

风险观察家



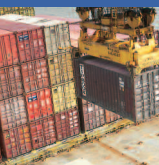
航海及船艺

1 船舶碰撞案例研究



风险管理

- 4 救生艇安全和防落装置(FPDs): 最新消息
- 5 损害防阻: 液货船货物短卸索赔案件评析



货柜及货物

- 6 液化石油气船货物短卸索赔: 岸槽可能无法受领全数货物
- 6 舱底污水警报装置
- 7 油菜籽渣饼: 以货柜运送所产生的问题
- 7 在亚洲国家处置基因改造(GM)货物

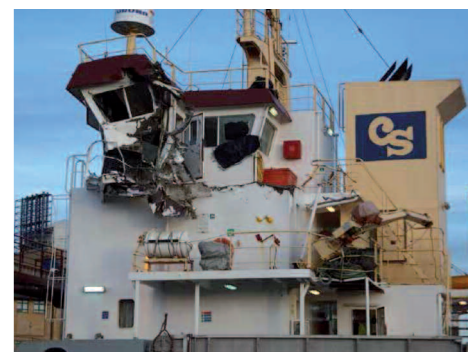


其它议题

8 出版刊物

船舶碰撞案例研究

PAULA C轮和DARYA GAYATRI轮案例: 当船舶航行于交通繁忙航道时, 适当的驾驶台团队管理之重要性不可言喻



DARYA GAYATRI轮和 PAULA C轮之受损情况

在2013年12月10日晚上2245时, 杂货船 PAULA C轮在丹佛海峡的分道通航(TSS)水域内往西南方向前进。当时夜色晴朗视线良好。该船系空载航行即将前往位于英格兰的普尔港。

PAULA C轮船长当时正负责航行值班瞭望。他在2300时下完夜令后就值班瞭望工作交接给二副。二副年约20岁, 当年6月才结束实习训练。该航次是他第一次以合格船副身分任职。

在该船驶经多佛港以前, 这名二副已经有10次都是独自一人当值瞭望的经验, 大多数都是从西班牙驶往德国而且海相当平稳的航程。他在8月份以增额见习船副的身分服务于PAULA C轮, 他开始在船上工作的3个月内都是跟随着前任二副(也是相当资浅的船副)在驾驶台当值瞭望。

在交接值班工作时, 二副注意到雷达上有数个目标船也在分航水道内往西南方向前进, 尤其是在本船PAULA C轮右斜艉方向距离1.9海里的某艘目标船。在雷达萤幕上显示目标船的自动辨识系统(AIS)资料时发现她是空载航行前往美国巴尔的摩港之散装船DARYA GAYATRI轮, 二副也发现到DARYA GAYATRI轮正在超越本船PAULA C轮, 两船最近会遇点距离(CPA)是0.5海里。两船都是在多佛港分航水道内往西南方向前进。

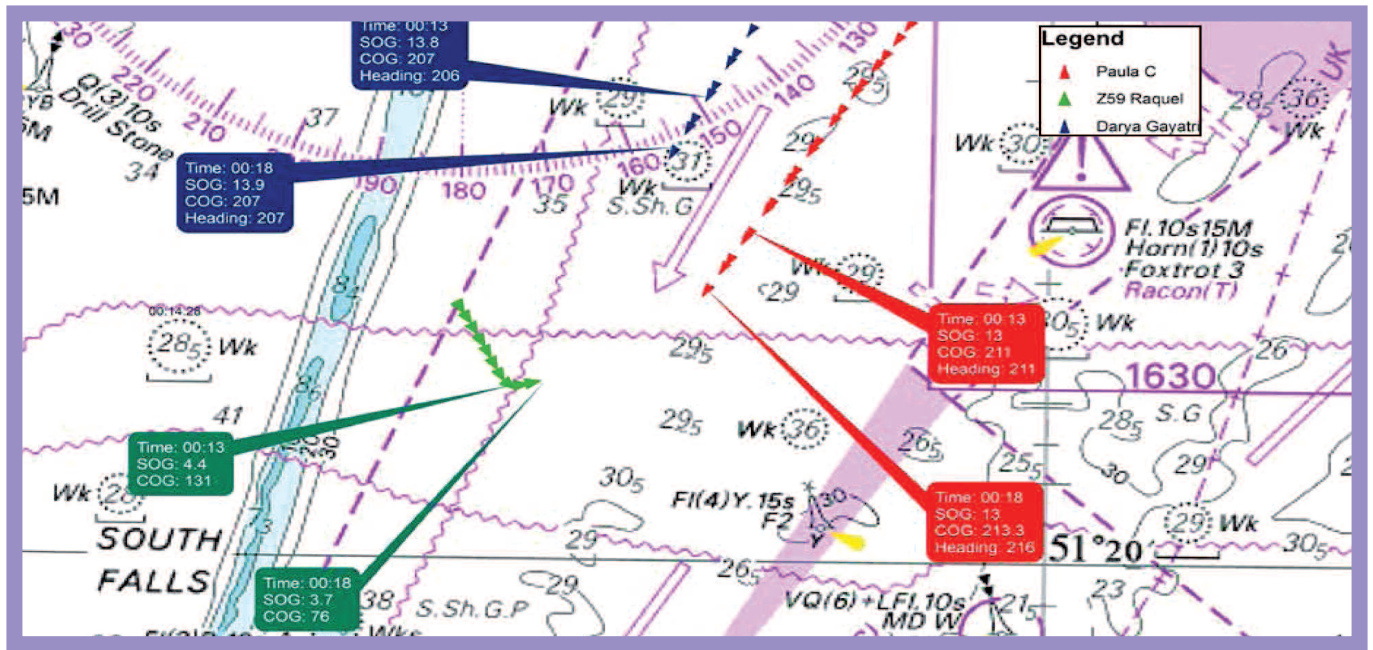
该轮船长在2305时离开驾驶台, 当时他告诉二副要按照航行计划行船, 且若有任何疑问就要通知他。二副当值那时没有干练水手陪同负责瞭望。

