

风险观察家

适当瞭望的重要性

航海及船艺

- 1 适当瞭望的重要性
- 3 避碰规则宣传海报：COLREGs 规则第5、6、10、13和17条

2012年3月10日清晨0540时散装船SEAGATE轮(总吨位17,590)和另一艘冷冻货船TIMOR STREAM轮(总吨位9,307)在距离多明尼加共和国24海哩外的开放海域发生碰撞。

风险管理

- 4 救生设备 - 救生船和救生艇(救生载具)的保养

货柜及货物

- 6 货舱污水排放记录的重要性
- 7 冷冻柜里发现神秘的白色粉末

法规新知

- 8 印度：港口内(包括锚地)禁止使用卫星电话

其它议题

- 8 海上偷渡客



以下关于本事故的叙述是摘录自英国的「海上暨海岸防卫署」所辖「海上事故调查局」(MAIB)最近公布的调查报告。报告内容显示,纵使在船上任职的是老练的船长和船副,船员过于轻率疏忽以及不良的瞭望习惯还是会造成船舶碰撞事故。

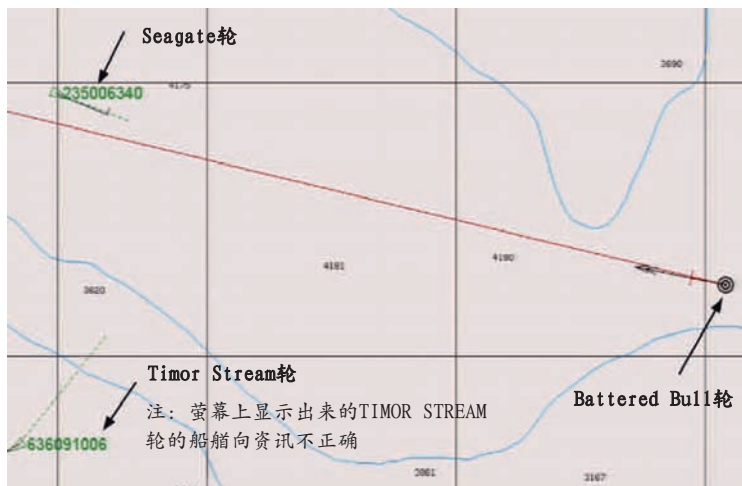
在3月10日清晨0248时,TIMOR STREAM号驶离多明尼加共和国的曼沙尼罗港(Manzanillo)。在此之前她已经停靠过好几个加勒比海上的港口,当时船上载有冷冻香蕉,甲板上还装载了货柜。她的目的港是英国的普利茅斯港(Portsmouth)。船员在0325时完成偷渡客搜查作业。然后大副和二副(他们两人稍早时都忙于货物作业)就交班下班回房间休息。驾驶台上的瞭望编组此时正从适合于该船经常行驶于加勒比海港口的例行瞭望方式,转换成适合于长途放洋航程的瞭望方式。因位正处于编组转换期间,所以船长认为自己此时

最宜承担瞭望工作。当时船上还有人手可以协助瞭望,但是船长仍决定无须召唤他人协助。TIMOR STREAM号船长在0416时把横跨加勒比海和大西洋的3,592海哩长程轨迹以自动驾驶系统设定船艏向为043度、船速19.5节。

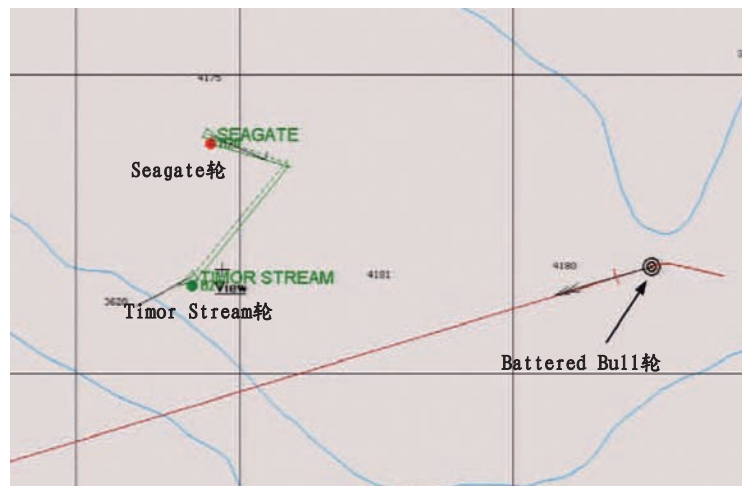
船长在0500时以全球定位系统(GPS)确认船位。他在甲板日志簿上作了记录,并且把船位标绘在海图上。然后他把船艏向调整到041度。从船上的航行资料记录器(VDR)中取得的资料显示船长随后在驾驶台内处理其他事务。

