

风险观察家

船舶碰撞实例研析

航海及船艺

- 1 船舶碰撞实例研析
- 4 船上起重机钢丝吊索断裂

货柜及货物

- 5 化学船 - 苯货物运送及采样

风险管理

- 6 货柜船：积载及系固安全建议
- 7 MARPOL公约附录五 - 固体散装货物残留

人身伤害

- 8 偷渡客：船长不孤单

其它议题

- 8 风险管理宣传海报活动：COLREGs

德国海上事故调查署(BSU)最近调查的两起碰船案件凸显出航海技艺的基本要求是当班船员(OOW)必须充分认知所处环境。

实例1

MARTI PRINCESS (MP)轮状况

MP轮刚刚驶离土耳其的马尔马拉海峡(Sea of Marmara)，以航向208度船速11节前进。当天大约21:50时，该轮船长前往海图室检查文件。海图室当时已拉下窗帘。船长没有听到VHF上的通话讯息，OOW也没有告诉船长航海上有什么特殊的问题。船长检查完海图后于是前往驾驶台。此时船长立即注意到本船右舷船艏位置有他船。他船离本船距离很近。船长还注意到本船的左舷船艏大约在5度和10度位置也有另外两艘船。船长于是询问OOW第一艘他船的船速和距离。

OOW回报说那艘船和本船的距离约有5海涅。船长有点讶异，因为她船的距离看似比5海涅还要近许多，所以他指示OOW再次确认计算两船距离。OOW重新检查后再次回报船长说两船距离是8链(即0.8海涅)。船长于是下令OOW改为手动操舵并向右转，想要从右舷船艏处的他船后方绕过去。后来确认他船是ILGAZ轮。由于两船距离太近，船长注意情势发展并以目视方式操舵而不是仰赖雷达观测。

当ILGAZ轮来到MP轮左侧时，OOW问船长是否可回到原来航向。船长当时全神贯注在ILGAZ轮的动态上，此时他认为ILGAZ轮已驶离本船，所以同意了OOW的请求。当OOW已经开始动作要恢复原航向时，船长注意到又有另一艘船几乎在本船正前方距离很近，可以清楚看到那艘船的左右两边的航行灯。大约在22:09时两船的距离相差不到半海涅，船长用VHF呼叫「在本船右舷的那艘船」并提出两船以左舷对左舷的方式避让对方，同时本船就开始向右转。然后船长再次呼叫重复这个要求，这一次他是呼叫「在本船正前方的那艘船」。

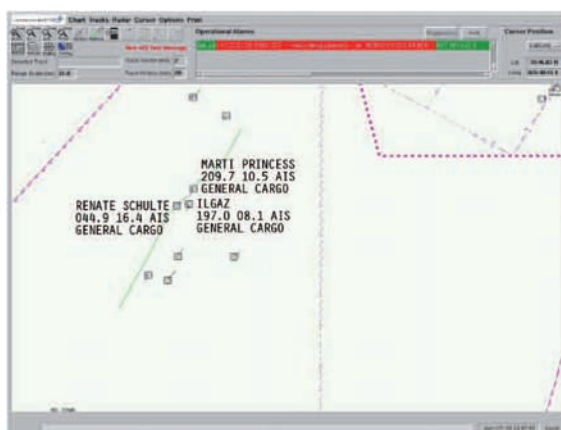
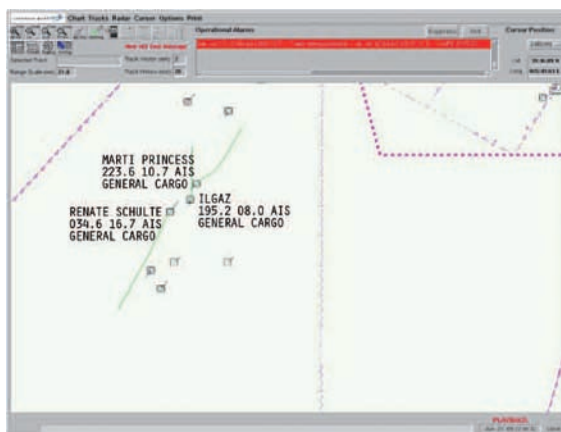
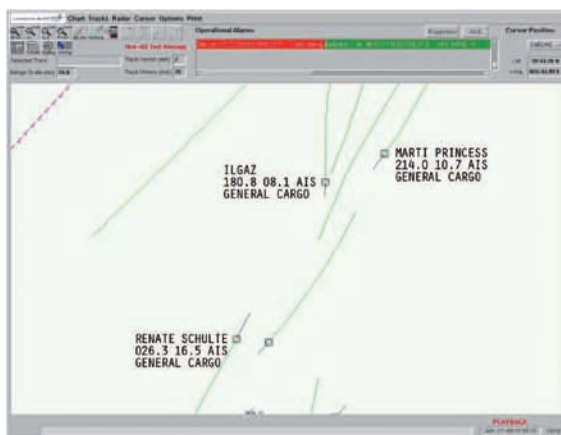
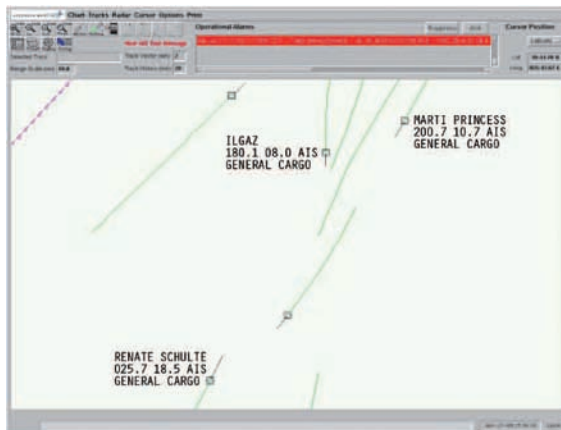
船长在整个通讯的过程中都没有使用那艘船的正确名字RENAME SCHULTE (RS)轮来呼叫她。

