

风险观察家

公元2021年2月号

新型态航运风险 不明威胁

程序所扮演的角色关于有效的安全管理系统

船舶碰撞个案研究 因使用VHF通讯导致分心

防范船舶停航与毒品走私 指引原则

煤 运送这类具有潜在危险性货物之指导建议

理赔与法令 重要案例探讨



BRITANNIA P&I
TRUSTED SINCE 1855

编者的话



提到去年发生的事件，实在很难不老调重弹。新冠肺炎疫情已经影响到生活的每一层面，世界各国纷纷发布旅游限制，试图控制并降低病毒的肆虐。「未知领域」、「前所未有的时刻」、以及「新常态」等用语，俨然成为日常会话的一部分。不过，我们是否本就应该为全球疫情流行的可能性预做未雨绸缪？在一篇检视未来与新型态风险的优质文章中，我们不仅审视了风险所代表的意义，同时也提及航运业是否早该预料到此一类特殊的风险。

虽然很难不把注意力放在疫情上，但世界仍在运转，贸易仍要进行。所有的营运都需要将安全摆在第一位，我们也趁此机会检视国际安全管理规则(ISM)。国际安全管理规则强制实施以来已逾20年，我们的损害防阻团队将检视，会员如何确保将一套书面文件与程序落实变成提升安全性的实用方法。

实例与指引文件一直是研究海事问题的实用工具，我们列出了多种个案研究与指引原则，内容从船舶碰撞个案研究到提供煤货运送应考虑之问题的实用提醒等。我们同时提醒大家注意在Britannia网站知识库所收录的资源，包括船舶停航之指引原则，以及防范船上走私毒品时应牢记在心的要点。本期最后则是由FD&D同仁说明近期一些法律案件所代表的含意。

这一年以来，我们的理赔与损害防阻团队大多是居家工作，但提供给会员的服务及支持水平始终维持在高标准。我们随时乐于倾听会员对于期刊的意见，或是对于往后刊载文章的任何建议或想法。


CLAIRE MYATT
编辑



我们希望读者会喜欢本期的《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：
britanniacommunications@tindallriley.com

新型态航运风险¹



Graham Wilson
损害防阻部门主任
gwilson@tindallriley.com

前言

公元2020年即将走入历史，但这却是令人难以忘怀的一年。媒体在年初开始报导新型流感病毒时，很难相信并预期到新冠肺炎日后将对全球造成如此大的冲击。全球大多数地区的生活均受到病毒之影响，各国纷纷祭出各种限制，试图抑制病毒的扩散。航运业也因营运与贸易受到冲击，而面临前所未有的挑战，尤其是旅游与入境限制对船员更替的影响，也持续影响着海员。

问题在于 – 海事部门是否有预期到这项风险？

疫情带来的未知威胁？

安联全球企业与特殊保险部(AGCS)于公元2020年7月发行的最新一期年度《安全与运输回顾》¹，一如往常提出实用的海运趋势与风险区域概述。诚如所预期，报导的主题大多着墨于新冠肺炎，该期刊以整整一节的篇幅，点出业界常态实务遭受干扰的关键问题。

然而，更早之前该公司的回顾文章完全没有提及全球疫情所伴随的可能风险。公元2019年的报告²指出，依据涵盖范围较广之《安联风险晴雨表》回顾报告³收录的全球风险管理专家意见，该报告找出业界可能面临的前五大风险。这份清单收录航运业较为熟知的威胁，例如：自然灾害、网络事件及一般业务中断，却没有指出全球疫情导致营运全面中断的可能性。

我们强调这个问题并非为了批评AGCS。其他海运风险回顾同样忽视了疫情所带来的威胁，例如：全球海事论坛发行的《公元2019年全球海事议题监督报告》⁴。这份回顾报告在调查国际资深海事利益关系人、其他领导权威与专家意见后，提出往后十年可能影响航运业的十八大全球议题，其中同样明显地忽略疫情风险。接着快速检视公元2020年的报告⁵，全球议题清单已经扩增至十九项，根据冲击而将疫情排在第三名，前两名为全球经济危机与航运减碳。也许这不足为奇，疫情同样是航运业自认准备最不充分的议题。

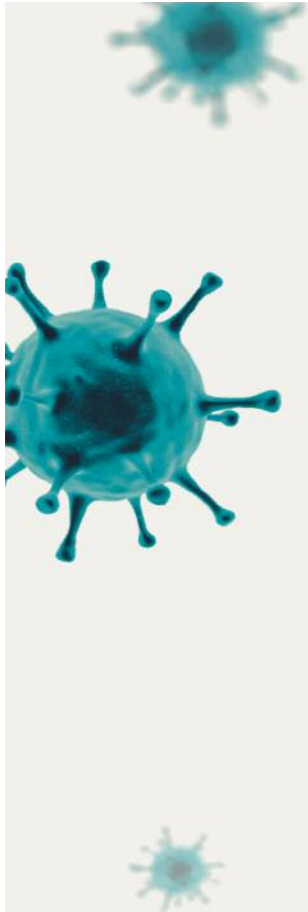
因此，海事部门是否应该且能够预期全球疫情已经是可预见的风险？

疫情带来的已知威胁

除了考虑如航运业等特定部门外，《安联风险晴雨表》年度报告根据许多产业与企业环境进行的调查结果，提出全球商业风险总体数据。事实上，疫情威胁在公元2019年《风险晴雨表》报告³的跨产业风险清单上排在第一名。有趣的是，在公元2020年的报告⁶则滑落至第十七名，尽管很有意思，不过公元2020年的回顾调查是在公元2019年末进行，也就是在新冠肺炎出现之前，而在公元2021年回顾报告中的全球企业风险清单⁷，疫情的威胁跃升至二名，自是不令人惊讶。再者，疫情的威胁现今已成为海事与航运面临到的最高风险。

