

風險觀察家

西元2022年2月號

損害防阻 團隊介紹

航行 疲勞與駕駛台作業程序不當釀成危險

溫度感測器 與乾散貨

運煤 在巴基斯坦的近期經驗

理賠與法令 重要案例探討



BRITANNIA P&I
TRUSTED SINCE 1855

編者的話



本期是西元2022年的首期雜誌，我們很高興能在全世界各地團隊及辦事處相關系列文章的第一篇，為各位介紹我們的損害防阻部門。

Britannia損害防阻團隊很榮幸能有五位擔任船長的全職工作夥伴，其中四位駐在倫敦，一位在新加坡。他們具有幾乎涵蓋各項業務層面的豐富經驗與專業知識。

我們也持續針對近期事故進行系列研究，此次檢視的重點為疲勞與不當駕駛台作業程序所導致之擱淺與後續的船舶損失。再者我們對於各種貨物問題的關注，促使我們討論關於溫度感測器之使用，此裝置在運送各種散裝貨物時尤為重要。此外，我們亦分析了近期從印尼運煤至巴基斯坦的案例。

一如往常，我們歡迎會員的評論與意見 – 請將您建議傳達給本協會行銷與溝通團隊。

CLAIRE MYATT
編輯



我們希望讀者會喜歡本期的《風險觀察家》內容。我們將努力維持並增添文章的實用性、相關性與探討大家普遍關注的議題。如您有任何想法或意見，歡迎來信與我們聯絡：

britanniacommunications@tindallriley.com

認識損害防阻團隊

本協會損害防阻部門共有五位船長，大多數具有指揮經驗，其中一位是取得雙重認證的船長/船舶輪機工程師，擁有各種豐富的遠洋和岸上經驗，包括多年從事P&I損害防阻工作的經歷。我們的據點位於倫敦及新加坡，也因此與保險和理賠方面之內部同仁密切合作，當然，最重要的是與我們會員之間的合作。

透過向會員提供及時、可靠且具實用訊息的指引，並為會員之安全且高效的營運提供助力，損害防阻部門致力於成為公認的卓越中心以及業界首選的可靠P&I損害防阻服務提供者。

新進會員參與由團隊成員進行的管理審查，藉以找出並評估新進會員之營運過程中，可能引發增高求償風險的任何問題。我們也針對減輕風險之議題提供實用的指引與意見回饋。

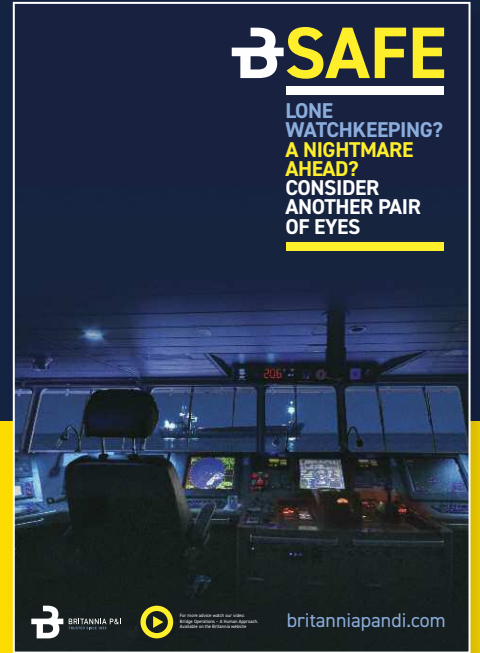
損害防阻部提供給會員的服務進一步延伸到出版品的製作，包括獲獎肯定的BSafe個案研究以及關注船員安全、健康與保全方面的活動與海報。新推出的「損害防阻見解」系列文章是我們與業界專家合作撰寫，聚焦於特定問題。損害防阻團隊同時也對知識庫(Knowledge Base)網站貢獻頗多，主要處理理賠問題、新制定之法規以及其他損害防阻議題等範疇。我們定期舉辦網路研討會，並希望在旅遊限制放寬後，能恢復造訪會員的活動以繼續舉辦損害防阻之處理相關議題的訓練研討會，尤其是針對會員船隊雇傭的船員。由於損害防阻團隊成員都曾是船員，我們深知這種訓練對於確保安全、效率以及零索賠船舶營運等方面的重要性。

損害防阻部門委任獨立檢驗師使用本協會的網路檢驗表進行船舶檢驗，以安排並管理本協會之船舶現況檢驗工作。船舶現況檢驗過程之管理始於現況檢驗啟動之時，像是達到特定入會船齡標準，或者基於其他許多原因所致（例如：遭港口國管制扣船控管或鉅額索賠後啟動），接著檢驗師登船檢驗，到最後針對判定之缺失進行符合要求之矯正為止。

損害防阻部門與會員之標準小組委員會密切合作，針對會員之預期技術與運作標準提供建議，為損害防阻提供指引，同時也考慮日後可能引發新理賠問題的風險。

我們目前有幾項研究專案，均是為了找出現有及未來的風險，進而減少理賠案件數與頻率：

- 我們在荷蘭海事研究所(MARIN)的TopTier專案中，代表國際船東責任互保協會集團(IG)，處理貨櫃船現有及往後的安全相關問題。



- 針對船員在其服務之船舶上面臨危及安全的關鍵處境時，調查其當下做出決定時的心理狀態。

- 發展簡式船舶參考資料/指引，防止貨櫃船發生過度參數橫搖與同步諧搖。

- 研究氣候變遷如何影響顯著波高與海上極端氣候事件，從而導致更為頻繁/金額更高之理賠案的可能性。



認識損害防阻團隊 (續)



SIMON RAPLEY 船長
倫敦部門主任，船長，曾擔任多用途工作船(AHTS)及安全防護備用船船長，亦具有海岬型散貨船、滾裝船(RORO)、雜貨輪與貨櫃船、超大型油輪與多種近海船舶之航行經驗。

