

RISK WATCH



航海及船藝

- 1 昂貴的陷阱 — VHF 導致碰撞事故發生

昂貴的陷阱 — VHF 導致碰撞事故發生



貨櫃及貨物

- 5 再論艙底汗水問題：適當監控非常重要
- 6 煤炭：在印尼把煤炭貨物從駁船上轉裝到大船的风险



人身傷害

- 7 捕魚：食用日常漁獲可能有危險
- 7 偷渡客



其它議題

- 8 出版刊物

本協會對於下文敘述的碰撞事故進行調查後找出某些情況下的瞭望疏忽，因此更足以提醒讀者注意保持良好駕駛台作業程序的重要性。

最顯見的疏忽是使用VHF無線電以避免發生船舶碰撞的這種危險做法。下文已將實際案例中的相關船舶改名。

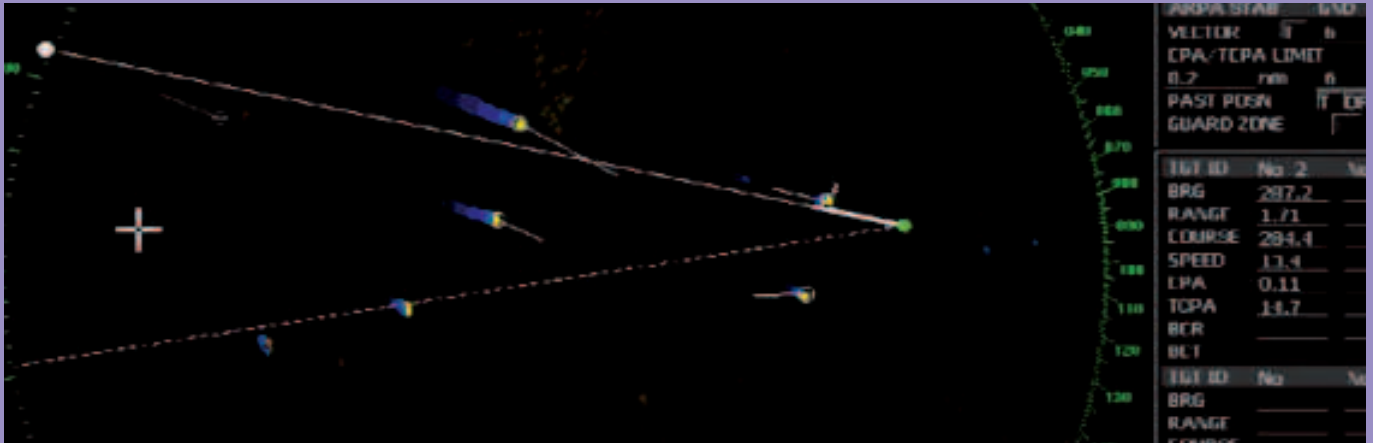
OPPORTUNE輪(某艘貨櫃承運量約3,500 TEU的貨櫃船，營運船速約略超過20節)的航程是從馬來西亞吉隆坡港行經蘇伊士運河要前往荷蘭鹿特丹港。當時該船正沿著斯里蘭卡海岸在最南端的棟德勒角(Dondra Head)分道航行區(TSS)往西航行。

當時大約要開始20:00 — 00:00這個時段的值班，從大副手上交接當班職務的

是剛剛取得船副資格的三副。這趟航程是他取得三副資格後的首趟航行，雖然當他在前一艘船任職四副時就曾在船上被升職擔任三副職務大約兩個月的時間。在本事故發生前的兩個星期他才上本船任職。當時和他一同在駕駛台當班的還有一名也是首航的駕駛(甲板)實習生擔任瞭望工作以及另外一名經驗老到的舵工。

天氣狀況是吹著西風，風力約五級，視線大約良好，有零星陣雨。不過視線有時候會受下雨影響而降低到4英里範圍。鄰近海域還有其他船隻航行。

航海及船藝



昂貴的陷阱 — VHF導致碰撞事故發生 (續)

三副從大副手上交接當值不久後，該船航行來到TSS末端，此時三副把航向設為288度。在該船前方約2英里處有另一艘船而本船OPPORTUNE輪正在超越那艘船。

在附近海域還有另一艘船NOTORIOUS輪，三副估計她距離本船大約有10海浬而且她和本船航向正好相反，位在本船航向線的右側。

若三副當時有仔細監看NOTORIOUS輪動態，把目標船標繪在雷達上，並且連續測定對船方位，那麼他應該就會知道再過13分鐘她船就會在距離約1海浬位置橫越本船船來到本船左側，那時大約會是在本船來到被超越船正橫方向。此外若他有檢查海圖就應該會注意到NOTORIOUS輪是要前往位在本船南邊的東向分道通航水道。

