

# 風險觀察家

# TRW

西元2018年6月號

**認識我們的團隊** 本協會新成立的台灣專屬聯絡處

**個案研究** 分析引人關注的船舶碰撞案例

**損害防阻** 船上高空作業之相關安全問題

**法律分析** 貨物液化與論程傭船議題等專文



BRITANNIA P&I  
TRUSTED SINCE 1855

## 編者的話

不列顛協會的使命是成為全球頂尖的防護與補償協會。



本協會很高興在本期季刊介紹甫於西元2018年2月20日成立的台灣專屬聯絡處：保達管理顧問有限公司。該公司負責人羅百合女士將於「認識我們的團隊」一節介紹她的公司同仁。

本期另外介紹由損害防阻部門檢視本協會近期承辦案例後，特別提出幾項共通主題提醒讀者注意 — 主要是關於船上高空及例行作業的問題。我們也分析一件船舶碰撞案例，評論國際油輪船東防止污染聯盟(ITOPF)提供的海上污染事故概要報告，提出貨物液化議題之相關建議，以及警告讀者注意出現在黑海與東地中海區域的GPS受干擾問題。此外，針對船舶及時抵達第一裝貨港之法律議題分析也有專文討論。

會員代表委員會及董事會已於近期在東京召開會議，會中宣布幾項令人興奮的消息。由於本協會稅後餘額合計達8060萬美元，因此再將2000萬美元資本另行分派給於西元2018年5月15日午夜當時入會承保之船舶會員。本月初出版的本協會年報及財報有提供進一步的細節。

本協會即將於希臘開設新辦事處，以提高國際市場形象，同時更進一步強化拓展現有設在香港與日本的辦事處。此外，本協會已宣布將在丹麥成立新專屬聯絡處。我們期待在往後的幾期季刊裡能夠完整的介紹這些新發展。

損害防阻團隊持續在世界各地針對船員與岸上指定代表(DPA)舉行實務研討會。

最後，本協會將於9月3-7日在倫敦辦公室再度舉行不列顛防護與補償訓練週。歡迎會員指派代表參加為期一週的演講課程與社交活動，這是會員代表們與本協會設在倫敦的理賠團隊相見歡的絕佳機會。

本協會網站有提供研討會與訓練週的進一步明細及報名表：  
[britanniapandi.com/company-profile/club-diary/](http://britanniapandi.com/company-profile/club-diary/)

  
CLAIRE MYATT 女士  
編輯

## 認識保達管理顧問有限公司的成員

本協會剛成立的台灣專屬聯絡處是保達管理顧問有限公司，這是由一個充滿熱誠且與本協會密切合作多年的團隊所組成。他們在處理防護與補償(P&I)保險理賠事務方面的完整經驗，在台灣可說無人能望其項背。該團隊主要協助本協會的台灣會員，亦協助在台灣遇到問題的協會會員。



羅百合女士是保達管理顧問有限公司的執行董事兼總經理，處理與本協會會員之聯絡員事務已有大約30年的經驗。羅女士畢業於國立台灣大學法律系，多年來經辦在台灣水域發生的全方位各類理賠案件。她經常以演講與簡報方式，讓業界更為瞭解P&I險的相關議題。她在政府部門的人脈相當廣，也樂於以非正式方式與政府部門交流意見。台灣近期提案欲修改與海上污染有關的立法，其過程中也可見到羅女士代表國際P&I協會集團從實務界角度提出相關建言的身影。



陳柏如女士是保達管理顧問有限公司副總經理，她在美國取得法律碩士學位，接著於西元2004年起從事聯絡員事務，並從這個時候開始處理貨物、財產與船員理賠案。她發揮自身在P&I險領域的廣泛知識及組織活動技能，協助推廣及安排本協會在台舉辦各種會議與演講，包括亞洲論壇、理賠與損害防阻研討會，同時也參與安排例如不列顛高爾夫獎盃賽等較為休閒性質的活動以確保所有與會人士均能輕鬆享受活動樂趣。



黃佳曼女士是理賠經理，於西元2007年取得英國卡地夫大學運輸碩士學位。黃女士曾在大型汽車公司任職，負責運輸與物流管理，其後累積了七年的P&I險理賠案件處理經驗。她經手過多種不同類型理賠案件，例如：貨物、船員與財產損失案件。



