

# 风险观察家

公元2022年2月号

**损害防阻** 团队介绍

**航行** 疲劳与驾驶台作业程序不当酿成危险

**温度传感器** 与干散货

**运煤** 在巴基斯坦的近期经验

**理赔与法令** 重要案例探讨



BRITANNIA P&I  
TRUSTED SINCE 1855

# 编者的话



本期是公元2022年的首期杂志，我们很高兴能在全世界各地团队及办事处相关系列文章的第一篇，为各位介绍我们的损害防阻部门。

Britannia损害防阻团队很荣幸能有五位担任船长的全职工作伙伴，其中四位驻在伦敦，一位在新加坡。他们具有几乎涵盖各项业务层面的丰富经验与专业知识。

我们也持续针对近期事故进行系列研究，此次检视的重点为疲劳与不当驾驶台作业程序所导致之搁浅与后续的船舶损失。再者我们对于各种货物问题的关注，促使我们讨论关于温度传感器之使用，此装置在运送各种散装货物时尤为重要。此外，我们亦分析了近期从印度尼西亚运煤至巴基斯坦的案例。

一如往常，我们欢迎会员的评论与意见 – 请将您建议传达给本协会营销与沟通团队。

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。如您有任何想法或意见，欢迎来信与我们联系：

[britanniacommunications@tindallriley.com](mailto:britanniacommunications@tindallriley.com)

# 认识损害防阻团队

本协会损害防阻部门共有五位船长，大多数具有指挥经验，其中一位是取得双重认证的船长/船舶轮机工程师，拥有各种丰富的远洋和岸上经验，包括多年从事P&I损害防阻工作的经历。我们的据点位于伦敦及新加坡，也因此与保险和理赔方面之内部同仁密切合作，当然，最重要的是与我们会员之间的合作。

透过向会员提供及时、可靠且具实用讯息的指引，并为会员之安全且高效的营运提供助力，损害防阻部门致力于成为公认的卓越中心以及业界首选的可靠P&I损害防阻服务提供商。

新进会员参与由团队成员进行的管理审查，藉以找出并评估新进会员之营运过程中，可能引发增高求偿风险的任何问题。我们也针对减轻风险之议题提供实用的指引与意见回馈。

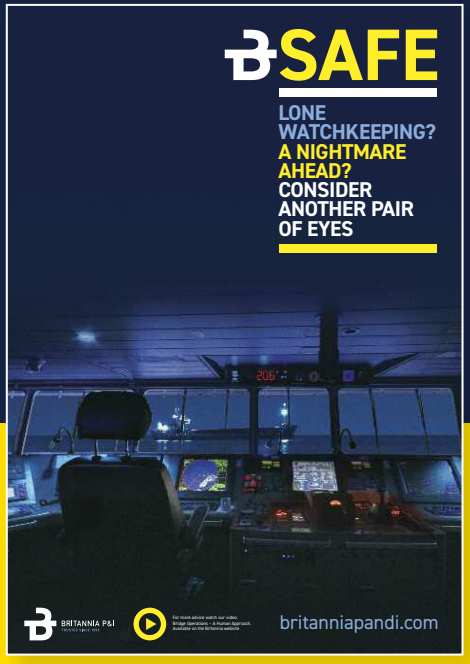
损害防阻部提供给会员的服务进一步延伸到出版品的制作，包括获奖肯定的BSafe个案研究以及关注船员安全、健康与保全方面的活动与海报。新推出的「损害防阻见解」系列文章是我们与业界专家合作撰写，聚焦于特定问题。损害防阻团队同时也对知识库(Knowledge Base)网站贡献颇多，主要处理理赔问题、新制定之法规以及其他损害防阻议题等范畴。我们定期举办网络研讨会，并希望在旅游限制放宽后，能恢复造访会员的活动以继续举办损害防阻之处理相关议题的训练研讨会，尤其是针对会员船队雇佣的船员。由于损害防阻团队成员都曾是船员，我们深知这种训练对于确保安全、效率以及零索赔船舶营运等方面的重要性。

损害防阻部门委任独立检验师使用本协会的网络检验表进行船舶检验，以安排并管理本协会之船舶现况检验工作。船舶现况检验过程之管理始于现况检验启动之时，像是达到特定入会船龄标准，或者基于其他许多原因所致（例如：遭港口国管制扣船控管或巨额索赔后启动），接着检验师登船检验，到最后针对判定之缺失进行符合要求之矫正为止。

损害防阻部门与会员之标准小组委员会密切合作，针对会员之预期技术与运作标准提供建议，为损害防阻提供指引，同时也考虑日后可能引发新理赔问题的风险。

我们目前有几项研究项目，均是为了找出现有及未来的风险，进而减少理赔案件数与频率：

- 我们在荷兰海事研究所(MARIN)的TopTier项目中，代表国际船东责任互保协会集团(IG)，处理货柜船现有及往后的安全相关问题。



- 针对船员在其服务之船舶上面临危及安全的关键处境时，调查其当下做出决定时的心理状态。

- 发展简式船舶参考数据/指引，防止货柜船发生过度参数横摇与同步谐振。

- 研究气候变迁如何影响显著波高与海上极端气候事件，从而导致更为频繁/金额更高之理赔案的可能性。



For more ideas visit our online blog operations - A Practical Approach published in the Britannia Pandi.

