

风险观察家



航海及船艺

- 1 能见度受限制 - 大副的过失
- 3 风险管理宣传海报: COLREGs 规则第6、19和35条

能见度受限制 - 大副的过失

英国海事海岸防卫署(MAIB)所辖海上事故调查局最近公布的调查报告, 可供作讨论船舶在能见度受限制情况下发生碰撞之适当案例。



风险管理

- 4 船上安全设备之保养
- 6 ECDIS符合法规要求之最新资讯



人身伤害

- 7 手部受伤



法规新知

- 8 亚洲型舞毒蛾 - 高风险季节再度来临
- 8 铁矿石粉 (IOF)
- 8 货物之混合



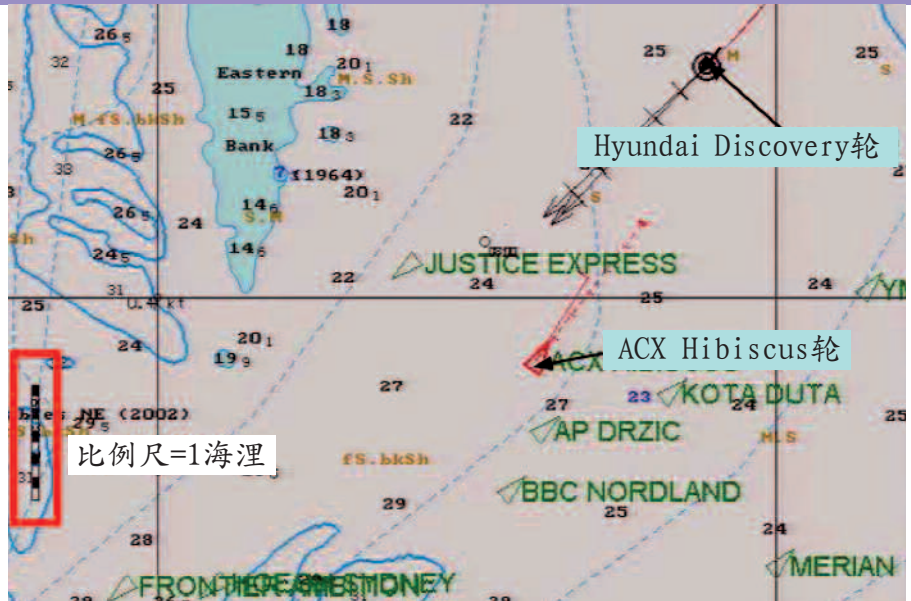
ACX HIBISCUS(ACX)轮在2011年12月11日清晨4:00离开新加坡港, 预订驶往泰国的林查班港(Laem Chabang)。约5:15时ACX船上大副做完甲板工作后回到驾驶室交接瞭望当值。约7:00时该船行经新加坡东边的霍斯堡灯塔(Horsburgh Light), 以船速14.5节、自动舵控制设定航向为049度前进。ACX在当天7:20时离开新加坡海峡分道航行区(TSS)。当时天气为阴天有中雨。

当时另一艘HYUNDAI DISCOVERY(HD)轮在7:21时正要从东边以航向203度和船速18节驶近相同的TSS。大约在此时HD行经阵雨, 能见度因此降低。

ACX在7:30时遇到大雨, 从驾驶台看出去的能见度也因此降低。船上大副用自动避碰测绘雷达(ARPA)系统把好几艘设定为目标船, 但没有包括HD。

大约在7:40的时候, HD的实习生从电子海图系统(ECS)上显示的AIS讯息观测到ACX的船迹。实习生于是告诉大副, 他认为ACX会从HD本船的左侧往后经过。但是大副还是稍微把船向右转设定新航向为209度。据称当时的大雨严重地限制了HD左侧的能见度, 大概只剩下5海涅(nm)左右。

航海及船艺



ACX HIBISCUS轮和HYUNDAI DISCOVERY轮在0751:30时之船位

能见度受限制 - 大副的过失(续)

在HD的操船过程中, ACX从视线中消失了。HD的大副在7:47时又再稍微向右转, 以便接近原规划的下一步航向229度, 同时也好拉大本船和ACX对遇经过的距离。

