

RISK WATCH

船舶碰撞

关于这件汽车船和渔船发生碰撞的意外事故，当时若有使用声响信号以及保持适当瞭望，或许可以防止事故发生。

航海及船艺

- 1 船舶碰撞
- 3 VDRs: 请确认它所记录的资料是正确的
- 4 狭窄水道: 过度信赖引水人的危险性
- 4 用船上起重机从事起吊作业

人身伤害

- 5 高空作业之危险

货柜及货物

- 5 朱拜勒(Al Jubail): 岸方禁止在船舶和码头装卸设备连接点的多管路连接头(manifold)采样

损失防阻

- 6 液货船污染索赔
- 7 损失防阻宣传海报活动: COLREGs规则第7、8、15、16和17条规定

法规新知

- 8 大堡礁: 丢弃垃圾时要特别小心

其它议题

- 8 出版刊物



NOCC OCEANIC号汽车船

在2013年6月22日大约17:00时，这艘有12层甲板的汽车船NOCC OCEANIC号从日本的京滨港(Keihin Port)开航预定前往巴拿马的巴尔博(Balboa)。

大约在6月23日星期天早上7:30时船长来到驾驶台。当时天气佳视线良好，该船航行在开放水域里，附近无其他往来船只。因此船长决定在当时的情况下由当值大副一人单独负责瞭望即可，这样可以让他其他船员依分配到的休息时段充分休息，所以他就指示甲板水手离开驾驶台去休息。船长这样做是符合该船的「驾驶台程序手册」(Bridge Procedures Manual)(由该船管理公司制定)的规定，因为根据手册的相关规定，在白天期间、开放水域以及海上交通状况非常稀疏等情况下(手册里还修订了其他可适用之情况)，可以允许仅有一人在驾驶台瞭望。

在当天7:50时，三副来到驾驶台，当值大副告诉他视线良好，附近水域无其他船只。三副接班时确认了航向及船速(063度，15.8结)以后就开始担任单人瞭望的职务。当时他把右雷达侦测距离设在12海里。

大约在09:15时，三副注意到外面开始，而且有积雨云向本船左侧靠近。到了09:30时他通知船长并建议未当值船员应把住舱区的舷窗关上。随后又用船上广播通知此事。

到了09:33时，NOCC OCEANIC号遇到风暴。视线明显变差以至于几乎看不到船桅(约位在驾驶台前方30公尺处)。因为三副从窗户无法看清室外状况，于是他走向雷达以便继续瞭望。这时他从雷达萤幕上或自动辨识系统(AIS)(此系统已与雷达配置连结，可以将资料显示在雷达萤幕上)都看不到附近有任何船只。他没有通知船长说视线距离已经有所改变，并且继续保持原来的航向和船速，而且虽然是在视线受限制的情况下，他也没有适当地使用声响信号。

航程资料记录仪(VDR)有记录到09:34时下雨的声音，其时雨声逐渐变小，一直到10:01时才听不到雨声。09:44时VDR有记录到持续约3秒的一声巨响，它和雨声明显不同。这个声响只有设在驾驶台外侧平台的那个麦克风才有记录到，设在驾驶台室内的其它麦克风都没有录到这个声响。根据该船报告，到了11:00时雨势才停息，其后三副当值剩

航海及船艺

船舶碰撞(续)

余的瞭望期间以及随后的12:00 - 16:00当值都很平顺无异状。

约在16:30时NOCC OCEANIC号收到VHF传来日本海岸防卫队侦查飞机的呼叫告知本船身发现有刮痕。船长要求船员检查本船是否有损伤但未发现异状。

大概在19:10时船长接到卫星电话被指示将VDR资料储存起来并将船掉头开回日本。该船于是前往仙台的盐釜港(Shiogama Port)，待下锚停泊后却被主管机关要求配合进行船舶碰撞事件调查。此时NOCC OCEANIC轮船员仍不知道已经发生了碰撞事件。

