

RISK WATCH



航海及船藝

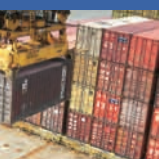
- 1 過度自滿大意導致船舶擱淺？
- 5 電子海圖顯示與資訊系統：澳大利亞當局要求船副須展示專業職能

過度自滿大意導致船舶擱淺？



損失防阻

- 6 風險管理宣傳海報活動：COLREGs規則第2(a)、13、15 和16條規定



貨櫃及貨物

- 7 船艙淹水：垃圾堵塞艙底污水系統
- 7 處置貨物殘留物



其它議題

- 8 出版刊物



英國海上事故調查局最近發佈關於汽車專用運輸船 HOEGH OSAKA 輪於西元2015年1月駛離南安普敦港不久後卻在港外的索倫特海峽擱淺在布蘭保堤岸此一事故之調查報告。

本文將重點說明英國海上事故調查局 (UK MAIB) 報告提出的相關議題。汽車與卡車專用運輸船 (Pure Car & Truck Carriers, PCTCs) 營運人無疑地會仔細研究該報告內容 (尤其是報告中提到有關該船駛離港口時的穩度以及離港作業程序之缺失)，但是該報告也提到許多一般性的問題足供所有的船舶所有人、營運人以及船員參考。

HOEGH OSAKA 輪定期行駛於歐洲及中東航線。在該次航程中，平常的掛港順序有所變動，所以通常是最後停靠港的南安普敦港 (Southampton) 改為首靠港。該船抵達南安普敦港時，大副會見了當地的駐埠船長並告知該船尚未收到

積載預配圖。事實上，船長已經在前一天先收到預配圖但是卻沒有轉給大副。隨後駐埠船長和碼頭工人領班會面討論貨物作業，但是當時大副並不在場。當天稍晚時，大副根據預配圖計算該船的離港狀態，回報說離港時該船的定傾高 (GM) 會是 1.46 公尺。隨著裝貨作業的進行，駐埠船長安排把列在備用裝貨清單上的「高且重」貨物 (起重機、堆高機以及其他建築用機器/車輛) 也額外加入裝貨行列裝載上船。但是這個舉動沒有和該船的任何船副討論過。

在港口停留這段期間，大副大部分的時間都待在控制室裏把該船維持在正浮狀態並保持艏部汽車進出坡道平衡。當時



航海及船藝



HOEGH OSAKA輪計劃航線

過度自滿大意導致船舶擱淺？（續）

使用了設在兩艙的第4號傾側艙幫助該船維持正浮狀態，並且在艙尖艙和艙尾艙之間調整壓艙水來控制船身平衡。壓艙水調撥作業可以從貨物控制室遙控操作，控制室裏也有壓載艙水位遙測計。但是當時只有艙尖艙的遙測計運作正常。其它的遙測計從西元2014年7月起就已經故障，但排除故障被視為「次要改善事項」，因為還是可以用手動方式測量水深。最後一次把所有的壓載艙水深做全面記錄大約是在抵達南安普敦港以前的兩個星期左右。船員根據調撥壓艙水所需時間來計算壓艙水在各艙間的移動狀況。船上壓艙泵每分鐘可抽水7公噸，船員據此乘上打壓艙水作業時間來計算調撥壓艙水的數量，然而這卻造成無法確認船上壓艙水之實際數量以及確實所在位置。該船在南安普敦港沒有汲取壓艙水上船。

HOEGH OSAKA輪船上配有裝貨軟體Loadstar，可以用來計算船的穩度、俯仰差以及吃水，該船所入級之英國勞氏船級協會(LR)也已認可該軟體。使用該軟體計算時必須將燃油、潤滑油、淡水和船用品數量等資料輸入軟體程式裏。關於貨物甲板上裝載之車輛，應輸入車輛之質量及垂直重心高度(VCG)。經查最後一項要輸入到Loadstar程式裏的資料應該是該船抵達南安普敦港之狀態。調查結果也發現到船員把預設的VCG輸入程式裏；而這個預設值其實是甲板的VCG，並不是車輛的實際VCG。

碼頭工人提供人力把貨物(車輛)開上船和開下船、把貨物繫固在船上，並且負責在開船前提供最終理貨單及積載圖。碼頭工人使用電子系統掃描每輛車子上的條碼來記錄車輛裝船資料。雖然有這樣的技術可供使用，但是他們提供給船

