



風險觀察家

西元2017年10月

損害防阻 認識我們的團隊

人的風險 利用科技改善海上生活品質

貨櫃與貨物 如何避免大型索賠案件

航海與船藝 繫泊：應注意事項



BRITANNIA P&I
TRUSTED SINCE 1855

《風險觀察家》以嶄新面貌歡迎您



成為頂尖最佳的防護與補償協會是不列顛協會的使命。

本協會已推出新風貌的《風險觀察家》，同時也打造了全新風格的品牌標誌。我們的核心價值一貫不變，首要任務在於提供最高品質服務給我們的會員，並且確使本協會保持無可匹敵的堅強財務實力及卓越聲譽，足以在特殊情況下持續提供優質協助給會員們。我們精心編撰的《風險觀察家》足以證明我們提供給會員們的優質協助，這份刊物首創於西元1994年，直到今日已經持續出刊了23年。

本次出刊的《風險觀察家》換上全新風貌，我盼望讀者們都喜歡。然而它的宗旨未曾改變——盡其可能地協助會員們，方式是針對與產業有關的各項重要議題即時分享新知。《風險觀察家》也希望更積極推廣發展本協會，不僅要讓讀者更加熟悉本協會團隊人員，更要把我們的經驗與會員們分享。我們希望您喜歡這個新風格，並且誠摯歡迎您的寶貴意見。

不列顛協會 首席執行長
ANDREW CUTLER



經理人:

TINDALL RILEY (BRITANNIA) LIMITED公司

地址:

Regis House, 45 King William Steet
London EC4R 9AN

電話: +44 (0) 20 7407 3588

網址: britanniapandi.com

不列顛船東責任互保協會

登記地址: Regis House, 45 King William Steet
London EC4R 9AN

受英國審慎監管局授權許可

受英國金融行為監管局及審慎監管局管理

我們的損害防阻團隊人員介紹

任職於本協會的船長們在他們的職業生涯裏勇闖過許多怒濤激浪，累積了身經百戰的最前線經驗協助我們的會員處理緩解各種棘手問題。在此讓我們把這個優秀團隊介紹各位讀者。



NEALE RODRIGUES 先生是這個團隊掌舵的船長，他曾服務於貨櫃船、駛上駛下船、散裝船、油輪、冷凍船以及多用途船。當他離開海上生涯後，他的職業規劃轉到岸上事業，所從事的工作涵蓋海事檢驗及品管，以及貨櫃船、散裝船和多用途船之商業、技術及營運管理事務。NEALE現在擔任本協會損害防阻部長，他非常樂意於拜訪會員及其附屬單位，並積極參與研討會，以協助會員共同努力解決有的時候是非常困擾的難題。



JOHN LEACH先生擔任這個團隊的大副。JOHN的航海經驗包括貨櫃船、散裝船、油輪、化工品輪及海事訓練船並獲得船長資格。上岸後，主要從事貨櫃碼頭管理，班輪營運，航次規劃，商務及貨物管理尤其精通危險品。然而，JOHN仍然十分懷念他的航海時代。JOHN擔任本協會損害防阻副總監，樂於到海外為會員帶來行業資訊及借此瞭解當地文化。



SHAJED KHAN先生及**JOHN HISSEY**先生兩位同時擔任航海員，在這個團隊裏扮演著重要的整合角色。SHAJED把他多年在海上任職於成品油輪/化學品船、雜貨船以及散裝船的經驗及興趣，與後來取得的海事運輸管理碩士學位，加以結合，尤其特別重視航運產業裏的人為因素。SHAJED的航海生涯從實習生逐漸高昇到船長，他把自己的成就一大部分歸因於那些年的海上旅程收穫。當海上生活的刺激程度逐漸消滅後，他把求知的興趣擴展到岸上工作，擔任與貨物、損害、保證、重型起吊設備、品質及安全有關之檢驗師。