游雅雯女士是該公司的行政助理。她從西元1995年起就從事與聯絡員事務有關的工作，她負責協助辦公室的日常一般行政作業，包括協助文書處理。本協會的台灣會員公司職員大概都非常熟悉她的聲音，因為她通常是第一位接聽會員來電的人。她也是羅百合女士的個人助理。



黃睦家先生是在今年6月1日加入保達管理顧問有限公司的生力軍。他非常積極學習P&I險與國際海運相關的一般業務。這是在業界的首份工作，他非常期待迎接未來的新挑戰。



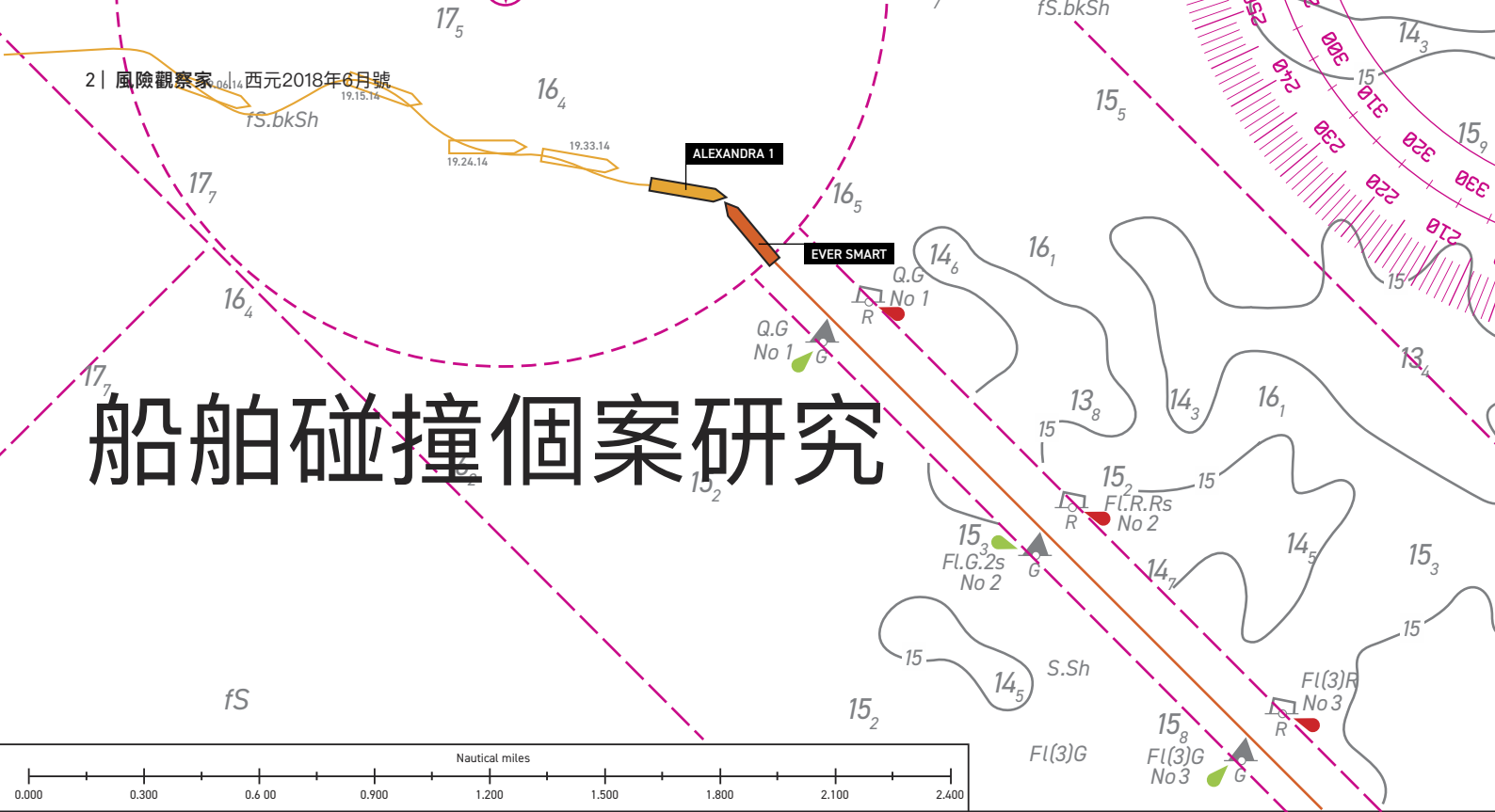
## 海上健康實現手機應用程式

由本協會贊助開發的「海上健康實現手機應用程式」是船員協會海上健康推廣計畫的一環，該程式收錄一系列線上指導課程。本協會鼓勵船員下載應用程式，以協助在海上生活期間維持個人健康。

