

风险观察家

公元2022年9月号

永续性 不仅止于气候变迁

专访BRITANNIA永续团队负责人 **JACOB DAMGAARD**

减碳 目前的进度与未来的发展

BRITANNIA 香港分公司

理赔与法令 重要案例探讨



BRITANNIA P&I
TRUSTED SINCE 1855

编者的话



本期《风险观察家》关注的重点为永续性，内容包括一篇探讨海运业减碳现况专文以及甫上任的BRITANNIA永续团队负责人JACOB DAMGAARD专访，分享他对于因应ESG挑战的看法。

永续性对于政府、金融机构、主管机关以及整个社会的重要性与日俱增，P&I协会也不例外，尤其会员将本协会视为长期倚赖的合作伙伴。永续性的概念不仅融入BRITANNIA的管理流程，同时也是本协会内部文化不可或缺的基本要素。我们亦与跨部门伙伴合作，确保整个海运业的永续发展。诚如本协会支持会员在永续方面的努力，我们亦同样鼓励旗下员工深入了解本协会的永续性策略，并在履行日常职责时善加运用。

BRITANNIA所承办的所有业务中，均建立、记录并报告一些关键绩效指标，以符合多项联合国永续发展目标。这些指标包括多样化与包容性、健康与安全、训练与发展等相关衡量措施。

本协会自公元2021年起开始监控航空差旅的相关碳足迹目标，并衡量本协会企业捐献计划所引发的影响，同时界定关键经理人在发展多点行动计划时所负担的ESG责任。

执行长ANDREW CUTLER先生在最新一期永续报告书的结语中提到：「自公元2021年首次发行报告书以来，我们对于截至目前的进展感到满意，而我们将致力于保持2022年以及往后各年度的发展，并持续迈向更加永续的未来。」

A white, stylized handwritten signature of Claire Myatt.

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 with 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

不仅仅是 气候变迁 的问题



近几年来，诸如永续性与ESG（环境、社会与公司治理）等名词不仅在海运业极为风行，同时也在全球掀起一股热潮，然而，这些文字在实务上到底具有什么样的意义？就海运业来说，所谓永续性几乎已经成为减碳的代名词。然而，永续性不仅仅是指减碳，在着手处理气候变迁的问题时亦应牢记这一点。

首先，重要的是要了解永续性与ESG之间的差异。广义而言，永续性一词虽是与时俱变的概括用语，但可定义为：「广义上旨在促使人类长期安全共存的社会目标」，此定义能够转换成各种伦理目标及负责的商业行为。另一方面，ESG则具体制定了用以界定永续环境、社会及公司治理制度的准则，并保护会员避免遭受营运与商誉风险。这也说明了永续概念超越单纯的减碳。对于想着手办理ESG的会员来说，研究联合国永续发展目标(SDG)与联合国全球盟约十大原则，并将其融入自身的内部策略、政策与程序，将会是好的开始。

欲了解ESG，可以先从G –公司治理这方面入手。比起S与E（社会与环境）来说，G（公司治理）有时更容易被忽视。不过，这就好比兴建房屋，欲深入开展ESG工作，则必须以公司治理做作为稳固的地基，并清楚定义会员管理其事业的界限。除了法定规范（当然必须遵守）之外，这些界限还应包括业界最佳实务，以及相关程序与政策的发展与落实，如此才能确保会员既符合法令要求，且行事上合乎伦理规范。这将有助于激励我们的会员将ESG积极融入其事业体系 – 将内心的想法凝聚成一股推动ESG的力量，并成为会员经营事业时自然而然且密不可分的一部分。

地基稳固了之后，接下来就是S – 也就是社会，这包括了建造一个安全的工作环境。其实，这对于海运业来说其实不算是什么新鲜的概念，而且这已成为国际船舶安全管理规则(ISM)的主要目标之一，并且早在九十年代即强制实施，另外，国际劳工组织之海事劳工公约(MLC)已于公元2013年强制生效，以确保船员之权利能在世界各地获得保障，包括安全无虞的职场环境。然而，ESG却不仅止于此。相较之下，虽然海事劳工公约与国际船舶安全管理规则适用于船员及其船舶之运作，但ESG却适用于会员的岸上或海上整体组织。因此，对会员来说，ESG包括保障劳工权利以及职场公平、包容与发展。此外，亦应建立商业伦理典范，也就是不使用现代奴役与童工，并确实努力防范贿赂及贪腐。

