



The London P&I Club

# 伦敦保赔协会 防损公告

2016年9月 | 第67期

## 网络风险

### 航运业新领域的漏洞

随着信息技术在商业的广泛应用，网络攻击的风险对船东及其船舶是潜在的最大威胁。2015年波耐蒙研究所 (Ponemon Institute) 发布的研究报告表明在过去一年的针对39家基准机构的网络损失增长了14%，而该机构的年均成本为每年410万英镑（分别从628,423到160万英镑不等）。

#### 金融和数据风险

对于航运公司，目前面临这类损失的是业务里的“后台”——会计、付款和银行业务。金融数据、船员信息和交易方的保密材料均容易受到黑客入侵，在此领域的管理规范日益增多——主要由欧盟主导，要求公司采取预防措施，汇报数据损失。并通过常规部署良好

的网络卫生、最新的防火墙、渗透测试以及员工培训来防范此威胁。

即便如此，风险仍会通过第三方出现。如港口代理，他们的电脑系统可能易于被攻击，而其职员在这方面得到的培训也甚少。从最近几起案子中显示，他们的系统能轻而易举地被入侵，让诈骗

犯通过诈骗邮件将款项转移到自己的账户。一些基本的措施，譬如通过电话确认付款指示，对于防范此类骗局大有帮助。

#### 实体风险

比较少为人所认知的风险是对于船舶本身的实体风险。我们发现，这种情况在传统船公司和他们的船队中尤为显著。虽然该风险在目前而言并不高，但由于船载资讯科技 (IT) 使用的增加，即便在无单一网络控制多个系统和网络连接信号弱的时候，网络攻击对船舶操作性都存在着潜在的严重风险。普遍使用此类技术的例子有自动识别系统 (AIS)、电子海图显示与信息系统 (ECDIS)、全球导航卫星系统 (GNSS) 和电子航海系统 (E-Nav)。主要和辅助推进系统也日渐依靠电脑取得高效操作。

尽管网络攻击可以是有意为之，目前的风险看来主要是关键系统无意招致了病毒。比如说，一个船员在ECDIS系统连接USB给手机充电，从而感染病毒导致整个系统无法运行。这是个昂贵的错误。船舶的维护系统和推进系统也一同暴露在黑客/恶意程序的风险中，如果网络攻击使关键系统在关键

[点击查看详细报告](#)



本期导读

聚焦损失预防

系泊站

协会检验师



时刻失效，带来的后果可能很严重。所有成功的攻击都要花费巨额成本来解决。

庆幸的是，网络攻击所导致的实体危害事故仍不多见。原因有几个，但目前主要是因为航运业一般不多见于公众（黑客落手目标）网络以及网络犯罪者有较多相对更容易得手的目标。但我们也听说过海盗操控GPS数据以诱导船舶偏离航线；以及海盗入侵船舶管理系统来辨认那些船舶没有武装保安人员随行；以及毒贩入侵码头集装箱管理系统以监视和控制藏有毒品的集装箱动态，以躲避检测。

随着“物联网”被航运采用，船舶系统通过中央控制，持续性对岸联系，维护和诊断越来越多通过设备USB端口处理，风险只增不减。网络犯罪数量的增长从任何角度来看都是令人震惊的，

随着其他行业安全性的提高，航运业也将成为攻击目标。因此航运业是时候主动考虑这些问题的对应之策。

### 未来之路

跟处理任何操作问题一样，都需采用经过试验的可靠风险评估方法。考虑风险，衡量后果，采取适当方法以降低风险。与一般的海运风险类型不同的是，IT和网络在大部分海事专家的经验之外，故此需向资深的IT顾问寻求帮助。培训是关键，毕竟目前最高的风险来自船员非故意将病毒导入设备或通过点击不良链接所导致。但如果风险评估能做到足够彻底、船员通过培训以加强警觉性、懂得如何应对攻击，那么在网络犯罪瞄准你的公司时，船舶和船公司将得到更好的保护。

