



# 风险观察家

2017年10月

**损害防阻** 认识我们的团队

**人的风险** 利用科技改善海上生活品

**集装箱与货物** 如何避免大型索赔案件

**航海与船艺** 系泊：应注意事项



**BRITANNIA P&I**  
TRUSTED SINCE 1855

# 《风险观察家》以崭新面貌欢迎您



成为顶尖最佳的保赔协会是不列颠协会的使命。

本协会已推出新风貌的《风险观察家》，同时也打造了全新风格的品牌标志。我们的核心价值一贯不变，首要任务在于提供最高品质服务给我们的会员，并且确保本协会保持无与伦比的稳健财务实力及卓越声誉，足以在特殊情况下持续提供优质协助给会员们。我们精心编撰的《风险观察家》足以证明我们提供给会员们的优质协助，这份刊物首创于1994年，直到今日已经持续出刊了23年。

本次出刊的《风险观察家》换上全新风貌，我盼望读者们都喜欢。然而它的宗旨未曾改变——一尽其可能地协助会员们，方式是针对与行业有关的各项重要议题即时分享新知。《风险观察家》也希望更积极推广发展本协会，不仅要让读者更加熟悉本协会业务团队，更要把我们的经验与会员们分享。我们希望您喜欢这个新风格，并且诚挚欢迎您的宝贵意见。

不列颠协会 首席执行官  
**ANDREW CUTLER**



经理人:

TINDALL RILEY (BRITANNIA) LIMITED公司

地址:

Regis House, 45 King William Steet

London EC4R 9AN

电话: +44 (0) 20 7407 3588

网址: [britanniapandi.com](http://britanniapandi.com)

不列颠船东责任互保协会

登记地址: Regis House, 45 King William Steet

London EC4R 9AN

受英国审慎监管局授权许可

受英国金融行为监管局及审慎监管局管理

# 我们的损害防阻团队人员介绍

任职于本协会的船长们在他们的职业生涯里勇闯过许多怒涛激浪，累积了身经百战的最前线经验协助我们的会员处理缓解各种棘手问题。在此让我们把这个优秀团队介绍给各位读者。



**NEALE RODRIGUES 先生是这个团队掌舵的船长**，他曾服务于集装箱船、滚装船、散货船、油轮、冷藏货船以及多用途船。当他离开海上生涯后，他的职业规划转到岸上事业，所从事的工作涵盖海事检验及品管，以及货柜船、散装船和多用途船之商业、技术及营运管理事务。Neale现在担任本协会损害防阻总监，他非常乐于拜访会员及其附属单位，并积极参与研讨会，以协助会员共同努力解决有的时候是非常困扰的难题。



**JOHN LEACH先生担任这个团队的大副**，John的航海经验包涵集装箱船，散货船，油轮，化工品轮及海事训练船并获得船长资格。登岸后，主力从事集装箱码头管理，班轮营运，航次规划，商务及货物管理及精通危险货品。然而，John仍然十分怀念他的航海时代。John担任本协会损害防阻副总监。乐于到海外为各位会员带来行业资讯及借此了解当地文化。



**SHAJED KHAN先生及JOHN HISSEY先生两位同时担任航海员**，在这个团队里扮演着重要的整合角色。Shajed 把他多年在海上任职于成品油轮/化工品船、杂货船以及散货船的经验及兴趣，与后来取得的海事运输管理硕士学位，加以结合，尤其特别重视航运产业里的人为因素。Shajed的航海生涯从实习生逐渐高升到船长，他把自己的成就一大部分归因于那些年的海上旅程收获。当海上生活的刺激程度逐渐消减后，他把求知的兴趣扩展到岸上工作，担任与货物、损害、保证、重型起吊设备、品质及安全有关之检验师。



John的海上职业生涯大部分是任职于客轮、油轮、杂货船、散货船以及海事训练船。他也曾处理过建造新军舰，以及离岸产业之海事咨询和品保检验等业务。John是个热情的愉悦主义者。