MP轮和RS轮在22:10时相撞。RS轮碰撞到MP轮的左侧几乎是垂直撞击到她的第二货舱。MP轮左侧船壳严重裂开受损，使得第二货舱面海开了一个大洞。



航海及船艺

船舶碰撞实例研析(续)



RENAME SCHULTE (RS) 轮状况

当天大约21:40时, 该轮往北航行, 和MP轮在相同的航道上(该轮航向25度船速16.5节), 此时该船OOW根据雷达讯息观测到ILGAZ轮在本船左舷船艏处距离约11海涅。ILGAZ轮正从左往右要横过RS轮船艏, 两船的最近距离点(CPA)大约是0.5海涅。

当RS轮在雷达上刚刚看到首度MP轮时, 当时大约是22:00过后不久, MP轮位在RS轮右侧距离约5海涅。MP轮当时正从右往左要横过RS轮船艏。于是RS轮的OOW专心注意在监看ILGAZ轮的动向。当ILGAZ轮安全通过RS轮船艏后, RS轮OOW改变航向到27度把船往右转想要安全地从ILGAZ轮船艏通过。

22:00稍后时船上瞭望人员回报说看到本船右舷船艏处出现一艘船, 可以看得她船侧的航行灯是绿色的。瞭望人员先前没有看到这艘船, 因为视线被甲板上的吊杆挡住了。经过瞭望人员提醒后, OOW把雷达量程改为6海涅。此时(大约22:03时)MP轮约距离RS轮前方2.2海涅, 稍微在其右侧船艏处。RS轮的OOW从AIS(有和雷达连结)上辨识出前方的它船是MP轮。接下来在22:04到22:07这段时间内RS轮的OOW在VHF上呼叫MP轮的名字四次。但是都没有收到任何回复。不久后, 瞭望人员回报说已经看到前方船的两侧航行灯。显然地这时候MP轮已经是在本船的正前方以相反航向和本船对遇。

RS轮的OOW对于MP轮的操船方式感到相当惊讶, 并且断定该船应该已向右转以避让另一艘ILGAZ轮, 虽然很快地该船又再向左转回到原来航向。RS轮的OOW认为此时本船只可能稍微再向右转一点点, 因为另一艘ILGAZ轮已经来到本船右侧的位置, 几乎是在本船右舷正横方向, 而且正在向右转。RS轮持续向右转向一直到22:09, 这时候船长已经被通知来到驾驶室, 他下令本船向左转向以避免撞击到MP轮的住舱区。

分析

事故调查结果无法判定为何MP轮上的OOW(以及瞭望人员)为何没有监控海上航行情境, 一直要到21:50时船长亲临驾驶室提醒他们才注意到当时情境。

可以确认的是当时MP轮(追越船)应有义务依照船舶避碰规则第13条之规定避让ILGAZ轮。但是她并未遵守规则8(b)和(c)之规定采取有效即时的避让措施, 因此违反了规则8(c)之规定反而造成了另一次的逼近情势。若是MP轮(让路船)单独大幅度地向右转改成新航向296度的话, 她应可以90度方向横越RS轮同时从ILGAZ轮后方安全通过。