YUJIN MARU No. 7号渔船

约在2013年6月22日中午时，YUJIN MARU No. 7号渔船(延绳钓鲷鱼船)离开仙台的盐釜港预定前往位在马里亚纳群岛东侧的渔场。当时船上有船长、轮机长各一人以及7名渔工。

她的姊妹船YOSHI MARU NO. 55号渔船也预定要前往相同渔场作业，一样也是在同一天下午离开盐釜港。离开港口以前这两艘渔船的船长曾经在早上讨论预订航行路线，然后在隔天23日清晨这两艘渔船有互相联络，确认她们彼此间的位置相距约30海哩，当时YUJIN MARU No. 7号位在YOSHI MARU No. 55号的东侧。

YUJIN MARU No. 7号船长关于驾驶舱瞭望程序通常采用的是由8名船员(不包括船长自己)每人负责在驾驶舱当值瞭望2小时的作法。他不准许任何船员(轮机长例外)动手操作船上的航行仪器设备。他要求当值瞭望船员若发现附近出现其他船只，应立即通知他。

YUJIN MARU No. 7号渔船的驾驶舱位在船舯，上方有一间小的瞭望房。若在驾驶舱里面瞭望，盲点的范围会很大，但是瞭望人员可以坐在上方瞭望房的地板背靠墙壁往前直视以及延伸视线到左右各45度的范围。瞭望房里没有任何的航

行设备，但是可以从连接上下两个房间的开口目视看到下方驾驶室里的雷达萤幕。

当天早上08:00时某渔工接手在瞭望房里负责当值瞭望的工作，当时他有确认设在自动驾驶模式上的航线(125度)以及船速(约9节)。约09:00时瞭望水手发现因为开始下雨的关系他的视线无法看得很远。等到09:30时他从瞭望房爬回下方的驾驶室检查雷达萤幕，萤幕上显示有云层接近而且有一艘他船位在本船右侧60度距离6海哩处。

在09:35时，那名渔工认为本船前方不会再出现其他船只于是他又爬回上方的瞭望房，他坐回地板上背部靠着后侧的墙壁继续瞭望的工作，纵使在那里因为受限于瞭望房墙壁他的视线角度在右侧超过45度到后方的范围内都是盲点。他坐在地板上不久后，突然感到一阵撞击，此时瞭望房被撞开来，使得那名水手被摔到海里去。

这时候轮机长和其他6名渔工正在甲板下引擎室后侧的船员住舱区休息。当他们感受到突来一阵的撞击后，看到海水从通往引擎室的门下面涌进来，于是他们赶紧撤退跑到甲板上。船员们把设置在左侧船艏的救生筏充气后全体登上救生筏，其中也包括了那名被摔到海里去但自己游回海面被船员救起的瞭望渔工。

当发现到船长没有和他们在一起时，船员们对着住舱区持续重复大声呼喊但却无回应。当他们发现渔船显然无可避免地将会沈船时，轮机长决定解开连接渔船和救生筏的缆索然后启动应急指位无线电示标(EPIRB)发出求救讯号。

直到大约11:15时，YOSHI MARU No. 55号收到来自日本海岸防卫队的卫星电话通知说YUJIN MARU No. 7号渔船已经遇难。于是她立即赶往发出遇难讯号的地点(依照日本海岸防卫队所告知地点)试

图援救姊妹船。约在13:45时她终于发现在海上漂浮的救生筏，并将救生筏上的8名船员救上船，然后继续寻找失踪的船长下落。不幸的是虽然她和日本海岸防卫队合力在附近海域搜寻了三天，那位下落不明的船长仍然遍寻无踪。

当遇难船员事后接受调查讯问时，他们声称事故当时被一艘蓝色的大船撞击，其中有一名船员说他认得那艘大船船艏上有「OCEANIC」这几个字母。

总结摘要

调查结果显示当NOCC OCEANIC号正往东北东方向航行经过金华山岛(Kinkazan)附近时，她的船舶碰撞到正往东南方向航行的YUJIN MARU No. 7号右侧船舯部位，碰撞地点距离金华山岛灯塔约160海哩处。