在此同时,另一艘船SEAGATE号上的大副正在驾驶台当班。SEAGATE号自从2012年3月3日装载小麦驶离美国德州波蒙特港(Beaumont)预定前往奈及利亚的拉哥斯(Lagos)和瓦里(Warri)两地卸货后,已在海上航行约一个星期。大副从当天清

航海及船艺



BATTERED BULL轮在0520时的电子海图系统萤幕显示



BATTERED BULL轮在0533时的电子海图萤幕显示

适当瞭望的重要性(续)

晨0400起值班，当时有一名普通水手协助他负责瞭望工作。SEAGATE号据称当时也是使用自动驾驶系统，设定船艏向为104度、船速10.8节。

当天清晨约0515时视线良好，SEAGATE号的瞭望水手首次警示大副说本船右侧有另一艘船。本船上装置的自动辨识系统(AIS)资料显示SEAGATE号船艏向是114度。SEAGATE号本船大副观察了他船TIMOR STREAM号的航行灯位向(aspect)后判断(然而错误的判断)那艘目标船(TIMOR STREAM号)的航向大约是90度而且正在追越本船(SEAGATE号)，预计会以0.3或0.4海涅的距离从本船右侧超越。他试图用雷达自动标绘目标船TIMOR SEAGATE号，但没有成功。他也没有目测对船的方位。

在0532时这两艘船上的船副都没有观察到SEAGATE号和TIMOR STREAM号之间的距离只有2.8海涅，而且两船正沿着相遇航向互相接近对方。SEAGATE号的大副知道对船TIMOR STREAM号的存在，但却没有花心思彻底地评估碰撞风险。至于对船TIMOR STREAM号，她的船长因在驾驶台上处理其他事务(可能是一些文件作业)而分心，所以没有以目测方式或利用雷达上的自动雷达标绘仪(ARPA)选定SEAGATE号作为观测目标。

在距离这两船大约10海涅以外的位置附近，还有另一艘游艇BATTERED BULL号以船速12.5节几乎和SEAGATE号相反方向在海上航行。那艘游艇上的大副利用船上的ARPA和AIS选定SEAGATE号和TIMOR STREAM号为目标船。他辨识出本船和SEAGATE号正沿着相遇航向互相接近，而且让路船SEAGATE号应该要采取避碰措施以避免两船演变成逼近情势或发生碰撞。在0532时他把游艇由原航向再往左转24度以避免情势恶化。

SEAGATE号船上的瞭望水手又提醒大副留意航行在本船右侧的她船。当两船之间距离变得更近的时候，他再次提醒大副注意。等到了0539时，SEAGATE号大副开始把本船的船艏向缓慢地向左转。他估计这样子调整后拉大两船互遇经过时彼此之间的距离。但过了不久后瞭望水手队着大副高喊说「赶快采取行动呀」。当大副发现两船相碰已迫在眉睫时，他把船的舵机操控改为手动模式然后打左满舵。在两船发生碰撞以前，SEAGATE号的船艏向转向的角度仅有7度。

当TIMOR STREAM号船长看到SEAGATE号时，SEAGATE号距离本船左舷侧很近。两船碰撞发生在0540时，在此之前TIMOR STREAM号船长根本没有办法在短时间内采取避碰措施。

TIMOR STREAM号的船艏撞到SEAGATE号右舷船艏处的住舱区和机舱。被撞击的机舱迅速开始淹水导致船上停电。SEAGATE号右舷救生筏因此毁损，而右舷救生艇则是掉落到TIMOR STREAM号受损的前甲板上。

SEAGATE号大副的動作

SEAGATE号大副相信TIMOR STREAM号当时正在追越本船，而且会以两船间最近距离(CPA)0.3或0.4海涅的距离经过本船。他以目测方式观察TIMOR STREAM号的航行灯位向来评估情势，但却没有注意到他的评估是错误的。