ACX则是继续她的航向49度, 同时仍以船速14.5节前进。据称雨势在7:45时加大, 从它船上看出来的能见度降低到只有0.2nm。大雨使得ACX船上雷达屏幕出现杂波干扰, 原先所设定的目标船大部分在ARPA雷达屏幕上都消失踪迹。

到了7:50时HD就平稳地以航向229度前进, 此时ACX大约是在她的左前方15度距离约3.5nm。HD船上的ARPA显示ACX的两船最近距离点(CPA)大约会是在本船左侧距离约0.7nm。HD的大副把雷达的电子方位线(EBL)导向ACX的雷达目标上, 以确认ACX的方位是否如他所预估的是朝向本船左侧。

HD船长曾经在7:50许走到驾驶台来停留了一会儿查看当时情况, 他有注意到本船看出来的能见度因为大雨而降低到大约0.5nm。无论是ACX或HD, 当时在能见度受限制的情况下航行却都没有鸣放号笛警示他船。

大约在7:50时ACX的三副抵达驾驶台准备接班当值。到了7:51:30时, ACX的大副开始逐渐把船向左转以便更接近下一步预定航向350度。据报三副当时有监看雷达显示器, 却发现屏幕上因杂波干扰无法辨识目标物, 他于是向大副报告这件事情。

在7:52的时候, 当时两船间距离约为2.2nm, HD的大副观测到ACX的雷达尾迹改变方向, 这意味着ACX正在向左转, 朝向本船驶来。于是他立即在ECS上检

查AIS讯息, 确认了向左转的那艘船就是ACX。HD的大副于是在7:53:15以及7:53:30两度以VHF无线电呼叫ACX。

到了07:54:00时, HD的大副询问ACX的三副说:「你为什么向左转?」ACX的回答不甚清楚, 但该船三副好像是答复说他的船要转向北走。HD的大副继续问道:「不要从我的船舷开过去…现在的能见度是零, 你必须向右转。」在7:54:20时HD的大副告诉ACX的三副应该向右转, 这样一来CPA至少可以有0.3nm。他接着问说:「能见度是零耶, 你到底在干嘛?」

7:54:34时ACX的三副回答说:「现在我们的船改了航向朝北。」ACX的三副继续把船向左转, 船舷向超过17度。

HD的大副在7:55时再度用VHF无线电联络ACX。他呼叫说:「你要用右满舵, 右满舵…你到底在干嘛?」然而没有人回答他。他在7:55:13时鸣放号笛一长声。然后在7:55:50时下令右满舵, 此时刚好看到ACX现身在距离约0.2nm不远处。

大约在此同时, ACX的大副也看到了HD现身在她的左船舷处。他下令打左满舵, 并把车钟摇在「紧急停止」位置。

7:56:10时ACX的船舷撞击到HD左舷邻近第二货舱的侧翼压载舱。当两船相撞时, HD的船舷向是229度、船速为18节, 而ACX的船舷向是321度、船速为14.1节。

ACX船上大副的动作

ACX的大副在能见度受限制的情况下向左转, 朝着HD的前进方向而去。大副听到三副说有一些雷达目标船因为杂波干

扰的缘故在屏幕上看不到。他也有从VHF无线电频道上听到HD的大副呼叫提醒他应该把船向右转回去。然而ACX的大副无视于这些警告, 还是继续转向(译注:向左转)。ACX的大副可能是受到过度疲劳的影响。