事实上, 当时纵使MP轮上的OOW决定维持原航向, ILGAZ轮仍可以距离MP轮船艏0.3海涅安全通过, 同时MP轮也可以距离RS轮右侧0.9海涅安全通过。

若两船当时都有注意做测绘定位的话, 应该就可以避免发生两船逼近情势。

调查结果认为虽然RS轮单独采取避让措施亦无法有效避免碰撞, 但是她根本从头到尾都没有采取减速或用倒车的避碰措施。

情境意识

MARTI PRINCESS 轮

该轮三副当时以为ILGAZ轮距离本船5海涅，然而实际上两船相距仅有0.8海涅。这意味着该船的OOW可能错误解读雷达讯息，或者是（在心理上）与当时情境脱节，也有可能两者兼具。

当船长接手后并成功地避免和她船ILGAZ轮发生碰撞后，该船上没有任何人注意到更大面积的整体环境，因此没有考虑到这样的操船方式会对于往北航行的另一艘船RS轮产生何种影响。MP轮上的OOW在本船安全通过ILGAZ轮后方时就随即请求船长同意恢复航向的这个举动，适足以证明该员并未注意到RS轮的存在，或是该员知悉RS轮的存在但仍信赖让船长自己评估大面积的海上情况。

很显然地，因为ILGAZ轮和MP轮两船间的情况持续发展，使得船长没有注意到RS轮。这些船员们都没有正确地认知所处的环境。

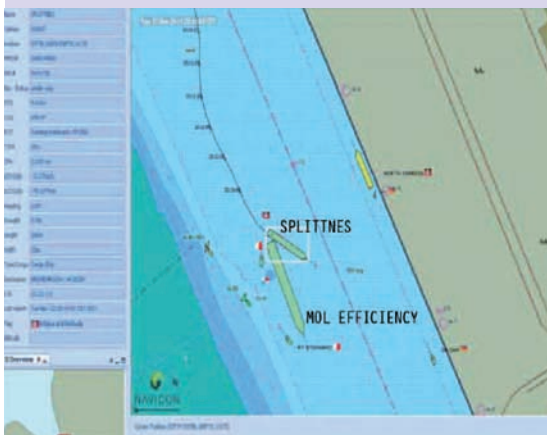
RENATE SCHULTZ轮

RS轮上的OOW在相当早的时候就有注意到MP轮，但仍仅把注意力放在另一艘ILGAZ轮身上。该轮本来有透过VHF和当地航管中心联系持续监控情势发展，但是当注意力被（避让ILGAZ轮）打断后，该轮却未重新评估整体情势，所以后来当船上瞭望人员把注意恢复到MP轮却看到她已经相当接近本船时，才会吓了一跳。这里立刻出现的问题是RS轮上的OOW到底是何时，或是到底有没有，发现到MP轮从一开始被观测到以后就以令人意想不到的方式操船。

有鉴于海上情势发展动态起伏不定，船上的OOW必须持续不断监控掌握情势。

读者若想参阅调查报告全文，请连结下列网址：

http://www.bsu-bund.de/SharedDocs/pdf/EN/Investigation_Report/2012/Investigation_Report_230_09.pdf?__blob=publicationFile



实例2

2011年11月22日当天，SPLITTNES轮正往河流（不来梅的威悉河）（R. Weser, Bremen）上游前进，她当时位在另一艘船MOL EFFICIENCY（ME）轮的后方，那时河水正在涨潮且因浓雾而视线不佳。在19:56到20:06这段时间内，布莱克森（Blexen）雷达站通知说ME轮为了要停靠码头会停船转向，而SPLITTNES轮好几次确认有收到通知并回应说她会停船等待ME轮转向。20:06时两船相距2.2海涅，SPLITTNES轮当时时速为6.12节，ME轮则是倒俾时速0.5节。在20:05的时候SPLITTNES轮已经藉助船舵和船艏推进器稍微地向右转好让船身安放在ME轮后方并且可以和往下游行驶的船只保持安全距离。到了20:09时ME轮上的领港建议SPLITTNES轮应该在ME轮转向以前先越过ME轮，SPLITTNES轮也同意这样做。

SPLITTNES轮于是往前开并向左转但还未完成动作以前她的船艏就严重撞上ME轮的船艏。至关重要的是当时ME轮是倒俾时速2节（为了让船身保持在回转圈内），所以让SPLITTNES轮没有足够的时间和距离去完成两船间刚刚才讲好的追越动作。