Simon也曾擔任海上油氣田的施工顧問，並曾代表P&I保賠協會、船體機器保險人及貨方保險人調查事故。他也曾在波斯灣短期擔任過港務長。Simon於西元2021年加入本協會，過去曾在另外兩家國際集團P&I協會從事損害防阻工作達12年之久，前一份工作是損害防阻部門負責人。



SLAV OSTROWICKI船長
倫敦損害防阻經理，擔任船長，工程學理學碩士(海洋運輸、航海)，具有16年航海經驗，其中6年負責船舶指揮。

Slav曾在散裝貨船、雜貨船及貨櫃船上航行，且隨後16年的岸上經驗使他熟稔乾貨船、油輪與氣體運輸船的船舶運行及海事審查，並曾擔任全球公認機構的審查主管與海事審查總監。Slav執行過管理審查及ISM與TMSA稽核，透過數據分析進行深度風險評鑑。此外，他曾調查過海上事故與理賠案，並就安全管理過程向各方提供建言。Slav於西元2020年加入本協會。



FAIZUR RAHMAN船長
倫敦損害防阻專員，船長，具備23年航海經驗，包括12年的船舶指揮經驗。

Faizur曾於多種船舶上服務，包括油品輪、化學品輪與氣體貨船、雜貨船與貨櫃船、乾散貨船與滾裝船。Faizur在船舶、貨物與港口方面具有豐富的岸上檢驗、諮詢及稽核經驗，曾任職於船旗國主管機關。他亦曾從事船舶與貨物仲介及修繕工作，擔任過大型國際海運公司的海事主管與駐港船長。他於西元2021年加入本協會，目前主要負責損害防阻部門的船舶現況檢驗工作，同時也視需要協助處理其他技術性事項。



JACOB DAMGAARD
新加坡副主任，為船長/雙職海事船副、(海洋運輸與航海學)理學學士。

Jacob曾在一家大型航運公司擔任輪機工程師及船副，主要任職於貨櫃船。在加入本協會之前，他曾在倫敦一家大型船舶管理公司，擔任貨櫃船及車輛運輸船隊的岸上指定人員及公司保全官。此外，他也曾在丹麥海事局擔任船旗國驗船師，主要處理新造船之檢驗及驗證，以及船旗國與港口國相關事宜。他亦具備在離岸及燃油產業的工作經驗。他於西元2018年加入本協會倫敦辦事處，並於西元2019年調至新加坡辦事處。



SHAJED KHAN船長
倫敦損害防阻經理，船長、法律研究生文憑(GDL)、理學碩士(海上運輸管理)，專精航運中的人為因素。

Shajed具備油品輪、化學品輪、散裝貨船與雜貨船的航行經驗，以及油輪指揮經驗。他曾經受船旗國及大型石油公司委任從事檢驗，協助船東進行內部稽核，並調查航行及貨物問題。Shajed亦曾擔任過海事檢驗師，進行貨物、毀損、保固、重貨載運、品質與安全性檢驗。Shajed為理賠人員提供技術資料、會員提問處理、管理審查、理賠審查、研討會、網路研討會、出版品、海報與船舶現況檢驗等協助。他亦與會員共同參與特別專案，審查其流程，並且提出防範/限制損失的建議。Shajed於西元2009年加入本協會。

全天24小時/ 一週7天

我們在此提醒會員，損害防阻部門隨時提供協助，並鼓勵會員針對任何法規、營運、安全或技術問題與我們聯絡，我們的專業海員團隊具有豐富的經驗，可提供相關協助。

請以電子信箱聯繫我們：
lossprevention@tindallriley.com

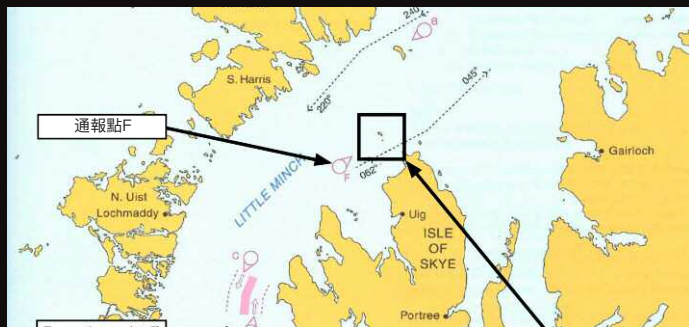
請追蹤我們的社群媒體，留意損害防阻部門以及Britannia發布的最新即時訊息。





當心疲勞與駕駛台作業程序不當釀成危險

EOW-20-03-23-11-03-26Z_10004BA9F17E75200000014001B78AC



一艘雜貨船擱淺在蘇格蘭西岸小明奇海峽的思蓋爾·格拉達赫淺灘上。幸運的是，在當地海岸警衛隊的救援下，船員安全地從船上撤離，但該船舶遭受大範圍的毀損，稍後宣告為推定全損。事件調查報告發現多個事件的促發因素，該報告內仍可供會員做有用的參考。這些促發因素包括疲勞、駕駛台作業程序不當以及人員安全配額等問題。

離港

這艘總噸達2175公噸的雜貨船在抵達愛爾蘭共和國德羅赫達後，便開始裝載1927噸的固態再生燃料(SRF)，準備航向瑞典斯利特。裝船時間約耗費兩天的時間，大副在這段期間負責監督貨物作業。船上共有八名船員，分別為船長、大副、輪機長、大管輪、一名幹練水手兼任廚師、以及另外三名幹練水手。離港當天，大副在甲板上監督裝貨作業直至完成，因為他是唯一有空檔的當值船員。2030時，船舶從德羅赫達出發並進入愛爾蘭海，駛向北愛爾蘭與蘇格蘭海岸之間的北海海峽。

