

澳大利亚水域航行船舶安全提示

CCS 澳大利亚办事处, 2026 年第 003 期, 总第 104 期

关于 AMSA 2026 年第 23 期

引航员登离船装置的海事安全提示

一、背景

引航员登离船操作属于船舶关键高风险作业。近年来, 因引航梯失效、布置不当及沟通不足导致的事故和人员伤亡事件在全球范围内持续发生。引航员登离船装置相关缺陷仍然较为普遍, 已成为重点检查项目之一。

澳大利亚海事安全局 (AMSA) 及澳洲各港口当局已多次发布通告, 强调相关责任主体必须确保登离船装置持续安全、合规。

本文基于 AMSA 近期发布的关于引航员登离船装置的海事安全提示 (2026 年第 23 期), 结合港口当局及 CCS 过往的相关安全提示, 进行归纳总结。

二、适用法规与标准

引航员登离船装置应符合以下法规及标准要求:

1. 国际公约及标准

- SOLAS Chapter V Regulation 23
- IMO Resolution A.1045(27) 及 A.1108(29)
- MSC.1/Circ.1428 及 MSC.1/Circ.1495/Rev.1
- ISO 799-1:2019

2. 澳大利亚要求

- Marine Order 21 (Safety and emergency arrangements)
- Marine Order 54 (Coastal pilotage)
- AMSA Marine Notice 2023/04

3. 最新发展

IMO 已通过 SOLAS V/23 修订及新的性能标准 (MSC.572(110))、

携手共进, 确保安全, 我们愿为您提供最及时的技术支持

MSC.576(110))，将于2028年1月1日生效，进一步强化引航员登离船装置的设计、安装、检查及维护要求。

三、PSC缺陷案例

根据事故案例及PSC检查情况，常见问题包括：

1. 设备状况不良

- 边绳磨损、老化、受污染或强度不足
- 引航梯不符合ISO标准或无有效证书
- 端部金属件腐蚀导致损伤
- 梯阶固定装置（导向块）内嵌的钢制固定螺钉，观察到其与侧边绳索存在摩擦迹象