参照其他主要的全球风险回顾报告，则能更清楚了解某些部门已认清疫情所带来的威胁。AXA与EURASIA集团出版的《公元2019年未来风险报告》⁸与及全球经济论坛(WEF)于公元2020年1月15日发行的《公元2020年全球风险报告》⁹，均指出传染病与疫情是全球十大新兴风险。世界经济论坛在其公元2020年回顾报告中，亦提及公元2019年10月公布的评估¹⁰指出所有国家都没有对疫情做好充分的因应准备，这听起来有些不妙。进一步研究也证实已有部分科学家预测全球发生疫情^{11,12}的可能性。

所以，很明显地，发生全球疫情的可能性是已知且经过报导的，虽然报导篇幅不大，且似乎也不是与海事业相关。



疫情

什么是风险？

本文系《风险观察家》的专题报导，因此探讨何谓风险似乎不会过于唐突。风险这个名词有诸多含意，应就上下文与情境加以决定。风险管理学会(IRM)将风险定义为「事件发生率与后果之组合」，并强调后果可以是正面及负面¹³。这是航运业熟悉的定义，尤其是在进行安全风险评鉴时。

国际标准化组织(ISO)指引73¹⁴提出更简单的风险定义：「不确定性对目标的效应」。ISO指引文件说明可以是偏离预期的正面/负面效应。目标则包括各种不同要素，例如：财务、卫生或安全目标，并且能聚焦于不同层级，像是策略或专案层级。从公元2020年发生的事件可以清楚得知，新冠肺炎疫情导致极端的不确定性，几乎影响到各个层级的目标。

意义而言，疫情亦能视为新型态风险，尤其是未充分预期新冠肺炎爆发的严重性。

未来或新型态风险可能与各种因素相关，其中包括：

- 发展中或未来趋势，例如：全新的运输贸易或模式开始与事件与索赔之增加有关。
- 未来创新或崭新技术可能正在进行中或尚未纳入考虑。
- 事件尚未揭露或尚未完全发展。

风险领域的不确定性一般会随着考虑的时间范围而增加。风险的机率亦取决于特定部门的性质与复杂度而定。举例来说，航运业减碳相关风险涉及到一连串不同且复杂的燃料及科技解决方案。

有鉴于地缘政治、技术进展、社会动荡与气候变迁具有相互连动关系，新兴商业之关键性风险的预测被认为极具挑战性，且在不久的将来可能更为不易。不过，运用各种系统化的方法有助于找出未来可能发生的风险。这些方法包括：分析滞后与领先数据，例如：运用事件或索赔数据，从而找出新兴趋势，或者使用风险「提前示警系统」等。

研究机构采用的另一种方法，则是根据议定之输入数据进行不同情境的仿真模型，据此判断可能的结果。Lloyd's Register、QinetiQ与Strathclyde大学¹⁹则是利用后者的方法进行详细检视，根据三种广义情境找出未来可能发生的全球海事趋势。

另一种更为普及的方法，是评估相关利益关系人与专家的意见，举例来说，由内部跨功能风险委员会斟酌新兴风险，通常可藉由外部专业知识来增强这一点，从而质疑机构的传统观念。这种方法同于主

新型态航运风险

我们都知道自己无法预测未来。不过，我们能试着为显然「很有可能发生」的变化做好准备。比起不做任何事的「安全」选择，不做准备的风险可能更高且代价更大。摘自马丁·斯托福¹⁵

新兴风险

许多文章提到有必要预测影响商业活动之新风险领域。新型态风险的定义各有不同，同样也是要取决于背景而定。经济合作暨发展组织(OECD)指出，新型态风险是指全新或未来威胁的结果，其潜在损失与发生率目前所知甚少(或者根本一无所知)¹⁶。国际风险治理委员会(IRGC)则将其定义为全新风险，或是具有全新或未知状况的熟悉风险¹⁷。这样的定义也带来如下概念：部分「已知」风险可以被视为新型态风险，例如：网络安全，其威胁与攻击之性质持续演变¹⁸。同样地，尽管已知全球疫情会带来威胁，显然未获普遍认知也未因应准备。就此





网络安全

要关系人为了找出安全风险评鉴所含之危害所使用的典型方法。

保持大范围的信息来源更新，可以为这些方法提供支持，进而协助找出并理解新兴风险。基本上应包括注意相关贸易与业界出版品与社群媒体管道，以及相关研究之发展、业界与主管机关，例如：国际海事组织(IMO)。然而，如Marsh和 RIMS, Inc在其出版的《新兴风险》回顾报告⁸中指出，仅仰赖业界特定之出版品，往往限制了将组织策略与新兴全球风险与趋势衔接的机会。一般而言，扩大检视文献的范畴，尤其是深入其他产业部门，越能获得更出色的风险见解，例如：全球经济论坛的《全球风险报告》系列，即提供了全球风险趋势的整体观点。全球疫情爆发就是最贴切的实例。尽管早在公元2020年之前即确认了新冠肺炎病毒扩散至全球的风险，但航运业直到最近才开始关注疫情带来的风险；如果海事部门和其他许多产业一样，那么就可以有更好的准备，以因应这些后果。

损失防阻之观点

Britannia损害防阻（风险见解与分析）部门之职责系为协会及其会员提供支持，并持续监控航运业的最新发展，以试着找出并减轻未来的新兴趋势与风险，而上述这些通常是基于损害防阻部门参与各种相关业界委员会、通过委托进行风险区域研究、以及持续检视相关研究与出版品。根据对本文中提到的各种公认风险研究进行之回顾，从而确定下列十二项未来或新兴风险之建议「简短清单」，这些风险有可能对航运业造成冲击。这些风险是根据不同风险回顾的排名及涵盖频率而选出，其目的并非作为新兴海事风险的明确清单，而是作为优先考虑区域的实用列表。有鉴于研究的性质各异，这份风险名单没有附上任何具体时间范围。然而，本文所收录关于风险的细部说明及相关议题参考资料^{1-9, 19}，可以透过点击个别参考资料数字取得。

有关本文引用之参考资料的进一步信息，可透过点击个别参考资料数字取得。

1	流行传染病
2	地缘政治动荡/紧张/冲突
3	环保、贸易战、制裁等法案/法规之异动等
4	网络安全风险
5	破坏性技术，例如：独立人工智能(AI)、数字化等
6	全球经济危机
7	气候变迁之冲击-影响，包括自然灾害与减灾措施失败
8	市场发展/波动与贸易模式转变
9	业务中断，例如：供应链失效、劳力/技术短缺
10	海盗行为
11	重大安全事件，例如：造成污染、贸易瓶颈点受阻
12	燃料价格波动