如需更多資料，請上網瀏覽：[www.sailors-society.org](http://www.sailors-society.org)



# 船舶碰撞個案研究



本文概述某件油輪與貨櫃船碰撞事故。文章結尾的連結網頁提供更為詳盡的案件分析。

西元2015年2月11日，EVER SMART輪與ALEXANDER 1輪兩艘船在傑貝阿里港外海相撞，此案是英國海上事故調查局(MAIB)調查報告的焦點，並有英國高等法院對此案作出判決。此處請留意MAIB進行調查的主要目的，是在兼顧全體關係人的利益下，找出造成船舶碰撞事故的所有失誤，而非判斷責任比例。高等法院判決則是判斷兩船間之過失比例以判定責任。這兩種程序對於過失與因果關係之判斷採用了不同的方法，提供了頗值眾人關注的對比。



船上裝載油貨的油輪ALEXANDRA 1輪是依照船舶交通服務處(VTSO)的指示，從外錨地前往浮標航道入口，並在貨櫃船EVER SMART輪通過後盡快進入水道。ALEXANDRA 1輪提早收錨啟航，來到水道入口附近時卻發現船身過於接近且稍微地橫跨在水道入口，此時EVER SMART輪仍然還沿著水道往下航行。於此同時，EVER SMART輪的船長雖有遵守領港在下船前所做的要求本船維持航道的最後指示，但該船卻已偏移到水道的左側。ALEXANDRA 1輪由於誤聽了VTSO在VHF頻道上的通話訊息，誤以為VTSO告知EVER SMART輪從油輪後方通過。事實上，VTSO卻是在跟另一艘船對話。這項誤解造成ALEXANDRA 1輪緩慢向前行駛，最後發生兩船碰撞事故。



儘管碰船事故發生在水道入口以外的區域，法院卻著眼在避碰規則第9條（狹窄水道規則）與第15條（兩船交叉相遇規則）之間的抵觸，判定EVER SMART輪應分攤較大的過失責任，因為該船未遵守規則第9條，該規則要求應保持在水道右側。然而法院的判決與MAIB調查結果不同。MAIB的調查結果認為ALEXANDER 1輪未保持聽音警戒，其後根據誤聽VHF交談訊息而採取行動，誤以為EVER SMART輪會從船尾通過，而這正是導致碰船事故的關鍵。

如需更多資料，請上網瀏覽：[ow.ly/AGEv30knWsm](http://ow.ly/AGEv30knWsm)

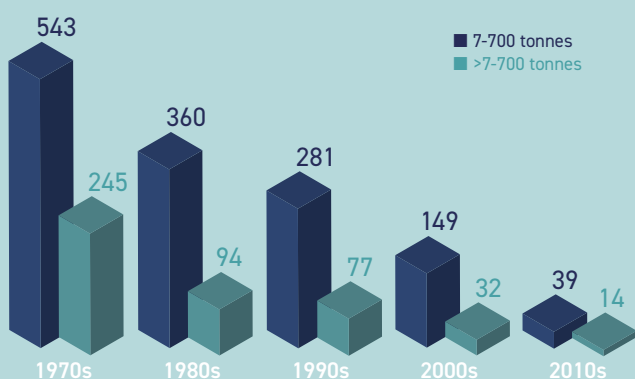
# 油污案件概述

## 油污案件的統計數據

《風險觀察家》西元2018年2月號專文特別介紹國際油輪船東防止污染聯盟(ITOPF)的業務內容，本期接著概述國際油輪船東防止污染聯盟近期公布截至西元2017年為止的若干油污案件關鍵統計數據。