Shajed以及John是这个团队的风险管理师，他们也非常乐于提供建议及做专题演讲给会员和船员。



## 模拟船舶搁浅事故

Rodrigues船长和他的团队在9月的时候又一次利用模拟仪制作损害防阻情境一系列模拟影片中的第二段影片 — 这一次他们是以相当知名的某搁浅事故做为主要情节。他们是以在英国南安普敦的培训机构ECDIS Ltd.的模拟仪来制作这段模拟影片，并且很期待在几个月后把模拟制作的新成果与会员们分享。

# 不列颠协会赞助海员协会 海上健康实现手机应用程序式



海员协会(Sailors' Society)以促进海员福祉为其宗旨，为了确实反映海员及其雇主之需求，它特别设计了指导课程，透过熟悉技巧来推广文化意识觉察、情绪智识、社交技巧以及心灵健康。

最近的研究显示，海员的心理和身体不适情况日益增加，而且更令人关注的是海员的自杀率自从2014年以来已经激增了三倍。



海员协会所开发的海上健康实现手机应用程序式以及涵盖层面很广的指导课程，其目的在于提供海员相关的知识及技巧来防止这些问题发生。众所周知，运动会使身体分泌出安多酚(或称脑内啡)，那是一种天然的解压剂。最新版的手册应用程序包含了一系列的运动项目，从迅速简单的身体锻炼到比较具有测验性质的项目，还有一些食谱和健康知识，这些都有助于增强体质、有益健康。有益健康的饮食常识以及食谱在设计上有考虑到现代船员的组成几乎是由多国种族所形成，所以提供了不同的肉食及蔬食菜色。这个手机应用程序也可以让使用者每日查看自己的社交、情绪、生理、智识及心灵之状态，还可以提供关于全球海事福利组织之资讯以及船舶自动识别系统(AIS)之追踪资料。

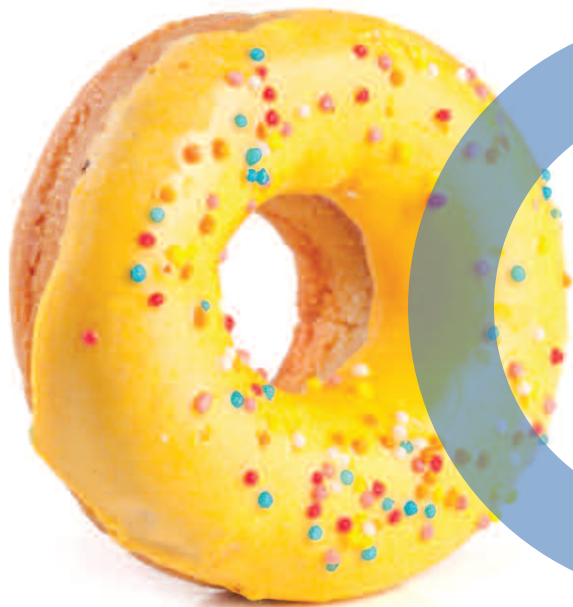
海员因为长期在海上受雇所以必须远离亲人，再加上每天海上工作之压力，往往会因此对海员的身心健康造成负面影响。常见的抱怨是疲劳以及精神状态不佳。我们也注意到在两段雇佣合同中间的在家休息期间里身体适能状态会变差。

不列颠协会很乐于赞助这款手机应用程序，这也证明本协会非常重视全球海员从业人员的福祉。我们希望这款手机应用程序的新开发项目有助于使用者查看自己的身体适能状态，从而减少在海上出现身体不适或意外事故的情况。



请连结下列网址查询更多资讯：  
[www.sailors-society.org/wellness](http://www.sailors-society.org/wellness)





运动，健康饮食  
及摄取大量水分  
有助于防止**高血压**，**心脏病**以及  
**糖尿病**

## 受雇前健康检查 (PEME)

### 关注既存健康状况

先前出刊过的《健康观察家》(本刊物之姊妹刊物)曾经刊载专文建议海员如何以简单但有效的方法保持健康以及如何避免预防某些常见疾病，例如高血压、心脏病和糖尿病。积极运动、吃健康的食物以及摄取大量水分都有助于保持维护一般的身体健康及体能状态。

受雇前健康检查(PEME)是用来确认即将受雇的海员其身体状况是否合适任职 — 尤其是注意他们是否有具体症状足以透露出健康状态，以便事先警示雇主注意受雇者是否可能有健康问题。