BSU除了提醒大家注意当计画突然被改变时会衍生相关风险，也呼吁德国领港们「日后应更加深谋远虑、谨慎行船」。

读者若想参阅调查报告全文，请连结下列网址：

http://www.bsu-bund.de/SharedDocs/pdf/EN/Investigation_Report/2013/Investigation_Report_507_11.pdf?__blob=publicationFile

解决之道

对本刊大多数读者而言 - 主要是在会员船上服务的海员 - 重要的是驾驶台团队应注意监控航程并随时对周遭环境发生的事情保持警戒 - 这就是所谓的情境认知。由上述实例研析可见，情境认知是动态发展的、不易保持而且容易丧失认知能力。下列方法有助于驾驶台团队保持或重新恢复情境认知：

- 将船舶行进间所做的观察以清楚了且有效的方式传达给团队内的成员，并对团队的决策做出付出或贡献
- 对于团队成员积极找出错误的态度，应加以肯定鼓励，以避免过度自信或分心
- 尽可能频繁地瞭望窗外

航海及船艺



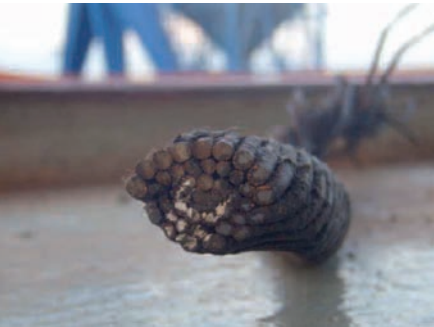
船上起重机钢丝吊索断裂

2006年4月份的《风险观察家》曾经探讨过起重机钢丝吊索的问题，特别是有关钢索的保养与润滑事务。本协会最近接获通报的一起新事故再次提醒大家注意适当润滑船上起重机钢丝吊索的重要性。



某艘杂货船上在1号和2号货舱之间装置有两座起重机。当卸载某批专案大型货物中重达27吨的某项物件时，虽然这个重量并未超过起重机和钢吊索的安全荷重值，但是钢丝吊索还是突然断掉。那件货物被摔到货舱内，不仅损伤到其他件货，也砸坏了中层甲板。

船级协会的检验师通常只有极有限的时间在船上做全船检查，所以船员和岸上工作人员应该了解到检验师对于起重机的钢丝吊索只能以目视方式做外观检查，通常不会详细检查吊索的蕊心部位。所以他们应该对船上起重机或吊杆的钢丝吊索，以系统方法自行定期做状况评估。



那条钢丝吊索是在2009年时供应上船的，每年船级协会检验师都有做定期检查，最近一次检查的时间是事故前两个月。但受协会委任调查此事故的专家仍然表示，虽然这条钢丝吊索在两个月前才刚做过检查，然而钢丝吊索断掉的原因却是由于钢丝吊索出现局部劣化现象，而其劣化程度已超过船级协会在其自订之《船上起吊设备认证规则》所设限值。

为避免钢索蕊心锈蚀，应施用合适的防锈渗透润滑剂。而且就算使用了正确种类的润滑剂，也应该要在施用润滑剂之前先清洁钢索以减少避免海上盐分的不利影响并防止水分被集留在钢索内部。



钢丝吊索劣化是因为长期以来没有适当地施用保养润滑剂。看来船员仅仅使用一般的机械用润滑油来润滑钢丝吊索，但是油脂并未渗透到钢索中央蕊心部位。钢索表层上厚厚的一层油脂不仅无法渗透到钢索蕊心部位，还让水分被集留在钢索内部反而加速了钢索的锈蚀程度。此外，这层厚厚的油脂也让钢索检查变得更加困难。



化学船 - 苯货物运送及采样

苯是一种有机化合物，被归类为碳氢化合物。它是原油的组成成分之一，通常是从矿物油里提炼出来的基础石化产品。

苯主要是用作溶剂，也是组成汽油的成分之一，而高辛烷值是它的优点。众所周知苯有致癌性。它的规格要求也是非常严格。

本协会最近处理一起涉及苯货物事故，正足以提醒读者注意这种货物的采样及化验等相关问题。某艘入会化学船装载好几批苯货物从科威特运往荷兰的数个港口。该船配有帮浦座出口采样器 (pump stack sampling equipment) 设备，它是由连接聚氯乙烯 (PVC) 采样管的排出阀以及专属的气密采样设备所组成。在科威特时该船是经由共用歧管连接端装货，当时按照实务惯例是由大副指示泵匠在取样歧管取样排出口采集货物样本。除此之外，当货物在操作泵内环流时也有用 PVC 采样管从相关的货舱柜内作一呎高货物采样以及最终采样。这些样品经过化验后发现苯货物内的氯化物含量不等，从零到 1.5 mg/kg 都有 (这并未超过规格限值 3 mg/kg)。船上保留了备份样本后该船就开航离港。