**Philip Roche**

诺顿罗氏律师事务所，合伙人



## 聚焦损失预防

会员们应该还记得防损公告66期，协会推出了一系列防损安全快讯——名为聚焦损失预防。快讯检视多个领域中的操作并指出通过良好的操作方式能减少潜在事故/索赔的发生。

该指导文件的第二期由协会与TMC海事咨询公司合力完成。在国际海事咨询方面，TMC一直占据着领头地位。本期主要内容如下：

- 第4期：润滑油分析
- 第5期：工作许可
- 第6期：集装箱损失的起因和预防

集装箱损失依然是协会及国际保赔协会集团在防损论坛上讨论的重点，希望本期内容可为会员的日常运作提供帮助。

润滑油分析是轮机舱至关重要的常规操作，而轮机舱作为船舶操作的一重要环节值得被重视，然而却能够容易被忽略。协会意在从防损的角度继续关注轮机舱操作。

本期内容的第二个分析系列是工作许可系统及其适当管理和范围。

每份须知以PDF格式发布，并可从协会网站下载：[www.londonpandi.com/loss-prevention/lp-focus/](http://www.londonpandi.com/loss-prevention/lp-focus/)



## 系泊站



**在协会委任的检验师对船舶系泊站及其周边的检验记录上，协会对其中频繁出现的负面结果持续保持关注。**

最常见的结果有：

1. 重点区域没有涂抹甲板防滑漆
2. 突出物件和平台没有设立危险标示
3. 对反弹区域危险性的认识不够高

关于防滑涂层的问题，协会的建议是船务人员对系泊站进行风险评估，以确定此类涂层的最佳涂抹位置。协会还建议在甲板漆料中使用规定的添加剂，而船舶甲板漆料指定的添加剂通常在船舶的《涂层技术文档》中能找到。现在业界普遍认为70%的船漆过早破损的情况都是由表面处理工作粗劣造成的，因此做好船舶表面的准备处理工作是船漆持久耐用的关键。

做好危险标示可减少绊倒等危险情况的发生，另外，船务人员在系泊站进行风险评估时，也要注意头高处的危险。

在协会的检验报告中，反复出现对反弹区域危险的意识不够高的负面结果。为了让检验师在做评估时直接与船员对话，协会规定其委任的检验师必须评定负责操作系泊的船员的危险性意识，作为其调查问卷的其中一部分工作。

协会欣喜地发现，在调查表的最佳实践部分，不时记录了一些值得借鉴的操作，比如让船员在进行操作前参与“工具箱”会议，鼓励他们及早对每一次系泊操作进行周全的考虑，特别是对已经安排好的系泊计划。

另外，最新一期的《商船海员安全工作守则》（2015版）明确提及一个业内不清晰的问题，即那部分甲板应涂抹反弹区域标志的问题。2015年版的《守则》指出：“26.3.3——系泊甲板应避免涂抹反弹区域标示，因为这些标示可能造成一种安全的假象。”



Guy Webster 船长



Josefina Jofre

# 协会 检验师

Nortica Marine 于 2004 年在乌拉圭蒙得维的亚成立，是一家完全独立、提供海事咨询服务的英国公司，创始人 Guy Webster 船长和法律专家 Josefina Jofre。

Nortica Marine 为船东互保协会、承保人、律师和船东在拉美地区为海损事故索赔提供支援，以及船舶检验和调查等服务，特别为伦敦保赔协会提供专职服务。

2014 年，Nortica Marine 的业务转移到法国马瑟兰和瑞典斯德哥尔摩。

Guy Webster 船长的航海事业起步于上世纪 70 年代中期，现在是一名经过认可的海上船舶、海上船舶检验数据库 (OVID) 和通用海事检验文件 (CMID) 检验师，以及国际海事检验机构 (IIMS) 的正式会员。

Guy Webster 船长拥有丰富的航海经验，经历了从甲板实习生到船长的层层历练，并且在不同类型的船舶上都有过实操经验，包括液化气船、油轮、化学品船、集装箱船、散装货轮、杂货船以及客船。