上的最終理貨單卻只記載預估重量。記載在積載圖和最終理貨單上的預估重量為5,549公噸。但是實際裝船重量卻是5,814公噸。

等到貨物作業完成後，甲板實習生把該船的吃水值記錄下來，而這些數值已被大副依照艙部汽車進出坡道(當時進出坡道還搭在岸上)之標準調整值事先調整過使得該船之離港吃水值為船艙吃水9.0公尺以及船艙吃水8.4公尺(但是在駕駛台和引水卡上的記錄卻是錯誤地寫成船艙吃水8.4公尺以及船艙吃水9.0公尺)。引水人登船後，把艙部汽車進出坡道從岸邊吊起，該船隨即往右側傾斜約7度。這比起該船平常出現的傾斜角1度到2度還要超出甚多。該船駛離碼頭前有把傾斜角調整更正回正常狀態。

該船駛離碼頭後，大副和甲板實習生前往貨物控制室計算該船之離港穩度。因為積載預配圖和最終積載圖分別製作的期間內有許多情況變動，所以大副決定重新輸入所有的貨物數據，而不是修改積載預配圖。當計算完畢後，大副對於計算出來的GM值竟然低於他原先估計的計算值，頗感憂心。於是甲板實習生被派去測量艙尖艙的水深。

大副發現該船的排水量已增加，所以預期船上多出了300公噸的壓艙水在這些壓載艙裏。這種情況下該船的習慣做法並非去質疑貨物申報之數量，而是去調整假設的壓艙水數量，以平衡所計算出的吃水和開航前測量到的實際吃水兩者間之差異。

同時，該船航速為12節，她剛剛駛過卡爾肖特彎道(Calshot turn)正要進入

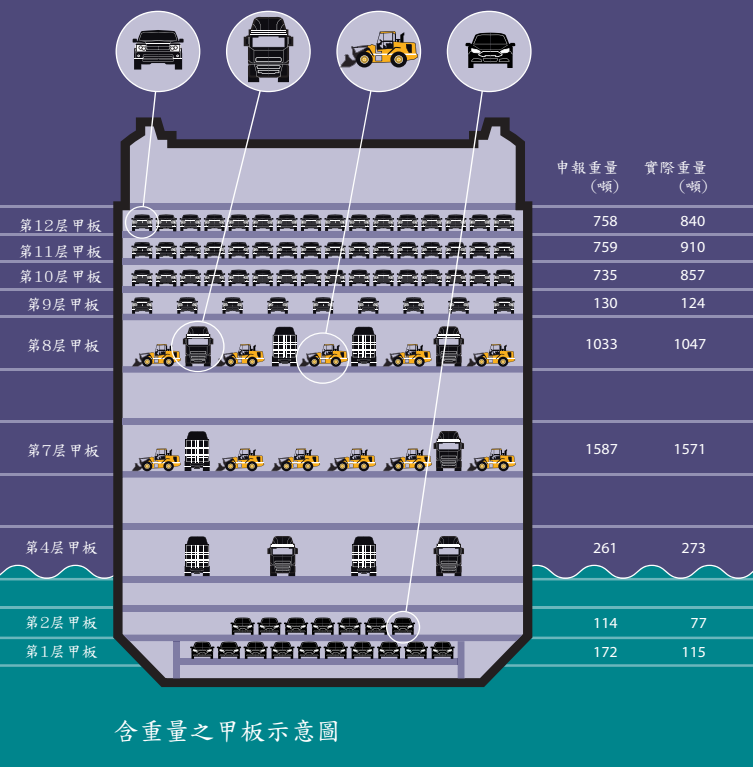
索恩海峽(Thorn Channel)。走完索恩海峽後的下一個轉彎點在靠近西布蘭保(West Bramble)浮標附近，在那裏要用左舵10度向左急轉彎(120度)。這樣做的話通常會使得船身往右側傾，但這一次該船持續向右側傾超過了平常預期會有的角度。該船下令引擎停轉但向右側傾角度仍然持續增加到了40度，使得船舵和螺旋槳都露出海面。

