

# 风险观察家

# TRW

2018年6月号

**认识我们的团队** 本协会新成立的台湾专属联络处

**个案研究** 分析引人关注的船舶碰撞案例

**损害防阻** 船上高空作业之相关安全问题

**法律分析** 货物液化与定程租船议题等专文



BRITANNIA P&I  
TRUSTED SINCE 1855

# 编者的话

不列颠协会的使命是成为全球顶尖的保赔协会。



本协会很高兴在本期季刊介绍自2018年2月20日成立的台湾专属联络处：保达管理顾问有限公司。该公司负责人罗百合女士将于「认识我们的团队」一节介绍她的公司同仁。

本期另外介绍由损害防阻部门检视本协会近期承办案例后，特别提出几项共通主题提醒读者注意 — 主要是关于船上高空及例行作业的问题。我们也分析一件船舶碰撞案例，评论国际油轮船东防污染联盟 (ITOPF) 提供的海上污染事故概要报告，提出货物液化议题之相关建议，以及警告读者注意出现在黑海与东地中海区域的GPS受干扰问题。此外，针对船舶及时抵达第一装货港之法律议题分析也有专文讨论。

会员代表委员会及董事会已于近期在东京召开会议，会中宣布几项令人兴奋的消息。由于本协会税后余额合计达8,060万美元，因此再将2,000万美元资本另行分派给于西元2018年5月15日午夜当时入会承保之船舶会员。本月初出版的本协会年报及财报有提供进一步的细节。

本协会即将于希腊开设新办事处，以提高国际市场形象，同时更进一步强化拓展现有设在香港与日本的办事处。此外，本协会已宣布将在丹麦成立新专属联络处。我们期待在往后的几期季刊里能够完整的介绍这些新发展。

损害防阻团队持续在世界各地针对船员与岸上指定代表(DPA)举行实务研讨会。

最后，本协会将于9月3-7日在伦敦办公室再度举行不列颠保赔训练周。欢迎会员指派代表参加为期一周的讲课与交流互动，这是会员代表们与本协会设在伦敦的理赔团队互动的绝佳机会。

本协会网站有提供研讨会与训练周的进一步明细及报名表：  
[britanniapandi.com/company-profile/club-diary/](http://britanniapandi.com/company-profile/club-diary/)

CLAIRE MYATT 女士  
编辑



编者的话：我们希望读者会喜欢最新一期的《风险观察家》内容。我们将努力维持并增添文章的实用性、相关性与阅读乐趣。如有任何想法或意见，欢迎来信与我们联系：  
[publications@triley.co.uk](mailto:publications@triley.co.uk)

# 认识保达管理顾问有限公司的成员

本协会刚成立的台湾专属联络处是保达管理顾问有限公司，这是由一个充满热诚且与本协会密切合作多年的团队所组成。他们在处理防护与补偿(P&I)保险理赔事务方面的完整经验，在台湾可说无人能望其项背。该团队主要协助本协会的台湾会员，亦协助在台湾遇到问题的协会会员。



罗百合女士是保达管理顾问有限公司的执行董事兼总经理，处理与本协会会员之联络员事务已有大约30年的经验。罗女士毕业于国立台湾大学法律系，多年来经办在台湾水域发生的全方位各类理赔案件。她经常以演讲与简报方式，让业界更为了解P&I险的相关议题。她在政府部门的人脉相当广，也乐于以非正式方式与政府部门交流意见。台湾近期提案欲修改与海上污染有关的立法，其过程中也可见到罗女士代表国际保赔协会集团从实务界角度提出相关建言的身影。



陈柏如女士是保达管理顾问有限公司副总经理，她在美国取得法律硕士学位，接着于2004年起从事联络员事务，并从这个时候开始处理货物、财产与船员理赔案。她发挥自身在P&I险领域的广泛知识及组织活动技能，协助推广及安排本协会在台举办各种会议与演讲，包括亚洲论坛、理赔与损害防阻研讨会，同时也参与安排例如不列颠高尔夫奖杯赛等较为休闲性质的活动以确保所有与会人士均能轻松享受活动乐趣。