JOHN的海上職業生涯大部分是任職於客輪、油輪、雜貨船、散裝船以及海事訓練船。他也曾處理過建造新軍艦，以及離岸產業之海事諮詢和品保檢驗等業務。JOHN是個熱情的愉悅主義者。

SHAJED以及JOHN是這個團隊的風險管理師，他們也非常樂於提供建議及做專題演講給會員和船員。



模擬船舶擱淺事故

Rodrigues船長和他的團隊在9月的時候又再次利用模擬儀製作損害防阻情境一系列模擬影片中的第二段影片 — 這一次他們是以相當知名的某擱淺事故做為主要情節。他們是以在英國南安普敦的培訓機構ECDIS Ltd.的模擬儀來製作這段模擬影片，並且很期待在幾個月後把模擬製作的新成果與會員們分享。

不列顛協會贊助海員協會

海上健康實現手機應用程式



海員協會(Sailors' Society)以促進海員福祉為其宗旨，為了確實反映海員及其雇主之需求，它特別設計了指導課程，透過熟悉技巧來推廣文化意識覺察、情緒智識、社交技巧以及心靈健康。

最近的研究顯示，海員的心理和身體不適情況日益增加，而且更令人注目的是海員的自殺率自從西元2014年以來已經激增了三倍。



海員協會所開發的海上健康實現手機應用程式以及涵蓋層面很廣的指導課程，其目的在於提供海員相關的知識及技巧來防止這些問題發生。眾所周知，運動會使身體分泌出安多酚(或稱腦內啡)，那是一種天然的解壓劑。最新版的手機應用程式包含了一系列的運動項目，從迅速簡單的身體鍛鍊到比較具有測驗性質的項目，還有一些食譜和健康知識，這些都有助於增強體質、有益健康。有益健康的飲食常識以及食譜在設計上有考慮到現代船員的組成幾乎是由多國種族所形成，所以提供了不同的肉食及蔬食菜色。這個手機應用程式也可以讓使用者每日查看自己的社會、情緒、生理、智識及心靈之安適狀態，還可以提供關於全球海事福利組織之資訊以及船舶自動識別系統(AIS)之追蹤資料。

海員因為長期在海上受僱所以必須遠離親人，再加上每天海上工作之壓力，往往會因此對海員的身心健康造成負面影響。常見的抱怨是疲勞以及精神狀態不佳。我們也注意到在兩段僱傭契約中間的在家休息期間裏身體適應狀態會變差。

不列顛協會很樂於贊助這款手機應用程式，這也證明本協會非常重視全球海員從業人員的福祉。我們希望這款手機應用程式的新開發項目有助於使用者查看自己的身體適應狀態，從而減少在海上出現身體不適或意外事故的情況。



請連結下列網址查詢更多資訊：
www.sailors-society.org/wellness





運動、健康飲食
及攝取大量水分
有助於防止**高血
壓、心臟病**以及
糖尿病

受僱前健康檢查 (PEME)

請注意既存健康狀況

先前出刊過的《健康觀察家》(本刊物之姊妹刊物)曾經刊載專文建議海員如何以簡單但有效的方法保持健康以及如何避免預防某些常見疾病，例如高血壓、心臟病和糖尿病。從事運動、吃健康的食物以及攝取大量水分都有助於保持維護一般的身體健康及體能狀態。

受僱前健康檢查(PEME)是用來確認即將受僱的海員其身體狀況是否合適任職 — 尤其是注意他們是否有具體症狀足以透露出健康狀態，以便事先警示僱主注意受僱者是否可能有健康問題。

但是本協人員受傷部門最近經手處理的幾件案例經驗，提醒大家應該要重視整體的海員健康議題，並且應該明瞭某些風險因素持續累積所產生的後果。海員體能狀態是否宜於受僱，與此最相關的風險因素是高血壓和糖尿病 — 海員身上如果有這些綜合起來的風險因素，就容易得到中風及心臟病。對於上了年紀的人來說，若是他們有超重現象，風險也會隨之增加。

