

風險觀察家



風險管理

- 1 艙蓋板保養



貨櫃及貨物

- 4 冷凍櫃裡發現神秘的白色粉末
- 4 開頂貨櫃損害



人身傷害

- 5 船員在惡劣天氣時不幸意外落海
- 5 開啟的艙口周圍未設置安全護欄
- 6 煙蒸散裝貨物時應格外謹慎
- 6 煙火製品過期



法規新知

- 7 《MARPOL公約》— 中國渤海灣
- 8 《MARPOL公約》附錄五—洗艙水處置之彈性規定



其它議題

- 8 風險管理宣傳海報活動：COLREGs

風險管理系列介紹:

船上保養

本協會持續執行中的船況檢查計畫有助於找出良好作業以供全體會員參考，並審慎研究哪些昂貴索賠和港口國管制主管機關扣留船舶的不幸結果是源自於缺乏保養。

這些風險管理措施其目的在於事先發現問題並建議會員採納有效方法，俾讓船員在執行日常職務的同時也能加強從事船上保養工作。有鑑於此本刊物《風險

觀察家》將推出一系列文章，由本協會風險管理經理人從實際案件中挑選出有關保養工作出現缺失之實例，並說明相關從業人員應如何矯正這些缺失。

艙蓋板保養

艙蓋板缺乏保養及/或修理不當經證明常是貨艙進水造成貨損的主要原因。除了會引發財務上和保險上的索賠以外，還潛在著其他更嚴重的不利後果，吾人須審慎關注：

失火 — 貨艙內積載的貨物受潮後是否可能出現自熱或自燃？

加速腐蝕 — 貨艙內積載的貨物是否會和濕氣產生化學反應(例如: 硫磺)?

喪失航行穩度 — 貨艙內積載的貨物受潮後是否容易出現液化現象?

以上所說的各種情況都可能導致船舶毀損以及人命傷亡。



風險管理

艙蓋板保養(續)

本協會詳細分析船況檢查計畫結果並從過往索賠紀錄蒐集資料後，發現存在與貨艙蓋之保養或是缺乏保養以及船員對於保養要求缺乏認知等等問題相關之常見現象。不幸的是有越來越多的索賠案件都是因貨艙進水有關，這類案件的理賠支出也日益昂貴。本文主旨在提醒讀者注意常見缺失並強調適當保養程序之重要。此外，本文也要進一步討論在艙蓋板上工作或操作艙蓋板時應該列入考慮的安全因素有哪些。本文為《風險觀察家》此前相關文章(西元2013年2月第20卷1第期)之後續討論。

基本程序

艙蓋板保養程序應根據製造商之建議制訂並應將船級協會之要求以及該船之貿易模式列入考慮。船員們應熟悉相關要求並製作檢查清單以涵蓋每一階段所有應查驗/檢查項目。這些書面記錄應妥善保留。

船隻離開港口以前，船上所有外露甲板上的艙蓋板應妥適緊閉並固定所有的鎖具。船舶在海上航行途中應經常檢查艙蓋板是否固定妥當，尤其是預期惡劣天候即將到來時更應加強檢查，因為等到天氣變壞以後就無法實地檢查。

只有合格人員才可以操作艙蓋板。他們應經適當訓練並充分熟悉配備在該船上之艙蓋板製造商所訂之安全操作程序。此外適當的風險評估也很重要，並應經常檢討，同時應將其內容告知船員並施以適當訓練。

打開艙蓋板後應使用鏈條停止器、夾扣螺栓楔件或其它經製造商推薦之裝置把艙蓋板固定妥當。艙蓋口處應有良好照明，若備有護軌和欄杆支柱，應將其架設妥當。

船隻若吃水差過大或向船側一邊傾斜，在關閉艙蓋板時應更加小心，因為在動態狀況下艙蓋板有可能會「飛衝出去」。

當船隻在海上航行時，不建議打開艙蓋板做保養或修理工作，但有時難以避免這種需求。這種時候就要仔細考慮到船員安全以及可能遇到的天候海象狀況。當船舶在海上航行而須開啟艙口時，可能必須採取額外措施在艙口開啟位置把艙蓋板先固定好以免移動。