不仅仅是气候变迁的问题

接着是E（环境），环境或许是最常被拿来讨论的ESG要素，这是因为全球积极致力于减缓气候变迁所导致的现象。如上所提及，「环境」几乎成为减碳的代名词，这其实不令人感到意外，因为这是非常重要而且紧急的目标，也无疑是海运业持续进步的重大挑战之一。然而，企业肩负的环境责任还包括许多其他因素，例如：减塑、提高回收再利用、开发废弃物的改良处置方法、以及全面关注海洋与陆地环境。

一旦会员找出目前与日后的ESG相关风险及控管措施后，下一步就是制定衡量绩效的关键绩效指标(KPI)，并发行年度永续性报告书，向利害关系人揭露这些信息。

永续会计准则委员会(SASB)业已制定标准，找出包括海运业在内的77项产业中，与财务绩效最为相关的ESG议题。

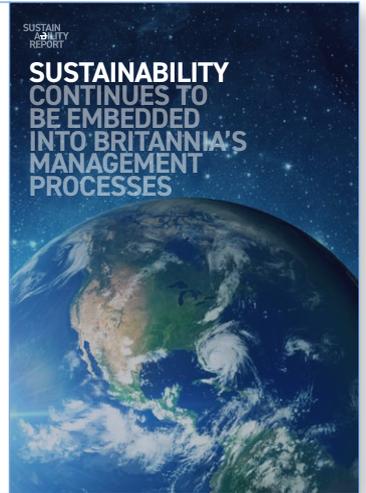
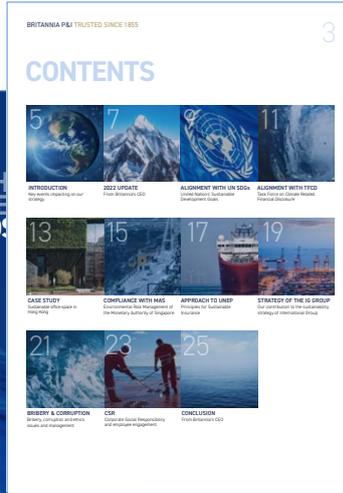
SASB运输产业永续会计标准规范了多项海运相关ESG报告类别，这些规范不仅关注气候相关因素，还包括生态冲击及商业伦理、员工健康和安全管理。

BRITANNIA年度永续性报告书提出了更为详尽的永续性策略，可浏览此网站内容：

<https://bit.ly/3wlfGnx>

尽管有人认为永续性与ESG不过是流行语，实际上这却不会过时而消失，相反的，其重要性可能会与日俱增。银行业界已引进《波赛顿原则》，提供了一个可以将气候考虑整合至借贷决策的架构以有助于推动海运业的减碳概念。然而，永续性与ESG的推动进程不仅来自银行端，同时也来自于商业需求及顾客期望，会员不仅在气候变迁方面须以负责的态度审慎应对，在自身承担的社会及公司治理义务方面亦应如此。

会员若对永续性及ESG议题有任何疑问，欢迎洽询BRITANNIA P&I永续性团队，电子信箱为：
sustainability@tindallriley.com





专访BRITANNIA P&I 永续团队负责人 - JACOB DAMGAARD

我们都知道永续性是迎向未来的关键要素，海运业也不例外。本期的《风险观察家》着墨于多项永续性相关议题，而这也似乎是介绍JACOB DAMGAARD的最佳时间点。不少会员对于JACOB的了解都是源于损害防阻团队，不过他最近接任BRITANNIA永续团队负责人。我们藉此机会向JACOB提出几个问题，以了解他对于ESG及永续性议题的看法。

我们在上一篇文章介绍了「ESG」这个名词 - 但ESG和永续性有什么差异呢？

首先说明永续性的一般定义。永续性一词虽是与时俱变的概括用语，但可定义为：「广义上旨在促使人类长期安全共存的社会目标」或是联合国布伦特兰委员会于公元1987年提出的定义：「既满足当代的需求，又不损及后代满足自身需求的能力」。所以，追根究柢而言，永续性是以合乎伦理的审慎方式，确保生活于地球的当代及后代人类之福祉。