當時船長在駕駛台上也無法控制自己以至於沿著甲板滑到駕駛台右翼門邊。引水人、舵工和三副則設法站在控制台和桌子之間穩住自己的身體，但是他們仍然有一度無法碰觸到或操作控制台上的儀器，包括高頻無線電對講機。至於位在甲板下的部分，有一名船員沿著橫向通路從18公尺高處跌落導致手腳骨折。還有其它數名船員分別有輕微割傷和挫傷。

某些大型貨件的網紮鬆脫後導致貨物移動因而砸壞船身出現破洞。海水淹入第六甲板，隨後更擴及淹到下層甲板。

該船的護衛船“SP”(她行駛在HOEGH OSAKA輪前方，以避免任何小型船隻阻礙到該輪航行)通報航管中心說HOEGH OSAKA輪有嚴重側傾的情況並且急需救助。

該船嚴重側傾以及船舵和螺旋槳都露出海面提高了她向左的轉彎率。即使如此，非常幸運的是HOEGH OSAKA輪最後擱淺在布蘭保堤岸。當時她若沒有衝灘擱淺，很有可能就會整船翻覆。當引水人知道因為擱淺而使得該船不再繼續傾斜以後，即刻下令現場第一艘拖船頂推該船讓她更進一步被擱淺在淺灘上。



JCB牌貨物可以看得有許許多拉繫點



第6層甲板 - 右側貨物受損

大部分的船員都已聚集在露天甲板上較高的位置，但是機艙內的船員必須從緊急逃生艙口爬出艙外。大副和實習生兩人原本都在貨物控制室內，後來他們和二副設法進入該船的控制中心，然後把救生衣和浸水衣傳遞給大家。電匠和水手長兩人因為要避免被困在船上所以只好從船上跳入海中，所幸都被岸上安排來救人的救生艇救起。其它船員則在緊急救助人員的協助下順利地被疏散安全離船。

貨物作業

該船之安全管理系統(SMS)文件規定相關船副在貨物作業時之職責如下：

船長：對於船舶及其安全隨時全面負責

大副：秉承船長之命令，對於貨物作業之安全負責，且大副在每次開航前皆應向船長提出積極報告。確認船舶符合穩度手冊之所有要求。

SMS也規定必須每天做液艙測深並記錄結果。

根據船東編製之「貨物品質手冊」，駐埠船長之職責為擔任船員、航程規劃人員、在地船務代理業者以及碼頭工人之間的連絡人。船東公司內部之貨物操作手冊對於其職責載明如下：

「預先規劃貨物之裝船級卸船；規畫貨物之裝船及積載；依規劃監督貨物作業；確保依照相關法規及標準將貨物裝船；貨物裝船後作出並提交報告；對船舶之積效表現作出報告。」

「貨物品質手冊」要求駐埠船長之職責為確使貨物以有效率且不使船員、碼頭工人或船舶受傷害之方式裝船。

駐埠船長收到訂貨數量明細，整合相關資料，然後對於每一港口製作出積載預配圖。該圖會顯示出每層甲板上個別貨件之預配積載位置。然後將該圖轉交給船上、碼頭工人及當地船務代理業者。該圖也會寫明若對於經同意之積載計畫有任何變更者，應取得駐埠船長或該船船長之授權方始生效。

UK MAIB：結論

- HOEGH OSAKA輪在西布蘭保浮標附近轉彎時因穩度不足而致嚴重側傾

- 該船穩度不足，而當時未被察覺是因為開航前該船沒有正確地計算穩度

- HOEGH OSAKA輪離港時之穩度為正值，但其殘餘穩度未達IMO所要求之標準，且其船體下沉艏俯0.6公尺因而影響到該船之操縱機動性。

穩度不足之原因

穩度不足是受到下列因素不同程度的影響所致：

1) 大副低估了正確計算船舶穩度之重要性，因為以往這個議題未曾出現問題。此案涉及若干疏失：沒有考慮到垂直重心高度(VCG)之因素；以推算方式預估

船上壓艙水數量；離港開航前未先計算該船穩度；以及疏於注意當時出線的警訊，例如把艙部汽車進出坡道從岸邊吊起時該船隨即往右側傾斜了7度。

2) 駐埠船長安排排列在備用裝貨清單上的額外貨物(重約600公噸)也裝載上船，但卻沒有事先通知船長或大副。

3) 貨物的實際重量以及積載方式與提交給船上的最終理貨單內容差異甚大。雖然碼頭工人可得知貨物實際重量，但是他們提交給船上的最終理貨單所記載之貨物重量大部分卻都是預估值而非實際重量。