PAULA C轮在2345时抵达转向点, 于是二副把该船艏向从227度改为212度, 并在0000时把该船位置标绘在海图上。

到了0011时, PAULA C轮二副看到在本船的右侧船艏20度角方位有一艘船出现。他透过望远镜看到那艘船的左舷灯和甲板灯。从左雷达萤幕显示目标船的AIS资讯上他看到该船距离本船3.9海里, 与本船CPA是0.1海里。二副并未使用自动雷达测绘装置(ARPA)攫取(acquired)该目标船, 也没有利用AIS资讯辨识该船名字或状态。他自行评估认为该船会从右边到左边横越本船PAULA C轮船艏测, 而且本船是让路船。

然而事实却和二副的评估推论相反, 因为在PAULA C轮船艏的他船并非动力推进船舶(针对适用避碰规则之目的而言), 其实那是一艘比利时籍的渔船RAQUEL号, 她正在拖网作业捕鱼而且有依照相关规则之要求标示适当灯号。PAULA C轮二副并未发现此一事实, 或许是因为渔船开启的甲板灯出现眩光效果。那艘渔船当时正在进行拖网作业, 航向是153度, 船速为4.8节。

航海及船艺



两船在0013 和0018时之位置

船舶碰撞案例研究 (续)

渔船RAQUEL号的船长当时负责瞭望,他同时以目视、雷达和AIS系统监看邻近水域内的他船动态。渔船船长有看到PAULA C轮和DARYA GAYATRI轮这两艘商船正沿着分航水道前进,他也不知道本船应采取措驶离这些商船。到了0013时,当PAULA C轮在拖网渔船船左前方距离3.4海涅时,渔船RAQUEL号船长开始连续向左转向,最后目的是想要把渔船转往朝着西北方向航行。由于渔船RAQUEL号的操控性受限于捕鱼装置,所以她无法单次大幅度地转向。

在0018时,PAULA C轮二副把自动驾驶仪船艏向调整成230度,也就是往右转大约20度,因为他认为本船是让路船。此时渔船RAQUEL号和PAULA C轮相距约1.82海涅,但没有发出任何音响信号,而且二副也没有朝向本船右斜艏方向目视确认是否有其他船只与本船距离很近。

当PAULA C轮平稳地朝着新航向转向时,她的二副注意到几乎已在本船正船艏位置的渔船RAQUEL号已经改向东北方前进。在二副看来渔船的这个举动完全不合常理。二副不明白为何一艘动力推进且横向跨越分航水道的船舶会这样开船。他的反应是把PAULA C轮的航向再更往右转。到了0022时PAULA C轮的船艏向已改为266度,而渔船大约是在她船艏左前方30度距离1.1海涅。DARYA GAYATRI轮这时已在PAULA C轮右舷正横的位置距离约0.98海涅。

在接下来的两分钟内,PAULA C轮二副又调整自动驾驶仪把该船艏向往左转(改成253度)然后又改向右转(最多到287度)。

多佛港海岸防卫队(DCG)值班人员在雷达上监看到PAULA C轮改变船艏向。于是他使用VHF的第11频道呼叫PAULA C轮,想要问清楚该船当值二副的意图为何;