黄佳曼女士是理赔经理，于2007年取得英国卡迪夫大学运输硕士学位。黄女士曾在大型汽车公司任职，负责运输与物流管理，其后累积了七年的P&I险理赔案件处理经验。她经手过多种不同类型理赔案件，例如：货物、船员与财产损失案件。



游雅雯女士是该公司的行政助理。她从1995年起就从事与联络员事务有关的工作，她负责协助办公室的日常一般行政作业，包括协助文书处理。本协会的台湾会员公司职员大概都非常熟悉她的声音，因为她通常是第一位接听会员来电的人。她也是罗百合女士的个人助理。



黄睦家先生是在今年6月1日加入保达管理顾问有限公司的生力军。他非常积极学习P&I险与国际海运相关的一般业务。这是他在业界的首份工作，他非常期待迎接未来的新挑战。



## 海上健康实现手机应用程序

由本协会赞助开发的「海上健康实现手机应用程序」是船员协会海上健康推广计划的一环，该程式收录一系列线上指导课程。本协会鼓励船员下载应用程序，以协助在海上生活期间维持个人健康。

如需更多资料，请上网浏览：[www.sailors-society.org](http://www.sailors-society.org)



# 船舶碰撞个案研究

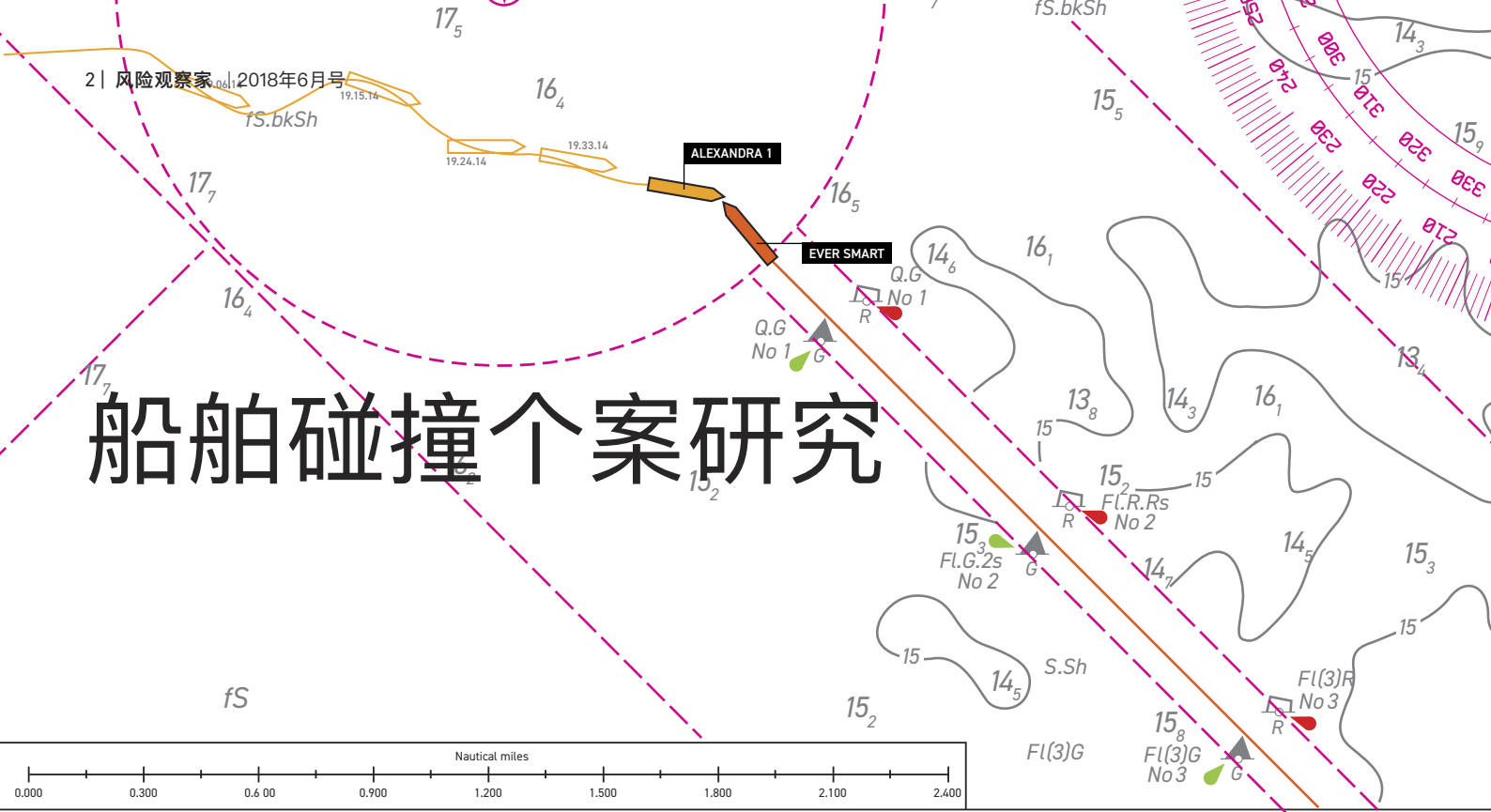
本文概述某件油轮与集装箱船碰撞事故。文章结尾的连结网页提供更为详尽的案件分析。

2015年2月11日，EVER SMART轮与ALEXANDER 1轮两艘船在吉贝阿里港外海相撞，此案是英国海上事故调查局(MAIB)调查报告的焦点，并有英国高等法院对此案作出判决。此处请留意MAIB进行调查的主要目的，是在兼顾全体关系人的利益下，找出造成船舶碰撞事故的所有失误，而非判断责任比例。高等法院判决则是判断两船间之过失比例以判定责任。这两种程序对于过失与因果关系之判断采用了不同的方法，提供了颇值众人关注的对比。