避碰規則第13條僅要求超越船應避讓被追越船，但並未強制要求超越船應向左或向右航行。不過既然知道NOTORIOUS輪會橫越本船OPPORTUNE輪船船來到本船左側，那麼比較謹慎的做法應該是由本船往右轉，讓對船從本船左側通過。

前文已提及TSS的東向水道位在本船南側，所以當時本船若往右轉的另一個好處是可以讓本船駛離與TSS有關的通行水域。

在21:14時三副變更航向。他沒有選擇往右轉，反而是往左轉，其後在21:18時他用VHF和對船NOTORIOUS輪通話聯絡：

OPPORTUNE輪：「OPPORTUNE輪呼叫NOTORIOUS輪」

NOTORIOUS輪：「是的，這裏是NOTORIOUS輪」

OPPORTUNE輪：「你要怎麼通過？」

NOTORIOUS輪：「你是在我右邊的那艘船嗎？」

OPPORTUNE輪：「是的，我是在你右船艙的那艘船。你要綠燈對綠燈還是紅燈對紅燈交會通過？」

NOTORIOUS輪：「喔，我要綠燈對綠燈」

OPPORTUNE輪：「好的，那就是綠燈對綠燈通過，現在我會向左轉」

此時NOTORIOUS輪的附近有4艘船在航行；其中2艘在她的左舷，有1艘很明顯地在右舷，還有1艘在右舷正橫。基於認知上的錯誤，接下來發生了一連串的事情，OPPORTUNE輪先跟NOTORIOUS輪確認說自己是在後者「右船艙的那艘船」。其實她很明顯是在左舷的船之一。

NOTORIOUS輪犯下的錯誤是片面接受OPPORTUNE輪所主張的船位和身份表明，卻未自行驗證其主張是否屬實。在沒有利用自動辨識系統(AIS)以及雷達確實檢驗這兩項訊息的情況下，使得當值船副不自覺地決定兩船以綠燈對綠燈交會方式相互通過，而這項決定導致稍後兩船發生碰撞。

當時因雨使得能見度受限制，而OPPORTUNE輪三副卻決定向左轉，這個舉動違反了避碰規則第19條的規定。那時候OPPORTUNE輪只能透過雷達發現(目視看不到)NOTORIOUS輪蹤跡。根據避碰規則的規定，該輪三副應及早採取避碰措施，而且當正橫前方有他船時應避免朝左轉向。

該船三副似乎沒有考慮到能見度受限制的情況，也沒有注意到此時應該適用避碰規則的相關規定。該船仍以約23節的時速行船，並未改變船速。

該船三副當時應該依照船長制定的當值一般守則之要求，呼叫船長親臨駕駛台指揮。

值得注意的是當時OPPORTUNE輪的駕駛台是屬於封閉式。通常封閉式的操舵室都會因為惡劣天候以及雨水的雙重影響而使得玻璃窗黏積鹽沫，如此一來從駕駛台室內就不容易看清楚窗外的他船燈號。在這樣的情況下，當值船副只能靠著打開其中的一扇翼窗或是走到羅經甲板(而無須仰賴使用前玻璃窗)，才能夠觀察到其他船舶。當時該船瞭望員以及三副沒辦法清楚地看到NOTORIOUS輪燈號，所以無法判定對船是否要橫越本船，但是卻沒有任何人想到要走出駕駛台瞭望。

當21:14時三副把該船的航向從288度轉為260度，然後就一直維持在那個航向。當他察覺到NOTORIOUS輪持續接近本船時，他在21:24時以VHF再度呼叫聯繫對船：



OPPORTUNE輪：「你已經要綠燈對綠燈交會通過，可是我現在卻看到你的紅燈，你的船艙方向是多少？」

NOTORIOUS輪：「120度。我會維持我的航向和船速」

NOTORIOUS輪在兩船接近的過程中都沒有改變船艙方向。雷達螢幕上顯示出來的雷達波形影跡以及未來追蹤資訊都可以讓人清楚地知道她正要橫越OPPORTUNE輪船艙。這兩艘船現在只有相距約1.5海哩。

此時該船三副若已察覺到情勢發展而朝右轉向，那麼他仍有時間把本船駛離對船NOTORIOUS輪。他那時若有呼喚船長親臨駕駛台指揮，或許結果就只會是虛驚一場而不會實際發生兩船碰撞

