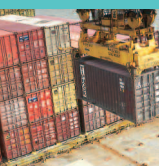


# RISK WATCH



## 人員受傷

- 1 船員因高壓機具受傷
- 2 偷渡客: 近期案例
- 2 戴上硬頂安全帽的重要性



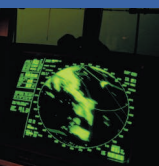
## 貨櫃及貨物

- 3 黃豆熱損 — 運往中國的貨載所生問題



## 損失防阻

- 4 損失防阻研討會



## 航海及船藝

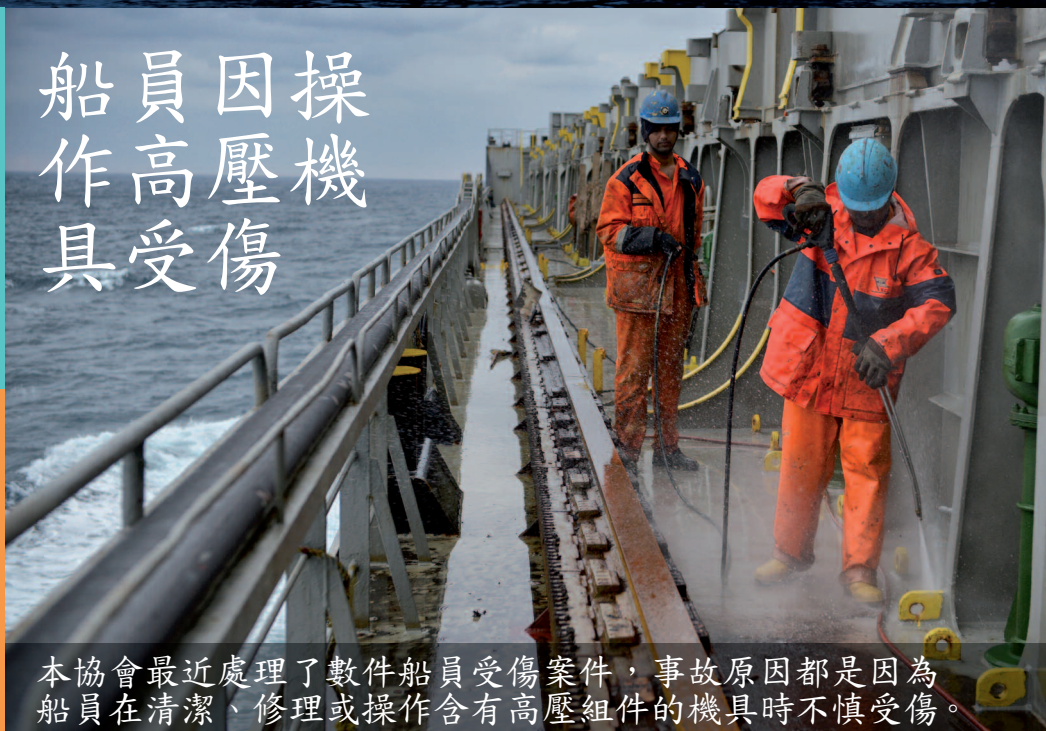
- 5 海盜: 近期發生的攻擊事件顯示對航運界的威脅再起



## 法律

- 6 英國最高法院再次確認租船契約內關於安全港口保證之法律效力 OCEAN VICTORY 案例
- 7 因租船人指示延時造成貨損之責任
- 8 關於貨物處理作業之責任

# 船員因操作高壓機具受傷



本協會最近處理了數件船員受傷案件，事故原因都是因為船員在清潔、修理或操作含有高壓組件的機具時不慎受傷。

### 案例1

某三管輪正在更換廢油櫃的蒸器加熱管線的密封墊片時，不幸右手及前臂被灼傷。他在打開管線的法蘭接頭以前已經先把進氣閥和出氣閥關上，但是卻沒有把管線裏的熱水排掉，導致熱水直接潑灑在他的手臂及臉上。在此案例中，雖然該名管輪有戴上防護手套，但是管線排出的熱氣加上大量熱水濕透了手套的防護層造成他的手被灼傷。