## 认识损害防阻团队 (续)



**SIMON RAPLEY 船长**  
伦敦部门主任，船长，曾担任多用途工作船(AHTS)及安全防护备用船船长，亦具有海岬型散货船、滚装船(RORO)、杂货轮与货柜船、超大型油轮与多种近海船舶之航行经验。

Simon也曾担任海上油气田的施工顾问，并曾代表P&I保赔协会、船体机器保险人及货方保险人调查事故。他也曾在波斯湾短期担任过港务长。Simon于公元2021年加入本协会，过去曾在另外两家国际集团P&I协会从事损害防阻工作达12年之久，前一份工作是损害防阻部门负责人。



**SLAV OSTROWICKI 船长**  
伦敦损害防阻经理，担任船长，工程学理学硕士(海洋运输、航海)，具有16年航海经验，其中6年负责船舶指挥。

Slav曾在散装货船、杂货船及货柜船上航行，且随后16年的岸上经验使他熟稔干货船、油轮与气体运输船的船舶运行及海事审查，并曾担任全球公认机构的审查主管与海事审查总监。Slav执行过管理审查及ISM与TMSA稽核，透过数据分析进行深度风险评鉴。此外，他曾调查过海上事故与理赔案，并就安全管理过程向各方提供建言。Slav于公元2020年加入本协会。



**FAIZUR RAHMAN 船长**  
伦敦损害防阻专员，船长，具备23年航海经验，包括12年的船舶指挥经验。

Faizur曾于多种船舶上服务，包括油品轮、化学品轮与气体货船、杂货船与货柜船、干散货船与滚装船。Faizur在船舶、货物与港口方面具有丰富的岸上检验、咨询及稽核经验，曾任职于船旗国主管机关。他亦曾从事船舶与货物中介及修缮工作，担任过大型国际海运公司的海事主管与驻港船长。他于公元2021年加入本协会，目前主要负责损害防阻部门的船舶现况检验工作，同时也视需要协助处理其他技术性事项。



**JACOB DAMGAARD**  
新加坡副主任，为船长/双职海事船副、(海洋运输与航海学)理学学士。

Jacob曾在一家大型航运公司担任轮机工程师及船副，主要任职于货柜船。在加入本协会之前，他曾在伦敦一家大型船舶管理公司，担任货柜船及车辆运输船队的岸上指定人员及公司保全官。此外，他也曾在丹麦海事局担任船旗国验船师，主要处理新造船之检验及验证，以及船旗国与港口国相关事宜。他亦具备在离岸及燃油产业的工作经验。他于公元2018年加入本协会伦敦办事处，并于公元2019年调至新加坡办事处。



**SHAJED KHAN 船长**  
伦敦损害防阻经理，船长、法律研究生文凭(GDL)、理学硕士(海上运输管理)，专精航运中的人为因素。

Shajed具备油品轮、化学品轮、散装货船与杂货船的航行经验，以及油轮指挥经验。他曾经受船旗国及大型石油公司委任从事检验，协助船东进行内部稽核，并调查航行及货物问题。Shajed亦曾担任过海事检验师，进行货物、毁损、保固、重货载运、质量与安全性检验。Shajed为理赔人员提供技术资料、会员提问处理、管理审查、理赔审查、研讨会、网络研讨会、出版品、海报与船舶现况检验等协助。他亦与会员共同参与特别项目，审查其流程，并且提出防范/限制损失的建议。Shajed于公元2009年加入本协会。

# 全天24小时/ 一周7天

我们在此提醒会员，损害防阻部门随时提供协助，并鼓励会员针对任何法规、营运、安全或技术问题与我们联系，我们的专业海员团队具有丰富的经验，可提供相关协助。

请以电子信箱联系我们：  
[lossprevention@tindallriley.com](mailto:lossprevention@tindallriley.com)

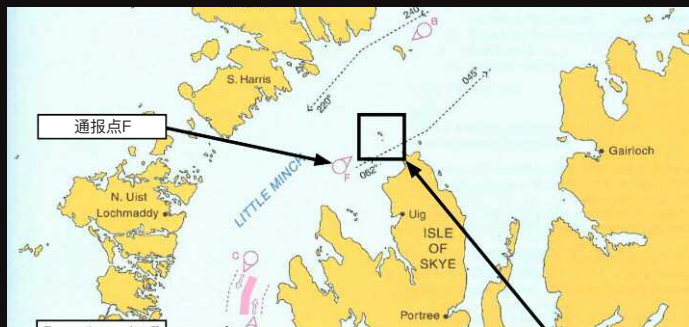
请追踪我们的社群媒体，留意损害防阻部门以及Britannia发布的最新即时消息。





# 当心疲劳与驾驶台作业程序不当酿成危险

EOW-20-03-23-11-03-26Z\_10004BA9F17E75200000014001B78AC



一艘杂货船搁浅在苏格兰西岸小明奇海峡的思盖尔·格拉达赫浅滩上。幸运的是，在当地海岸警卫队的救援下，船员安全地从船上撤离，但该船舶遭受大范围的毁损，稍后宣告为推定全损。事件调查报告发现多个事件的促发因素，该报告内仍可供会员做有用的参考。这些促发因素包括疲劳、驾驶台作业程序不当以及人员安全配额等问题。

## 离港

这艘总吨达2175公吨的杂货船在抵达爱尔兰共和国德罗赫达后，便开始装载1927吨的固态再生燃料(SRF)，准备航向瑞典斯利特。装船时间约耗费两天的时间，大副在这段期间负责监督货物作业。船上共有八名船员，分别为船长、大副、轮机长、大管轮、一名干练水手兼任厨师、以及另外三名干练水手。离港当天，大副在甲板上监督装货作业直至完成，因为他是唯一有空档的当值船员。2030时，船舶从德罗赫达出发并进入爱尔兰海，驶向北爱尔兰与苏格兰海岸之间的北海海峡。