三副隨後又再把船往左轉更多角度，大約轉到248度。幾分鐘之後他又再用VHF呼叫對船NOTORIOUS輪：

NOTORIOUS輪：「正在朝右轉向」

OPPORTUNE輪：「好的，你朝右轉向」

三副隨後向舵工(三副同時指示他掌舵)所下的舵令是「向左轉10度」；再接下來則是「左滿舵」。

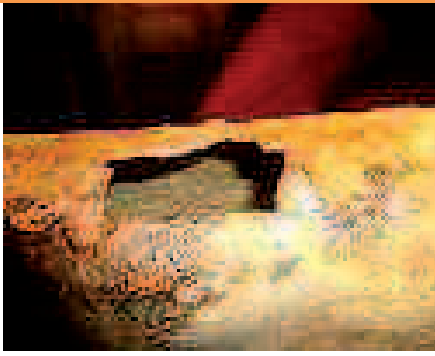
大約1分鐘後，NOTORIOUS輪左船身和OPPORTUNE輪船艙相撞。三副等到舵工提醒他時才趕緊呼叫船長趕來駕駛台。

船長親臨駕駛台後，三副把指揮權移交給船長，然後該船駛往安全地點檢查船況。船長先確認完本船受損狀況後(所幸她受損的程度尚不足以影響繼續航行)，再呼叫聯繫對船NOTORIOUS輪表示願意提供協助。NOTORIOUS輪一開始操控失靈(事實上在兩船碰撞後她立即在無線電第16頻道上發出安全信號SECURITE)，而且船上有貨物受損。但其後不久她就恢復航行能力。碰船事故發生後兩船都無人員受傷，到了22:56時OPPORTUNE輪恢復原訂航線經由蘇伊士前往鹿特丹港。

我們可以從導致碰船事故發生的這一連串事件當中學到許多寶貴經驗，其中最重要的或許就是使用VHF無線電以避免發生船舶碰撞是相當危險的做法。OPPORTUNE輪的三副似乎完全沒有注意到這樣子使用VHF會帶來危險。在這起事故中NOTORIOUS輪的當值船員也並非全然無辜，因為他雖然有辦法查證但卻沒有主動確認自己通話的對象是哪艘船。本協會在此提醒會員注意英國官方發佈的海員通告第324號(MGN 324)，其內容為指導海員關於在海上正確使用VHF和AIS的方式。該通告全文請見下列網址連結：

<https://goo.gl/isWT7n>

貨櫃及貨物



再論艙底汗水問題：適當監控非常重要



本協會持續接獲處理許多索賠案件，而若當時船上有適當監控艙底污水的話，或許就可以減少或避免發生這些案件。

最近發生的某事故與來自澳洲的豆子濕損有關，恰好可以拿來當作討論如何避免這類貨損事故發生的好案例。

某會員船1號貨艙裝載了來自澳洲的44,000公噸穀物和8,515公噸豌豆種子。隨後當該船抵達印度港口卸貨時，在進入貨艙的通道間發現一堆圓柱形狀的潮濕/泥狀的貨物。當1號貨艙卸貨作業進行一段時間以後就看到更明顯的貨損狀況：那堆圓柱狀的海水濕損貨物不僅僅從貨艙頂端整個往下延伸到貨艙底部，而且貨艙底部全區的貨物整層有3公尺高也都濕損。原先海水進入貨艙的原因是艙底汗水排放管線出現破洞。



船艙的汗水排放管線在經過1號貨艙前側通道間的位置因鏽蝕破洞。那條管線同時也做為清洗錨鍊和繫船絞車冷卻系統之用。海水在被加壓的情況下流經管線時從有破洞的位置漏出進入1號貨艙裏。當該船在第一個卸貨港等候被安排卸貨時，她的船錨經常被拖動所以需要常常使用到錨絞機。所以也經常使用絞機冷卻水以及船錨清潔設備，一部分的水在使用過後也經由破損的汗水排放管線漏泄到1號貨艙裏。無人立刻發現漏水現象，一直等到在第二個卸貨港時1號貨艙進行卸貨作業過程中，才發現變色受潮的貨物結成塊狀滾向貨艙中央位置。



調查結果發現大約有600公噸的海水漏進貨艙裡，這樣的數量相當龐大，有一部分原因是當時該船需要經常使用到錨絞機並清潔船錨，再加上汗水排放管線明顯的鏽蝕破洞。

調查人員發現從裝貨港到卸貨港的航程裏，雖然大量海水已進入1號貨艙裏，但該船的測深日誌並未記載1號貨艙內艙底汗水測深結果有任何變化。當該船抵達第二個卸貨港後測量1號貨艙底汗水的深度時，測深結果竟然是零。