### 案例2

某木匠試圖用手指清潔高壓清洗機的噴嘴時，不慎同時碰觸到噴槍扳機造成手指嚴重割傷。該船員在事故發生當時穿戴著全套防護裝備，但是噴出的高壓水柱仍足以割傷他的手指。

### 案例3

某管輪實習生當他在做主機渦輪增壓機例行保養工作時，不幸發生意外導致前額嚴重割傷。因為洗砂機槽瓣閥裏的壓力持續累積，而瓣閥口被砂粒及水蒸氣堵塞住，使得洗砂機槽上的蓋子受壓彈出打到船員。因為洗砂機槽體本身沒有裝設壓力計，所以負責保養作業的船員無從得知洗砂機槽是否已經減壓，直到機槽上的蓋子因受壓過大而彈出。而且當時洗砂機槽不是直立式，所以蓋子以相當的角度彈射出來。所幸當時實習生有戴著安全帽，否則這起意外事故可能會使得他喪命。

從以上這些案例所學習到的教訓是，船員從事的工作若須用到高壓設備或是從事修理/清潔高壓機具時，必須做徹底的風險評估，以決定個別的工作項目需要使用何種安全防護設備。在上述的案例3，風險評估內容應包含下列各項：

- 停下來!
- 想一想 — 有哪些事可能會出錯?
- 確保參與工作或從事監看任務的每工人都瞭解工作任務內容以及潛在的危險為何
- 洗砂機槽是否可能處於加壓狀態?
- 如果是處於加壓狀態，應以最謹慎的態度把槽體上的蓋子事先移到槽頂的旁側
- 確認槽體附近再沒有其他人 — 注意您身體後方!

以上案例也顯示出當操作或使用高壓設備時，應隨時穿戴適當安全防護裝備的重要性。

危險因素不一定都立即明顯可見，但是卻有引起人員受傷的實質風險，可能會造成致命的結果。所以事前做好充分的風險評估、嚴格遵守安全作業程序以及船員隨時提高警覺，都是非常重要的防護措施。



## 人員受傷



### 偷渡客：近期案例

國際海事組織(IMO)於西元2011年所採納的經修正版《西元1965年便利國際海上運輸公約》將偷渡客定義為：

「未經船東或船長或任何其他負責人之同意，藏匿在船上或藏匿在隨後裝載上船之貨物裏之人，且在所藏匿之船離開港口後在船上被發現或在所藏匿之貨物於抵達港口後正在卸船時被發現，並經船長向主管機關通報為偷渡客者。」

在最近幾個月內，試圖在西非港口登船的偷渡客在數量上有所增加。近期發生的案例包括：

#### 案例1

某船於貨物作業結束後開船前往港口錨地。有一艘岸方小艇前來靠泊在船邊通報說該船的舵桿箱道內有偷渡客。根據猜測，那些偷渡客是在該船通過防波堤之前趁著船艙甲板附近沒有船員在場時登上該船。

船員找到3名偷渡客，隨後由移民官署安排將那3人經由岸上遣返，但是該船仍因有偷渡客上船而被課處罰金。

#### 案例2

某船結束貨物作業後，也完成了例行的偷渡客檢查工作。船上沒有發現偷渡客。當該船要離開港區時，附近經過的渡船通知該船說發現有偷渡客進入該船的舵桿箱道內。

船長於是聯繫當地船務代理業者並經由其協助安排讓10名偷渡客下船。當地移民官署對該船也課處罰金。

船舶須負責確保所有登船者皆持有適當文件並基於合法理由獲准上船。但是，要認出誰有可能是偷渡客或許不太容易，因為他們通常穿著與碼頭工人或其他岸上人員相同的衣服，想要辨識身分並指控其為偷渡客其實相當困難。目前的建議是，盡可能在舷梯底端就開始查核登船者的身分(亦即在其雙腳踏上岸之前)，並且在離港開航前徹底搜查船上是否有偷渡客。

除了這些所謂的「專業級」偷渡客以外，據報亦有一些當地公司及個人協助潛在的偷渡客進入港區及船舶。經常發生的情況是，只要塞給岸上看守人員少許金錢就可以私下讓未授權人士上船。