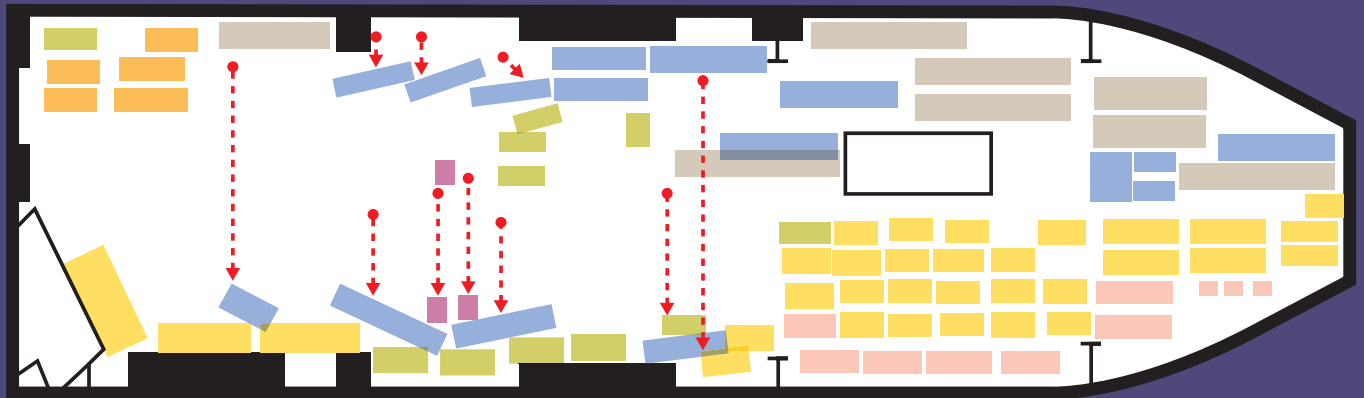
4) 作業手冊未妥適載明船上指揮人員與駐埠船長之間關係如何。這項疏漏使得駐埠船長認為在他的作業過程中不需要牽涉大副，而大副也因此以為自己無權過問積載預配圖之內容。

5) 大副有把預估離港開航時之穩度狀況提供給船長，但是船長並不知道該穩度值是如何計算出來的，或者是使用了哪些資料來做計算。

6) 船公司安排修理故障的液艙水位計，動作過於緩慢，這使大副誤以為此為「次要改善事項」，因而改用推算方式預估壓載艙內的壓艙水數量。

7) 當船員上船任職時，船公司所提供之熟悉訓練沒有教導如何操作裝貨電腦。船東提供給任職於汽車專用運輸船(PCC)/汽車與卡車專用運輸船(PCTC)之資深船副為期兩天的訓練課程也沒有特別教導如何操作。

航海及船藝



第6層甲板 - 原始的貨物積載狀況以及位移貨物的移動方向

過度自滿大意導致船舶擱淺? (續)

其他被發現的安全問題

根據UK MAIB調查收集到的證人陳述和其他傳聞證據，不僅是HOEGH OSAKA輪開航前沒有計算實際離港穩度，而且對於PCC和PCTC業界來說，這種現象似乎已成慣例。

HOEGH OSAKA輪船上備有貨物繫固手冊(CSM)，該船所入級之船級協會英國勞氏船級社(Lloyd's Register)援例核准了該手冊。這份CMS針對纖維網狀綁紮裝置(web lashings)，規定其最大繫固負荷(MSL)應為破斷強度之70%，且MSL不得少於10,000公斤並應具有適當之伸展特性。HOEGH OSAKA輪船上重貨使用之纖維網狀綁紮裝置之MSL為5,000公斤，只達到IMO所建議應具有的強度之一半。當時駐埠船長或碼頭工人都無法取得亦未熟悉該船之CSM。

缺乏聯繫

駐埠船長有看到相關的積載圖，而且也依職責所需監督裝貨作業。當他為南安普敦港製作積載預配圖且同時執行下兩個港口的貨物裝載作業時，他認為沒有必要牽涉大副。

大副收到的指示是關於積載預配圖若有發現任何問題應即提出，但是駐埠船長卻沒有收到指示說在積載準備作業中應該牽涉大副。作業前的準備會議(因為需要把裝貨計劃通知所有的相關人士)在沒有邀集大副出席參加的情況下就直接開會討論。