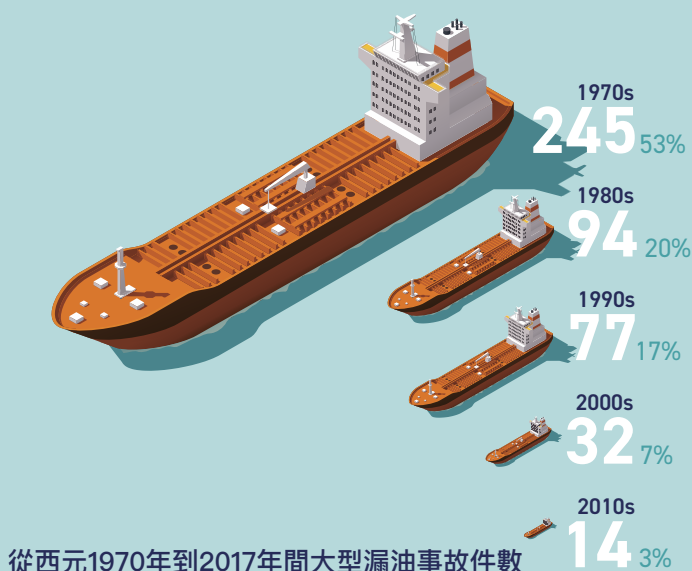
國際油輪船東防止污染聯盟已經公布西元1970年到2017年間的小型漏油（7公噸以下）、中型漏油（7-100公噸）及大型漏油（700公噸以上）事故詳細資料。為判斷出全球趨勢，計算出每十年平均值，並採圖表方式呈現如下。

## 西元1970年到2017年間每十年的船舶漏油事故件數



在西元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。西元1980年代平均每年漏油事故件數，則已大幅下滑至36件中型漏油與9.4件大型漏油事故。這股下滑趨勢在往後各十年仍然持續。自西元2010年起，每年平均漏油事故件數則降至史無前例的新低點，分別是4.9件中型漏油與1.8件大型漏油事故。在這段期間，儘管全球海運油量呈現成長的態勢，但是船舶漏油事故降低也反映了海上漏油量大幅減少的結果。

這些統計數據令人感到欣慰，也證明了海運業在減少漏油及避免危害海洋環境方面所做的改善努力獲得重大成效。



從西元1970年到2017年間大型漏油事故件數

## 油污對海洋環境的衝擊

儘管漏油事故件數下滑，例如：西元2018年2月油輪SANCHI號沈船之類的大型漏油事故，確實引發漏油會衝擊到海洋環境的關切。

漏油會對海洋生物帶來重大的危害。根據漏油事故種類，油會造成生物體窒息，影響其覓食、呼吸或調節體溫的能力。油經生物體吸收後可能會造成中毒，亦會破壞當地的生態系統，間接衝擊到更為廣泛的海洋族群。幸運的是，海洋環境具有恢復力，能隨著時間自然復原。有幾項因素會影響到漏油造成的衝擊及環境復原所需時間，其中幾項將在下文予以說明。

## 漏油種類與數量

經由海洋運輸的油品可能具有截然不同的特性。油品通常分成兩類，一類是原油、潤滑油與重燃油等持久性油品，另一類則是輕柴油、石油與煤油等非持久性油品。持久性油品會造成生物體窒息及海灘油污，非持久性油品通常會蒸發並自然稀釋，但是在高濃度的情況下會造成生物體中毒。瞭解油品種類與漏油量有助於預測何種生物體可能瀕臨危險，亦能讓漏油處理人員專注於將環境衝擊減至最低。

## 漏油地點

海上發生漏油後，會在海面形成光滑浮油，常隨著水流與風向漂移。目前已有各種模型製作技術可預測浮油將會擴及之處，有助於保護受波及的區域，並將漏油回收作業重點集中在盡量清除漏油量。

漏油通常發生在海岸線附近，這會造成環境嚴重的損害並對油污清除作業造成阻礙。遭油污之海岸線需要耗費大量的人力來除污，而有些用來清除所有油跡之技術反而對環境造成更大傷害，延誤環境復原所需的時間。

## 漏油處理

目前有各種不同的工具能讓漏油處理業者用來清除油污，並保護環境免於受到損害。大型漏油事故通常會在不同地點使用數種方法，例如：使用攔油索、吸油器與吸油棉。不過海面漏油實際上幾乎不可能完全清除乾淨，因此採用的技術通常著重在將損害減至最低。許多工具僅在特定狀況與時間點才能奏效，所以工具運用的速度對於最後結果具有重大的影響。

如需更多資料，請瀏覽連結網址：

[OW.LY/WJSY30KNWAE](http://OW.LY/WJSY30KNWAE)

# 液化 — 「注意」仍流於口號

我們很榮幸邀請到STEMBRIDGE律師事務所的PHILIP STEMBRIDGE先生，針對貨物液化問題發表這篇有趣又實用的文章。

《貿易風》雜誌(Tradewinds)近期刊登的一篇文章，足以提醒眾人注意貨物液化與海上死亡人數最多之間有直接的關聯性，統計數字顯示西元2006年到2016年間因為貨物液化海上事故而奪走了超過100名船員的生命。