偷渡客若是經由舵桿箱道登船就更難查覺他們的蹤跡了，這時若有來自岸方/引水小艇的協助，或是很注意週遭動靜的往來渡船經過船邊做出善意提醒，就顯得相當重要。

一旦發現船上有偷渡客，應盡快將其移離上岸，但縱使他們已離開船上，因此所生之罰金及相關費用或許相當可觀。

在此特別提醒船員及船長，在船上所發現到的任何偷渡客應依照IMO準則予以對待處置。重要的是盡量避免造成船員被指控有任何觸犯刑法的違法行為或過失的這種情況發生。

### 戴上硬頂安全帽的重要性

我們曾經在先前出刊的《風險觀察家》及《健康觀察家》裏討論過穿戴正確的個人防護裝備(PPE)的重要性。



在所有種類的PPE裏，硬頂安全帽應該算是最重要的裝備，本協會最近處理的某案件確實顯示出事故當時如果人員沒有戴著硬頂安全帽就可能造成更嚴重的後果。

西元2017年1月22日那天，當二副正在調整控制閥的鏈索時，一陣大浪來襲灌入歧管導致海浪擊中他的背部。

他被海水推擠撞上樓梯，造成頭部受傷。撞擊力量極為強大，甚至使得他頭上戴著的硬頂安全帽被嚴重撞凹。還好

該船只需要短暫偏航就可以安排用直升機把受傷的二副吊離船上以接受緊急醫療。檢查結果發現他的頭部受到外傷，頭皮前側也有撕裂傷。所幸的是他受傷程度並沒有太嚴重，緊急治療後的隔天就可以搭機離開。

若是當時沒有戴上硬頂安全帽，很可能造成更嚴重的後果，此時所傳達的訊息非常清楚—請隨時確保您穿戴正確的PPE。



## 黃豆熱損 — 運往中國的貨載所生問題

本協會會員在近年內接獲好幾件運往中國港口之黃豆遇熱受損的索賠案件。

這類索賠案件的求償金額可能相當昂貴，因為黃豆價格很高。仔細分析過這類索賠案件後，可以提出一些實務指引以供船員參考。

### 問題在哪裡？

主要遇到的問題有兩個，兩者都與黃豆貨物裝船運載前之品質有關：

- 1) 若黃豆裝船的温度超過攝氏30度，含水量超過11.5%，在海上航程超過20天，則發生自熱及附帶損害的風險就會變得很高。
- 2) 黃豆可能在裝船前就已經有熱損或變黑現象。託運人可能會試圖把有潛在問題的貨物與完好貨物加以混合以減少損失。任何貨物通常都有不合格或變色之容差率，但是若想要以目視方式來判定整票貨物含有1%以內的變黑色黃豆(合格)而不是3%以內的變黑色黃豆(不合格)，可能是相當困難的事。

這類貨損通常要歸究於海上航程中通風不良。但是貨物若因通風不良導致汗濕受損，那可能只會影響到貨載頂層的貨物。若貨損更廣泛地均勻分布在貨載各層，那就顯示貨損原因跟貨物本身的品質有關。但是中國法院可能不會同意接納這種看法，所以應盡可能提前採取預防措施。

### 哪些預防措施可以解決問題？

#### 貨物裝船前

- 當船舶在南美或美國裝載預定前往中國交貨的黃豆上船時，船員應更加小心，尤其是當下過一陣子雨後以及交貨時間若是在8月到10月這段期間。
- 會員應盡可能要求託運人在貨物裝船前提出品質證書。證書內應記載含水量、異物、熱損穀粒、全損穀粒及開邊穀粒之數值。
- 若託運人無法提供證書，應要求其以書面方式確認貨物之含水量。
- 若顯然有貨物含水量過高或裝船前已受損等風險因素，或已確實發現問題，宜安排在裝貨港會同託運人共同採樣貨物以確認貨物之平均含水量和溫度。樣本應予留存以供日後若有索賠案提出時再做詳細檢驗。

#### 貨物裝船時

- 在貨物裝船作業過程中應徹底檢查貨物，因為這時裝船的貨物品質有可能不一樣。應特別注意貨物外觀上是否有任何濕氣或是有顏色發黑或結塊的穀粒。
- 謹慎從事貨物裝船作業，一旦下雨應立即關閉貨艙蓋，並在航行日誌及事實聲明書裏適當地記載相關作業行動。
- 在作業情況許可下，應檢查貨物溫度及外觀狀況並加以記錄，例如趁著

貨物裝船作業的空檔，尤其是如果有任何較長的延遲期間。

#### 海上航行途中

- 在海上航行全程中應保存完整的通風記錄。通風作業應把「攝氏3度法則」列入考慮，也就是說當外部溫度比貨物裝船時溫度至少低了攝氏3度時，就隨時可以進行通風作業。相關記錄裏應記載貨物溫度、大氣溫度、以及白天及晚上時的確實通風設定資料。
- 在海上航行途中，應檢查艙蓋板排水閥是否有水氣凝結，因其可能會造成貨物自熱現象。如有水氣凝結應記錄下來。
- 在海上航行途中，應盡可能檢查貨物外觀狀況及溫度，但此時應隨時考慮到安全上及作業上的條件限制。