若大副曾利用船上雷达的ARPA功能确认过TIMOR STREAM号的实际船艏向，他就会注意到自己的预估值和对船真实的船艏向相差了50度之多。如此一来他应该可以判断SEAGATE号与对船会交叉相遇，而不是被对船追越。当时若曾持续观察目标物，就会看出如此明显的事

实，因为TIMOR STREAM号在整个过程中一直在SEAGATE号的正横前方，她持续稳定地保持在SEAGATE号的187度方位，而且她的位向直到发生碰撞以前都没有任何变化。

SEAGATE号的瞭望水手有重复地通报说TIMOR STREAM号在本船附近。若大副曾认真地考虑到瞭望水手通报给他的讯息，他或许会及时地发现两船正沿着相遇航向彼此接近。大副当时的态度或许受到几个因素的影响。因为SEAGATE号是以11节的速度航行，所以算是开得相当慢的船。她的大副大概预测说跑的比他船一般都应该会追越本船。或者当时的情况让他误以为一切都很安稳；那是一个温暖偶有月光的夜晚，吹着轻微至和缓的海风，视线良好，而且在开放海域上船舶出没稀少。在这样的情况下，无论是多么有经验的值班船员，都可能一不小心就过度疏忽大意。

TIMOR STREAM号船长的動作

TIMOR STREAM号船长决定除了自己在驾驶台以外不需要再有瞭望人员。碰撞发生前约一个小时的时候，他用驾驶台右侧桌上的电脑发出电子邮件通知离港，然后就在驾驶台内埋首处理其他事务。因为当时天候状况甚佳，从船长发出离港电子邮件以后，在TIMOR STREAM号雷达萤幕上应该都可以一直看得到SEAGATE号踪迹。

到了0500时，船长在海图上标绘本船位置，那时SEAGATE号是在TIMOR STREAM号船艏左侧34度，相距12海涅。但是船长他并没有用目测方式或在雷达萤幕上观察到SEAGATE号的存在。他船上的AIS所发送出的本船艏向讯息是错误的，而他却没有察觉出来，也没有采取行动矫正失误。



TIMOR STREAM轮的船舶部位 - 碰撞发生后

因为当时视线良好，而且雷达亦未显示异常，很可能当碰撞发生的时候，船长已经至少有40分钟甚至更长的时间都未作有效瞭望。他因为忙于发送离港电子邮件以致分心，随后又让自己处在看不到周遭情况的位置上。

船长决定自己一人值班，也没有设定航行值班警报装置，他的决策显然是错误的。

瞭望

TIMOR STREAM号船长和SEAGATE号大副的举动都违反了避碰规则第5条的规定，该规定要求值班人员须评估当时情况和碰撞风险。TIMOR STREAM号船长因处理其他事务以致分心，没有保持适当瞭望。SEAGATE号大副则是轻率地仅仰赖目视能力判断是否有碰撞风险，并且忽略了以有限的资讯作出错误判断的危险性。

SEAGATE号和TIMOR STREAM号驾驶台上值班人员的表现都远远不及预期应有的水准。这两艘船上的值班人员都是资格良好且经验丰富的船员，但他们却同时忽视了担任当值工作时需要全神贯注的重要性。

这起事件再次提醒大家注意，担任当值工作和采取避碰措施时，必须保持有条理、有系统的做事方法。夜间航行时不容易判断出船舶的位向，纵使判断正确，位向也并不保证就是船舶的实际船艏向或航向。



避碰规则宣传海报: COLREGs规则第 5、6、10、13和17条

这张宣传海报模拟的场景是某船在傍晚时行驶于繁忙商港的分向航行水道的左侧。该船想要横越分向航行区，前往锚地加油。她当时正要转向横越分向航行道，以安全速度前进，同时立即通知引擎操俾，以符合《国际船舶避碰规则》第6条所规定以安全航速行驶的要求。当时一切看似没问题...

