

风险观察家

公元2019年8月号

协会最新消息 Britannia加入MACN

Britannia香港分公司 认识我们的团队

碰撞 近期事故分析

力求安全 有英国蔽空间的最新海报

法令更新 近期判决说明



BRITANNIA P&I
TRUSTED SINCE 1855

编者的话

Britannia协会的使命是成为全球顶尖的防护与补偿协会。

对Britannia协会而言，今年的春天也一样忙碌不已。

我们非常自豪能够成为首个加入海事反贪腐网络组织(MACN)的P&I协会。MACN与许多相关当事者合作，致力于消弥各种形式的海事贪腐行为，进而在海事业界塑造诚信的文化。Britannia协会已有数名同仁参与，下一页将介绍甫从MACN上海会议返回的香港公司成员韦颖薇(Wing Wai)所提出的报告。

港亦是最新一期「认识我们的团队」专栏的主角。我们在上一期介绍过新加坡办事处，这一期将向各位介绍香港办事处团队，由执行长Tim Fuller(傅乐天)在这个令人兴奋且活力洋溢的城市负责领导整个团队。

本协会在今年六月举办了年度训练周，至今已超过20多个年头。今年度共有来自12个国家约40名代表莅临参加，包括以代表及演讲者身份出席的海外营业据点同仁。尽管今年六月是有史以来最为潮湿的月份，但各国代表与身为东道主的Britannia协会仍全心投入此次的讲座与社交活动。

本协会希腊办事处也在今年六月成功举办损害防阻研讨会，由损害防阻团队负责人Neale Rodrigues主持，Shajed Khan、Ella Hagell与Konstantinos Samaritis等人也发表演说。来自香港办事处的解船长(Capt. Kai)亦现场回答在中国所发生的问题。

一直以来，损害防阻部门扮演着《风险观察家》的背后推手，而我们将持续进行BSafe海报活动 - 我们检附一张海报，提醒大家注意关于未采取妥善防护措施而进入围蔽空间的危险。尽管多次在定期发表的专文再三提醒，但事故与伤亡事件仍不时发生。我们敦促各会员能够尽其所能，持续致力于唤起对这项重大安全问题的认知。

损害防阻部门期盼在往后几个月能完成目前正在进行的未来策略检视工作，这项工作的目的是为了能够针对所提供的服务，实行更为积极主动并兼顾风险的方法，尤其是以分析和研究性质为主的活动。请继续关注本专栏，以了解进一步的细节！



1VDP | 2VDP

1
T136

1VDP | 2VDP

1SBP | 2FSBP

CLAIRE MYATT
编辑



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.

**BRITANNIA 协会
成为海事反贪腐网
络组织的一员**

海事反贪腐网络组织(MACN)系由一群信念坚定的海运公司于公元2011年成立，他们齐心协力打造一个无贪腐陋习的海运产业，为整体社会的利益实现公平交易。MACN的规模现已扩大成为一个全球商业网络，共有逾百名会员，所有会员均为了实现这些目标而努力。

Britannia协会非常自豪能够成为首个加入MACN的P&I协会。本协会极力认可打击贪腐的重要性，因为这将确保海运产业的企业能够保护旗下的船员与干部，降低营运的风险，并确保在公平的立足点上进行公允交易。事实上，会员在抵制非法要求或者船舶或船员的自由受到威胁时，经常会向本协会寻求协助。在成为MACN的会员后，本协会冀望能提供该网络来自保险产业观点的意见。

在成为MACN会员后，Britannia 协会首次参与的活动是公元2019年3月在上海举办的春季大会，由来自香港分公司的韦颖薇(Wing Wai)代表本协会与会。共有逾70名的MACN会员代表参与这项为期两天的活动，活动内容结合整体分组讨论议程和较小规模的工作小组活动。这些活动包括最佳实务研讨会，MACN会员在研讨会中分享其对抗贪腐挑战以及成功个案的观点与经验。此外，活动内容还包括较小规模的分组讨论议程，会员代表有机会针对反贪腐实务问题交换意见与经验，亦包括业界专属与地区专属的工作小组。该组织网址为 maritime-acn.org



MACN
Maritime Anti-Corruption Network

**公元2019年度
BRITANNIA 协会
P&I训练周**

二十多年来，Britannia 协会每年在伦敦办事处举办年度训练周的活动，活动内容包括讲座与座谈会。这项活动的规模逐年成长，今年六月本协会再度欢迎40名参与训练周的会员代表。训练周以本协会的全球会员为对象，透过各类讲座与座谈会向会员提供P&I保险与FD&D保险的完整介绍，以及Britannia协会各地分公司及区域据点的工作。有部份会员代表才刚接触P&I保险的世界，有些会员代表则已在此产业工作多年，透过这些课程提供「温故知新」的管道，以更全面了解P&I保险的事务。