#### 貨物卸船時

- 如同貨物裝船作業一樣，若貨物卸船時有下雨，應將此事實予以記錄並迅速關上貨艙蓋。
- 若作業時發現貨物外觀情狀有異常問題，會員應立即通報協會，以便安排檢驗鑑定人員及任何其他專家到場協助。

若船長或船員有任何疑慮，可立即經由當地聯絡員連繫本協會，必要時協會可提供指導建議。



## 損失防阻

## 損失防阻研討會

本協會損失防阻部持續走訪全球主要城市舉辦技術研討會。



這一系列的研討會頗受好評，研討會模式也持續更新中，希冀能滿足本協會會員需求。損失防阻部門團隊人員不僅參與公開研討會，也曾應會員要求參與會員舉辦之內部研討會，或是拜訪會員公司及在會員公司舉辦內部講習，這些活動特別受到東南亞地區會員的歡迎。

本協會已經在武漢、斯塞新、台北及馬尼拉等地，針對現職海員及岸際船務督導人員，舉辦過多次的技術研討會。研討會的主題在於說明有效風險評估之重要性並強調提昇安全意識。近期的研討會主題包括下列各項：

- 航行失誤及資源管理，特別提醒與會者注意安全作業程序及船上作業實務是否妥適；
- 與貨物有關議題，尤其是與危險品貨物有關者；以及
- 海運界其他一般重點關切事項，例如MARPOL公約的違規行為以及進入密閉空間。

本協會的損失防阻部門團隊也設計了互動遊戲，有時候會在研討會上使用。在這些遊戲情境中，由出席研討會的某些聽眾自願上台參與角色扮演遊戲，藉著

遊戲內容說明船上執行適當的風險評估之必要性。角色扮演活動是研討會裏比較輕鬆有趣的項目，但仍帶有嚴肅的教育主題，希望藉此提醒與會者有效的風險評估有助於避免發生嚴重的傷亡意外事故。

損失防阻部門團隊所設計的研討會課程還有另一個特色，那就是利用播放自製短片提供更豐富的課程內容。團隊製作了兩支情境短片。第一支短片的情節與駕駛台資源管理有關，其標題為「航行—回歸基本能力」。另一支短片則提醒大家注意使用ECDIS時產生的相關問題，其標題為「ECDIS—面臨發生的事故」。這些影片是在全功能型操船模擬機上拍攝，由損失防阻部門團隊人員在影片中扮演不同的角色。

「回歸基本能力」這支短片的情節是參酌了不同類型船舶所發生的數起意外事故而把它們綜合改編成以某貨櫃船為主角的單一故事情節。把這種船做為主角的原因是我們發現到貨櫃船碰撞港口碼頭這類事故有逐漸增長的趨勢，而且有時候連岸上貨櫃起重機也因船舶撞擊碼頭而連帶受損。

另一支關於ECDIS的影片則是根據英國海上事故調查局(MAIB)所公佈的單一事件調查報告所製作。該影片所呈現的是船員使用ECDIS時出現哪些疏忽失誤，並藉此提醒觀眾注意市場上有眾多不同類型的ECDIS模組，其使用方式各有差異，且有不同的作業及目錄模式。

技術研討會係專為船員及船務督導人員所舉辦，因為這些人他們是公司政策之實際實施者。但是我們也明瞭船員在努力從事及推廣船上安全作業時，事實上必須遵守，而且也會受限於，公司經理人所建立之安全文化以及所提供之訓練。有鑑於此，損失防阻部門團隊調整了研討會計劃，針對會員公司內部的實際決策過程也規劃了相關的研討會。調整的結果包括把會員公司的資深管理階層以及岸上指定專責人員(DPA)都列入為參與研討會的對象。這些DPA研討會已經在新加坡、孟買、清奈、香港、神戶以及東京等地舉辦過。

近期所舉辦的DPA研討會其主題都集中在「安全文化及風險評估」，在研討會中會建議出席者探討公司船員對於公司安全文化的瞭解及解讀，帶領各個小組討論如何更有效地做風險評估，並且透



## 海盜：近期發生的攻擊事件顯示對航運界的威脅再起

由多國海軍協同組成專責在國際海域打擊海盜行動的「聯合海上部隊」(CMF)於今年6月12日發布聲明，確認該部隊船隻將增加在亞丁灣水域內之巡防行動。

讀者可在下列網址查閱該聲明全文：

[www.goo.gl/pwG1vD](http://www.goo.gl/pwG1vD)

CMF加強行動是對於近期在該海域發生數起針對商船的攻击事件所作的回應，這些攻擊事件簡介如下：

•5月16日時，印度海軍著手調查據稱有2艘獨桅小船及8艘小艇被用做亞丁灣內的海盜犯罪行為工具。在調查過程中有3艘小艇加速逃離現場，但其餘船艇則被攔截搜索，船艇上被發現到的武器及彈藥都被軍方沒收。