事件

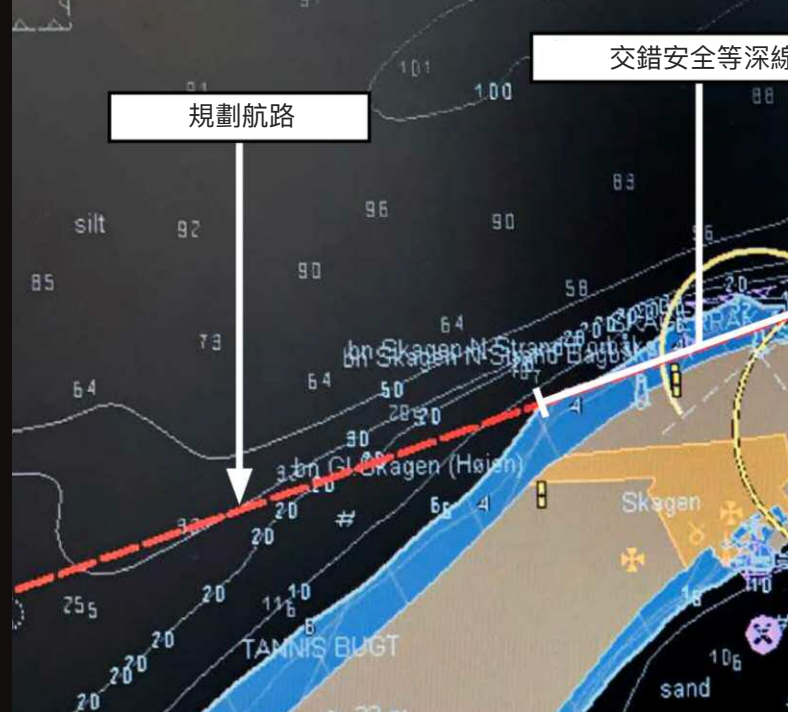
船舶在當晚稍後抵達明奇斯 - 這是位於蘇格蘭赫布里底群島內外之間的一條通道，由南部的小明奇和北明奇所構成。此時由長當值。2024時，船長聯絡斯托諾威海岸警衛隊行動中心(SCOC)，通報該船已通過明奇斯自願通報系統的南端界線。2055時，該船進入明奇斯分道航行制(TSS)兩條分道的第一條，並向SCOC進行第二次通報。

船長與大副分別以每24小時當值7小時及5小時的方式，在船上駕駛台輪流當值，船長當值的時間為0700至1200時及1700至0000時。船長當值時間即將結束前不久，大副與一名幹練水手來到駕駛台。天候持續惡化中，海面上波濤洶湧，風速達蒲福氏風級6-9級。能見度良好。

當值交班後，大副留在中央指揮位置附近，操作右舷雷達與備用ECDIS顯示器。他在開始當值前已睡了3小時，之前則在港口忙於監督裝船作業。幹練水手需在天黑的幾小時內當值，此時站在駕駛台左舷的ECDIS主螢幕旁。

當心疲勞與駕駛台作業程序不當釀成危險 (續)

照片出處：MAIB - 西元2021年第7號嚴重事件報告
© Crown, 版權所有, 西元2021年



0058時，該船舶朝032度以10.6節的速度航行，趨近TSS第二條分道起始處的通報點，該處靠近小明奇海峽終端及北明奇海峽起點。大副聯絡SCOC，並通報該船的位置。

國際海事組織(IMO)有建議一條位於TSS內、且通過弗拉達川島與艾琳·特羅德戴島之間的北向路線。但該船實際採取的路線並非該建議路線，而是沿著一條在尤金尼岩南端基點標誌以北約1海里處的軌道（在海圖上易於辨識，位於先前提到的兩座島嶼北面）。

0135時，大副接到附近一艘漁船發送的VHF通話，警告該船正駛入「淺灘水域」。大副切換到工作頻道(67)後，感謝對方提供消息，並且確認已理解，同時告知會在幾分鐘內改變航道。

大副結束VHF通話後不久，依航行計畫並在抵達下一個航點後，將航道向右舷轉向10度。0141時，船上人員感覺到兩次重擊，船舶停止前進。大副此時明白船舶已經擱淺，因此開啟甲板照明，將傳鐘設定為「停止」。船舶於思蓋爾·格拉達赫岩擱淺，海圖上有標示此危險點。

船舶擱淺後的幾分鐘內，第二艘漁船向斯托諾韋海岸警衛隊發送警報。船長抵達駕駛台，指示幹練水手叫醒其餘船員。大副使用手電筒進行目視檢查時，可以看到船舶左舷上方的岩石。船員這時對離開德羅赫達時仍為空艙的艙尖艙進行水深測量，測得讀數達3.5公尺，顯示船艙有進水。船長與大副仍盡力評估受損狀況。他們判斷船艙推進器所在空間正在進水，但左舷和右舷1號壓載水艙可能仍完好無損。

船舶在岩石上的移動狀況越來越惡化。最後，船長發出全船警報，將全體船員召回駕駛台，並在此穿上保暖救生衣，由於船舶劇烈搖晃而無法站穩，船員因而躺在駕駛台甲板上等待救援。0307時，船長下令棄船，到了0421時，海岸警衛隊直升機「Rescue 948」將全體船員救起帶至斯托諾韋。

