

# 風險觀察家

西元2019年8月號

**協會最新消息** Britannia加入MACN

**Britannia香港分公司** 認識我們的團隊

**碰撞** 近期事故分析

**力求安全** 有關圍蔽空間的最新海報

**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

對Britannia協會而言，今年的春天也一樣忙碌不已。

我們非常自豪能夠成為首個加入海事反貪腐網路組織(MACN)的P&I協會。MACN與許多相關當事者合作，致力於消彌各種形式的海事貪腐行為，進而在海事業界塑造誠信的文化。Britannia協會已有數名同仁參與，下一頁將介紹甫從MACN上海會議返回的香港分公司成員韋穎薇(Wing Wai)所提出的報告。

香港亦是最新一期「認識我們的團隊」專欄的主角。我們在上一期介紹過新加坡辦事處，這一期將向各位介紹香港辦事處團隊，由執行長Tim Fuller(傅樂天)在這個令人興奮且活力洋溢的城市負責領導整個團隊。

本協會在今年六月舉辦了年度訓練週，至今已超過20多個年頭。今年度共有來自12個國家約40名代表蒞臨參加，包括以代表及演講者身份出席的海外營業據點同仁。儘管今年六月是有史以來最為潮濕的月份，但各國代表與身為東道主的Britannia協會仍全心投入此次的講座與社交活動。

本協會希臘辦事處也在今年六月成功舉辦損害防阻研討會，由損害防阻團隊負責人Neale Rodrigues主持，Shajed Khan、Ella Hagell與Konstantinos Samaritis等人也發表演說。來自香港辦事處的解船長(Capt. Kai)亦現場回答在中國所發生的問題。

一直以來，損害防阻部門扮演著《風險觀察家》的背後推手，而我們將持續進行BSafe海報活動 – 我們檢附一張海報，提醒大家注意關於未採取妥善防護措施而進入圍蔽空間的危險。儘管多次在定期發表的專文再三提醒，但事故與傷亡事件仍不時發生。我們敦促各會員能夠盡其所能，持續致力於喚起對這項重大安全問題的認知。

損害防阻部門期盼在往後幾個月能完成目前正在進行的未來策略檢視工作，這項工作的目的是為了能夠針對所提供的服務，採行更為積極主動並兼顧風險的方法，尤其是以分析和研究性質為主的活動。請繼續關注本專欄，以瞭解進一步的細節！



  
CLAIRE MYATT  
編輯

1VDP | 2VDP

1  
T136

1VDP | 2VDP

1SBP | 2FSBP



**BRITANNIA 協會  
成為海事反貪腐網  
路組織的一員**

海事反貪腐網路組織(MACN)係由一群信念堅定的海運公司於西元2011年成立，他們齊心協力打造一個無貪腐陋習的海運產業，為整體社會的利益實現公平交易。MACN的規模現已擴大成為一個全球商業網路，共有逾百名會員，所有會員均為了實現這些目標而努力。

Britannia協會非常自豪能夠成為首個加入MACN的P&I協會。本協會極力認可打擊貪腐的重要性，因為這將確保海運產業的企業能夠保護旗下的船員與幹部，降低營運的風險，並確保在公平的立足點上進行公允交易。事實上，會員在抵制非法要求或者船舶或船員的自由受到威脅時，經常會向本協會尋求協助。在成為MACN的會員後，本協會冀望能提供該網路來自保險產業觀點的意見。

在成為MACN會員後，Britannia 協會首次參與的活動是西元2019年3月在上海舉辦的春季大會，由來自香港分公司的韋穎薇(Wing Wai)代表本協會與會。共有逾70名的MACN會員代表參與這項為期二天的活動，活動內容結合整體分組討論議程和較小規模的工作小組活動。這些活動包括最佳實務研討會，MACN會員在研討會中分享其對抗貪腐挑戰以及成功個案的觀點與經驗。此外，活動內容還包括較小規模的分組討論議程，會員代表有機會針對反貪腐實務問題交換意見與經驗，亦包括業界專屬與地區專屬的工作小組。該組織網址為 [maritime-acn.org](http://maritime-acn.org)