## 事件

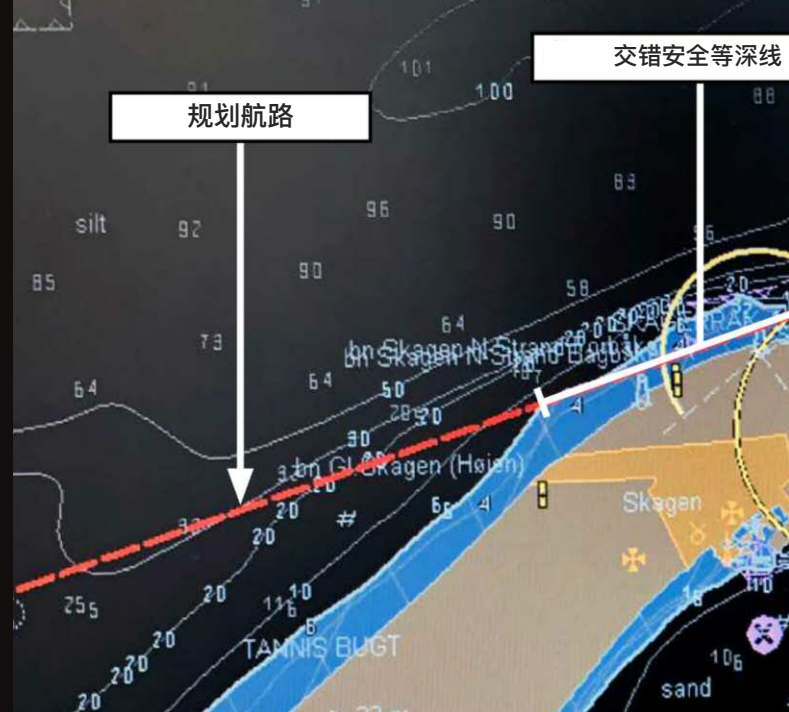
船舶在当晚稍后抵达明奇斯 - 这是位于苏格兰赫布里底群岛内外之间的一条通道，由南部的小明奇和北明奇所构成。此时由船长当值。2024时，船长联络斯托诺威海岸警卫队行动中心(SCOC)，通报该船已通过明奇斯自愿通报系统的南端界线。2055时，该船进入明奇斯分道航行制(TSS)两条分道的第一条，并向SCOC进行第二次通报。

船长与大副分别以每24小时当值7小时及5小时的方式，在船上驾驶台轮流当值，船长当值的时间为0700至1200时及1700至0000时。船长当值时间即将结束前不久，大副与一名干练水手来到驾驶台。天候持续恶化中，海面上波涛汹涌，风速达蒲福氏风级6-9级。能见度良好。

当值交班后，大副留在中央指挥位置附近，操作右舷雷达与备用ECDIS显示器。他在开始当值前已睡了3小时，之前则在港口忙于监督装船作业。干练水手需在天黑的几小时内当值，此时站在驾驶台左舷的ECDIS主屏幕旁。

## 当心疲劳与驾驶台作业程序不当酿成危险 (续)

照片出处: MAIB - 公元2021年第7号严重事件报告  
© Crown, 版权所有, 公元2021年



0058时, 该船舶朝032度以10.6节的速度航行, 趋近TSS第二条分道起始处的通报点, 该处靠近小明奇海峡终端及北明奇海峡起点。大副联络SCOC, 并通报该船的位置。

国际海事组织(IMO)有建议一条位于TSS内、且通过弗拉达川岛与艾琳·特罗德戴岛之间的北向路线。但该船实际采取的路线并非该建议路线, 而是沿着一条在尤金尼岩南端基点标志以北约1海里处的轨道(在海图上易于辨识, 位于先前提到的两座岛屿北面)。

0135时, 大副接到附近一艘渔船发送的VHF通话, 警告该船正驶入「浅滩水域」。大副切换到工作频道(67)后, 感谢对方提供消息, 并且确认已理解, 同时告知会在几分钟内改变航道。

大副结束VHF通话后不久, 依航行计划并在抵达下一个航点后, 将航道向右舷转向10度。0141时, 船上人员感觉到两次重击, 船舶停止前进。大副此时明白船舶已经搁浅, 因此开启甲板照明, 将俾钟设定为「停止」。船舶于思盖尔·格拉达赫岩搁浅, 海图上有标示此危险点。

船舶搁浅后的几分钟内, 第二艘渔船向斯托诺韦海岸警卫队发送警报。船长抵达驾驶台, 指示干练水手叫醒其余船员。大副使用手电筒进行目视检查时, 可以看到船舶左舷上方的岩石。船员这时对离开德罗赫达时仍为空舱的艏尖舱进行水深测量, 测得读数达3.5公尺, 显示船舱有进水。船长与大副仍尽力评估受损状况。他们判断船艏推进器所在空间正在进水, 但左舷和右舷1号压载水舱可能仍完好无损。

船舶在岩石上的移动状况越来越恶化。最后, 船长发出全船警报, 将全体船员召回驾驶台, 并在此穿上保暖救生衣, 由于船舶剧烈摇晃而无法站稳, 船员因而躺在驾驶台甲板上等待救援。0307时, 船长下令弃船, 到了0421时, 海岸警卫队直升机「Rescue 948」将全体船员救起带至斯托诺韦。