船长下令左满舵，但是实习生看到本船左侧有一艘速度很快的他船要追越本船。船长于是收回舵令，并减低引擎转速，以保持原来的航行状态。根据《国际船舶避碰规则》第13条的规定，追越船应让路给被追越船，而被追越的直航船应保持航向和航速。在这个模拟的场景中，假设被追越的这艘直航船保持原来的航行状态，而且没有在追越船的前方变更航向，那么她就算是符合了避碰规则的要求。

然而即使当驾驶台上有足额的船员当值，有时候在类似这种场景下还是会实际发生不幸的碰撞意外事故。不过若往好处想，这艘船上的驾驶台团队管理显然运作地相当有效率，因为实习生很有信心地提醒船长注意周遭她船动态，才使得船长采取了必要的措施，避免两船发生严重的碰撞事故。

风险管理

救生设备 - 救生船和救生艇(救生载具)的保养



本文将提醒读者注意救生载具及其下水装置之保养需求，以及如何确保这些组件的操作备便性俾在紧急需要时能派上用场。

《海上人命安全国际公约》(SOLAS)第III章规则20制订了所有船舶关于操作备便性、保养和检查作业所应遵守的详细信息。该规则包含了开航前、每周以及每月检查的要求。

救生载具及其下水设施之保养，对于任何船舶的操作来说，应该都是最重要的。然而本协会从例行的船况检查结果却仍发现令人忧心的事实，包括设备已过期未维修、未依SOLAS规定作检查、以及在某些案例中还曾经看到过救生艇装置错误的现象。

救生载具因其功能特性，必须装在船舶侧边，通常离海面有一定高度以防海浪侵袭。期保养程序必须完全符合「国际海事组织」(IMO)辖下「海事安全委员会」(MSC)发布的《通告第1206号》(MSC.1/circ.1206/rev 1)之要求，该通告作为救生船系统操作保养手册准则，详列出预防救生艇意外事故之相关措施。有鉴于救生船在演习和保养作业时造成人员致命伤亡事故次数不幸地持续增加，所以国际组织发布了该通告建议安全准则。

除了这些要求以外，SOLAS第III章规则36也详细规定，关于船上救生设备之保养，必须提供适当指示。船上的计画保养系统理所要求的重点检查，都必须提供适当的检查须知指示、关键性零件清单、定期保养时程表、检查清单以及合适的检查和保养记录簿。

操作备便性的检查，可以区分为以下各类别：

操作备便性之目视检查

在开船前应目视检查所有救生载具，检查动作应包括向船长报告确认下列各点：

- 现有的救生载具全部状态良好并备便可用
- 取下救生船吊架上的港口安全栓，然后把下水防落装置正确地安装上
- 电池状态良好，有插电并操作正常
- 固定好扣带，救生载具已正确地安放在座架上
- 下水设施(固定绞辘滑车、扶手绳、登艇梯)全部状态良好并便利可用
- 救生载具进出口无任何物件构成危险或障碍且保持洁净
- 救生载具吊架上的煞车装置标示清楚并可正常操作，且遥控煞车释放钢索顺利连接到救生载具的操作部位
- 所有的救生艇都安放在正确的位置上，且救生艇首缆(painter line)有连结着静水压力释放器(hydrostatic release unit)上的脆弱环(weak link)
- 检查吊索的状态，包括通过护套接往绞盘鼓筒的那段吊索部位

每周额外的检查

在做目视检查的同时，每周应连同操作备便性目视检查一并完成下列项目的检查，并将检查报告记载在船舶日志内：

- 所有救生载具及其下水设施皆应目视检查以确认备便可用。应检查吊钩和吊钩与艇身连结部位的状态，也要检查承载释放装置的状态并确认已完全妥适重新设定该装置。研拟制订检查指示时，应参考设备原制造商提供之使用手册，在进行检查时才能辨识出哪些是关键性零件
- 发动救生船引擎并让它运转3分钟。检查齿轮箱和齿轮组以及救生船的驾驶系统，以确认操作正常
- 货船上的救生船(自落式救生船除外)应在艇上无人的状态下从安放位置移开试行放下以确实证明下水装置操作正常(但需视天气及海象状况宜于安全作业时为之)