存在摩擦迹象

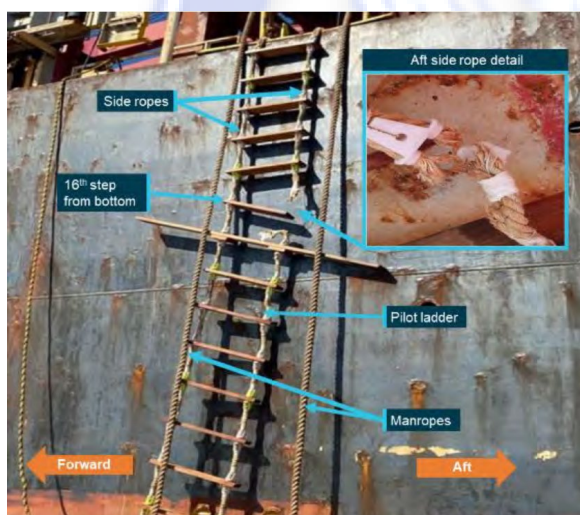


图1 失效的引航员登船梯



图2 端部套环（护环）腐蚀的示例

2. 布置不符合规范

- 组合梯布置错误
- 引航梯未延伸至平台上方规定长度
- 登离点布置不安全
- 引航员软梯的侧边绳索存在接头，不符合规范

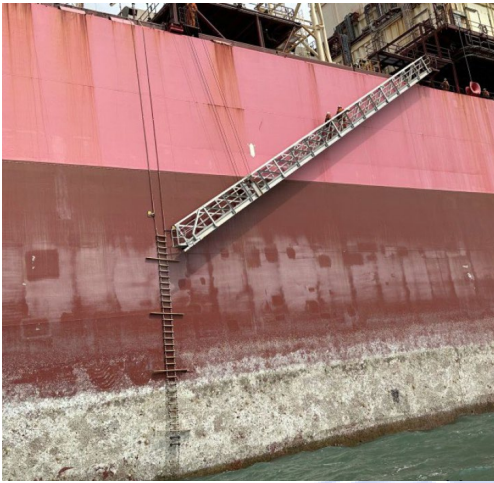


图3 不符合规范的组合式引航梯布置示例



图4 侧绳存在接头（拼接）

3. 绑扎方式错误（高频问题）

- 使用卸扣直接承载边绳
- 由踏板或横档承重
- 未将载荷传递至甲板强力点

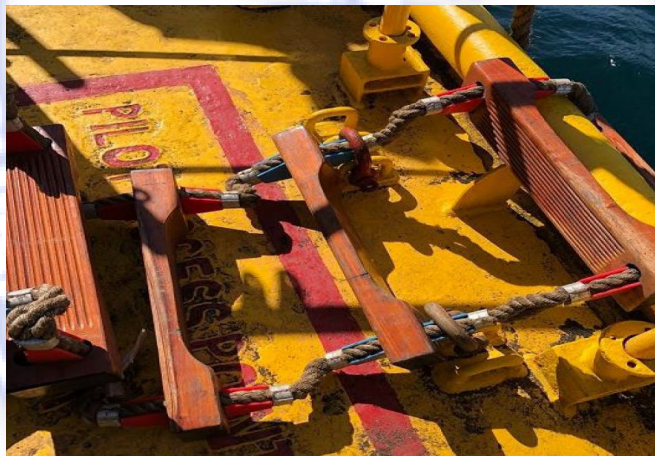


图5 使用卸扣直接承载边绳

4. 操作与沟通不足

- 船方与引航/交通艇沟通不充分
- 无统一作业计划或职责不清
- 在船舶安全管理体系中，未发现关于引航员登离船安排的风险评估文件。

四、安全要求与注意事项

1. 引航梯本体要求

- 必须持有制造商证书并符合SOLAS V/23或ISO 799-1:2019标准
- 应定期检查并保持良好状态
- 不得存在边绳接头、踏板不平、打滑或不规范结构

2. 绑扎与固定要求

- 引航梯必须固定于甲板强力点
- 载荷应通过边绳传递，不得由踏板或横档承重
- 推荐使用掣绳节（rolling hitch）进行固定（[AMSA Marine Notice 2023/04](#)）
- 禁止使用卸扣、钢件直接承载边绳

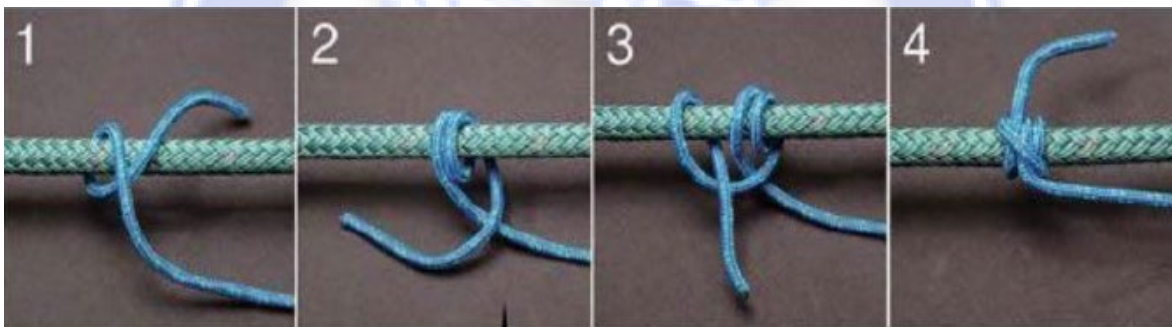


图6 掣绳节（Rolling Hitch）



图7 使用掣绳节（Rolling Hitch）将引航梯固定在主甲板经认可的系固点上。

携手共进，确保安全，我们愿为您提供最及时的技术支持

3. 组合梯要求

- 引航梯应延伸至平台上方至少2米
- 舷梯与引航梯均应固定牢固
- 应确保人员可安全过渡

4. 辅助安全措施

- 设置符合要求的扶手立柱
- 按需提供安全绳 (man rope)
- 登乘处配备带灯救生圈
- 确保充足照明

5. 检查与维护

- 按ISM体系建立定期检查制度
- 防止设备暴露于紫外线、化学品等不良环境
- 定期更换引航梯及安全绳 (根据AMSA Marine Notice 23/04及ISO要求, 凡满足ISO 799-1:2019标准的引航梯须在30个月之内接受并通过强度测试, 或直接予以更换; 此外, 黑德兰港Local Marine Notice 14/23 (P) 对此也有相关具体要求。)
- 安全绳规格: 直径28-32mm, 材质为一级马尼拉绳 (PORT OF PORT HEDLAND LOCAL MARINE NOTICE 14/23 (P))

6. 操作与沟通

- 登离船前必须与引航艇充分沟通
- 明确操作流程与责任分工
- 确保全过程通信畅通

五、责任与合规要求

引航员登离船安全涉及以下各方：

- 船东 / 管理公司
- 船长及船员
- 引航员及引航艇

船长对提供安全登离条件负最终责任。

如装置不符合要求，引航员有权拒绝登船，且可能导致PSC滞留等后果。

六、责任与合规要求

引航员登离船装置的合规性不仅取决于满足标准要求，更取决于正确使用、维护及风险控制。相关各方应高度重视，确保装置始终处于安全、可用状态。

参考资料及附件：

1. Marine Safety Awareness Bulletin issue 23 – Pilot transfer arrangements
2. AMSA Marine Notice 2023/04
3. PORT OF PORT HEDLAND LOCAL MARINE NOTICE 14/23 (P)
4. 澳大利亚水域航行船舶安全提示-No_087-关于澳大利亚 04-2023 号海事通告--引航员登离船装置

CCS 澳大利亚办事处
2026 年 5 月 8 日

声明：

1. 目的是协助船公司及时了解 AMSA 检查要求，更加准确地遵守澳大利亚水域的相关规定
2. 详细资料可访问 AMSA 网站 www.amsa.gov.au，CCS 网站 www.ccs.org.cn
3. 本文内容不替代 CCS 规范、相关公约、AMSA 及其他主管机关的任何规定

携手共进，确保安全，我们愿为您提供最及时的技术支持