雖然船長在前一天就已經收到電子信件傳來的積載預配圖，但他並沒有把該資料立刻轉交給大副，反而是一直等到該船停靠在南安普敦港後才提供給大副。

船公司認為沒有必要修理液艙水位計。這可能使得大副變得鬆懈怠慢，也讓他分心沒有想到應該要計算該船開航時正確穩度之重要性。因為以往都不認為船舶穩度會出現問題，所以這次的整個作業過程都太過自滿大意。

結論

事故的發生往往不是單一因素所造成。造成本次事故的肇因有好幾個，而大部分都被船長、大副和駐埠船長忽略了。這主要是因為他們都以為該船以往未曾發生過穩度問題，所以誤認為本航次也不會有任何問題，因此就沒有費心去處理、改正各項議題。

雖然事實上本次貨載和平常的慣例之間有許多差異，相關人員還是基於臆測行事，這些差異在於：該船慣常的掛港順序有所變動；在未知會船長或大副的情況下把額外的貨物裝載上船；以及當該船把艏部汽車進出坡道從岸邊吊起時她實際上側傾了7度而不是一般預期的側傾2度。相關人員都沒有注意到或關心這些問題。

UK MAIB調查完本事故以後，在其調查報告裏對涉及本案的僱船人、船舶經理人以及碼頭工人提出建議，宜大幅度地修改船舶程序及作業方式。

UK MAIB調查報告全文請見下列網址連結：

<https://www.gov.uk/government/news/hoegh-osaka-report-published>

電子海圖顯示與資訊系統:澳大利亞當局要求船副須展示專業職能

國際乾散貨船東協會(INTERCARGO)提醒業界注意澳洲海事安全局(AMSA)已經開始調查船員是否能熟練地使用電子海圖顯示與資訊系統(ECDIS)以及船上的安全管理系統(SMS)之內容是否有適當地反應出ECDIS在船舶導航及作業上的重要性等議題。

今年5月散裝船AFRICAN ALKE輪在澳洲的皮恩坎巴港(Pinkenba)因港口國管制(PSC)檢查時船上駕駛台之瞭望值班船副無法證明自己可以熟練地操作使用ECDIS而使得該船被留置在港口一事,促使澳洲官方展開這次的調查行動。

INTERCARGO把AMSA調查結果概略整理後將其寫入近期發佈文件(III 3/5/5)內且已將該文件送交IMO。

調查目的

若船舶安全證書所附之設備記錄內將ECDIS列為主要導航設備,則PSC檢查人員會要求該船之航行船副必須展示操作船上配備的ECDIS之基本技能。

檢查人員會要求船副證實電子航行海圖(ENC)許可證、顯示資料庫以及最近更新內容之有效性,而且必須展示如何規劃航程、檢查航線以及怎樣做相關之安全設定,例如安全深度、安全等深線、預覽時間和角度以及餘裕水深等等設定,並且必須展示具有記錄方位以及測繪船位之能力。

PSC檢查人員可能會檢查船上的安全管理系統,以確認該系統是否有涵蓋ECDIS之操作程序以及船上是否有確實遵守這些程序。

若PSC檢查人員認為航行船副之航行專業技能不足,或是因缺乏適當且最新版之海圖以致無法安全航行,或是有其他

設備操作上之問題,將會採取適當行動以確保船舶符合相關要求。

目前為止發現到的瑕疵:

- 配備有ECDIS之船舶其安全管理系統有詳細說明如何使用紙本海圖做航程規劃以及航線監控,但是卻沒有提到ECDIS是否為主要導航設備;

- 在ECDIS上規劃航程時經常是使用小比例尺的ENCs,而且沒有做航線檢查。結果發生很多情況,比如船舶所規劃之航線卻是行經原本應避開之區域、船舶行駛時距離淺灘/海岸太近相當危險、船舶在分道航行區裏行駛時方向錯誤,以及其他諸種危險的航線規劃方式;

- 船上的航行船副無法做出座艙下沉量及餘裕水深的基本計算以判定安全水深為何,或者是做安全設定時步驟不對。例如,在最近一次的檢查案例裏,檢查人員發現船員把安全水深設定在10公尺,但時該船離港開航時之吃水卻是14.5公尺;