第一批打捞人员直到搁浅的二天后才能登船, 又过了十天, 该船舶重新浮起, 并且遭拖离进行处置。该船舶后来被宣告为推定全损。

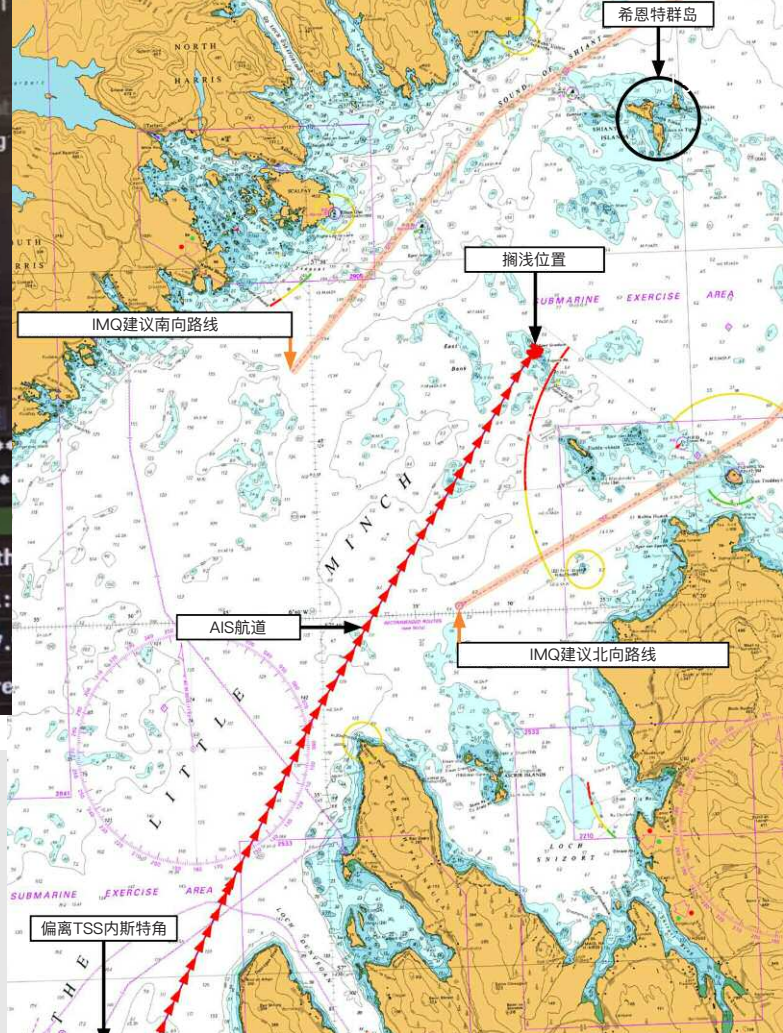
### 分析

英国海上事故调查局(MAIB)针对此事件进行彻底的调查, 我们在此列出此次调查的几项重要发现。

船长与大副都持有适用《航海人员训练、发证及航行当值标准国际公约》(STCW) 证书, 都是经验丰富的船员, 而且他们已经完成通用及特定类型ECDIS训练。然而, 搁浅时使用的航行计划, 从评估规划到计划的执行与监督, 整个过程的各个方面均有显著的错误。

这项调查特别强调若干要点如下:

- 船舶在没有完整的航行计划下启航, 没有对计划进行全面评估, 也没有进行独立检核。
- 船舶安全管理系统(SMS)并没有规定最低余裕水深(UKC)或提供计算指引, 而在本次事故中则是完全没有计算最低余裕水深。
- 船上两组ECDIS装置的所有警报蜂鸣器都设定为0级(无声), 而且在设定深度后, 航道仍通过不只一处无足够余裕水深的区域。
- 涵盖经北部TSS(分道航行制)之IMO建议路线的电子海图单元, 并未纳入ECDIS系统, 而且使用比例尺错误的ENC进行航路规划。
- 如果在离港前, 对路线进行安全检查(不知实际上是否有做这项检查), 将会显示479项个别错误。仅是触礁航段(leg of grounding)的安全检查就显示15项错误, 其中包括2项危险(隔离危险)与安全等深线交错。
- 船舶虽已按照安全配额文件进行人员配置, 但调查发现人员配置方式会导致疲劳以及无效的航路规划, 这些疏失导致事件发生。
- 瞭望人员未有效整合至驾驶台团队, 使得大副成为单点故障。
- 船舶经理人缺乏必要经验或训练执行有效的稽核, 以往的稽核结果也未用于改善航行安全。



### 船长与大副的职务

该船舶的安全管理系统(SMS)在「工作说明 - 大副」标题下方的章节, 将公司称为「灵活组织」, 并指出「每一名员工可能需要履行工作内容未包含之职务, 具体取决于公司的要求」。船长因此推论认为依据该段落内容, 他可以在大副必须待在甲板上的情况下, 执行航路规划以避免延误船舶离港。

然而, 安全管理系统的航行计划指引系反映《国际海上人命安全公约》(SOLAS)的要求, 也就是由另一名船员 (通常是船长) 进行交叉校验, 这项要求是考虑到当值船员与船长之间的互动而编写。当船长亲自执行航行计划时, 并不会由另一名当值人员进行交叉校验, 因为如此即与船上的互动生态相抵触。

### 建议

这场事件对于疲劳及驾驶台作业程序不当而酿成灾难性影响的重要警示。MAIB为了这件搁浅事故提出许多的建议, 包括:

- 检视船上当值人员的人数, 以确保有足够的人员执行基本工作, 并防止当值人员受到疲劳的影响。
- 检视公司的安全管理系统程序, 包括航程规划及ECDIS的使用, 修订安全管理系统, 并纳入计算安全余裕水深(UKC)与安全等深线的明确计算指引, 以及如何正确使用安全等深线及警报极限设定。
- 确保在船长负责执行航程规划时, 必须由另一名航海人员进行独立确认校验, 而且公司必须允许船上有充分时间足以制定并确认船上的航程计划是否妥当。
- 确保瞭望人员融入成为驾驶台团队成员。
- 确保全体公司稽核人员具备适当的知识水平, 得以在稽核期间找出任何船上ECDIS系统使用上的不合规, 并建置可掌握所有学习机会并据以落实的系统。

请从此处网址取得完整的MAIB报告:

