,船舶在设计、建造和性能方面,应具备在各种海况或工况情况下正常航行与操纵的能力。具体来说,船体结构、水密隔舱、助航设备和各种工具,如锚、舵、拖揽和无线电通信等设备都应符合安全航行的要求,反之,这就会形成船舶不安全状态。船舶的不安全状态是构成船舶事故的物质基础,它可以由一

种不安全状态转变为另一种状态,即事故的发生。事故的严重程度也随着船舶不安全程度的增大而增大。从某种意义上讲,生产发展和技术进步的过程,实际上就是人们对物的不安全状态不断认识,不断完善并逐步克服的过程。当船舶的不安全状态还没有被人们认识的时候,一旦时机成熟就很有可能转变为事故。而当船员认识到船舶的不安全状态,并想方设法加以预防时,船舶的不安全状态就会消除。

客观因素（环境因素）

客观因素主要包括了船舶所处水域的自然条件、航道条件、交通条件和拖轮等。这些条件的具体内容如下。

自然条件是指船舶所处水域的气象、水文、潮汐的情况。通常船舶在引航过程中受到了风浪、潮流、雾以及其他自然现象的影响,这些自然现象在多数情况下是无法彻底回避的。引航员必须应用良好的船艺,采用合理的操纵方法顺应自然条件,变被动为主动。

航道条件是指船舶所处水域的航路的地理情况。船舶在引航中由于航道宽度、弯曲度,以及岩礁、浅滩等碍航物的客观存在,风和流的实时变化,要求引航员必须如同对待自然条件一样,积极控制好船舶的动态与位置,适应航道条件的种种限制。

交通条件是指船舶所处水域中的交通密度、流量方向、交通秩序、交通局面以及保障航行安全的航道设施状况。引航员也必须充分考虑交通条件,注重不同时间、季节、航段等特点。

拖轮条件是指拖轮的性能、马力。随着船舶吨位和尺度的增大,在靠离码头时拖轮的协助是必不可少的,拖轮自身的操纵性能和拖轮驾驶员的技能也严重地影响着船舶安全,而拖轮的马力也直接影响着靠离泊的安全。引航员必须充分考虑拖轮的状况。

此外,自然条件、航道条件和交通条件有极大的相关性,若将能见度不良、航道狭窄和通航密度增加等条件加在一起,往往会给船舶的引航工作带来更大的难度。

管理因素

事故的直接原因虽然是由于人、船舶、环境等因素引起来的,但发生引航事故的本质往往是与管理不善和管理上的缺陷相关的。对船舶引航安全来讲,生产管理和安全管理是密不可分的一个问题的两个方面,安全寓于生产当中,没有安全就不可能实现顺利生产。可以说,没有科学的管理船舶安全就无保障。涉及引航管理的单位与内容是多方面的。外部管理部门主要涉及对船舶通航加以管理与监控的港口主管机关,安排港口码头泊位、港作拖轮、带缆艇与带缆人员等作业的港务集团相关部门等;内部管理则主要为引航站对引航工作的全局管理,包括引航员业务学习与引航工作的指导与计划安排,以及港口对船舶引航作业的全部保障体系的正常运作等。实践证明,许多引航事故中所存在的引航员或船员的不安全行为的产生,船舶主机、设备、环境不安全状态的存在和相关单位与部门之间的协调问题等都是与这些管理中的缺陷有关的。

[发表评论](#)

[告诉好友](#)

[打印此文](#)

[收藏此文](#)

[关闭窗口](#)

上一篇: [砂石运输船舶安全管理现状及对策分析](#)

下一篇: [应警惕船舶装载含水散装矿产品引发的事故](#)

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]积极推进航运企业收费标准化
- [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
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
如何做好船舶雾航安全监管	10-07

[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