裝設在1號貨艙艙壁的進水警報感應器在海水進入貨艙時也沒有發出任何警報。

該船前一批貨載是散裝水泥熟料，因此貨艙汗水測深管的底部和進水警報器管路很可能被乾掉硬化的水泥熟料遮蓋住，所以才造成貨艙進水卻沒有被發現到的意外結果。

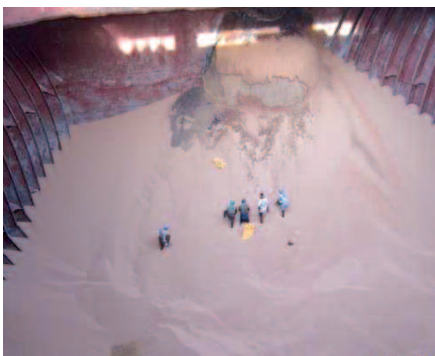
大約有2,900公噸的貨物因此受損。當時若曾適當地保養維護艙底污水警報器和相關的測深管線，並且經常測量艙底污水深度以及測試高水位警報器是否運作正常，或許就可以避免很大部分的貨物受潮濕損。

在另外一件案例中，某散裝船從加拿大裝載一批散裝鐵礦石燒結料(sinter feed)前往中國卸貨。根據備船契約發給船長的航程指示包括要把抽除艙底汗水的結果定期通報給備船人，所以船上大副安排若天氣狀況許可時就每天測量污水深度。隨後發現水分含量超高，因此必須每天把艙底汗水井裡的積水泵出船外，而船員把此項作業記錄在「排水記錄簿」。

等到該船抵達卸貨港後卻發現載貨證券上所記載之貨物裝船數量與船舶抵港時所計算得知的貨物在船數量之間有2.5%的差異。

在該船進行最終水吹測量以前，由船長和大副所製作的排水記錄簿摘要確認上述的數量差異正好符合在航程中從貨艙污水井裏泵出船外的積水數量。收貨人委任的海事檢驗人員有把上述差異數字以及排水記錄簿摘要內所記載的總排水量寫入最終檢驗報告內，隨後該船便離開卸貨港。直到10個月後會員才收到代位求償的貨物保險人所發出的貨物短卸索賠通知。

其後在中國法院開始進行索賠的訴訟程序，經過詳細檢查該船的艙底汗水測深記錄簿後發現記錄簿上記載著船員每天兩次都在相同的時間測量艙底汗水深度而且每個艙底汗水井每次的測量結果都一樣，同時也記載著全船共9個貨艙的艙底汗水井每天都泵排汗水2次。船方所提出的文件也顯示記錄簿中所記載每天2次預定要做的艙底汗水測深和泵排





汗水作業，在整段航行過程中，都未曾因任何其他事件而受阻或中斷。該船大副有出具陳述書聲明艙底汗水泵排記錄以及船上例行作業的真實性，該陳述書亦被提呈法院供法官審酌。

等到所有的證據都提呈給法院審酌後，在法院作出判決以前，因主審法官施壓雙方當事人盡速和解，所以該索賠案件最終以相當低的金額作出庭外和解。當時雙方一直無法達成和解，直到主審法院強烈地表示，艙底汗水井測深作業方式和測深結果數據相似度過高，使他對於船方所提證據之真實性產生懷疑，雙方終於才同意和解。當法官與本協會會員所委派之訴訟律師在不公開的情況下討論案情時，法官告訴律師說，雖然很明顯地在航程中有把貨物本身所含水分泵出船外，但是船方並無充分證據以佐證到底泵出船外的水量有多少，所以法官在心證上難以作出對船方有利的看法，因此法官建議庭外和解才能保障會員(船方)的最佳利益。

最佳實務

一般最佳實務總結如下：

- 從事艙底汗水的定期檢查、測深和排放作業以及艙底汗水警報裝置的測試，皆應遵守書面程序之要求，並將觀察得知資訊正確地記載在適當文件內。若定期的檢查時程出現錯漏，應記載在記錄簿內並附上理由說明。
- 當測量貨艙內的艙底汗水深度時，必須使用正確的測深方法並確實記錄結果。應正確計算所排出的艙底水實際數量。
- 在天候狀況許可情況下，貨艙內的艙底汗水宜每天各2次檢查和測深。若無法做到，應記載在記錄簿內並附上理由說明。
- 艙底汗水系統以及警報裝置應定期測試。若發現艙底汗水警報裝置有任何故障，應改用定期人工測深或其他類似的檢查方法。
- 貨物殘留以及其他廢棄物可能會阻礙到艙底汗水系統的正常運作功能，因此在開始裝貨以前，應充分檢查艙底水系統且必要時應加以清潔。
- 當打入壓艙水時，在壓艙水作業完成後應定期測深壓載艙。同時也應該對鄰近的艙櫃以及任何鄰近貨物空間內的貨艙艙底水做測深計量，以檢查船艙是否有進水。