在活动周期间，会员代表能进一步了解平日与他们共事的Britannia协会职员，并进行相互交流。事实上，在本协会办事处举办活动能够让会员代表与本协会职员在用餐及下午茶的同时，还能进行相互交流。

此外亦有现场联谊活动，包括夜间戏院，今年我们很幸运能在伦敦西区市中心观看「阿拉丁」电影。今年的欢送餐会同样在很棒的地点举行 - 能够眺望伦敦塔桥的宴餐厅。



我们今年首度将活动从九月改到六月举办，能够为宾客带来如阳光般灿烂的幸福时光一直是我们引以为豪的，不过Britannia品牌的雨伞也确实派上用场，因为伦敦遭逢近年来最潮湿的六月！幸运的是，在活动的最后一天阳光终于露脸，我们在前往Lloyd's的途中，能在眺望全市风景的天台拍照留念。

如果您有兴趣参加明年的训练周，欢迎与本协会联络，我们将寄给您进一步的详细资料。经办人电子信箱为:scarvalho@tindallriley.co.uk



香港的

BRITANNIA协会以及 TINDALL RILEY公司
国际视野、在地实践...

BRITANNIA 协会香港分公司

Britannia 协会于公元2018年12月获香港保险业监管局核发证书，核准本协会透过香港分公司从事承保业务。在此次的进展中，本协会透过香港分公司使协会在香港入会的船吨位在公元2019年2月20日续保更新。Tim Fuller(傅乐天)为香港办事处负责人，处理分公司的日常作业，包括承保与理赔均在香港处理，并且得到伦敦总公司高级管理阶层与支持人员的全力协助。这样的安排强化了Britannia 协会建立地区枢纽中心的目标，成为全球P&I及FD&D保险业的领导者，同时提供卓越质量的在地服务。



TIM FULLER(傅乐天) 是BRITANNIA协会香港分公司的**首席执行官**，并自公元2018年1月1日起派驻在香港。他亦全权负责香港分公司的营运。在此之前，Tim曾担任过伦敦Tindall Riley (Britannia) Limited的营运长，他最初于公元1987年加入Tindall Riley，担任理赔处理之职，在此之前，他也曾在杂货船及轻便散装货船担任二副之职。



GORDON MCGILVRAY(麦高登)为香港分公司**地区董事暨理赔处理主管**，在处理Britannia协会亚洲会员的理赔事务方面拥有超过二十五年的经验。作为航海家富有海上经验并专注于处理严重事故的工作。Gordon除了曾在位于伦敦的船舶营运公司任职以外，也取得多项学术资格，包括法律与商业(海事)学位。



黄嘉雯(KAMAN WONG)担任香港分公司**财务主管**，亦是普华永道审计服务的注册会计师，专门从事保险审计。近几年来，Kaman曾与众多公司共事，累积广泛的财务报告与内部控管经验。她也开始透过提供培训、进行差异评估与制定会计规则，为人寿保险公司衔接国际财务报导准则第17号(IFRS 17)「保险合约」的项目。



RICHARD INMAN(伊理察)担任香港分公司**助理董事**，于公元2018年8月从伦敦办公室调派至香港担任香港分公司承保主管。他提供日常承保服务给本协会的香港、台湾与中国会员。Richard于公元2012年7月加入Tindall Riley。他在亚洲出生长大，曾就读于剑桥大学，并已完成业界标准P&IQ资格认证。

TINDALL RILEY (BRITANNIA)香港有限公司(TR(B)HK)

TR(B)HK是本协会的区域枢纽中心，负责管理Britannia协会香港分公司，同时监督其在中国、台湾与韩国的广大商业领域。该办公室拥有一支由八名员工组成的相当规模理赔处理团队，由Gordon McGilvray (麦高登)负责P&I保险事务，Wing Wai(韦颖薇)则负责FD&D保险事务。Richard Inman(伊理察)负责分公司的承保业务以及该区域的一般承保咨询。TR(B)HK同时担任Britannia协会在香港的专属联络处，该团队由Capt Kai(解船长)领导，协助所有Britannia协会会员在香港需要协助的船舶，或是支持本协会在中国大陆的联络处。



解自强船长(CAPTAIN CK KAI)助理董事有商船船长资格，曾在各种不同的船舶上工作，包括杂货船、木材运输船、散装货轮与货柜轮。他在公元1999年加入Sureness Marine Services Co., Ltd. (该公司为Britannia协会香港专属联络处的前身)之前，曾以独立调查人身分为多家IG协会在中国提供调查服务。解船长负责处理各类P&I保险事务，对于在香港与中国发生的海难救助及油污清理案件，经验特别丰富。他也是CMAC北京的合格仲裁人。