**MACN**  
Maritime Anti-Corruption Network

**西元2019年度  
BRITANNIA 協會  
P&I訓練週**

二十多年來，Britannia 協會每年在倫敦辦事處舉辦年度訓練週的活動，活動內容包括講座與座談會。這項活動的規模逐年成長，今年六月本協會再度歡迎40名參與訓練週的會員代表。訓練週以本協會的全球會員為對象，透過各類講座與座談會向會員提供P&I保險與FD&D保險的完整介紹，以及Britannia協會各地分公司及區域據點的工作。有的會員代表才剛接觸P&I保險的世界，有些會員代表則已在此產業工作多年，透過這些課程提供「溫故知新」的管道，以更全面瞭解P&I保險的事務。

在活動週期間，會員代表能進一步瞭解平日與他們共事的Britannia協會職員，並進行相互交流。事實上，在本協會辦事處舉辦活動能夠讓會員代表與本協會職員在用餐及下午茶的同时，還能進行相互交流。

此外亦有現場聯誼活動，包括夜間戲院，今年我們很幸運能在倫敦西區市中心觀看「阿拉丁」電影。今年的歡送餐會同樣在很棒的地點舉行 - 能夠眺望倫敦塔橋的宴餐廳。



我們今年首度將活動從九月改到六月舉辦，能夠為賓客帶來如陽光般燦爛的幸福時光一直是我們引以為豪的，不過Britannia品牌的雨傘也確實派上用場，因為倫敦遭逢近年來最潮濕的六月！幸運的是，在活動的最後一天陽光終於露臉，我們在前往Lloyd's的途中，能在眺望全市風景的天台拍照留念。

如果您有興趣參加明年的訓練週，歡迎與本協會聯絡，我們將寄給您進一步的詳細資料。經辦人電子信箱為：[scarvalho@tindallriley.co.uk](mailto:scarvalho@tindallriley.co.uk)



# 香港的

BRITANNIA協會以及 TINDALL RILEY公司  
全球思維、在地行動...

## BRITANNIA 協會香港分公司

Britannia 協會於西元2018年12月獲香港保險業監管局核發證書，核准本協會透過香港分公司從事承保業務。在此次的進展中，本協會透過香港分公司使協會在香港入會的船噸位在西元2019年2月20日續保更新。Tim Fuller(傅樂天)為香港辦事處負責人，處理分公司的日常作業，包括承保與理賠)均在香港處理，並且得到倫敦總公司高級管理階層與支援人員的全力協助。這樣的安排強化了Britannia 協會建立地區樞紐中心的目標，成為全球P&I及FD&D保險業的領導者，同時提供卓越品質的在地服務。



**TIM FULLER(傅樂天)** 係BRITANNIA協會香港分公司的首席執行長，並自西元2018年1月1日起派駐在香港。他亦全權負責香港分公司的營運。在此之前，Tim曾擔任過倫敦Tindall Riley (Britannia) Limited的營運長，他最初於西元1987年加入Tindall Riley，擔任理賠處理之職，在此之前，他也曾在雜貨船及輕便散裝貨船擔任二副之職。



**GORDON MCGILVRAY(麥高登)**為香港分公司地區董事暨理賠處理主管，在處理Britannia協會亞洲會員的理賠事務方面擁有超過二十五年的經驗。身為航海家的他富有海上經驗並專注於處理嚴重事故的工作。Gordon除了曾在位於倫敦的船舶營運公司任職以外，也取得多項學術資格，包括法律與商業(海事)學位。



**黃嘉雯(KAMAN WONG)**擔任香港分公司財務主管，亦是普華永道審計服務的註冊會計師，專門從事保險審計。近幾年來，Kaman曾與眾多公司共事，累積廣泛的財務報告與內部控管經驗。她也開始透過提供培訓、進行差異評估與制定會計規則，為人壽保險公司銜接國際財務報導準則第17號(IFRS 17)「保險合約」的項目。



**RICHARD INMAN(伊理察)**擔任香港分公司助理董事，於西元2018年8月從倫敦辦公室調派至香港擔任香港分公司承保主管。他提供日常承保服務給本協會的香港、台灣與中國會員。Richard於西元2012年7月加入Tindall Riley。他在亞洲出生長大，曾就讀於劍橋大學，並已完成業界標準P&IQ資格認證。