一般保養及程序

最好是在關閉艙蓋板作業時持續監看艙蓋板及其密封裝置之狀態。持續監看可以盡早發現缺失，以避免演變惡化成更嚴重的問題。

我們根據船況檢查和貨物損壞調查結果發現有下列常見缺失。下列項目並未涵蓋所有狀況。船員可以把這些檢查和保養項目列入本船例行程序作業內。

1 關閉艙蓋板之前應確認艙口圍緣和雙重排水槽已清掃乾淨無殘留貨物。如此一來圍緣排水止回閥才能保持乾淨通暢狀態，也不會損傷到艙蓋板的橡皮墊圈或緊壓杆。這樣也可以使得艙蓋板的密封狀態正確無誤。

2 在作清潔工作的時候，應檢查圍緣週圍是否有損傷，尤其特別要注意緊壓杆、輪子、輪軌和支撐墊板等部位。若有任何需緊急或日後修理之損傷，須詳細記錄。若有需要暫時修理，不可影響該船之貨物適載性。確認每間隔一段時間就會定期上油潤滑所有可以移動的裝置(例如輪子、十字接縫鉸鏈、液壓軸承連杆等等)。

3 若艙蓋板的設計是利用艙蓋板的側蓋面及端板和艙口圍緣之間在關閉艙蓋板時形成「鋼對鋼」接觸，則應檢查艙口圍緣頂端以確認無磨損或耗損情形。若有發現磨損或耗損就意味著艙蓋密封橡皮已老化或損壞。

4 艙蓋板的支撐墊板應隨時保持良好狀態，若有銹損應及時處理，並定期將支撐墊板上油潤滑。

5 出現磨損、銹蝕或老化狀態的支撐墊板應以焊接修復並修整回原尺寸，或是將其裁切後重新更換。

6 檢查艙口圍緣內側是否有任何銹痕，這些銹痕意味著艙蓋板密封墊圈出現漏縫使得貨艙進水。採取矯正措施修復密封墊圈並將銹痕清除乾淨。

7 檢查並清潔艙蓋板密封墊圈的表面。如果船上所承載的貨物含砂或是屬於揚塵不潔貨物，這項檢查工作就更為重要。

8 當清潔密封墊圈時，檢查看看是否有永久變形的情況(通常之參考值是密封墊圈厚度的30%)。若密封橡皮墊圈有某些部份需要更換，則所更換的長度至少應為1公尺。不過最好還是更換全段的密封墊圈以保持甚至加強緊壓的效果。

9 出入艙口以及通風蓋板如同艙蓋板一樣，也應仔細地檢查其密封墊圈部位和固定裝置等等是否有損傷痕跡。

10 夾扣螺栓楔件是用來固定艙蓋板位置並保持密封墊圈設計緊壓的裝置。但夾扣螺栓若過度施壓並不會使得艙蓋口變得更加風雨密，反而會加速密封墊圈和支撐墊板的耗損老化，還可能造成艙蓋板變形。應檢查夾扣螺栓及其承座看看是否有損傷，並確認橡膠墊完好無傷且擰緊螺帽可以任意調整鬆動。

11 艙蓋夾扣螺栓的標準調整方式是先以手將螺帽鎖緊在鋼墊上然後再以360度鎖緊。

12 應檢查起吊鋼索/鏈的調整和鬆緊是否正確，以避免放置艙蓋板時不平整或關閉艙口時導致艙蓋板變形。

結論

根據本協會的案件理賠處理經驗和船況檢查結果，我們發現無論新舊船舶都曾遇到與艙蓋板有關的事故。其實船員和岸上職員只要確實執行健全的程序，並且船員在船上工作時對於保養議題若都隨時保持警戒心態，就可以用最少的費用達到最有效的保養成果。