但是本协会人员受伤部门最近经手处理的几件案例经验，提醒大家应该要重视整体的海员健康议题，并且应该明了某些风险因素持续累积所产生的后果。海员体能状态是否宜于受雇，与此最相关的风险因素是高血压和糖尿病 — 海员身上如果有这些综合起来的危险因素，就容易得到中风及心脏病。对于上了年纪的人来说，若是他们有超重现象，风险也会随之增加。

#### PEME案例1

某海员(57岁)有超重现象，也曾患有高血压及糖尿病。他同时服用治疗第二型糖尿病以及高血压的药物，而且检查时心电图(ECG)结果显示异常。他在船上的时候心脏病发作，以致于不适宜海上工作，目前正在索赔残疾补偿。

#### PEME案例2

某海员(50岁)有服用两种治疗高血压的药物以及两种治疗糖尿病的药物。他的血压值是「高的」。检查后他被认定为适宜海上工作，但是在船上工作时突然中风，必须被遣返回家。随后他也被视为不适宜返回海上工作，目前正在索赔残疾补偿。

#### PEME案例3

某海员(50岁)有服用两种治疗糖尿病的药物，也患有高血压，同时有抽烟习惯。检查后他被确认为适宜担任轮机员工作，但是在船上工作时突然中风不幸身亡。

会员可以从这些案例得到的经验是虽然标准的PEME检查对于大多数的海员来说已经足够，但是若检查结果发现有多种风险因素存在，例如高血压、糖尿病以及超重，尤其是海员本身是否已经上了年纪，那么会员应调整规准以判断受检人是否合适于海上工作。

## 集装箱及货物 案例分析

### 迅速行动可以避免巨额索赔

以下举出实务案例说明委派检验员如何有助于避免巨额索赔。

根据本协会最近处理案件的经验，某船舶在孟加拉的港口卸货时发现少量的谷类货物湿损。会员当时没有请求协会帮忙委派检验员，因为他们觉得货损程度很少，并不认为货方会提出索赔。

在会员没有委派检验员的情况下，收货人以及租船人都有委派检验员到船上检查货物状况。接下来的两个月内，船长收到来自收货人所委派的检验员出具的好几份报告。这些报告做出的结论是大多数的货物都完好无损可以被卸下船，至于受损的货物则可以将其隔离开来。不过虽然提取货物是收货人以及租船人之义务，然而他们并未采取行动继续卸货作业。

两个月后，索赔人提出大约200万美金的索赔，并且扣押该船以保全其索赔债权。该船持续在被扣押状态长达10个月，而且租船人停止支付船租超过6个月以上。

随后的调查结果显示这项索赔请求太过夸张。当地通代建议当时若曾由其立即在当地采取行动回应这起索赔案件并且与收货人直接讨论相关议题，应该就可以避免收货人采取激烈行动假扣押该船。而且货损索赔程度应该也可以限于迅速的商业和解协议并且鼓励采取实际措施完成卸货作业。

#### 这个故事的寓意

若有疑虑时，请联系协会并委派检验员。假定收货人会自行采取行动解决任何与货物有关的问题，即使收货人依照契约的规定有义务去做，仍然是很危险的推测猜想。尤其是在比较麻烦的司法管辖领域国家或地区，例如孟加拉。





# 系泊及靠泊

## 法律观点

船舶行经靠泊在泊位的他船时(无论他船完全系泊与否)因两船间之相互作用而导致他船前后纵移(surge)或艏艉左右摇动(yaw), 可能会造成严重意外事故。在水浅的狭窄水道内, 例如运河或河道, 往往会出现更强烈的交互作用力。