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

TR(B)HK係本協會的區域樞紐中心，負責管理Britannia協會香港分公司，同時監督其在中國、台灣與韓國的廣大商業領域。該辦公室擁有一支由八名員工組成的相當規模理賠處理團隊，由Gordon McGilvray (麥高登)負責P&I保險事務，Wing Wai(韋穎薇)則負責FD&D保險事務。Richard Inman(伊理察)負責分公司的承保業務以及該區域的一般承保諮詢。TR(B)HK同時擔任Britannia協會在香港的專屬聯絡處，該團隊由Capt Kai(解船長)領導，協助所有Britannia協會會員在香港需要協助的船舶，或是支援本協會在中國大陸的聯絡處。



**解自強船長(CAPTAIN CK KAI)助理董事有商船船長資格**，曾在各種不同的船舶上作業，包括雜貨船、木材運輸船、散裝貨輪與貨櫃輪。他在西元1999年加入Sureness Marine Services Co., Ltd. (該公司為Britannia協會香港專屬聯絡處的前身)之前，曾以獨立調查人身分為多家IG協會在中國提供調查服務。解船長負責處理各類P&I保險事務，對於在香港與中國發生的海難救助及油污清理案件，經驗特別豐富。他也是CMAC北京的合格仲裁人。



**韋穎薇(WING WAI)助理董事是擁有英國與香港雙重資格的律師**。在西元2014年加入Tindall Riley之前，她曾在香港一家國際海事法律事務所工作了七年。她目前為本協會的中國、香港與台灣會員提供服務，協助他們處理各類的P&I、FD&D與CLH問題。



**張海欣(AMANDA CHEUNG)船隊經理是擁有香港與英國雙重資格的律師**，在西元2017年加入Tindall Riley之前曾在香港一家國際海事法律事務所工作了九年。她一直都是為本協會的中國、香港與台灣會員提供服務，協助他們處理P&I、FD&D與CHL案件。



**梁敬旨(PHIL LEUNG)理賠經理是擁有英國與香港雙重資格的律師**。在西元2018年加入Britannia之前，梁敬旨曾在英國、新加坡以及香港的國際法律事務所工作達七年的時間，主要為船東、租家、貨方與其保險公司工作。他擁有曼徹斯特大學法律碩士學位，亦取得曼徹斯特商學院精華版工商管理碩士學位。梁敬旨負責為本協會的韓國會員處理P&I及FD&D事務。



**徐凱欣(NICOLE TSUI)擔任理賠經理**。她在南安普敦大學取得海事法碩士學位後，於西元2015年加入Tindall Riley。在此之前她曾在一家國際航運公司的法務與法律遵循團隊任職，目前為香港、台灣及中國會員處理P&I、FD&D及CLH之理賠事務。



**EDWARD ALLSOP(愛德華)擔任理賠副理**，兼有船長資格，曾累積十二年的各類船舶航行經驗，包括貨櫃船、油輪與近海船舶。他曾在香港與上海擔任海事顧問，從事過廣泛的調查與檢驗工作。他擁有斯旺西大學海事法碩士學位，目前負責為香港、台灣與中國的會員處理P&I理賠案件。



**何明輝(JASON HO)擔任理賠副理一職**。在取得國際航運學位後，他曾經在海損理算公司任職達七年的時間，也擔任另一家IG協會的香港聯絡處人員。在這段時間，他曾被調派至該IG協會處理P&I理賠案件。Jason在西元2017年加入Tindall Riley，目前為中國、香港及台灣的會員處理廣泛的P&I及CLH理賠案件。



**解崇彪(SUNG PIUKAI)擔任理賠副經理暨聯絡處人員職務**，於西元2019年7月加入TR(B)HK。他擁有浙江大學法律學位以及斯旺西大學國際海事法碩士學位。在加入TR(B)HK之前，SUNG PIU曾在中國的海事法律事務所實習並擔任律師助理，並曾擔任過一家中國線上零售商的法務經理。

# 在濃霧與交通繁忙的情況下發生碰撞



助理董事Graham Wilson  
gwilson@tindalriley.com

在新加坡運輸安全調查局(TSIB)近期公布的一項事故調查報告中(<http://ow.ly/51fM30peIFL>)，我們看到了一些令人既難過卻又極為熟悉的教訓，那就是在碰撞前後所應該採取的適當行動。

西元2018年3月15日，9850 TEU貨櫃船「APL SOUTHAMPTON」行經中國廈門港與寧波港之間的航程期間，在發生濃霧的深夜與46公尺長的中國漁船ZHE LING YU 52035（以下簡稱ZHE LING YU）發生碰撞。該地區的交通量十分繁忙，ZHE LING YU是當時在附近作業的大量漁船之一。