•5月31日時，有一艘油輪在曼德布海峽(Bab al-Mandab Strait)遭人開槍攻擊。該輪因遭到攻擊而受損。船上的保安人員隨後也開火予以回擊，終於使得海盜放棄攻擊離開現場。據報在攻擊過程中有一艘攻擊小艇突然爆炸。

攻擊者使用爆炸物之目的為何仍不清楚。

•6月1日時，有另一艘油輪在阿曼灣(Gulf of Oman)遭遇6個武裝海盜開槍攻擊。船上的保安人員開槍警告後，尾隨該輪的數艘小艇終於離去。

上述案例正足以提醒讀者注意，亞丁灣內出沒的海盜對於往來船隻的安全仍然是危險因素。行經高風險區域的船隻應繼續遵照《最佳管理實務第4版》(BMP4)的建議採取必要防範措施，該刊物詳細內容可參考本協會網站之海盜專頁所提供之相關資訊，其連結網址如下：

[www.goo.gl/4yh2fn](http://www.goo.gl/4yh2fn)



析DPAs和資深管理階層根據ISM規章所應承擔的法律責任。

損失防阻部門團隊也開始採用電子投票設備在研討會當場蒐集出席者的反饋意見。從我們所蒐集到的反饋意見來看，資深管理階層對於訓練、安全作業實務以及安全文化的認知有時不切實際。舉例而言，在總共240位出席者當中，有8%的人表示安全文化已經涵蓋在公司的安全管理系統(SMS)所以他們認為無須特別具體地提醒船員注意。從這些研討會所得到的結論以及所觀察到的事實，將會以專文報導在協會出版的刊物裏供會員傳閱參考，日後舉辦類似的活動時也會再加以研討。



## 法律

## 英國最高法院再次確認租船契約內關於安全港口保證之法律效力 OCEAN VICTORY 案例

英國最高法院於西元2017年5月關於 OCEAN VICTORY 一案發佈終審判決，針對租船契約內關於安全港口保證條款之含義為何此一問題，歷經英國法院數年的訴訟爭議，終於做出結論。這起爭議源自該散裝船於西元2006年10月在日本鹿島港(Kashima)遭遇強風擱淺全損。

### 摘要

最高法院維持上訴法院在西元2015年所做的判決，上訴法院認為論時租船人下達航程指示要求該船前往鹿島港卸貨之當時，該港是安全港口。因此，論時租船人已遵守了論時租船契約內所約定之安全港口保證義務，故而無須對該船在鹿島港隨後發生的船舶及貨物全損事故負責。

最高法院也維持了上訴法院關於另外一個議題的見解，該議題涉及在貝爾康(BARECON)格式之光船租賃契約下約定共同保險之效力如何。因此根據判決的結果，該船之登記船東及光船租賃人，兩者同時列名為該船之船體及機器設備保險單之共同被保人，皆不得向論時租船人索賠因該船全損所致之損失。光船租賃人就該船全損對於登記船東所應負之責任，已因船體及機器設備保險單下所為之保險給付而消滅，因此光船租賃人及其代位保險人無法向論時租船人索賠。

最後，最高法院再次確認，依據西元1976年版《海事索賠責任限制公約》，論時租船人關於所租船舶之滅失或損害，不得依照所租船舶之噸位而限制其對船東應負之賠償責任。

### 事實

OCEAN VICTORY 輪為某登記船東所有，其將該船以光船租賃方式依西元1989年版BARECON 89標準格式契約出租予其附屬公司。根據該制式契約標準條款第12條之規定(BARECON 2001已改為第13條)，光船租賃人應安排保險以承保船體風險並且必須把自己與船東列為共同被保人。

光船租賃人再將該船以論時租船方式轉租給第三人。西元2006年9月時，論時租船人指示該船前往南非裝載貨物鐵礦石準備要在日本鹿島港卸貨。該船於西元2006年10月駛抵鹿島港的原物料碼頭，但是到了10月24日因長浪及強風效應，開始無法繫穩在泊位。該船試圖離港以躲避風浪但卻不幸擱淺在鹿島港航道裏，最終擱淺全損。

船體保險人關於該船之全損支付了大約7000萬美金的保險理賠金給登記船東，並由船東及光船租賃人將權利移轉給船體保險人。光船租賃契約及論時租船契約內都含有安全港口保證條款。取得代位權利的保險人向論時租船人以後者違反了安全港口保證義務為由，提出索賠，要求論時租船人賠償船體保險人關於船體全損所支付之保險賠償。