结语

预测未来可能浮现的风险显然并非易事。采用结构分明有条不紊的方法，有助于确认未来可能浮现的商业威胁，并谨慎检视业界所出版有关未来最新发展态势之相关出版品，以作为辅助。然而，重要的是扩大风险文献的检视范围，尤其是考虑范围更广的业界研究，例如：全球经济论坛《全球风险报告》系列，以利考虑更大范围的情况，以及航运业等已知产业部门会受到何种冲击。

有关本文进一步信息与损害防阻（风险展望与分析）部门工作内容，可来信至下列电子信箱索取：
lossprevention@tindallriley.com

程序在有效的安全管理系统里所扮演的角色

《国际船舶安全管理规则》于公元1990年代中期施行后，强制要求船东必须备有安全管理系统(SMS)。安全管理系统含有必要的程序以支持船东的安全与环保政策。自施行以来，相关程序与安全管理系统已获得广泛讨论，其中的共通问题是：

如何确保程序成为提升安全性的实用方法？

剑桥英语辞典将「程序」一词定义为：「一套正式或公认的行事方式」。程序成为安全管理系统的一部分，亦可公认为执行工作的安全方式，此处假设只要依循程序即可达到安全。

一旦确认未遵守程序为主要促因时，此假设即可导致事件发生。换言之，事件调查认为如果依循程序，那就不会发生该事件。

然而，事件调查的重要一环是试着了解未遵循程序的原因。纯为疏失、还是因为程序过于繁杂、或是该程序没有清楚列明所致？这可能代表工作执行者不了解程序内容而无法正确遵守。

为了试着避免此类混淆，所有程序应经过深思熟虑与审慎建构，这一点很重要。想要发展出结合所有必要安全防范措施的程序且「便于使用」，并非易事，这可能需要若干利害关系人投入相当大的心力并提供意见。

这五个关键词在发展全新或修订既有程序、提升其效用并改善安全管理系统之整体效能时，可能有所帮助：

1 限制性 – 事实上，既有程序本身无法排除风险。如能确实遵守程序提供的工作顺序及说明，则程序即可作为「安全屏障」，有助于处理与减轻任何工作相关之风险。然而，这项程序却存在着限制，如果依循失效的程序，工作实际上可能比未遵守程序时更不安全。因此，每一项工作均须经过评鉴，以了解程序是否能降低风险，还是有其他更为合适的方法能降低风险，例如：修改设计。

2 相关性 – 有些程序的内容是依法令要求规范，因此必须随时切实遵守。然而，法律无法周全管理到所有风险，船东应进行风险评鉴，以确保安全管理系统涵盖其特定运作的所有相关程序，且应定期检视，以确认程序仍具相关性，并妥善评鉴任何新的风险，确保安全管理系统会据此进行修订。同样重要的是从安全管理系统删除任何过时程序，如此一来，陈旧或相互抵触的内容就不会妨碍安全管理系统，导致用户觉得过于冗长且混淆不清。

3 聚焦性 – 程序应着重于如何减轻已知的风险，且必须明确列出确保程序安全执行的防范措施与必要资源。内容上应特定用于操作，如情况适用时，包括船舶操作，并将其目的清楚地传达给船员。如果程序过于冗长且复杂，则可能造成用户不去阅读程序或无法完全理解程序的风险。如此一来可能导致程序无法成为实用的工具，反而有碍安全地进行工作。



Jacob Damgaard, 新加坡TR(B)损害防阻经理
jdamgaard@tindalriley.com



4

动态性 – 程序永远不会有最终版，而应将其视为动态文件，也就是说程序应持续更新以收录所有学习到的新教训。船东应检视曾发生

过的事件与虚惊情况，并将学习到的教训纳入程序。如事件的可能起因经认定为源自没有遵守适用程序时，则事件的调查应找出其中的根本原因，以了解未遵守正确程序的理由，并试图避免往后再度发生类似的事件。此外，从正面结果学习到的概念，又称为Safety II，能够提供船东从他人的经验学习并更新程序的方式，而不是坐等事件实际发生。

为协助推动此项流程，船上应建立公开的通报文化，鼓励船员针对任何程序提出建设性的意见，然后视必要予以修订。

5

归属感 – 在航运业，程序的拟定者通常是坐在船东的办公室内工作（有时透过外部顾问之协助），因此与最终使用者（也就是船员）毫无联系。

这意味着拟定者可能没有涉足预定采用程序的工作环境，因此可能无法彻底理解船上的状况。这可能会使得船员觉得程序不实用或不切实际，可能致使船员忽视或变更程序。这是相当危险的情况，因为这会导致事件发生率提高，亦可能损及安全管理系统的整体效能。

提高船员归属感的方法之一，即是让他们全程参与。如果将程序的初步草拟过程，从办公室转移到船上，船员就能根据船上的具体操作程序来提供信息。接着，将程序草稿送至办公室进行法律与公司政策遵循检视及审核。这项合力完成的过程能由实际使用者草拟出明确的程序，从而提高归属感，正确遵守程序的可能性也会更高。

!