船上装载油货的油轮ALEXANDRA 1轮是依照船舶交通服务处(VTSO)的指示，从外锚地前往浮标航道入口，并在集装箱船EVER SMART轮通过后尽快进入水道。ALEXANDRA 1轮提早收锚启航，来到水道入口附近时却发现船身过于接近且稍微地横跨在水道入口，此时EVER SMART轮仍然还沿着水道往下航行。于此同时，EVER SMART轮的船长虽有遵守领港在下船前所做的要求本船维持航道的最后指示，但该船却已偏移到水道的左侧。ALEXANDRA 1轮由于误听了VTSO在VHF频道上的通话讯息，误以为VTSO告知EVER SMART轮从油轮后方通过。事实上，VTSO却是在跟另一艘船对话。这项误解造成ALEXANDRA 1轮缓慢向前行驶，最后发生两船碰撞事故。

尽管碰船事故发生在水道入口以外的区域，法院却着眼在避碰规则第9条（狭窄水道规则）与第15条（两船交叉相遇规则）之间的抵触，判定EVER SMART轮应分摊较大的过失责任，因为该船未遵守规则第9条，该规则要求应保持在水道右侧。然而法院的判决与MAIB调查结果不同。MAIB的调查结果认为ALEXANDER 1轮未保持听觉警戒，其后根据误听VHF交谈讯息而采取行动，误以为EVER SMART轮会从船尾通过，而这正是导致碰船事故的关键。

如需更多资料，请上网浏览：[ow.ly/AGEv30knWsm](http://ow.ly/AGEv30knWsm)



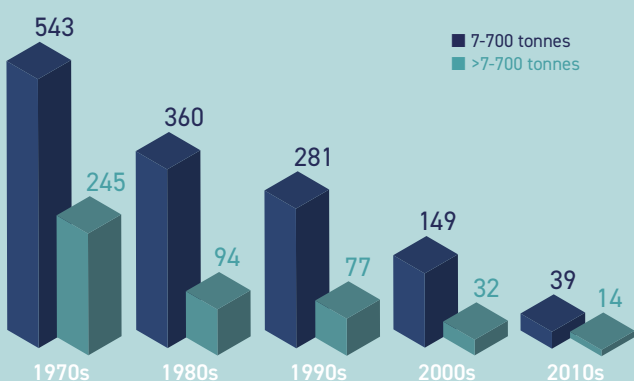
# 油污案件概述

## 油污案件的统计数据

《风险观察家》2018年2月号专文特别介绍国际油轮船东防止污染联盟(ITOPF)的业务内容, 本期接着概述国际油轮船东防污染联盟近期公布截至2017年为止的若干油污案件关键统计数据。