艙口圍緣沒有打掃乾淨，貨物殘留和銹渣清晰可見。艙蓋板中心線接縫合模楔子嚴重磨損。



艙蓋板支撐墊板腐蝕耗損。



艙蓋板密封橡皮墊圈損壞且其有超過製造商建議值的永久變形現象。密封橡皮槽嚴重腐蝕。



艙口圍緣排水管塞滿了殘骸碎片和銹渣。



貨艙出入口和艙口圍緣有明顯的進水痕跡。



貨艙固定夾扣楔卡住了而且整個被上過油漆。



艙蓋板導槽輪子軸承故障——艙蓋板關閉時無法平整。



艙蓋板密封橡皮損壞且其有超過製造商建議值的永久變形現象。密封橡皮槽嚴重腐蝕。



十字接縫夾扣有被更換過但仍使用老舊硬化的橡皮。



緊壓杆和內側排水槽有機械性損傷。



同樣船級同樣船齡但不同船東經營的兩艘船，讀者是否可以看出差異端倪？



貨櫃及貨物



冷凍櫃裡發現神秘的白色粉末

有一批從阿根廷出口到日本的冷凍切片魚肉貨物在抵達目的港時發現貨物包裝箱上覆蓋了一層神秘的白色粉末。

本協會最近接獲通報的這起事故並無貨物運載溫度異常的情形。那些白色粉末經過化驗後發現主要含有氧化鋁成分以及少許的硫酸鋁。

雖然認為貨物包裝上出現的氧化鋁並未影響貨物，但是收貨人仍拒收該批貨物，收貨人所持的理由是在打開貨物包裝時那些白色粉末無可避免地必然會沾染到貨物本身。運送人委任的檢驗師認為包裝箱表層出現的白色粉末可用空氣刷拂吹掉(該案仍在初步處理階段)。然而收貨人指稱貨物已受污染不適合供人類食用，所以即使想要透過殘值拍賣減少損失，機會也不甚樂觀。此外當地農林漁業當局亦不同意將貨物轉作飼料，最後該批貨物只好被當做工業垃圾處理掉。

問題是：那些氧化鋁粉末從何而來？氧化鋁是粗粒晶體沉積物，極可能是冷凍櫃內的鋁製配件表面腐蝕所產生。當鋁製品接觸到某些燻蒸劑時就可能會出現

表面腐蝕現象，這些燻蒸劑常用在運送易腐爛貨物的場合，例如葡萄。表面腐蝕也可能是因為製造貨櫃元件時使用了品質不佳的鋁合金。

有許多化學品會產生氣體，因此也應當調查本批貨載或前幾批貨載是否為氧化鋁存在的原因。當使用冷凍櫃裝運需要使用燻蒸劑的貨物以後，應該要把貨櫃包括其機械部位清潔乾淨。若未充分清潔乾淨，那麼從風扇固定片上脫落下來的氧化鋁會隨著冷空氣在冷凍櫃內循環吹拂，最後使得氧化鋁粉末沉積在貨物上面。

在這起案件中運送人有按適當程序清潔貨櫃，所以否認對於貨損應負任何責任。運送人應提醒從事貨櫃「裝貨前檢查」(pre-trip inspection)作業的僱員或次承包商注意貨櫃內有沒有出現氧化鋁，並應強調貨櫃在使用前應先清潔乾淨保持無污染狀態的重要性。

相關當事人對於此問題之肇因仍爭論不休。若出現白色粉末是因為使用品質不佳的鋁合金，那麼按理說在建造貨櫃時應使用較不易腐蝕之材料。若出現白色粉末是因為貨櫃沒有清潔乾淨，那麼應進一步研究研發更適合的清潔產品。目前看來建議可使用的清潔產品在市面上只有單一產品，而且清潔作業相當繁複。

開頂貨櫃損害

在本協會經手處理的許多貨物索賠案件中，其貨損原因都與開頂式貨櫃有關。許多裝載在開頂貨櫃內的都是超尺寸(OOG)貨物，因為它們通常都是超高(OH)貨物。

本協會常見的情況是貨物在託運人倉庫內填裝進貨櫃內然後在頂端拉開防水篷布當作「櫃頂」把貨物蓋住。不過有時貨物本身也成為櫃頂橫樑的一部分，甚至是高過橫樑。若貨載未被申報為OOG或OH，就沒有把任何特別的積載指示或安排告訴排艙人員，結果使得其他貨物被裝在這種開頂櫃上面因而導致開頂櫃內貨物被上方其他貨物擠壓受損。