PEME案例1

某海員(57歲)有超重現象，也曾患有高血壓及糖尿病。他同時服用治療第二型糖尿病以及高血壓的藥物，而且檢查時心電圖(ECG)結果顯示異常。他在船上的時候心臟病發作，以致於不適宜海上工作，目前正在索賠失能給付賠償。

PEME案例2

某海員(50歲)有服用兩種治療高血壓的藥物以及兩種治療糖尿病的藥物。他的血壓值是「高的」。檢查後他被認為適宜海上工作，但是在船上工作時突然中風，必須被遣返回家鄉。隨後他也被視為不適宜返回海上工作，目前正在索賠失能給付賠償。

PEME案例3

某海員(50歲)有服用兩種治療糖尿病的藥物，也患有高血壓，同時有抽菸習慣。檢查後他被確認為適宜擔任輪機員工作，但是在船上工作時突然中風不幸身亡。

會員可以從這些案例得到的經驗是雖然制式的PEME檢查對於大多數的海員來說已經足夠，但是若檢查結果發現有多種風險因素存在，例如高血壓、糖尿病以及超重，尤其是海員本身是否已經上了年紀，那麼會員應調整規準以判斷受檢人是否合適於海上工作。

貨櫃及貨物

案例分析

迅速行動可以避 免鉅額索賠

以下舉出實務案例說明委派檢驗員如何有助於避免鉅額索賠。

根據本協會最近處理案件的經驗，某船舶在孟加拉的港口卸貨時發現有少量的穀類貨物濕損。會員當時沒有請求協會幫忙委派檢驗員，因為他們覺得貨損程度很少，並不認為貨方會提出索賠。

在會員沒有委派檢驗員的情況下，受貨人以及租船人都有委派檢驗員到船上檢查貨物狀況。接下來的兩個月內，船長收到來自受貨人所委派的檢驗員出具的好幾份報告。這些報告做出的結論是大多數的貨物都完好無損可以被卸下船，至於受損的貨物則可以將其隔離開來。不過雖然受領貨物是受貨人以及租船人之義務，然而他們並未採取行動繼續卸貨作業。

兩個月後，索賠人提出大約200萬美金的索賠，並且假扣押該船以保全其索賠債權。該船持續在被假扣押狀態長達10個月，而且租船人停止支付船租超過6個月以上。

隨後的調查結果顯示這項索賠請求太過誇張。當地連絡員建議當時若曾由其立即在當地採取行動回應這起索賠案件並且與受貨人直接討論相關議題，應該就可以避免受貨人採取激烈行動假扣押該船。而且貨損索賠程度應該也可以限於迅速的商業和解協議並且鼓勵採取實際措施完成卸貨作業。

這個故事的寓意

若有疑慮時，請聯繫協會並委派檢驗員。假定受貨人會自行採取行動解決任何與貨物有關的問題，即使受貨人依照契約的規定有義務去做，仍然是很危險的推測猜想。尤其是在比較麻煩的司法管轄領域國家或地區，例如孟加拉。





繫泊及靠泊

法律之觀點

船舶行經靠泊在船席的他船時(無論他船完全繫泊與否)因兩船間之相互作用而導致他船前後縱移(surge)或艏艉左右搖動(yaw)，可能會造成嚴重意外事故。在水淺的狹窄水道內，例如運河或河道，往往會出現更強烈的交互作用力。

本文討論之實例包含下列情況

靠泊在船席的船舶碰觸到碼頭結構、護舷碰墊、岸上起重機、升降機等等因而造成損害。

靠泊在船席的船舶其船體受損。

當岸際軟管連接到繫泊船時，可能會使得岸際軟管、突堤接油管處以及船岸連接結構受損，有可能引發洩漏及污染的風險

與拖船及鄰近船隻發生碰撞



法院判決案例

某艘散裝船(A)當時使用拖船協助並有領港在船，正沿著義大利的拉文納港的坎迪亞諾運河(Candiano Canal)以最低操縱船速航行。

有另艘礦砂船(B)靠泊在運河裏的船席，但尚未完全挽牢繫纜。B船也有使用拖船協助且有領港在船。A船的船長及領港都知道B船還在帶纜作業中。

當A船接近B船時，後者受到相互作用力的影響以至於靠著碼頭船體前後縱移及艏艉左右搖動。水底下的護舷碰墊因受擠壓，有一片固定板因此刺穿B船在水線下的船殼。結果造成海水滲入B船貨艙內使得大量貨物濕損。