論時租船人對此所提出的抗辯為鹿島港是安全港口，船損是因為異常情況所造成；並試圖主張光船租賃人無須對登記船東負責，理由是索賠之損失已由船體保險單承保，而該船體保險是登記船東及光船租賃人所共同投保。

### 判決

#### 租船契約下之安全港口保證義務

根據英國法，如果一個港口能讓船舶在抵達、使用和離開的期間內，在沒有異常情況時，不會遭逢縱有良好的航海技術及海藝技能亦無法避免的危險，則該港口即為安全港口。

要判斷在哪個時間點是否違反了關於安全港口之保證義務，應以哪一日指示船舶前往該港口為準。安全港口保證並不是持續性的保證義務。它是對於船舶於未來抵達港口時的安全預測且推測港口處於正常狀態；也就是當船舶將抵達該港口的特定時間，該港口的特質、特性、系統以及事務狀態皆屬正常。此時要探究的問題是，該港口對於該船從預期的角度來說是否為安全。如果答案為「是的，除非有異常狀況」，那麼就已經遵守了安全港口的保證義務。

當本案首度於西元2013年由商業法院的法官聽審時，法官判決鹿島港不是安全港口，法官所持理由為當時的長浪和強烈的北風這兩個天氣現象，都是該港的共通特質，雖然法官也認為這兩種天氣現象同時發生，因而導致這起事故，其實是很罕見的情況，在過去35年以來顯然未曾有這種情形發生。

西元2015年1月時論時租船人就對其不利的判決結果提起上訴，由3名法官組成的上訴法院審理庭判決表示，下級審法官應該探究長浪及強烈北風同時發生（「關鍵組合」），因而使得該船若停留在泊位會有危險但又無法安全地離開該港的這種現象，是否為異常情況，或者為該港之一般特質。

最高法院審判後同意所謂的「關鍵組合」測試基準，其在判決中表示異常情況顯然是被排除在一般情況外。異常情況是超出了通常的範圍且超乎預期。這樣的異常情況是租船人未曾設想過的。當時的危險狀況是否罕見且超乎預期，或者對於那艘特定船舶在該年度內的特定期間停靠那個特定的港口來說算是一般正常情況？

呈堂證據顯示，當鹿島港因強風使得船隻無法航行時，該港從來沒有任何一艘船在其原物料碼頭過於危險地受困於長浪，因而產生船損或斷纜之風險。

最高法院的5位聽審法官全體一致決定維持上訴法院的判決，認為鹿島港同時出現長浪及強烈北風的現象對於該港來說歷史極罕見的情況，應被視為「異常情況」，所以租船人沒有違反租船契約裏的安全港口保證義務。



## 登記船東及光船租賃人關於船體風險之共同保險

關於鹿島港是安全港口的判決意味著上訴法院或最高法院都無須審酌由論時租船人所提出的關於共同保險之抗辯。但是為了完整地考量並裁判本案爭議，上訴法院仍判決認定BARECON格式光船租賃契約所訂之共同保險條款，在登記船東以及光船租賃人之間處理因船舶全損所產生之承保損失而言，仍應為規範雙方的完整行為準則。有鑑於此，退萬步言，縱使光船租賃人違反了租約中關於安全港口之保證義務，仍無須對登記船東負責，因為船東已同意把保險給付當作賠償金而無須向光船租賃人求償。

因此就邏輯上而言，光船租賃人並沒有因為違反安全港口保證義務而蒙受任何損失，所以論時租船人對於光船租賃人也無須負責。故而論時租船人可以藉由技巧性的抗辯避免對該船之全損負責，而這個技巧性抗辯就是主張船東及光船租賃人之間另有協議，雖然論時租船人與該協議並無關係。

最高法院以多數決判定維持上訴法院之見解，但是有兩位法官持反對意見，他們的論點頗有說服力，認為共同保險條款只限於處理關於保險給付之機制而不涉及當事人之間的實體權利，因此共同保險條款不應排除以違約為由請求損害賠償之權利。

## 因租船人指示延時造成貨損之責任

在租船契約有併入西元1996年版《保險協會間協議》(ICA)的情況下，論時租船人若想指示船舶於卸貨港外長時間等待的話，應審慎考慮如此是否恰當。

英國上訴法院在Yangtze Xing Hua [Transgrain Shipping (Singapore) Pte Ltd 對Yangtze Navigation (Hong Kong) Co Ltd [2016] EWHC 3132(Comm)]一案判決，租船人所為之指示，應被視為ICA第8條(d)項所規定之「行為」(Act)一詞含義內。如此一來若貨損是因租船人所為之指示所造成，則根據ICA之規定，關於貨損之責任租船人應被分配為負擔100%的責任。