每月检查

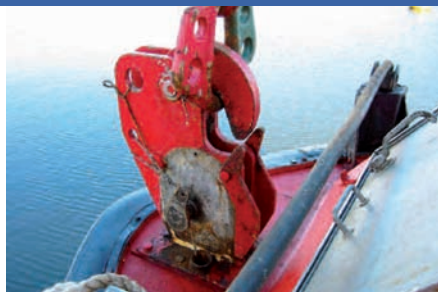
每月完成下列项目的检查，作成保养记录和SOLAS第III章规则36所要求的完整检查清单，并将检查报告记载在船舶日志内：

- 所有救生船(自落式救生船除外)应在艇上无人的状态下从存放位置移出，但应在天气及海象许可时为之
- 检查救生装置，包括救生船设备。应将救生船设备组件列入详细目录

应建立关于设备保养之详细程序，负责保养工作的船副在新上船交接时应熟悉每艘船舶装置的特定设备。船上的保养程序应根据设备制造商提供的使用说明来设计规画，因考虑到市场上販售的系统种类繁多，所以这些保养程序必须配合特定类型设备的需求。若未妥当保养救生船组件和下水设施，可能会造成致命的严重后果。

救生船装置是否可以正常操作应该是最优先考虑的重要事项，应确保负责保养工作的船副们在不影响到他们依据《2006年海事劳工公约》(MLC 2006)规定所得享有之休息时数之权益下，有足够充分的时间完成必要的检查保养工作。

以下简介应特别注意的地方(根据检验师回馈提供的意见):



救生船: 释放装置、起吊钩和组件

- 检查救生艇内外所有的紧固螺栓完好无瑕; 确认艇身无裂缝, 且艇身在这些受压力区域皆状态良好
- 检查起吊钩及安全装置之状态是否良好; 确认起吊钩完全重新设定且释放装置已正确地安放在座架上
- 检查承重释放装置是否设定正确; 检查所有的控制钢索是否状态良好并安放在正确位置上
- 检查释放装置上的指示器是否正确并且会随着操作杆自由移动
- 当从事水中检测时, 应先检查释放系统的所有运转零件以确认所有零件皆可自由移动并已正确地重新设定
- 若有装设静水压力开关(hydrostatic switch)者, 应该在水边位置检测该装置, 以确认当救生艇离开水面时该装置就会立即启动



下水设施

- 确认安全开关操作正常无误
- 检查救生艇吊架结构以及与甲板连接的紧固组件是否状态良好
- 上油润滑救生艇吊柱、钢索及活动零件
- 操纵装置状态良好, 可自由移动
- 机械系统状态良好
- 机组件布置没有过度上漆或生锈现象
- 检查煞车皮以确认状态良好
- 有提供电力及备用电力让下水装置使用
- 目视检查抛落钢索是否有损伤、锈蚀或缺乏润滑现象



救生艇



储放和检查

- 救生艇首缆正确地联结着静水压力释放器上的脆弱环。绝对不可将救生艇首缆直接连接到船舶的支撑点(strong point)上
- 确认救生艇安稳固定在底座上。应拉紧艇上的腹带(bellyband)以确保在海上航行时救生艇身不会移动, 且应以容易割断的材料制做腹带
- 确认快速释放装置运作正常没有卡住
- 确认登艇梯状态良好, 可供使用
- 确认救生艇壳体无损伤痕迹

救生艇

吊艇架下水式救生艇之下水设施

- 确认操纵装置、绞机和回转吊臂都可使用并运作正常
- 确认额外的救生艇首缆夹绳器状态良好
- 检查救生艇释放钩以确认状态良好、可自由移动并正常运作
- 检查救生艇吊架基座及与甲板连接部位
- 检查绞机钢索、吊柱以及回转吊臂机组件以确认有足够上油润滑, 而且没有锈蚀或过度上漆现象

货柜及货物

货舱污水排放记录的重要性

散装干货卸完船后常见货方指控货物短卸的情况。这种时候卸货港的水呎计重检验结果往往和装货港的水呎计重数据差异甚大，乍看之下好似大量的货物在海上运送期间消失无踪。此时除了引起货物索赔以外，通常还会伴随着海关课处货物短卸罚金

的金钱损失。大副签收单无异常注记、装货港和卸货港理货报告、岸磅重量数据，以及卸货港初步、期中和最终水呎计量检验报告等等证据，都还不足以在这类散装干货短卸索赔案件中完全保障船方权益。