B船向A船求償，在英國高等法院取得勝訴判決，判決理由是因A船的疏忽造成B船及船上貨物受損。法院認為A船沿著運河前進時的速度沒問題，當時她所在位置是水道中間也無大礙，但是從優良船藝之常識觀點而言，像A船這樣體積的船舶不應該在B船尚未挽牢繫纜之前就先行經過B船。法院做出的結論是，A船顯然可以預見若其在B船還未挽牢繫纜之前就先行經過，將會使得B船受損。



The Savannah River, Georgia, USA

法院對於案件事實之認定

法院認為B船之繫泊作業並無不當之處。法院指出，當船舶從事繫泊作業時，船長有權決定何時放出纜繩以及何時將纜繩挽牢。當時B船的船長並未被告知A船正從旁經過，所以法院認為B船的船長及船員無須考慮當時A船相對於B船的位置如何。B船的船員注意力理所當然地集中在如何適當地操船把體積相當大的本船安穩地靠泊在空間有限的船席裏。

於是法院做出結論，A船沿著運河航行經過B船時有所疏忽，因為當時A船沒有先確定B船是否已經完全繫牢在船席。法院也認為碰墊的設計有瑕疵，因此以船席不安全為理由，向本案的共同被告，即B船之租船人，提出索賠之請求，也被法院採納許可。根據英國成文法之規定，A船對於B船應負之損害賠償責任，得向共同被告，即B船之租船人，追索回一部分。

(請參考西元1992年「Carnival輪」Lloyds Law Report案例)

近期案例

在協會比較近期經手處理的一起案例中，某貨櫃船(C)正在美國薩瓦納河(Savannah River)上航行。另有一艘油輪(D)繫泊在突堤邊，所有纜繩都已挽牢，該輪與岸上軟管連結把貨物從船上泵出。當C船行經D船時，因交互作用之影響使得D船往突堤方向前後縱移而其船艙則朝向水道左右迴擺搖動。該船前後縱移及迴擺搖動的結果使得岸上軟管被拉扯因此造成突堤接油管處及連結管線彎曲變形，最終導致少量貨油溢漏出來。

突堤所有人關於因突堤損害所受之損失以及少量貨物溢漏之清除費用，對兩船提出索賠請求。D船提交航程記錄器(VDR)資料以及突堤現場所架設之閉路電視(CCTV)錄影內容為證據，這些證據顯示C船從原先所在的進港航道位置偏離到出港航道這一側，且以很近的距離大約70公尺左右行經D船而使其大幅度前後縱移。但是另一方面，C船提出的證據則是她當時正在進港航道內的退潮時期以最低安全速度航行，此時出現的任何交互作用應都屬於狹窄繁忙水道內航行時會有的一般正常現象，繫泊船隻之繫纜佈置應強固穩當俾足以抵擋狹窄水道內當在交通繁忙時可能會出現的一般正常波浪。利害關係人最終是以各方提出的論點以及所提出的當時證據做為基礎，以和解方式解決爭議。

這些案例足以顯示出，正在行進中以及已繫泊(無論是否完全繫牢)的船舶間所產生的交互作用，可能會造成繫泊船碰觸岸上結構物因而發生損害，甚至連帶使得貨物受損。正在行進中以及已繫泊的船舶必須各自證明其作業時已運用良好船藝。妥善保存船上的電子資料及第三方資訊來源例如岸方的CCTV影像記錄等，極有助於迅速地解決索賠糾紛。繫泊船若係出租給他人使用，其船東亦應仔細考慮船席是否有符合租船契約中關於安全船席保證之要求。





