



## 对源自卫星定位的修正

伦敦保赔协会在进行船舶检查过程中有时发现，船上航次计划制定的方式和方法有可以改进的地方。例如，在最近的检查中，一个显著的问题是，并不是所有的驾驶高级船员都意识到，在将 GPS（全球定位系统）船位标定在海图上之前，如果使用的海图不是参照 1984 年世界大地坐标系（WGS84）进行绘制则需要对 GPS 定位进行重要的修正。

任何海图上表示为经度和纬度的地理位置，都是参照某一“大地坐标系基准”进行标注的。大地坐标系基准是一个确定地球表面位置的参照物。鉴于世界上存在着不同地域性的大地坐标基准，对于地球上某一特定的位置，经纬度坐标在参照不同基准时会有极大的差别。因此，两张同一区域但依据不同基准的海图，对于同一地理特征，如浅滩或者灯塔，可能会显示出不同的经纬度坐标。

GPS 接收机通常应设定为参照 WGS84 显示船位，并且此种设置应在每一单独的 GPS 接收机上检查。然而，船员必须意识到，由于许多版本的海图依然在使用，在海图上标注船位前，不得不参考 WGS84 对卫星定位进行修正。在制定航次计

划时，驾驶高级船员在船位标注于每一海图前应随时检查海图上涉及到需要对源自卫星定位进行修正的信息，并提醒驾驶人员注意任何存在的修正。

协会最近遇到一起船舶搁浅事故，事故原因部分是由于对 GPS 的绝对依赖，同时，另一方面的原因是由于在海图上标注船位前，船员并没有认识到一个已经适用于 GPS 定位的重要修正。该起事故也显示出提醒会员注意这一问题的必要性。在该事故中，船舶近岸航行，驾驶高级船员在到达转向点前大约 0.5 海里开始大幅度转向，船舶随后搁浅。调查显示，高级船员仅仅只依据 GPS 进行导航，并且甚至在正常航行的计划中，并没有意识到多数使用中的海图定位标注上对于 GPS 的一

个重要修正。当时如果制定了一个更加详细的航次计划，会提醒没有经验的高级船员注意到有关危险，并且会要求他们使用多种方法来确定或者检查船位。

在英国海岸警卫队出版的“海事指南”379 期中对于上述议题有基本介绍，详情可以从 <http://www.mcga.gov.uk/c4mca/mgn379.pdf> 网址进行下载。



在不参照 WGS 84 标准绘制的海图上进行船位标注

### 本期导读



非故意的毒品走私的风险



集装箱短缺



环境风险管理





## 非故意的毒品走私的风险

**最近协会收到的一些报告，突显了船东在处理船上发现或者怀疑存在毒品走私问题时会面对的困境。**

其中一个案件可以很好地说明船东就此可能面临的两难困境。该案中船舶在驶离某个哥伦比亚港口后，船长注意到水下检验的DVD显示下舵销的检查道门丢失。在船东考虑安排在航行途中或者卸货港进行进一步检验的过程中，有一个问题他们不得不谨慎考虑，即如果调查确认船上存在毒品，船东可能面临的后果。一方面，船东可能从直布罗陀当局获得船舶将不被扣留的确认。然而，船东无法从克罗地亚卸货港当局获得类似保证。尽管根据以往的经验，克罗地亚卸货港当局可能只是会简单地与船员进行面谈，但是当局采取更加极端行为的风险仍然不可排除。

协会遇到最近在委内瑞拉发生的类似事件证明，此类事件涉及的后果可能相当严重，一旦发现毒品，船舶将被扣留相当长的时间，甚至被没收。在损赔公告第44期中协会曾经提到，对于由于毒品走私所导致的船舶扣押的风险可以通过劳合社市场投保，保险责任覆盖租金以及船舶损失。然而，委内瑞拉的严重局面已经在保险市场引起反应，战争险承保人在2009年6月将其列入增强风险地区的名单。