<http://ow.ly/csvq30s8snf>



# 干散货与 温度传感器的使用

用于重要工作的简单工具



正如许多读者所知悉，货物温度传感器系用于评估特定干散货是否适合装船的重要工具，同时有助于判断货物于装船后如何获得最好的照料。

根据欲装船的货物类型，清楚掌握装船的温度可能具有多种目的。对于大豆或大米一类具吸湿性的货物，通常会根据货物装船的温度，来确定货物在航行期间的通风作业之时点，如同3°C规则所定，仅在外围温度较平均装货温度低至少3°C时才进行通风作业。至于大豆，量测货物温度亦能用来评估不同批次之间是否存有差异，这可能显示某些批次是否有变质。

对于像煤一类的其他货物，清楚知道装货温度对于确保货物及船舶安全而言至关重要。根据国际海事固体散装货物(IMSBC)章程之规定，煤温高于55°C时不得装船。设限原因在于，如果货物温度在装船时超过55°C，一旦进入货舱，自热反应的速率很可能在限制含氧量以推迟反应前，就已经达到自燃温度点。IMSBC章程并没有任何载明可接受之平均煤温的条款，因此运送人在接受托运人提供的平均温度值时，应该特别留意。



<sup>1</sup>关于吸湿货物通风的进一步信息，请参照谷类货物损害预防见解

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



另一项需要利用平均装船温度来确定是否能安全运输的货物范例则是直接还原铁(DRI)。IMSBC章程收录了包含DRI货物的三份清单：DRI(A)、(B)或(C)。往昔曾有与DRI货物有关事故因而导致人身伤亡与船舶全损，因为此种情况下的特定风险包括运输期间的过热及起火/爆炸风险。因此，IMSBC章程要求在装船期间应对货物的含水量及温度进行监控，并规定温度超过65°C的货物不得装船。每一批装载货物必须在日志登记温度读数，并提供一份给船长。

此外，由于IMSBC章程未直接规范特定温度限制的货物，监测装船温度在评估货物装船所伴随之风险方面仍属重要。这对于从加工厂直接装船的高温水泥来说尤为相关。此类货物可能损及货舱涂料，还可能造成邻近该货舱的燃油舱内燃油温度升高至燃油闪点以上的温度。水泥温度应在装船前判定，若发现温度高于相邻油舱内的燃油闪点，应在装船前先行冷却。此外，建议水泥温度达到80°C或以上时不要装船，以免有可能损及货舱涂料。

平均装船温度系透过定时量测并记录装船时之货物温度予以判定。最好的作法就是分别记录每一个货舱装载货物的温度，因为货物可能来自不同批的库存，或是来自库存内的不同存放高度且温度不同。因此，如果单纯量测单一货舱所装货物的温度且并将结果套用至所有货舱，并非正确作法。

市面上有许多不同类型的温度计，可用来量测货物装船温度，会员需要谨慎评估欲装船的货物，以便决定最适合其作业需求的温度计类型。最常见的或许是红外线温度计，易于使用且符合成本效益。大多数类型的温度计都能从一定的距离外读取读数，例如：无须进入货舱即可在舱口处读取读数。然而，这些温度计仅能量测货物表面温度，使用上仍需相当谨慎。如果在白天高热日晒的环境下量测，货物表面会因为阳光照射而受热，温度可能高于表面下方的货物温度。

另一种类型是有线数字温度计，同样价格便宜且容易使用，能用来量测货物表面下方30至50公分深的温度。然而，这种温度计需要使用者靠近货物才能取得量测值，但此做法不一定每次都可行。此外，也可以使用热像仪。热像仪可提供使用者货舱内整体货物表面温度的实时连续量测值，而且能侦测任何潜在热区(heat pocket)，也可提供一些对于船员极有帮助的功能，以便在装船与航行期间监测货物温度，现在也能以实惠价格取得。

无论使用哪一种款式的温度计，都必须依照制造商的指示定期保养与校正，包括必要时检查电池，并确保船上有足够的备用电池。建议准备一个备用温度计以防故障。另外，船员必须接受温度计使用方法的训练，了解其使用上的限制条件非常重要。检查船上校正与保养记录以及船员对温度计的理解与使用，应纳入会员内部稽核过程的固定项目。

本文列出的货物仅是少数案例，目的是在突显装船期间监测货物温度的重要性，以确保航行期间正确照管货物，以及货物是否有彻底安全装船，并找出任何潜在风险。然而，取得装载货物的精准温度读数并非易事，这需要相关人员运用正确的设备与技能才行。