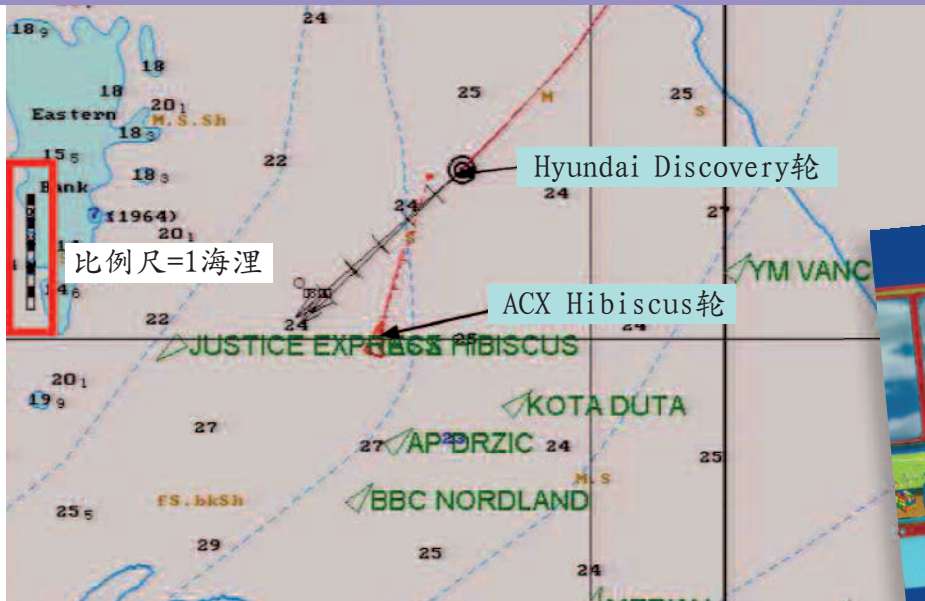
HD船上大副的动作

在ACX开始向左转的一分钟内, HD的大副就已判定出ACX正在向左转, 此后直到两船相撞以前他约有四分钟的时间可以采取因应措施。他试图以VHF无线电呼叫的方式想要说服ACX的大副收回向左转的动作, 此一决策在当时情况下或许是有情有可原, 因为最有效的避碰措施就是让ACX向右转。但是根据SMS的规定, 不可使用VHF无线电呼叫替代避碰措施, 因为无法保证无线电呼叫一定会成功, 而且也会浪费时间。在极度压力紧张的情形下时间飞逝如梭, 对于要运转一艘像HD这样大的船舶来说, 每一秒都极为珍贵。

MAIB在调查过程中利用驾驶台模拟机做了一次试验, 用以评估HD的大副可以采取甚么行动来避碰。试验时把ACX设定在和事故当时同样的航向及船速。结果显示若HD的大副在观察到ACX向左转的当时立刻反应打右满舵, 那么HD就会在相距0.4nm的情况下安全通过ACX的船舷。

能见度受限制

涉案的这两艘船在发生碰撞以前已经进入, 或是很靠近, 因大雨而造成的能见度受限制水域; ACX至少有25分钟是航行在那个水域内, 而HD至少是15分钟。在碰撞发生不久前, 因为大雨使得能见度大幅下降, 据称只剩下0.2nm。如此一来根据《国际海上避碰规则》(COLREGs)的规定, 这两艘船都被视为



ACX HIBISCUS轮和HYUNDAI DISCOVERY轮在0753:30时之船位

能见度受限制之船舶。她们之中没有任何一艘船目视到对方，因此COLREGs第十九条 - 船舶在能见度受限制时之措施 - 的相关规定应同时适用于ACX和HD这两艘船。

上述规则第十九条要求船舶应以安全速度行驶，且应将主机备便以供随时紧急运转。该规则亦规定应使用各种可能适当方法分析是否有碰撞危机之存在。此外，同规则第三十五条要求船舶在能见度受限之水域或其附近时应鸣放号笛。

ACX的大副没有向船长通报能见度受限制。而HD的船长虽然知道能见度受限制并有减速航行，但其目的仍是想要准时抵达领港站。这两艘船的驾驶台团队人员都没有做到把船的速度降低到机动速度、加强保持瞭望之能力(无论是使用目视或雷达)、把自动操舵改成手动操舵，或是依规定鸣放号笛。两船的驾驶台团队人员当时若曾遵守COLREGs的规定采取相关有效措施，或许就可以更从容地因应当时面临的船舶往来航行状况。

瞭望

ACX的大副并不知道HD位在何处，因为HD没有显示在ACX的雷达屏幕上，而且能见度也大幅下降。他可能没有调整雨杂波控制钮以抑制因下雨使得雷达受到干扰，或是调整错误。ACX的AIS设备在有其他船只靠近本船时应该也会显示出他船，包括HD。所以结论是ACX的大副没有利用随手可得的AIS数据，或者是把数据解读错误。因为大副没有充分利用现场可得的航行辅助仪器，所以他对于当时的情境认知不足，搞不清楚状况。