第一批打撈人員直到擱淺的二天後才能登船，又過了十天，該船舶重新浮起，並且遭拖離進行處置。該船舶後來被宣告為推定全損。

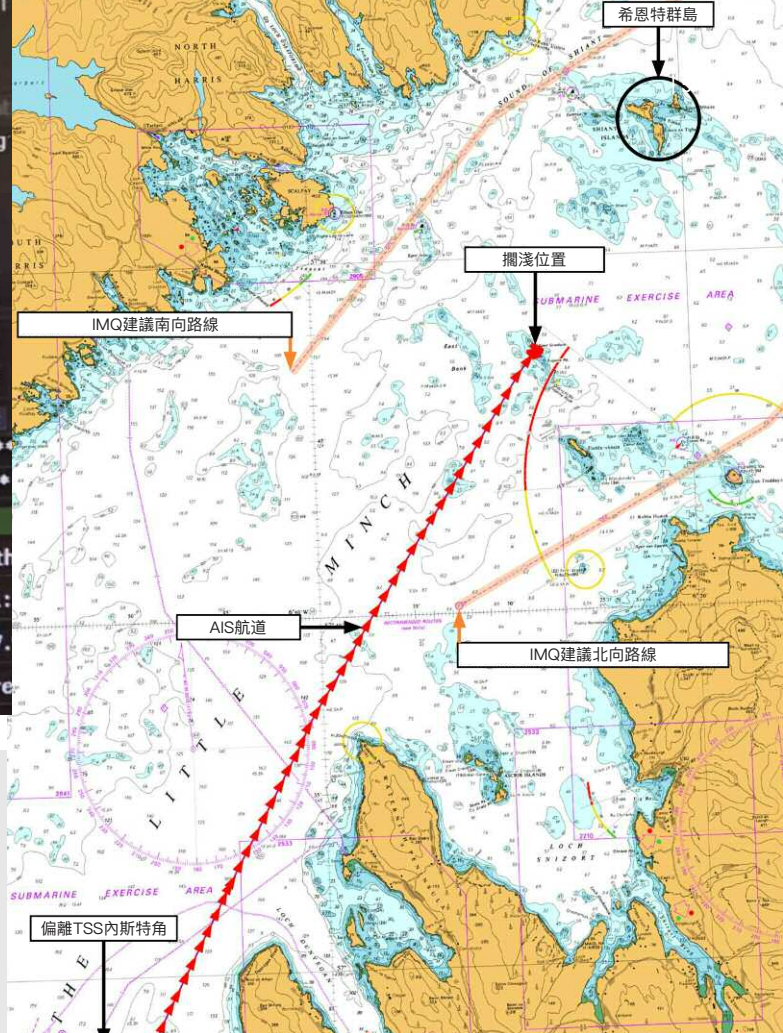
分析

英國海上事故調查局(MAIB)針對此事件進行徹底的調查，我們在此列出此次調查的幾項重要發現。

船長與大副都持有適用《航海人員訓練、發證及航行當值標準國際公約》(STCW)證書，都是經驗豐富的船員，而且他們已經完成通用及特定類型ECDIS訓練。然而，擱淺時使用的航行計畫，從評估規劃到計畫的執行與監督，整個過程的各個方面均有顯著的錯誤。

這項調查特別強調若干要點如下：

- 船舶在沒有完整的航行計畫下啟航，沒有對計畫進行全面評估，也沒有進行獨立檢核。
- 船舶安全管理系統(SMS)並沒有規定最低餘裕水深(UKC)或提供計算指引，而在本次事故中則是完全沒有計算最低餘裕水深。
- 船上兩組ECDIS裝置的所有警報蜂鳴器都設定為0級（無聲），而且在設定深度後，航道仍通過不只一處無足夠餘裕水深的區域。
- 涵蓋經北部TSS（分道航行制）之IMO建議路線的電子海圖單元，並未納入ECDIS系統，而且使用比例尺錯誤的ENC進行航路規劃。
- 如果在離港前，對路線進行安全檢查（不知實際上是否有做這項檢查），將會顯示479項個別錯誤。僅是觸礁航段(leg of grounding)的安全檢查就顯示15項錯誤，其中包括2項危險（隔離危險）與安全等深線交錯。
- 船舶雖已按照安全配額文件進行人員配置，但調查發現人員配置方式會導致疲勞以及無效的航路規劃，這些疏失導致事件發生。
- 瞭望人員未有效整合至駕駛台團隊，使得大副成為單點故障。
- 船舶經理人缺乏必要經驗或訓練執行有效的稽核，以往的稽核結果也未用於改善航行安全。



船長與大副的職務

該船舶的安全管理系統(SMS)在「工作說明 - 大副」標題下方的章節，將公司稱為「靈活組織」，並指出「每一名員工可能需要履行工作內容未包含之職務，具體取決於公司的要求」。船長因此推論認為依據該段落內容，他可以在大副必須待在甲板上的情況下，執行航路規劃以避免延誤船舶離港。

然而，安全管理系統的航行計畫指引係反映《國際海上人命安全公約》(SOLAS)的要求，也就是由另一名船員(通常是船長)進行交叉校驗，這項要求是考量到當值船員與船長之間的互動而編寫。當船長親自執行航行計畫時，並不會由另一名當值人員進行交叉校驗，因為如此即與船上的互動生態相抵觸。

建議

這場事件對於疲勞及駕駛台作業程序不當而釀成災難性影響的重要警示。MAIB為了這件擱淺事故提出許多的建議，包括：

- 檢視船上當值人員的人數，以確保有足夠的人員執行基本工作，並防止當值人員受到疲勞的影響。
- 檢視公司的安全管理系統程序，包括航程規劃及ECDIS的使用，修訂安全管理系統，並納入計算安全餘裕水深(UKC)與安全等深線的明確計算指引，以及如何正確使用安全等深線及警報極限設定。
- 確保在船長負責執行航程規劃時，必須由另一名航海人員進行獨立確認校驗，而且公司必須允許船上有充分時間足以制定並確認船上的航程計畫是否妥當。
- 確保瞭望人員融入成為駕駛台團隊成員。
- 確保全體公司稽核人員具備適當的知識水平，得以在稽核期間找出任何船上ECDIS系統使用上的不合規，並建置可掌握所有學習機會並據以落實的系統。

請從此處網址取得完整的MAIB報告：

<http://ow.ly/csvq30s8snf>



乾散貨與 溫度感測 器的使用

用於重要工作的簡單工具



正如許多讀者所知悉，貨物溫度感測器係用於評估特定乾散貨是否適合裝船的重要工具，同時有助於判斷貨物於裝船後如何獲得最好的照料。

根據欲裝船的貨物類型，清楚掌握裝船的溫度可能具有多種目的。對於大豆或大米一類具吸濕性的貨物，通常會根據貨物裝船的溫度，來確定貨物在航行期間的通風作業之時點，如同3°C規則所定，僅在外部溫度較平均裝貨溫度低至少3°C時才進行通風作業。至於大豆，量測貨物溫度亦能用來評估不同批次之間是否存有差異，這可能顯示某些批次是否有變質。