以最近发生的三起案件为例，恰好可以说明若将整段航程期间记载详实的舱底水清洗、监控和排放记录适当保存下来，仍有助于抗辩短卸索赔，然而其中也有案件显示有时候纵使船方已尽量谨慎小心行事，仍不免要面对来自坚持求偿的货主索赔及海关罚款烦扰。

在第一起案件中，本协会会员船东承载一票铁矿石烧结料(sinter feed)货物，横跨太平洋要运往中国。装船时的货物数量是以岸磅计量，并将其结果记载在载货证券上。在装货港时该船有做水呎计量检验。当该船抵达过驳港以及随后的最终目的港卸货时，也都有做水呎计量检验以确认卸船货物数量。在最终目的港时，岸方指派的检验师在其卸货水呎检验报告中叙明了海上航程期间内每日记载在舱底水泵记录簿(bilge pumping log)里排出船外的舱底水总数量。其检验报告显示若把海上航程期间

内排出船外的舱底水数量予以计入，则该船所卸货物数量就与载货证券上所记载的货物数量相符。收货人同意接受这份检验报告，于是该船卸完货物后就顺利离港，没有耽搁到船期。但直到10个月后才取得保险代位求偿权利的货物保险人才依载货证券记载数量主张货物短卸而向船方正式提出索赔。虽然船方提供了舱底水泵记录簿复本和卸货水呎计量检验报告佐证并无货物短卸情事，货物保险人仍然透过法院以扣船为威胁而取得该船防护与补偿协会出具之担保(Club security)。虽然在两方交涉过程中船方已把所有可取得的相关证明都出示给货物保险人参阅，但货物保险人还是在中国法院正式起诉索赔货物短卸之损失。在接下来的诉讼程序中，舱底水泵记录簿无疑的将会是重要的关键证据。

第二起案例涉及从美国东岸装船前往印度的岗加帕拉姆港(Gangavaram)卸货的散装货物石油焦(petcoke)。该船从装货港启航后大约15天时，佣船人要求船东每天必须回报排出船外的舱底水数量以及截至当日为止排出船外的舱底水数量，以避免在卸货港若因卸货数量

与载货证券记载数量差异超过海关所设上限1%的话，会有被海关课处货物短卸罚金的风险。

船方须在卸货港提供每日记录簿，否则就要为货物短卸负责赔偿。当时的舱底水泵记录簿显示排出船外的舱底水约为装船货物总重量的10%。若船方就所有排出的舱底水未保存详实且正确的记录，又无法证明所排出的舱底水是从货物本身渗出的水份，那么船方可能必须为大量货物短卸的高额损失负责。

本协会经咨询印度当地联络员后得知，除非船方向印度主管机关提出认证过的检验报告以佐证舱底污水并集留的污水确实是货物本身渗出的水份，否则仅凭着舱底水泵记录簿还是无法帮助船方免除海关根据《1962年印度海关法》的规定课处货物短卸罚金的责任。

因此本协会建议会员们应在卸货港委派检验师，以确认船上是否有适当保存舱底水泵记录簿并在计算卸船货物重量时将记录簿内所记载的数据列入考虑。所幸的是该会员当时有依照这项建议采取必要行动，所以那艘船顺利驶离卸货港，没有影响到船期。

在最后一一起案例中，本协会会员从美国装载颗粒硫磺(prilled sulphur)要运往摩洛哥港口。货物装船当时下大雨(但货物状况未受雨水影响)，集留在舱底水井内的雨水数量超过舱底水井容量。在装货港时船方有委派检验师协助船员适当记载舱底水泵记录簿。装货水呎计量检验完成后，检验师很谨慎地把集留的水量记载在记录簿内，而在接下来的海上航程中船长和船员也持续精确详实地纪录舱底水状况，准备若在卸货港时出现货物短卸索赔时可以派的上用场。本协会再一次建议船方如何避免短卸索赔事故发生，而会员船东也确实依该建议行事在卸货港委派检验师协助。因为船方采取了这些谨慎的预防措施，还好在卸货港没有出现货物短卸索赔，该船卸货完毕后就如期顺利离港。

以上所述三起案例的相同因素是船方都有委派检验师协助，并将海上航程期间内精确记载的舱底水泵记录资料写入检验报告内，这些案例恰可简要说明保存精准详细的舱底水泵记录簿的重要性。