貨櫃及貨物

煤炭：在印尼把煤炭貨物從駁船上轉裝到大船的風險



本協會最近處理了若干貨損案件，都是因為在裝船前以及海上航行過程中沒有仔細監控印尼出口的煤炭貨物狀況而引發安全問題。

印尼是世界上最大的煤炭出口國之一。該國某些港口因為條件限制，所以通常都是利用駁船把貨物轉裝到大船上，但我們已知有些船舶營運人在運載煤炭時（利用駁船）沒有確實遵守業界最佳實務作法。這些不良慣例包括把煤炭貨物不實申報為不易自燃，或是對於貨物的易自燃或會散發出甲烷氣體等特性未提供任何詳細資料。

有鑑於此，在裝貨作業過程中和航程中如何正確地監控貨物就顯得非常重要，以確保船舶和船員的安全。關於在印尼裝載煤礦貨物的綜合說明，可以參考西元2010年6月版的《風險觀察家》（第17卷）相關文章。該文詳細說明關於貨物監控的建議程序以及當火災意外發生時宜採取何種應變措施，讀者可連結下列網址參閱該文：

<http://goo.gl/je4IB1>

《國際海運固體散裝貨物規章》(IMSBC Code)規定，若託運人事先申報說貨物有可能自燃，那麼在裝貨前和裝貨中都必须測量駁船上的貨物溫度。但因考慮到有申報不實的可能性，所以我們建議無論在何種情況下在裝貨前都應測量煤炭溫度。科學顧問暨檢驗公司Minton Treharne & Davies (MTD)曾在好幾起案例中提供諮詢服務給本協會會員，該公司建議可以使用「熱電偶式溫度感測計」(thermocouple probe)來測量煤炭溫度。根據該公司的說明，把裝在駁船上的煤炭堆挖出深度約0.3公尺到0.5公尺的凹洞然後把探測器放入數次測量溫度。該公司建議至少要測量記錄貨物在21個不同位置的溫度。在進行裝貨作業時，該公司建議當33%的煤炭已從駁船卸下後要再度測量貨物溫度，然後等到66%的煤炭已從駁船卸下後再一次測量貨物溫度。若貨物溫度超過攝氏55度，就表示貨物已出現自燃現象，必須拒絕該貨物。

測量溫度的其他替代方式例如使用「溫度槍」(temperature gun)或「測溫槍」(thermo-gun)等，都必須確實遵守製造商所訂的使用方法才能獲得正確結果。例如當使用溫度槍時，必須在距離貨物表面不超過0.5公尺的位置測量溫度才會有效。測溫之前必須先把貨物挖出多處深度約0.3公尺到0.5公尺的凹洞後，才能手持溫度槍伸進去每一凹洞內多次測量溫度。

MTD也提醒會員注意IMSBC Code 規定必須在海上航程中進行氣體測量，若對此有所憂慮應立即通知協會以採取適當措施。

在進行過駁作業時，若發現駁船上貨物起火燃燒或駁船上貨物溫度超過攝氏55度，MTD建議採取下列因應措施：

- 立即停止把貨物從駁船上過駁裝載到本船上。
- 所有從該駁船上已過駁裝載上本船貨艙內的貨物應立即卸船裝回駁船，必須確認所有的煤礦貨物皆已卸船。可使用抓斗把貨物卸船。
- 可考慮把淡水局部噴灑在貨艙內已發熱的煤炭上。其做法是間歇式地把淡水一陣陣噴灑到發熱區域，每次的間隔應等到蒸氣消散後再噴水。
- 滅火時盡量使用淡水，但若有安全顧慮時，船員應使用任何可以取得的水來滅火。若時間或情況允許，備船人/託運人應盡量安排提供淡水以協助滅火。若使用海水滅火，應要求備船人/託運人出具損害補償保證書(LOI)給船方。
- 未作業中的貨艙應予關閉並開始監測貨艙內氣體含量，包括氧氣、二氧化碳以及爆炸下限(LEL)的百分比值。