ESG则是将永续性「细分」为三大领域 - 环境、社会与公司治理，并在这些领域上实行制度与措施来达到整体永续性目标，而此目标的达成可以透过引进政策与流程及相关关键绩效衡量指针以及设定改善目标。

永续性之所以重要的理由

目前的普遍共识是，对抗气候变迁以降低长期世界冲击可说是迫在眉睫，因此联合国永续发展目标13指出 - 「首要之务是对抗气候变迁及其冲击。」然而，永续性发展还有许多不同的面向，与气候变迁同样重要，这需要导入永续性规划及目标，让每个人都能发挥自己的作用。

当今的消费者具有较高的政治意识，他们自然会期望企业在所有营运方面都能够符合伦理道德。不论是有意还是无意，轻微的过失都可能造成企业营运与商誉蒙受严重损失 - 而且可能是永久性的。再者，政府机关也积极制定远大的永续性目标，像是绿色能源过渡相关目标。

减缓气候变迁的迫切性带动了海运业的减碳需求，这也使得金融业界纷纷引进《波赛顿原则》，亦即将气候考虑纳入借贷决策的架构。该架构以及海运货物佣船契约等措施，都为会员增加了许多压力，例如：为了确保船队融资无虞而施行的永续性措施。此外，整体业界也针对采用绿能者提供奖励措施，再加上主管机关所制定之要求以及期盼公司能秉持经营伦理的内部员工期望。因此，会员在永续性经营及促进永续性方面承受的诸多压力，在未来势必会增加。

在了解这些名词的意义后，BRITANNIA自身应该如何更具永续性？

BRITANNIA现有的经营方式已融入永续性概念，我们致力于达成联合国17项永续发展目标(SDG)以及联合国全球盟约十大原则所涵盖的多项目标。这项努力也催生了数项行动计划：从提供可重复使用的水壶给员工，再到检视租用办公室空间，支持慈善及反贪腐活动，制定可量测商务差旅碳足迹的关键绩效指标，劳动力平等性等等。



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



重要的是BRITANNIA以能力所及的最好方式，协助会员及整体业界追求永续性发展。

重要的是BRITANNIA以能力所及的最好方式，协助会员及整体业界追求永续性发展。

BRITANNIA每年依公认报告标准发行的永续性报告书，皆有深入详述所有细节，内容亦公开于本协会之网站：

<https://bit.ly/3KbfZXA>

您是否能说明BRITANNIA为了促使会员持续迈向永续性所提供的支持？

重要的是BRITANNIA以能力所及的最好方式，协助会员及整体业界追求永续性发展。举例来说，减碳与净零温室气体排放经济过渡期的每一个阶段，都需要运用新的科技，但这也同样带来全新的风险。由于Britannia与各种背景之优质会员保持密切联系，才能在独特的位置上协助会员了解这些潜在风险以及如何减轻风险来避免损失，特别是每一位会员实行的减碳与其他永续性面向之方法并不相同。这也是为什么Britannia发行永续性报告书模板的理由，就是为了协助会员开展永续性措施而提供的指引及出发点，我们已于网站公开模板：

<https://bit.ly/3wpvJkb>

另外，身为P&I保险协会，重要的是实行容纳而非排外原则，这也意味着针对想要投资并检测替代燃料等新技术的会员，我们提供的安全网并不会限制其P&I险承保范围。只要会员履行必要的尽职调查，我们打算协助并鼓励整个业界推动创新，这是达成零碳排目标的必要之举。

您认为海运业面临的最大的ESG挑战为何？

我认为整个业界都有这样的共识，那就是减碳是目前海运业面临的重大挑战，当环境危机时钟分秒逼近，减碳需要全新的技术以及大量的研发与训练投资。

然而，长期推动减碳的同时，亦不能忽略其他领域。BRITANNIA身为海洋反贪腐网络(MACN)成员，将与旗下会员通力合作，尽力打击消灭海运业贪腐行为，虽然已有显著进展，但仍有许多工作待办。另一个重要的领域是性别平等，尤其是鼓励更多女性在规划生涯时，能选择投入海运业，共同携手合作，确保能为每个人打造一个零骚扰的职场环境。一如既往，我们的首要之务便是确保全体员工的安全与福祉。