不幸的是，此次碰撞導致ZHE LING YU 傾覆沉沒，一名船員因而喪生，另一名船員據報失蹤，其餘八名船員受傷。APL SOUTHAMPTON則沒有傷亡情況，僅球鼻艙輕微受損。

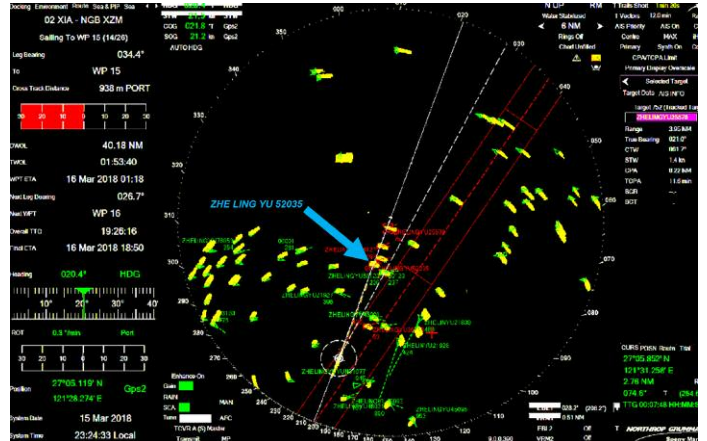
調查報告指出，APL SOUTHAMPTON 在3月15日約1100時離開廈門引水站，預計在隔天早上0830時抵達寧波引水站，兩地間隔距離為460nm。為遵守航程計畫起見，平均航速必須約為21kts。

3月15日晚上，APL SOUTHAMPTON 以每小時21節的速度往東北向航行，採自動駕駛模式航行於中國東海浙江省外海。當時在駕駛台當值的是馬來西亞籍的三副(3/O)，還有菲律賓籍幹練水手從旁協助負責瞭望。隨著夜色漸深，船舶遭遇間歇性海霧，有時能見度甚至低於1海里。此外也遭逢密集度不等的漁船群。三副採用自動駕駛模式通過漁船群，其間相隔距離有時介於0.2 – 0.4海里。

約在23:13時，台州船舶交通管理系統(VTS)在VHF頻道廣播安全訊息，表示在船舶駛向另一群漁船所在區域的海上交通繁忙。其中一艘漁船即是ZHE LING YU，APL SOUTHAMPTON雷達自動測繪設備(ARPA)的雷達已攫取該船為目標。目標資料確認ZHE LING YU以每小時1.4節的航速朝東前進，約15分鐘後的船艙橫越距離為1.3海里。

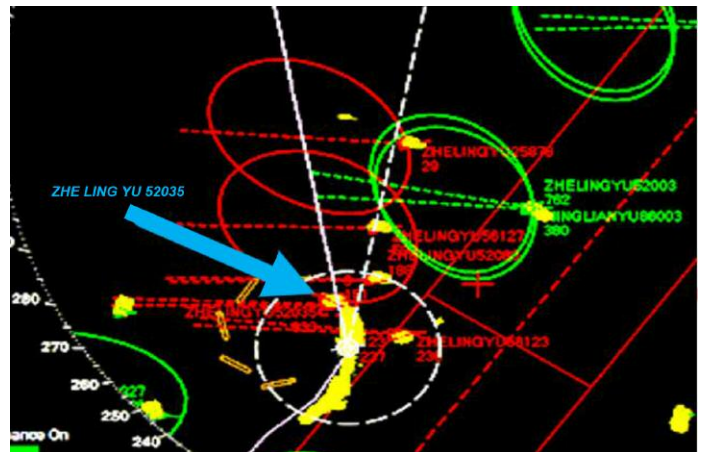
約23:23時，APL SOUTHAMPTON經由VHF收到來歷不明的自動碰撞警報。幹練水手隨後詢問是否要呼叫羅馬尼亞籍船長，三副卻拒絕。

約在此時，APL SOUTHAMPTON 朝預定航程的左側前進（下圖紅色虛線），交錯航跡安全餘裕為0.5海里（紅色實線）。約23:25時，能見度幾乎降低至零，三副通報啟動自動濃霧號誌。同時在23:28時，APL SOUTHAMPTON 再度收到來自VHF的自動發送碰撞警報。