当船抵达第一个卸货港时，大副下令泵匠使用相同的采样管以在科威特相同的方法对所有货舱柜进行卸货前采样，也就是当货物在操作泵内环流时用 PVC 采样管从相关的货舱柜内采样。化验结果发现货物明显不符规格，其有机氯化物含量相当高。第一次化验的结果是含量 48 mg/kg，第二次化验结果是 16 mg/kg。该船于化验结果出现异常时就立刻通知协会驻当地联络员。令人讶异的是，把在科威特当时采集的样本拿去化验后却也得到类似的异常结果，虽然这些样本原先在科威特当地化验时结果是符合规格的。这样的结果令人怀疑货物已被污染。

因为苯货物的有机氯化物含量过高，岸方拒绝接受货物并要求该船驶离码头空出船席。此时船方已委派专家检验师协

助调查。该船驶去邻近的空船席以安排会同采样。这一次是使用船上专属的气密采样设备进行采样，结果让众人惊讶不已，因为化验后并未发现有机氯化物，换言之，这批货物完全符合规格。其后该船驶往第二个卸货港时又再次做了类似的会同采样，也是使用船上专属的气密采样设备。化验结果发现这批苯货物也是符合规格。

该船于是驶回第一个卸货港准备要把原先被拒绝的货物卸船。检验师再次全程参与会同采样作业，也是使用船上的气密采样设备，这一次他还自备绝对气密式底质取样器用做采样工具。化验结果也确认货物符合规格，于是顺利地把货物卸船。

本协会委任的检验师进行调查后才揭开了这些谜团。船上的帮浦座出口采样器装置在高处，位在船上露天甲板的上方，所以基于实务操作需要及便利起见，船员在帮浦座出口采样器装置上加了一节 PVC 材质的延长管。当这节 PVC 延长管接触到具有溶解力的苯时，延长管内侧强化部位开始分解，使得有机氯化物堆积在透过这节 PVC 管采样得来的货物样本内。因为这节管子只供采采用，所以只会样本里出现增量的有机氯化物，这却不能代表货物的实际情况。因此使用船上的专属气密采样设备以及为了这次采样特别携来使用的底质取样器所采得的样本反而确认货物符合规格无异状。

细心的读者应该会注意到在科威特使用帮浦座出口采样器设备 (包括 PVC 采样管) 的初次采样其化验结果并未出现超量的有机氯化物。检验师发现在科威特所做的装货样本只有化验是否含有无机氯化物，亦即来源自海水的氯化物，而没有化验是否含有有机氯化物。所以在装货港所使用的化验方法是错误的。