- 相關設定放在「鎖定」位置使得無法變更;

- 完全仰賴全球導航衛星系統(GNSS)做為船舶定位資訊之單一來源,沒有另使用其他方法來確認船位,即使是沿岸航行已目視到陸地時也一樣;

- 船上的航行船副不會測量太陽或其他天體之方位,無法展現自己具有計算羅盤誤差之能力;

- 無效的航程規劃。在最近的一起案例裏,發現到船副沒有注意到關於指定航行海域、禁航海域以級分道航行等等之相關要求;

- 使用不適當的、不正確的以及/或是已過期的航海圖,包括ENCs;

- 使用非官方版、小比例尺且不符合SOLAS公約規則V/27和34.1之規定以及A.832(21)決議案要求之海圖;

- ECDIS聲響警示被關閉,或者是沒有在航行開始之前先確認聲響警示是否運作正常;以及

- 對於所使用的電子導航設備功能及限制,以及顯示螢幕上所提供之資訊本質,沒有充分的瞭解。這類疏失包括不當地仰賴資料時缺乏「模式感知能力」(例如,讀取推算船位並將其誤做為全球定位系統所計算出之船位)。

如有需要,我們可提供AMSA發佈之調查結果文件(III 3/5/5)。



損失防阻

風險管理宣傳海報活動： 國際避碰規則第2(a)、13、15 和16條規定



追越

國際避碰規則(COLREGS)第13條要求任何船舶在追越任何他船時，均應避讓被追越船。追越船被定義為凡船舶自他船正橫之後22.5度以上之方位駛近他船時，應視為追越船，且此後兩船間方位之任何改變，均不得使該追越船成為規則中所稱之交叉相遇船，且在被追越船已完全被追越並分離清楚前，不得解除其避讓被追越船之義務。這條規定背後之理由是追越船可以選擇減速，但只要是追越船，直到完全通過被追越船且與其分離清楚前，追越船都必須保持讓路的義務。必須注意的是，本條規則適用於所有的追越船，不僅限於機動船舶。

海報所描繪的是當某船在船速20.5節的情況下駛近分航道而在船艙及兩側都有他船時，從本船駕駛台向前看出去的場景。資深船副諮詢船長應該從被追越船的哪一側經過。追越船可以決定要經過被追越船的哪一側，但是無論如何追越船都必須避讓遠離被追越船。

船長解釋了選擇從他船右舷追越的話會有哪些優勢，因為如果在追越的過程中或是完成追越以後，出現了始料未及的交叉相遇情勢，本船還可以有多種選擇的機會。其它要列入考慮的因素還包括事先規劃改變航向、鄰近之漁船或航行危害物以及當下之個別情況。

是否決定要在狹窄水道裏超越他船，以及如何操縱追越，都必須審慎為之，並且要和引水人仔細討論(如果當時有引水人在船)。先考慮哪些位置可能適合放棄追越他船，也是很重要的事。船長應將追越行動可能涉及的其他船舶之大小、可用之水道寬度、安全避讓遠離被追越船所需距離以及可能會經過的停泊船隻等因素，也一併列入考慮。船長亦應考慮到兩船之間相互作用以及吃水座傾下沉結果等等因素的綜合效應，尤其是當船速加快時更會加大吃水座傾下沉的情況。當有引水人在船時，若船長在任何時候對於引水人提議的操船方式感到不安，縱使是在強制引水區內，船長應立即向引水人表達其憂慮並拒絕追越他船。