另外 Guy Webster 船长还曾是阿联酋港口的领航员和代理港务长。在 1996 年，船长在一家英国船舶管理公司担任国际安全管理部 (ISM) 主管，并为该公司的渡轮运营获得了当时第一批签发的符合证明 (DOC)。船长先后在伦敦

Noble Denton 咨询公司、Global Maritime 咨询公司以及在伦敦的英士律师事务所担任调查人员。之后，船长出任伦敦海事咨询公司 (LOC) 休斯顿办事处的副总裁，直到 2004 年创立 Nortica Marine。

由于有自升式钻井平台的检验经验，船长接受 2015 年石油公司国际海事论坛 (OCIMF) 的邀请，对在海上船舶检验数据库 (OVID) 中开发自升式钻井平台的检验模式进行评论并提供了专业意见。

Guy Webster 船长称：“在检验工作中，经验是不可替代的一个要素。除了对国际法律法规有详尽的了解，常识、熟练的航海技术和冷静的头脑也同样重要。”

Josefina Jofre 拥有专业的法律背景和长达 35 年的处理客户关系的经验，她表示：“过去 12 年来，Nortica Marine 取得了重大成功，原因在于我们努力维护重要客户的利益。我们注重快速的反应、出色且注重经济效益的服务、灵活和全球性的业务覆盖，以及认识到高级专业水准、良好专业素质、杰出沟通技巧的重要性。不仅如此，我们的服务重点还包括能够使用西班牙语、葡萄牙语、法语和瑞典语等语言进行检验和出具报告。我们的服务完全独立，不隶属任何机构、代理或船级社。我们的目标是与客户发展长期良好的合作关系。”

## 事故调查 全球综合报道

在本期专栏中，我们搜罗了一些全球引人瞩目的事故调查报告：

### “Hamburg” 轮——

英国海上事故调查局 (MAIB) —— 英国

“Hamburg” 轮在海图上标示的 New Rocks 浅滩搁浅，原因是驾驶室值班的驾驶人员没有意识到轮船从一个不安全的方向接近 New Rocks 浮标。而造成危险性意识缺乏的原因，除了 “Hamburg” 轮上的航海操作存在重大的不足，还有是驾驶室高级船员之间缺乏团队合作。船长由于在事故后压力过大，没有在轮船搁浅后及时采取恰当的措施。

[点击查看详细报告](#)

### “Oslo Wave” 轮——瑞典国际事务组织

(SAIA) —— 瑞典

事故发生的原因是船上起重机的限位开关被绕过，使得吊杆在低位作业，导致起重机掉落在货舱上；卷筒也没有足够的钢缆支撑起货机、吊杆和货物的重量。

[点击查看详细报告](#)

### “WES Janine” 轮与 “Stenborg” 轮——联邦

海洋事故调查署 (BSU) —— 德国

报告探讨了两艘锚泊在布伦斯比特尔的轮船发生碰撞的事故，得出结论是注意力分散，也就是说这两艘轮船的瞭望方法，是这次碰撞事故发生的主要原因。

[点击查看详细报告](#)

### “BW Havfrost” 轮——挪威事故

调查局 (AIBN) —— 挪威

船员在干船坞检验液货舱时，发现一个检修孔打开，盖板掉在舱顶上且需要维修。在维修过程中，一名船员掉入检修孔且不幸丧生。AIBN 调查发现，照明条件以及没有在维修舱口设立警戒线或者护栏，是导致这名水手掉入检修孔的原因。

[点击查看详细报告](#)



The London P&I Club



Published on behalf of The London Steam Ship Owners' Mutual Insurance Association by  
 A. Billbrough & Co. Ltd.,  
 50 Leman Street, London E1 8HQ, UK.  
 Tel: +44 (0) 20 7772 8000  
 Fax: +44 (0) 20 7772 8200  
 E-mail: stoploss@londonpandi.com  
 www.londonpandi.com