隨著鐵礦石與鋁土礦的裝運量再度攀升，本文旨在指導會員在收到指示裝載《國際海運固體散裝貨物規則(IMSBC)》所規定之「A組」貨物（係指在含水率(MC)超過適運水分限制(TML)的條件下運輸時，有可能發生液化現象之貨物）時，應採取何種實際步驟。

含水率(MC)係以代表性樣本中水或其他液體的含量佔該樣本總濕重的百分比來表示。適運水分限制(TML)則是以實驗室檢測中，樣本可能液化所需之含水率的百分之90。貨物液化或貨物在貨艙內滑動會造成船舶重心偏移而翻覆。

問題在於鎳礦石、鐵礦石、精礦與鋁土礦等貨物（如含水率夠高時，極有可能液化），通常是露天開採存放（因此暴露於這些因素），而這些開採國的基礎建設通常不發達，且降雨頻繁，水量豐沛。

原始的航程指示實際上可能沒有完整的貨物說明。雖然應依照《國際海運固體散裝貨物規則》(IMSBC Code)所收錄的散裝貨物運輸名稱(BCSN)來載明預計裝運貨物的名稱，不過有時候託運人沒有正確載明或確認裝運貨物。舉例來說，簡單載明為「鐵礦石」的貨物，結果有可能是精礦。或者託運人聲明書/貨物資料單可能記載貨物為「C組」貨物，但實際上貨物應該正確分類為「A組」。

## 指導原則：

1) 對於可能液化的固體散裝貨物，會員在商議承運時應納入波羅的海國際航運公會(BIMCO)所建議使用之備船契約條款（詳見第5頁）。

2) 首先取得託運人聲明書/貨物資料單，其中應收錄適運水分限制證明，或是實際含水率證明或聲明。船長應檢查適運水分限制證明以確認：

i) 何人核發證明？證書必須由裝貨港經認可之主管機關核發。《國際海運固體散裝貨物規則》對於「主管機關」的定義是：「基於本規則相關之任何目的，而指定或另行認可之任何國家主管單位或機關」。應由主管機關「評估貨物在安全運輸上的可接受性」，並考量貨物分類（A、B或C組貨物）。此處的根本問題之一是全球各地的主管機關不一致。據了解，檢測適運水分限制的實驗室品質在精準度上存有顯著的差異。

ii) 核發時間：抽樣/檢測與裝貨的間隔時間應以7天為限。

iii) 樣本是否取自裝運貨物/存貨。託運人應負責確認受測樣本的特性與屬性相同於抽樣及接受適運水分限制檢測的貨物。如果兩者無關聯，船長應提防警戒。

3) 查閱《國際海運固體散裝貨物規則》對於該特定貨物是否有相關之要求。

4) 船長在裝貨前與裝貨期間，應對貨物進行目視檢查，並盡可能拍照為證。若可能時應包括堆放在岸上的貨物。

5) 如果在任何時間點顯示貨物含水率很高，船長應停止裝貨且尋求建議。

6) 天氣狀況（例如：季風季節或豪雨）之監測與紀錄。

7) 進行「圓桶測試」（詳見《國際海運固體散裝貨物規則》第8節說明），並將結果拍照為證。然而，此類測試無法取代實驗室檢測，且不能代表裝運貨物。有些專家認為此類測試相當不準確。

8) 監看船舶俯仰差與艙底水狀況。

9) 在航程期間如何照管或處理貨物之建議應予遵守。

## 關於可能液化之固體散裝貨物波羅的海國際航運公會備船契約條款

### 注意事項：

開始裝貨作業前，船長應確認收到並查閱完整的貨物資訊。提供給船長的此類資訊如有異常延遲，或是船長於壓力下必須在收到貨物資訊前即開始裝貨，亦或是託運人拒絕合作共同抽樣檢測貨物樣本時，船長應特別警戒，因為此時關於貨物資訊之安全性或準確性可能存在疑慮。

