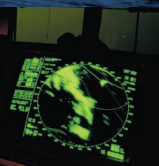


# RISK WATCH



## 航海及船艺

- 1 昂贵的陷阱 - VHF导致碰撞事故发生

# 昂贵的陷阱 - VHF 导致碰撞事故发生



## 货柜及货物

- 4 再论舱底污水问题：适当监控非常重要
- 6 煤炭：在印尼把煤炭货物从驳船上转装到大船的风险



## 人身伤害

- 7 捕鱼：食用日常渔获可能有危险
- 7 偷渡客



## 其它议题

- 8 出版刊物
- 8 损失防阻宣传海报活动：渔船COLREGs规则第6、15、16和18条规定

本协会对于下文叙述的碰撞事故进行调查后找出若干类型的瞭望疏忽，更足以提醒读者注意保持良好驾驶台作业程序的重要性。

最显见的疏忽是使用VHF无线电以避免发生船舶碰撞的这种危险做法。下文已将实际案例中的相关船舶改名。

OPPORTUNE轮(某艘货柜承运量约3,500 TEU的货柜船，营运船速约略超过20节)的航程是从马来西亚吉隆坡港行经苏伊士运河要前往荷兰鹿特丹港。当时该船正沿着斯里兰卡海岸在最南端的栋德勒角(Dondra Head)分道航行区(TSS)往西航行。

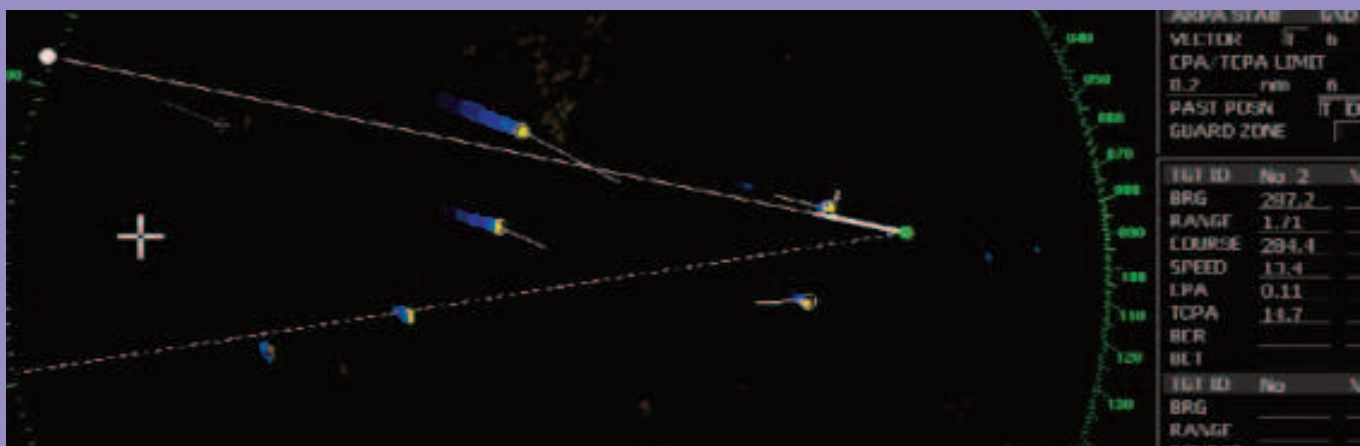
当时大约要开始20:00 - 00:00这个时段的值班，从大副手上交接当班职务的是刚刚取得船副资格的三副。这趟航程

是他取得三副资格后的首趟航行，虽然当他在前一艘船任职四副时就曾在船上被升职担任三副职务大约两个月的时间。在本事故发生前的两个星期他才上本船任职。当时和他一同在驾驶台当班的还有一名也是首航的驾驶(甲板)实习生担任瞭望工作以及另外一名经验丰富的舵工。