若ACX的航路规划过程中有把当船舶航行在繁忙水域时因大雨影响降低能见度的因素考虑进去，那么她的船长应该可以判断出当时需要辅助资源，以协助该船在转向朝北的过程中降低危险。船长应该留在驾驶台上帮助当值船副或增加配置瞭望人员。

英国发布的「海事指南通告第324号(M+F)」有详细说明使用VHF无线电避碰是一种危险的做法。

读者若想参阅MAIB调查报告全文，请连结下列网址：

www.maib.gov.uk



风险管理宣传海报： COLREGs规则第6、19和 35条

这张宣传海报强调的重点是常见的船舶碰撞事故肇因，那就是船舶在事故当时行驶速度太快。规则第6条列出船舶在决定何为安全速度时应列入考虑的不同因素如下：

- 能见度
- 通航密度
- 船舶种类及运转能力
- 夜间出现之背景亮光，或本船灯光反射之散光
- 海象状况以及航行险阻之临近程度
- 吃水与可航水深之关系

这条规定也强调了适当使用雷达的重要性。

这张宣传海报描绘的场景正是交通繁忙但能见度低的水域。宣传海报里的主角是一艘大船，船速为19节，邻近有其他船只往来，当时天气状况逐渐转坏。那时候需要立刻减速，同时要把规则第6条详列的所有因素列入考虑。此外还需要应将主机备便以供随时紧急运转，并开始施放雾中信号(参考规则第19条和第35条)。

这些规则使用明确精简的文字要求船舶应尽早采取明显措施以避免发生碰撞。

请问你会怎么做？

www.britanniapandi.com

风险管理

船上安全设备之保养



本文是持续和会员分享最佳实务经验之系列文章。

本文是持续和会员分享最佳实务经验之系列文章。

《海上人命安全国际公约》(SOLAS)规则II-2/14要求船舶应依国际海事组织(IMO)关于消防安全系统及设备之保养、测试及检查指导原则进行船上消防安全系统及设备之保养、测试及检查,该指导原则对于SOLAS所订之保养计划,设立了最低要求标准。

根据IMO所发布「海事安全通告MSC.1/Circ.142」之建议,有些保养程序及检查,可由已参与完成灭火训练进阶课程之适格船员执行,而其他的保养程序及检查则应由关于该系统之保养曾接受过特殊训练之人员,也就是制造商授权之代表人员来执行。

船上的保养计划应载明哪些保养和检查系由适格船员执行,而哪些则是必须由关于需保养之系统有经过特殊训练的人员执行。

船上实际保养有效与否取决于许多因素,包括公司精神、工作习惯和预算多寡。可惜的是从本协会例行验船所得到的回馈和报告结果,看得出来当公司在分配经费及人力处理各项业务时,保养是越来越不受到重视的项目之一。特别是当船舶的营运成本因为船龄增长、船况以及备件的可取得程度等因素而变得较高的时候,更为显著。这类的船只通常获利能力也较差,更无法重视花钱的保养工作,若船只长期闲置,情况尤其恶化。

IMO和SOLAS发布的指导原则要求轻便易携式灭火器应由适格人员每年检查,该人员为大副或大管轮,或其代表人员。

基本保养应做到:

- 检查灭火器瓶身外观是否有可能会影响到灭火器安全功能的锈蚀或损伤
- 仔细检查灭火器的塑料头罩是否有过度受日照紫外线曝晒影响而变质
- 检查释放管以确认符合制造商所订规格
- 检查灭火器重量是否符合制造商所订规格,且应将首次使用或前一次重新充灌后之灭火器重量予以记录

三副通常被指定为防火安全员,有时会连同二副甚至是三管轮一同担任此职务,因此需负责检查和保养相关的消防灭火及人身安全设备。

虽然凡事总有例外,不过通常很少见到这些船副曾经接受过可以适当有效地保养特定船只所有安全设备之专业训练。一般的惯例是让原任职船副把工作交给新进船副。这个过程应以书面记录,若时间允许,最好能简略走查一遍,尤其是把备件储放地点特别交代一下。检阅制造商所提供的文件也是必要的,以便确认灭火器重量的书面记录是否正确,或是判断灭火器的塑料头罩是否已经变质劣化到必须更换的地步。遗憾的是吾人从最近制作的检验报告里摘录出的下列照片,可以明显看出实务上经常没有做到这些要求。