NOCC OCEANIC号的三副用目视瞭望时没有看到对船(视线因下雨而受限制)，也没有在雷达上看到她(因为雨滴杂波干扰)。他没有适当地设定雷达反杂波干扰以增加雷达探测的精准度(虽然并不清楚可以控制到何种程度)。调查人员并不清楚当时所使用的是S波段雷达或X波段雷达，而S波段雷达在雨杂波干扰的情况下比较好侦测到目标物。

YUJIN MARU No. 7号的渔工没有注意到NOCC OCEANIC号在附近，因为他以目视方式瞭望而其所在位置却因为瞭望房周围的墙壁限制而出现视线上的盲点。他没有看到NOCC OCEANIC号从本船右船舯83度方位向本船接近。渔船船长不允许他擅自调整雷达设定。

当时若两船上负责当值瞭望的船员都有在视线受限情况下适当地使用声响信号的话，或许就能在事故发生以前警觉到两船有碰撞危机。这起意外事故提醒我们适当使用声响信号的重要性，也让人注意到船员通常不太习惯使用声响信号。

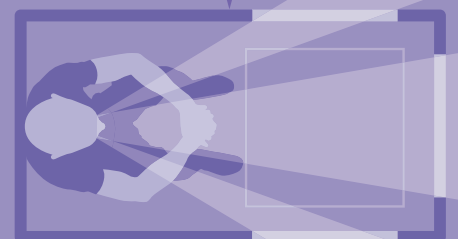


YUJIN MARU No. 7驾驶舱



驾驶舱和瞭望房外观

瞭望房图示



瞭望房平面图，显示渔工坐在里面背靠墙壁时的视线受限

VDRs：请确认它所记录的资料是正确的

在此提醒会员注意，船上使用VDRs时应遵守SOLAS公约第五章之相关规定。

NOCC OCEANIC号的三副是相当有经验的船副，在完成航海训练课程后已经任职三副有7年的航海资历。在此之前他从不到20岁开始就开始海上生涯担任机工。事故发生时他41岁。虽然他经验丰富，但是他仍然疏忽没有通知船长说视线状况已有改变，这或许是因为从雷达萤幕上看到的讯息让他放心地以为雨势很快就会结束。当时他航行在开放海域内，因为稍早瞭望时未曾发现任何其他船只，所以他没有预期到会有任何船舶碰撞的危险。然而船长制定的「当值一般守则」(master's standing order)以及规范在何种情况下才可以允许驾驶台仅有一人单独瞭望的「驾驶台程序手册」两份文件里面都有载明当视线受限时应通知船长。而当视线受限时并不允许仅有一人单独瞭望。当时若三副有按规定通知船长到驾驶台来，或许该船就会依避碰规则第35条之规定施放声响信号。

当时若渔船上有加装AIS设备，NOCC OCEANIC号的三副应该就会在雷达上看到她的行踪。而YUJIN MARU No. 7号渔船的瞭望渔工应该也会用同样的方式看到NOCC OCEANIC号。三副或许太过信任船上的AIS资料，他可能误以为AIS会提供附近海域所有船只的资料。三副可能压根就没有想到附近会有船只未配备AIS系统。

通常在碰船事故发生后，为了要充分保障会员权益，应尽量取得正确的资讯。若事故船上有按规定配备VDR或简式VDRs(S-VDRs)者，会员应确认已将所需之资料项目记录下来并充分了解海上人命安全公约(SOLAS)之规定要求。

本协会最近曾处理某碰船事故，涉案船舶当时虽然有使用雷达，但其VDR却未曾记录到任何雷达资料。这对本协会针对事故情况及原因进行调查时甚为不利。除此之外，没有把相关资讯记录下来，或许也是抵触SOLAS规定之违规行为。

目前生效实施之海事安全委员会(MSC)关于VDRs及简式VDRs性能标准之决议案是A.861(20)号和MSC.333(90)号这两个决议案。此外MSC通告1024号是关于VDR所有权和回收之指导方针。