天气状况是吹着西风，风力约五级，视线大约良好，有零星阵雨。不过视线有时候会受下雨影响而降低到4英里范围。邻近海域还有其他船只航行。

三副从大副手上交接当值不久后，该船

## 航海及船艺



## 昂贵的陷阱 - VHF导致碰撞事故发生 (续)

航行来到TSS末端,此时三副把航向设为288度。在该船前方约2海里处有另一艘船而本船OPPORTUNE轮正在超越那艘船。

在附近海域还有另一艘船NOTORIOUS轮,三副估计她距离本船大约有10海里而且她和本船航向正好相反,位在本船航向线的右侧。

若三副当时有仔细监看NOTORIOUS轮动态,把目标船标绘在雷达上,并且连续测定对方船位,那么他应该就会知道再过13分钟她船就会在距离约1海里位置横越本船船来到本船左侧,那时大约会是在本船来到被超越船正横方向。此外若他有检查海图就应该会注意到NOTORIOUS轮是要前往位在本船南边的东向分道通航水道。

避碰规则第13条仅要求超越船应避让被追越船,但并未强制要求超越船应向左或向右航行。不过既然知道NOTORIOUS轮会横越本船OPPORTUNE轮船来到本船左侧,那么比较谨慎的做法应该是由本船往右转,让对船从本船左侧通过。

前文已提及TSS的东向水道位在本船南侧,所以当时本船若往右转的另一个好处是可以让本船驶离与TSS有关的通行水域。

在21:14时三副变更航向。他没有选择往右转,反而是往左转,其后在21:18时他用VHF和对船NOTORIOUS轮电话联络:

OPPORTUNE轮:「OPPORTUNE轮呼叫NOTORIOUS轮」

NOTORIOUS轮:「是的,这里是NOTORIOUS轮」

OPPORTUNE轮:「你要怎么通过?」

NOTORIOUS轮:「你是在我右边的那艘船吗?」

OPPORTUNE轮:「是的,我是在你右船舷的那艘船。你要绿灯对绿灯还是红灯对红灯交会通过?」

NOTORIOUS轮:「喔,我要绿灯对绿灯」

OPPORTUNE轮:「好的,那就是绿灯对绿灯通过,现在我会向左转」

此时NOTORIOUS轮的附近有4艘船在航行;其中2艘在她的左舷,有1艘很明显地在右舷,还有1艘在右舷正横。基于认知上的错误,接下来发生了一连串的事情,OPPORTUNE轮先跟NOTORIOUS轮确认说自己是后者「右船舷的那艘船」。其实她很明显是在左舷的船之一。

NOTORIOUS轮犯下的错误是片面接受OPPORTUNE轮所主张的船位和身份表明,却未自行验证其主张是否属实。在没有利用自动辨识系统(AIS)以及雷达确实检验这两项讯息的情况下,使得当值船副不自觉地决定两船以绿灯对绿灯交会方式相互通过,而这项决定导致稍后两船发生碰撞。

当时因雨使得能见度受限制,而OPPORTUNE轮三副却决定向左转,这个举动违反了避碰规则第19条的规定。那时候OPPORTUNE轮只能透过雷达发现(目视看不到)NOTORIOUS轮踪迹。根据避碰规则的规定,该轮三副应及早采取避碰措施,而且当正横前方有他船时应避免朝左转向。

该船三副似乎没有考虑到能见度受限制的情况,也没有注意到此时应该适用避碰规则的相关规定。该船仍以约23节的时速行船,并未改变船速。

该船三副当时应该依照船长制定的当值一般守则之要求,呼叫船长亲临驾驶室指挥。

值得注意的是当时OPPORTUNE轮的驾驶台是属于封闭式。通常封闭式的操舵室都会因为恶劣天候以及雨水的双重影响而使得玻璃窗粘积盐沫,如此一来从驾驶台室内就不容易看清楚窗外的他船灯号。在这样的情况下,当值船副只能靠



着打开其中的一扇翼窗或是走到罗经甲板(而无须仰赖使用前玻璃窗),才能够观察到其他船舶。当时该船瞭望员以及三副没办法清楚地看到NOTORIOUS轮灯号,所以无法判定对船是否要横越本船,但是却没有任何人想到要走出驾驶室瞭望。

当21:14时三副把该船的航向从288度转为260度,然后就一直维持在那个航向。当他察觉到NOTORIOUS轮持续接近本船时,他在21:24时以VHF再度呼叫联系对船:

OPPORTUNE轮:「你已经要绿灯对绿灯交会通过,可是我现在却看到你的红灯,你的船艏方向是多少?」

NOTORIOUS轮:「120度。我会维持我的航向和船速」

NOTORIOUS轮在两船接近的过程中都没有改变船艏方向。雷达萤幕上显示出来的雷达波形影迹以及未来追踪资讯都可以让人清楚地知道她正要横越OPPORTUNE轮船艏。这两艘船现在只有相距约1.5海哩。

此时该船三副若已察觉到情势发展而朝右转向,那么他仍有时间把本船驶离对船NOTORIOUS轮。他那时若有呼唤船长亲临驾驶室指挥,或许结果就只会是虚惊一场而不会实际发生两船碰撞

三副随后又再把船往左转更多角度,大约转到248度。几分钟之后他又再用VHF呼叫对船NOTORIOUS轮:

NOTORIOUS轮:「正在朝右转向」

OPPORTUNE轮:「好的,你朝右转向」

三副随后向舵工(三副同时指示他掌舵)所下的舵令是「向左转10度」;再接下来则是「左满舵」。

大约1分钟后,NOTORIOUS轮左船身和OPPORTUNE轮船艏相撞。三副等到舵工提醒他时才赶紧呼叫船长赶来驾驶室。

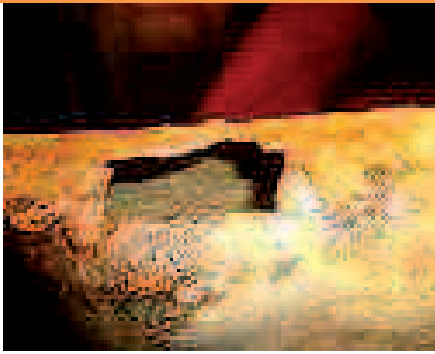
船长亲临驾驶室后,三副把指挥权移交给船长,然后该船驶往安全地点检查船况。船长先确认完本船受损状况后(所幸她受损的程度尚不足以影响继续航行),再呼叫联系对船NOTORIOUS轮表示愿意提供协助。NOTORIOUS轮一开始操控失灵(事实上在两船碰撞后她立即在无线电第16频道上发出安全信号SECURITE),而且船上有货物受损。但其后不久她就恢复航行能力。碰船事故发生后两船都无人员受伤,到了22:56时OPPORTUNE轮恢复原订航线经由苏伊士前往鹿特丹港。

我们可以从导致碰船事故发生的这一连串事件当中学到许多宝贵经验,其中最重要的或许就是使用VHF无线电以避免

发生船舶碰撞是相当危险的做法。OPPORTUNE轮的三副似乎完全没有注意到这样子使用VHF会带来危险。在这起事故中NOTORIOUS轮的当值船员也并非全然无辜,因为他虽然有办法查证但却没有主动确认自己通话的对象是哪艘船。本协会在此提醒会员注意英国官方发布的海员通告第324号(MGN 324),其内容为指导海员关于在海上正确使用VHF和AIS的方式。该通告全文请见下列网址连结:

<https://goo.gl/isWT7n>

## 货柜及货物



### 再论舱底污水问题：适当监控非常重要



本协会持续接获处理许多索赔案件，而若当时船上有适当监控舱底污水的话，或许就可以减少或避免发生这些案件。

最近发生的某事故与来自澳洲的豆子湿损有关，恰好可以拿来当作讨论如何避免这类货损事故发生的好案例。

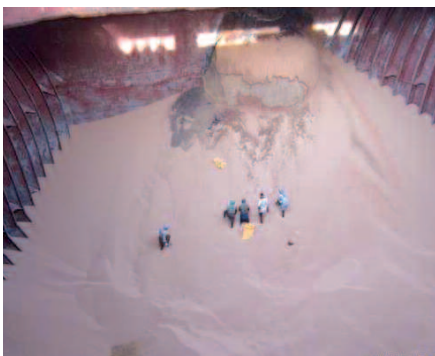
某会员船1号货舱装载了来自澳洲的44,000公吨谷物和8,515公吨豌豆种子。随后当该船抵达印度港口卸货时，在进入货舱的通道间发现一堆圆柱形状的潮湿/泥状的货物。当1号货舱卸货作业进行一段时间以后就看到更明显的货损状况：那堆圆柱状的海水湿损货物不仅仅从货舱顶端整个往下延伸到货舱底部，而且货舱底部全区的货物整层有3公尺高也都湿损。原先海水进入货舱的原因是舱底污水排放管线出现破洞。