从事近洋航线的船舶或是总吨位在3,000吨以下的船舶,其应有的船员安全配额也相应地减少,所以甲板船副的配置可能包括船长、大副和另一名船副(负责当值航行瞭望)的这种情况,并非

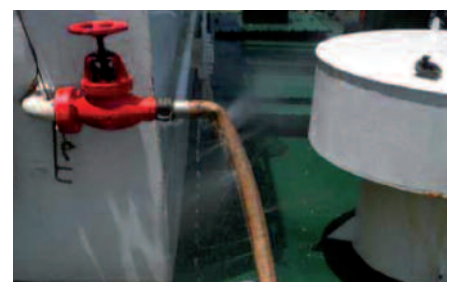
少见。这样一来,从事计划保养例行工作的可供支配时间和人力自然就会减少。船东可以选择在考虑到船舶的营运形态又兼顾符合《海事劳动公约》(MLC)规定的情况下让船员有能力自行适当地保养船舶,或者是干脆仰赖岸上资源来协助做这些保养工作。

船员所从事的安全演习,例如防火演习,应当以对休息时间的影影响最小方式为之。船员若在休息期间被要求参与演习作业,则有权获得相当于演习时花费期间之休息期间补偿。

有效的保养实务应与制造商之建议相关,并应依设备之年龄及使用状态,规划每隔适当时期来做保养。计划保养的例行工作应有适当弹性以应付期间突然发生的设备故障或缺失。

保养的重要性在于确保设备会按其设计及当有需求时,尤其是在紧急情况下,可以正常运作。当检查设备或设备故障时,船方亦可透过保养工作来证明已尽应有之注意义务照管该设备使其保持良好运作状态。有效和实时的保养也可以减少因为设备故障所造成的时间延宕和损失,而且在必要的时候当所有的安全设备都保持在立即可用的状态,或许可以救回宝贵的生命。

下页将摘要说明某些安全设备应该特别注意的地方。





消防软管

- 所有消防软管应避免日光直射并放置在通风处
- 所有消防软管在储放以前皆须让水流干并晾干
- 卷收消防软管时应将接头处放在内侧以保护螺纹公接头
- 避免在尖锐或粗糙表面上拖动消防软管，除非原设计方式如此要求



固定式二氧化碳灭火系统

船上的保养计划应包括在该船的安全管理系统内，且制订时应根据系统制造商所提供包含下列各项之建议：

- 保养及检查之程序和指示
- 定期保养和检查所需之时程
- 制作关于建议备件之清单
- 检查和保养的记录，包括为使系统保持在可运作状态所采取之矫正措施

至少每三十天就要对整体系统的状态做一般目视检查以确认是否有明显的损伤。

每年应依系统制造商之指示及例行的安全注意事项，做最低要求程度之保养及检查。



紧急逃生呼吸装置(EEBD)

- SOLAS 74规定住舱区应配置至少两套EEBDs
- 机舱区应按人数、出入便易程度等因素再另置EEBDs
- 船上应配置足够数量的备用EEBDs以供替换已使用过、或已超过使用期限，或因其他原因无法再使用的呼吸装置
- 应依照制造商之指示检查保养EEBD
- 若无制造商之指示时，则应在每次间隔不超过五(5)年的周期内做水压测试，除非制造商具体禁止这样做

轻便携带式灭火器

- 目视检查灭火器瓶身本体外观是否有锈蚀或损伤
- 以下列方式确认灭火器未被使用过
 - 保险插稍和防揭封条仍在原处
 - 压力表指示指针位在绿色区域
- 确认灭火器瓶身标示的操作指示清晰可读
- 取下释放管以检查是否有阻塞或锈蚀
- 取下释放管后应更换O型环
- 确认灭火器的重量并将其记录在瓶身上的维修标签 - 若重量少了百分之十以上，即应调查原因并重新充灌灭火剂
- 清洁灭火器瓶身
- 更换配件时应先确认灭火器的支座稳固且状态良好



自给式呼吸装置(SCBA)

- SCBAs应每周检查以确认气压在正确范围内
- 承载气体或化学品货物之船舶，船上备置之SCBAs至少应每月指派船副负责检查一次
- 所有的SCBAs应包括在年度法定安全设备检查项目内，至少每年检查一次



