

# 風險觀察家

西元2019年5月號

新加坡辦事處 認識我們的BRITANNIA團隊  
力求安全(B SAFE) 全新海報活動正式展開  
網路安全 BRITANNIA網路攝影機鏡頭蓋  
疲勞 許多事故的起因  
法令更新 近期判決說明



BRITANNIA P&I  
TRUSTED SINCE 1855

## 編者的話

BRITANNIA協會的使命是成為全球頂尖的防護與補償協會



我們很高興宣布BRITANNIA協會已獲得香港與新加坡核發承保執照，可以透過當地辦事處辦理承保業務。香港已於去年底取得執照，新加坡則在今年一月底取得執照，這延續了我們「在地思維、全球行動」的策略，進一步鞏固在這兩處重要中心的地位。

我們將在下一頁介紹由執行長John O'Flaherty先生領導的新加坡辦事處，下半年則將介紹香港辦事處執行長Tim Fuller先生及其團隊。

損害防阻團隊與人為風險部門和市場行銷部門攜手合作，共同舉辦全新的海報活動，此次活動的主題為「力求安全(B SAFE)」。我們在往後幾個月將刊載一系列安全相關海報，第一張海報隨附於本期雜誌，主要是為了警示讀者們意識到網路安全的重要性，尤其建議讀者在不使用電腦網路攝影機時將鏡頭遮蓋。除了海報，我們還製作BRITANNIA協會網路攝影機鏡頭蓋供使用，同樣隨附於本期雜誌。

如果您尚未收到海報及網路攝影機鏡頭蓋，或是想索取額外份數，請洽詢出版品團隊，我們將儘快寄給您。

本期雜誌已增闢新單元，介紹近期的法律案件。為此，FD&D法務部門主管Dale Hammond先生一直與本協會各區域據點辦公處的FD&D團隊保持聯繫，並針對幾件近期案例撰寫報告，以凸顯多個重要法律與實務議題。對於我們所刊載的所有文章，歡迎隨時與個別作者聯繫，以瞭解相關議題的進一步細節與建議。

我們期待於年度防護與補償訓練週接待40多位與會者，過去20多年來都是在九月舉行訓練週，從今年開始訓練週將於六月初舉辦。我們將在下一期的雜誌提供詳盡報導。

A stylized, handwritten signature in white ink that reads "Claire Myatt".

CLAIRE MYATT 女士  
編輯

FPT | BW

BW

A large, stylized logo consisting of the letters "R" and "W" in a bold, white, sans-serif font. The "R" and "W" are connected at the top.

我們希望讀者會喜歡最新一期的《風險觀察家》內容。我們將努力維持並增添文章的實用性、相關性與閱讀樂趣。如有任何想法或意見，歡迎來信與我們聯絡：  
[publications@triley.co.uk](mailto:publications@triley.co.uk)

# 認識我們的 新加坡團隊

新加坡辦事處在一月取得執照獲准承辦承保業務。該團隊由Tindall Riley (BRITANNIA) Singapore (TR(B)S)公司管理，並由執行長John O'Flaherty先生領導。除了從事承保業務，該團隊亦為BRITANNIA協會之亞洲、印度與澳洲會員處理所有P&I及FD&D方面的問題。此外，該團隊也與我們在當地港口的聯絡處密切聯繫，協助在該區域營運的所有會員。



**新加坡辦事處執行長JOHN O'FLAHERTY先生** — John於西元2018年7月加入TR公司，負責本協會新加坡辦事處的開設與管理。加入TR公司之前，John曾在中東擔任保險經紀人一職近20年的時間，並曾在斯堪地那維亞地區的P&I協會以及一家亞洲大型船公司工作過，亦曾在皇家海軍服役。



**船隊經理DEREK BIRCH先生** — Derek是一名英國律師，最近離開倫敦一家律師事務所轉而加入BRITANNIA協會。在律師事務所任職期間，他負責為船東、租家及P&I協會處理租傭船合約糾紛及海運事故。Derek之前曾在另一家IG P&I協會工作數年，以及在荷蘭以理賠專家身分在保險經紀公司任職。



**財務和行政經理SALLY YANG女士** — Sally的工作包括會計、行政、人力資源和資訊科技，並就關於審計、稅務、商業統計與其他法定報告與法遵事務，負責與外部審計師與政府機關聯絡。她擁有會計和電腦文憑，目前正在準備取得進階會計師資格。此外，Sally亦負責新加坡辦事處的成立與開幕。