船舶舱的污水排放管线在经过1号货舱前侧通道间的位置因锈蚀破洞。那条管线同时也做为清洗锚炼和系船绞车冷却系统之用。海水在被加压的情况下流经管线时从有破洞的位置漏出进入1号货舱里。当该船在第一个卸货港等候被安排船席时，她的船锚经常被拖动所以需要常常使用到锚绞机。所以也经常使用绞机冷却水以及船锚清洁设备，一部分的水在使用过后也经由破损的污水排放管线漏泄到1号货舱里。无人立刻发现漏水现象，一直等到在第二个卸货港时1号货舱进行卸货作业过程中，才发现变色受潮的货物结成块状滚向货舱中央位置。



调查结果发现大约有600公吨的海水漏进货舱里，这样的数量相当庞大，有一部分原因是当时该船需要经常使用到锚绞机并清洁船锚，再加上污水排放管线明显的锈蚀破洞。



调查人员发现从装货港到卸货港的航程里，虽然大量海水已进入1号货舱里，但该船的测深日志并未记载1号货舱内舱底污水测深结果有任何变化。当该船抵达第二个卸货港后测量1号货舱底污水的深度时，测深结果竟然是零。

装设在1号货舱艙舱壁的进水警报感应器在海水进入货舱时也没有发出任何警报。

该船前一批货载是散装水泥熟料，因此货舱污水测深管的底部和进水警报器管路很可能被干掉硬化的水泥熟料遮盖住，所以才造成货舱进水却没有被发现的意外结果。

大约有2,900公吨的货物因此受损。当时若曾适当地保养维护舱底污水警报器和相关的测深管线，并且经常测量舱底污水深度以及测试高水位警报器是否运作正常，或许就可以避免很大部分的货物受潮湿损。

在另外一件案例中，某散装船从加拿大装载一批散装铁矿石烧结料(sinter feed)前往中国卸货。根据租船契约发给船长的航程指示包括要把抽除舱底污水的结果定期通报给租船人，所以船上大副安排若天气状况许可时就每天测量污水深度。随后发现水分含量超高，因此必须每天把舱底污水井里的积水泵出船外，而船员把此项作业记录在「排水记录簿」。

等到该船抵达卸货港后却发现载货证券上所记载之货物装船数量与船舶抵港时所记录得知的货物在船数量之间有2.5%的差异。

在该船进行最终水吹测量以前，由船长和大副所制作的排水记录簿摘要确认上述的数量差异正好符合在航程中从货舱污水井里泵出船外的积水数量。收货人委任的海事检验人员有把上述差异数字以及排水记录簿摘要内所记载的总排水量写入最终检验报告内，随后该船便离开卸货港。直到10个月后会才收到代位求偿的货物保险人所发出的货物短卸索赔通知。

其后在中国法院开始进行索赔的诉讼程序，经过详细检查该船的舱底污水测深记录簿后发现记录簿上记载着船员每天两次都在相同的时间测量舱底污水深度而且每个舱底污水井每次的测量结果都一样，同时也记载着全船共9个货舱的舱底污水井每天都泵排污水2次。船方所提出的文件也显示记录簿中所记载每



天2次预定要做的舱底污水测深和泵排污水作业，在整段航行过程中，都未曾因任何其他事件而受阻或中断。该船大副有出具陈述书声明舱底污水泵排记录以及船上例行作业的真实性，该陈述书亦被提呈法院供法官审酌。

等到所有的证据都提呈给法院审酌后，在法院作出判决以前，因主审法官施压双方当事人尽速和解，所以该索赔案件最终以相当低的金额作出庭外和解。当时双方一直无法达成和解，直到主审法院强烈地表示，舱底污水井测深作业方式和测深结果数据相似度过高，使他对于船方所提证据之真实性产生怀疑，双方终于才同意和解。当法官与本协会会员所委派之诉讼律师在不公开的情况下讨论案情时，法官告诉律师说，虽然很明显地在航程中有把货物本身所含水分泵出船外，但是船方并无充分证据以佐证到底泵出船外的水量有多少，所以法官在心证上难以作出对船方有利的看法，因此法官建议庭外和解才能保障会员(船方)的最佳利益。