在某些案例中，我們看到開頂貨櫃本身的底板也因貨物被擠壓而受損，因此卸貨作業變得相當困難，也耽擱了作業時間。

開頂櫃被用來運送許多不同種類的貨物，有些是易碎貨物，例如玻璃車窗容易破裂的汽車以及容易受損傷的精密機械。除了託運人申報錯誤以外，貨櫃場人員疏忽於注意貨櫃有超高現象也是事故肇因之一。

有時難以目視判定貨櫃是否為OOG或OH。但是在數起案例中很顯然地就可以看出來貨物高度已超出貨櫃頂端。然而縱使可以事先發現異狀，有可能還是太遲了，因為依照「貨櫃放置艙位配置圖」(Bay Plan)事先的規畫需要把其他貨櫃放置在這個開頂櫃上面，如此一來還是無法避免發生貨損。

當開頂櫃要裝載上船時，我們建議船員應花點時間看一下貨櫃是否有明顯的貨物超高狀況，例如被拉開來遮蓋貨物包裝材料甚至是貨物本身的防水篷布，有沒有出現異常突起或明顯皺摺。若船員對於開頂櫃內的貨物高度有所顧慮，也許可以拒絕把貨櫃裝上船，或是安排它的上方不要再放置其他貨物。

當貨櫃抵達船邊準備裝船時，可能已經來不及變更貨櫃的配艙位置了。但是船方仍可拒絕該貨櫃裝船，俾經與託運人協商後改做其他安排。



人身傷害

船員在惡劣天候時不幸意外落海

英國海事協會所設的「海員警告及通報系統」(MARS)最近報告提醒各界注意有兩名船員意外落海的不幸案件。

事故船當時遇到風力9級迎浪高達6公尺的惡劣天候，那時發現船艙甲板的尼龍繫泊纜繩鬆脫。這些纜繩若被浪擊落水將會造成危險，因為纜繩會下沉海裏纏繞住螺旋槳。所以船上預備由兩名身穿救生衣及安全帶的船員前往船艙甲板。消防救生索的一端繫在船員身上的安全索扣環，另一端則固定在外側樓梯平台上的扶手護欄。這樣一來若是救生索鬆動，站在樓梯平台上的其他船員就可以拉住救生索。

當那兩名船員開始在船艙繫船甲板上工作時，突然有大浪打來。海浪把他們沖下船，也使得負責拉住安全索的其他船員不慎一時鬆手。那兩名船員被海浪沖走時身上的救生索也斷裂。當時的巨浪也沖刷過第一甲板樓梯平台，把一名船員沖到甲板上，還有另一名船員的救生衣膨脹起來。遺憾的是雖然該船克盡全力搜救，仍無法找回那兩名落海船員。

這起意外悲劇讓我們學到下列教訓：

- 船上的安全管理系統並無設置惡劣天候檢查清單也未規定要填寫這類清單。
- 以往船艙甲板繫泊纜繩鬆脫事故並無正式紀錄，或許是因為未造成不利結果。
- 鬆脫的尼龍繫泊纜繩因其在海裏容易下沉的特性，很可能會纏繞螺旋槳發生意外。



- 現在已經注意到船上應設置指定密閉空間儲放捲繞起來的船艙繫泊纜繩。
- 船上的安全管理系統關於惡劣天候時派遣船員前往甲板的這類事務，沒有詳細規定。
- 船員或許低估了在當時惡劣天候情況下的可能浪高。
- 船上沒有配置指定救生索以供船員在惡劣天候強況下前往甲板時使用。
- 船員高估了消防救生索的強度以及他們自己在當時情況下人為控制救生索的能力。
- 消防救生索的強度不足以承受當船員被巨浪沖下船時施加在救生索上的力道。
- 雖然那兩名船員身上穿戴的救生衣有膨脹起來，仍無法抵抗惡劣的天氣海象。