韦颖薇(WING WAI)助理董事是拥有英国与香港双重资格的律师。在公元2014年加入Tindall Riley之前，她曾在香港一家国际海事法律事务所工作了七年。她目前为本协会的中国、香港与台湾会员提供服务，协助他们处理各类的P&I、FD&D与CLH问题。



张海欣(AMANDA CHEUNG)船队经理是拥有香港与英国双重资格的律师，在公元2017年加入Tindall Riley之前曾在香港一家国际海事法律事务所工作了九年。她一直都是为本协会的中国、香港与台湾会员提供服务，协助他们处理P&I、FD&D与CHL案件。



梁敬旨(PHIL LEUNG)理赔经理是拥有英国与香港双重资格的律师。在公元2018年加入Britannia之前，梁敬旨曾在英国、新加坡以及香港的国际法律事务所工作达七年的时间，主要为船东、租家、货方与其保险公司工作。他拥有曼彻斯特大学法律硕士学位，亦取得曼彻斯特商学院精华版工商管理硕士学位。梁敬旨负责为本协会的韩国会员处理P&I及FD&D事务。



徐凯欣(NICOLE TSUI)担任理赔经理。她在南安普敦大学取得海事法硕士学位后，于公元2015年加入Tindall Riley。在此之前她曾在一家国际航运公司的法务与法律遵循团队任职，目前为香港、台湾及中国会员处理P&I、FD&D及CLH之理赔事务。



EDWARD ALLSOP(爱德华)担任理赔副经理，兼有船长资格，曾累积十二年的各类船舶航海经验，包括货柜船、油轮与近海船舶。他曾在香港与上海担任海事顾问，从事过广泛的调查与检验工作。他拥有斯旺西大学海事法硕士学位，目前负责为香港、台湾与中国的会员处理P&I理赔案件。



何明辉(JASON HO)担任理赔副经理一职。在取得国际航运学位后，他曾经在海损理算公司任职达七年的时间，也担任另一家IG协会的香港联络处人员。在这段时间，他曾被调派至该IG协会处理P&I理赔案件。Jason在公元2017年加入Tindall Riley，目前为中国、香港及台湾的会员处理广泛的P&I及CLH理赔案件。



解崇彪(SUNG PIU KAI)担任理赔副经理暨联络处人员职务，于公元2019年7月加入TR(B)HK。他拥有浙江大学法律学位以及斯旺西大学国际海事法硕士学位。在加入TR(B)HK之前，Sung Piu曾在中国的海事法律事务所实习并担任律师助理，并曾担任过一家中国在线零售商的法务经理。

在浓雾与交通繁忙的情况下发生碰撞



助理董事Graham Wilson
gwilson@tindalriley.com

在新加坡运输安全调查局(TSIB)近期公布的一项事故调查报告中(<http://ow.ly/51fM30peIFL>), 我们看到了一些令人既难过却又极为熟悉的教训, 那就是在碰撞前后所应该采取的适当行动。

公元2018年3月15日, 9850 TEU货柜船「APL SOUTHAMPTON」行经中国厦门港与宁波港之间的航程期间, 在发生浓雾的深夜与46公尺长的中国渔船ZHE LING YU 52035 (以下简称ZHE LING YU) 发生碰撞。该地区的交通量十分繁忙, ZHE LING YU是当时在附近作业的大量渔船之一。

不幸的是, 此次碰撞导致ZHE LING YU 倾覆沉没, 一名船员因而丧生, 另一名船员据报失踪, 其余八名船员受伤。APL SOUTHAMPTON则没有伤亡情况, 仅球鼻艏轻微受损。

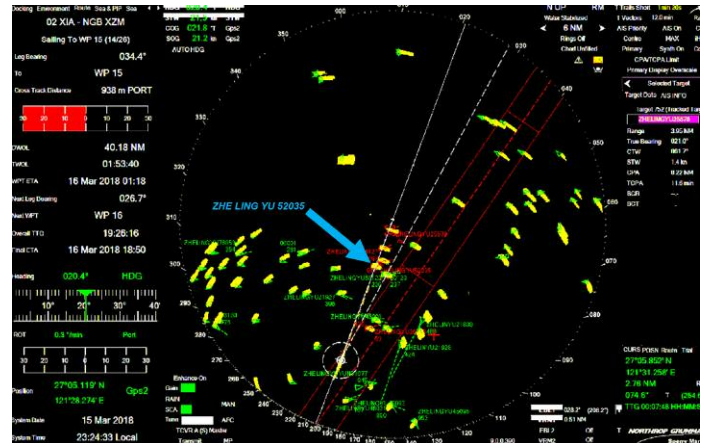
调查报告指出, APL SOUTHAMPTON 在3月15日约1100时离开厦门引水站, 预计在隔天早上0830时抵达宁波引水站, 两地间隔距离为460nm。为遵守航程计划起见, 平均航速必须约为21kts。