结论

说到安全管理系统与程序，我们应该了解没有什么简单的解决方案可循，这点至关重要。

尽管程序可视为提高安全性并且符合成本效益的快速方式，但仍有其限制所在，且可能不适用于所有情况及风险类型。船东有必要进行全面的风险评估，找出安全管理系统需要落实的正确安全措施，并决定某程序可作为适当选择的场合与时间点。

制定程序时应考虑所有的情况，且全体利益关系人应参与其中，以确保程序得以有效降低风险。程序亦必须实用、易于遵守且切实可行，确保使用者受适遵守。当事件发生时，应启动适用程序的关键检视，以判断程序的适合性。未确认此点可能会损及安全性，同时影响船员对船东安全文化的承诺与信心。

如果有任何相关问题，或是欲寻求安全文化改善的进一步建议，请联络Britannia损害防阻团队：
lossprevention@tindallriley.com

丹麦海事事故调查委员会(DMAIB)报告网址：
ow.ly/QPuQ30rvv9n：「海洋安全程序化 – 事故致因之程序」一文提供了这项主旨的细部内容，包括使用程序制订安全性之时，可能会发生的一些问题。



Fiona Al-Hashimi
伦敦TR(B)理赔经理
falhashimi@tindalriley.com

船舶碰撞个案研究

本文聚焦于当判定船舶有碰撞风险时，因分心使用VHF通讯且过度仰赖船舶自动辨识系统(AIS)信息所引发的危险

公元2018年8月4日06:36时，货柜船ANL WYONG轮(39,906GT)在浓雾之中，与气体运输船KING ARTHUR轮(4,761GT)在直布罗陀欧罗巴角东南方4哩处发生碰撞。两艘船都预期ANL WYONG轮当时已停下，并等候入港指示。两艘船的船体均严重受损，但没有进水且无人员伤亡。

下列叙述是根据海洋事故调查局(MAIB)调查报告的结果：ow.ly/m3ci30rtALo。这件碰撞事故的起因很常见，即是在避碰期间使用VHF通讯而分心，同时突显过于仰赖AIS数据（凌驾于ARPA数据）判断船舶碰撞风险可能导致的危险。

8月4日清晨，ANL WYONG轮正航行于从喀麦隆杜阿拉港至西班牙阿尔赫西拉斯港的航程，依直布罗陀海峡分道通航制通过东行航道，预定在06:00时抵达引水站。浓淡不均的雾导致视线不佳，因此该船舶开启航行灯并发出音频信号。04:24时，三副利用VHF联络阿尔赫西拉斯港引水人，获告知预定停靠的泊位到07:00时以后才能准备就绪，并要求该船停泊在海湾外侧至少3哩处以待进一步的指示。

不久后，船长抵达驾驶室且修改航行计划，接着取回航路操控权并航行至等待位置，约是直布罗陀湾入口东方3哩处。雷达上能看出该区有些交通流量，但因浓雾而无法采目视瞭望。

该船抵达等待位置后引擎关车（但可接收任何实时通知），开启上甲板的照明灯。船长评估交通状况适当，有三至四艘向西航行的船舶通过，而且明显往南方前进。05:48时，船长离开驾驶室，由三副、甲板实习生与干练水手(AB)留守。

同时，KING ARTHUR轮航行于乔治亚州库列维至荷兰鹿特丹的航程。该船预定在直布罗陀湾内暂停片刻，于0700时让驳船船前来的船员上船。0600时，在船上驾驶室值班的大副呼叫船长并通知时间为开航前一小时。船长来到驾驶室，进行短暂移交后取得操控权，前往船员换班位置，而大副仍留在驾驶室支持船长。

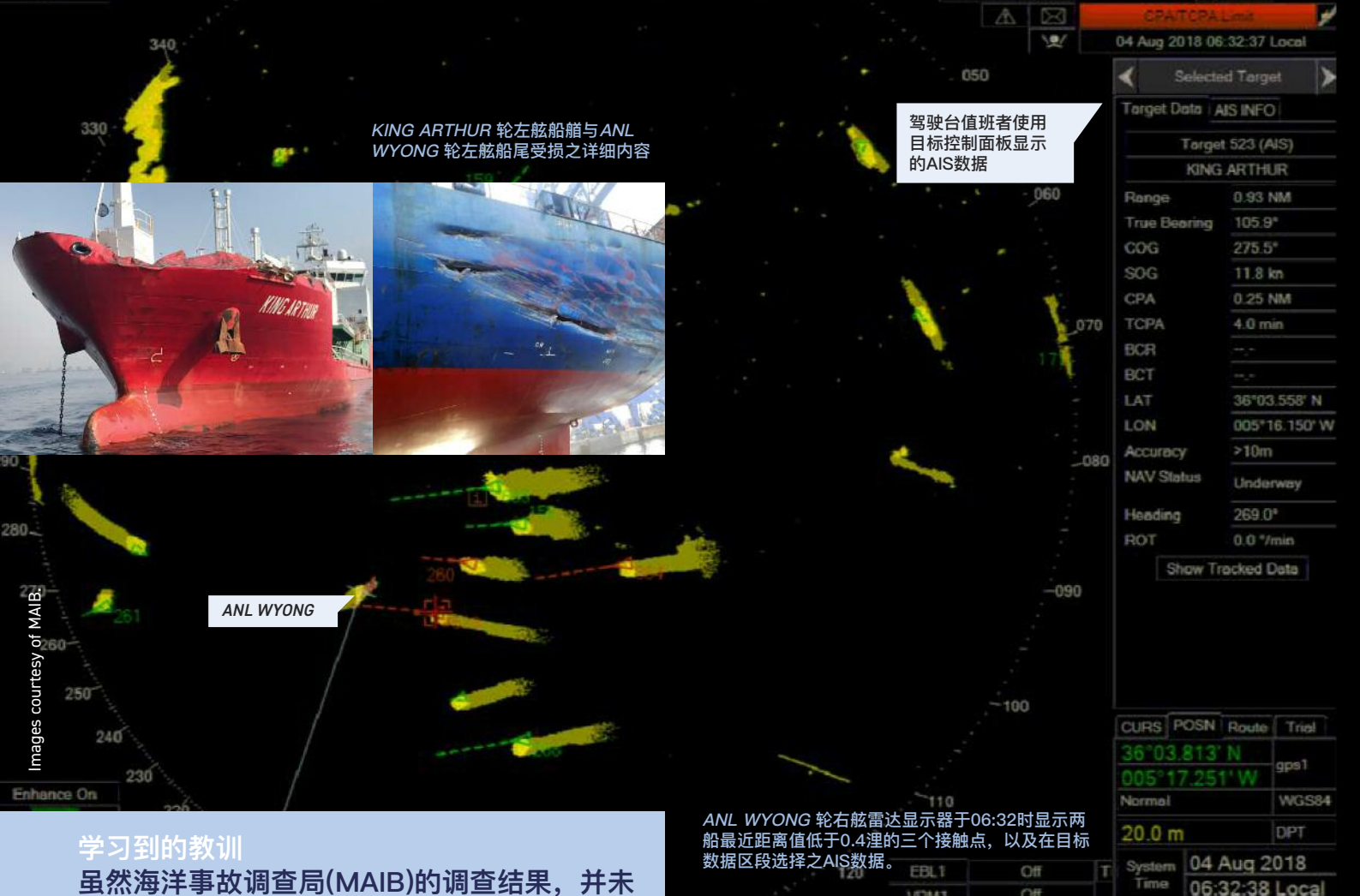
06:21时，KING ARTHUR轮收到趋近船舶的VHF无线电通话，并同意在他船维持其航向与航速时让路。船长于是朝左舷变更航向，从290°改为275°，在新航向稳定航行时，他发现雷达上显示前方约2.4哩处有一船舶，该船即为ANL WYONG轮，从AIS数据得知该船航行状态为「航行中」。船长依AIS符号方位，判断ANL WYONG轮正朝西南方前进。大副则使用另一部ECDIS与雷达显示器监控其位置，并留意到关于ANL WYONG轮，两船最近距离(CPA)预测为本船的右舷侧0.3哩。