23:29時，船舶操縱模式更改為手動模式，三副一開始往右側變更航向，試圖增加與右舷正橫處之漁船群的最近通過點(CPA)。他接著指示船舵往左轉，接著往右轉，再向左急轉，試圖通過包括ZHE LING YU在內的第二群漁船後方。約在同時，後者航速逐漸提高約至5.7節，航向沒有太大改變，因而縮減了與APL SOUTHAMPTON之間的最近通過點距離。

約23:33時（詳下圖），三副報告在雷達上看到一艘漁船近距離橫越船艙，VDR同時記錄到「嘈雜」聲響。幹練水手不久後回想起，隨後曾看到有一陣綠光通過本船右舷側。



三副與幹練水手討論是否有可能撞到其中一艘漁船，在23:35時，三副呼叫船長，他在二分鐘後抵達駕駛台。三副向船長簡報能見度甚差、海上交通繁忙且與漁船形成逼近情勢，此時沒有再看到AIS圖示與雷達目標攫取符號。船長接手指揮駕駛，並指示幹練水手避開鄰近的一些漁船，但該船仍繼續航行，在23:43時轉回自動駕駛模式。



雖然沒有收到任何遇險警報，但APL SOUTHAMPTON的雷達隨後收到訊息指出可能有發生碰撞。儘管船長與三副討論過發生碰撞的可能性，但他們顯然沒有嘗試聯絡ZHE LING YU或向岸上主管機關通報狀況。

調查報告無法確認有關ZHE LING YU 在值班瞭望安排上的任何資料，亦無法取得船上燈光或其警笛鳴放的資料。中國交通運輸部海事局(MSA)隨後報告說該漁船在發生碰撞時正在進行捕魚作業。

### 從中學習到的教訓

這些教訓可分為兩大類，亦即關於碰撞前與碰撞後採取的行動：

未遵守國際海上避碰規則公約(COLREG)：這件事故再次說明了駕駛台有效瞭望以及遵守避碰規則的重要。這兩艘船都沒有妥善評估碰撞風險，也沒有採取適當行動來避免碰撞：

沒有證據足以證明ZHE LING YU 曾確實遵守避碰規則的要求，例如：妥善瞭望或評估碰撞風險。調查報告提及到未經證實的證據說此區漁船上的船員可能不熟悉避碰規則，因此商船上的值班人員需要意識到在此類漁船附近航行時可能發生的危險。

APL SOUTHAMPTON在各方面均未遵守避碰規則，包括未考量交通密度採行安全速度航行（規則6）；未在航行能見度受限制的情況下採取適當的行動。此情況包括對正橫前方的他船錯誤地朝左轉向，而這樣的情況理應盡量避免（規則19）；而且未使用適當的號笛，應於每不逾二分鐘之時間內鳴放一長聲（規則35）。此外，沒有開啟艙口燈以提高能見度，這違反了船長的夜間命令。

•**未減速** – 如果SOUTHAMPTON的三副在遭逢能見度受限制的情況以及漁船大量聚集時能夠減速，將會有更多的時間與機會採取適當的有效行動以避免碰撞。三副的決定可能是受到船長夜間命令的影響，因為夜間命令指示「維持指定航速直至抵達引水站」。這違反了該公司所實施的能見度受限制航行檢查表的要求，該檢查表要求確認「採安全速度航行」。這件事故凸顯出商業考量不得凌駕於航行安全的重要性。

•**無效航行計畫** – 眾所周知，該碰撞區域有高度聚集的漁船和濃霧，中國海事局與寧波海事局分別在西元2016年5月及西元2017年9月發布安全公告。在準備APL SOUTHAMPTON航行計畫時，如能將這些資料納入斟酌，應該會做出更適當的考量，例如：在航程中的特定航段減速、增加駕駛台團隊人力、或是更改為航行在東側的航道。

•**駕駛台人力編制不足** – 調查報告提出的結論是，APL SOUTHAMPTON 在碰撞時的駕駛台團隊人力編制不足，三副對於待處理的訊息量可能感到措手不及。在能見度受限制且漁船高度聚集之區域航行導致工作量大增，使得情況更加糟糕。調查結果無法判斷三副在碰撞前未尋求協助的理由，儘管幹練水手有向他提出建議，而且安全管理系統(SMS)以及船長常規命令都有要求此時應尋求協助。如果三副當時有尋求協助，則有多一份的助力能夠協助並察覺情況，並處理正在發展中的狀況。