DCG:「先生,我看到你那里的状况了,呃,你可否告诉我为何你要用右满舵?」

PAULA C:「对呀,我这里有一艘船…嗯…要横越我的船艏…而且我开始让船了,但是对方已改变航向,通话完毕」,二副回答。

DCG:「先生,你说的是现在那艘在你船艏左前方的渔船吗?」海岸防卫队人员提问。

PAULA C:「对,那个呃呃呃是的,通话完毕」,二副回答的态度有些犹豫。

DCG:「那你现在打算怎么办?你是想要来个360度大回转吗?」海岸防卫队人员又再提问。

因为二副搞不清楚接下来该怎么做而且也失去对周遭情境的知觉,他这个时候竟把海岸防卫队人员的询问错当成建议。

PAULA C:「呃,我现在打算要…做,呃,要做360度大回转,通话完毕。是的,往右转」。

DCG:「你有没有跟朝着西南方走的那艘船DARYA GAYATRI轮通过?」

PAULA C:「没有,还没有。我还还在操纵我的船。我还没有机会去做」二副回答。

以上通话结束不久后,二副改用人工操舵系统并且把舵操到右舷35度舵角。此时PAULA C轮很快地往右转。他没有用目视或雷达的辅助来判断这样操船是否安全,也没有发出音响信号提醒他船注意本船正在向右转。他根本就不知道此时DARYA GAYATRI轮位在PAULA C轮右舷正横距离51公尺处。

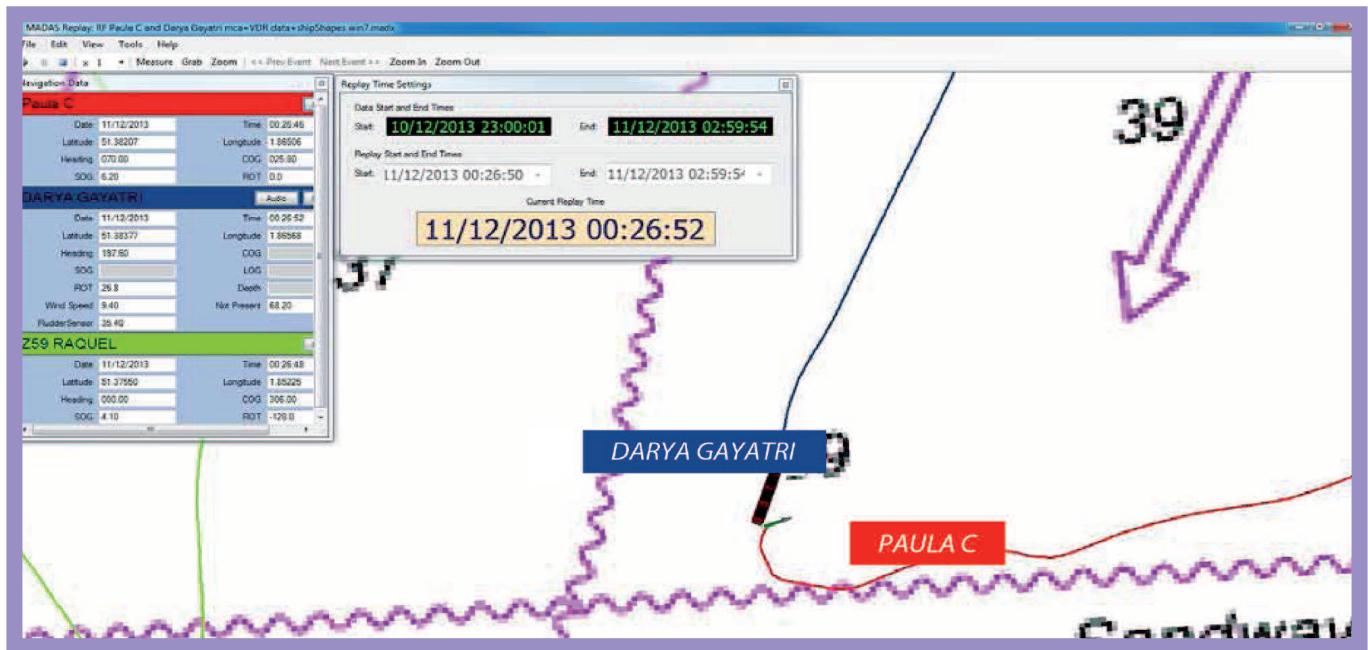
另一方面,在DARYA GAYATRI轮这艘船上,当时也是二副负责瞭望。他是一名相当有经验的船副,曾经随船行经多佛海峡这个水域3到4次。他当值时有干练水手陪同负责瞭望。在0023时,他判断PAULA C轮会在约0.2海涅的距离经过本船。他也知道渔船RAQUEL号位在本船前方从事捕鱼作业。他当时正在仔细观察其他这两艘船的动态。

因为PAULA C轮在0024时向右转,所以多佛海岸防卫队(DCG)值班人员在VHF第11号频道上呼叫DARYA GAYATRI轮,而该轮当值船副(OOW)也做了回答,双方通话内容如下:

DG:「多佛海岸防卫队,这里是DARYA GAYATRI轮,我有收到你们的对话,啊,说到他会做360度回转,啊,我会从他的左边开过去,通话完毕」。

DCG:「你明白现在的情况吗?」海岸防卫队人员说:「你可以确实看到渔船在你的前面,对不对?」

DG:「是的,多佛海岸防卫队,我可以看到我前面的渔船,他现在正朝着我转向西北方,通话完毕」,二副做了确认。



碰撞事故

DCG:「收到。先生,谢谢你。只要你明白就好。非常感谢」海岸防卫队人员就此结束通话。

当DARYA GAYATRI轮OOW在VHF上通话完毕后,他改用手动操船并指示负责瞭望的手水掌舵。

虽然两船上的当值船副都「心存疑惑」,但他们都没有通知船长来驾驶台。

DARYA GAYATRI轮的OOW在0026时下令左满舵,但并未施放音响信号。在此当时,PAULA C轮船向已加速转往297度。DARYA GAYATRI轮的OOW不知道此刻PAULA C轮正在向右转。他以为该船会从他的船头通过。他原来预期在本船已向左转后,两船会互相从对方的右舷通过。

0026时不久后,也就是DARYA GAYATRI轮下令左满舵之后的18秒时,她开始向左转。在此同时,她的二副注意到PAULA C轮船头正朝着本散货船转向过来。该二副于是向瞭望水手下达舵令右满舵,然后电话通知待在船舱里休息的船长说有另一艘船「非常靠近」。他并且以主机传令钟下令后退几秒钟试图减速,但随后认为已经没有足够时间让后退的动作产生效应,因此又改成下令全速前进。

0027时PAULA C轮的左舷驾驶台侧翼平台和DARYA GAYATRI轮左锚相撞。DARYA GAYATRI轮船长在碰撞发生的时候才刚好赶到驾驶台。在两船碰撞当时,DARYA GAYATRI轮船艏向是198度船速为12.9节;PAULA C轮船艏向则为070度船速为6.2节。

另一艘渔船RAQUEL号在0013时已开始向左转,所以当时她已驶离TSS,远离危险现场。

丧失情境知觉

英国海上事故调查局(MAIB)除了其他事实以外,还查明发现:

1) PAULA C轮船长让经验不足的船副航行于全世界最繁忙水域之一的水道时在驾驶台独自一人当值的做法,是非常不智的决定。二副自从取得船副资格后只大约担任过10次的驾驶台值班工作,按理说他还没有养成相当能力足以在夜间没有瞭望水手支援的情况下担任多佛海峡驾驶台当值的职务工作。所以当他第一次航行于如此繁忙的水域在碰到考验时却丧失情境知觉,也就不令人感到意外。

2) PAULA C轮二副未有效地使用船上的电子辅助系统保持适当瞭望,也未辨识出RAQUEL号是渔船。他在第一次更改航向到230度之前没有利用ARPA雷达上的「避让试操作」(trial manoeuvre)功能先行测试,也没有做完整的基本检查,例如在更改航向之前先确认本船右侧是否无其他障碍物。

3) 二副经验不足引来多佛海岸防卫队的介入,虽然介入的时机恰当且出自善意,但却也是促成事故发生的原因之一。虽然若是经验老道的船副或许比较不会受到海岸防卫队人员提问关于「360度大回转」的影响,但是对于一位年轻资浅的二副来说(考虑到他根本不知道接下来该怎么做),这样的提问就产生极大的影响力了。

4) 显然地在PAULA C轮的实务做法上无论情况如何都极罕见加派瞭望人员,就算有也次数不多。若当时有干练水手陪同二副在驾驶台上当值,他就可以协助二副执行职务(例如检查确认本船右侧海面是否净空、监看DARYA GAYATRI轮的动态、或是在必要时掌舵),并且帮助二副保持情境知觉。

5) PAULA C轮或DARYA GAYATRI轮的OOW虽然曾受各自船长的指示,但当他们「心存疑惑」时却都没有依指示通知船长来驾驶台。或许PAULA C轮二副不想打扰船长,因为船长在前一轮也是担任瞭望值班的工作而且交接后才刚刚上床休息。船长所下的指令「如有疑问通知我」必须要有意义且应确实执行才能达到效果,不能只有书面形式而已。



救生艇安全和防落装置(FPDs)：最新消息

近十几年来救生艇的安全标准已有持续改善，虽然步调有些缓慢。海运界已做了许多工作集中在改良设备的安全性以及加强必要训练。

英国海上事故调查局(MAIB)在2001年发布其「救生艇安全研究」报告，其提出的相关建议并已提交IMO参酌。这些建议后来演变成《国际海上人命安全公约》(SOLAS)第三章修正案以及《救生设备国际准则》(LSA Code)之主要内容，该准则已于2011年5月在海事安全委员会(MSC)的第89次大会上被正式通过采纳。