损害防阻见解提供了有关谷物及油籽货物运输的进一步细节：

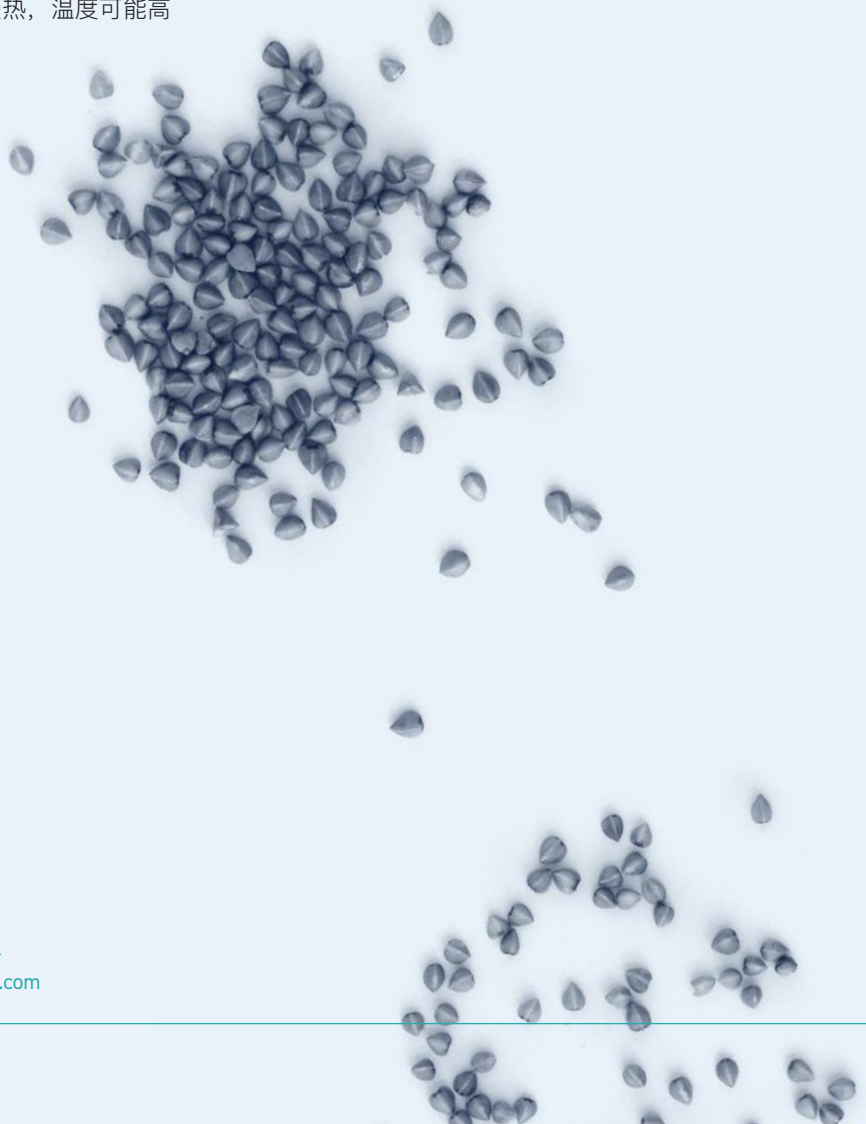
<http://ow.ly/W30q30s8ITz>



**Stephen Hunter**  
伦敦理赔部门船队经理  
shunter@tindallriley.com



**Jacob Damgaard**  
新加坡损害防阻副主任  
jdamgaard@tindallriley.com





Anastasia Tagkouli  
伦敦理赔经理  
atagkouli@tindalriley.com

# 运煤

## 近期发生在巴基斯坦的事件经验

本协会最近接获大量从印度尼西亚运煤至巴基斯坦的货物理赔案。

### 货物短少索赔案件

与所有其他散装固体货物一样，煤的卸货量是根据船货双方共同吃水检验来计算。卸货量经发现与载货证券所载数量相符时，除非货主对共同吃水检验结果提出异议，否则船舶不承担任何责任。

本协会目前所知在巴基斯坦有多件争议，理由是装载货物存在过量之水分据称与货物分离，并且积聚在货舱底部，因此吃水检验无法准确反映卸货量。

货主基于这项指控，拒绝接受吃水公证报告的结果，并主张货物最终卸货量应根据在交付时，港口地磅记录的重量为准。这个问题在卡西姆港尤其严重，当地的煤货通常以抓斗/输送带卸货，再倒入收货人提货的堆放区。

虽然卸货作业通常在二至三天内完成，但交货过程却耗费更长时间，所以在卸货与收货人提货之间可能产生重大的延误。这增加了地磅记录之数量无法确实反映出船舶卸货量的风险。

巴基斯坦不承认所谓散装固体货物短少的贸易容差量。这意味着收货人经常以相对较少的金额求偿，而且在其主张的求偿获得理赔，或是收到「承诺付款」担保函之前，不会让船舶离开。船东如果拒绝，收货人很可能扣船。巴基斯坦法院一般仅在银行开立保证书作为担保下才会解除扣船，因此在安排保证书期间，船期有延迟的风险。

### 输送带毁损

除了货物短少求偿外，船东还经常面临到码头方因卸货作业期间使用的输送带或其他设备毁损而提出求偿，码头方指称这是因为货物处于潮湿状态、或是含有过多水分而形成压实重块所导致。

码头方通常会向船长提出抗议书，以求偿输送带的维修费用。接着，码头方在取得索赔担保前，不会允许船舶驶离，且可能在卸货结束后，将船舶移至外锚地，并暂扣出港许可证及其他证明，施压船东以迅速与其和解。

## 建议

### 于装货港时

货舱与污水井应保持清洁干燥，且污水井应该妥适覆盖，以防货物落入其中。由于煤货通常在潮湿状态下装船，在装货港进行的吃水检验以及载货证券上的数值，必须将货物含水量纳入考虑。

### 航程期间

船长应于航程期间根据船员每天签名的船舶每日污水测深日志，详细登录从货舱抽出的总水量。如果出现任何短少求偿，可向货主出示污水测深日志，以证明从货舱抽出的总水量。

### 在卸货港

由于巴基斯坦不承认贸易容差量，建议与全体利害关系人进行共同检验。



## 法律考虑

如果装载货物看起来过于潮湿，船长应该如何处理？

在David Agmashenebeli [2003] 2 Lloyd's Rep. 92的案件中，考虑了船长在英国法下对于载货证券条款相关的责任。

海牙-威士比规则第3条规定：「运送人或船长收受货物后...因托运人的请求，应签发载货证券，载明事项应包括...(c)货物之表面状态及情况。」

法院对于船长在这方面所应承担之义务的要求不高。船长须自行判断装载货物之外观。如果船长确实认为货物或其中任何部分并非明显处于良好的表面状态及情况，而且此看法是具观察力之船长会做出的合理判断，即使并非所有船长都会抱持相同的看法，其仍有权就此情况于载货证券上为相应记载。这使得船长承担标准相对较低之责任，但却能进行客观评估。因此，这项检验系涵盖诚实且合理行为标准的双重检验。