3月15日晚上, APL SOUTHAMPTON 以每小时21节的速度往东北向航行, 采自动驾驶模式航行于中国东海浙江省外海。当时在驾驶台当值的是马来西亚籍的三副(3/O), 还有菲律宾籍干练水手从旁协助负责瞭望。随着夜色渐深, 船舶遭遇间歇性海雾, 有时能见度甚至低于1海里。此外也遭逢密集度不等的渔船群。三副采用自动驾驶模式通过渔船群, 其间相隔距离有时介于0.2 - 0.4海里。

约在23:13时, 台州船舶交通管理系统(VTS)在VHF频道广播安全讯息, 表示在船舶驶向另一群渔船所在区域的海上交通繁忙。其中一艘渔船即是ZHE LING YU, APL SOUTHAMPTON雷达自动测绘设备(ARPA)的雷达已攫取该船为目标。目标数据确认ZHE LING YU以每小时1.4节的航速朝东前进, 约15分钟后的船艏横越距离为1.3海里。

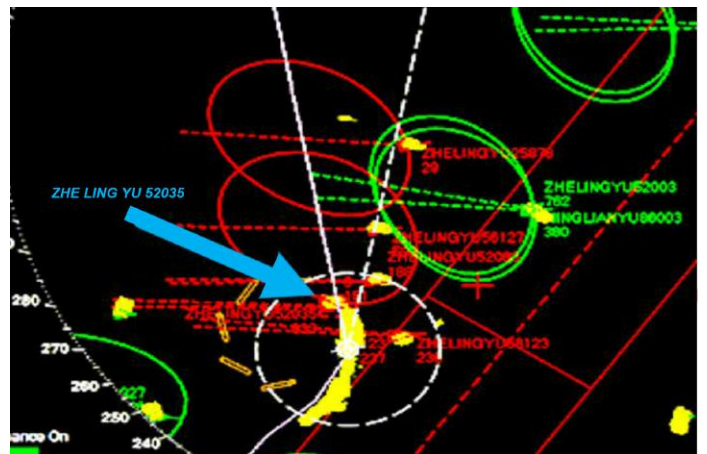
约23:23时, APL SOUTHAMPTON经由VHF收到来历不明的自动碰撞警报。干练水手随后询问是否要呼叫罗马尼亚籍船长, 三副却拒绝。

约在此时, APL SOUTHAMPTON 朝预定航程的左侧前进(下图红色虚线), 交错航迹安全余裕为0.5海里(红色实线)。约23:25时, 能见度几乎降低至零, 三副通报启动自动浓雾号志。同时在23:28时, APL SOUTHAMPTON 再度收到来自VHF的自动发送碰撞警报。



23:29时, 船舶操纵模式更改为手动模式, 三副一开始往右侧变更航向, 试图增加与右舷正横处之渔船群的最近通过点(CPA)。他接着指示船舵往左转, 接着往右转, 再向左急转, 试图通过包括ZHE LING YU在内的第二群渔船后方。约在同时, 后者航速逐渐提高约至5.7节, 航向没有太大改变, 因而缩减了与APL SOUTHAMPTON之间的最近通过点距离。

约23:33时(详下图), 三副报告在雷达上看到一艘渔船近距离横越船艏, VDR同时记录到「嘈杂」声响。干练水手不久后回想起, 随后曾看到有一阵绿光通过本船右舷侧。



三副与干练水手讨论是否有可能撞到其中一艘渔船, 在23:35时, 三副呼叫船长, 他在二分钟后抵达驾驶台。三副向船长简报能见度甚差、海上交通繁忙且与渔船形成逼近情势, 此时没有再看到AIS图标与雷达目标攫取符号。船长接手指挥驾驶, 并指示干练水手避开邻近的一些渔船, 但该船仍继续航行, 在23:43时转回自动驾驶模式。

虽然没有收到任何遇险警报，但APL SOUTHAMPTON的雷达随后收到讯息指出可能有发生碰撞。尽管船长与三副讨论过发生碰撞的可能性，但他们显然没有尝试联络ZHE LING YU或向岸上主管机关通报状况。

调查报告无法确认有关ZHE LING YU 在值班瞭望安排上的任何资料，亦无法取得船上灯光或其警笛鸣放的数据。中国交通运输部海事局(MSA)随后报告说该渔船在发生碰撞时正在进行捕鱼作业。

从中学到的教训

这些教训可分为两大类，亦即关于碰撞前与碰撞后采取的行动：

未遵守国际海上避碰规则公约(COLREG)： 这件事再次说明了驾驶台有效瞭望以及遵守避碰规则的重要。这两艘船都没有妥善评估碰撞风险，也没有采取适当行动来避免碰撞：