•**未給予協助（「肇事逃逸」）** – 包括《國際海上人命安全公約》<sup>1</sup>與《聯合國海洋法公約》<sup>2</sup>在內的各項國際公約，均規定船長必須在船舶遇險時給予協助，包括發生碰撞事故後。該區域的其他漁船或許最能協助ZHE LING YU，但是APL SOUTHAMPTON駕駛台團隊卻沒有確認是否發生碰撞，以及ZHE LING YU船員是否安然無恙，也沒有通報當時狀況。這點著實令人失望，而且違反海上倫理傳統。

<sup>1</sup>《國際海上人命安全公約》第V章第33條法規

<sup>2</sup>《聯合國海洋法公約》第98條

# 力求安全 (B SAFE)



損害防阻經理  
Shajed Khan  
skhan@tindallriley.com

本協會「力求安全」海報活動持續提醒在未採取妥善防範下進入圍蔽空間的危險



我們的讀者非常清楚進入圍蔽空間的危險。然而，不管再怎麼提醒，仍然會發生船員進入禁閉或圍蔽空間因而喪命或重傷的個案。倘若有毒煙霧或氣體迅速累積，或是空氣中缺乏足夠氧氣維持生命，這一類空間很快就能致命。這些氣體通常無色無味，所以很容易讓人忘記圍蔽空間可能致命。

國際海事組織(IMO)已經發布一系列圍蔽空間的實際案例，在相當多的案例中可以清楚知道貨艙、燃料艙與壓載艙、錨鏈艙等均屬於圍蔽空間。然而，也有一些較不明顯的圍蔽空間，例如：貨物本身可能造成有毒氣體累積，像是結構體之間的甲板。

這些事故的發生原因往往是缺乏訓練 – 船員進入一個空間從事日常工作時，而沒有先確認周圍空氣，因此沒有想到是否需要採取適當的預防措施。在缺氧的環境下，他們很快就失去意識。資深船員通常憑著直覺與情感採取行動，忽略了應有程序而試圖搶救失去意識的工作夥伴，卻沒有先停下來檢查空氣。

本期檢附的海報提醒船員此類危險，我們鼓勵讀者將海報張貼在船上。如果讀者沒有收到海報，或是想索取額外份數，請來信與我們聯絡：[publications@tindallriley.com](mailto:publications@tindallriley.com)

## 時刻牢記

- 進入圍蔽空間之前，應先考量內部空氣是否足以維持生命，使用經過校正的設備進行檢測。
- 如果有更加安全的工作執行替代方案，切勿進入禁閉空間。
- 如果必須進入此類空間，應遵守「安全工作系統」，該系統包括核發「工作許可單」，以確保已建立所有控管措施，進而消除（或降低至安全水準）風險評估所特別注意到的所有危險。
- 這項「安全工作系統」亦應確保妥善的監督流程，並建立明確的通訊管道。
- 圍蔽空間的內部空氣會迅速改變，並隨著狀況變更而具致命性。
- 唯有經過妥善訓練並配戴裝備的人員，才能在圍蔽空間內進行救援作業。
- 定期演習應包括個人防護裝備的檢查和使用、通訊設備與程序、救援設備與程序、以及急救和疏散說明。
- EEBds(緊急逃生呼吸裝置)能短暫提供氧氣給船員，以逃離危險環境，但切勿穿戴此類呼吸裝置進入、再進入或在危險環境中工作。



# 理賠與法律

## 甲板貨物 – 惡劣氣候導致的貨損



船隊經理Christine Vella  
cvella@tindalriley.com

### THE ELIN [2019] EWHC 1001 (COMM)案件

英國法院在最近的Elin案件中，考量到甲板貨物之責任排除條款的效果與解釋，以及這些條款對於據稱甲板貨物係因船舶不具適航性及/或船東疏忽而導致毀損或滅失時的適用性。

本案係因船舶從泰國至阿爾及利亞的航程中，放置在甲板的好幾件大型貨物發生滅失與毀損。提單上記載以下文字：

「就甲板運送貨物而言... 運送人對於貨物因任何原因而遭受滅失或毀損概不負責。」

[貨物]「由託運人及/或受貨人及/或收貨人承擔風險的情況下，將貨物裝載於甲板；運送人及/或船東及/或船舶對於任何原因造成的滅失或毀損概不負責。」

船舶在航程途中遭逢惡劣氣候，導致部分甲板貨物受損以及/或落入海中而滅失。法院先考量下列初步問題：「根據[提單]的真實解釋，被告是否無須因裝載於甲板之貨物無論任何原因遭受滅失或毀損而擔負任何責任，包括因船舶不具適航性/被告疏忽而造成的滅失或毀損。」