06:32时，ANL WYONG轮随着东北向海流漂流并朝向197°，其对地航向与对地航速分别为060°与2.2节，不同于KING ARTHUR轮船长的认知。在此同时，ANL WYONG轮的雷达上看到有九个接触点从东方趋近，其中包括KING ARTHUR轮在内的三个接触点，两船最近距离低于警戒值0.4哩。驾驶室值班者没有呼叫船长，而是派遣甲板实习生持续瞭望驾驶室左翼。

06:33时，KING ARTHUR轮大副接到另一通持续2分钟的VHF通话，这次是从左舷侧趋近的船舶SPREAD EAGLE轮来电。大副同意变更航向至右舷以增加两船最近距离（至0.6哩），KING ARTHUR轮船长则变更至300°，试图增加与SPREAD EAGLE轮的两船最近距离，并通过ANL WYONG轮船尾。然而，他是评估ANL WYONG轮正朝西南方前进才做出此项决定。

此时，ANL WYONG轮三副留意到两船最近距离没有减少，于是试图利用VHF联络KING ARTHUR轮，该船船长同时也留意到两船最近距离没有如预期增加。片刻后，KING ARTHUR轮的船长与大副看到ANL WYONG轮的上层结构体在其甲板灯照射下突然浮现在浓雾中。船长连忙将船舵转向右舷，但左舷船艏已撞上ANL WYONG轮左舷船尾。船长即刻将船舵转向左舷，让船尾远离ANL WYONG轮。

ANL WYONG轮船长在其舱房感觉到发生碰撞。他到达驾驶室后，评估情况并将事件通报给塔里法船舶交通管理系统(VTS)。两艘船依指示驶向阿尔赫西拉斯港，并在港口国管制检查期间停留在该地完成修缮作业。



学习到的教训

虽然海洋事故调查局(MAIB)的调查结果，并未发现两艘船舶的安全管理系统或驾驶台操作程序有明显的缺失，但仍找到许多促因，可作为从本事件学习到的实用教训。

使用AIS避碰 – 虽然AIS数据能够加强驾驶台团队对于状况的警觉性，尤其是整合至其他导航系统时，但本事件正好提醒大家注意，那就是这些数据可能会误导船员并导致出错。在这个个案中，AIS误将ANL WYONG轮的航行状态显示为航行中，雷达上的AIS符号显示短虚线，这代表对地航向(COG)与对地航速(SOG)，而这些资料有误导的可能性，因为其代表对地的移动。值得注意的是，国际海上避碰规则(COLREG)没有任何使用AIS数据的相关条款，避碰之决定应优先采取系统化目视或检视雷达，而不是接收到的AIS轨道。

使用VHF – 当时面对交通流量相对繁忙的情况，船员们一致都使用VHF通讯，这可视为事件的促因。如果KING ARTHUR轮船长与大副没有因为使用VHF而分心，或许就能提早意识到碰撞风险渐增，从而能采取更有效的避碰措施。由于有引发混淆与出错的风险，我们极度不鼓励使用VHF无线电进行避碰。

安全航速 – 海洋事故调查局的结论是，两艘船都没有依当时情境与条件的安全航速前进。尽管出现浓雾且交通繁忙，KING ARTHUR轮的航速约为13kts – 大幅减速以利驾驶台团队有更多时间评估情况与避碰。尽管ANL WYONG轮当时正漂流，考虑到当时条件，如果ANL WYONG轮能让路，就能采取避碰措施，必然会更加安全。

驾驶台团队管理 – 如果能更有效运用资源，或许有助于船舶避碰。KING ARTHUR轮大副虽然在碰撞前留意到两船最近距离缩小，却没有据此传达给当时掌有操控权且全权负责避碰作业的船长。如果当时正持续使用VHF通话的大副，能传达关键信息并且质疑船长的行动，或许能够避免碰撞。在ANL WYONG轮这一方面，驾驶台值班者虽然确实有持续瞭望，掌握与多艘趋近船舶之间的情况演变，却没有依船长的夜间命令，呼叫船长进行避碰；再者，引擎仍维持关车状态。

海洋事故调查局的报告亦检视当地船舶交通管理系统(VTS)采取的作为（或无作为），该系统没有在碰撞风险形成时介入采取行动。因此，建议西班牙开发部检视该区的船舶交通服务，包括考虑针对进入阿尔赫西拉斯港之通路成立交通组织服务，以及为等待入港的船舶设立专用等待区。ow.ly/m3ci30rtALo

船舶停航指引原则



Jacob Damgaard
新加坡TR(B)损害防阻经理
jdamgaard@tindallriley.com

新冠肺炎带来的危机迫使部分航运市场进入衰退期，会员或许必须检视其船吨利用率，才能配合其市场区隔之需求。目前的情况已导致停航船舶数增加。船舶停航经常被视为能够获益的弹性方案，但却也可能涉及巨大的风险，这些因素都必须在进行之前详加考虑。