對於像煤一類的其他貨物，清楚知道裝貨溫度對於確保貨物及船舶安全而言至關重要。根據國際海事固體散裝貨物(IMSBC)章程之規定，煤溫高於55°C時不得裝船。設限原因在於，如果貨物溫度在裝船時超過55°C，一旦進入貨艙，自熱反應的速率很可能在限制含氧量以延緩反應前，就已經達到自燃溫度點。IMSBC章程並沒有任何載明可接受之平均煤溫的條款，因此運送人在接受託運人提供的平均溫度值時，應該特別留意。



¹關於吸濕貨物通風的進一步資訊，請參照穀類貨物損害防阻見解。

<https://britanniapandi.com/wp-content/uploads/2021/11/Britannia-Loss-Prevention-Insight-Carriage-of-Grain-and-Oilseed-Cargoes-11-2021.pdf>

另一項需要利用平均裝船溫度來確定是否能安全運輸的貨物範例則是直接還原鐵(DRI)。IMSBC章程收錄了包含DRI貨物的三份清單：DRI(A)、(B)或(C)。往昔曾有與DRI貨物有關的事故因而導致人身傷亡與船舶全損，因為此種情況下的特定風險包括運輸期間的過熱及起火/爆炸風險。因此，IMSBC章程要求在裝船期間應對貨物的含水量及溫度進行監控，並規定溫度超過65°C的貨物不得裝船。每一批裝載貨物必須在日誌登記溫度讀數，並提供一份給船長。

此外，由於IMSBC章程未直接規範特定溫度限制的貨物，監測裝船溫度在評估貨物裝船所伴隨之風險方面仍屬重要。這對於從加工廠直接裝船的高溫水泥來說尤為相關。此類貨物可能損及貨艙塗料，還可能造成鄰近該貨艙的燃油艙內燃油溫度升高至燃油閃點以上的溫度。水泥溫度應在裝船前判定，若發現溫度高於相鄰油艙內的燃油閃點，應在裝船前先行冷卻。此外，建議水泥溫度達到80°C或以上時不要裝船，以免有可能損及貨艙塗料。

平均裝船溫度係透過定時量測並記錄裝船時之貨物溫度予以判定。最好的作法就是分別記錄每一個貨艙裝載貨物的溫度，因為貨物可能來自不同批的庫存，或是來自庫存內的不同存放高度且溫度不同。因此，如果單純量測單一貨艙所裝貨物的溫度且並將結果套用至所有貨艙，並非正確作法。

市面上有許多不同類型的溫度計，可用來量測貨物裝船溫度，會員需要謹慎評估欲裝船的貨物，以便決定最適合其作業需求的溫度計類型。最常見的或許是紅外線溫度計，易於使用且符合成本效益。大多數類型的溫度計都能從一定的距離外讀取讀數，例如：無須進入貨艙即可在艙口處讀取讀數。然而，這些溫度計僅能測量貨物表面溫度，使用上仍需相當謹慎。如果在白天高熱日曬的環境下量測，貨物表面會因為陽光照射而受熱，溫度可能高於表面下方的貨物溫度。

另一種類型是有線數位溫度計，同樣價格便宜且容易使用，能用來量測貨物表面下方30至50公分深的溫度。然而，這種溫度計需要使用者靠近貨物才能取得量測值，但此做法不一定每次都可行。此外，也可以使用熱像儀。熱像儀可提供使用者貨艙內整體貨物表面溫度的即時連續量測值，而且能偵測任何潛在熱區(heat pocket)，也可提供一些對於船員極有幫助的功能，以便在裝船與航行期間監測貨物溫度，現在也能以實惠價格取得。

無論使用哪一種款式的溫度計，都必須依照製造商的指示定期保養與校正，包括必要時檢查電池，並確保船上有足夠的備用電池。建議準備一個備用溫度計以防故障。另外，船員必須接受溫度計使用方法的訓練，瞭解其使用上的限制條件非常重要。檢查船上校正與保養記錄以及船員對溫度計的理解與使用，應納入會員內部稽核過程的固定項目。

本文列出的貨物僅是少數案例，目的是在突顯裝船期間監測貨物溫度的重要性，以確保航行期間正確照管貨物，以及貨物是否有徹底安全裝船，並找出任何潛在風險。然而，取得裝載貨物的精準溫度讀數並非易事，這需要相關人員運用正確的設備與技能才行。