笔者的意见是，应该避免船长提出造假的陈述，因为这可能会使得载货证券持有人无法依其原有目的使用载货证券。举例来说，在货物表面状态及情况良好但运送人坚持批注于载货证券上的情况下，使得托运人无法向售出货物的对象或此人的银行取得货款。不过，如果船长(a)确实认为货物表面状态不良，而且(b)这样的观点是一个具观察力之船长会做出的合理判断，则运送人在载货证券批注之举，并未违反其对于托运人应负之责任。此时运送人并未做出「关于货物状况或其表面状态之绝对正确性的任何契约性保证」（详见《Carver氏论载货证券》一书）。

将这些原则套用于此处，如果船长客观上认为煤货过于潮湿，则其应在载货证券上据此载明。

关于运煤的损害防阻指引，请参阅：

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

## 法律问题的实用解决方案

1

会员可委任具备适当专业的独立检验师，针对装船时的煤货湿度给予意见。船长虽然无法将验货及在载货证券上说明货物表面状况的责任移转予给他人，但检验师意见可能有助于支持船长的立场，亦即有助于对抗来自托运人/租佣船人所施加的任何压力。如果会员在关于委任检验师的事务上需要任何协助，应联络本协会或当地联络处。

2

如果对货况确实存有争议（即是具观察力之船长经合理判断，不论将货物描述为表面状况良好，或是于载货证券上进行批注，皆看似可行），船长则可考虑签发清洁载货证券以换取托运人/租佣船人出具赔偿担保书。虽然没有关于这一点的相关判例法可循，但学说有谓在这种情况下，签发清洁载货证券且接受赔偿担保书(LOI)，则对身为第三人的载货证券持有人并不构成诈欺，故该赔偿担保书应视为法律上可受执行之目标。无论如何，若会员在这种情况下考虑接受赔偿担保书时

# 理赔与法令

## 上诉法院确认船东有权以共同海损分摊方式向货主摊回支付之赎金



Beatrice Cameli,  
伦敦船队经理  
bcameli@tindallriley.com

英国上诉法院最近维持一审法院判决，即船东有权以共同海损分摊方式，向货主摊回已支付之赎金。

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

POLAR 轮于公元2010年10月在亚丁湾被海盗劫持，十个月后在船东之K&R与H&M战争险承保启动支付赎金而获释放。佣船契约包含各种战争险条款及「亚丁湾」条款，使佣船人必须负责支付此额外战争险保费。上诉法院要判断的问题是，该佣船契约条款是否并入船东与货主之间的载货证券契约，且产生货主针对该航程之额外保险，须为共同海损分摊之法律效果。

上诉法院兹认定如下：

- 1) 法院承认佣船人支付额外战争险与K&R保险的条款，与货物之运输及卸货具直接相关性。
- 2) 从表面证据判断，额外战争险与亚丁湾部分条款，已经并入载货证券契约。
- 3) 任何「操纵行为」以施予载货证券持有人支付额外保费之义务并不适当，因为佣船契约与载货证券并未明订不同持有人之间保费负担分配的方式，而且也没有条款提到载货证券持有人彼此之间有哪些请求赔偿权利。
- 4) 并入佣船契约条款具有实用之目的，因其记录了船东在载货证券同意航程经过苏伊士与亚丁湾之基础，即是船东有投保海盗险。
- 5) 载货证券中并无排除持有人在船舶遭遇任何承保范围内之危险时依共同海损支付货物分摊额责任之相关条款。若欲达此目的，则须有明确之文字意思表示。法院引用过去案件的假设，除非有明确的辞句表明，否则不视为契约当事人将放弃其得因行使法律而产生的救济途径。
- 6) 另外，关于货物的共同海损分摊额，亦由货方之货物保单所承保，一审法院判决符合法律原则及商业常理。

本案有效地提醒了将佣船契约条款并入载货证券时的适用规则，以及上诉法院确认船东有权透过共同海损分摊之方式，向货主摊回已支付之赎金。

# 上诉法院对「营运人」的定义，限制了租佣船人关系企业行使责任限制之权利



Michaela Domijan-Arneri,  
伦敦船队经理  
marneri@tindallriley.com

本案的争点在于，租佣船人关系企业Stema UK是否有权根据公元1976年《责任限制公约》之规定，对驳船造成海底电缆损害而引发约5500万欧元之求偿所应负的赔偿责任行使责任限制之权利。法院应裁定的问题是，Stema UK是否被视为公元1976年《责任限制公约》第1(2)条范围内的驳船「营运人」，该条款所指可行使责任限制者为「海运船舶船东、租佣船人、经理人或营运人」。

本文接续于公元2021年2月号《风险观察家》中所刊载的文章，该篇文章说明了海事法院在STEMA BARGE II [2020] EWHC 1294一案的判决。<http://ow.ly/yXZk30s7Vvs>

初审时，海事法院裁定Stema UK可行使其责任限制之权利。该法院认为，「营运人」的意义包括 Stema UK，因为在租佣船人 (Stema UK之关系企业) 许可下，其员工登上该驳船且在卸货港期间，依正常业务流程操作该驳船。

为此，电缆所有人提出上诉。上诉法院在(STEMA BARGE II [2021] EWHC Civ 1880)判决中，推翻了一审判决，认定「营运人」的意义不仅是单纯的实际上操作船舶，还要求对船舶具有管理或控制权。

上诉法院认为，Stema UK在卸货港对驳船的实际操作，仅是让船员操作驳船机具且协助航行及卸货，并没有涉及将该公司视为「营运人」所需的管理与控制要件。因此，法院裁定Stema UK不具备「海运船舶营运人」的资格，无权依据公元1976年的公约主张责任限制。