国际油轮船东防止污染联盟已经公布从1970年到2017年间的小型漏油(7公吨以下)、中型漏油(7-100公吨)及大型漏油(700公吨以上)事故详细资料。为判断出全球趋势, 计算出每十年平均值, 并采图表方式呈现如下。

## 从1970年到2017年间每十年的船舶漏油事故件数



在1970年代, 每年平均有54.3件中型漏油及24.5件大型漏油事故。1980年代平均每年漏油事故件数, 则已大幅下滑至36件中型漏油与9.4件大型漏油事故。这股下滑趋势在往后各十年仍然持续。自2010年起, 每年平均漏油事故件数则降至史无前例的新低点, 分别是4.9件中型漏油与1.8件大型漏油事故。在这段期间, 尽管全球海运油量呈现成长的态势, 但是船舶漏油事故降低也反映了海上漏油量大幅减少的结果。

这些统计数据令人感到欣慰, 也证明了海运业在减少漏油及避免危害海洋环境方面所做的改善努力获得重大成效。



从1970年到2017年间大型漏油事故件数

## 油污对海洋环境的冲击

尽管漏油事故件数下滑, 例如: 2018年2月油轮SANCHI号沈船之类的大型漏油事故, 确实引发漏油会冲击到海洋环境的关注。

漏油会对海洋生物带来重大的危害。根据漏油事故种类, 油会造成生物体窒息, 影响其觅食、呼吸或调节体温的能力。油经生物体吸收后可能会造成中毒, 亦会破坏当地的生态系统, 间接冲击到更为广泛的海洋族群。幸运的是, 海洋环境具有恢复力, 能随着时间自然复原。有几项因素会影响到漏油造成的冲击及环境复原所需时间, 其中几项将在下文予以说明。

## 漏油种类与数量

经由海洋运输的油品可能具有截然不同的特性。油品通常分成两类, 一类是原油、润滑油与重燃油等持久性油品, 另一类则是轻柴油、石油与煤油等非持久性油品。持久性油品会造成生物体窒息及海滩油污, 非持久性油品通常会蒸发并自然稀释, 但是在高浓度的情况下会造成生物体中毒。了解油品种类与漏油量有助于预测何种生物体可能濒临危险, 亦能让漏油处理人员专注于将环境冲击减至最低。

## 漏油地点

海上发生漏油后, 会在海面形成光滑浮油, 常随着水流与风向漂移。目前已有各种模型制作技术可预测浮油将会扩及之处, 有助于保护受波及的区域, 并将漏油回收作业重点集中在尽量清除漏油量。

漏油通常发生在海岸线附近, 这会造成环境严重的损害并对油污清除作业造成阻碍。遭油污之海岸线需要耗费大量的人力心力来除污, 而有些用来清除所有油迹之技术反而对环境造成更大伤害, 延误环境复原所需的时间。

## 漏油处理

目前有各种不同的工具能让漏油处理业者用来清除油污, 并保护环境免于受到损害。大型漏油事故通常会在不同地点使用数种方法, 例如: 使用拦油索、吸油器与吸油棉。不过海面漏油实际上几乎不可能完全清除干净, 因此采用的技术通常着重在将损害减至最低。许多工具仅在特定状况与时间点才能奏效, 所以工具运用的速度对于最后结果具有重大的影响。

如需更多资料, 请浏览连结网址:  
[OW.LY/WJSY30KNWAE](http://OW.LY/WJSY30KNWAE)

# 液化 — 「注意」仍流于口号

我们很荣幸邀请到STEMBRIDGE律师事务所的PHILIP STEMBRIDGE先生，针对货物液化问题发表这篇有趣又实用的文章。

《贸易风》杂志(Tradewinds)近期刊登的一篇文章，足以提醒众人注意货物液化与海上死亡人数最多之间有直接的关联性，统计数字显示从2006到2016年间因为货物液化海上事故而夺走了超过100名船员的生命。

随着铁矿石与铝土矿的装运量再度攀升，本文旨在指导会员在收到指示装载《国际海运固体散装货物规则(IMSBC)》所规定之「A组」货物（系指在含水率(MC)超过适运水分限制(TML)的条件下运输时，有可能发生液化现象之货物）时，应采取何种实际步骤。