当进入船上的密闭空间且该处已知或被怀疑有缺氧状态，或有毒或易燃气体浓度过高时，不应使用EEBD进入该空间



风险管理

ECDIS符合法规要求之最新资讯

国际海事组织(IMO)于公元2009年6月核准了《海上人命安全国际公约》(SOLAS)的修正案, 强制要求船舶配备「电子海图显示与数据系统」(ECDIS)。



现代船舶有许多都同时携带纸本与电子海图, 但是自2012年7月起ECDIS将逐渐依时程开始强制实施。目前约有超过30家的ECDIS制造商, 每家公司出售给船东的型式和配备的软件更新程序互有差异。本协会已处理过若干因ECDIS使用不当而导致碰船或搁浅的事故。ECDIS的问题也是某些据报虚惊案件的主因。

这些因ECDIS而起的事件, 其主要原因为操作上的问题, 简列如下:

- ECDIS的警示功能没有被启动
- 当失去全球定位系统(GPS)讯号时, 某些ECDIS无法变换显示为「推算船位」(DR)模式
- GPS讯号可能有时不稳定或壅塞。良好的作业惯例是使用其它工具交叉检查以确认ECDIS显示的是正确的船位信息。例如在近岸水域航行时, 建议把雷达层迭于ECDIS显示图上。若海图影像与雷达的地面影像不一致, 那么航海人员就應該注意到哪里出了问题
- 电子航行海图(ENC)设定错误。这造成重要的航海功能都没有被显示出来, 包括:
 - 锚地、船席和水道
 - 回旋圈显示
 - 复杂的灯号
 - 灯弧的标示错误
 - 水底功能
 - 显示符号
 - 标准模式时的等海床度深线
 - 小比例尺图征的精确度越差, 所以描绘出来的小点或地面可能无法清楚显示

此外, 小岛图征可能会因海图的其他信息过多, 例如名称或等海床度深线, 而比较不易被察觉。

大多数的疏失可以藉由选择「全部」或「其他」显示模式和选择「挑选报告」- 依不同模式种类 - 而避免发生。

这些因ECDIS而起的事件, 其根本原因包括下列各项:

- 船公司在同一个船队里使用好几家设备制造或不同型的设备
- 对于船舶专属之设备, 没有提供关于操作使用及熟悉之训练
- 对于设备之操作, 缺乏重复练习以及指导
- 船上及岸上都没有落实有效的程序和风险评估
- 过度仰赖ECDIS使得船员太自信大意而疏于发挥例如情境察觉等基本航海技能, 而且不了解避碰规则之内容以及如何应用

ECDIS的规格是以IMO所通过之决议而制订。航海员要注意的是IMO或国际水文组织(IHO)并未修正其关于要求制造商应把孤立危险物和水深之显示功能予以标准化得要求, 这些组织也没有发布新的指导原则改变这项要求。制造商可以充分自行决定如何设计自家系统来符合「IMO ECDIS 性能标准」之要求, 而事实上各家制造商所设计出的用户接口系

统, 在许多特性和功能上, 包括设备所使用之专有名词和可供使用之选项, 其间相异甚多。有时甚至连同一家制造商所设计出的不同版本软件, 其功能都差异颇大(虽然还是希望制造商会提供相应的使用说明提醒使用者注意新旧版本间的差异)。

ECDIS训练

业界关于ECDIS的训练问题, 在认知上有些混淆不清。STCW公约2010年关于ECDIS训练之修正案要到2017年才开始生效实施。因此在那之前要尽快地完成经许可之ECDIS训练, 以确保在装有ECDIS船上工作的所有船副在限期以前都符合资格要求。许多国际法规, 包括SOLAS、ISM以及STCW, 都有强制规定船员必须接受相当训练。许多单位组织, 例如港口国管制检查官员和国际主要油商委派的检验人员, 会审核船员是否有符合这些强制性规定。

训练要求

• 从公元2012年开始采用的一般性四十个小时IMO示范训练课程1.27, 以操作和了解ECDIS, 该训练课程系根据2012年STCW之要求所实施

• 依设备种类而订之专属训练课程或熟悉过程, 以帮助船员获得操作船上专属设备的必要技能

有许多授权训练机构都可以提供一般性的IMO示范训练课程1.27。至于船舶专属的训练或熟习过程, 可采下列方式:

- 先由岸上制造商提供训练, 然后在船上继续进行装备专属熟悉过程
- 针对专属系统先做个人独立训练, 然后在船上继续进行装备专属熟悉过程
- 先做计算机辅助训练(CBT), 然后在船上继续进行装备专属熟悉过程
- 先做因特网/内部网络辅助训练(电子学习课程), 然后在船上继续进行装备专属熟悉过程
- 由经过适当训练且取得资格认可之船员或训练人员在船上施行训练
- 制造商在ECDIS系统里预先提供训练模式, 然后在船上继续进行装备专属熟悉过程

总结

本文前已提及, 纸本和电子海图间最主要的差异在于, 前者是由制图师预先设想哪些信息是航海人员所需而据此将这些信息在海图上陈列出来。但是若使用的是电子海图, 就会是由航海人员自主决定任何时后在海图上同时显示哪些信

人身伤害

手部受伤

手部和手指受伤是最常见的意外事故型态，通常都是因人为疏忽所致。

息。鉴于此，本协会鼓励每位会员都应安排时间和资源进行ECDIS风险评估，并预先规划必要之训练。但请注意若仅依本文建议之方式从事训练，仍属不足。我们建议会员和船员亦应：

- 除一般性和依船舶种类而专属之训练以外，还要施行持续性的训练
- 公司所建立之安全文化，应该要反映出组织成员对于拥有高效的瞭望和航海实务等专业技能相当引以为傲
- 对于操作ECDIS的船上积极辅导活动，以及从个别船只/全船队的所有航海人员之中选出ECDIS优良人员等做法，应予以鼓励
- 公司的安全管理系统、程序或风险评估作业中，凡有关于ECDIS的项目，应持续更新
- 所有制造商制作的使用手册应随时可用，且应以简洁语言摘要主要工作项目(key tasks)
- 船员在交接任务时应使其有充分时间以适当熟悉ECDIS之性能及操作
- 使用呈现国际水文组织(IHO)数据以及船舶性能检查之功能，以显示ECDIS软件是否需要升级



通常建议戴上手套以避免受伤。处理表面粗糙或尖锐物体时戴上皮制手套可以避免受伤；处理高热物体时宜戴上防热手套；若是处理化学品、油品及溶剂时，则应戴上橡胶或PVC手套。

穿戴个人防护设备虽然可以降低意外受伤事故的次数，但不能用来取代执行任务前对于可能潜在的风险预做规划和谨慎思考。本协会将以下列若干实例做为证明。

某副机匠(wiper)受伤后截断右手食指，他在机舱工作间内工作时，因为所戴的棉质手套被卷进旋转钻头导致手指受伤。在本例中，该名船员其实无须戴上手套，因为在操作旋转工具时，纵使穿戴手套也无法增加更多的防护。

另一起实例则是某散装船的大副命令水手长去打开该船的三个舱盖板以准备装货。水手长于是指示实习干练水手启动液压马达以便开启第一舱盖口。实习干练水手和另一名干练水手接下来按照标准作业程序负责瞭望，以确保开启舱盖板时不会受到任何干扰。接着很顺利地打开了前面两片舱盖板。等到要打开第三片舱盖板时，实习干练水手的手指因为放在舱盖板的轮轨上，使得他的两只手指被滚轮压伤。

事实上，实习干练水手在发生这起意外事故以前，有向其他人做出信号表示一切都没问题可以开始打开舱盖板。他手上戴着工作手套显然并不是造成意外事故发生的原因。其实是因为这位实习干练水手当时不专心，未能注意到不应该把手放在轮轨上。但我们想要提出的问题是，他当时如果没有戴上手套，或许就会比较谨慎地注意到自己的手放在哪个位置(在本案中，手套也一样无法增加工作时对手部的保护)。

在第三起意外事故中，某水手长要放下舷梯时手部受伤，造成他的两只手指必须伤后截断而且手的其他部位还有大面积的撕裂伤。当时钢索卡在舷梯滚轮上。他正要把钢索解开时，钢索却弹起打在他戴了手套的手上。手套对于手部的保护极其有限，遗憾的是他的手套无法救回两只手指免于截断。这其中的问题仍然是当水手长戴上手套后，是否就容易疏忽因此没注意到自己的手危险地放在滚轮上。