### 背景事實

租船人因未收到運送貨物之貨款，所以指示船舶在卸貨港外停航等待了四個月以上的時間。當該船最終於西元2013年5月進港卸貨時，發現貨物受損。其

### 責任限制

關於責任限制之議題，最高法院聽審的法官全體一致的見解為(假設在純理論的情境下，如果論時租船人違反了安全港口保證義務以至於必須負責)，西元1976年版《海事索賠責任限制公約》第2(1)(a)條(有關在船上發生或與船舶營運或救助作業直接相關的人身傷亡或財產的滅失或損害，以及由此引起的損失的索賠)之規定，其通常含義為主張責任限制之權利，不應擴及到以船舶噸位為基準所計算出之責任限制做為索賠上限。因此論時租船人對於OCEAN VICTORY輪之滅失應負之賠償責任，不得主張以該船之噸位為基準所計算出之金額限制其賠償責任。

### 結論

關於西元1976年版《海事索賠責任限制公約》所規定之責任限制，最高法院再次確認往昔之案例法見解，認為論時租船人對於所租船舶之損害或滅失不得以船舶噸位為基準所計算出之限額主張責任限制。

另一方面，最高法院關於船東及租船人在租船契約內約定之共同保險條款之效力所為之判決，尚未成為定論，因仍有兩位聽審法官抱持不同意見。據瞭解，BIMCO目前正在研擬制定更新版的BARECON格式標準契約，以回應此議題。直到新版本標準契約被採納之前，

租船人還是應該諮詢律師以決定應否修改現行的BARECON格式契約以保護船東對於承保損失得向光船租賃人求償之權利。

關於安全港口保證義務，最高法院維持上訴法院之判決，從租船人觀點而言，此一見解頗受好評，因為下級商業法院的原審判決對於現代化且專為航運使用而建造的港口來說，會造成過度嚴苛的後果，因為從來沒有人會把這樣的港口視為不安全港口。

總結而言，船東對於可以藉由船長及船員的良好航海技術及海藝技能而得避免之危險所造成的損失，必須負擔風險。而租船人則是對於特定船舶在特定時間預期會在指定港口地點時可預期遇到的一般正常的危險且良好海藝技能也無法避免的危險所造成的損失，必須負擔風險。船東及其最終的船體保險人必須對因異常情況產生之危險所致損失負責。

後貨方向該船提出貨損索賠。隨後該索賠案以和解方式收場，然後船東基於租船契約條款向租船人追償損失。

一般而言，因為租船契約已併入ICA，則關於貨物索賠之責任(在船東及租船人之間)，應根據ICA第8條(d)項之規定予以分配。

第8條(d)項規定如下：

- a)所有其他貨損索賠應以50/50之比例由船東及租船人各自承擔；
- b)但若有明確且無可爭辯之證據得以證明貨損係由於一方或他方之「行為或疏忽」所致，則應由該行為方或疏忽方承擔100%責任。

### 判決

仲裁庭所為之仲裁判斷是租船人決定讓該船延長停留在卸貨港錨地，這樣的決定應屬於ICA第8條(d)項所規定之「行

為」，因此關於貨物損害之責任應由租船人100%承擔。

租船人對此仲裁判斷提出上訴。法庭必須審理的法律爭議點在於，第8條(d)項所規定之「行為」是否指因過失之可歸責行為，或者是無論可歸責否的任何行為。對此問題法庭在判決書說明，第8條(d)項之用語「行為」，應解作行為這個用詞的一般和正常含義，無須考慮過失問題。因此，法庭判決認為仲裁庭對於第8條(d)項所規定之「行為」一詞所做的解釋是正確的，法庭據此駁回租船人提出的上訴。

根據瞭解，對法院之上述判決已提出上訴。

本協會感謝Thomas Cooper LLP法律事務所之William Stansfield律師協助撰寫本文。

## 法律

### 關於貨物處理作業之責任

西元2012年11月版的《風險觀察家》曾刊出文章簡要說明當租船契約條款約定將貨物積載配艙責任移轉到租船人時，貨物配艙人員應負擔何種責任。這是商業交易上常見的實務作法，請參考西元1946版《紐約物品交易所論時租船契約》(簡稱為NYPE 1946)第8條以及西元1994版《統一雜貨論程租船契約》(簡稱為Gencon 1994或金康契約)第5條(a)項之規定，這兩者皆將貨物積載配艙責任移轉到租船人身上。縱使貨物積載配艙計畫圖是由船長製作或核可，租船人可能還是必須對積載配艙不當所致之損失或損害負責，除非船東或船長有明顯的介入行為。關於這個議題，以下兩例可供有用參考。