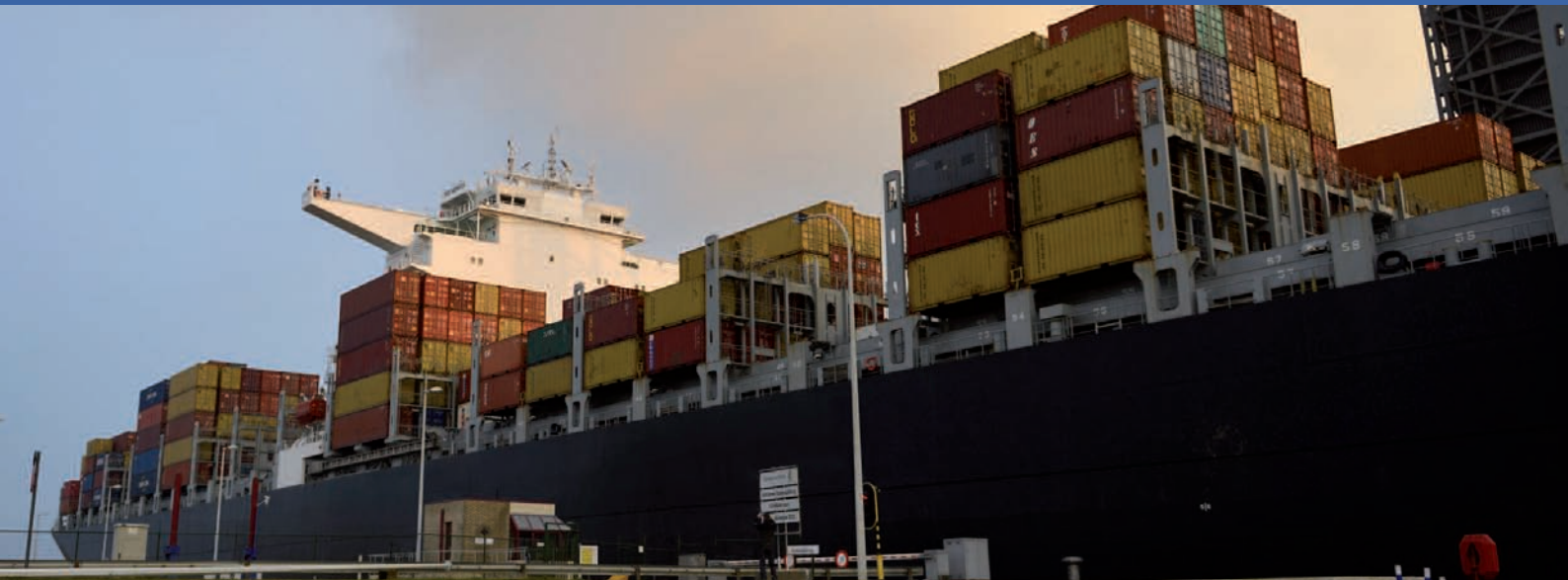
从后见之明的观点来看，我们可以说帮浦座出口采样器的采样作法和化验结果之间有明显关联。但是在科威特的化验方法不适当，再加上船员操作采样设备时看似正确的做法 - 直到事后才发现 PVC 管被改装过 - 在当时确实导致令人紧张的局面，因为若是货物受有污染，其价格将大幅贬值。

还有一件事也值得注意，当时因为采样装置只有稍微地被改装过，所以船公司内部作业稽核、油公司评估审查和外来的货物检验师都未发觉有异状。

我们从这起事故可以学到的经验是，对化学船来说，船员必须先向船公司的技术经理人员咨询后才可以改装或更换货物采样装置。



风险管理



货柜船：积载及系固安全建议

迭堆货柜倒塌以及货柜落海可能对船员、海上救助人员及码头工人有害甚巨。落海柜可能会长时间在海上载沉载浮，对于其他航行船只造成危险。落海柜里装载的有害物质若是外泄入海，也会污染海洋环境。

关于评估有多少货柜失事落海此事，往往并无定论。世界海运会议(WSC)调查结果显示每年约有600到700个货柜失事落海。曾有其他报告说每年失事落海的货柜数量可能高达10,000个。事实上并无绝对可靠的全球统计数字。虽然失事落海的货柜数目仅占海上运输的全部货柜数目非常小的一部分，但是吾人必须切记货柜积载一旦倒塌将会引发严重后果。

根本原因分析(RCA)

本协会风险管理经理曾针对数个会员公司做过货柜作业RCA。调查后发现常见习惯是：

1. 在规划或审核积载图时，岸上工作人员或船员疏于经常查验是否未超出该船应适用之货物/货柜系固手册(CSM)内所载之每层最大重量限值。因此每层可容许积载的个别货柜重量通常都超过限值。如此一来纵使每迭货柜总重量保持在限值内，每层个别货柜重量超过限值仍然是很严重的事情。

2. 船员并没有充分利用到好几种货柜配载及拉系力计算软体里预设的拉系模组，例如CASP、TSB Supercargo、LashMate等等商业用电脑软体，其结果就是实际施做的拉系不足以应付船上积载的货柜。

3. 观察发现船上经常会把装有货物的重柜积放在上层位置，尤其是放在较下层的轻柜上方，导致超出拉系设备可承受应力及积载位置最大重量限值。

4. 在许多案例中，船舶开航时的定倾高度(GM)超过CSM之容许值(以及业界所做的相关建议，也就是最大GM值不应超过船宽的3%)。此时船员若未藉助复杂的多次计算，通常无法确认货柜积载或拉系方式是否在容许限值内。若是船员有充分利用现有软体得协助或许可以减少这种缺失。

责任

实务上常见的误解是关于船东和佣船人对于积载规划和系固应承担之责任为何。

即使佣船人依佣船契约之约定应负责货柜之积载和系固，船长仍有义务确认佣船人所提议的积载方式是否会使得该船的水呎、俯仰差、稳度和应力在容许限值内，以及货柜之系固符合CSM所订之限制，以确保该船在重载情况下仍属安全并具适航力。