同时，在这种情况下并不是只有船舶遭遇风险。今年5月，当局在*Astro Saturn*轮藏匿于舵杆筒内两名偷渡者的私人物品中发现毒品，为此船长和大副被判处8年监禁。因此，严格执行旨在检查毒品贩运的船上程序和认真警戒在委内瑞拉是极其重要的。当然，并不只是委内瑞拉。在南美和世界的其他地方，与毒品贩运有关的对于船舶和船员的风险也同样存在。2007年，在希腊发生的*Coral Sea*案件就是典型。

相反，也有相对低风险的地区，特别是那些加入BIMCO ([www.bimco.org](http://www.bimco.org)) 谅解备忘录的国家。这15个国家的当局和BIMCO的成员同意联合采取措施，打击毒品走私，包括印发在每一个国家的联系人的名单，便于船东在担心船上可能存在毒品时进行联系。尽管在备忘录中没有明确规定，但是备忘录希望对于在船东向当局报告可能存在毒品情况时，当局会限制对船东和船员采取处罚性措施，以便促进行业内的合作。

鉴于在船上发现或者怀疑存在毒品的严重后果，会员应在此类情况发生的第一时间立即与协会取得联系。

# 无人收取的货物

## 鹿特丹规则项下一个实际的解决办法



**关于集装箱数量的有限问题的报告，近期在业界广泛见诸媒体报道，一些承运人表示这种状况将在接下来的两年持续下去。**

造成这一问题的其中一个承运人无法控制的因素，是那些无人接收的货物导致集装箱滞留而长期无法被投入运输循环。尽管这是贸易中长期存在的问题，但是随着经济的下滑，以及收货人和货代公司的不良财务状况，都导致了无人接收货物状况的增加。很多情况下，根据港口使用协议项下条款，承运人常常发现他们要承担货物的堆存和保管的费用。

尽管承运人通常可以通过出售无人收取的货物获得的款项来抵消堆存的费用，但是有时候很难在当地执行这项权利。因此，在提单中加入保护性条款以保障承运人的法律地位是一个明智的预防措施。例如，可以在提单中规定，如果货物在指定的时间内不被接收，承运人将有权处置这些货物。同样重要的是，承运人应当给代理明确的指示以监控状况，如果货物在提单项下指定的时间内没有被接收，代理应当及时告知承运人。

如果不及时采取措施，承运人的这项权利很可能会丧失实际意义，因为时间越长，堆存费用就越高，最终费用可能超过货物价值，特别是那些易腐烂的货物。

一旦鹿特丹规则生效，第 48 条可能对于承运人有所帮助。该条规定，如果货物在指定的期间或合理的期限内未被接收，在通知收货人、货物实际控制人或托运人后，承运人不仅可以在任何适当的地点储存货物或依据当地法律或习惯处置货物，还有权从集装箱里拆箱卸货。尽管这样会增加货物失窃的风险，但是第 48 条作出重要的规定，除非索赔人能证明遗失或损坏是由于承运人没有采取合理的措施来保管货物而造成的，并且承运人应当知道其未采取合理措施保管货物会导致这样的遗失或损坏，承运人对于货物未被交付期间发生的货物遗失或损坏不承担责任。



承运人可以进行集装箱拆箱卸货的这一权利应该能帮助班轮经营人迅速重新取回集装箱，避免可用集装箱数量进一步的消耗，同时也可能提供一个比出售货物更迅速的解决方案。一旦拆箱卸货，任何随后发生的堆存费用都仅仅与货物有关，这在某种程度上有助于将解决问题的责任转移到港口方。

此类情况下保赔保险的责任覆盖范围并不十分清晰，但协会鼓励会员在这种情况下尽早通知协会。希望在鹿特丹规则适用的时候和地区，其规定可以给经营人提供更多帮助，以便于管理这些状况并降低堆存费用的风险。