船長的首要義務是不得裝運可能不利於船舶安全之貨物（《海上人命安全國際公約(SOLAS)》第XI-2章第8條）。

如果船長對於裝運貨物有合理之疑慮時（例如：因貨物之外觀或狀況，或有可能發生液化現象之疑慮），英國法院或倫敦仲裁人極少會批評指責船長做出停止裝貨以尋求建議並且可能進一步執行檢測的決定。其後船長必須依據專家的建議，以決定繼續裝貨是否安全無虞。

a) 僱船人應確認依據本備船契約運輸之所有固體散裝貨物，在裝運方面符合適用之國際法規，包括《2009年國際海運固體散裝貨物規則》(IMSBC Code 2009)（以及隨時提出之修正案，並包含國際海事組織核准通過之任何建議案）。

b) 如果貨物為可能液化的固體散裝貨物，僱船人應在開始裝貨前，依IMSBC Code之要求提供所有資訊與文件給船長或其代表，包括託運人簽署之適運水分限制(TML)證明，以及含水率證明或聲明書，但不以此為限。

c) 船東有權在裝貨前取得貨物樣本，並在僱船人的要求下由僱船人與船東共同抽樣，並共同將貨物樣本送交船東指定之獨立實驗室進行檢測。抽樣與檢測由僱船人自費，並自負風險與時間。船長或船東代表獲准可隨時取得貨物進行抽樣與檢測，不受任何限制與阻礙。

倘若船長在自行斟酌且合理判斷下認定，因貨物而引發或與其相關之風險（包括液化風險，但不以此為限）將於航程危及船員、船舶或貨物的安全，船長有權拒收貨物，如果貨物已經裝船完畢，則可拒絕從裝貨港或裝貨地啟航。船長有權在裝貨前要求僱船人確保貨物安全無虞，或是在裝貨後要求僱船人自費、自負風險與時間將貨物卸下，並更換成船長能接受之貨物。船長行使上述權利不視為違反本備船契約。

d) 儘管本備船契約另有規定，無論是否因遵守這些法規或本契約僱船人義務而引發或與之相關的損失、損害、延誤、費用、成本與責任，全部由僱船人自行負責。僱船人應保障船東免於承擔其依僱船人指示裝載議定之貨物，因而蒙受之任何及一切求償。

e) 本條款概不影響僱船人於本備船契約提供安全貨物之義務。關於裝貨方面，船長或船東是否依照本條款執行任何事項，皆不視為船東放棄任何權利之舉。





# 高空作業 – 安全第一

從高處跌落，不論是落在甲板或落海，可能釀成重傷甚至送命。因此，會員應備妥適當的安全措施，這一點極為重要，唯有如此才足以減輕所有相關的風險。未遵守這些要求可能會危及船員安全，使其置身於嚴重危險的處境。

一般而言，所有高空作業應於天氣良好與光線良好的情況下進行。開始工作前，在徹底評估所有相關風險後核發恰當的「工作許可證」實為重要。然而，單憑優良風險評鑑本身顯然是不夠的，相關風險應有效地傳達給全體人員，並使其完全瞭解。所有高處作業應加以監督，並為全體參與人員提供各項工作所需設備之介紹與訓練。

本協會近期處理過三起船員死亡事故，這三起事故均為船上高空作業時常見的安全違反事故：

## 案例一

一名幹練水手坐在吊椅上越過船側工作，結果因吊椅繩索斷裂而落海溺斃。調查結果顯示已進行風險評估，卻未落實多項風險降低措施。該名幹練水手有配戴安全帶，救生索卻沒有繫於船舶，亦未穿上適當的救生衣。

### 根本原因：

- 缺乏監督
- 未妥善執行風險評估
- 未妥善固定救生索
- 未妥善穿戴個人防護裝備(PPE)

## 案例二

一名幹練船員從10公尺高處跌落至空貨艙而喪命。該名幹練船員走在一艘小貨櫃船上的狹窄走道，旁邊緊鄰一開放空貨艙。該條走道僅70公分寬，且未裝設任何欄杆或其他防掉落系統。走道亦有多根繫栓桿妨礙行走，該員正是被此絆倒跌落而喪命。

## 降低高空作業作相關風險之措施

- 明確的程序與良好的溝通 — 確保船員熟悉最佳實務以及採行的預防措施。
- 檢查設備是否合適 — 確保設備經驗證符合使用目的，使用正確類型的索具，且確認狀態良好。
- 正確存放與保養 — 確保設備依製造商指示存放與保養。必須定期檢查，包括留意存放狀態會對設備造成何種影響效應。例如：存放在油漆旁邊可能造成索具強度弱化。