讀者可連結英國船舶事故調查局(MAIB)下列網址查閱報告全文：

http://www.maib.gov.uk/cms_resources.cfm?file=/TimberlandReport.pdf



開啟的艙口周圍未設置安全護欄

MARS報告還有提到另外一起事故，某船員在船上失足跌落開啟的貨艙裏。

當時該船是空載狀態，甫於當地時間凌晨1點起錨前往碼頭停泊。該船在當地港口裝卸貨時的習慣是在靠上碼頭以前會先移開艙蓋板，所以在提錨以前就已經把艙蓋板挪開來。

該船靠近碼頭時二副告訴船長說他會站在船艙繫泊台待命。有兩名站在主甲板上的船員當時有看到二副從他們前方經過進入第二號貨艙後側的泵浦室。不久後他們聽到驚叫聲於是啟動警鈴。當打開第二號貨艙的照明設備後，驚然發現二副已經倒在貨艙右側後方地板上且流血不止。看起來二副好像是從1公尺高的貨艙圍緣處跌落到8.5公尺下方的貨艙內。傷者送醫後，因腦骨嚴重骨折以及多處受傷，不治死亡。

官方調查報告提出下列各項建議以避免類似事故發生：

這起意外悲劇讓我們學到下列教訓：

- 當艙蓋板被移開時，設置安全護欄，例如防墜落安全網。
- 確保船員應在上層甲板通道上安全走動。
- 靠碼頭以前若先移開艙蓋板，應警告船員。
- 船隻在夜晚航行時若已移開艙蓋板，在不妨礙安全航行的情況下貨艙內應提供照明。

讀者可連結下列網址查閱報告全文：

http://www.mlit.go.jp/jtsb/eng-mar_report/2013/2012tk0029e.pdf

如果讀者有親身經驗或曾見過任何事故可供大家學習參考者，MARS鼓勵所有船員將事故內容告知MARS編輯人員，電子信箱為：

mars@nautinst.org

也可在網站上通報：

www.nautinst.org/mars

人身傷害

燻蒸散裝貨物時應格外謹慎

燻蒸是經由製造出足夠濃度的燻蒸氣體，持續一段相當的期間，在這段過程內不會危害到船員健康的情況下殺死所有活的昆蟲。

本協會最近知悉某件事務，一艘散裝船在港區內進行燻蒸作業，當燻蒸開始不久後，船員的住艙區聞到特殊氣味，造成船員緊張、人心惶惶。

在此特別建議船員們，尤其是大副和船長，應該充分熟悉並確實遵守國際海事組織(IMO)公告之指導原則。IMO於西元2008年5月25日發佈的傳閱通告MSC 1264(標題是《關於在船上貨艙內燻蒸作業安全使用殺蟲劑之建議》)，關於燻蒸劑之使用與操作，制定了詳細的指導原則，所以在使用燻蒸劑之前應先參考該傳閱通告。

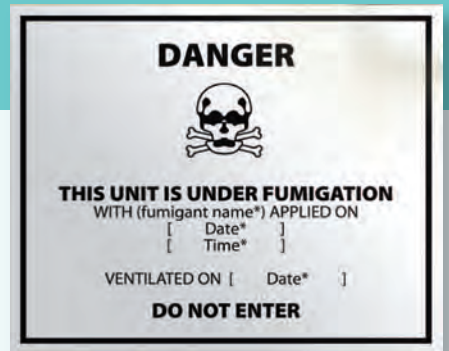
該傳閱通告指出，燻蒸氣體對人體有毒，使用時需要特殊設備及技術，因此

應由專業人員而不是船員來操作。施放氣體之區域應強制將人員疏散清空，在某些情況下甚至應疏散清空全船人員。負責操作燻蒸作業之承包商、政府機構或主管機關應指定「燻蒸作業負責人」。燻蒸作業負責人應將所使用之燻蒸劑種類、對人體危害程度，以及預防措施為何等相關資訊提供給船長並確實執行。