没有证据足以证明ZHE LING YU 曾确实遵守避碰规则的要求，例如：妥善瞭望或评估碰撞风险。调查报告提及到未经证实的证据说此区渔船上的船员可能不熟悉避碰规则，因此商船上的值班人员需要意识到在此类渔船附近航行时可能发生的危险。

APL SOUTHAMPTON在各方面均未遵守避碰规则，包括未考虑交通密度实行安全速度航行（规则6）；未在航行能见度受限制的情况下采取适当的行动。此情况包括对正横前方的他船错误地朝左转向，而这样的情况理应尽量避免（规则19）；而且未使用适当的号笛，应于每不逾二分钟之内鸣放一长声（规则35）。此外，没有开启舱口灯以提高能见度，这违反了船长的夜间命令。

• **未减速** – 如果SOUTHAMPTON的三副在遭遇能见度受限的情况以及渔船大量聚集时能够减速，将会有更多的时间与机会采取适当的有效行动以避免碰撞。三副的决定可能是受到船长夜间命令的影响，因为夜间命令指示「维持指定航速直至抵达引水站」。这违反了该公司所实施的能见度受限航行检查表的要求，该检查表要求确认「采安全速度航行」。这件事凸显出商业考虑不得凌驾于航行安全的重要性

• **无效航行计划** – 众所周知，该碰撞区域有高度聚集的渔船和浓雾，中国海事局与宁波海事局分别在公元2016年5月及公元2017年9月发布安全公告。在准备APL SOUTHAMPTON航行计划时，如能将这些数据纳入斟酌，应该会做出更适当的考虑，例如：在航程中的特定航段减速、增加驾驶台团队人力、或是更改为航行在东侧的航道。

• **驾驶台人力编制不足** – 调查报告提出的结论是，APL SOUTHAMPTON 在碰撞时的驾驶台团队人力编制不足，三副对于待处理的讯息量可能感到措手不及。在能见度受限制且渔船高度聚集之区域航行导致工作量大增，使得情况更加糟糕。调查结果无法判断三副在碰撞前未寻求协助的理由，尽管干练水手有向他提出建议，而且安全管理系统(SMS)以及船长常规命令都有要求此时应寻求协助。如果三副当时有寻求协助，则有多一份的助力能够协助并察觉情况，并处理正在发展中的状况。

• **未给予协助（「肇事逃逸」）** – 包括《国际海上人命安全公约》¹与《联合国海洋法公约》²在内的各项国际公约，均规定船长必须在船舶遇险时给予协助，包括发生碰撞事故后。该区域的其他渔船或许最能协助ZHE LING YU，但是APL SOUTHAMPTON驾驶台团队却没有确认是否发生碰撞，以及ZHE LING YU船员是否安然无恙，也没有通报当时状况。这点着实令人失望，而且违反海上伦理传统。

¹国际海上人命安全公约》第V章第33条法规

²联合国海洋法公约》第98条

力求安全 (BSAFE)



损害防阻经理
Shajed Khan
skhan@tindallriley.com

本协会「力求安全」海报活动持续提醒在未采取妥善防范下进入围蔽空间的危险



BSAFE
ENCLOSED SPACES
DEADLY SPACES
KNOW WHAT YOU'RE GETTING INTO

BE SAFE NOT SORRY

B BRITANNIA P&I
TRUSTED SINCE 1885

我们的读者非常清楚进入围蔽空间的危险。然而，不管再怎么提醒，仍然会发生船员进入禁闭或围蔽空间因而丧命或重伤的个案。倘若有毒烟雾或气体迅速累积，或是空气中缺乏足够氧气维持生命，这一类空间很快就能致命。这些气体通常无色无味，所以很容易让人忘记围蔽空间可能致命。

国际海事组织(IMO)已经发布一系列围蔽空间的实际案例，在相当多的案例中可以清楚知道货舱、燃料舱与压载舱、锚链舱等均属于围蔽空间。然而，也有一些较不明显的围蔽空间，例如：货物本身可能造成有毒气体累积，像是结构体之间的甲板。

这些事故的发生原因往往是缺乏训练 – 船员进入一个空间从事日常工作时，而没有先确认周围空气，因此没有想到是否需要采取适当的预防措施。在缺氧的环境下，他们很快就失去意识。资深船员通常凭着直觉与情感采取行动，忽略了应有程序而试图抢救失去意识的工作伙伴，却没有先停下来检查空气。

本期检附的海报提醒船员此类危险，我们鼓励读者将海报张贴在船上。如果读者没有收到海报，或是想索取额外份数，请来信与我们联系：publications@tindallriley.com