# 人身伤亡索赔

**最近，菲律宾最高法院作出判决，判定一名船员因为先前就存在的疾病在雇佣合同结束后死亡将不能得到补偿。该最高法院的判决维持了上诉法院的判决，并改判了先前由国家劳资关系委员会（NLRC）作出的决定。**



在开始海上服务的一个月内，该船员开始发病并发现伴随有不同的病症，包括艾滋病晚期。一个月后，船员被遣返，并于 2 年后不幸去世。

该名船员雇佣前的身体检查报告（PEME）没有包含艾滋病毒感染的检查，同时他向船东隐瞒了其病况。尽管艾滋病毒感染的检查结果在船员被雇佣之前已经存在，但是报告没有确定病员姓名。国家劳资关系委员会（NLRC）因此决定，船东未能证明该船员的艾滋病毒感染在雇佣前已

经存在，而且他的工作合同恶化了他的身体状况。船东成功地进行了上诉，上诉法院认定雇佣前的身体检查报告（PEME）只是简单地证明其是否适合工作，而并不是对于其真实健康状况的详细调查。法院进一步认定，船员未对其真实的健康状况进行披露，并确定没有证据证明其疾病与其工作条件有关。

船员家属上诉至最高法院，最高法院维持了上诉法院的判决。



## 环境风险管理

**最近来自美国的新闻报道显示出强烈的信号，提醒船东注意涉及违反 MARPOL 公约的案件会导致巨额的罚款，同时美国官方会利用船员支持这些行动。**

该新闻报告涉及由于一艘最近新造的散货船靠泊美国港口时，船员故意造成污染事故引起的刑事诉讼。在船舶到达美国时，一名船员将一张纸条递给了海关和边防检查人员，因此招致了美国海岸警卫队的调查。纸条上称轮机长指挥通过环绕在油水分离器旁通管向舷外排放废油。据报导在后来达成的和解协议项下，船东支付了 400 万美元的罚款，同时还被要求执行“加强环境符合计划”的有关条款。报告没有提到涉案船员是否被处以部分罚款。

尽管船东对于此类违法行为在美国可能面临的经济后果高于其它地区，但此类刑事处罚的风险并不只限在美国。因此，我们提醒会员要对向舷外排放污染物的风险保持警惕，同时提醒会员此类违法行为的举报有时源自机舱船员的指控。

ISO14000 过去 10 年的发展以及越来越多的 ISM 规则的修正案表明，对于环境风险的关注和相关规则正在逐步增加，这要求对确定的环境危险源进行风险评估。基于这种背景，我们鼓励会员将确保环境保护的措施并入船舶的 ISM 安全管理体系 (SMS)。公司以及个人责任的划分应该明确，高级管理层也应强调不采取环境保护相关措施将导致的

严重后果。应当对岸上及船上遵守环境保护和设备操作的培训的有效性进行评估，公司全面的年度审核也将会有助于确认环境保护措施是否被遵守，这种年度审核最好在不公布的情况下进行。

同时，除了将环境保护措施加入船舶安全管理体系 (SMS) 外，我们鼓励会员实施可操作性的船上措施，以避免故意违反公司环境保护政策的行为。一些明显的预防措施包括：确保相关设备，例如油水分离器 (OWS)，的操作应当由高级轮机员进行适当地授权和监督；当油水分离器不使用时，关闭舷外排放阀并锁死，并由轮机长保管钥匙；将可用作油水分离器旁通的软管和法兰保存在安全的地方。为防止未被授权的旁通连接，可以将特定的数字标牌安装在管路法兰上。

对于这个问题的其它信息，会员也可参考协会 2005 年 6 月 9 日和 10 月 21 日的通函。

## 阿根廷 海关申报



**协会注意到近期在阿根廷港口船舶被征收海关罚款的数量有增加的迹象。**

特别是对于作为海关清关程序的一部分，船舶“备品清单”中所要求申报的内容，港口当局似乎趋于采取极端严格的态度。不做类似的申报，或者申报的信息存在不准确的内容，都将导致巨额的罚款，甚至在一些情况下，未申报的货物会被扣留。

举例说明，我们需要提醒会员，近期的部分案件涉及未申报起货设备包括船舶的抓斗以及备用索具被当局认定构成违反海关条例。因此，我们建议对于完整准确的海关申报要给予高度关注，船上应保留经海关官员签字的“备品清单”的副本，便于在需要时提供。