#### 鋼捲貨物之積載配艙

有一批鋼捲貨物從中國運送到俄羅斯，該批貨載所簽發之運送契約為西元1994年版制式載貨證券Congenbill 1994，在其載貨證券背面條款將海牙規則及西元1994年版Gencon制式論程租船契約予以併入，該制式併入條款文字如下：「租船契約之所有條款及條件、自由權之約定及除外約定…在此一併予以併入。」

Gencon租船契約第5條約定：「貨物應由租船人負責送至貨艙內、積載及/或平艙、理貨、綁扎及/或固定，船東無論如何不承擔任何風險、責任及費用。」

關於這票鋼捲貨物船長及大副製作了積載計畫圖，但該計畫圖並不妥當，因其遺漏未使用鎖定鋼捲以固定貨物。由租船人僱用的當地碼頭工人把貨物積載在船艙裏，沒有使用任何鎖定鋼捲，但是並無證據顯示碼頭工人是按照船長所製作的貨物積載計畫圖行事。雖然裝貨作業完畢後船長對於沒有使用鎖定鋼捲的作法有表示憂慮，但仍同意允許該船開航。該船於海上遭遇惡劣天候狀況，使得船身產生中等到嚴重程度的左右搖

晃。貨物積載開始出現位移，導致鋼捲貨物受損。其後貨方於高等法院提起訴訟，以船東未適當且謹慎地裝船、積載、運送及照管貨物為由，向船東索賠貨損。法院認為貨物位移及所生貨損係因未使用鎖定鋼捲所致。貨物積載方式不適當，因其不足以抵擋海上航程中可預見之天候狀況。法院判定船東對於積載不當無須負責，因為根據Gencon租船契約第5條之規定，關於貨物積載之責任已移轉到租船人及貨方，且法院認定Gencon租船契約已被併入載貨證券裏。此外，船長或船東對於貨物積載亦無明顯的介入行為，因為證據顯示由租船人僱用的碼頭工人並未依照船長所製作的計畫圖來積載貨物，事實上他們是根據自己製作的計畫圖來積載貨物。

本案例足以顯示，當租船人須負責貨物積載時，應依照貨物繫固手冊之要求謹慎處理貨物之積載及固定。縱使係由船東/船長製作貨物積載計畫圖，也應讓租船人及其僱用之碼頭工人仔細檢閱覆核該積載計畫圖。

請參考「EEMS SOLAR輪」[2013]2 Lloyd's Rep 487案例

#### 運送袋裝白米

有一批袋裝米從巴基斯坦運送到象牙海岸。海牙規則及西元1990版法國歐隆穀類租船契約Synacomex 90已被併入相關之載貨證券。

Synacomex租船契約第5條約定：「貨物應由託運人/租船人自付費用及風險以每個晴天工作日平均裝船率1,500噸裝船、平艙及/或積載…貨物應由收貨人/租船人自付費用及風險以每個晴天工作日平均裝船率1,500噸卸船…積載應依船長指令及由其負責。」

貨方以貨物裝船、運送或卸船時破損以及貨物短卸為由，在法院提起訴訟向船東索賠。船東承認依照Synacomex租船

契約第5條關於船長責任之規定，應由其負責貨物積載，但同時抗辯主張，該條款之「應由託運人/租船人自付費用及風險」以及「應由收貨人/租船人自付費用及風險」等文字用語，其含義應為關於貨物裝船及卸船之責任已移轉至貨方或租船人，因此就袋裝米因不良的裝船或卸船作業所生貨損而言，應由貨方負責。高等法院同意船方之主張，認為Synacomex租船契約第5條關於由貨方或租船人「自付費用及風險」之文字用語，確實已經產生效果，由此把因不良的裝船或卸船作業所生貨損之責任移轉到租船人或貨方身上，所以船東對於因不良的裝船或卸船作業所生貨損，無須負責。

本案例足以顯示，租船契約中關於貨物作業之「費用及風險」的約定條款，例如裝船、積載及卸船等貨物作業，其效果將是，關於這些貨物作業之責任，會從船東身上移轉到租船人或貨方。

請參考「SEA MIRROR輪」[2015]2 Lloyd's Rep 395案例