时刻牢记

- 进入围蔽空间之前，应先考虑内部空气是否足以维持生命，使用经过校正的设备进行检测。
- 如果有更加安全的工作执行替代方案，切勿进入禁闭空间。
- 如果必须进入此类空间，应遵守「安全工作系统」，该系统包括核发「工作许可单」，以确保已建立所有控管措施，进而消除（或降低至安全水平）风险评估所特别注意到的所有危险。
- 这项「安全工作系统」亦应确保妥善的监督流程，并建立明确的通讯管道。

- 围蔽空间的内部空气会迅速改变，并随着状况变更而具致命性。唯有经过妥善训练并配戴装备的人员，才能在围蔽空间内进行救援作业。
- 唯有经过妥善训练并配戴装备的人员，才能在围蔽空间内进行救援作业。
- 定期演习应包括个人防护装备的检查和使用的程序、通讯设备与程序、救援设备与程序、以及急救和疏散说明。
- EEBds(紧急逃生呼吸装置)能短暂提供氧气给船员，以逃离危险环境，但切勿穿戴此类呼吸装置进入、再进入或在危险环境中工作。

理赔与法律

甲板货物 – 恶劣气候导致的货损



船队经理, Christine Vella
cvella@tindalriley.com

THE ELIN [2019] EWHC 1001 (COMM)案件

英国法院在最近的Elin案件中，考虑到甲板货物之责任排除条款的效果与解释，以及这些条款对于据称甲板货物系因船舶不具适航性及/或船东疏忽而导致毁损或灭失时的适用性。

本案系因船舶从泰国至阿尔及利亚的航程中，放置在甲板的好几件大型货物发生灭失与毁损。提单上记载以下文字：

「就甲板运送货物而言... 运送人对于货物因任何原因而遭受灭失或毁损概不负责。」

[货物]「由托运人及/或收货人及/或收货人承担风险的情况下，将货物装载于甲板；运送人及/或船东及/或船舶对于任何原因造成的灭失或毁损概不负责。」

船舶在航程途中遭遇恶劣气候，导致部分甲板货物受损以及/或落入海中而灭失。法院先考虑下列初步问题：「根据[提单]的真实解释，被告是否无须因装载于甲板之货物无论任何原因遭受灭失或毁损而担负任何责任，包括因船舶不具适航性/被告疏忽而造成的灭失或毁损。」

货主张船东未能：

- (1) 以同于货物托运时的良好状态交付甲板货物。
- (2) 履行海牙威士比规则第III条规则2明定之契约义务，即妥善并谨慎装载、堆存、运送、看守与卸除甲板货物。
- (3) 妥善捆扎/堆存甲板货物以利船舶航行。
- (4) 在航程开始时，应善尽注意使船舶具有适航性(尤其是使船舱适合受载、运送并保存堆放在其上方的甲板货物)。

货主张适航性义务是「首要基本义务」，除非有置入「具体且明确」的排除文字，否则提单上的任何排除条款都无法影响该义务。至于过失议题，货主张提单上记载的排除文字并未充分地写明，无法据此排除运送人的过失责任。

因此，货主试图就排除文字采狭义解释，主张船东应负责下列任一原因造成甲板货物之任何灭失或毁损：

- (1) 船舶无适航性
- (2) 船东过失
- (3) 船东在航程开始时未善尽适当注意使船舶具适航性

在争讼本案时，援引加拿大与新加坡法院的判决支持其主张，这些判决支持的观点是，如事故原因涉及船舶不具适航性与过失，船东不得规避责任。

船东的抗辩则是，提单文字已清楚排除运送甲板货物的所有责任，而且「基于任何原因」这段文字系指造成灭失或毁损的任何原因。

法院认为单纯从契约文字之解释这个角度而言，船东的抗辩论点是正确的，因为排除文字足以有效排除因过失与关于适航性之责任。法院认为从文字上已清楚可知，所以对于甲板运送之或务其灭失或毁损无论原因为何，船东都不需承担责任（换言之，不论是否涉及过失或船舶不具适航性）。

因此，尽管在某些国家，当货物灭失或毁损之主要原因是过失及/或不适航，则排除条款可能不适用，但是根据英国法，妥善写明的排除条款在「基于任何原因所致」之情况下显然仍可以有效地排除船东责任，包括因船舶不具适航性及/或过失造成货物灭失与毁损，而且显然对于甲板货物而言确实如此。

海盗劫船 — 船舶是否停租？



船队经理Joanna Morgan
jmorgan@tindallriley.com

ELENI SHIPPING LTD V TRANSGRAIN SHIPPING BV
(ELENI P) 2019 EWHC 910 (COMM)案件

本案涉及论时租船依要求在乌克兰装货，并在中国港口卸货。该船舶装载货物后通过苏伊士运河继续航行，接着通过亚丁湾，一路顺畅没有发生事故。在进入阿拉伯海后，该船遭到海盗劫船被扣留了七个月。