本协会发展本指引的用意，是为了提供会员实用的一般性建议，供会员在决定船舶停航细节前，可以纳入考虑的一些要点，包括：

- 停航状态 – 决定是冷停航还是热停航
- 地点 – 选择能维持船舶安全的合适场所

- 人员配置 – 决定船上留下多少船员，还是委由船舶停航管理公司处理
- 切实可行的预防措施 – 确认船舶在停航期间维持良好的状态
- 重新投入/恢复启用 – 避免在停航期结束时的任何不当延误

此外，本指引亦说明何谓「停航退费(lay-out return)」，并解释本协会的停航规则，以及需要遵守那些准则，会员才有权办理停航退费。

完整船舶停航之指引公布于Britannia网站：
ow.ly/YwAY30rwRfJ

如您对船舶停航有任何问题，或是想进一步建议，请随时联络Britannia损害防阻团队：
lossprevention@tindallriley.com



毒品走私防阻指引

很不幸的，航运业经常成为走私犯的目标，他们试图利用船舶将毒品走私至毒品市场，这些市场通常为位于美国或欧洲，一旦发现船上有违法毒品后，船舶会遭扣留，在部分情况下，船长与其他船员还会被逮捕入狱。这些情况必然对相关船员及其家属造成庞大的心理压力。因此，对于会员来说，采取适当的措施以防范毒品被带上船，是很重要的。

Britannia损害防阻部门已经发展出一套指引，提供会员实用的信息，以供其了解船上走私毒品的方法（船员通常不知情）。其中收录许多例子，揭露走私者运送违禁品所使用的奸巧伎俩，并强调会员与其船员应保持一定的觉察力。为协助会员降低走私风险，本指引列出应落实的安全注意事项列表。

我们也建议在船上发现任何可疑包裹或物品时的处理方式。最重要的是，不该擅自拆封任何可疑的包裹，以免船员日后遭到指控从事违法活动。

Britannia网站提供完整的毒品走私防阻指引：
ow.ly/2rxf30rwRhI

如果您对降低毒品走私风险有任何问题，或是想进一步建议，请随时联络Britannia损害防阻团队：
lossprevention@tindallriley.com





Slav Ostrowicki
伦敦损害防阻部门
sostrowicki@tindallriley.com

煤货

此类潜在危险货物之运输指引

「煤货」这个名称涵盖了范围广泛的各种货物，且这些货物具有不同特性与危害声明。为了有助于减轻危害，损害防阻部门最近制备了一套指引文件，概述运送煤货时的一些关键考虑要点。这份指引文件公布于Britannia网站的知识区：ow.LY/7fuz30rwSh0，本文为关键要点之摘要。

不同种类的煤货会展现以下显著特性：
- 散发甲烷，可能转而形成可燃性或爆炸性空气
- 消耗货舱与相邻空间的氧气
- 容易自发热且可能同时燃烧，导致释放出一氧化碳 - 如果吸入，会对人体有害的有毒气体
- 运输时含水量过高则会液化
- 与水起反应而产生腐蚀诱导酸性物、氢气与有毒气体

有鉴于这些危害，煤货的运送必须遵守国际海事固体散装货物(IMSBC)章程，该章程概述了煤货运送可能产生的危害，以及需要采取的防范措施。

货物报关

托运人提供之货物报关单应依据IMSBC章程，且必须经过详细的检查。报关单应载明煤货是否易于排放甲烷或自发热。托运人亦应提供煤货装运之安全处理程序的建议。除非完全确认，否则建议应将任何煤货视为潜在危险物（尤其是可能自发热），请牢记货物报关单并非完全正确。

国际海事固体散装货物(IMSBC)分类

在预设情况下，IMSBC章程将煤货分类为A组与B组（A为可能液化货物，B为具化学性危害之货物）。煤货唯有在经原产国主管机关检验后，或是其粒径分布符合特定标准时，才可分类为B组。

除非货物仅分类为B组，否则货物报关单应检附装货港主管机关认可机构所出具之含水量(MC)与适运状态之极限含水量证明(TML)。IMSBC章程第4节列出了完整细节。

装货时的货物温度

如果煤货申报为易于自发热，则必须在装货前与装货期间量测货物的温度。然而，由于货物报关单可能有误，建议应该在装货前一律量测煤货的温度。这可能需要指派当地公证人来处理出。温度超过55°C的煤货不得装船。自发热可能仅发生在局部位置，因此建议不要采用量测货物所得之平均温度值。



煤货

此类潜在危险货物之运输指引 – 续

航程期间的货物监控

所有煤货都需透过定期量测温度、气体浓度与货舱舱底样本酸碱值来进行监控，而无须进入货舱。应至少每天取得读数，并仔细记录量测值。

装货前，应由受过适当训练的人员检查气体与温度监控设备和采样港口，确认设备运作正常。IMSBC章程提供完整采样与量测程序之指引。

由于煤货具有绝缘性质，所量测到的温度仅可视为推论温度计周遭环境的温度。这种方法可能无法检测出局部位置的自发热状况。然而，自发热的煤会散发出一氧化碳(CO)，也因此气体量测是被视为较有效的货物监控方法。

所有运煤船应配置适当的设备，以量测甲烷(CH₄)、氧气(O₂)与一氧化碳(CO)的气体浓度。这些量测结果能够判定煤货运送所伴随的两项重大危害：自发热（由一氧化碳浓度得知）与爆炸性空气（由甲烷浓度得知）。

Britannia指引性文件ow.ly/7fuz30rwSh0提供进一步详细内容，说明煤货通风之相关考虑，以及甲烷与一氧化碳浓度到达特定水平时的压力，此时应通知船东与协会，并紧急寻求专家的意见。