含水率(MC)系以代表性样本中水或其他液体的含量占该样本总湿重的百分比来表示。适运水分限制(TML)则是以实验室检测中，样本可能液化所需之含水率的百分之90。货物液化或货物在货舱内滑动会造成船舶重心偏移而翻覆。

问题在于镍矿石、铁矿石、精矿与铝土矿等货物（如含水率够高时，极有可能液化），通常是露天开采存放（因此暴露于这些因素），而这些开采国的基础设施建设通常不发达，且降雨频繁，水量丰沛。

原始的航程指示实际上可能没有完整的货物说明。虽然应依照《国际海运固体散装货物规则》(IMSBC Code)所收录的散装货物运输名称(BCSN)来载明预计装运货物的名称，不过有时候发货人没有正确载明或确认装运货物。举例来说，简单载明为「铁矿石」的货物，结果有可能是精矿。或者发货人声明书/货物资料单可能记载货物为「C组」货物，但实际上货物应该正确分类为「A组」。

## 指导原则：

1) 对于可能液化的固体散装货物，会员在商议承运时应纳入波罗的海国际航运公会(BIMCO)所建议使用之租船合同条款（详见第5页）。

2) 首先取得发货人声明书/货物资料单，其中应收录适运水分限制证明，或是实际含水率证明或声明。船长应检查适运水分限制证明以确认：

i) 何人核发证明？证书必须由装货港经认可之主管机关核发。《国际海运固体散装货物规则》对于「主管机关」的定义是：「基于本规则相关之任何目的，而指定或另行认可之任何国家主管单位或机关」。应由主管机关「评估货物在安全运输上的可接受性」，并考量货物分类（A、B或C组货物）。此处的根本问题之一是全球各地的主管机关不一致。据了解，检测适运水分限制的实验室品质在精准度上存有显著的差异。

ii) 核发时间：抽样/检测与装货的间隔时间应以7天为限。

iii) 样本是否取自装运货物/存货。发货人应负责确认受测样本的特性与属性相同于抽样及接受适运水分限制检测的货物。如果两者无关联，船长应提防警戒。

3) 查阅《国际海运固体散装货物规则》对于该特定货物是否有相关之要求。

4) 船长在装货前与装货期间，应对货物进行目视检查，并尽可能拍照为证。若可能时应包括堆放在岸上的货物。

5) 如果在任何时间点显示货物含水率很高，船长应停止装货且寻求建议。

6) 天气状况（例如：季风季节或豪雨）之监测与纪录。

7) 进行「圆桶测试」（详见《国际海运固体散装货物规则》第8节说明），并将结果拍照为证。然而，此类测试无法取代实验室检测，且不能代表装运货物。有些专家认为此类测试相当不准确。

8) 监看船舶俯仰差与舱底水状况。

9) 在航程期间如何照管或处理货物之建议应予遵守。

## 关于可能液化之固体散装货物波罗的海国际航运公会租船合同条款

### 注意事项：

开始装货作业前，船长应确认收到并查阅完整的货物资讯。提供给船长的此类资讯如有异常延迟，或是船长于压力下必须在收到货物资讯前即开始装货，亦或是发货人拒绝合作共同抽样检测货物样本时，船长应特别警戒，因为此时关于货物资讯之安全性或准确性可能存在疑虑。

船长的首要义务是不得装运可能不利于船舶安全之货物(《海上人命安全国际公约(SOLAS)》第XI-2章第8条)。

如果船长对于装运货物有合理之疑虑时(例如：因货物之外观或状况，或有可能发生液化现象之疑虑)，英国法院或伦敦仲裁人极少会批评指责船长做出停止装货以寻求建议并且可能进一步执行检测的决定。其后船长必须依据专家的建议，以决定继续装货是否安全无虞。

a) 租船人应确认依据本租船合同运输之所有固体散装货物，在装运方面符合适用之国际法规，包括《2009年国际海运固体散装货物规则》(IMSBC Code 2009) (以及随时提出之修正案，并包含国际海事组织核准通过之任何建议案)。

b) 如果货物为可能液化的固体散装货物，租船人应在开始装货前，依IMSBC Code之要求提供所有资讯与文件给船长或其代表，包括发货人签署之适运水分限制(TML)证明，以及含水率证明或声明书，但不以此为限。

c) 船东有权在装货前取得货物样本，并在租船人的要求下由租船人与船东共同抽样，并共同将货物样本送交船东指定之独立实验室进行检测。抽样与检测由租船人自费，并自负风险与时间。船长或船东代表获准可随时取得货物进行抽样与检测，不受任何限制与阻碍。