● 由P&I協會指派的當地檢驗師(P&I surveyor)可以協助從事如本文前述的溫度檢驗。

● 船員應負責備妥消防水管在甲板上。

● 應移除甲板上所有的易燃物料。

● 應測試並啟動消防泵和應急消防泵。

● 曝露在熱氣下的貨艙蓋密封裝置應做邊界阻火冷卻(boundary cooling)。

● 貨艙應視為密閉空間，並應採取相關之安全措施。

● 船員應明瞭貨艙內氣體是有毒的且會令人窒息。

當船舶抵達卸貨港時，我們強力建議會員只應打開那些立即要開始卸貨作業的貨艙。如果把還要一段時間後才卸船的貨物所在的貨艙打開，將會使貨物接觸到環境中的氧氣而可能引發貨物自燃，造成困擾問題。

本文撰寫由Minton Treharne & Davies公司的Stewart Horan先生提供協助，謹此誌謝。

人身傷害

捕魚：食用日常漁獲可能有危險

最受船員們歡迎的閒暇活動之一就是當船錨泊時在船邊釣魚。不過若是允許船員把釣起來的漁獲吃下肚，卻可能造成嚴重的後果，就如同本協會最近處理的某入會船舶發生的案例，在該案例中船上全體19名船員裏就有14人因嚴重的熱帶魚毒素中毒(因浮游生物所累積的毒素)而生病倒下。當該船在巴哈馬的依瓜納島(Iguana Bahamas)附近海域下錨等候時，有好幾名船員利用魚鈎和手持釣線在船邊釣魚，總共釣起重約200公斤的長吻絲鰻(Talakitok)。因為在菲律賓的店家經常看得到這種魚而且也是普遍的家庭料理材料，所以菲籍船員對於這種魚相當熟悉。這些數量龐大的漁獲裡大多數是身長約6-8英寸的小型魚。但是其中有3條魚體型很大，每隻重約3.5公斤。當時船員們沒有立刻把捕到的魚吃下肚，只是先把捕到的魚儲放在船上冰櫃裡。

等到該船結束貨物裝載作業後便離開巴哈馬展開海上航程。在接下來的幾個星期內，船上廚師利用被捕到的體積較小的魚做食材，船員們吃了這些魚料理以後並無狀況。一直等到該船抵達加拿大

的某天把那3隻體型大的魚做成午餐被船員吃下肚後才出現問題。當船員們吃完魚的1個小時內，有14名甲級和乙級船員開始出現噁心、頭暈等症狀，最後甚至暈倒在地。當地船務代理業者於是安排急救並讓救護車把生病的船員送往岸上醫院治療。其中有些船員中毒情況特別嚴重以致必須被送進加護病房治療好幾天。船員若於該船仍航行在海上期間就已食用體型較大隻的魚，結果可能還會更加嚴重。所幸運的是加拿大那個港口剛好有設備完善醫術精良的醫療機構可以治療這些船員。船上只有5名船員沒有受到影響，因為在中午的用餐時段正好輪到他們值班，所以沒有吃到那些魚。

因為大部分乙級船員和其他甲級船員都已入院治療，只好由大管輪接手指揮該船，並由其他4名乙級船員協助，他們分別是加油工、下手、幹練水手和實習生。船東緊急安排了接替船員趕赴當地上船任職，還好那些生病的船員身體狀況終於顯著改善，最後可以被遣返回菲國。我們很高興地告訴各位讀者，那些船員們現在都已順利康復。



加拿大衛生健康當局官員曾上船進行調查。檢查官員發現船上的廚房狀況極佳。他們取走了船員釣上船但未食用而還儲放在冰櫃內大約125公斤的魚，經過詳細檢驗後再把這些魚丟棄。檢查官員們表示在珊瑚礁附近覓食長大的長吻絲鰻帶有毒性。雖然體型小的魚因其毒性低所以可安全食用，但是體型大的魚因毒性濃度高出甚多所以拿來食用會很危險，可能會導致熱帶魚毒素中毒。

本案例再次提醒大家注意，若讓船員把從船邊釣起來的漁獲吃下肚，可能會造成相當嚴重的後果。船員對於自己釣的魚或許很熟悉，但是他們可能完全不清楚釣魚地點的海域狀況是否有特別的問題，包括魚類是否在珊瑚礁石或紅潮水域內覓食而把所含的藻類和毒素吃進魚體內累積毒性。