**主要聯絡員AJIT KARANDE船長** — Ajit是一名船長，擁有11年的油輪航行經驗，之後在新加坡港務局工作8年，擔任引水人一職，尤其專精於新加坡海峽和馬六甲海峽。他定期造訪馬來西亞東西部、印尼與越南，負責聯繫各級主管機關、公證人、律師，以及P&I聯絡處。



**理賠經理NASIR SUBAHRIE船長** — Nasir擁有管理和法律學位、海事研究碩士學位及國際海事組織(IMO)海上事故調查資格。他是一名累積12年航海經驗的船長，專精於石油、化學品和液化石油氣油輪，並擔任海事公證人長達19年的時間。他亦是巴哈馬海事局船旗國檢查員，並曾在BRITANNIA協會前任聯絡處Pandisea公司任職5年。



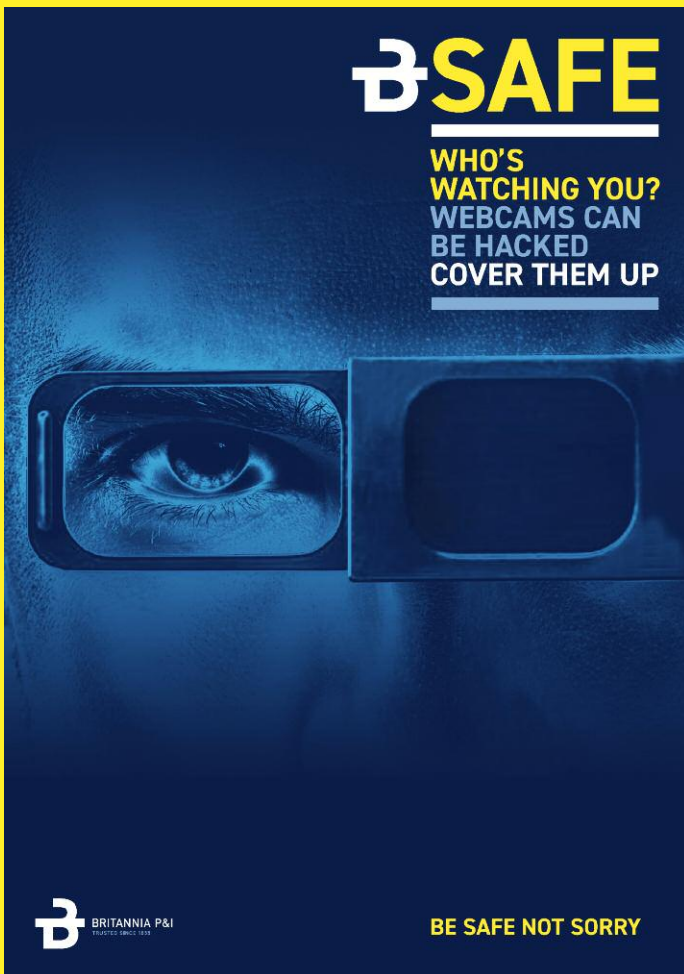
**理賠副理VICTORIA MCFARLANE女士** — Victoria曾擔任法務助理多年，處理過各種事務，包括人身傷害案件。她目前主要協助會員處理新加坡賠償法令相關之人身傷害案件。Victoria具備職場衛生安全與降低人身傷害理賠額相關資格，並曾在BRITANNIA協會前任聯絡處Pandisea公司任職九年。



**理賠副理SIVAKAMI MOORTHY RAMAN女士** — Siva在保險與理賠方面具有豐富的經驗，曾任職於CAG與CAAS，負責其保險組合配置業務。她亦曾在一家大型保險經紀公司工作，處理保單續保、保險承保問題及各類理賠案。此外，她曾制定出不同的標準作業程序以利事故通報。Siva正在攻讀保險經紀文憑，並曾在BRITANNIA協會前任聯絡處Pandisea公司任職八年半。

# 力求安全 (BSAFE)

我們非常榮幸推出最新的安全性海報活動：力求安全。我們的首張系列海報主要是提醒網路安全的問題，並呼籲大家在不使用電腦網路攝影機時，應遮蓋攝影機鏡頭。



這雖然不是什麼新的問題，不過最近美國聯邦調查局局長表示他會遮蓋他的電腦網路攝影機，並建議大家也這麼做，這個問題隨即引發大眾的關注。臉書執行長馬克·祖克柏也曾被拍到，他的網路攝影機貼著一片膠帶。駭客能夠透過許多種方式取得網路攝影機影像，之後便試圖進行敲詐，並控制使用者。駭客聲稱能取得個人的私密照，威脅被害人付錢就公開照片。駭客還能使用網路攝影機監視個人與家庭，並竊聽商業及私人對話。