損害防阻見解提供了有關穀物及油籽貨物運輸的進一步細節：

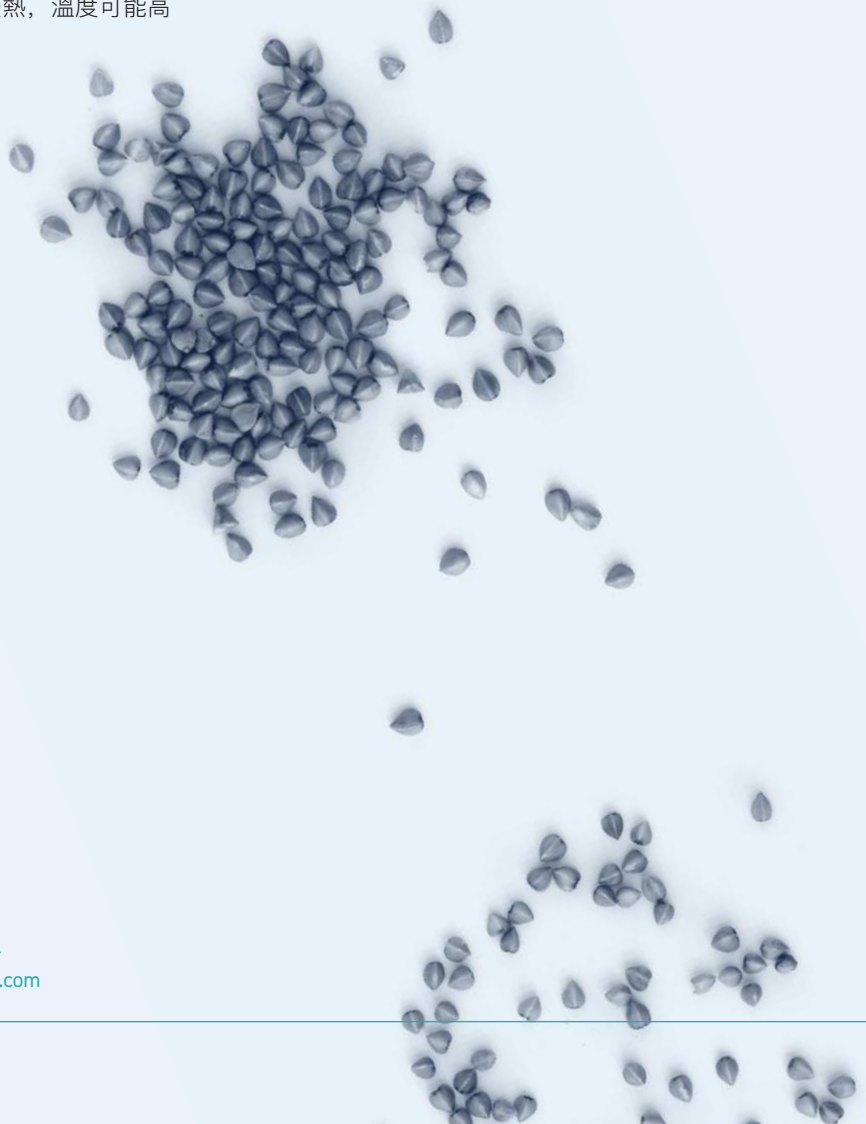
<http://ow.ly/W30q30s8ITz>



Stephen Hunter
倫敦理賠部門船隊經理
shunter@tindallriley.com



Jacob Damgaard
新加坡損害防阻副主任
jdamgaard@tindallriley.com





Anastasia Tagkouli
倫敦理賠經理
atagkouli@tindalriley.com

運煤

近期發生在巴基斯坦的事件經驗

本協會最近接獲大量從印尼運煤至巴基斯坦的貨物理賠案。

貨物短少索賠案件

與所有其他散裝固體貨物一樣，煤的卸貨量是根據船貨雙方共同吃水檢驗來計算。卸貨量經發現與載貨證券所載數量相符時，除非貨主對共同吃水檢驗結果提出異議，否則船舶不承擔任何責任。

本協會目前所知在巴基斯坦有多件爭議，理由是裝載貨物存在過量之水分據稱與貨物分離，並且積聚在貨艙底部，因此吃水檢驗無法準確反映卸貨量。

貨主基於這項指控，拒絕接受吃水公證報告的結果，並主張貨物最終卸貨量應根據在交付時，港口地磅記錄的重量為準。這個問題在卡西姆港尤其嚴重，當地的煤貨通常以抓斗/輸送帶卸貨，再倒入收貨人提貨的堆放區。

雖然卸貨作業通常在二至三天內完成，但交貨過程卻耗費更長時間，所以在卸貨與收貨人提貨之間可能產生重大的延誤。這增加了地磅記錄之數量無法確實反映出船舶卸貨量的風險。

巴基斯坦不承認所謂散裝固體貨物短少的貿易容差量。這意味著收貨人經常以相對較少的金額求償，而且在其主張的求償獲得理賠，或是收到「承諾付款」擔保函之前，不會讓船舶離開。船東如果拒絕，收貨人很可能扣船。巴基斯坦法院一般僅在銀行開立保證書作為擔保下才會解除扣船，因此在安排保證書期間，船期有延遲的風險。

除了貨物短少求償外，船東還經常面臨到碼頭方因卸貨作業期間使用的輸送帶或其他設備毀損而提出求償，碼頭方指稱這是因為貨物處於潮濕狀態、或是含有過多水分而形成壓實重塊所導致。

碼頭方通常會向船長提出抗議書，以求償輸送帶的維修費用。接著，碼頭方在取得索賠擔保前，不會允許船舶駛離，且可能在卸貨結束後，將船舶移至外錨地，並暫扣出港許可證及其他證明，施壓船東以迅速與其和解。

建議

於裝貨港時

貨艙與汗水井應保持清潔乾燥，且汗水井應該妥適覆蓋，以防貨物落入其中。由於煤貨通常在潮濕狀態下裝船，在裝貨港進行的吃水檢驗以及載貨證券上的數值，必須將貨物含水量納入考量。

航程期間

船長應於航程期間根據船員每天簽名的船舶每日汗水測深日誌，詳細登錄從貨艙抽出的總水量。如果出現任何短少求償，可向貨主出示汗水測深日誌，以證明從貨艙抽出的總水量。

在卸貨港

由於巴基斯坦不承認貿易容差量，建議與全體利害關係人進行共同檢驗。



法律考量

如果裝載貨物看起來過於潮濕，船長應該如何處理？

在David Agmashenebeli [2003] 2 Lloyd's Rep. 92的案件中，考量了船長在英國法下對於載貨證券條款相關的責任。

海牙-威士比規則第3條規定：「運送人或船長收受貨物後...因託運人的請求，應簽發載貨證券，載明事項應包括...(c)貨物之表面狀態及情況。」

法院對於船長在這方面所應承擔之義務的要求不高。船長須自行判斷裝載貨物之外觀。如果船長確實認為貨物或其中任何部分並非明顯處於良好的表面狀態及情況，而且此看法是具觀察力之船長會做出的合理判斷，即使並非所有船長都會抱持相同的看法，其仍有權就此情況於載貨證券上為相應紀載。這使得船長承擔標準相對較低之責任，但卻能進行客觀評估。因此，這項檢驗係涵蓋誠實且合理行為標準的雙重檢驗。