这意味着船长或大副应仔细检查佣船人提供的所有积载图。

显而易见地，现代大型货柜船所装载之货柜数量过于庞大，必须借助电脑软体来制作积载图。船长(或大副)有义务确保船上电脑可以接收并使用岸方配舱人员提供的所有资料，如此一来才能利用电脑在离港前及时进行前文提及的积载检查。

根据SOLAS公约(译注：《国际海上人命安全公约》)之规定，托运人应申报货柜及货物的总重量。国际海事组织(IMO)目前所做的讨论日后可能会付诸实际规定，要求托运人所申报之总重量应经过认证。目前的想法是日后若未提出经认证之总重量申报，该货柜不得装载上船。预计在今年9月份即将召开的IMO DSC(译注：危险货物、固体散装货物暨货柜次委员会)第17大会上将针对此议题进行激烈讨论。



MARPOL公约附录五 - 固体散装货物残留

新修正版MARPOL公约(译注:《防止船舶污染国际公约》)附录五已自2013年1月1日开始生效实施。新的规定主要是禁止海域之垃圾抛弃,仅允许少数特别例外情况。

这些新规定代表着船舶和营运人须备置相关程序防止船舶在海上将垃圾抛弃入海。船舶必须规划如何在岸上处置垃圾,也要充分了解关于在岸上处置垃圾之相关规定。所以船方宜事先联系当地船务代理行,询问明了相关规定详情。

公约附录五系关于处置固体散装货物残留之相关规定。洗舱水内若含有货物者,依现有规定系定义为「货物残留」,其处置应依公约之相关规定。

对海洋环境有害(HME)之货物

处理固体散装货时应考虑到重点应该是该货物是否为HME。

IMO指导原则载明,托运人依《IMSBC章程》第4.2节(资讯提供)之规定提供必要讯息时,应将HME货物如实声明。因此为保障会员权益起见,会员应坚持须由托运人负责提供关于货物之完整文件。

货舱清洁化学剂:

船上所使用的货舱清洁化学剂必须查明究竟是否会污染海洋。判断标准应视此种化学剂是否具有致癌性、致突变性或

生殖毒性(CMR)等成分,其详细成分内容应载明于物质安全资料表(MSDS)。

一般规则:

公约附录五所订关于处置固体散装货物残留之一般规定如下:

- 若货物被声明为HME,或用来清洁货舱之化学剂会污染海洋,则货物残留以及洗舱水皆应留存在船上,其后排放到岸上的收受设施处理。
- 若货物被声明为非HME,则货物残留(包含扫舱地脚物以及无法使用可被接受之方法移除之货物)可在海上排放入海,但限于该船离岸超过12海浬以上且不在「Marpol特别区域」内。
- 若货物为非HME且用来清洁货舱之化学剂不会污染海洋亦不含有任何CMR成分者,则洗舱水内所含货物残留可排放入海,但同样限于该船离岸超过12海浬以上且不在「Marpol特别区域」内。
- 若船舶航行在「Marpol特别区域」内,则禁止将洗舱水内所含之货物残留排放入海,除非有符合附录五规则6.1.2所

订情况者。该规则允许在特别区域内为排放之情况包括(a)开航港及下一个目的港皆位在特别区域内,且船舶航行在此两港之间时不会驶离特别区域,以及(b)开航港及目的港皆无适当接收设施处置排放物。无论在任何情况下该船必须离岸超过12海浬以上。

请特别注意,若船上载有HME货物,则货物残留之处置行为必须适当地记录在垃圾纪录簿内。



IMO通告MEPC.1/Circ.469/Rev.1有关于如何通报之详细指导

<http://www.imo.org/OurWork/Environment/PollutionPrevention/PortReceptionFacilities/Documents/469-Rev-1.pdf>

会员也可在IMO GISIS(全球综合航运资讯服务系统)网站上查询或举报哪些港口无适当接收设施,其网址如下:

<http://gisis.imo.org>

IMO通告MEPC.1/Circ.644有制定事先通知制式表格,供将废弃物送交港口接收设施之事先通知之用:

<http://www.imo.org/OurWork/Environment/PollutionPrevention/PortReceptionFacilities/Documents/644.pdf>

会员若需详细资讯或指导者,请联络本协会经理人。

Tindall Riley (Britannia) Limited
Regis House
45 King William Street
London EC4R 9AN