船东主张船舶在海盗扣押期间仍然在租。但是租船人主张船舶依租船契约第49条与第101条规定应为停租，该条款规定如下：

「49. 如果船舶在本租船契约生效期间，遭到任何主管机关或基于任何法律程序而查扣、扣押或扣留，应暂停支付实际损失期间的租金...」。

「101. 租船人获准随时航行通过亚丁湾，船舶之船体保险人所报价之所有额外战争险保费/劫船与赎金（若有），将由租船人予以补偿...倘若船舶遭到海盗威胁/劫船，应暂停支付租金。」

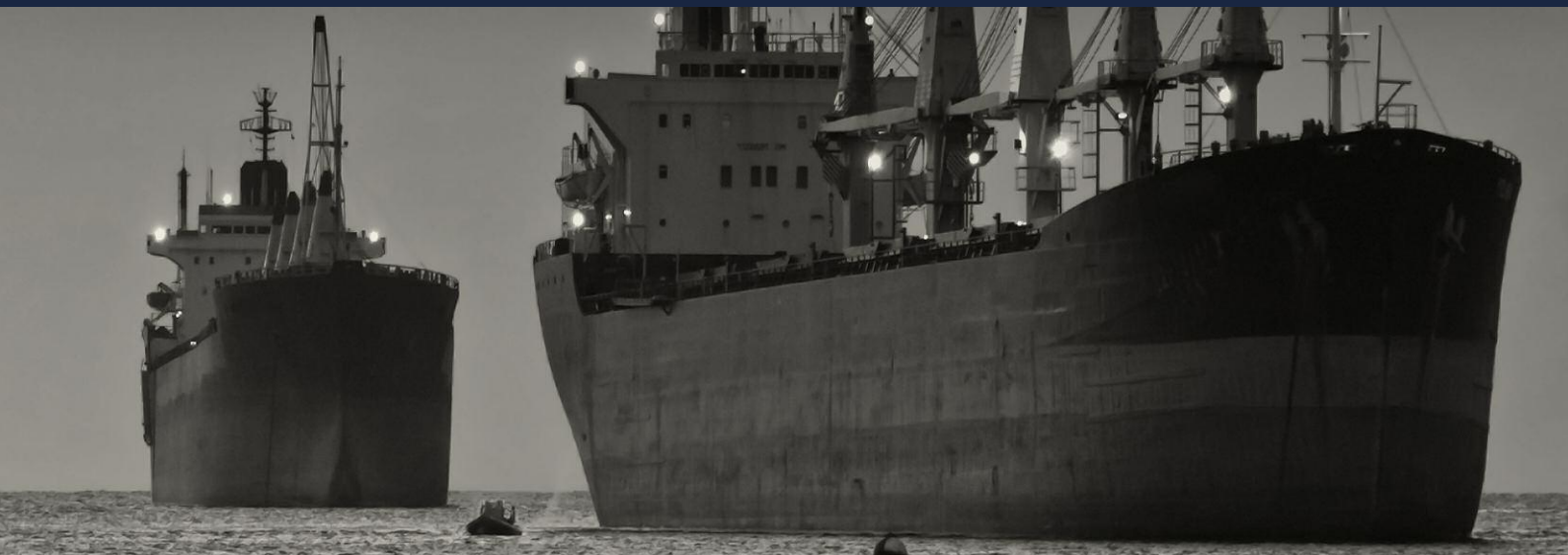
伦敦仲裁法庭依据上述两项条款认定船舶停租，驳回船东的请求。船东上诉至高等法院，高等法院认定第49条不适

用本案，因为该条款仅适用船舶遭到主管机关或基于法律程序扣押的情况。第49条在列举各种停租事件的文字之间使用「或」一字，意味着这些事件均符合依文字「遭到任何主管机关或基于任何法律程序」之条件。这是因为后面的文字，即是「在本租船契约生效期间」明确意味着适用于前四项事件。因此，依第49条规定，船舶并没有停租。法院接着考虑第101条，此时法院倾向于接受租船人主张，也就是说该条款仅适用于船舶航行通过亚丁湾而遭到劫船的情况，法院没有采纳船东的主张 — 船东认为在亚丁湾的地理区范围内发生劫船即可适用该条款。

法院亦裁定第101条已追加至租船契约，涵盖租船人要求船舶行驶通过亚丁湾。该条款所采取的风险分配方式是规定租船人必须支付额外战争险保费，而船东则必须面临到可能会有海盗扣船而引起船期延迟的后果。