貨主主張船東未能：

- (1) 以同於貨物託運時的良好狀態交付甲板貨物。
- (2) 履行海牙威士比規則第III條規則2明定之契約義務，即妥善並謹慎裝載、堆存、運送、看守與卸載甲板貨物。
- (3) 妥善捆紮/堆存甲板貨物以利船舶航行。
- (4) 在航程開始時，應善盡注意使船舶具有適航性（尤其是使船艙適合受載、運送並保存堆放在其上方的甲板貨物）。

貨主主張適航性義務是「首要基本義務」，除非有置入「具體且明確」的排除文字，否則提單上的任何排除條款都無法影響該義務。至於過失議題，貨主主張提單上記載的排除文字並未充分地寫明，無法據此排除運送人的過失責任。

因此，貨主試圖就排除文字採狹義解釋，主張船東應負責下列任一原因造成甲板貨物之任何滅失或毀損：

- (1) 船舶無適航性
- (2) 船東過失
- (3) 船東在航程開始時未善盡適當注意使船舶具適航性

貨方在爭訟本案時，援引加拿大與新加坡法院的判決支持其主張，這些判決支持的觀點是，如事故原因涉及船舶不具適航性與過失，船東不得規避責任。

船東的抗辯則是，提單文字已清楚排除運送甲板貨物的所有責任，而且「基於任何原因」這段文字係指造成滅失或毀損的任何原因。

法院認為單純從契約文字之解釋這個角度而言，船東的抗辯論點是正確的，因為排除文字足以有效排除因過失與關於適航性之責任。法院認為從文字上已清楚可知，所以對於甲板運送之或務其滅失或毀損無論原因為何，船東都不需負擔責任（換言之，不論是否涉及過失或船舶不具適航性）。

因此，儘管在某些國家，當貨物滅失或毀損之主要原因是過失及/或不適航，則排除條款可能不適用，但是根據英國法，妥善寫明的排除條款在「基於任何原因所致」之情況下顯然仍可以有效地排除船東責任，包括因船舶不具適航性及/或過失造成貨物滅失與毀損，而且顯然對於甲板貨物而言確實如此。



## 海盜劫船 – 船舶是否停租？



船隊經理Joanna Morgan  
jmorgan@tindallriley.com

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

本案涉及論時租船依要求在烏克蘭裝貨，並在中國港口卸貨。該船舶裝載貨物後通過蘇伊士運河繼續航行，接著通過亞丁灣，一路順暢沒有發生事故。在進入阿拉伯海後，該船遭到海盜劫船被扣留了七個月。

船東主張船舶在海盜扣押期間仍然在租。但是租船人主張船舶依租船契約第49條與第101條規定應為停租，該條款規定如下：

「49. 如果船舶在本租船契約生效期間，遭到任何主管機關或基於任何法律程序而查扣、扣押或扣留，應暫停支付實際損失期間的租金...」。

「101. 租船人獲准隨時航行通過亞丁灣，船舶之船體保險人所報價之所有額外戰爭險保費/劫船與贖金（若有），將由租船人予以補償...倘若船舶遭到海盜威脅/劫船，應暫停支付租金。」

倫敦仲裁法庭依據上述兩項條款認定船舶停租，駁回船東的請求。船東上訴至高等法院，高等法院認定第49條不適

用本案，因為該條款僅適用船舶遭到主管機關或基於法律程序扣押的情況。第49條在列舉各種停租事件的文字之間使用「或」一字，意味著這些事件均符合依文字「遭到任何主管機關或基於任何法律程序」之條件。這是因為後面的文字，即是「在本租船契約生效期間」明確意味著適用於前四項事件。因此，依第49條規定，船舶並沒有停租。法院接著考量第101條，此時法院傾向於接受租船人主張，也就是說該條款僅適用於船舶航行通過亞丁灣而遭到劫船的情況，法院沒有採納船東的主張 – 船東認為在亞丁灣的地理區範圍內發生劫船即可適用該條款。