繫泊及靠泊 損害防阻之觀點

若船舶之繫泊方式不正確，可能有船舶受損的風險以及船員受傷的重大風險，特別是在繫泊鋼纜或纜繩突然斷裂的情況。

石油公司國際海事論壇之出版品《繫泊設備指南》(OCIMF Mooring Equipment Guidelines)詳列出關於繫泊作業與設備之最佳實務。現在應該是提醒會員們在從事繫泊作業時應注意某些重要問題的好時機。

- 開始進行任何繫泊作業以前，應先作有效之風險評估，評估時應將該船之性能、種類、大小、吃水以及當時天候狀況列入考慮。
- 應定期檢查繫泊設備，如發現有瑕疵應立即修復。所有的滾輪及導纜器都必須得以順滑轉動，所有的纜繩及鋼纜皆應完好無損。
- 應準備擬妥繫泊計畫，其內容應將繫泊碼頭種類(例如是要繫泊在與岸際橫行式碼頭或墩柱式碼頭)、護舷碰墊種類以及繫纜樁之種類及所在位置為何等因素審慎列入考慮。
- 如果無法提供適當的導纜孔供船舶繫泊之用，船長應採取額外預防措施，包括縮短提前通知引擎備機的時間並臨時安排拖船協助，尤其是在預期天候狀況不佳的情況下。
- 作業當時以及預期的天候狀況都必須列入考慮，包括風向及風力，如果碼頭朝向海洋或者會直接受到來自特定方向的風或海浪的影響，那就必須把海象狀況也列入考慮。
- 當要決定何種繫泊佈置安排才是適當時，必須把船底餘裕水深(UKC)效應及碼頭位置之預期潮流狀況都列入考慮，因為UKC較淺的船舶要繫泊時可能會受到其它外力之影響。
- 滑倒及絆倒之危害因素應予辨識並標示清楚；這些危害因素可能包括曝露在外的繫索座、艙蓋以及管線，以及因水濕、油脂或貨物殘留物使甲板變得易滑。

- 當拉緊繫纜繩索時，所有人員應留在安全位置，也就是說他們應該停留在反彈區域(Snap Back Zone)以外的位置。應先辨識出哪裡是安全區域並且在開始繫泊作業以前把該區域指出來給所有負責作業的相關船員知曉。
- 沒有捲放在繫泊絞纜筒(mooring drum)上的繫纜繩索應固定在繫纜柱(bits)，不應該放在捲纜筒(warping drum)上。
- 有鑑於因碼頭碰墊受損而提出索賠請求之案件數量不少，如果能夠在靠泊船席之前以及離開船席之後立刻拍照確認船席及碰墊的狀態，將有助於對此類索賠提出抗辯。本協會有某些會員是利用裝設在船上駕駛台側翼的CCTV或相機設備來監看繫泊作業。
- 隨時保持有效率的繫泊瞭望。當船舶靠泊在感潮或河川船席時(tidal or river berths)，或是靠泊在附近有往來船隻經過的船席時，應仔細監看繫纜狀況以確保繫纜沒有鬆動。如果此時有他船行經本船時距離太近或太快以至於形成沖浪現象時，本船的繫纜狀態是否穩固就顯得特別重要了。在這些情況下，即使損害程度並不明顯，照片和錄影仍會是很有用的證據，同時應立刻製作書面報告。
- 如果繫纜繩索被固定在自動調纜絞車上，也應密切監看繩索狀況，特別是當本船出現前後縱移現象的時候。
- 若天候狀況轉為惡劣，應及時做出決定是否要繼續停留靠泊在船席上，如此則應依須要調整繫泊狀態，或者是決定離開船席前往開闊海域或錨區—做出決定時絕對不應該受到商業因素之影響。
- 必須在天氣變差以前做出決定並採取必要措施，否則可能會來不及行動。