因此，第101条具有使船舶停租的效力，船东提出的上诉就此败诉。

尽管法院是根据租船契约条款的特定文字作出判决，这却说明就广义而言，在解释租船契约条款时，法院将考虑当事人订定租船契约时对于商业风险的预期分配方式。



海牙威士比规则的火灾抗辩



助理董事Wing Wai
wwai@tindallriley.com

英国上诉法院在GLENCORE ENERGY UK LTD V FREEPORT HOLDINGS LTD (LADY M) [2019] EWCA CIV 388案件的判决中，针对海牙威士比规则第IV条2(B) (火灾抗辩) 及2(Q) (任何其他原因抗辩) 所规定的抗辩范围与解释，提出有帮助的指导原则。

商船LADY M号从俄罗斯塔曼装载要前往美国休斯敦的货物，途中船舶机舱起火。火灾经认定是轮机长蓄意纵火。由于火灾缘故，船东委托海上救助人员协助并宣告共同海损。货主对于救助人员应负责任，因此根据海牙威士比规则(以下称规则)，依提单向船东求偿以弥补其损失。船东拒绝承担赔偿责任，并反要求共同海损分摊额。

提交初审法院裁决的问题是：

- (1) 轮机长的假设行为是否构成船长/船员不法行为*。
- (2) 若火灾系由船长/船员不法行为造成时，第IV条规则(2)(b)是否能使船东免责。
- (3) 船东是否可免除第IV条规则(2)(q)之责任。

海牙威士比规则第IV条规定：

- (2) 运送人与船舶就因下列原因所导致的灭失或毁损无须负责：
 - (b) 火灾，若因运送人实际过失或私人行为所致则不在此限。
 - (q) 非因运送人实际过失或本人行为之其他原因所致，或是非因运送人之代理人/员工疏忽或过失所致，惟主张免责利益者应负此项举证责任，据此证明并非运送人实际过失或本人行为、亦非运送人代理人过失或疏忽致使发生灭失或毁损。

法院就第一项问题的意见是，轮机长行为是否构成船长/船员不法行为，端视此人相关心理状态的进一步事实而定，但无论如何，此问题无法决定船东是否能免除第IV条规则2(b)或(q)之火灾责任。

至于第二项问题，法院认为即使火灾是蓄意造成，或因船长/船员不法行为所致，船东都能基于第IV条规则2(b)主张免责抗辩。船长/船员不法行为是针对运送人所为，而非代表运送人所为之违法行为。

至于第三项问题，法院认为船东不得依第IV条规则2(q)主张免责，因为轮机长是在其职务范围内行动，且其行为发生在其以代表船东之员工身份履行船舶或货物相关职务期间发生。

货主针对两项问题上诉至上诉法院：

- (1) 火灾为船长/船员不法行为造成时，是否仍能基于第IV条规则2(b)提出免责抗辩。以及
- (2) 轮机长的行为是否构成船长及船员不法行为，以及是否有必要确认他在犯下不法行为时的心理状态。

初审法院判定船东可基于第IV条规则2(b)的火灾主张免责抗辩，上诉法院仍维持此观点。上诉法院判定，如果没有违反第III条规则1所要求之适航性义务，则即使火灾是蓄意造成，除非火灾实际上是船东自身疏忽或本人行为所致，船东仍能主张火灾抗辩免责。

上诉法院未判定轮机长的行为是否构成船长/船员不法行为，因为那是假设性且未作答辩之推论，无论如何都无法据以判断船东是否可基于第IV条规则2(b)之抗辩免责。

本案对于运送人来说是有极有帮助的判决，因为该判决确认了即使火灾是船员蓄意造成，运送人仍可基于第IV条规则2(b)主张火灾免责抗辩。

* 船长/船员不法行为：系指在船东不知情的情况下，船长、持照船副管轮或普通船员的失当行为造成船舶/货物毁损。

Article IV

1. Neither the carrier nor the ship shall be liable for loss or damage arising or resulting from unseaworthiness unless caused by want of due diligence on the part of the carrier to make the ship seaworthy, and to secure that the ship is properly manned, equipped and supplied, and to make the holds, refrigerating and cool chambers and all other parts of the ship in which goods are carried fit and safe for their reception, carriage, preservation in accordance with the provisions of paragraph 1 of Article III, or loss or damage has resulted from unseaworthiness the burden of proving which shall be on the carrier or other person claiming exemption from liability.

2. Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from:

- (a) Act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or crew of the ship;
- (b) Fire, dangers or accidents of the sea or other navigation or in the management of the ship;
- (c) Perils, dangers and accidents of the sea or other navigation or in the management of the ship;
- (d) Act of God;
- (e) Act of war;
- (f) Act of public enemies;



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

THE BRITANNIA STEAM SHIP INSURANCE ASSOCIATION LIMITED
登记地址: Regis House, 45 King William Steet, London EC4R 9AN
英格兰与韦尔斯登记号码: 10340
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