偷渡客

嘗試在南非港口偷渡上船的偷渡客數目有增加的趨勢。根據南非現行的移民法規，船員有義務負責檢查確認所有登船人士之身分，以防止船上出現不受欢迎訪客。若船員允許任何未經授權人士上船，該船須立即對這些人士負起責任。這些責任包括若該未經授權人士非屬南非籍則船方須負擔將其遣返回母國的相關費用。若船上出現多名偷渡客，遣返費用可能會是一筆龐大的支出。

為避免發生這樣的問題，我們建議船員應採取以下措施以防止未經授權人士登船：

- 把船隻的舷梯口當值安檢檯從舷梯頂端移到岸上的舷梯底端。如此一來所有的人都會清楚地看到當他們要上船以前都必須先經過安檢程序，這樣的船對於那些意圖偷渡上船的人來說，可能就不具吸引力。

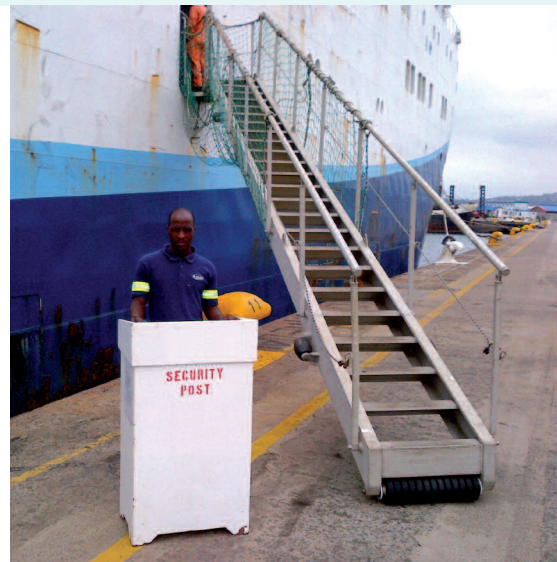
- 舷梯口當值安檢人員對於那些未能提出有效港區通行許可的人士，應拒絕讓其登船。所有登船訪客在被允許上船以

前皆應提交有效的港口通行證給舷梯口安檢檯保管，離船時再向舷梯口安檢檯取回通行證。這種作法有助於迅速、確實地查點凡是登船的訪客事畢後也都已離船。

- 船隻的船務代理業者應要求承包貨物裝卸作業的公司提供完整的人員清單，載明在船停港期間所有將要上船從事貨物裝卸工作者的身分資料。貨物裝卸工人必須使用舷梯進出，以讓舷梯口當值安檢人員點查貨物裝卸工人上下船。

- 若發現有不該出現的人卻出現在船上，應立即將該人帶往設在舷梯底端的安檢檯看管。然後通知港口保安人員前來並向其說明被看管者無港口通行證卻意圖登船等事由。其後則將被看管者交由港口保安人員處理。

以上建議應連同船員在船舶離港前依照ISPS(《國際船舶和港口設施保全規章》)保全計畫應做的一般性偷渡客搜查措施，一起執行。



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

電話: +44 (0)20 7407 3588
傳真 +44 (0)20 7403 3942
www.britanniapandi.com

風險觀察家由不列顛船東責任互保協會發行，全文可上網查閱，網址為：
www.britanniapandi.com/en/news_and_publications/
/risk-watch/index.cfm

不列顛船東責任互保協會歡迎各界複製風險觀察家之內容，但複製行為應先取得編輯之書面許可。

其它議題

出版刊物

英國 Witherby Seamanship 出版公司： 船公司關於健康及安全指導手冊

Witherby 公司近來出版的這份指導手冊涵蓋了和健康及安全有關的七大主題(包括酒精濫用、毒品濫用、肝炎、愛滋病毒和愛滋病，以及工作場所抽菸政策)。這些主題中有三項已包含在「國際勞動組織」(ILO)制訂通過的《西元2006年國際海事勞動公約》(MLC)中，公約並且要求簽約國應制定國內法予以規範俾以管理船上之職業安全和健康事項。