冷冻柜里发现神秘的白色粉末

自从本刊物在2013年12月发行前一期的内容里有一篇文章提到在好几个冷冻柜中发现「神秘的」白色粉末以来，本协会又再接获通报好几起类似的案件。



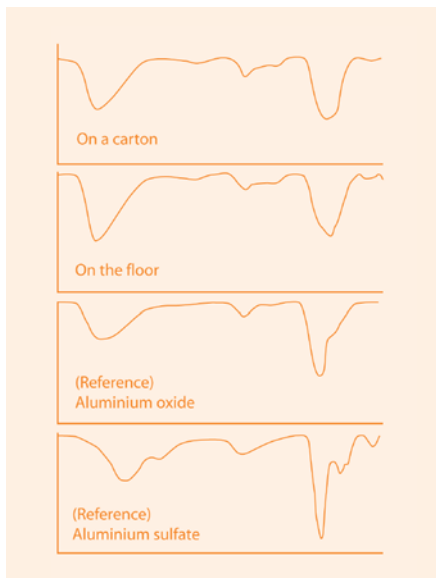
货柜内堆积的载货纸箱



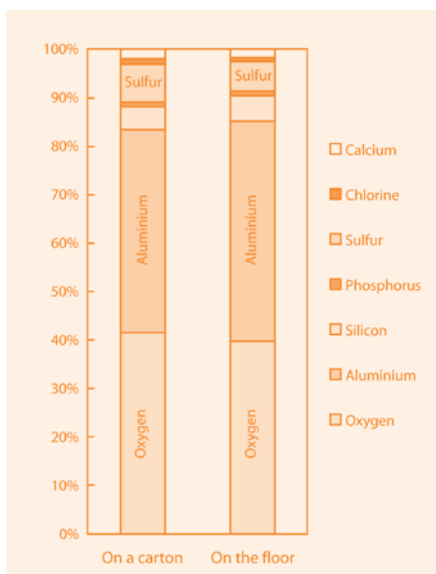
货柜内发现的白色粉末样本



包装纸箱上出现的白色粉末



图一 红外吸收光谱法(FT-IR)



图二 SEM-EDX扫描电子显微镜元素分析法

在这些新的案件中又再次发现含有氧化铝成分的粉末出现在冷冻柜里。为了确认污染来源，本协会于是委派化学专家进行调查。

专家将白色粉末送去实验室检验：使用光学显微镜、红外吸收光谱法(FT-IR)(图一)和SEM-EDX扫描电子显微镜及元素分析(图二)等方法，以检测样品中待测元素之浓度。

送检样品为易碎非晶体，外观呈白色或透明状。专家发现样品的吸收光谱带(absorption bands)在3330 cm^{-1} 和1090 cm^{-1} 之间，这意味着它是无机物。样品的主要成分是铝、氧和硫磺，并含有少量的矽、磷、钙和氯等元素。

检验结果显示这种白色粉末最可能来自冷冻柜内部和冷冻机组件腐蚀剥落的铝化物。而造成这种现象的原因是货柜内长期使用具有腐蚀性的熏蒸剂但却没有以专业方式清洁货柜。

专家还找到了可能导致氧化铝残留物出现在货柜里的其他两个原因：

1 当冷冻柜被放置在镀锌(galvanized)的储放场所时，储放场或仓库内腐蚀剥落的氧化铝残留物可能会经由冷冻柜的通风口进入冷冻柜内，或当冷冻柜插电运转时被吹入冷冻柜内。

2 当非食品外包装(non-food packaging)的面漆含有铝盐时，其氧化铝成分有时可能会沉淀析出。

有鉴于前一期文章所述案例提供的资讯以及本协会委派专家调查的结果，防止这类事故最有效的方法是经常联络托运人以确认所托运货物以及所使用熏蒸剂的特性。如此一来船公司的货柜营运部

门就可以采用适当的清洁方法以及清洁产品来清洗每一个使用过的冷冻货柜。冷冻货柜的冷冻系统应定期仔细检查，以防止热交换鳍片(heat exchange fins)出现腐蚀现象，减少冷冻柜内以及冷冻系统内发生腐蚀的可能性。这样不仅可以延长冷冻柜使用寿命，也有助于降低日后发生货物污染索赔的机率。