倘若船长在自行斟酌且合理判断下认定，因货物而引发或与其相关之风险(包括液化风险，但不以此为限)将于航程危及船员、船舶或货物的安全，船长有权拒收货物，如果货物已经装船完毕，则可拒绝从装货港或装货地启航。船长有权在装货前要求租船人确保货物安全无虞，或是在装货后要求租船人自费、自负风险与时间将货物卸下，并更换成船长能接受之货物。船长行使上述权利不视为违反本租船合同。

d) 尽管本租船合同另有规定，无论是否因遵守这些法规或本合同租船人义务而引发或与之相关的损失、损害、延误、费用、成本与责任，全部由租船人自行负责。租船人应保障船东免于承担其依租船人指示装载议定之货物，因而蒙受之任何及一切求偿。

e) 本条款概不影响租船人于本租船合同提供安全货物之义务。关于装货方面，船长或船东是否依照本条款执行任何事项，皆不视为船东放弃任何权利之举。





# 高空作业 – 安全第一

从高处跌落，不论是落在甲板或落海，可能酿成重伤甚至送命。因此，会员应备妥适当的安全措施，这一点极为重要，唯有如此才足以减轻所有相关的风险。未遵守这些要求可能会危及船员安全，使其置身于严重危险的处境。

一般而言，所有高空作业应于天气良好与光线良好的情况下进行。开始工作前，在彻底评估所有相关风险后核发恰当的「工作许可证」实为重要。然而，单凭优良风险评估本身显然是不够的，相关风险应有效地传达给全体人员，并使其完全了解。所有高处作业应加以监督，并为全体参与人员提供各项工作所需设备之介绍与训练。

本协会近期处理过三起船员死亡事故，这三起事故均为船上高空作业时常见的安全违反事故：

## 案例一

一名干练水手坐在吊椅上越过船侧工作，结果因吊椅绳索断裂而落海溺毙。调查结果显示已进行风险评估，却未落实多项风险降低措施。该名干练水手有配戴安全带，救生索却没有系于船舶，亦未穿上适当的救生衣。

### 根本原因：

- 缺乏监督
- 未妥善执行风险评估
- 未妥善固定救生索
- 未妥善穿戴个人防护装备(PPE)

## 案例二

一名干练船员从10公尺高处跌落至空货舱而丧命。该名干练船员走在一艘小货柜船上的狭窄走道，旁边紧邻一开放空货舱。该条走道仅70公分宽，且未装设任何栏杆或其他防掉落系统。走道亦有多根系栓杆妨碍行走，该员正是被此绊倒跌落而丧命。

## 降低高空作业作相关风险之措施

- 明确的程序与良好的沟通 – 确保船员熟悉最佳实务以及采行的预防措施。
- 检查设备是否合适 – 确保设备经验证符合使用目的，使用正确类型的索具，且确认状态良好。
- 正确存放与保养 – 确保设备依制造商指示存放与保养。必须定期检查，包括留意存放状态会对设备造成何种影响效应。例如：存放在油漆旁边可能造成索具强度弱化。

### 根本原因：

- 干练船员不够专心
- 主管与同事对于明显的危险处未加以重视
- 现有安全措施不足，以至于未能确保行走于邻近开放货舱或空间之舱口围板/狭窄走道的安全性

## 案例三

一名干练船员在涂刷船舶烟囱时从吊椅跌落而丧命。吊椅固定绳断裂，船员的安全带也在他跌落时断裂。跌落高度仅约3公尺，且该名干练船员最初看似仅为轻微受伤。然而，由于肾脏内出血而导致状况恶化，最终死亡。