為了協助您保護隱私，我們現隨雜誌寄上BRITANNIA網路攝影機鏡頭蓋，這些鏡頭蓋很容易就能貼附在電腦或筆電的網路攝影機上。當不使用網路攝影機時，可以滑動鏡頭蓋遮住網路攝影機。如果您還沒有收到網路攝影機鏡頭蓋，或是想索取額外的份數，請與我們聯絡：[publications@tindallriley.com](mailto:publications@tindallriley.com)

## 以下為提醒您注意線上安全的幾個方式：

**不點選可疑附檔：**即便看起來像是朋友或家人寄來的附檔也一樣，因為這些附檔是惡意軟體的主要來源，尤其注意免費提供音樂、電視節目或影片下載的可疑網站。

**隨時使用防火牆：**電腦應有內建防火牆，不過要確認防火牆已開啟且定期更新。

**使用功能強大的防毒軟體：**可防範惡意軟體與間諜軟體，並確認定期更新。

**保護無線連網安全並使用專用密碼：**切勿依賴路由器提供的預設密碼。

與陌生人線上交談或者接受非主動要求之技術協助時**要特別小心**。這可能會讓駭客侵入您的電腦安裝其程式並在網路攝影機動手腳，以便用來監視您。

## BRITANNIA協會的最新損害防阻影片著重於船上對岸上之通訊

損害防阻部門已經製作全新影片，凸顯船上與岸上之間清楚通訊的重要性，尤其特別強調船長與岸上船公司營運經理之間的互動。這段影片大致根據一艘駛離直布羅陀海岸的散貨船擱淺事故實例，影片上是由BRITANNIA協會的損害防阻團隊成員扮演關鍵角色。



影片一開始是船舶與岸上營運經理討論是否在直布羅陀港口外的開放錨地修理引擎，或是要在遮蔽性較高的水域進行修理。後來決定在開放錨地進行修理作業，並明確表示做成這項決定主要取決於財務考量— 在開放錨地進行修理的費用較為便宜。

輪機長告知船長維修約需要工作12個小時的時間。船長的理解是修理作業共需12個小時，因此，船長據此命令輪機長在天氣良好的情況下展開維修工作。

然而，輪機長的實際意思是這項任務需要12個小時的工作時間—實際上總計需要的時間更長。

夜間的天氣狀況惡化，由於修理工作尚未完成，因此船舶無法駛離。



船長希望安排當地拖船的協助，但岸上營運經理卻拒絕此項請求，他認定應由來自另一個國家被公司認可過的拖船公司提供拖船。當拖船抵達時，天氣狀況已轉趨惡化，該船隨後擱淺。

從這段影片學到的教訓是，船舶與岸上人員之間的溝通需要清楚明確。此外，影片還呈現船長的權力因營運經理而嚴重受阻，導致船舶最後擱淺。

船公司的安全管理系統(SMS)應有明確之聲明，強調ISM規則第5.2章有關船長權力之規定。

該影片目前已發布在Britannia的網站：  
[britanniapandi.com/videos](http://britanniapandi.com/videos)



# 船對船人員轉移 – 安全進行的方式



Jacob Damgaard  
jdamgaard@tindalriley.com



損害阻防團隊收到數名會員之詢問，有關船舶間人員轉移的最佳方法。其實人員轉移有幾種不同的方法，不過最重要的是確保每一次的轉移都安全無虞。我們在這篇文章列出了應考量的問題以及應留意的危險。

沒有兩項作業是完全相同的，每一種類型的作業都隱藏著各種風險因素，我們在此處列出幾項需要考量的重點：

## 核准

事先與船旗國、船級協會與港口國確認，瞭解在其領海內轉移人員是否有任何特別要求。

## 設備

選擇合適的轉移設備非常重要，而且必須根據製造商的指示進行妥善的維護，並作為船舶規劃維護系統(PMS)的一部分。

**起重機：**如果使用船舶軟吊管或補給品吊車時，必須在人員轉移前先將機器設備升級。船級協會能提供確切細節，其中包括安裝下列各項：

- 制動器故障時的輔助制動系統
- 電源故障時的手動強制操作
- 起重機吊鉤上的安全鎖扣

**吊籃：**由於形狀的緣故，人員轉移用平台通常被稱為「吊籃」，而且有許多不同類型的轉移吊籃可用。不論是哪一種類型的吊籃，均須經過核准和驗證才能用來運送人員，且不得用於其他目的，例如：工作平台。考量每一艘船的設計，吊籃的類型取決於運送人數與設備的數量。重量必須均勻分布，才能確保吊籃不會傾斜，控制繩(tag lines)一般會連接至每一側以便控制吊籃。控制繩不可以太長，否則繩子可能纏繞在吊籃周圍或卡住其他設備，降低吊籃的穩定性。