船員應當明瞭，在開始燻蒸作業後的初期，因為貨艙內的氣體濃度很高，所以燻蒸氣體外洩的機會在這段期間內比較高。如果艙蓋板有瑕疵，就可能導致燻蒸氣體外洩，因此艙蓋板應保養良好。燻蒸作業人員在從事燻蒸前檢查作業時應由一名船員陪同，檢查目的在於確認貨艙是否為氣密狀態。

我們建議在開始燻蒸作業以前，船員應將住艙區內所有的艙門和通風口緊閉，直到燻蒸人員和船員已確認無氣體外洩。施用燻蒸劑以後，應經常檢查所有的工作區域(內部和外部)以確認沒有出現燻蒸氣體。

在整個燻蒸作業過程中，船員應確認從貨艙煙霧探測器採樣風扇所排出的氣體應直接導向住艙外面。



煙火製品過期

本協會最近接獲通報的某件事務提醒大家注意適當處置過期的煙火製品，例如求救信號煙彈，是相當重要的事。

在該事故中，水手長正在參加遇難演習作業，信號煙彈突然在他手掌心爆炸，他的手掌因此嚴重受傷，必須切除拇指、食指和中指。為了盡速將受傷船員送醫治療，該船只好偏航。隨後該船接受船況檢查，被發現船上的遇難警示煙彈已經過期，有些甚至已經過期六個月。

過期後的煙火製品會很快變質，應盡速將其卸下船，在岸上以安全的方式處置。把過期的煙火製品任意丟棄在海裏是違法的行為。把煙火製品棄置在岸上或港區內也是違法行為。

依據英國海上巡防署之海員通告MGN第287號關於如何處置這類物品所做的建議，國際油輪船東聯合會(Intertanko)發佈傳閱通告詳細說明如下：

- 將其直接或經由當地業務代表退回原供應商。
- 當救生艇被送到岸上維修時，要求救生艇維修站接收船上的過期煙火製品。有許多救生艇維修站經常會定期處置過期的煙火製品，他們會在當地做適當的處置安排；
- 聯絡當地海岸巡防署或警方以協助經由軍方單位處置。

若無法立即將過期的煙火製品卸到岸上處置，應將其留在船上(清楚標示為「已過期」)直到可卸到岸上處置。當交到岸上處置時，應取得收據/證明文件載明已將煙火製品卸到岸上以安全方式銷毀。

除非是遭遇海難，否則點燃遇難警示信號是違法的行為。絕對不可在海上為了試驗或實習之目的而使用過期的煙火製品，亦不得將其在岸上當做花式煙火使用。因其所含化學成分可能已變質，點燃時可能會引發無法預期的化學反應。當其過期後應盡速送岸處置。





《MARPOL公約》— 中國渤海灣

最近有好幾起通報到本協會的事故都與船隻因在中國渤海灣內排放廚餘及/或污水而被課處罰金有關。當時船員似乎以為該船依照《防止船舶污染國際公約》（《MARPOL公約》）之規定，相距可排放特定物質之陸地已經有足夠遠的距離。其實MARPOL公約中的用語「距離最近陸地」係指依國際法判定該系爭國領海基線起算的距離。

雖然渤海灣範圍很廣，但其處入口相當狹窄，所以中國政府劃定海灣內大部分的水域為內水（譯註：內水是指領海基線內側的全部水域）。用來劃分內水和領海的基線事實上正好位在海灣口。因此無論船舶距離陸地遠近，只要她位在渤海灣內，就是在中國的內水區域裏。根據中國法律，在領海區域內的排放行為，係根據《MARPOL公約》所制訂適用於距離最近陸地3海浬的標準。