法规新知

印度: 港口内(包括锚地)禁止使用卫星电话

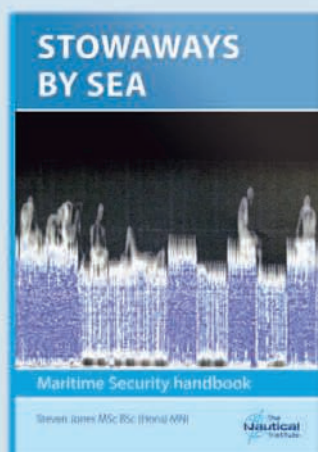
最近发生的一起案件刚好可提醒读者注意在印度港口使用某些种类的卫星电话所遇到的麻烦问题。某艘停靠在印度的杜蒂戈林港(Tuticorin)的商船的结关申请被海关搁置甚久且被课处罚金, 理由是海关宣称该船锚泊在港区锚地时使用舒拉亚(thuraya)卫星电话。当地治安情势因该船停港期间发生了恐怖份子清奈(Chennai)发动火车炸弹攻击而变得相当严峻紧张。根据本协会的了解, 加入其他互保协会的船只也在当地遇到类似问题。

据悉印度政府曾于2012年5月17日发布命令, 禁止在印度境内使用舒拉亚(thuraya)、铱卫星(Iridium)或其他种类的卫星电话, 原因显然是这类的卫星行动电话可能会被恐怖组织所利用。根据该命令, 使用卫星电话必须先取得该国电信通讯部签发的证书, 且每件申请案将依个案情况而定。当地船务代理业者应将船上的卫星电话之完整资料在船舶抵达该国港口前事先提供给主管机关。本协会建议会员们应先向当地船务代理业者咨询, 若遇到问题时应即请求当地联络员协助。



其它议题

《海上偷渡客》



本文是持续和会员分享最佳实务经「英国航海学会」(Nautical Institute)最近发行一本实用手册, 从实务角度提供建议, 让船舶采取必要的保全措施免受偷渡客骚扰、应付已经上船的偷渡客、搜集必要证据以及安排遣返。

这本手册主要的目标读者是设定为那些需要直接处理偷渡客的相关人员, 希望藉此提供有用讯息指导岸上及船上人员预作准备并施以必要训练处理偷渡客事故。手册内说明哪些人会非法偷渡上船以及他们从事偷渡所为何来, 并解释船舶贸易型态会影响到该船遇到偷渡客的风险程度, 同时阐明处理偷渡客事故时所有相关人士的职责为何, 而且强调事故通报的重要性。

充分了解可能遇到的风险并采取适当的应变措施, 才能确保船员在面临事故时反应得当并且使用合法手段保护自己以及维护船舶安全。面对偷渡客时必须谨慎小心, 并应以迅速、安全、有条理的方式处理之及纪录处理程序。这整个过程需要运用技巧、知识以及资源协助才能处理合宜。

以积极有信心态度采取正确行动, 加上来自岸方资源之协助, 船员们在面对偷渡客时才能够让自己及偷渡客彼此安全无虞、免受伤害。然后船员们可以着手必要措施尽速安排让偷渡客下船, 将其移交给第三人或主管机关接续处理遣返事宜。

首要目标是让偷渡客无法上船; 若无法达成这个目标, 接下来重要的是必须知道如何处理后续问题。若偷渡客已然上船, 必须尽速发现偷渡客藏身所在, 然后在顾及人权的情况下以安全方式将其禁制, 并尽量从偷渡客身上取得个人资料以利加速安排遣返。

该手册的作者Steven Jones先生是非政府组织「海事保安协会」的海事部主管。他曾在英国商船任职航海船副约十年左右, 在海上工作期间对于处理偷渡客以及在船上仔细搜寻偷渡客等工作相当有经验。当他迁往岸上工作后, 经常运用其经验及学识提供保全咨询服务给船公司。他另撰写过《海事保全 - 实务指导》一书(亦由英国航海学会于2012年出版)。

我们建议所有可能遇到偷渡客问题的相关人士参考《海上偷渡客》这本手册, 读者可径向「英国航海学会」订购此书:

www.nautinst.org

该手册售价20英镑(但「英国航海学会」之会员、训练机构或大量购书时得享有折扣)。