## 轉移計畫

應事先擬定人員轉移之計畫，並納入船舶安全管理系統(SMS)的一部分。該項計畫必須包含整個作業的詳盡風險評估，並且取得兩艘船舶船長之核准，並傳達給全體相關人員得知。該計畫應確認所有風險，包括設備預先測試，明確溝通管道及緊急情況下的應變措施。風險評估應考量：

- 預期天氣狀況
- 兩艘船的移動路線
- 全體相關人員正確使用個人防護裝備
- 吊升高度，接載淨空間與著陸區域的定義

全體相關人員必須瞭解轉移計畫的內容，並對所有作業方面感到安全無虞。船舶之間的人員轉移過程可能會使人感到畏懼，因此除非被轉移之人員覺得安全無虞，否則不應強迫轉移。

## 訓練

全體相關人員必須體認到自身的工作職責，並接受所有作業相關面的適當訓練。特別是起重機操作人員必須具備豐富的經驗，並充分熟悉起重機及吊升設備的正確用法與能力。使用吊籃者必須熟悉各種特定類型的吊籃，如何上、下吊籃以及固定所有鬆脫零件。他們還必須知道在緊急情況的因應措施。

## 結論

海上的兩艘船舶間人員轉移始終存在著風險。但是，如同所有作業一樣，人員轉移必須使用通過驗證且經妥善維護的設備，並擬定涵蓋全面風險評估的綜合計畫。

# 你累了嗎？



Neale Rodrigues  
nrodrigues@tindaltriley.com

## 疲勞對船員的影響

多份事故報告均提到疲勞是主要促因。國際海事組織(IMO)海事安全委員會已經發行一套新的指導文件(MSC.1/CIRC.1598)，協助每一個人瞭解自身在疲勞問題管理所扮演的角色與責任。

國際海事組織對於疲勞的定義如下：

「一種由睡眠不足、長時間失眠、工作/休息需求未與生理時鐘同步、以及身心或情緒緊繃而影響生理或心理狀態，從而降低安全操作船舶或執行安全相關職責的警覺心與能力。」

疲勞與人身傷害、船舶擱淺及其他「有驚無險」事故有著直接的關聯性。MAIB的調查報告提到下列例子：

- 在航行中，值班船副在午夜換班當值後不久隨即睡著。這艘船舶繼續航行3個多小時後擱淺。
- 在另一起擱淺事故中，經調查發現正在值班的大副睡著了，而他在前一個港口已經連續工作17個小時。船上的工作時數和休息時數的日誌登錄資料都係偽造。

人們通常不願意承認自己感覺很疲倦，而這也開始影響到執行工作的能力，特別是履行值班的職責。

國際海事組織的指導文件全文可於此網頁讀取：  
<http://ow.ly/F3fY30oGyvc>

如同所有建議，這些指導文件需要根據每一艘船舶的個別船上情況、檢視航行路線、船員人數以及工作要求而予以修訂。

### 個案研究

我們在最近舉行的一場損害防阻座談會上討論到疲勞問題，聽眾之中有一位船長與我們分享，他雖已依照公司的SMS程序進行疲勞管理，但認為他卻因此而蒙受損失。

船舶這一整天幾乎都停靠在港口，而船上的全體工作人員都很賣力工作。船舶最終駛離泊位時，由於每一個人都已疲累不堪，船長因此在一處安全錨地下錨停船3小時，以便值班人員可以獲得休息，之後再繼續向前航行。這個作法符合SMS指導原則。

船舶準時抵達下一個港口且在受載期日(laycan)之內，公司經理並未提到下錨停船3個小時之事。然而，當船長合約結束時，他沒有獲得續聘（儘管已為公司工作多年且從未發生事故），他認為這與他決定讓全體人員休息一事有關。

### 結論

有效疲勞管理的責任必須是共同分擔的。船員必須負責評估自身的疲勞程度，並準確紀錄睡眠時間。另一方面，資深船副與岸上管理階層必須確保已建立有效的制度，將疲勞對於全體船員與作業的影響納入考量。