### 根本原因：

- 使用前未妥善检查索具
- 使用错误类型的索具；安全带仅能与索具一起使用，不得单独作为防坠落装置使用

- 妥善监督 – 确保充分实施安全措施，并妥善加以监督。
- 迅速应变 – 发生跌落事故时，迅速救出伤者并施以适度急救。此举有助于防范人体维持静止直立姿势5-10分钟后发生的悬吊性创伤。



## 「例行」工作不代表「无风险」工作

我们在检视机舱事故时发现，最常见的起因是船员未加以确认并降低特定工作的所有相关风险。如果问到为何没有正确完成工作时，答案往往相同 — 船员认为这是「例行」工作。

「例行」是最常用来描述定期进行且通常无须耗费太多时间就能完成的工作。这也导致对任何可能相关危险抱着着自以为是的态度，认为工作毫无风险 — 这种心态会带来严重后果。

近期发生的事故是一名大管轮在进行空调风扇润滑作业时发生。这是每周进行的工作，仅需耗费5分钟即可完成，换言之就是典型的例行工作。大管轮先前已多次进行此项作业，过于自以为是的态度使其轻忽润滑处的相关显著风险，该处仅与风扇传动带的距离仅为4公分。

这种自以为是的态度导致下列错误的发生：

- 未遵守船上程序
- 未于工作前将风扇关闭
- 穿戴不当且过大的皮制工作手套

这名大管轮在工作期间，右手手套被旋转带夹住，导致右手小指与手部分遭到截肢。他被空运至最近的医院，之后被送回国。这起事故证明无论是多快就能完成的「例行」工作，由于忽略其中的危险，最终造成该名大管轮永久失能。

### 会员该做些什么？

《国际船舶安全管理》规则(ISM Code)第1.2.2.2条要求会员：「评估会对船舶、人员与环境造成影响的所有已确认风险，并制定适当的防护措施。」

这意味着会员有必要制订可以处理船上所有种类工作之风险评估的程序 — 尤其是被视为例行性质的工作。这不意味着每一项工作都须制作大量的书面报告。相关程序可以（而且确实应该）采用简单的方式呈现，以降低船员的压力，并确保品质评估，而非以大量的书面报告取胜。

没必要每一次都重新进行风险评估，重复使用旧有评估完全是可以接受的，只要在进行工作前检视风险评估，让全体参与人员充分体认到潜在的风险即可。在进行工作前，应谨慎考量任何已确认的新风险。

下列步骤能简化评估流程：

- 在工具箱会谈(Toolbox talks)讨论日常工作与相关风险
- 将相关风险纳入工作说明
- 制作例行工作的通用检查清单

无论是否为例行工作，对所有工作均一视同仁，相关风险之评估是船上卫生安全文化至关重要的一部分。仅需要一分钟的时间来确认保零事故也应是例行工作的一环。



# 定程租船 — 预期突发状况

定程租船合同必然包含合同责任，要求船舶迅速并有效率地前往租船合同所规定的第一装货港。

开始进行前往第一装货港的空放航次之所以重要，在于这是佣船服务开始且定程租船合同生效之日期。

如果租船合同有提到预计准备装货日，在英国法院过去的判例中，皆认定船东具有绝对义务，必须在合理确定船舶能于接近预计准备装货日之前，开始进行前往第一装货港的空放航次。

这表示如果船舶在开始空放航程前，因突发因素而延误，则船东可能发现自己已违反租船合同，因而须对定程租船人负责。再者，由于定程租船合同在此时尚未完全生效，船东可能无法诉诸租船合同所规定的任何合同上抗辩而免除责任。

在近期汇编公开的「Pacific Voyager」案件判决中，伦敦高等法院已经再度确定此一立场，并判定如果租船合同未提及预计准备装货日期，则解约日，或是预计进行且结束持续使用船舶之日期，将作为计算船东必须开始前往第一装货港之空放航次最晚日期的时间参考点。

本案背景是船东于西元2015年1月5日签署以「Shellvoy 5」格式制作的定程租船合同（以下称「租船合同」），航程为鹿特丹至远东地区，解约日则是2015年2月4日。船舶在签约时正在履行其他合同，为此停靠埃及，并前往勒阿弗爾港进行最终卸货。船舶当时位置与估计抵达埃及与勒阿弗爾港的日期，租船合同均有提及。