您对于今年冬天可能发生能源危机的预测有何看法？这项冲击对ESG有什么意义吗？

俄乌战争确实促使欧盟会员国讨论有关依赖少数来源之化石燃料供应的现况问题。就一方面而言，会员国力图在能源资源方面更能自给自足，我们可能会看到风力一类的绿能技术投资规模攀升，此情况将转而支持ESG议程的环保部分。另一方面，各国竞于确保掌握充分能源资源，可能造成化石燃料供需出现长短期复苏，为达成巴黎协议的气候变迁目标，核能在能源组合所具的角色，势必再度燃起激烈辩论。无论是何种选项，必然引发一连串伦理、环境与安全问题，这需要严肃考虑相关风险及机会，以及是否符合ESG整体议程。

组织内的每个人应该如何善尽本分？

永续性与ESG不会与企业其他部门切割，而造成自扫门前雪的「谷仓效应或过度分工」。唯有人人充分参与才能真正产生效果。全体员工当然应该依循公司的政策及流程谨慎行事，包括遵守ESG相关政策及流程，并能向经理人/永续专责代表提出其可能的任何疑虑。员工亦应能毫无窒碍，衷心提出可改善公司ESG绩效的建议。永续性并非仅是企业外在认知形象，同时也是内部员工所见的模样，这一点劳资双方都应铭记在心。

近几年来，减碳俨然成为最海运新闻媒体最热门的流行语。联合国在公元2015年提出巴黎气候变迁协议，其中承诺在公元2100年前，将全球平均升温幅度控制在低于工业时代前水平的摄氏2度，同时致力于将升温幅度缩减至摄氏1.5度。

减碳

目前的进度与未来的发展

公元2018年4月，国际海事组织(IMO)正式通过船舶温室气体减排(GHG)初步策略，设定下列目标：碳排放强度在公元2030年降低至少40%，并于公元2050年达到70%，而温室气体能够在公元2050年减排至少50%。此外，许多国家与海运业界都强烈希望能够在公元2050年达到减排100%的目标。

业界也清楚体认到，最终的目标是要终止化石燃料的使用，这意味着在不久的将来需要引进具商业利益的零碳排船舶。由于全球大多数商轮船队均使用化石燃料做为动力，因此有必要进一步思考目前正在进行融资、设计与兴建的船舶，如何能在营运年限后期改用或切换成非化石燃料的替代燃料。

替代燃料

由于这些转变的推波助澜，使得非化石燃料的替代燃料市场在近几年迅速增加，现今已有许多替代燃料通过检测，并有可能成为海运业减碳的解决方案。不过，目前仍难以判断哪些燃料将是取代化石燃料最为可行的替代方案，因为这不仅取决于目前进行的大规模检测结果，还包括其他因素而定，例如能够确保任何新燃料的全球稳定供应等。

使用替代燃料可能伴随的P&I相关风险

相较于化石燃料，引进替代燃料意味着将新增风险。从P&I的角度来看，会员可能由于以下因素而承受到额外的责任，而这些风险可能随着科技的发展而有所进化与变化：

可取得性 – 无法稳定供应的能源会导致营运中断，船舶无法取得其他类型的可用燃料，最坏的情况是造成船舶无法运作。若是租用船舶，船舶可能无法履行租佣船契约义务而酿成纠纷。

至于租佣船入会，会员若是负责提供船舶燃料的租佣船人，则需要更详尽的长期规划，才能确保在指定地点供应充足的燃料，同时避免租佣船人必须负担庞大燃料差额的可能性。

基础设施 – 为了确保燃料的充分供应，需要投入庞大的投资来发展必要基础设施。海事顾问服务公司University Maritime Advisory Services估计，海运业欲在公元2050年前达到减碳目标，预计需要投入1.65兆美元的成本，其中有87%专用于兴建燃料供应输送的基础设施。