# 理賠與法律

## Volcafe與Csav 一案



David Bridges  
dbridges@tindallriley.com

有關依據海牙規則、海牙威士比規則，應由運送人或貨主承擔舉證責任之問題，英國最高法院業已依英國法做出首件正式判決。

這件指標性案例為咖啡豆受潮濕損的小額索賠案。初審法官裁定貨主勝訴，判決理由為：裝船貨物在外表狀況良好下出貨，卻在卸貨時出現損失或損害的情況，應有證據推論出損失或損害是運送人過失所致。因此，運送人應負責舉證證明其未違反任何義務。

上訴法院則推翻下級法院的判決，另為判定：一旦運送人已提出抗辯（本案為貨物固有瑕疵），則舉證責任應轉移至貨主，由其證明運送人未採取合理的方法載運貨物。

最高法院接受貨主的上訴理由，並改採初審法官的判決結果。法院認為海上貨物運送契約屬於寄託契約之一種。根據海牙規則、海牙威士比規則第三條第2款之規定，運送人身為受託人，除非能證明以下各項，否則應負責其受託管理之貨物在航行期間的損失或損害：(i)所發生的貨損事故比較有可能並非運送人違反任何貨物照管之責所致；或(ii)有任何海牙規則或海牙威士比規則抗辯理由之適用。若欲主張海牙規則、海牙威士比規則第四條第2款之免責抗辯，運送人除了必須證明該免責抗辯應予適用，還須證明己方對於貨損一事並無過失。

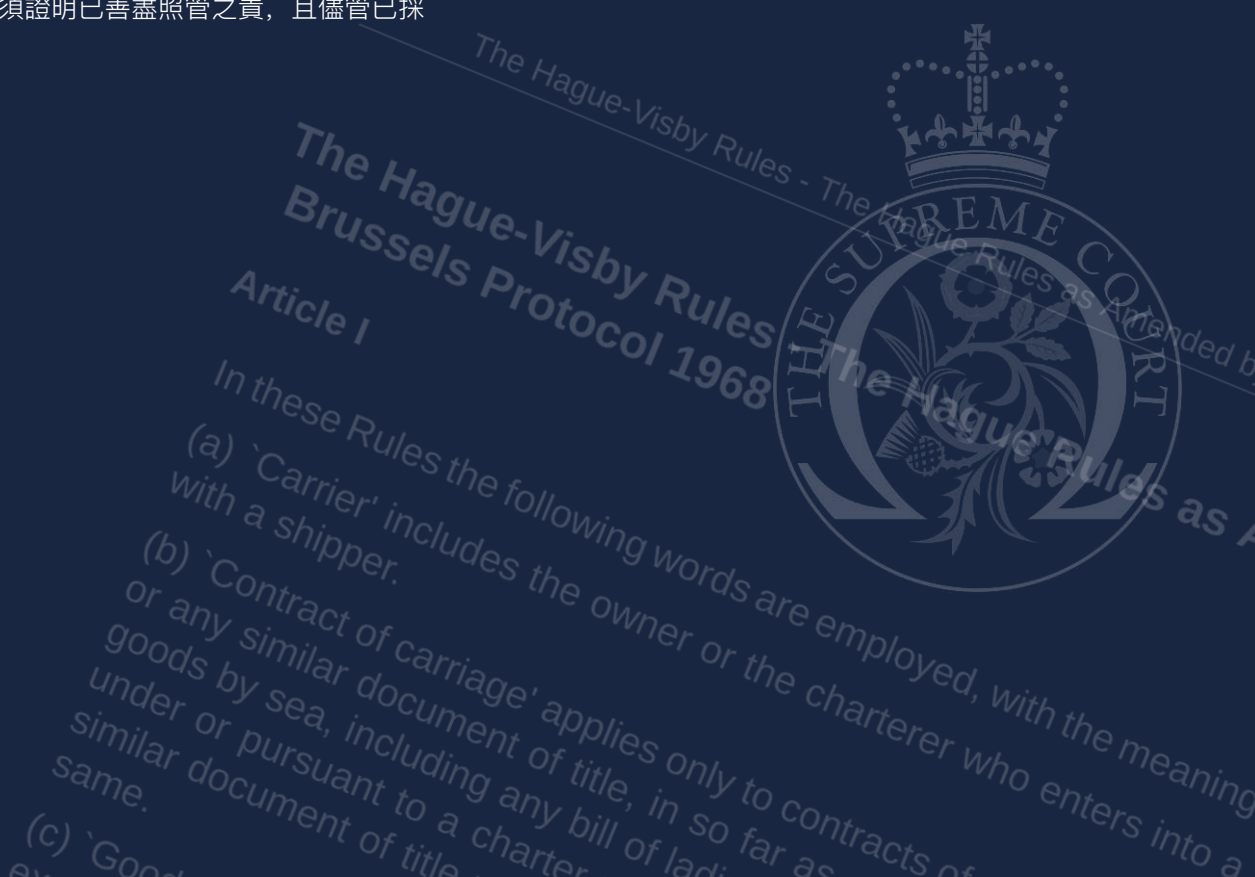
當遭到指控未謹慎裝貨、處理、堆放或運送貨物而面臨索賠時，運送人現在必須證明已善盡照管之責，且儘管已採