## 最佳实务

一般最佳实务总结如下：

- 从事舱底污水的定期检查、测深和排放作业以及舱底污水警报装置的测试，皆应遵守书面程序之要求，并将观察得知资讯正确地记载在适当文件内。若定期的检查时程出现错漏，应记载在记录簿内并附上理由说明。
- 当测量货舱内的舱底污水深度时，必须使用正确的测深方法并确实记录结果。应正确计算所排出的舱底水实际数量。
- 在天候状况许可情况下，货舱内的舱底污水宜每天各2次检查和测深。若无法做到，应记载在记录簿内并附上理由说明。
- 舱底污水系统以及警报装置应定期测试。若发现舱底污水警报装置有任何故障，应改用定期人工测深或其他类似的检查方法。
- 货物残留以及其他废弃物可能会阻碍到舱底污水系统的正常运作功能，因此在开始装货以前，应充分检查舱底水系统且必要时应加以清洁。
- 当打入压舱水时，在压舱水作业完成后应定期测深压载舱。同时也应该对邻近的舱柜以及任何邻近货物空间内的货舱舱底水做测深计量，以检查船舱是否有进水。

## 货柜及货物

### 煤炭：在印尼把煤炭货物从驳船上转装到大船的风险



本协会最近处理了若干货损案件，都是因为在装船前以及海上航行过程中没有仔细监控印尼出口的煤炭货物状况而引发安全问题。

印尼是世界上最大的煤炭出口国之一。该国某些港口因为条件限制，所以通常利用驳船把货物转装到大船上，但我们已知有些船舶营运人在运载煤炭时（利用驳船）没有确实遵守业界最佳实务作法。这些不良惯例包括把煤炭货物不实申报为不易自燃，或是对于货物的易自燃或会散发出甲烷气体等特性未提供任何详细资料。

有鉴于此，在装货作业过程中和航程中如何正确地监控货物就显得非常重要，以确保船舶和船员的安全。关于在印尼装载煤炭货物的综合说明，可以参考2010年6月版的《风险观察家》（第17卷）相关文章。该文详细说明关于货物监控的建议程序以及当火灾意外发生时宜采取何种应变措施，读者可连结下列网址参阅该文：

<http://goo.gl/je4IBl>

《国际海运固体散装货物规章》（IMSBC Code）规定，若托人事先申报说货物有可能自燃，那么在装货前和装货中都必须测量驳船上的货物温度。但因考虑到有申报不实的可能性，所以我们建议无论在何种情况下在装货前都应测量煤炭温度。科学顾问暨检验公司Minton Treharne & Davies (MTD)曾在好几起案例中提供咨询服务给本协会会员，该公司建议可以使用「热电偶式温度感测计」(thermocouple probe)来测量煤炭温度。根据该公司的说明，把装在驳船上的煤炭堆挖出深度约0.3公尺到0.5公尺的凹洞然后把探测器放入数次测量温度。该公司建议至少要测量记录货物在21个不同位置的温度。在进行装货作业时，该公司建议当33%的煤炭已从驳船卸下后要再度测量货物温度，然后等到66%的煤炭已从驳船卸下后再一次测量货物温度。若货物温度超过摄氏55度，就表示货物已出现自燃现象，必须拒绝该货物。

测量温度的其他替代方式例如使用「温度枪」(temperature gun)或「测温枪」(thermo-gun)等，都必须确实遵守制造商所订的使用方法才能获得正确结果。例如当使用温度枪时，必须在距离货物表面不超过0.5公尺的位置测量温度才会有效。测温之前必须先把货物挖出多处深度约0.3公尺到0.5公尺的凹洞后，才能手持温度枪伸进去每一凹洞内多次测量温度。