讀者可連結下列 Witherby 公司官網查閱關於本出版品之詳細資料以及訂購事宜：

<http://www.witherbyseamanship.com>

國際海事組織(IMO)：西班牙文出版品

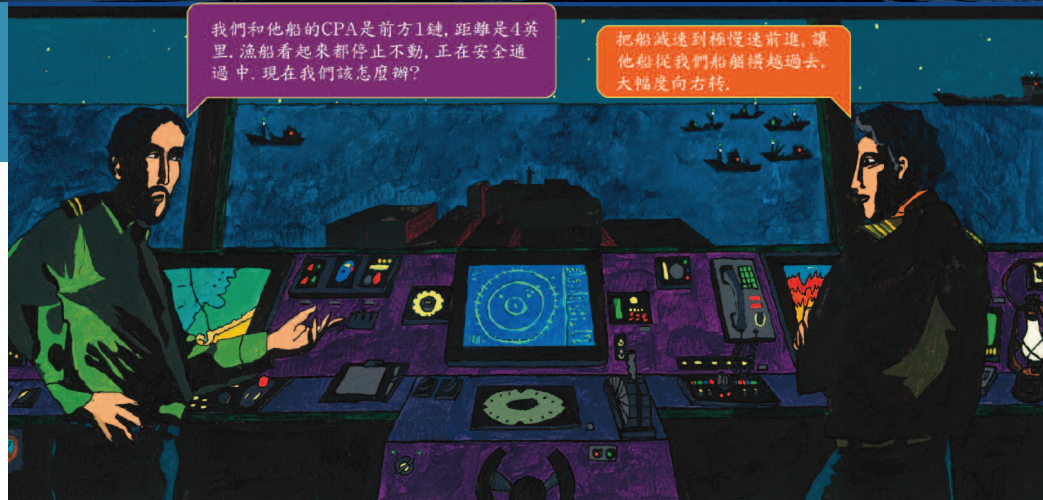
IMO 最近將其若干頗受各界歡迎的出版品發行西班牙文版，本協會西班牙籍和南美籍會員當可受益良多。以下出版品已發行西班牙文版：

- 《國際海運危險品規章》(IMDG Code)增補版(包括附錄37-14)
- 《倫敦公約》(譯著：《防止傾倒廢物等物質污染海洋公約》)下之廢棄物評估指導手冊

- 《倫敦公約議定書》：公約解析及實施

讀者可連結下列 IMO 官網查閱關於這些出版品之詳細資料以及訂購事宜：

<http://goo.gl/sRzYQZ>



風險管理宣傳海報活動：漁船 COLREGs規則第6、15、16 和18條規定

我們注意到船上的駕駛台組員對於如何避免兩船出現逼近情勢(close quarter)時，通常不太願意採用減速的手段。其實在這種情況下應考慮降低船速，因為若當時，無論基於何種原因，無法向右大幅度轉向，那麼減速可以非常有效地處理這種麻煩狀況。舉例來說，在附近有漁船出沒的情況下，有兩艘船之間正要追越或被追越，而旁邊還有另艘錨泊船或他船位在淺水區。

根據海報所描繪的場景，本船附近有許多漁船聚集成群。她們看起來都停止不動，也都可以安全地從本船側邊經過。本船右側有另一艘船，她和本船的方位保持不變，和本船的最近點距離(CPA)很近，大約是在船艙前方0.1海浬的位置。

這樣的場景可以顯著說明，根據避碰規則第18條的規定，本船相對於她船和那些漁船來說都是讓路船，此時若本船朝右轉向，則會演變成和漁船出現逼近情勢的結果。但若等到漁船安全通過以後本船才大幅度朝右轉向，卻會演變成和他船出現逼近情勢。此外，本船若要朝左轉向也有相當的困難度，因為此時和漁船之間的距離過近，而且如此一來會橫越他船船艙，但避碰規則第15條的規定卻要求應避免橫越他船船艙。在這樣的情況下，減慢船速是最顯著也最有效的避讓因應措施。

雖然減速是有效的避讓措施，但它須要花一點時間才會被他船觀察到。但是若以本船在該位置時和其他船之間的距離來看，本船若減速應該會產生正面有效的結果，因為本船已經及早採取明確的避讓動作。

海報所敘述的場景是根據兩艘船舶發生碰撞的實際案例繪製。在該案例中，由直航船所發動的VHF通訊對話結果是兩船之間口頭同意由直航船從讓路船的船艙通過，也就是兩船以綠燈交會或右舷交會的方式相互通過，但這樣的約定違反了避碰規則的規定。讓路船同意稍微朝左轉向。接下來大約十分鐘內，兩船都有小角度的轉向。結果使得CPA值變成零。兩船大約相距2.5英哩時，直航船以VHF呼叫對船要求改變原先的口頭協議而變更為左舷交會。如此一來讓路船必須要大幅度朝右轉。在接下來的幾分鐘內，讓路船朝右轉向，但是直航船的航線幾乎沒有改變。當時海上沒有足夠的空間供讓路船轉向，結果使得讓路船撞上直航船的左舷側後方。雖然當時附近海域有許多漁船，但是只要讓路船願意採取減速而不是違反了避碰規則的要求改用VHF通訊對話的方式和他船同意兩船交會方式，應該就可以避免兩船發生碰撞。