法院指出，为了使包含船舶船东、租佣船人与实际营运人在内的公司群避免因关系企业之有限参与性质而丧失了责任限制权 (如 Stema UK的情况)，公司群可透过确保将船员调派给船东或营运人，以及 / 或确保船东或营运人对关系企业之行为负责，将全体关系企业纳入同一个保护伞之下。



# 上诉法院裁定延滞费代表船东因租佣船人未于装卸时间内准时完成货物作业而导致的全部损失



Christine Vella,  
伦敦船队经理  
cvella@tindallriley.com

*ETERNAL BLISS* 轮采用依公元1973年Norgain窗体修订版制定的论程佣船契约，从巴西运送一批大豆至中国。佣船契约规定，如果在允许装卸时间届满后才完成卸货，将按日或按比例缴交延滞费。该船舶抵达中国后，在停泊前于锚位等待了31天。因此，到装卸时间结束后才完成卸货，此一延误亦导致货物变质。

*THE ETERNAL BLISS [2021] EWCA Civ 1712*

船东对货主提出的货物变质求偿进行了和解，再以佣船人未于允许装卸时间内完成卸货作业为由，向佣船人追讨和解金额做为损害赔偿。佣船人拒绝赔偿，主张延滞费是允许船东就此类违约提出求偿的唯一「损害」形式。

英国高等法院在一审中判决船东胜诉。法院认为在商议延滞费率时，双方仅同意将船东在装卸时间届满后，将船舶遭到延迟导致之使用权损失予以量化，意味着船东能基于「不同类型的损失」提出损害赔偿请求。

租佣船人上诉至上诉法院。上诉法院最近推翻了高等法院的裁定，作出有利于租佣船人的判决。上诉法院认为，在佣船契约中没有任何相反之约定下，延滞费代表租佣船人未于允许装卸时间内完成货物作业而引发的全部损害，船东若希望针对任何其他形式的损害进行求偿，必须证明租佣船人有违反其他个别义务。因此，上诉法院裁定，租佣船人除延滞费以外，没有赔偿损害的义务。

船东已向最高法院提出上诉，上诉法院的裁定是否遭到推翻仍有待观察。然而，就现况而言，上诉法院的裁定厘清了以往无法确定的一点。另外还提醒船东，若想避免此项裁定的后果，以及在船舶延误超过允许装卸时间时，能向租佣船人提出损害求偿的类型与范围限制时，应检视其佣船契约，并考虑置入妥适的措辞。



# 英国最高法院确认有缺失的航行计划会导致船舶不具适航性



Amanda Cheung,  
香港办事处副主任  
acheung@tindallriley.com

公元2011年5月18日，货柜船CMA CGM LIBRA 轮（简称「CCL 轮」）在驶离厦门港前往香港的途中搁浅。搁浅时，CCL 轮正于浮标航道外前进。CCL 轮船东指出搁浅是海图未标示的浅滩造成。

本文接续于公元2021年2月号《风险观察家》所刊载的文章，该篇文章说明了上诉法院在CMA CGM LIBRA [2020] EWHC Civ 293一案的判决。

虽然宣告为共同海损，部分货主却拒绝分摊共同海损费用，并主张发生搁浅是因为航行计划没有记录航海通告，也就是CCL 轮海图记录的航道外深度不可靠，因此这项缺失造成该船舶不具适航性。

初级法院认为航行计划有缺失，航路规画属于适航性层面，计划有所缺失是导致船长疏忽而决定离开浮标航道的原因。法院亦认为，船东不得移转其进行尽职调查使船舶具适航性的责任，船长与二副在准备航行计划时的疏忽，相当于船东违反尽职调查之责。

## 最高法院判决

CCL 轮船东上诉至最高法院。上诉提出的主要争点是，运送人在海牙规则下的义务，是否受制于船舶的可航行状态（其「特性」）与船员航行行为之间的区别。船东主张「特性」是海牙规则第三条第1项的运送人适航义务主旨，船员航行行为则可适用第四条第2(a)项的「航海过失」除外条款。船东主张，由于航行计划仅记录船员的航行决定，无法视为船舶「特性」，有缺失的航行计划不会造成船舶不适航，因此船东可诉诸第四条第2(a)项的除外条款。

最高法院认为，对于违反运送人确保适航性的责任无法诉诸第四条第2项的除外条款。据此应提出的相关问题是，谨慎的船东在知道相关缺失的情况下，是否会要求在船舶出海前进行矫正。将「审慎船东检验」套用于CCL 轮，考虑到航路规划的重要性，如果船舶在缺乏航行计划下启航，或是在航行计划有缺失且危及船舶安全下启航，很有可能不具适航性。

CCL 轮船东另外主张，船员未能安全驾驶船舶，并非运送人未进行尽职调查所致，因为航程离开轨道，这完全是船长与船员造成。这项主张也失败。最高法院认为，不论是谁负责执行，运送人都必须在使船舶具适航性上做到尽职调查义务。即使系由船长负责驾驶亦然。

## 这项裁定对往后案件的意义

有人主张CMA CGM LIBRA 轮一案的事实并不寻常，因为船长实际上承认航行计划有所缺失，造成他决定在浮标航道外航行，而未记录航海通告警告，则影响了船舶的安全。

尽管每件案例都取决于其自身的事实，而且CMA CGM LIBRA 轮可能有别于往后的案例，但这项裁定显然为货主在拒绝分摊共同海损要求或反驳运送人能诉诸海牙/海牙-威士比规则除外条款时提供重要的可能抗办理由，据以主张船舶不具适航性。这项裁定亦强调确认有尽职执行航路规划且彻底更新船上海图的重要性。