新规则要求应尽速评估所有现行使用之救生艇承重释放即回收系统(OLRRS)，最晚不得迟于2013年7月1日。这项评估程式目的在于确认OLRRS是否符合LSA Code(第四章)新订之要求。若发现有系统不符合要求者，则不合规定之释放装置需经制造商适当修改或更换为符合新要求之装置。修改或更换必须在2014年7月1日之后的首次排期进坞以前完成(但最晚不得迟于2019年7月)。

此项新要求之详细说明，请参考IMO辖下MSC发布之《通告第1392号》(MSC.1/Circ.1392)，其网址连结如下：
www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=30629&filename=1392.pdf

IMO通告函要点简述如下：

「每艘船之现有救生艇释放及回收系统需依《防落装置(FPDs)指示安装及使用指南》(MSC.1/通告第1327号)安装防落装置，直到该系统：

- 1) 经确认符合LSA Code之要求；或
- 2) 经修改并确认符合LSA Code之要求；或
- 3) 经确认符合LSA Code第4.4.7.6.4条到4.4.7.6.6条规则之要求以及前述指南第16条和17条规则(拆解检验)之要求；或
- 4) 经修改并确认符合LSA Code第4.4.7.6.4条到4.4.7.6.6条规则之要求以及前述指南第16条和17条规则(拆解检验)之要求；或
- 5) 更换新的救生艇释放及回收系统。」

包含在MSC通告函内的前述指南全文可连结下列网址参阅：

www.mardep.gov.hk/en/msnote/pdf/msin1350anx2.pdf

安装及使用FPDs时务必仔系参考指南之说明(请见MSC发布之《通告第1327号》指示)，以正确的方式使用相关装置，俾在不影响安全的情况下能真正享受到防落装置带来的好处。

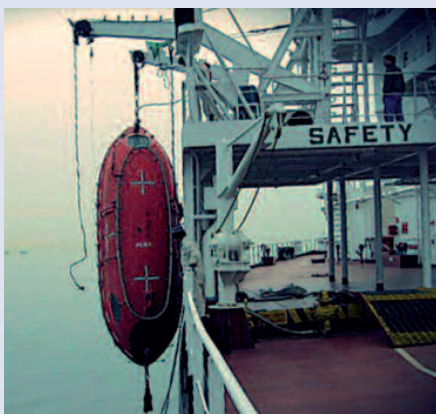
虽然新规则已自2014年7月1日开始生效实施，而IMO也已在2011年5月发布前述指南，实务上仍常见到许多船只未依要求安装FPDs。此外，本协会最近也曾接获事故通报，某船因救生艇释放钩故障但未安装FPDs导致救生艇不幸坠落海中。数名船员因此送医救治，所幸无人致死。

救生艇意外落海事故有各种不同的原因，不一定只涉及机件故障而已。船员对于船上安装的设备有时并不熟悉，机件设备疏于保养也可能是肇因之一。

使用FPDs可以有效地防止因释放钩故障或人为疏忽造成救生艇落海的意外事故。建议所有船东、营运人、船长及船员确实检查FPDs是否为船上普遍采用的安全设备。

纵使船上的系统符合LSA Code的新规定，制订这些新规则并非意味着可以完全防范所有意外事故的发生。所以应该鼓励船员们在船上召开安全会议时积极讨论使用FPDs的好处并交换意见。

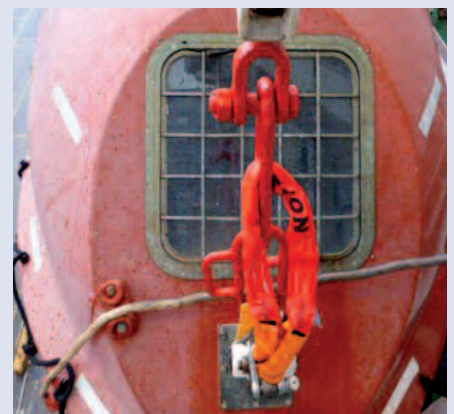
使用这项安全设备的好处显而易见。当船员在操作救生艇时它可以提供另一层的安全保障，或许更进一步可以恢复提振人们在紧急状态或是演习作业时对于这些救生设备的信心。



机件故障



严重后果



正确安装FPD

损害防阻：液货船货物短卸索赔案件评析



本协会近期回顾了许多液货船的货物短卸索赔案件，总索赔金额约为美金170万，其中包括了32件来自原油轮（索赔额美金102万）以及64件来自精炼油轮和化学品船（索赔额美金68万）的货物索赔案件。本文将特别讨论若干重要议题中的一项，也就是货物的纸上损失（paper losses）。