### 根本原因：

- 幹練船員不夠專心
- 主管與同事對於明顯的危險處未加以重視
- 現有安全措施不足，以至於未能確保行走於鄰近開放貨艙或空間之艙口圍板/狹窄走道的安全性

## 案例三

一名幹練船員在塗刷船舶煙囪時從吊椅跌落而喪命。吊椅固定繩斷裂，船員的安全帶也在他跌落時斷裂。跌落高度僅約3公尺，且該名幹練船員最初看似僅為輕微受傷。然而，由於腎臟內出血而導致狀況惡化，最終死亡。

### 根本原因：

- 使用前未妥善檢查索具
- 使用錯誤類型的索具；安全帶僅能與索具一起使用，不得單獨作為防跌落裝置使用

- 妥善監督 — 確保充分實施安全措施，並妥善加以監督。
- 迅速應變 — 發生跌落事故時，迅速救出傷者並施以適度急救。此舉有助於防範人體維持靜止直立姿勢5-10分鐘後發生的懸吊性創傷。



## 「例行」工作不代表「無風險」工作

我們在檢視機艙事故時發現，最常見的起因是船員未加以確認並降低特定工作的所有相關風險。如果問到為何沒有正確完成工作時，答案往往相同 — 船員認為這是「例行」工作。

「例行」是最常用來描述定期進行且通常無須耗費太多時間就能完成的工作。這也導致對任何可能相關危險抱持著自以為是的態度，認為工作毫無風險 — 這種心態會帶來嚴重後果。

近期發生的事故是一名大管輪在進行空調風扇潤滑作業時發生。這是每週進行的工作，僅需耗費5分鐘即可完成，換言之就是典型的例行工作。大管輪先前已多次進行此項作業，過於自以為是的態度使其輕忽潤滑處的相關顯著風險，該處僅與風扇傳動帶的距離僅為4公分。

這種自以為是的態度導致下列錯誤的發生：

- 未遵守船上程序
- 未於工作前將風扇關閉
- 穿戴不當且過大的皮製工作手套

這名大管輪在工作期間，右手手套被旋轉帶夾住，導致右手小指與手部分遭到截肢。他被空運至最近的醫院，之後被送回國。這起事故證明無論是多快就能完成的「例行」工作，由於忽略其中的危險，最終造成該名大管輪永久失能。

### 會員該做些什麼？

《國際船舶安全管理》規則(ISM Code)第1.2.2.2條要求會員：「評估會對船舶、人員與環境造成影響的所有已確認風險，並制定適當的防護措施。」

這意味著會員有必要制訂可以處理船上所有種類工作之風險評估的程序 — 尤其是被視為例行性質的工作。這不意味著每一項工作都須製作大量的書面報告。相關程序可以（而且確實應該）採用簡單的方式呈現，以降低船員的壓力，並確保品質評估，而非以大量的書面報告取勝。

沒必要每一次都重新進行風險評估，重複使用舊有評估完全是可以接受的，只要在進行工作前檢視風險評估，讓全體參與人員充分體認到潛在的風險即可。在進行工作前，應謹慎考量任何已確認的新風險。

下列步驟能簡化評估流程：

- 在工具箱會談(Toolbox talks)討論日常工作與相關風險
- 將相關風險納入工作說明
- 製作例行工作的通用檢查清單

無論是否為例行工作，對所有工作均一視同仁，相關風險之評估是船上衛生安全文化至關重要的一部分。僅需要一分鐘的時間來確認保零事故也應是例行工作的一環。



# 論程傭船 — 預期突發狀況

論程傭船契約必然包含契約責任，要求船舶迅速並有效率地前往傭船契約所規定的第一裝貨港。

開始進行前往第一裝貨港的空放航次之所以重要，在於這是傭船服務開始且論程傭船契約生效之日期。

如果傭船契約有提到預計準備裝貨日，在英國法院過去的判例中，皆認定船東具有絕對義務，必須在合理確定船舶能於接近預計準備裝貨日之前，開始進行前往第一裝貨港的空放航次。

這表示如果船舶在開始空放航程前，因突發因素而延誤，則船東可能發現自己已違反傭船契約，因而須對論程傭船人負責。再者，由於論程傭船契約在此時尚未完全生效，船東可能無法訴諸傭船契約所規定的任何契約上抗辯而免除責任。

在近期彙編公開的「Pacific Voyager」案件判決中，倫敦高等法院已經再度確定此一立場，並判定如果傭船契約未提及預計準備裝貨日期，則解約日，或是預計進行且結束持續使用船舶之日期，將作為計算船東必須開始前往第一裝貨港之空放航程最晚日期的時間參考點。