其他煤货运送之考虑要点：

- 舱底保持干净、干燥并且适度覆盖，以防货物渗入舱底水井
- 监控与货舱相邻之空间的气体浓度，必要时先适度通风后，再进入这些空间

- 货舱与相邻空间内部的电缆与零组件应完好无损，在爆炸性空气中亦能安全使用或绝对绝缘
- 温度始终维持在55°C以上的高热区域附近，不得堆放煤货
- 货物应依IMSBC第4–5节相关条款进行平舱
- 禁止在货物区及相邻空间抽烟或使用明火
- 惟有进行妥善通风且甲烷量测结果符合要求后，才能在货物附近与相邻空间进行高热工作或放置点火源
- 如果舱底水井之酸碱值监控结果显示有腐蚀之风险时，应频繁抽取以避免酸性物在货舱顶与舱底污水系统堆积

摘要

虽然煤货具有潜在危害，但大多都能顺利运送而没有发生任何事故。IMSBC章程提供了详尽的运输要求，船长、全体船员与相关人员都应切实遵守。Britannia指引文件ow.ly/7fuz30rwSh0概述在煤货运输时应考虑的一些要点，我们欲强调的是，如果有任何事件风险，船长应立即联络船东与协会，以便在必要时取得专家的建议。

备注

此份文件旨在概述煤货运送之相关危险与防范措施，并非重复或取代IMSBC章程收录之完整指引，以及其他法规和实务规范。

理赔与法律

船东维持船舶 适航性之责任范围 — CMA CGM LIBRA



Amanda Cheung, 香港TR(B)船队经理
acheung@tindallriley.com

上诉法院已经确认英国高等法院之判决，亦即有缺失的航行计划导致船舶不适航，再度证实运送人应负适当注意义务使船舶具有适航性。

公元2011年5月18日，货柜船CMA CGM LIBRA 轮（以下简称「该船」）驶离厦门港前往香港的途中搁浅。该船搁浅时正位于浮标航道外约四链长的区域航行，该处位于海图标示水深超过30公尺的区域。船东指出搁浅是由于海图上未标示的浅滩造成。

船方针对搁浅结果引发之费用宣布为共同海损(GA)。然而，部分货主拒绝分摊共同海损，并主张搁浅是因为航行计划有缺失而导致该船不具适航性所致。驶往香港的航行计划是由该船的二副制作，并经船长核准，但没有注明第6274(P)/10号航行通告关于，海图所示前往厦门的航道外侧深度不可靠以及水深较海图记录之数据更浅的相关警示。

高等法院认为航行计划有缺失，航行规画为适航性的一部分，计划有所缺失是船长轻率决定离开浮标航道的原因。法院裁定船长与二副在制备航行计划的疏忽，这等于是船东没有尽到适当注意义务使该船具适航性。因此，船东向货方提出摊付共同海损费用之求偿败诉。

船东基于两项理由而对高等法院判决提出上诉。第一，船东主张仅缺失一次的航行计划属于航行错误，不会造成船舶不具适航性。他们主张航行计划与工作海图不具备船舶属性，仅用来记录航行决定。

上诉法院驳回此项论点，并认为该船在航行或管理方面的错误，如果发生于开航前，即会导致船舶不具适航性。即使航行计划缺失仅发生一次，也无法阻止其造成不具适航性的事实 — 一次疏忽与系统失效都会造成船舶不具适航性。上诉法院亦认为，高等法院认为工作海图未进行适当修正，以及未注明航行通告之警示而构成缺失，这就是船舶属性。

船东的第二个上诉理由是，船长与船员以驾驶员身份而采取的行动，不得视为海牙/海牙威士比规则第III条规则1规定之运送人应尽适当注意义务使船舶具适航性。上诉法院对于此点的意见同样是，船东以运送人身份承担货物责任，船长与船员准备船舶航程而采取的所有行为，即使是开航前与开航时的驾驶行为，都是以运送人身份进行。根据第III条规则1，船东要对这些行为负责，而且有不可转嫁之义务。

在此情况下，船东之上诉遭到驳回。

这项判决经认定有扩大运送人履行第三条规则1规定船东负有不可转嫁之应尽适当注意义务，就某种意义而言，只要在航程期间造成损失，运送人将负责其员工在开航前的一切错误，即使在航程期间也要承担责任。

对船东而言，这项判决说明了确认船上采用最新海图、且船员据此正确并尽职进行航线规划的重要性。

应留意船东已获准将此判决上诉至最高法院。



在相连续的赔偿 保证书中提供担保 义务之指引 - MIRACLE HOPE 轮案件



Dr Michaela Domijan-Arneri, 伦敦TR(B)船队经理
marneri@tindallriley.com

英国法院在近期两件相关案件中，针对船东防护与补偿责任保险互保国际集团(IG)之标准赔偿保证书(LOI)用词及相连续的赔偿保证书(LOI)之中间人义务，提供指引 (TRAFIGURA MARITIME LOGISTICS V CLEARLAKE SHIPPING [2020] EWHC 726 (COMM))与CLEARLAKE CHARTERING USA V PETRÓLEO BRASILEIRO [2020] EWHC 805)。

背景

MIRACLE HOPE轮由主船东（以下称Ocean Light）论时僱船予Trafigura Maritime Logistics Pte Ltd（以下称Trafigura）后者将该船转租给Clearlake Shipping Pte Ltd（以下称Clearlake）。Clearlake接着再转租该船给Petróleo Brasileiro SA（以下称Petrobras），以便其从巴西运送原油至中国。依据每一份僱船契约之条款，船东同意若僱船人引用标准赔偿保证书之条款时，则无须提示提单正本就能卸货。这些条款规定应采用IG所拟之标准格式赔偿保证书(LOI)，僱船人据此同意：(i)保障船东免于承担未提示提单正本而卸货时所生之任何责任，(ii)为任何相关诉讼之抗辩提供资金，以及(iii)规定「经要求提出保证金或其他必要担保」，以免船舶遭到扣押或协助船舶放行。

Petrobras提供依制式文字出具LOI，以要求Clearlake同意无须提示正本载货证券即卸货。Clearlake将此要求往上提交给上游的Trafigura，后者再往上交给船东Ocean Light，货物于是在未提示正本载货证券的情况下交付给货方。