这些意外事故都不是偶发事件，正足以提醒大家注意，工作时即使已经穿戴上个人防护设备，仍应随时谨慎行事。

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_publication/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。

法规新知

亚洲型舞毒蛾 - 高风险季节再度来临

加拿大食品检查局(CFIA)已宣布，亚洲型舞毒蛾(AGM)的高风险期将从2014年3月1日开始，到同年9月15日为止。CFIA也表示该局载明于备忘录D-95-03(请见下列连结)之政策仍属有效。

CFIA有特别提醒注意下列各项：

- 第二次要停靠加国港口之船舶若未持有所需证书者，可能会被禁止进入加国港口

- 中国境内受规范地区之最南端已用纬度坐标清楚标示

再次提醒：

- 若有高风险船舶将前往加国港口，其船务代理行必须在抵达加国水域96小时前先通知CFIA

- 抵达加国水域之船舶若未事先通知，且/或其所持证书被认定为不符合规定者，必须接受强制执行措施

- 依规定须受检AGM之船舶，应依CFIA费用通知(8f)所列费率表缴交费用

CFIA于2014年2月14日所发布之备忘录以及先前的备忘录D-95-0-03和CFIA官方网站，请见下列网址连结：

<http://tinyurl.com/gypsy-m>



铁矿石粉 (IOF)

《国际海事固体散装货物章程》(IMSBC Code)新修订之铁矿石列表，将做为《海上人命安全国际公约》(SOLAS)的一部分，从2017年1月1日开始强制实施。其对于判定IOF货物之适运水份限值(TML)将提供替代的检测程序，也首度将某些种类的IOF正式归类为IMSBC Code下的A类或C类货物。

国际间如何达成关于分类的协议并非本文讨论的范围，不过根据了解，新修正的分类方法已有考虑到货物的针铁矿含量以及粒子大小。此外，也一并采纳由托运人及/或发证单位所做检测的新方法，然而某些托运人或发证单位可能无法和其他人一样可以立即开始使用新的检测方法。

澳洲和巴西已经开始实施新的分类表和检测方法。一般预料只有从澳洲出口的IOF可以符合针铁矿全部固含量在百分之三十五或以上的这项标准，而符合这项标准的货物才可以被归类为C类货物。若是在除澳洲以外的其他港口装载IOF，船长应特别小心谨慎以避免货方关于IOF所提出之托运人申报书并非A类货物应有之申报书。

本协会在此特别提醒会员注意，运送人对于即将承运之IOF货物，其首要义务是确认该货物应符合IMSBC章程之要求。若会员怀疑托运人就IOF货物所做的申报是否符合IMSBC章程之要求，应即联系协会请求协助。

貨物之混合

IMO所辖之海上安全委员会已于2012年5月采纳决议案 MSC.325(90)，该决议案列载自2014年1月1日起生效实施之SOLAS公约修正案，而修正案具体包括SOLAS第VI章新增第VI/5-2条规定如下：

航行中散装液体货物之混合及生产程序之禁止

1 船舶在海上航程中禁止散装液体货物之物理混合(physical blending)。「物理混合」系指利用船上货物泵浦及管路，透过内部循环两种或多种不同货物以得到另一种新货物之过程。但船长因船舶安全或海洋环境保护等原因而为之货物移转，不在此限。

2 前段1之禁止规定，不适用于为便利海底搜寻与开采作业用之船舶其船上为此作业所使用物品之混合。

3 禁止船舶在海上航程中之任何生产程序(production process)。「生产程序」系指使一种船舶货物与其他任何物质或货物产生化学反应之任何人为操作。

4 前段3之禁止规定，不适用于为便利海底搜寻与开采作业用之船舶其船上为此作业所使用物品之生产程序。

由此产生的问题是何谓「航程」(voyage)? 根据参与拟订新增规则之相关主管机关之了解，「航程」此词意欲涵盖两个港口间之期间，而在此两港口内之货物混合行为须经港务机关明示同意。由此即可推论出在两个港口间之任何期间或地点都不会被允许从事货物混合。

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)