法院亦裁定第101條已追加至租船契約，涵蓋租船人要求船舶行駛通過亞丁灣。該條款所採取的風險分配方式是規定租船人必須支付額外戰爭險保費，而船東則必須面臨到可能會有海盜扣船而引起船期延遲的後果。

因此，第101條具有使船舶停租的效力，船東提出的上訴就此敗訴。

儘管法院是根據租船契約條款的特定文字作出判決，這卻說明就廣義而言，在解釋租船契約條款時，法院將考量當事人訂定租船契約時對於商業風險的預期分配方式。





# 海牙威士比規則的火災抗辯



助理董事Wing Wai  
wwai@tindallriley.com

英國上訴法院在GLENCORE ENERGY UK LTD V FREEPORT HOLDINGS LTD (LADY M) [2019] EWCA CIV 388案件的判決中，針對海牙威士比規則第IV條2(B) (火災抗辯) 及2(Q) (任何其他原因抗辯) 所規定的抗辯範圍與解釋，提出有助益的指導原則。

商船LADY M號從俄羅斯塔曼裝載要前往美國休士頓的貨物，途中船舶機艙起火。火災經認定是輪機長蓄意縱火。由於火災緣故，船東委託海上救助人協助並宣告共同海損。貨主對於救助人應負責任，因此根據海牙威士比規則(以下稱規則)，依提單向船東求償以彌補其損失。船東拒絕承擔賠償責任，並反訴求償共同海損分攤額。

提交初審法院裁決的問題是：

- (1) 輪機長的假設行為是否構成船長/船員不法行為\*。
- (2) 若火災係由船長/船員不法行為造成時，第IV條規則2(b)是否能使船東免責。
- (3) 船東是否可免除第IV條規則2(q)之責任。

海牙威士比規則第IV條規定：

- (2) 運送人與船舶就因下列原因所導致的滅失或毀損無須負責：
  - (b) 火災，若因運送人實際過失或私人行為所致則不在此限。
  - (q) 非因運送人實際過失或本人行為之其他原因所致，或是非因運送人之代理人/員工疏忽或過失所致，惟主張免責利益者應負此項舉證責任，據此證明並非運送人實際過失或本人行為、亦非運送人代理人過失或疏忽致使發生滅失或毀損。

法院就第一項問題的意見是，輪機長行為是否構成船長/船員不法行為，端視此人相關心理狀態的進一步事實而定，但無論如何，此問題無法決定船東是否能免除第IV條規則2(b)或(q)之火災責任。

至於第二項問題，法院認為即使火災是蓄意造成，或因船

長/船員不法行為所致，船東都能基於第IV條規則2(b)主張免責抗辯。船長/船員不法行為是針對運送人所為，而非代表運送人所為之違法行為。

至於第三項問題，法院認為船東不得依第IV條規則2(q)主張免責，因為輪機長是在其職務範圍內行動，且其行為發生在其以代表船東之員工身份履行船舶或貨物相關職務期間發生。

貨主針對兩項問題上訴至上訴法院：

- (1) 火災為船長/船員不法行為造成時，是否仍能基於第IV條規則2(b)提出免責抗辯。以及
- (2) 輪機長的行為是否構成船長及船員不法行為，以及是否有必要確認他在犯下不法行為時的心理狀態。

初審法院判定船東可基於第IV條規則2(b)的火災主張免責抗辯，上訴法院仍維持此觀點。上訴法院判定，如果沒有違反第III條規則1所要求之適航性義務，則即使火災是蓄意造成，除非火災實際上是船東自身疏忽或本人行為所致，船東仍能主張火災抗辯免責。

上訴法院未判定輪機長的行為是否構成船長/船員不法行為，因為那是假設性且未作答辯之推論，無論如何都無法據以判斷船東是否可基於第IV條規則2(b)之抗辯免責。

本案對於運送人來說是極為有助益的判決，因為該判決確認了即使火災是船員蓄意造成，運送人仍可基於第IV條規則2(b)主張火災免責抗辯。

\* 船長/船員不法行為：係指在船東不知情的情況下，船長、持照船副管輪或普通船員的失當行為造成船舶/貨物毀損。

## 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, unless caused by the actual fault or privity of the carrier;
  - (c) Perils, dangers and accidents of the sea or other navigational hazards;
  - (d) Act of God;
  - (e) Act of war, piracy, or robbery;
  - (f) Act of public enemies;





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：10340  
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