MTD也提醒会员注意IMSBC Code 规定必须在海上航程中进行气体测量，若对此有所忧虑应立即通知协会以采取适当措施。

在进行过驳作业时，若发现驳船上货物起火燃烧或驳船上货物温度超过摄氏55度，MTD建议采取下列因应措施：

- 立即停止把货物从驳船上过驳装载到本船上。
- 所有从该驳船上已过驳装载上本船货舱内的货物应立即卸船装回驳船，必须确认所有的煤碳货物皆已卸船。可使用抓斗把货物卸船。
- 可考虑把淡水局部喷洒在货舱内已发热的煤炭上。其做法是间歇式地把淡水一阵阵喷洒到发热区域，每次的间隔应等到蒸气消散后再喷水。
- 灭火时尽量使用淡水，但若有安全顾虑时，船员应使用任何可以取得的水来灭火。若时间或情况允许，佣船人/托运人应尽量安排提供淡水以协助灭火。若使用海水灭火，应要求佣船人/托运人出具损害补偿保证书(LOI)给船方。
- 未作业中的货舱应予关闭并开始监测货舱内气体含量，包括氧气、二氧化

碳以及爆炸下限(LEL)的百分比值。

- 由P&I协会指派的当地检验师(P&I surveyor)可以协助从事如本文前述的温度检验。
- 船员应负责妥消防水管在甲板上。
- 应移除甲板上所有的易燃物料。
- 应测试并启动消防泵和应急消防泵。
- 暴露在热气下的货舱盖密封装置应做边界阻火冷却(boundary cooling)。
- 货舱应视为密闭空间，并采取相关之安全措施。
- 船员应明了货舱内气体是有毒的且会让人窒息。

当船舶抵达卸货港时，我们强力建议会员只应打开那些立即要开始卸货作业的货舱。如果把还要一段时间后才卸船的货物所在的货舱打开，将会使货物接触到环境中的氧气而可能引发货物自燃，造成困扰问题。

本文撰写由Minton Treharne & Davies公司的Stewart Horan先生提供协助，谨此志谢。



## 捕鱼：食用日常渔获可能有危险

最受船员们欢迎的闲暇活动之一就是当船锚泊时在船边钓鱼。不过若是允许船员把钓起来的渔获吃下肚，却可能造成严重的后果，就如同本协会最近处理的某入会船舶发生的案例，在该案例中船上全体19名船员里就有14人因严重的热带鱼毒素中毒(因浮游生物所累积的毒素)而生病倒下。当该船在巴哈马的依瓜纳岛(Iguana Bahamas)附近海域下锚等候时，有好几名船员利用鱼钩和手持钓线在船边钓鱼，总共钓起重约200公斤的长吻丝鲈(Talakitok)。因为在菲律宾的店家经常看得到这种鱼而且也是普遍的家庭料理材料，所以菲籍船员对于这种鱼相当熟悉。这些数量庞大的渔获里大多数是身长约6-8英寸的小型鱼。但是其中有3条鱼体型很大，每只重约3.5公斤。当时船员们没有立刻把捕捞到的鱼吃下肚，只是先把捕捞到的鱼储存在船上冰柜里。

等到该船结束货物装载作业后便离开巴哈马展开海上航程。在接下来的几个星期内，船上厨师利用被捕到的体积较小的鱼做食材，船员们吃了这些鱼料理以后并无状况。一直等到该船抵达加拿大的某天把那3只体型大的鱼做成午餐被

船员吃下肚后才出现问题。当船员们吃完鱼的1个小时内，有14名甲级和乙级船员开始出现恶心、头晕等症状，最后甚至晕倒在地。当地船务代理业者于是安排急救并让救护车把生病的船员送往岸上医院治疗。其中有些船员中毒情况特别严重以致必须被送进加护病房治疗好几天。船员若于该船仍航行在海上期间就已食用体型较大只的鱼，结果可能还会更加严重。所幸运的是加拿大那个港口刚好有设备完善医术精良的医疗机构可以治疗这些船员。船上只有5名船员没有受到影响，因为在中午的用餐时段正好轮到他们值班，所以没有吃到那些鱼。

因为大部分乙级船员和其他甲级船员都已入院治疗，只好由大管轮接手指挥该船，并由其他4名乙级船员协助，他们分别是加油工、下手、干练水手和实习生。船东紧急安排了接替船员赶赴当地上船任职，还好那些生病的船员身体状况终于显著改善，最后可以被遣返回菲国。我们很高兴地告诉各位读者，那些船员们现在都已顺利康复。