电话: +44 (0)20 7407 3588
传真 +44 (0)20 7403 3942
www.britanniapandi.com

《风险观察家》由不列颠船东责任互保协会发行, 全文可上网查阅, 网址为:

www.britanniapandi.com/en/news_and_publications/risk-watch/index.cfm

不列颠船东责任互保协会欢迎各界复制《风险观察家》之内容, 但复制行为应先取得编辑之书面许可。

其它议题



风险管理宣传海报活动: COLREGs

国际海上避碰规则(COLREGs)是避免海上碰撞事故发生的基础规则, 在国际间已经适用长达41年, 全球所有海员若要取得驾驶台当值船副资格, 就必须充分了解该规则的详细内容才能够通过资格考试。

基于本协会处理过的船舶碰撞案件经验显示, 船舶碰撞事故发生最常见的原因是船员违反了该规则中的一条或多条规定。本协会从这些案例中发现当值船副对于船员对于《COLREGs规则》的了解和适用实有欠缺不足之处。

本协会因此制作一系列的宣传海报, 用以提醒驾驶台当值船副注意《COLREGs规则》的规定要求。首批两张宣传海报, 连同相关规则之详细说明以及公约全文, 将和本期《风险观察家》一并发送。

我们建议将这些宣传海报张贴在驾驶台和公共区域。若需额外数量的宣传海报, 请联络本协会。这些宣传海报也可以从本协会网站下载:

www.britanniapandi.com

人身伤害

偷渡客: 船长不孤单

统计数字显示在2013年的前6个月内, 迦纳共和国的西非沿岸港口特马(Tema)和塔科拉第(Takoradi)出现偷渡客的次数显著增加(偷渡客通常是藏在空货柜内), 同样的情况也发生在红海沿岸的港口吉布地(Djibouti), 当地常见来自衣索匹亚和厄利垂亚两国的偷渡客违法登上前往欧洲或远东地区的商船。

建议前往这些地区港口的船只应采取额外预防措施, 包括限制登船以及在开船前以及开船后不久都应定期搜查整船是否有偷渡客踪迹。大部分的偷渡客在船只航行在海上48小时以内都会曝光露面, 因为他们在藏身处缺乏食物和水源。当发现偷渡客后, 船长的应变方式会深切影响到案件日后的处理进程。

当在船上发现偷渡客时, 首要之务是立即通知船东/船舶经理人

随后应通知所属船东责任互保协会(P&I Club), P&I Club会即刻连系各地联络员(correspondents)及专门顾问公司。此后会每天都持续协助船长, 一直到结案为止。

偷渡客必须被问话并拍照

如果可能的话, 船长应尽量查出偷渡客的身分及国籍, 如此才有助于随后安排遣返作业。最好是可以针对偷渡客疑似上船港口以及特定国籍使用相关的调查问卷。查问项目应包括: 上船港口、名字、出生日期、住址、亲属联络资料, 以及国籍。问卷中应包括额外问题以协助确认偷渡客国籍, 例如询问其称所属国家之总统名字或描述该国国旗。

若发现一人以上的偷渡客, 应分别询问, 必要时应由翻译员协助。为节省宝贵时间, 当船舶在海上航行时, 可透过电话安排岸上专人询问偷渡客。此有助于P&I Club迅速

调查后所找出的资讯, 连同照片, 应尽速以电子信件传送给所有相关人士, 此有助于P&I Club决定随后的处理步骤并连系该船接下来的停靠港当地 correspondent 介入协助。

需要注意的是偷渡客通常会谎报身分以拖延离船, 若船长怀疑有这种情况时, 应立即通知P&I Club或correspondent。有许多偷渡客是累犯, 所以他们已有经验知道船方的处理模式或步骤。

偷渡客必须被搜身检查

这将有助于找到线索以确认偷渡客身分和国籍。他们身上或被发现时的船上藏身处通常会藏有身分证明文件。

有经验的偷渡客若因某船的预定目的地而选定该船做为偷渡工具时, 身上通常会带着行动电话, 电话里会储存许多联络人资料, 他也可能会采用比较传统的方法带着笔记本或圣经在身上以写下他的计画或想法。

现代科技的使用, 再加上船长积极主动采取上述各项建议措施, 有利于在事件发生初期就可以找出答案, 以协助尽速将偷渡客安排离船, 才不至于影响到船只日常作业。

编者的话: 我们相当努力地维持以及添增本风险观察家季刊内文章之有益性、相关性、以及阅读趣味性。非常欢迎读者提供意见到电子信箱: rwatched@triley.co.uk

(中文翻译: 不列颠船东责任互保协会驻台湾代表处宏铭企业管理顾问有限公司)

(译注: 英文原文若与中文翻译有出入, 则以英文原文为准)