取所有必要的措施，仍然發生貨物損失或損害。如果可以證明原先裝貨時完好的貨物在運送途中遭受損失或損害，就必須由運送人對此提出解釋並加以證明。

此判決的實際影響在於貨物索賠的主張方式可能因此改變。現在貨主可以用不同的主張提出索賠，可以單純地以貨損證據本身即構成起訴的有效訴因。此時，法律上的舉證責任將移轉到運送人身上，運送人必須證明其無過失。運送人的抗辯必須採取更具體、正面且詳細的方式進行，仔細說明貨物的運輸和照管方式。在某些情況下，透過凝聚各方當事人的想法，這樣的改變或許實際上能夠有助於更迅速地解決爭議。

本案的發展清楚地提醒我們，保存完整而正確的記錄以證明運送人無時無刻遵守其義務的重要性。由於任一當事人都能提出深具說服力的證據，單單舉證責任本身鮮少是司法責任判決的關鍵。然而，這應該逐漸地成為船上、碼頭或岸上人員心中最重要的觀念，因為他們將會感受到自己身上的責任有所增加。

最為關鍵重要的是要收集並保存所有相關證據，證明已完成的貨物照管事項以及完成的時間，運送人也應定期檢視貨物處理程序與制度，並重新評估應如何舉證貨物之照管措施。





## 航行規劃與不適航性 – CMA CGM LIBRA輪案件



Konstantinos Samaritis  
ksamaritis@tindaltriley.com

英國海事法庭在ALIZE 1954 V ALLIANZ ELEMENTAR VERSICHERUNGS AG(CMA CGM LIBRA)[2019] EWHC 481(ADMLTY)一案中所為的判決，提醒眾人注意在航程開始前謹慎並正確規劃航線的重要性。

西元2011年5月17日，CMA CGM LIBRA (以下稱「該船」) 裝載價值逾五億美元的貨櫃貨物，船上共有接近8,000噸燃料，在駛離中國廈門港時擱淺。

該船擱淺在海圖標示水深超過30公尺的區域淺灘，當時已偏離浮標航道行駛。淺灘並未標示在當時的海圖上。然而，英國海測局在該船擱淺前五個月有發行一份海員航行通告，確認已疏浚航道之海圖標示深度準確無誤，但亦警告航海人員前往廈門的路線上有許多低於海圖標示深度的淺灘。

該船之船舶航行計畫中沒有提到該船駛離浮標航道，但也未提及任何海圖上可能遺漏的「禁止進入」區域（例如：深度低於海圖標示之區域）。

事故後的海難救助作業是成功的，且船東宣布共同海損(GA)。共同海損費用總金額（包括海難救助補助金950萬美元）超過1300萬美元。船上有百分之九十二的貨主支付其應分攤的共同海損費用，但仍有百分之八拒絕支付，所持理由是航行計畫在準備上欠缺安全考量且有所過失，導

致船舶不具適航性並造成事故，因此根據約克-安特衛普規則之規則D，他們以船方有法律上得據以被訟的過失，提出抗辯拒絕支付分攤金。船東在海事法庭提起法律訴訟，向那些選擇不付款的貨主追索約80萬美元。

法院判定船舶的航行有過失，航行計畫亦有缺失，並認為因航行計畫有缺失而導致此次的擱淺事故。

法院認為船舶適航性應擴大到船舶須備置相應文件，包括海圖在內，而且正確的航行計畫是航程一開始時就須具備的文件。航程開始時的航行計畫即有缺失，將使得船舶變成不適航，也因此使得船舶無法主張海牙規則、海牙威士比規則所規定之航行過失免責抗辯。

法院亦認為確保船舶適航性的義務不可轉嫁。必須證明船東所依賴的員工或代理（例如：船長及二副）確實讓船舶具適航性。

綜上所述，這是一項重要的判決，確認了包括航行計畫在內的適當航海文件均屬與船舶適航性的範圍內，而且盡「適當注意」之職責為不可轉嫁的義務。此項判決亦強調船東必須確保謹慎且正確的航線規劃，特別是預定航程可能會帶來航行危險的情況。