该船后来在新加坡遭到收货人银行Natixis扣留，该银行主张因Ocean Light错误交付货物而使其蒙受损失，并要求船方出具美元7,600万担保。僱船契约链的每个转租船东于是要求其相对僱船人依照僱船人所提交之LOI履行赔偿义务。然而，由于船方没有提出担保，船舶仍遭到扣留，Trafigura于是向英国法院取得命令，要求Clearlake应「即刻」提供担保。Clearlake接着对Petrobras取得类似的法院命令。

问题所在

尽管有法院命令，Clearlake与Petrobras都没有提出担保，船舶仍继续被扣留。所以，本案又转回英国法院。Clearlake与Petrobras都主张已有准备出具银行保证书作为担保，但因Natixis所要求的担保太不合理致使他们无法提出担保。此外，他们亦表示有介入新加坡诉讼程序以试图取得法院裁决，但因新冠肺炎相关限制而耽搁了诉讼程序。

英国法院接受了Clearlake与Petrobras的主张谓其已尝试透过银行保证书提出担保，但亦表示一旦双方无法就银行保证书条款达成合意且新加坡法院无法迅速判决时，他们就应尽快改以现金当作担保提存在法院。因此，英国法院命令Clearlake与Petrobras支付现金\$7,600万提存在新加坡法院。Clearlake在后续审理中主张，其唯有在Petrobras支付现金提存在法院的同时，才有义务同时支付现金提存在法院。英国法院基于Clearlake对于Trafigura应负的义务，无关Petrobras对于Clearlake应负的义务，于是驳回Clearlake此项主张。亦即无论Petrobras有无提存担保给法院，Clearlake都有义务提出担保。

英国法院判决之要点

IG的制式LOI用词规定，必须提出「所要求之担保」。法官认为这表示应依据对于扣船当地具有管辖权之法院所要求者提出担保，但对于扣船方提出的不合理要求并无同意接受的义务。法院对于Trafigura主张说Clearlake与Petrobras应出具Natixis所要求之任何形式担保，予以驳回。

IG的制式LOI用词规定，「经要求」即应提出担保，但这并不代表当事人必须即刻或在特定期限内提出担保。然而，本案中法官判定担保应根据案件特定状况，在最短可行时间内提出。为符合这项条件，如果双方无法对担保书用词迅速达成共识，赔偿方应考虑支付现金提存在法院，或是要求执行扣船的法院裁定何者为充分担保。

在相连续的赔偿保证书过程中的僱船人，即使其转租之下游僱船人未提供担保，仍有义务提供担保给其上游船东。

船舶营运人、 经理人与责任限制



Rishi Choudhury, 丹麦TR(B)副主任
rchoudhury@tindallriley.com

公元1976年责任限制公约第一条规定允许「海运船舶船东、佣船人、经理人或营运人」，得限制在船上发生或与船舶操作直接相关之人员伤亡或财产损失方面的赔偿责任。

英国法院在近期一项判决（*STEMA BARGE II* [2020] EWHC 1294）确认，责任限制公约第一条所述之「营运人」，可包括船舶经理人，以及在船东许可下能够在日常船舶业务中指挥所属员工上船操作船舶的任何实体。

本案系有关无人驳船*STEAM BARGE II*号，当时该船装载之货物为开采原石，于公元2016年11月，该船在暴风雨袭击多佛港期间流锚，而遭控破坏海底电缆。

电缆所有人向驳船登记船东与佣船人求偿5,500万欧元的电缆损失费。船东与佣船人及第三方Stema Shipping UK Limited（以下称Stema UK），向英国法院提出诉讼，试图将其承担责任限制在约550万欧元，这是参照驳船吨位计算所得出的金额。

电缆所有人同意船东与佣船人能依照公元1976年责任限制公约限制其责任。然而，其主张Stema UK既非公约第一条定义之驳船业者或经理人，无权限制责任。

法院根据事实发现佣船人与船东安排在挪威装货，而且将驳船拖曳至多佛，同时发现Stema UK在挪威至多佛的航程中，未执行任何实质职务。不过，当驳船接近多佛并离开拖船，Stema UK有提供人员代表驳船船东来操作驳船以从事货物运输及货物交付。基于此项目的，Stema UK因而选定下锚位置，其聘用人员则登上驳船执行下锚动作，并处理各种事务，例如在驳船卸货期间压舱、维持发电机运转、操作航行灯以及监控驳船位置。

佣船人在抵达多佛后，仍负责有限的操作职务，像是持续监控天气预报、安排检验船体与机具，但是在多佛时，没有提供人员操

作驳船。Stema UK独自负责操作驳船，派遣人员上船从事必要事务，而且其人员协助决定在暴风雨袭击期间，让驳船维持在锚点处。

鉴于这些事实，法院必须裁定Stema UK是否能视为经理人或营运人，由于两者职务可能重迭，亦可视为两者兼具。

法院指出船舶经理人通常是受到船东之委托，负责设计与维护安全管理系统、确保船舶安全运作、避免造成污染、延揽具适当资格且受过训练的人员担任船员、维护船舶、为船舶找到营运机会、以及让船舶准备好营运。

对于采传统人员编制的商船来说，很难区隔管理与营运，而这两者概念是可以互换的。不过，法院指出管理系与确保船舶安全运作之标准、程序与监督系统有关，而营运则与船上之实际日常工作较为相关。

如果是无人驳船，在营运方面的要求就少了很多，只是身为「营运人」必然具备管理的概念以及控制船舶运作。法院表示「船舶营运人」的一般含意不仅包括经理人，也包括在船东许可下能够在日常船舶业务中指挥所属员工上船操作船舶的任何实体。

法院根据整体证据裁定Stema UK是该驳船在多佛期间的营运人，因此在电缆所有人求偿方面，该公司可主张限制其潜在责任。

判定何者为经理、何者为营运人主要是依据实际之操作，不过法院已提出实用的指引，「经理人」是主要负责标准、程序或监控系统以确保船舶安全操作的实体，而某一实体可能仅在一小段航程中成为船舶「营运人」，这取决于该对象于事件当时对船舶的实质与决策控制权而定。



britanniapandi.com
britanniacommunications@tindallriley.com