MSC.333(90)号决议案的第5.5节列出应予记录之资料项目，并且包含根据第5.5.7.节之规定(雷达)应予记录之船载双雷达主萤幕电子讯号，而根据SOLAS规定，船舶必须载有双雷达。所采取之记录方式是当重新拨放被记录下来的资料时得以如实重现如同记录当时所看得到之整段雷达萤幕显示状态，但仍应受限于为使VDR正常运作所需之任何频宽压缩技术限制。

若系在2014年7月1日以前安装之VDR，A.861(20)号决议案经MSC.214(81)决议案予以修正后有详细列出应予记录之资料项目。

相关决议案第5.4.7.节规定：

「这应包括来自船上其中一个雷达设备之电子讯号资料，该雷达设备系记录所有在记录当时实际呈现在该雷达主要显示器上的所有资讯。这应包括任何距离环或指示器、方位指示器、电子测绘标志、雷达图、系统电子海图(SENC)或其它被选用之电子海图或地图的任何部分、航程计画、航海资料、航海警示，以及在显示器上呈现之雷达状态资料。记录方式是当重新拨放被记录下来的资料时得以如实重现如同记录当时所看得到之整段雷达萤幕显示状态，但仍应受限于为使VDR正常运作所需之任何频宽压缩技术限制。」

凡在2008年6月1日以前和以后安装之S-VDRs，根据MSC.163(78)/MSC.214(81)决议案之要求，也都必须将雷达资料予以记录，其记录方式应类似于VDRs根据A.861(20)经MSC.214(81)号决议案修正之要求所必须采取的记录方式，该修正决议案相关规定已摘录如上。

根据规则18.8之规定，VDRs以及S-VDRs皆应由经核准之检测或维修机构进行年度性能检测以确认其所记录资料是否正确、记录持续期间以及资料是否可顺利回收。由检测机构所签发之符合证明文件应留存在船上，证明文件上应载明检测符合日期以及性能标准。



航海及船艺

狭窄水道：过度信赖引水人的危险性

本协会最近处理的数起案件，都是由于船员在狭窄水道内过度信赖引水人监看船速和船位，因而造成翻船和搁浅等意外事故。

我们建议船长在引水人开始领航作业以前，应先和引水人充分交换意见讨论航段计画(passage plan)，如此船长才能事先得知河道内有哪些地方是特别危险的区域。除此以外，应将船只操纵特性充分向引水人作适当简报。在河道内航行时，船长对于船速、船底距离海底水深(以及座艙的可能性)，以及就海图标示浚挖区而言本船之船位，都应随时保持知觉。

其中有件案例，一艘驳船翻覆在交通繁忙的越南某河道内，而那是因为一艘大型货柜船行经附近水道时船速过快引起涌浪导致驳船翻覆。当时停靠在河道更上方的另艘船其艙缆也因这阵涌浪而断裂。

事故发生后，在该货柜船上领航的引水人在事故报告中指称他当时发现在操控货柜船逆流在河道里航行的同时，很难控制船速持续保持在12节(官方规定的船速上限)。那个时候他在传令钟上的选项只有全速或半速前进(其中一个会速度太快，另一个则太慢)，所以很费力才能够把船速保持在12节左右，有的时候只有11.9节，有时则是超过12节，没有办法全程以官方规定的12节做为船速上限。然而船长却以为引水人知晓当地规定之船速上限并且会确保船速保持在安全速度范围内。

或许也不全然是因为那阵涌浪的缘故造成驳船翻覆(有迹象显示驳船有超载情况)，但因驳船所载货物及驳船文件都

随着驳船翻覆而遗落海中，所以也难以证明有其他原因造成事故。不过人们可以很容易地经由货柜船上的ECDIS记录和当地主管机关提供的VTS资料等证据确认货柜船当时船速。货柜船速有超过规定上限情况(即使是超过不到1节)的这个事实，对于责任判定和赔偿支付驳船及其货物之损害等议题来说，造成了严重的后果。