## 碰撞 – 新加坡三方碰撞事故引發的問題



Derek Birch  
dbirch@tindalriley.com

新加坡法院近期的一項判決 (TIAN E ZUO [2018] SGHC 93) 對於依船舶避碰規則採用因果關係的「若無(but for)」法則、碰撞情況下的「緊急時刻」抗辯、以及船舶被視為下錨停泊的情況等議題做出判斷。

本案涉及三艘船舶發生的兩件相關碰撞事故。三艘船舶全部停泊在新加坡西部石油公司B錨地附近，當時的強風導致TIAN E ZUO輪流錨，並被附近其他船舶的繫泊繩索纏住。纏繞在一起的船群朝順風面拖曳，並在船錨恢復抓地、船群靜止不動之前彼此間發生了碰撞。同時，停泊在遭拖曳之船群順風處的ARCTIC BRIDGE輪雖曾試圖採取避碰行動，但是在事件中一連串的失誤致使該艘船舶與TIAN E ZUO輪發生碰撞，接著ARCTIC BRIDGE輪被迫拖曳著該船，隨後導致與STENA PROVENCE輪發生另一次碰撞。

ARCTIC BRIDGE輪船東主張「若無」(沒有) TIAN E ZUO輪流錨，ARCTIC BRIDGE輪就不會處於必須採取避碰行動的情況，也就不會蒙受損失。此外，船東亦主張ARCTIC BRIDGE輪船長無須承擔在「緊急時刻」做出的決定所致之過失(即是因他人過失所造成的緊急時刻)，就算是根據標準客觀性分析認定這些決定有所疏失，該輪船長也還是無須負責。

TIAN E ZUO輪的律師則抗辯說，根據避碰規則，TIAN E ZUO輪是下錨停泊的船舶，即使在被動地被拖曳的期間亦是如此。法院認定如下：

1 將最初的流錨行為視為唯一主因並不妥當。如果在一連串事件中發生「多重缺失」，每一項缺失都能避免且足以單獨造成損失，則不宜適用「若無」法則。

2 事實上，法院認為因他人行為造成的重大時刻，並不存在「突發性緊急情況」，也不應做為解釋行動的理由。當ARCTIC BRIDGE輪與TIAN E ZUO輪發生碰撞時，TIAN E ZUO輪處於下錨停泊狀態，所以在這段期間並無過失。雖然事件發生太快，但是仍然發現ARCTIC BRIDGE輪駕駛台團隊應有充分的時間得以評估選擇應採取的措施並進而做出正確結論。因此，若要主張「緊急時刻」做為有效的抗辯，當時的緊急情況必須是因他人的過失所引起並且必須是突發狀況使得船員只有侷促的時間來考慮當下情況以採取行動。

3 法院認定在船舶被動地被拖曳期間，由於TIAN E ZUO輪船錨無法維持該船或該船不受船錨控制，根據船舶避碰規則之規定，其不屬於「下錨停泊船」，而應視為「航行中的船舶」。

儘管法院判決是根據相關的具體事實，但該判決結果或許指出替新加坡法院日後若面臨類似情況案件時所可能採取的思考模式。



# 船舶碰撞— 狹窄水道與船舶避碰規則 (COLREGS) 規則9和15



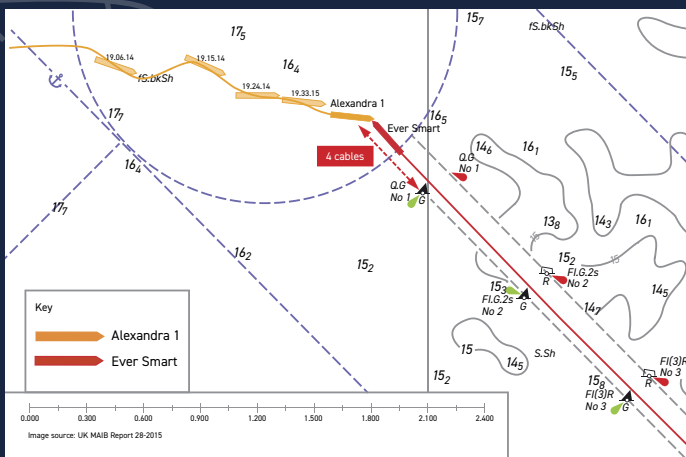
Denise Dellow  
ddellow@tindallriley.com

英國上訴法院最近裁定一項判決 (Nautical Challenge Ltd v Evergreen (UK) Ltd Alexandra 1 輪與EVER SMART 輪 [2018] EWCA CIV 2173), 有關船舶避碰規則所規定之兩船交叉相遇(crossing)規則對於航行在狹窄水道且外端位於引水人登船區 (非公海) 之船舶的適用性。