第2條 責任

1)、本規則之任何規定，不得免除任何船舶，或其所有人、船長或船員，因疏於遵守本規則，或疏於為海員常規上或為特殊環境所需之任何戒備而引起後果之責任。

2)、在解釋及遵行本規則時，必須顧及航行及碰撞之各種危機，及在任何特殊情況下，包括船舶因受限制，為避免急迫之危險，必要時得背離本規則之規定。

第13條 追越

1)、不論本規則中第2章第1節及第1節各條之規定如何，任何船舶追越任何其他船舶，應避讓被追越之船舶。

2)、凡船舶自他船正橫之後22.5度以上之方位駛近他船時，應視為追越船。即對被追越船之相互位置而言，在夜間僅能看見他船之艏燈而不見他船之任何一舷燈。

3)、當船舶對其是否在追越他船有任何疑慮時，應假定本船為追越船，並依規定採取適當措施。

4)、此後兩船間方位之任何改變，不得使該追越船成為本規則中所稱之交叉相遇船，且在被追越船已安全被追越並分離清楚前，不得解除其避讓被追越船之義務。

第15條 交叉相遇情況

兩動力船舶交叉相遇，而含有碰撞危機時，見他船在其右舷者，應避讓他船。如環境許可，應避免橫越他船船艙。

第16條 讓路船舶之措施

凡依規定應避讓他船之船舶，應盡可能及早採取明確措施，遠離他船。

船艙淹水：垃圾堵塞艙底污水系統

本協會最近接獲通報某案件，涉案船舶雖然有適度監控艙底污水狀況，但是船艙仍然淹水。

在這起案件中，某艘小型貨櫃船的第4號貨艙發生淹水，因此使得積載在櫃艙頂板上的數個貨櫃內的貨物濕損。艙底污水井測深結果顯示井內無殘留水。事後進行調查的檢驗人員在該船的結構上或管線上都找不到任何瑕疵，也沒發現污水井有什麼問題。結論是碼頭工人在船上遺留下來的少量垃圾把污水井的格柵蓋給堵塞住，使得雨水或雪水無法流入污水井內以致於持續累積在貨艙底部造成淹水。

貨櫃船的貨艙內不常見到大量的垃圾。而且櫃艙頂板上完全沒有貨櫃積放的情況也非常少見，所以偶而才有空檔能把貨艙裏清掃乾淨。

這起案例讓大家學習到的經驗是，縱使貨艙內還部分積載著貨物，船員仍應把握每個機會把貨艙內的少量垃圾或殘餘物清除乾淨。此外，應盡量阻止碼頭工人把垃圾丟入貨艙內，必須以妥適的方式處置垃圾。

會員可連結本協會下列網址查閱西元2015年12月版的《風險觀察家》，其中有一篇文章詳細探討關於監控艙底污水的議題：

<http://www.britanniapandi.com/assets/Uploads/documents/Risk-Watch-Vol-22-No-3.pdf>



貨艙底部的垃圾



右舷污水井



第4貨艙艙壁

處置貨物殘留物

最近召開的IMO環境保護委員會第69次大會(MEPC 69)決議無須更新或維持MEPC.1/Circ 810(通告)之規定。



該通告允許在特定區域內可以將含有被視為對海洋環境有害

(HME)之固體散裝貨之貨艙洗滌水從船上排放入海，而該類有害

物質在通常的情況下不得被排放入海。這項特許規定的有效期已在西元2015年12月31日到期。原先制訂該特許規定的背景是考慮到船東可能無法在碼頭集運站找到適合的岸上港口接收設施(PRF)以處理HME殘留物。

INTERCARGO所提出的報告特別提到這個議題，該報告提醒大家該會議雖然決定不再更新或繼續維持通告之特許規定，然而事實上一般普遍仍認為沒有足夠的PRF來處理HME殘留物。INTERCARGO也注意到，在與港埠及港口協會(IAPH)關於有能力處理HME貨物殘留物之PRF的非正式討論過程

中，有許多港口單位表示因為根本不划算所以他們不會考慮發展設置這樣的設施。

凡是無法通過「聯合國化學品全球分類及標示調和制度」(UN GHS)所訂7項危害性分類標準的貨物就會被視為HME，這些危害性分類包括：急性毒、慢性毒、致癌性、致突變性、生殖毒性、標的器官重覆暴露毒性(STOT)以及含有塑膠、垃圾或合成分子。以散裝貨方式運輸之金屬精礦是最常見的HME貨物。確認貨物是否會被視為HME是託運人之義務，而根據SOLAS公約之要求，託運人必須提出貨物申報單，且須在申報單中清楚載明貨物是否為HME。

INTERCARGO建議船方在做出是否接受運載HME貨物之決定以前，應向僱船人清楚表明，僱船人應負擔把乾的貨物殘留物以及含有此類殘留物之貨艙洗滌水移往岸上所生之所有費用，以及僱