纵使在河道航程段是由引水人负责操船，但是船长对于受其指挥之船舶仍应负责，也应负责保持船舶以安全速度航行。船长联合来自驾驶台团队的支援(在本案例中，当该船行驶于河道内时，三副也正在驾驶台当值)应该要知晓在整个航程中相关航段内的航行速限，并且应随时准备好在必要情况下要求引水人减速。

本协会也知悉在阿根廷的巴拉那河已经发生数起船舶搁浅事故，在最近几个月内共有4艘船在被成为「Paso Abajo Los Ratones」的河道急弯处搁浅。在这个河道弯曲处水流的流速有2.5节。

用船上起重机从事起吊作业

检查起吊物品的重量以确认未超过船上起重机的安全操作负荷(SWL)。

本协会最近协助会员处理某件事故，在该事故中某船正准备要从供油驳船上添加燃油。当时该船处于空载状态，所以要把供油驳船的加油管吊起接到船上油歧管时的起吊高度很长，大约有10.5公尺。供油驳船上的起吊机无法把油管吊起那样的高度，所以要求船员操作船上的船用物料起重机(ship's stores crane)以协助进行加油作业。那个船用物料起重机是拿来起吊例如船用备件和包装货物等的起重机，而不是拿来起吊加油管，它的安全操作负荷为500公斤。船员或监工船副都没有事先预估那段要被吊起的10.5公尺长加油管会有多重。事后调查发现那段加油管重达700公斤，已经超过了船用物料起重机的SWL。

当加油管被吊起时，起重机钢索突然断裂，使得加油管从半空中跌落到供油驳船上。这样的意外事故后果可能会很严重，所幸的是在本案例中只造成了轻微的损害(只限于加油管本收受损)，而且也没有任何人员受伤或溢油污染。

不过本案例确实也证明了船员应注意下列事项的重要性：

- 知悉或计算打算用船上起重机起吊之物件重量；以及
- 知悉起重设备(包括钢索)之SWL；以及
- 确认(a)值未超过(b)值

船员亦应参考本船的安全管理制度文件(SMS)以及针对从事起吊作业适用之风险评估程序。在从事所有的起吊作业时，都应该和使用船上货物起重机起吊大型物件例如货物时一样地谨慎操作。

事故当时因该船处于空载状态，该船甲板和供油驳船甲板之间的距离大约相等于加油管的长度。也有可能是船员在操作起重机吊起加油管时，当加油管已经被拉起长度极限船员还持续起吊动作。我们再次注意到船员对于周遭情势缺乏评估，当时在现场也无其他船员担任「观察员」以监看起吊作业是否安全顺利。



人身伤害

高空作业之危险

最近发生的意外事故造成在高空进行烟囱补漆作业的船员严重受伤。

当时为了要做补漆工作，船员站在栈板上，而栈板则放在吊货网内以船用物料起重机吊起到半空中。因为找不到其他固定点，所以只把一条安全带接在起重机的吊钩上。但是在作业过程中起吊钢索突然断裂，这名船员不幸地从6公尺高空坠落在甲板上脊椎严重受伤。钢索断裂的主要原因可能是因为钢索接触到起重机结构时产生摩擦。因为安全带是接在吊钩上，所以当船员从高空坠落时无法拉住船员身体而且吊钩也因钢索断裂而摔落在甲板上，差点就击中那个船员。

关于高空作业的优良作业实务建议，可参照由英国海事及海岸防卫署所发布的《安全作业实务规范》(Code of Safe Practice)第15章，其相关内容摘录如下：

- 高空作业仅在别无其他可行选择情况下始得为之。所有高空作业须经规划并予以监督。风险评估时应将坠落以及物品坠落之危险列入考量。
- 从事高空作业者应系上安全带并将安全带和船体结构部分连结。若在舷外作业，应另再穿戴助浮装置而且附近应有附上足够绳索之救生圈可供紧急必要之用。

- 甲板上应另配置一名人员监看作业过程。
- 在船只汽笛或烟囱附近作业以前，应先将机器关机，且轮机员应避免此时排放任何有害气体或蒸气。若在无线电天线或雷达搜索天线邻近区域作业时，此时应避免传送信号。