液态货物的计量方式有好几种：

- 计量其体积或质量；
- 以公制、英制或美制为度量单位；
- 在真空或大气状态下计量；或
- 在不同温度下计量

载货证券上所记载之货物数量与在卸货港时计量液舱内货物所计算出之卸货数量，根据所使用之计量单位若有不同，其数值通常也会出现差异。

在装货港和卸货港码头没有使用同类比较法（like-for-like comparison）计量货物的情况下，船舶是两者间唯一的共同因素，所以船上所采用的计量方法就成了重要的关键。若有货方检验师（cargo surveyors）在船上查验货物数量时，必须随时有船方人员陪同且应主动检查所有相关的液面间隙计量（ullage measurements）结果是否正确。

在许多液货短卸索赔案件中，货物实际上并没有短少。其实是在装货港之货物装船数量记载过高（overstated）或在卸货港之卸货数量记载过低（understated）。这类的货物短卸索赔就是所谓的纸上损失 - 换言之，船舶所承载之货物已经全部卸离货舱，而货物的卸船数量与载货证券所记载之装船数量若有差异，其实是因为岸方采用了和船方不同的方法来计量货物。

本协会最近做的损害防阻检讨结果发现，涉及精炼油轮和原油轮货物短卸索赔的案件中，各有30件和10件完全是关于货物纸上短卸之索赔。这些案件都是货方根据装货港计算之岸上数字，在卸货港宣称货物短卸而提出索赔。船方对于这类索赔应主张何种抗辩以拒赔，必须先评估究竟是船上数字或岸上数字才

是可信赖之证据。而为了要评估证据之有效性，又必须先判断在船上所做的检查和检验，其程度及正确性究竟如何。此类案件典型的范例如下：

- 在装载燃料油货以前，船上液货舱已经惰化且为干燥状态。
- 货方检验师已检查过所有相关液舱。
- 所有的加热管线已由检验师当场检测完毕且未发现任何异常。

液舱检查过后，出具由货方检验师及大副共同签署之货物装船数量证书。

在装货时以及装货完毕时，由货方检验师在液舱内测量液货间隙（译注：液舱内液体表面至舱顶之距离）。测量液间隙和货物温度时都是使用船上经校准过之MMC胶带。

装货完毕后，由货方检验师检查并确认所有的压载舱皆为空舱状态。

在装货港之货物数量：船上数字为61,751.399公吨，载货证券数字为61,876.849公吨，换言之，两者间有125.450公吨之差异。

货方检验师出具事实声明书（statement of facts），叙明船上收载货物数量和载货证券数量有所差异。有鉴于此差异，船长遂出具异议声明书（note of protest）。

在海上运送过程中，船员根据租船人指示将液货加热以维持温度接近摄氏40度。

当船舶抵达卸货港开始卸货以前，货方检验师计量了所有液货舱的液货间隙并确认船上承载之货物数字与该船装货数字之差异仍在小额可容差范围内。

装货前及装货后都有检查船上所有相关的液舱，并将所测得数量做成书面记录。

遗留在船未卸（ROB）货物之数量经检验师计量过后，确认所有的液货舱内液货都已卸出清空。随后货方检验师与大副共同签署清舱证书。

在卸货港之货物数量：船上数字为61,738.884公吨，卸货数量（岸上数字）为61,474.330公吨。

以上结果与载货证券记载之货物数量相比，据称短卸量为402.159公吨（短卸率为千分之六点五）

摘要

1) 未曾发现惰性液舱有任何漏泄现象。

2) 船上在装载和卸载货物时均作业正常。

3) 所需参数皆已检查确认并予以记录。

4) 根据不同的液货间隙检验报告，以船上数字而言，液货之卸船数量是正确无误的。

5) 未曾发现其他差异值（discrepancies）。

船长无从计量或检查岸上数字，所以他只能仰赖本船自行计量货物的装船数量。所以船方务必自为计量，若发现船上数字与岸上数字有所出入，应出具异议声明书，以利协会日后协助船方以此抗辩货物短卸索赔。

货柜及货物

液化石油气船货物短卸索赔：岸槽可能无法受领全数货物



本协会最近处理某案件，虽然因为岸槽本身的缘故以致无法受领更多货物，但该案的液化石油气(LPG)运送人仍接到来自卸货港的货物短卸索赔。

因为在常温和常压下的LPG极易挥发，所以需将其加压成液态运送。当LPG受压装载在船上时，它呈现液体状态，但在被泵出卸船的作业中它会气化而变成气体状态。全部数量的货物不一定都能被泵出卸船，因为必然会有一些数量的气态货物遗留在船未卸(ROB)，至于其数量多少则视周围温度高低而定。这是无法避免的现象，因此船东和租船人通常会在租船契约中约定特殊条款加以处理。

在系争案件中，收货人以货物短卸为由提出索赔。调查结果显示ROB稍微高出正常容差，但那是因为卸货码头不允许该船把气化货物卸完，其理由是岸槽压力过高。换言之，岸槽无法再受领更多的货物了。船长于是制作异议书(LOP)，但码头方要求关闭卸货管线却无书面指示，船长也无法让码头代表在他的异议书上共同签名。