本案係源於西元2015年2月的碰撞事故, 發生在傑貝阿里港已疏浚水道的外側。雖然碰撞事故發生在晚上, 但天空晴朗, 能見度為10-12英里。船舶與一艘滿載之超大型油輪 (VLCC) 相撞, 該油輪當時正在指定區等待引水人。船舶以2.4節速度、朝向101度前進。一艘滿載的貨櫃船剛離開水道出港, 引水人已在水道處下船。然而, 船舶仍在引水人登船區, 船速為12.4節。

初審法院 (高等法院) 認為, 船舶避碰規則的規則15 (碰撞規則) 並不適用, 且當超大型油輪趨近水道時, 其無義務讓道給貨櫃船。相反地, 在這種情況下兩艘船舶之航行應受到下列規則規範:

- 規則9: 出港船舶 (狹窄水道規則), 與
- 規則2: 進港船舶 (優良船藝要求)

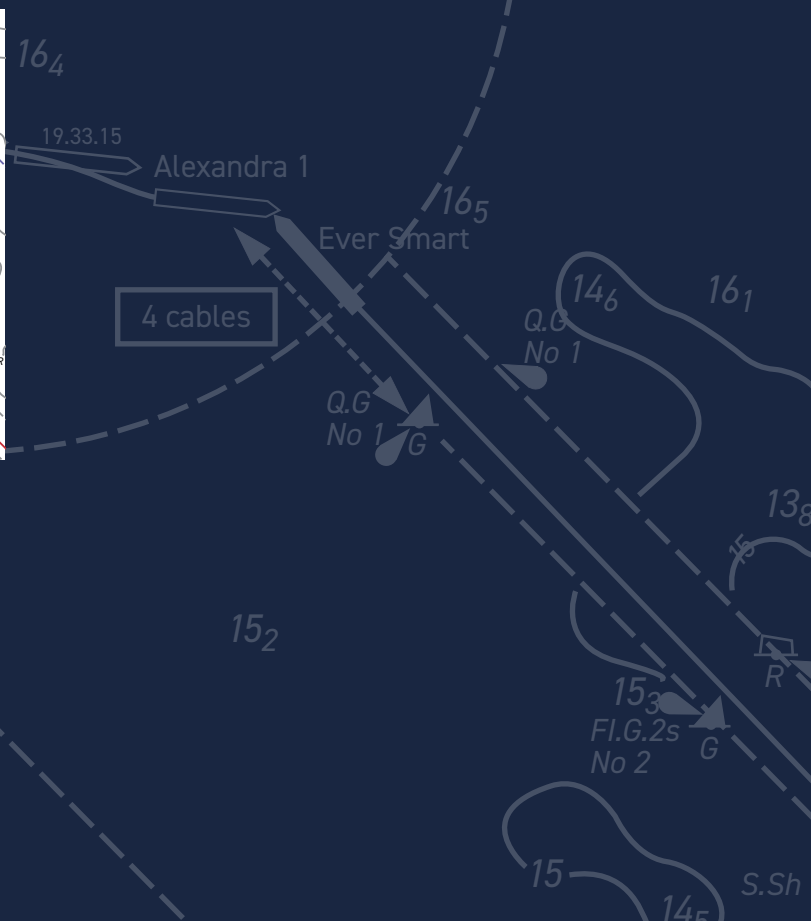


出港船舶提出上訴, 主張規則15 (兩船交叉相遇規則) 已在6海里的間隔距離處啟動, 且應持續適用。然而, 上訴法院維持高等法院之判決。法院認為:

- 1 如果船舶準備進入狹窄水道, 狹窄水道規則應取代兩船交叉相遇規則之適用。當船舶趨近水道時, 兩船交叉相遇規則不適用於超大型油輪。根據規則9, 該油輪的義務是在抵達水道時應靠右舷側航行。
- 2 出港貨櫃船違反規則9, 未在水道右舷側航行, 這與超大型油輪尚未進入狹窄水道的事實無關。

本案判決僅適用情況相同或實質相似的其他案件。如果狹窄水道附近船舶的意圖不明確, 而且與航行於狹窄水道的另一船舶交叉相遇, 則兩船交叉相遇規則仍有可能適用。

本案事實摘要刊登於西元2018年6月號的《風險觀察家》。  
[britanniapandi.com/publication/risk-watch-june-2018](http://britanniapandi.com/publication/risk-watch-june-2018)





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

THE BRITANNIA STEAM SHIP INSURANCE ASSOCIATION LIMITED  
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