在本案例中，当时应该要架设高空作业用吊篮或平台或使用工作吊板，而不是设计上非做高空作业用的物料起重机和货物吊网。使用高空作业用设备时应注意下列各项：

吊篮和平台

- 安全绳和平台滑车索的固定点必须有足够强度，且在情况允许时该固定点最好是船体结构之部份永久固定物。
- 不可使用移动式轻便轨道和基台做为固定点。应将任何固定点皆视为起吊点，应适当检查/测试之并记录其结果。
- 工作吊板应以双层接绳结(double sheet bend)固定住，然后在绳尾(standing part)上做一个束绳捆扎(seized)以加强绳结的稳固。

- 应使用不会意外脱落之吊钩，并应标示安全操作负荷。
- 若使用工作吊板之工作人员要放绳下降时，应先将吊板固定后再开始往下降。

总结摘要

每当船员要从事高空作业以前都必须先做过风险评估，并应由适任人员检查及核可该项工作所需装备。作业时应由其他人员从甲板高度监看作业过程，同时建议应遵守《安全作业实务规范》之相关指导。



货柜及货物

朱拜勒(AI Jubail)：岸方禁止在船舶和码头装卸设备连接点的多管路连接头(manifold)采样

再次提醒读者注意，船只在朱拜勒的沙乌地基础工业公司(SABIC)码头装载单乙二醇和二乙二醇(MEG和DEG)时，禁止在manifold采样。

我们建议会员除了发出异议声明书以外，若情况许可，船员应在开始装货时从货泵采集样本，以取代在manifold采集样本。据了解，大多数现代化的液货船在泵间都有设置采样点。理想的情况是可以把密闭式采样装置，例如荷兰DOPAK采样器，接合在这个采样点上。若无法把密闭式采样装置接合在货泵采样点上，若可能的话应将采样容器装入货物样本的同时充灌氮气。

在这些采样容器内的货物显然地还没有从采样点进入货舱内，但是这些样本货物已经通过某段船上管线，所以有可能是污染源。这种采样方法虽然不甚理想，但是当无法在manifold采样的情况下，只好退而求其次用这种方法在装货时采样。

若无法在manifold采样货物，那么很重要的的是船员应该要做第一英尺采样

(first foot samples)。此时最好的采样工具仍然是建议使用密闭式采样装置，例如荷兰DOPAK采样器。此时会员应确保液舱温度维持在依航程指示所要求之正确低氧标准，并且让已装货之液货舱维持氮气超压以防止水气和空气进入液货舱内。载运MEG或DEG货物之船舶若日后面临索赔案件，则船舶航行舱温纪录簿将会是重要的证据。

损失防阻

液货船污染索赔

本文系接续本协会所发表一系列与会员分享关于优良操作实务的文章，这一次特别关注讨论液货船货物污染索赔案件。

本协会最近研讨并调查数起货方因液货船货物污染而向会员提出索赔的案件，索赔总金额约计美金4百万元。本文以下将分析污染损害发生的若干共通原因，这些原因可归咎于岸方及船方的管理上疏失。

在本文最后结论的部分，我们会提出若干在开始装货以前之最佳优良操作实务以供参考，对于已经装上船的货物我们也会建议预防措施以减少这类污染索赔发生的可能性。

我们研讨了相关索赔案件资料后，发现下列议题：

岸方将不合格(off spec)的货物装到船上

约有50%的原油索赔案件以及44%的轻油/化学油品索赔案件，其货物污染的原因是来自岸上装货站(terminal)或为原有(pre-existing)瑕疵。最常见的普遍原因是水和货物一起被装上船。货物在制造过程中产生的淡水可能在岸槽储放货物的过程中积沉在岸槽里，也有可能已经出现在岸上设备管线里。