筆者的意見是，應該避免船長提出造假的陳述，因為這可能會使得載貨證券持有人無法依其原有目的使用載貨證券。舉例來說，在貨物表面狀態及情況良好但運送人堅持批註於載貨證券上的情況下，使得託運人無法向售出貨物的對象或此人的銀行取得貨款。不過，如果船長(a)確實認為貨物表面狀態不良，而且(b)這樣的觀點是一個具觀察力之船長會做出的合理判斷，則運送人在載貨證券批註之舉，並未違反其對於託運人應負之責任。此時運送人並未做出「關於貨物狀況或其表面狀態之絕對正確性的任何契約性保證」（詳見《Carver氏論載貨證券》一書）。

將這些原則套用於此處，如果船長客觀上認為煤貨過於潮濕，則其應在載貨證券上據此載明。

關於運煤的損害防阻指引，請參閱：

<http://ow.ly/8eCM30s9q1u>

法律問題的實用解決方案

1 會員可委任具備適當專業的獨立檢驗師，針對裝船時的煤貨濕度給予意見。船長雖然無法將驗貨及在載貨證券上說明貨物表面狀況的責任移轉予給他人，但檢驗師意見可能有助於支持船長的立場，亦即有助於對抗來自託運人/租僱船人所施加的任何壓力。如果會員在關於委任檢驗師的事務上需要任何協助，應聯絡本協會或當地聯絡處。

2 如果對貨況確實存有爭議（即是具觀察力之船長經合理判斷，不論將貨物描述為表面狀況良好，或是於載貨證券上進行批註，皆看似可行），船長則可考慮簽發清潔載貨證券以換取託運人/租僱船人出具賠償擔保書。雖然沒有關於這一點的相關判例法可循，但學說有謂在這種情況下，簽發清潔載貨證券且接受賠償擔保書(LOI)，則對身為第三人的載貨證券持有人並不構成詐欺，故該賠償擔保書應視為法律上可受執行之標的。無論如何，若會員在這種情況下考慮接受賠償擔保書時，應隨時聯繫本協會尋求相關意見。

理賠與法令

上訴法院確認船東有權以共同海損分攤方式向貨主攤回支付之贖金



Beatrice Cameli,
倫敦船隊經理
bcameli@tindallriley.com

英國上訴法院最近維持一審法院判決，即船東有權以共同海損分攤方式，向貨主攤回已支付之贖金。

Herculito Maritime Ltd & Ors v Gunvor International BV & Ors "POLAR" [2021] EWCA Civ 1828

POLAR 輪於西元2010年10月在亞丁灣被海盜劫持，十個月後在船東之K&R與H&M戰爭險承保啟動支付贖金而獲釋放。傭船契約包含各種戰爭險條款及「亞丁灣」條款，使傭船人必須負責支付此額外戰爭險保費。上訴法院要判斷的問題是，該傭船契約條款是否併入船東與貨主之間的載貨證券契約，且產生貨主針對該航程之額外保險，須為共同海損分攤之法律效果。

上訴法院茲認定如下：

- 1) 法院承認傭船人支付額外戰爭險與K&R保險的條款，與貨物之運輸及卸貨具直接相關性。
- 2) 從表面證據判斷，額外戰爭險與亞丁灣部分條款，已經併入載貨證券契約。
- 3) 任何「操縱行為」以施予載貨證券持有人支付額外保費之義務並不適當，因為傭船契約與載貨證券並未明訂不同持有人之間保費負擔分配的方式，而且也沒有條款提到載貨證券持有人彼此之間有哪些請求賠償權利。
- 4) 併入傭船契約條款具有實用之目的，因其記錄了船東在載貨證券同意航程經過蘇伊士與亞丁灣之基礎，即是船東有投保海盜險。
- 5) 載貨證券中並無排除持有人在船舶遭遇任何承保範圍內之危險時依共同海損支付貨物分攤額責任之相關條款。若欲達此目的，則須有明確之文字意思表示。法院引用過去案件的假設，除非有明確的辭句表明，否則不視為契約當事人將放棄其得因行使法律而產生的救濟途徑。
- 6) 另外，關於貨物的共同海損分攤額，亦由貨方之貨物保單所承保，一審法院判決符合法律原則及商業常理。

本案有效地提醒了將傭船契約條款併入載貨證券時的適用規則，以及上訴法院確認船東有權透過共同海損分攤之方式，向貨主攤回已支付之贖金。

上訴法院對「營運人」的定義， 限制了租傭船人關係企業行使責任限制之權利



Michaela Domijan-Arneri,
倫敦船隊經理
marneri@tindallriley.com

本案的爭點在於，租傭船人關係企業STEMA UK是否有權根據西元1976年《責任限制公約》之規定，對駁船造成海底電纜損害而引發約5500萬歐元之求償所應負的賠償責任行使責任限制之權利。法院應裁定的問題是，STEMA UK是否被視為西元1976年《責任限制公約》第1(2)條範圍內的駁船「營運人」，該條款所指定可行使責任限制者為「海運船舶船東、租傭船人、經理人或營運人」。

本文接續於西元2021年2月號《風險觀察家》中所刊載的文章，該篇文章說明了海事法院在STEMA BARGE II [2020] EWHC 1294一案的判決。<http://ow.ly/yXZk30s7Vvs>

初審時，海事法院裁定Stema UK可行使其責任限制之權利。該法院認為，「營運人」的意義包括 Stema UK，因為在租傭船人（Stema UK之關係企業）許可下，其員工登上該駁船且在卸貨港期間，依正常業務流程操作該駁船。

為此，電纜所有人提出上訴。上訴法院在(STEMA BARGE II [2021] EWHC Civ 1880)判決中，推翻了一審判決，認定「營運人」的意義不僅是單純的實際上操作船舶，還要求對船舶具有管理或控制權。