### 本文讨论之实例包含下列情况

靠泊在泊位的船舶碰触到码头结构、防碰垫、岸上起重机、升降机等因而造成损害。

靠泊在泊位的船舶其船体受损。

当岸际软管连接到系泊船时, 可能会使得岸际软管、突堤接油管处以及船岸连接结构受损, 有可能引发泄漏及污染的风险

与拖船及邻近船只发生碰撞



### 法院判决案例

某艘散装船(A)当时使用拖船协助并有领港在船, 正沿着义大利的拉温纳港(Ravenna)的坎迪亚诺运河(Candiano Canal)以最低操纵船速航行。

有另艘矿砂船(B)靠泊在运河里的泊位, 但尚未完全挽牢系统。B船也有使用拖船协助且有领港在船。A船的船长及领港都知道B船还在带缆作业中。

当A船接近B船时, 后者受到相互作用力的影响以至于靠着码头船体前后纵移及艏艉左右摇动。水底下的防碰垫因受挤压, 有一片固定板因此刺穿B船在水线下的船壳。结果造成海水渗入B船货舱内使得大量货物湿损。

B船向A船求偿, 在英国高等法院取得胜诉判决, 判决理由是因A船的疏忽造成B船及船上货物受损。法院认为A船沿着运河前进时的速度没问题, 当时她所在位置是水道中间也无大碍, 但是从优良船艺之常识观点而言, 像A船这样体积的船舶不应该在B船尚未挽牢系统之前就先行经过B船。法院做出的结论是, A船显然可以预见若其在B船还未挽牢系统之前就先行经过, 将会使得B船受损。



The Savannah River, Georgia, USA

Image: Shutterstock.com

### 法院对于案件事实之认定

法院认为B船之系泊作业并无不当之处。法院指出，当船舶从事系泊作业时，船长有权决定何时放出缆绳以及何时将缆绳挽牢。当时B船的船长并未被告知A船正从旁经过，所以法院认为B船的船长及船员无须考虑当时A船相对于B船的位置如何。B船的船员注意力理所当然地集中在如何适当地操船把体积相当大的本船安稳地靠泊在空间有限的泊位里。

于是法院做出结论，A船沿着运河航行经过B船时有所疏忽，因为当时A船没有先确定B船是否已经完全系牢在泊位。法院也认为防撞垫的设计有瑕疵，因此以泊位不安全为理由，向本案的共同被告，即B船之租船人，提出索赔之请求，也被法院采纳许可。根据英国成文法之规定，A船对于B船应负之损害赔偿赔偿责任，得向共同被告，即B船之租船人，追索回一部分。

(请参考1992年「Carnival轮」Lloyds Law Report案例)

### 近期案例

在协会比较近期经手处理的案例中，某集装箱船(C)正在美国萨瓦纳河(Savannah River)上航行。另有一艘油轮(D)系泊在突堤边，所有缆绳都已挽牢，该轮与岸上软管连结把货物从船上泵出。当C船行经D船时，因交互作用之影响使得D船往突堤方向前后纵移而其船艏则朝向水道左右回摆摇动。该船前后纵移及回摆摇动的结果使得岸上软管被拉扯因此造成突堤接油管处及连结管线弯曲变形，最终导致少量货油溢漏出来。

突堤所有人关于因突堤损害所受之损失以及少量货物溢漏之清除费用，对两船提出索赔请求。D船提交航程记录器(VDR)资料以及突堤现场所架设之闭路电视(CCTV)录影内容为证据，这些证据显示C船从原先所在的进港航道位置偏离到出港航道这一侧，且以很近的距离大约70公尺左右行经D船而使其大幅度前后纵移。但是另一方面，C船提出的证据则是她当时正在进港航道内的退潮时期以最低安全速度航行，此时出现的任何交互作用应都属于狭窄繁忙水道内航行时会有的一般正常现象，系泊船只之系缆布置应强固稳当俾足以抵挡狭窄水道内当在交通繁忙时可能会出现的一般正常波浪。利害关系人最终是以各方提出的论点以及所提出的当时证据做为基础，以和解方式解决争议。

这些案例足以显示出，正在行进中以及已系泊(无论是否完全系牢)的船舶间所产生的交互作用，可能会造成系泊船碰触岸上结构物因而发生损害，甚至连带使得货物受损。正在行进中以及已系泊的船舶必须各自证明其作业时已运用良好船艺。妥善保存船上的电子资料及第三方资讯来源例如岸方的CCTV影像记录等，极有助于迅速地解决索赔纠纷。系泊船若出租给他人使用，其船东亦应仔细考虑泊位是否有符合租船合同中关于安全泊位保证之要求。