货物在装上船以前，其硫含量或闪点可能就已经不合格了。其他的污染源(可能来自岸上管线或是船上管线)包括生锈或疑似来自岸上管线前一程货载余留物品或污染物。

船员必须谨慎小心以确保使用正确的货物检测方法。举例来说，若要判定高浓度货物之水含量，必须使用液间

隙油温油水介面仪(UTI)才有效果，而不宜使用试水膏。

液货舱涂层是否适宜载货

因为液货船所装载的货物，尤其是化学品货物，其种类相当广泛，我们的调查显示检查液货舱涂层是否适宜运载订约承运的货物，是非常重要的事前准备工作，船员应确实检查并对照制造商所提供的液货舱涂层货物阻绝清单(tank coating cargo resistance lists)。

在某起案例中，液货舱的涂层各项规格要求中，关于高温下储放货物的期间有限制。而因为忽略了这个期间限制的结果，使得液货舱涂层脱落造成货物污染。

备妥液货舱

液货舱及管线应仔细备妥以装载被指定货物。我们研讨了相关索赔案件资料后，发现下列问题：

- 液货舱和管线被清洁用品所污染，所谓的清洁用品包括水。
- 液货舱和管线里被发现有水，可能是来自货物系统、惰气、有裂隙的加热盘管或是来自货舱口或液货舱盖。
- 前后运载货物期间未将管线适当洗净。
- 前程货载余留，或者是软管或线路内还留有蒸气。
- 未将共通惰气系统之蒸气线路予以分离，使得某一等级的货物所生蒸气造成

其他等级货物不合规格。

保养不当

- 液货舱状况不良，出现结构损伤现象，例如舱壁有裂隙。
- 液货舱生锈，或因缺乏有效保养使得液货舱状况普遍不良
- 因涂敷涂层时备舱不良且未适当修复，导致液货舱涂层受损。若未即时修复，可能会使得前一程货载蚀入涂层内而污染了下一程货载。
- 阀门泄漏，可能导致不同等级货物出现交叉污染现象。

采样程序

对于监控装上船之货物品质而言，采样是必要的工作。除此以外，萃取样品时所采用的方法以及适当的存放样品，对于协助抗辩货物污损伪索赔请求来说，都很重要。

采样方法会因货物种类而有所不同，但所采样本必须具有代表性，并且应使用适当设备采样。

样品瓶和设备必须保持洁净并适合目标货物采样之用。船员应检视托运人所委派之检验人员如何采样，若发现其有行为不当之处，例如使用脏污或生锈的采样设备，船员应立即制作异议声明书。比对和检测样本时，应采取相同的作业标准，且托运人和受货人之间的契约协议应特别约定检测方法。在某件案例中，在卸货港检测岸



液货舱涂层劣化



因货物具有腐蚀性导致O型环受损



活阀受损



风险管理宣传海报活动：COLREGs规则第7、8、15 和16条规定

延续本协会出版一系列提醒驾驶台值班船副注意《COLREGs规则》规定之宣传海报，现在最新一期的宣传海报将随同本期《风险观察家》发送给会员参考。

这张宣传海报描绘的场景是，当船长抵达驾驶台时，却发现资浅船副陷入困惑无法当机立断地对海上现况做出适当反应。

当时的情况是有一艘渔船航行在本船左舷但没有在捕鱼(这艘渔船符合COLREGs所定义的机动船)，此时另有一艘渡船横越本船船。这两艘船和本船的方位没有明显的变化。

根据海报所描绘的场景，本船相对于那艘渔船来说是直航船，但却是那艘渡船的让路船。当时船长很果断地告诫那位资浅船副而且立刻下令本船大幅度向右转。这样的动作使得本船和渔船的方位变大，也符合了本船让路给那艘渡船的规则要求。当渡船横越本船船并安全通过后，只要本船不会和那艘渔船迫近相遇，本船就可以再恢复原来航线。

若需额外数量的宣传海报，可以从本协会网站下载或联络本协会。

<http://www.britanniapandi.com/publications/posters/>

槽样本时是使用标准编号ASTM D5443方法。但是在托运人实验室检测时却是采用标准编号ASTM D2360方法。使用两套不同的检测方法意味着这两个检测结果无法拿来直接比对。