在这样的情况下，使得船方很难拒绝货方随后提出的货物短交索赔，因为无法充分证明货物短交是因为岸方码头无法受领更多的货物所致。

据了解目的港码头在卸货作业中以口头方式发出「停止」(STOP)指示，在液化石油气业界算是常见的做法，而船长几乎不可能取得码头方的书面指示。果若如此，则船长或大副应把所有来自码头方的指示清楚地记录在甲板日志簿内，并在情况允许时要求岸方人员在日志簿上签名，俾以证明是码头方拒绝受领更多货物。除此之外，船员应在装卸时间表(time sheet)或LOP内清楚叙明码头方所做出的指示。在航海日志簿上清楚地写下注记，会比仅仅只有出具LOP还更容易成为更强有力的证据。

舱底污水警报装置

本协会又再一次处理了因为船员疏于理会舱底污水警报导致货舱淹水的案件。该事故发生于例行检测货舱里的舱底积水情形时(由刚上船任职的大副主导这项检测工作)。当时可能是因为舱底污水系统出了问题，使得海水经由故障的水阀流经污水井而倒灌回流到邻近货舱内造成淹水。当大副和其他船员专心监看检测中货舱内的水位高度和汲水情况时，却无人注意到邻近货舱(装满货柜)的水位也正在缓慢上升。

其实淹水货舱内的警报并未故障而且还持续了很长一段时间，大概有10个小时左右。但是大副却一直按重置钮重新启动警报器，其他船员也因为专心监看检测中的那个货舱污水警报反而未曾料想到其他货舱的警报器会启动，所以根本就忽略了邻近货舱内的这个淹水警报。

当船员最后终于开始检查时，才发觉到邻舱的水位已经升高到淹没了舱内的许多货柜，还有其他货柜是部分淹在海水里，舱内海水量约高达100立方公尺。因为这次的货舱淹水产生了许多货物索赔案件。船员应以此事故为警惕，若在船上发现有任何警报启动，纵使一开始以为可能是警报装置发生故障，也应立即详查出原因。

本协会已经处理过许多索赔案件皆因船员对于船上启动的警报误认为警报装置故障而未加理会，最终却造成意外事故。本案件遗憾之处在于货舱淹水当时，大副所做的工作原本就是要预防这类昂贵索赔的发生，但却不幸仍酿成淹水意外。

油菜籽渣饼：以货柜运送所产生的问题

散装船运送人对于油菜籽渣饼这种货物想必相当熟悉，但本协会最近却遇到了油菜籽渣饼以货柜运送而产生了问题。

油菜籽渣饼是把油菜籽以机器榨过油后剩余的渣料。油菜籽渣饼在《国际海运危险品准则》(IMDG Code)中被列为第4.2类 - 也就是易自燃的物质。另外根据《国际海事固体散装货物准则》(IMSBC Code)的规定，它被列为B类货物，也就是「具有化学性危害且可能会使船舶面临危险情况的物质」。根据国际规则，有下列三种的种籽渣饼被分类为可能具有危害性：UN1386(a)是含油量大于10%，UN1386(b)是含油量小于10%但大于1.5%，以及UN2217是含油量小于1.5%。

最近发生的那起案件是关于2个货柜内装的油菜籽渣饼以船舶在海上运送时竟然自燃起火。所幸仰赖船员们的迅速专

业应变措施，火势平稳地被控制住。但该船必须中途偏航停靠避难港以将这两只货柜卸船并由当地消防人员接手灭火。后来该船位谨慎起见又把另一票类似货物也在中途港卸船处置。结果第二票货载的3个货柜在卸案后竟也起火燃烧。

事后调查发现拖运人申报货物时误将其错报为另一种不具危害性的货物。

船公司应该要设置相关作业准则，以确保当货方预订载货舱位时，船公司人员会依IMDG Code规定查核该货物是否为危险品，且应主动要求托运人正确申报货物。



在亚洲国家处置基因改造(GM)货物

有些亚洲国家关于基改(GM)农产品的进口颇有争议，但这却让船东产生困扰，尤其是当货物受损或被拒绝受领迫使船东须设法找寻残值商承购处置的情况。

若受货人拒绝受领基改货物并将其抛弃给船东处理，有时候要如何适当地处置货物并不是一件简单容易的事，处理起来很可能相当费时，而且在大多数的情况下又相当昂贵。

个别国家对于基改货物的进口采取不同的处理方式，而且国内法规亦无清晰、统一的规范。所以纵使咨询当地人士也不易获得明确和一致性的意见，也难以提供船东做为参考。

本协会最近就曾处理过这样的案件，有100公吨的基改芥花籽货物因船舶碰撞事故而湿损，使得日本受货人拒绝将货物卸船。在日本无法寻得对该批货物有兴趣的残值商。当地预估处理该批湿损货物的费用超过美金200万，因为必须安排货物熏蒸以及检疫。当船方试图寻找其他费用较为便宜的替代卸货地点