## 系泊及靠泊 损害防阻之观点

若船舶之系泊方式不正确，可能会有船舶受损的风险以及船员受伤的重大风险，特别是在系泊钢缆或缆绳突然断裂的情况。

石油公司国际海事论坛之出版品《系泊设备指南》(OCIMF Mooring Equipment Guidelines)详列出关于系泊作业与设备之最佳实务。现在应该是提醒会员们在从事系泊作业时应该注意某些重要问题的好时机。

- 开始进行任何系泊作业以前，应先作有效之风险评估，评估时应将该船之性能、种类、大小、吃水以及当时天候状况列入考虑。
- 应定期检查系泊设备，如发现瑕疵应立即修复。所有的滚轮及导缆器都必须得以顺滑转动，所有的缆绳及钢缆皆应完好无损。
- 应准备拟妥系泊计划，其内容应将系泊码头种类(例如是要系泊在与岸际横行式码头或墩柱式码头)、防撞垫种类以及系缆桩之种类及所在位置为何等因素审慎列入考虑。
- 如果无法提供适当的导缆孔供船舶系泊之用，船长应采取额外预防措施，包括缩短提前通知主机备汽的时间并临时安排拖船协助，尤其是在预期天候状况不佳的情况下。
- 作业当时以及预期的天候状况都必须列入考虑，包括风向及风力，如果码头朝向海洋或者会直接受到来自特定方向的风或海浪的影响，那就必须把海象状况也列入考虑。
- 当要决定何种系泊布置安排才是适当时，必须把船底余裕水深(UKC)效应及码头位置之预期潮流状况都列入考虑，因为UKC较浅的船舶要系泊时可能会受到其它外力之影响。
- 滑倒及绊倒之危害因素应予辨识并标示清楚；这些危害因素可能包括暴露在外的系索座、舱盖以及管线，以及因水湿、油脂或货物残留物使甲板变得易滑。

- 当拉紧系缆绳索时，所有人员应留在安全位置，也就是说他们应该停留在反弹区域(Snap Back Zone)以外的位置。应先辨识出哪里是安全区域并且在开始系泊作业以前把该区域指出来给所有负责作业的相关船员知晓。
- 没有卷放在系泊绞缆筒(mooring drum)上的系缆绳索应固定在系缆柱(bits)，不应该放在卷缆筒(warping drum)上。
- 有鉴于因码头碰垫受损而提出索赔请求之案件数量不少，如果能够在靠泊之前以及离开泊位之后立刻拍照确认泊位及碰垫的状态，将有助于对此类索赔提出抗辩。本协会有某些会员是利用装置在船上驾驶台侧翼的CCTV或相机设备来监看系泊作业。
- 随时保持有效率的系泊瞭望。当船舶靠泊在感潮或河川泊位时(tidal or river berths)，或是靠泊在附近有往来船只经过的泊位时，应仔细监看系缆状况以确保系缆没有松动。如果此时有他船行经本船时距离太近或太快以至于形成冲浪现象时，本船的缆绳状态是否稳固就显得特别重要了。在这些情况下，即使损害程度并不明显，照片和录影仍会是很有用的证据，同时应立刻制作书面报告。
- 如果系缆绳索被固定在自动调缆绞车上，也应密切监看绳索状况，特别是当本船出现前后纵移现象的时候。
- 若天候状况转为恶劣，应及时做出决定是否要继续停留靠泊在泊位上，如此则应依须要调整系泊状态，或者是决定离开泊位前往开阔海域或锚区 — 做出决定时绝对不应该受到商业因素之影响。
- 必须在天气变差以前做出决定并采取必要措施，否则可能会来不及行动。



编者的话：我们希望读者们乐于阅读新版的《风险观察家》。我们相当努力地维持以及添增本刊物文章之有益性、相关性、以及阅读趣味性。如您有任何意见或想法，请使用电子信箱跟我们联系：[publications@triley.co.uk](mailto:publications@triley.co.uk)

(中文翻译：不列颠船东责任互保协会驻台湾专属联络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，或用语未正确翻译或有疏忽漏译者，皆以英文原文为准)