应确实记录样品瓶和封条号码，且应适时更新采样记录簿。所有的样品瓶都应贴好标签、密封、经人见证以及双方会签。样本应储放在安全场所，其保存期间长短应依公司程序规定。

若有人指称货物不合格或收到相关通知，应尽速通知托运人和受货人把他们所有的样品瓶予以保留直到争议解决为止。

结论

有效的事先规画、妥善备舱以及全体相关船员充分明了可能的危害，应该就可以使液货船避免面临货物索赔。

对于成品油船和化学品船来说，船员应经常检查船上区域是否有出现变色、起泡或掉漆等迹象，尤其是在那些不容易看到的区域，例如锥形孔口(bell mouth)。邻近双层底舱或侧舱若腐蚀过于严重，目视检查时应该可以看到。

有效的货物计画、谨慎监视货物状况以及适当的采样程序，将有助于会员减少货物索赔请求之发生，或者有助于抗辩货物污损伪索赔请求。



样品瓶备便妥当



液货舱涂层因过热受损

法规新知



大堡礁：丢弃垃圾时要特别小心

本协会最近处理发生在澳洲的某案件，涉案船舶当时在大堡礁海上公园区域内把垃圾丢弃船外，虽然丢弃地点在澳洲海岸线12海哩以外，但因为海上公园之特殊性质，该行为仍然违反了MARPOL公约附录V之规定。

澳洲海上安全局(AMSA)检查官员在例行查验船只垃圾处理簿记录时，发现当该船行驶在大堡礁海上公园区域内时，有少量的废弃食物被排出船外入海。于是澳洲主管机关留置该船，直到船方向主管机关提供金额高达澳币51万元(约美金40万元)担保后才准许放船，该金额相当于可处罚金之最高限额。

当时船员有遵守该船惯用之垃圾管理程序，并曾向驾驶台主管取得准许可将废弃食物排放船外。当值船副有检查过船位，他认定本船距离最近土地超过12海哩而且不是在「特别区域」内，所以他授权允许把废弃食物排放船外，然后记载在垃圾处理记录簿里。

但是当该船排放垃圾时，她正位在大堡礁海上公园区域内。而MARPOL公约附录V规则1所定义的「最近土地」，关于澳洲东海岸设有特别规定，实际上等于是在大堡礁外围划出人为基线，而不是采用自然基线。这代表着所有大堡礁水域会被视为在人为基线向陆地一侧内，所以在这些水域内排放垃圾就违反了MARPOL公约附录V的规定。

根据本协会驻当地联络员提供的消息，这类事故可算是经常发生。

我们建议会员若有船只要前往澳洲港口者，应检视船上垃圾管理程序是否内容适当，并应检查船上各处张贴的标示以确保标示内有提到关于大堡礁区域特殊基线之规定。

其它议题

出版刊物

港口及货物装卸站规则

无论是船东或货主在使用港口或货物装卸站时，都会对其产生法律上或财务上的影响。若未充分了解本身在法律上或契约上应承担之义务，其后果可能相当严重。本刊物提醒读者注意相关风险并建议如何降低危害。

<http://www.witherbyseamanship.com/port-and-terminal-regulations.html>

航线规划指导：第3版

本刊物焦点集中在利用传统方法以及纸本海图以规划航程之评估和规划阶段，并且也涵盖了现代航海人员使用「电子海图与资料显示系统」(ECDIS)以规划航程时日益发展的各种需求。

<http://www.witherbyseamanship.com/passage-planning-guidelines-3rd-ed.html>

ECDIS航程规划：第2版

本刊物此次被全面修正与更新，以指导读者如何使用ECDIS安全地规划航程，并且增设关于ECDIS瞭望的新章节。本刊物针对使用ECDIS做航程规划时的评估和规划阶段，提供实务指导给航海人员，更进一步指导当值船副(OOW)如何利用ECIDS以协助航行当值。

<http://www.witherbyseamanship.com/ecdis-passage-planning-2nd-ed.html>