时，船方得到的意见是因为这是基改货物，所以中国或俄罗斯都不会同意接纳这批货物，就算是要在我国内销毁也不行。此外，当该船抵达中国修船时，当地海关对该船做了详细的检查并实施极严格的安全措施以避免接触到湿损的基改货物。当该船最后要驶离中国港口时，当地海关又做了最终检查以确认货物仍在船上并未卸岸。

南韩虽然允许以销毁为目的进口基改农产品，但是海关和卫生当局设有严格的规定，而且所需的书面档程式又相当耗费时日。包括必须签发载货证券给负责销毁作业的承包商以及从货物原始装货港之主管机关取得植物检疫证书等。

因此我们建议船方处理基改货物时要特别小心，事故发生后必须立即咨询当地人士提供意见以避免情势变得太复杂。

尤其是和残值商和负责销毁作业的承包商打交道时，他们必须确认会负责安排货物进口事宜并且会取得当地主管机关的相关许可。有很多国家对于未经许可将基改货物卸船，纵然是为了销毁货物之目的，会以巨额罚金，有时甚至是课以刑事责任，以处罚船只和船员。

Tindall Riley (Britannia) Limited
Regis House
45 King William Street
London EC4R 9AN

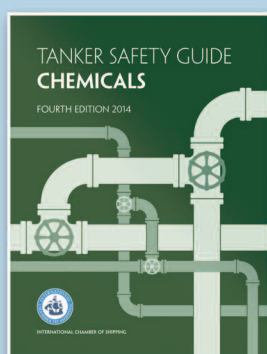
电话: +44 (0)20 7407 3588
传真 +44 (0)20 7403 3942
www.britanniapandi.com

《风险观察家》由不列颠船东责任互保协会发行, 全文可上网查阅, 网址为:
www.britanniapandi.com/en/news_and_publications/
risk-watch/index.cfm

不列颠船东责任互保协会欢迎各界复制《风险观察家》之内容, 但复制行为应先取得编辑之书面许可。

其它议题

出版刊物

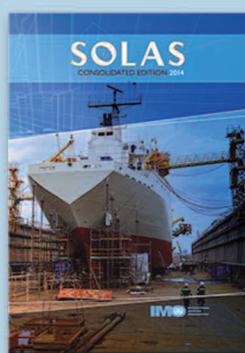


ICS液货轮安全指导(化学船)

国际航运公会(ICS)已发行全面改版的第四版「ICS液货轮安全指导」, 已取代2002年时发行的旧版手册。这份指导手册已全面改写, 说明最新的业界最佳实务做法, 并且广泛纳入业界专家提供的意见。该指导手册有考虑到国际海事组织于2014年5月通过采纳的《1974年海上人命安全国际公约》(SOLAS)之重要修正内容, 同时也对IMO关于液化轮的安全规则再做一次大规模的回顾复习, 而上一次做这样的回顾复习动作已经是大约十年前的事了。

关于这份指导手册的详细资料和订购方式, 请连结下列网址:

<http://goo.gl/nlNKjS>



国际海事组织(IMO)最新出版品

关于IMO所有的出版品和订购方式, 请参考IMO官网上的出版品网页:

www.imo.org/Publications/Pages/Home.aspx

SOLAS 2014年合订版

《1974年海上人命安全国际公约》(SOLAS)涵盖了多方面设计来加强航运安全的措施。当年发生「铁达尼号」沈船惨剧后, 国际间遂于1914年首度通过这个公约, 此后再有四个新的修订版本。现行版本系于1974年通过采纳并于1980年生效实施。

这份最新的合订版把公约内文完整呈现, 另含1978年和1988年的议定书以及历年来所有的修订条文, 对于业界人士来说应该是相当有用的参考资料。



IMDG Code 2014年第37号修正案及增补篇

1965年(由IMO)首度颁布IMDG Code (《国际海运危险品货物准则》), 此后成为在海上处理危险品货物及海洋污染物的所有相关作业之标准指导方针。该准则原先用做建议各国政府为实施1974年SOLAS公约和MAPROL公约附录III之目的而制定内国法律时, 可以其做为立法基准。但该准则在采纳通过第35号、36号和37号修正案后, 将自2016年1月1日开始强制生效实施, 但各国政府可在2015年1月1日起自行决定是否要适用其全部或部分规定。

编者的话: 我们相当努力地维持以及添增本风险观察家季刊内文章之有益性、相关性、以及阅读趣味性。非常欢迎读者提供意见到电子信箱: rwatched@triley.co.uk

(中文翻译: 不列颠船东责任互保协会驻台湾代表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, 则以英文原文为准)