加拿大卫生健康当局官员曾上船进行调查。检查官员发现船上的厨房状况极佳。他们取走了船员钓上船但未食用而还储存在冰柜内大约125公斤的鱼，经过详细检验后再把这些鱼丢弃。检查官员们表示在珊瑚礁附近觅食长大的长吻丝鲈带有毒性。虽然体型小的鱼因其毒性低所以可安全食用，但是体型大的鱼因毒性浓度高出甚多所以拿来食用会很危险，可能会导致热带鱼毒素中毒。

本案例再次提醒大家注意，若让船员把从船边钓起来的渔获吃下肚，可能会造成相当严重的后果。船员对于自己钓的鱼或许很熟悉，但是他们可能完全不清楚钓鱼地点的海域状况是否有特别的问题，包括鱼类是否在珊瑚礁石或红潮水域内觅食而把所含的藻类和毒素吃进鱼体内累积毒性。

## 偷渡客

尝试在南非港口偷渡上船的偷渡客数目有增加的趋势。根据南非现行的移民法规，船员有义务负责检查确认所有登船人士之身分，以防止船上出现不受欢迎访客。若船员允许任何未经授权人士上船，该船须立即对这些人士负起责任。这些责任包括若该未经授权人士非属南非籍则船方须负担将其遣返回母国的相关费用。若船上出现多名偷渡客，遣返费用可能会是一笔庞大的支出。

为避免发生这样的问题，我们建议船员应采取以下措施以防止未经授权人士登船：

- 把船只的舷梯口当值安检台从舷梯顶端移到岸上的舷梯底端。如此一来所有的人都会清楚地看到当他们要上船以前都必须先经过安检程序，这样的船对于那些意图偷渡上船的人来说，可能就不具吸引力。

- 舷梯口当值安检人员对于那些未能提出有效港区通行许可的人士，应拒绝让其登船。所有登船访客在被允许上船以

前皆应提交有效的港口通行证给舷梯口安检台保管，离船时再向舷梯口安检台取回通行证。这种作法有助于迅速、确实地查点凡是登船的访客事毕后也都已离船。

- 船只的船务代理业者应要求承包货物装卸作业的公司提供完整的人员清单，载明在船停港期间所有将要上船从事货物装卸工作者的身分资料。货物装卸工人必须使用舷梯进出，以让舷梯口当值安检人员点查货物装卸工人上下船。

- 若发现有不该出现的人却出现在船上，应立即将该人带往设在舷梯底端的安检台看管。然后通知港口保安人员前来并向其说明被看管者无港口通行证却意图登船等事由。其后则将被看管者交由港口保安人员处理。

以上建议应连同船员在船舶离港前依照ISPS(《国际船舶和港口设施保全规章》)保全计画应做的一般性偷渡客搜查措施，一起执行。



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

### 出版刊物

英国Witherby Seamanship出版公司: 船公司关于健康及安全指导手册  
Witherby公司近来出版的这份指导手册涵盖了和健康及安全有关的七大主题(包括酒精滥用、毒品滥用、肝炎、爱滋病毒和爱滋病, 以及工作场所抽烟政策)。这些主题中有三项已包含在「国际劳工组织」(ILO)制订通过的《2006年国际海事劳动公约》(MLC)中, 公约并且要求签约国应制定国内法予以规范俾以管理船上之职业安全和健康事项。

读者可连结下列Witherby公司官网查阅关于本出版品之详细资料以及订购事宜:

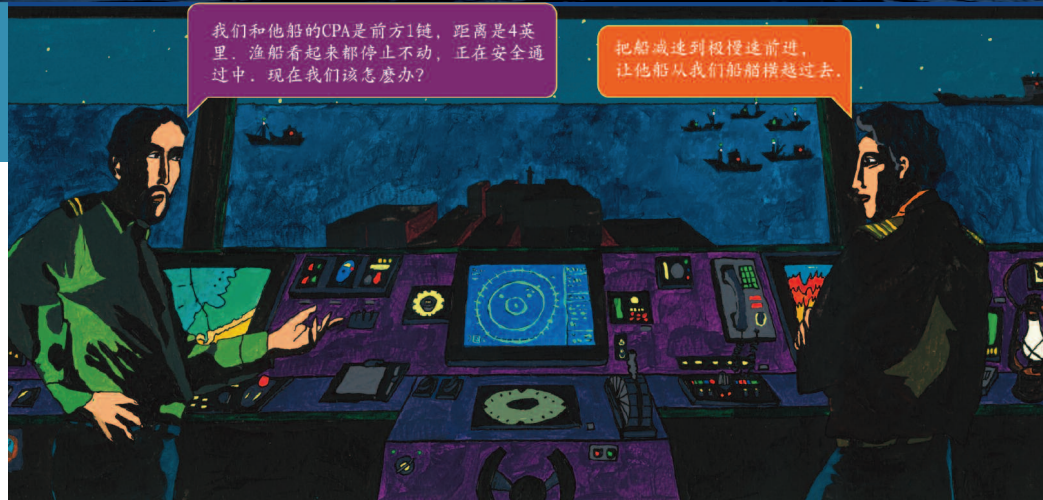
<http://www.witherbyseamanship.com>

#### 国际海事组织(IMO): 西班牙文出版品

IMO最近将其若干颇受各界欢迎的出版品发行西班牙文版, 本协会西班牙籍和南美籍会员当可受益良多。以下出版品已发行西班牙文版:

- 《国际海运危险品规章》(IMDG Code)增补版(包括附录37-14)
- 《伦敦公约》(译着:《防止倾废物质污染海洋公约》)下之废弃物评估指导手册
- 《伦敦公约议定书》: 公约解析及实施

读者可连结下列IMO官网查阅关于这些出版品之详细资料以及订购事宜:  
<http://goo.gl/sRzYQZ>



### 风险管理宣传海报活动: 渔船 COLREGs规则第6、15、16 和18条规定

我们注意到船上的驾驶室组员对于如何避免两船出现逼近情势(close quarter)时, 通常不太愿意采用减速的手段。其实在这种情况下应考虑降低船速, 因为若当时, 无论基于何种原因, 无法向右侧大幅度转向, 那么减速可以非常有效地处理这种麻烦状况。举例来说, 在附近有渔船出没的情况下, 有两艘船之间正要追越或被追越, 而旁边还有另艘锚泊船或他船位在浅水区。

根据海报所描绘的场景, 本船附近有许许多渔船聚集成群。她们看起来都停止不动, 也都可以安全地从本船侧边经过。本船右侧有另一艘船, 她和本船的方位保持不变, 和本船的最近点距离(CPA)很近, 大约是在船艏前方0.1海里的位置。

这样的场景可以显著说明, 根据避碰规则第18条的规定, 本船相对于她船和那些渔船来说都是让路船, 此时若本船朝右转向, 则会演变成和渔船出现逼近情势的结果。但若等到渔船安全通过以后本船才大幅度朝右转向, 则会演变成和他船出现逼近情势。此外, 本船若要朝左转向也有相当的困难度, 因为此时和渔船之间的距离过近, 而且如此一来会横越他船船艏, 但避碰规则第15条的规定却要求应避免横越他船船艏。在这样的情况下, 减慢船速是最显著也最有效的避让因应措施。

虽然减速是有效的避让措施, 但它须要花一点时间才会被他船观察到。但是若以本船在该位置时和其他船之间的距离来看, 本船若减速应该会产生正面有效的结果, 因为本船已经及早采取明确的避让动作。

海报所叙述的场景是根据两艘船舶发生碰撞的实际案例绘制。在该案例中, 由直航船所发动的VHF通讯对话结果是两船之间口头同意由直航船从让路船的船艏通过, 也就是两船以绿灯交会或右舷交会的方式相互通过, 但这样的约定违反了避碰规则的规定。让路船同意稍微朝左转向。接下来大约十分钟内, 两船都有小角度的转向。结果使得CPA值变成零。两船大约相距2.5英里时, 直航船以VHF呼叫对船要求改变原先的口头协议而变更为左舷交会。如此一来让路船必须要大幅度朝右转向。在接下来的几分钟内, 让路船朝右转向, 但是直航船的航线几乎没有改变。当时海上没有足够的空间供让路船转向, 结果使得让路船撞上直航船的左舷侧后方。虽然当时附近海域有许多渔船, 但是只要让路船愿意采取减速而不是违反了避碰规则的要求改用VHF通讯对话的方式和他船同意两船交会方式, 应该就可以避免两船发生碰撞。

《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:

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](mailto: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)