本案背景是船東於西元2015年1月5日簽署以「Shellvoy 5」格式製作的論程傭船契約（以下稱「傭船契約」），航程為鹿特丹至遠東地區，解約日則是西元2015年2月4日。船舶在簽約時正在履行其他契約，為此停靠埃及，並前往利哈佛港進行最終卸貨。船舶當時位置與估計抵達埃及與利哈佛港的日期，傭船契約均有提及。

對船東甚為不幸的是，西元2015年1月12日時，該艘船舶在蘇黎士運河撞到海圖上未標示的海面下障礙物，並遭受嚴重的毀損，因而必須在埃及卸下先前貨物，接著進入乾船塢進行長期維修。這件事故為突發意外，船東在任何方面都沒有過失。船東迅速將此件事通知後續簽約傭船人，並告知最新的維修時程。船舶約是在解約日西元2015年2月4日時進入乾船塢維修，並將耗費數月的時間。

在2月6日當日，後續簽約傭船人解除傭船契約，並在倫敦高等法院向船東主張逾120萬美元的損害賠償。後續簽約傭船人主張船東在解約日2月4日之前，已能合理確認船舶能抵達的日期，所以應該已開始進行前往第一卸貨港鹿特丹的空放航程。

高等法院贊同後續簽約傭船人的主張，認定船東具有在合理時間內開始進行空放航程的絕對義務，該合理時間能依照其他傭船契約載明期限來判定，尤其是預計抵達日期(ETAs)。船東已有提出中繼港預計抵達日期，即該艘船舶將於1月25日抵達利哈佛港進行前一契約貨物的最終卸貨。

法院表示根據利哈佛港的預計抵達日期(ETA)，船東在利哈佛港進行合理時間的卸貨後，理應開始前往鹿特丹的短期空放航程。法院接著表示，如果船東沒有提出預計抵達日期(ETAs)，則傭船契約解約日2月4日應做為船東計算在解約日之前必須開始空放航程以抵達鹿特丹之所需日期的時間參考點。換言之，未及趕上解約日將可能導致船東因延誤開始空放航程而遭到傭船人求償。

法院亦再度確認傭船契約之契約限制與除外條款，例如海上危險與事故（詳見Shellvoy 5格式第32條「除外條款」），不適用船舶依前一契約（後續簽約傭船人非當事人）進行之航程。因此，即使船舶是在履行前一傭船契約期間於埃及發生事故，而且船東本身毫無過失，仍必須對後續簽約傭船人負責。



綜上所述，本案旨在提醒船東，英國法律認為迅速展開論程傭船契約規定的第一卸貨港空放航程是嚴格義務，所以，船東根據未來預計裝貨準備日、解約日或任何進行中航程之航行日來簽署論程傭船契約時，應預留充分時間來因應船舶在簽約時，可能於任何履約航程中遇到的可預期延誤。

「PACIFIC VOYAGER」 [2018] 2 勞伊氏案例彙編57

## GPS在黑海與東地中海受干擾

美國海事管理局、其他海事主管機關與船員相關機構最近特別提出GPS訊號在黑海與東地中海可能發生蓄意崩毀或受干擾的問題。

此類干擾為GPS訊號阻壅塞、遺失或遭到變更，亦或是偽造訊號，導致有可能影響到導航與其他通訊設備，造成顯示位置不正確。

在大多數的案例中，能夠發現訊號中斷主要是有賴於船員有效監控船舶位置與航行路徑，因此在發現異常時，能及時並積極採取行動。

儘管GPS通常是即時提供紙本與電子海圖圖的主要方法，但仍有必要定期檢查GPS訊號與其準確性。一般仍然鼓勵使用傳統導航方法，包括平行標線法、使用雷達（覆蓋、距離與方位），以及參考岸上自動辨識系統（AIS）或類似航行輔助裝置，進行電子與人工交叉比對。

目前有多種電子海圖顯示與資訊系統（ECDIS）可供利用，此類系統內建全球衛星導航系統（GNSS）接收器，能接收GPS、GLONASS、BeiDou與Galileo等全球衛星導航系統發送的訊號。此類系統降低了訊號阻塞造成中斷的可能性。

GPS位置應視為單一位置線來處理，理想上應使用三點定位法（定位三角形），來精準判定船舶於特定情況下的位置。





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

不列顛船東責任互保協會  
登記地址: Regis House, 45 King William Steet, London EC4R 9AN  
英格蘭與威爾斯登記號碼: 10349  
獲英國審慎監管局授權  
受英國金融監管局及審慎監管局管理