以某起涉及排放廚餘入海的案件為例，若根據《MARPOL公約》附錄五的規定，是把水域區分成三類，分別是距離最近陸地3海浬以內、超過3海浬，以及超過12海浬以上。

公約所劃分的每一區域對於排放不同的物質設有不同的規定。就排放磨碎過的廚餘入海來說，若距離陸地至少超過3海浬以上，或者若在特別區域內則距離陸地超過12海浬以上，則屬合法的排放行為。在渤海灣內，船隻可能距離最近陸地遠超過12海浬，因此船員或許以為可以合法地排放磨碎過的廚餘入海。但實際上該船仍在中國內水區域，所以必須適用《MARPOL公約》關於距離最近陸地3海浬以內的排放規定——也就是說在這類區域內不准排放廚餘。根據中國法律，任何經證實的違法排放行為，會課處罰金。

本協會會員及其船員應特別注意，無論在何種情況下，特別是在渤海灣內，必須清楚明瞭用來分隔內水和其他海域的「基線」邊界在哪裡，且應視船舶確實位置正確地適用《MARPOL公約》相關規定，以免觸法。

法規新知

《MARPOL公約》附錄五
—洗艙水處置之彈性規定

從西元2013年1月1日開始，根據《MARPOL公約》附錄五修正案之規定，託運人必須承擔關於貨物分類之新責任，而貨物分類會影響到船員可否將洗艙水排放入海。

前一期的《風險觀察家》(西元2013年8月，第20卷第2期)已詳列出洗艙水內含有貨物殘留時之排放標準。

根據回報有許多港區缺乏收受設施，因此IMO(請參考傳聞通告MEPC 810)已決定，洗艙水若含有HME(譯註：對海洋環境有害)性質之貨物殘留者，若該船在特別區域以外，則在西元2015年12月31日以前仍准予排放入海，但須符合下列標準：

- 1 船長根據港口機關所提供的訊息判定目的地港或下一個停靠港無適當收受設施。
- 2 船舶在航行途中且盡量遠離最近陸地(但至少應超過12海哩以上)。
- 3 洗艙以前，應先盡可能移除固體散裝貨物殘留物(並將其裝袋以便卸岸)並先清掃貨艙。
- 4 污水井應加裝過濾器以收集殘餘固體顆粒。
- 5 排放行為應記載在垃圾記錄簿內，並應依照傳聞通告MEPC.1/Circ.469/rev2之要求，使用合併表格將宣稱收受設施不足之情事，通報給船旗國主管機關。

根據相關公約的規定，目的港仍有義務提供適當收受設施以處理廢棄物，所以上述傳聞通告只是在目的港未履行公約附錄五規定之情況下，提供彈性作法給船東採用。

其它議題



風險管理宣傳海報活動：COLREGs

延續本協會出版一系列提醒駕駛台值班船副注意《COLREGs規則》規定之宣傳海報，現在最新一期的宣傳海報將隨同西元2013年11月版的《風險觀察家》發送給讀者參考。

《COLREGs規則》：第6、8和16條規定

這張宣傳海報強調的重點是船舶碰撞事故最常見的肇因，也就是在避碰時船隻通常不會一次就大幅度地改向或減速讓對船可以明顯測知，反而經常是採取多次小幅度改向的方式同時只會稍微減速或是根本沒有減速。這張宣傳海報的場景就是本船改向幅度太小，不容易讓對船明顯測知。宣傳海報裏出現焦急發怒的船長質問資深船副為何本船艙右側即將碰撞她船，「報告船長，我已經改了航向好幾次，我每次都轉向3度，可是對船還是快撞上來了！」

宣傳海報描繪的情況是要強調讓路船必須大幅度地改變航向或船速，以便讓對方直航船可以明顯測知本船所採

取的避讓行動。在很忙碌的狀況下操作引擎是非常有效的作法，因為可以爭取到更多的時間評估情勢雖然實務上比較少見到採用這種避碰方法。為了要建立有效的避碰程序，應該要讓航行船副明瞭船舶減速的效果並熟悉本船之反應特性。

避碰規則第6條規範船舶之安全速度，至於第8條則是涵蓋所有能見度情況，而第16條是規定船舶見到他船時之情況。這些規則使用明確精簡的文字要求船舶應盡早採取明顯措施以避免發生碰撞。

若需額外數量的宣傳海報，請聯絡本協會。這些宣傳海報也可以從本協會網站下載：

www.britanniapandi.com