船人亦應承擔因預定之卸貨港或下一停靠港缺乏PRF設施所生之任何遲延或離租損失。

那些不贊成通告810號繼續生效的IMO會員國所持理由之一，目前為止IMO並沒有收到任何正式通知說缺乏PRF設施。INTERCARGO認為很重要，船方欲將HME貨物殘留物移往岸上設施處置時若有遇到任何困難，應速將其困境通報給IMO及船旗國。欲提出通報者可使用標準通報格式，該格式已列在MEPC. 1/Circ.834通告內，標題為「港口收受設施據稱不足通報書」。

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



航程規劃指導，第4版

英鎊95.00

本刊物焦點集中在利用傳統方法、紙本海圖以及ECDIS等方式規劃航程之評估和規劃階段。第4版的特色在於隨著ECDIS技術設備之演進以及現代駕駛台上更常見到使用ECDIS，提供了關於ECDIS規劃航程之最新資訊以及最佳實務作法。

<http://goo.gl/kieMs5>

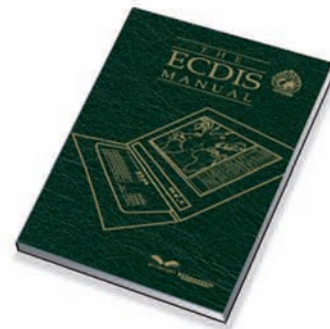


湯瑪斯氏積載指導 — 貨物特性及積載 (電子書)第7版

英鎊95.00

湯瑪斯氏積載指導(Thomas' Stowage)第7版這本書保留了先前版本之書寫形式，因此可以迅速地提供下列關於相關程序以及個別商品之參考資料：安全、技術及系統、商品、損害索賠和程序。

<http://goo.gl/kieMs5>

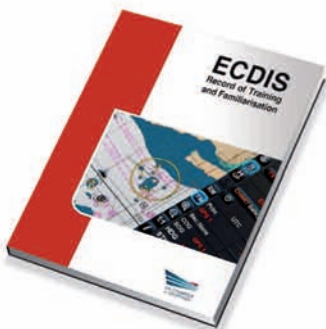


ECDIS手冊

英鎊95.00

對於要從紙本海圖轉換到電子導航的船舶來說，這份手冊包含了相關必要的資料。這個版本是ECDIS手冊(西元2012年版)的改寫版，製作本手冊時聯合了ECDIS的專家、製造商、國際組織以及國際知名的幾家船級協會，共同著手協助航運界從使用紙本海圖轉換到電子導航技術。

<http://goo.gl/kieMs5>



ECDIS訓練及熟悉記錄

英鎊15.00

本記錄簿可供船副記錄所接受之相關訓練細節。記錄簿內也有一系列的檢查表可協助使用者登船後依照步驟逐漸熟悉船上所配備之ECDIS功能及使用方式。這本記錄簿應與設備製造商所提供之設備操作手冊以及任何其他的熟悉輔具，一併使用。把這本記錄簿填寫完成後，當有需要時，也可用來當作符合港口國管制要求之稽核追蹤(audit trail)文件。

<http://goo.gl/kieMs5>



航運法規及指導第16期

英鎊75.00

本刊物包含了國際海運規則之最新版內容。它以清晰簡明的形式列出IMO制訂之新規則，有助於船舶所有人、經理人和船長更便利地瞭解和遵守相關規定。它也把由船旗國、P&I協會以及船級協會所發佈的各項指導列表以利查閱。此外還增列了由海運界專業人士針對當代熱門議題寫成的文章供讀者參考。

<http://goo.gl/kieMs5>



國際航運公會駕駛台程序指導: 第5版

英鎊135.00

本刊物普遍地被認為是航業界關於安全的駕駛台程序之主要指導手冊，在國際上也被很多船長、值班瞭望船副、船公司以及訓練單位廣為使用。IMO所制訂的若干國際公約也在腳註裏提到這份刊物做為參考資料。新版刊物這次重點是STCW公約西元2010年修正案之內容，新列入針對所有負責航行值班之船副所提供之駕駛台資源管理加強訓練。

Publications@marisec.org

編者的話：我們相當努力地維持以及添增本風險觀察家季刊內文章之有益性、相關性、以及閱讀趣味性。非常歡迎讀者提供意見到電子信箱：rwatched@triley.co.uk

(中文翻譯：不列顛船東責任互保協會駐台灣代表處宏銘企業管理顧問有限公司)(譯註：英文原文若與中文翻譯有出入，則以英文原文為準)