上訴法院認為，Stema UK在卸貨港對駁船的實際操作，僅是讓船員操作駁船機具且協助航行及卸貨，並沒有涉及將該公司視為「營運人」所需的管理與控制要件。因此，法院裁定Stema UK不具備「海運船舶營運人」的資格，無權依據西元1976年的公約主張責任限制。

法院指出，為了使包含船舶船東、租傭船人與實際營運人在內的公司群避免因關係企業之有限參與性質而喪失了責任限制權（如Stema UK的情況），公司群可透過確保將船員調派給船東或營運人，以及 / 或確保船東或營運人對關係企業之行為負責，將全體關係企業納入同一個保護傘之下。



上訴法院裁定延滯費代表船東因租傭船人未於裝卸時間內準時完成貨物作業而導致的全部損失



Christine Vella,
倫敦船隊經理
cvella@tindallriley.com

ETERNAL BLISS 輪採用依西元1973年NORGAIN表單修訂版制定的論程傭船契約，從巴西運送一批大豆至中國。傭船契約規定，如果在允許裝卸時間屆滿後才完成卸貨，將按日或按比例繳交延滯費。該船舶抵達中國後，在停泊前於錨位等待了31天。因此，到裝卸時間結束後才完成卸貨，此一延誤亦導致貨物變質。

THE ETERNAL BLISS [2021] EWCA Civ 1712

船東對貨主提出的貨物變質求償進行了和解，再以傭船人未於允許裝卸時間內完成卸貨作業為由，向傭船人追討和解金額做為損害賠償。傭船人拒絕賠償，主張延滯費是允許船東就此類違約提出求償的唯一「損害」形式。

英國高等法院在一審中判決船東勝訴。法院認為在商議延滯費率時，雙方僅同意將船東在裝卸時間屆滿後，將船舶遭到延遲導致之使用權損失予以量化，意味著船東能基於「不同類型的損失」提出損害賠償請求。

租傭船人上訴至上訴法院。上訴法院最近推翻了高等法院的裁定，作出有利於租傭船人的判決。上訴法院認為，在傭船契約中沒有任何相反之約定下，延滯費代表租傭船人未於允許裝卸時間內完成貨物作業而引發的全部損害，船東若希望針對任何其他形式的損害進行求償，必須證明租傭船人有違反其他個別義務。因此，上訴法院裁定，租傭船人除延滯費以外，沒有賠償損害的義務。

船東已向最高法院提出上訴，上訴法院的裁定是否遭到推翻仍有待觀察。然而，就現況而言，上訴法院的裁定釐清了以往無法確定的一點。另外還提醒船東，若想避免此項裁定的後果，以及在船舶延誤超過允許裝卸時間時，能向租傭船人提出損害求償的類型與範圍限制時，應檢視其傭船契約，並考慮置入妥適的措辭。



英國最高法院確認有缺失的航行計畫會導致船舶不具適航性



Amanda Cheung,
香港辦事處副主任
acheung@tindalriley.com

西元2011年5月18日，貨櫃船CMA CGM LIBRA輪（簡稱「CCL輪」）在駛離廈門港前往香港的途中擱淺。擱淺時，CCL輪正於浮標航道外前進。CCL輪船東指出擱淺是海圖未標示的淺灘造成。

本文接續於西元2021年2月號《風險觀察家》所刊載的文章，該篇文章說明了上訴法院在CMA CGM LIBRA [2020] EWHC Civ 293一案的判決。

雖然宣告為共同海損，部分貨主卻拒絕分攤共同海損費用，並主張發生擱淺是因為航行計畫沒有記錄航海通告，也就是CCL輪海圖記錄的航道外深度不可靠，因此這項缺失造成該船舶不具適航性。

初級法院認為航行計畫有缺失，航路規畫屬於適航性層面，計畫有所缺失是導致船長疏忽而決定離開浮標航道的理由。法院亦認為，船東不得移轉其進行盡職調查使船舶具適航性的責任，船長與二副在準備航行計畫時的疏忽，相當於船東違反盡職調查之責。

最高法院判決

CCL輪船東上訴至最高法院。上訴提出的主要爭點是，運送人在海牙規則下的義務，是否受制於船舶的可航行狀態（其「特性」）與船員航行行為之間的區別。船東主張「特性」是海牙規則第三條第1項的運送人適航義務主旨，船員航行行為則可適用第四條第2(a)項的「航海過失」除外條款。船東主張，由於航行計畫僅記錄船員的航行決定，無法視為船舶「特性」，有缺失的航行計畫不會造成船舶不適航，因此船東可訴諸第四條第2(a)項的除外條款。

最高法院認為，對於違反運送人確保適航性的責任無法訴諸第四條第2項的除外條款。據此應提出的相關問題是，謹慎的船東在知道相關缺失的情況下，是否會要求在船舶出海前進行矯正。將「審慎船東檢驗」套用於CCL輪，考慮到航路規劃的重要性，如果船舶在缺乏航行計畫下啟航，或是在航行計畫有缺失且危及船舶安全下啟航，很有可能不具適航性。

CCL輪船東另外主張，船員未能安全駕駛船舶，並非運送人未進行盡職調查所致，因為航程離開軌道，這完全是船長與船員造成。這項主張也失敗。最高法院認為，不論是誰負責執行，運送人都必須在使船舶具適航性上做到盡職調查義務。即使係由船長負責駕駛亦然。

這項裁定對往後案件的意義

有人主張CMA CGM LIBRA輪一案的事實並不尋常，因為船長實際上承認航行計畫有所缺失，造成他決定在浮標航道外航行，而未記錄航海通告警告，則影響了船舶的安全。

儘管每件案例都取決於其自身的事實，而且CMA CGM LIBRA輪可能有別於往後的案例，但這項裁定顯然為貨主在拒絕分攤共同海損要求或反駁運送人能訴諸海牙/海牙-威士比規則除外條款時提供重要的可能抗辯理由，據以主張船舶不具適航性。這項裁定亦強調確認有盡職執行航路規劃且徹底更新船上海圖的重要性。