对船东甚为不幸的是，2015年1月12日时，该艘船舶在苏伊士运河撞到海图上未标示的海面下障碍物，并遭受严重的毁损，因而必须在埃及卸下先前货物，接着进入干船坞进行长期维修。这件事为突发意外，船东在任何方面都没有过失。船东迅速将此件事通知后续签约租船人，并告知最新的维修时程。船舶约是在解约日2015年2月4日时进入干船坞维修，并将耗费数月的时间。

在2月6日当日，后续签约租船人解除租船合同，并在伦敦高等法院向船东主张逾120万美元的损害赔偿。后续签约租船人主张船东在解约日2月4日之前，已能合理确认船舶能抵达的日期，所以应该已开始进行前往第一卸货港鹿特丹的空放航次。

高等法院赞同后续签约租船人的主张，认定船东具有在合理时间内开始进行空放航次的绝对义务，该合理时间能依照其他租船合同载明期限来判定，尤其是预计抵达日期(ETAs)。船东已有提出中继港预计抵达日期，即该艘船舶将于1月25日抵达勒阿弗爾港进行前一契约货物的最终卸货。

法院表示根据勒阿弗爾港的预计抵达日期(ETA)，船东在利哈佛港进行合理时间的卸货后，理应开始前往鹿特丹的短期空放航次。法院接着表示，如果船东没有提出预计抵达日期(ETAs)，则租船合同解约日2月4日应做为船东计算在解约日之前必须开始空放航次以抵达鹿特丹之所需日期的时间参考点。换言之，未及赶上解约日将可能导致船东因延误开始空放航程而遭到租船人求偿。

法院亦再度确认租船合同之合同限制与除外条款，例如海上危险与事故（详见Shellvoy 5格式第32条「除外条款」），不适用船舶依前一契约（后续签约租船人非当事人）进行之航程。因此，即使船舶是在履行前一租船合同期间于埃及发生事故，而且船东本身毫无过失，仍必须对后续签约租船人负责。



# GPS在黑海与东地中海受干扰

美国海事管理局、其他海事主管机关与船员相关机构最近特别提出GPS讯号在黑海与东地中海可能发生蓄意崩毁或受干扰的问题。

此类干扰为GPS讯号阻塞、遗失或遭到变更，亦或是伪造讯号，导致有可能影响到导航与其他通讯设备，造成显示位置不正确。

在大多数的案例中，能够发现讯号中断主要是有赖于船员有效监控船舶位置与航行路径，因此在发现异常时，能及时并积极采取行动。

尽管GPS通常是即时提供纸本与电子海图图的主要方法，但仍有必要定期检查GPS讯号与其准确性。一般仍然鼓励使用传统导航方法，包括平行标线法、使用雷达（覆盖、距离与方位），以及参考岸上自动辨识系统(AIS)或类似航行辅助装置，进行电子与人工交叉比对。

目前有多种电子海图显示与资讯系统(ECDIS)可供利用，此类系统内建全球卫星导航系统(GNSS)接收器，能接收GPS、GLONASS、BeiDou与Galileo等全球卫星导航系统发送的讯号。此类系统降低了讯号阻塞造成中断的可能性。

GPS位置应视为单一位置线来处理，理想上应使用三点定位法(定位三角形)，来精准判定船舶于特定情况下的位置。

综上所述，本案旨在提醒船东，英国法律认为迅速展开定程租船合同规定的第一卸货港空放航次是严格义务，所以，船东根据未来预计装货准备日、解约日或任何进行中航程之航行日来签署定程租船合同时，应预留充分时间来因应船舶在签约时，可能于任何履约航程中遇到的可预期延误。

「PACIFIC VOYAGER」 [2018] 2 劳伊氏案例汇编57





经理人: TINDALL RILEY (BRITANNIA) LIMITED  
Regis House, 45 King William Steet  
London EC4R 9AN  
电话: +44 (0) 20 7407 3588  
[britanniapandi.com](http://britanniapandi.com)

不列颠船东责任互保协会  
登记地址: Regis House, 45 King William Steet, London EC4R 9AN  
英格兰与威尔斯登记号码: 10349  
获英国审慎监管局授权  
受英国金融监管局及审慎监管局管理