减碳

目前的进度与未来的发展

不定期航运型态将是未来减碳的最大挑战，因为船舶的营运没有既定的时程表，最受欢迎的替代燃料必须是容易在世界各地即刻取用的燃料，如果基础设施没有到位，那么会员必须事先谨慎规划，以确保船舶能够获得充足的燃料。若无法做到此点，船舶必须偏离原定航道，改往合适的燃料补充地点，或是停泊闲置以等待可用的燃料，此时就可能引发离租纠纷。

质量 – 大多数的替代燃料都缺乏国际标准，例如：规范化石燃料的ISO 8217标准。这将增加燃料纠纷的风险，因为会员难以主张替代燃料不符合指定规范。

会员需要提供燃料供货商的详尽燃料规范，以确保供货商仅供应的燃料适合船舶使用。会员亦应制定合适检测参数，据此判断替代燃料的质量，并针对燃料规范与租佣船人达成协议。

燃料管理 – 会员使用替代燃料时，需要确认正确使用这些燃料时所伴随的任何相关营运风险。会员应提供船员适当的实务训练，使船员了解如何充分降低这些风险，进而避免引擎故障而造成租佣船契约离租争议。

健康、安全与环境 – 使用替代燃料衍生的潜在健康问题，视燃料类型而不同。所有供应的燃料应检附物质安全数据表(MSDS)，根据数据表彻底评估风险，确认备妥适当的安全栅以降低船员可能面临的已知风险。举例来说，氨气已知具高度毒性，任何外泄都可能导致暴露其中的船员丧命。

另一项值得注意的安全问题是有关于特定燃料的闪点温度，此温度可能低于《国际海上人命安全公约》(SOLAS)目前要求的摄氏60度。使用此类燃料需要通过严谨的审核流程，像是咨询船旗国等，并制定更加稳健的安全措施，以确保船舶的安全燃料处理。

燃料订价 – 替代燃料相对于化石燃料的订价，可能是会员面临的另一项商业风险因素。目前的替代燃料价格高于化石燃料，且价格与可取得性亦随着地方与区域而变动。不过，替代燃料市场占有率日益成长，成本可能会因科技进步及燃料量产而逐渐降低。

结论

目前要说哪一种燃料可作为化石燃料的优先替代方案仍嫌过早，这个答案将取决于众多因素。其中一项因素是各种替代燃料的明显环境优势，但船员面临的**最大挑战**，则与可取得性、配套的基础设施以及替代燃料的价格相关。这些要素需要全都安排到位后，燃料才可能成为业界广用的可行替代方案。

此外，有必要增加大型的检测，以判断并确认替代燃料运作的适当性及可靠性。会员在选择合适的燃料时，需要彻底进行营运评估，包括咨询各利害关系人，以利判断何种替代燃料最契合会员的营运要求。

从保险责任角度来看，因缺乏稳定供应与基础设施而衍生的供应问题最令人忧心。会员需要制定详尽的计划，确保旗下的船舶能迅速取得充分的燃料。此外，不同替代燃料之间的差异，以及缺乏标准化规范的问题，都可能提高燃料纠纷发生的可能性。

会员需要重新检视安全管理系统(SMS)，并落实稳健的执行程序，培训关键人员，才能妥善管理这些风险。



本表检视了多种最为常见的替代燃料，并指出各种燃料的优缺点。

替代燃料	说明	优点	缺点
液化天然气(LNG)	需要一个使用液化天然气驱动的引擎，搭配能处理不同燃料的系统，燃料储存空间增加	能够安全使用 / 技术成熟 / 不断发展之燃料装载(bunkering)网络 / 一氧化二氮、硫氧化物与悬浮微粒(PM)含量很低 / >二氧化碳少于20% / 液化天然气运输船能使用挥发废气	甲烷逃逸 / 液化天然气仍为化石燃料 / 运载燃料的可取得性因区域而有所不同 / 液化天然气未来订价仍具不确定性 / 高基本建设费用 - 尤其是改造 / 货物容量可能有
液化石油气(LPG)	需要能使用液化石油气的引擎，搭配能处理不同燃料的系统	一氧化二氮、硫氧化物与悬浮微粒含量低 / 二氧化碳少于10-20% / 液化石油气运输船能以货物作为燃料 / 大量的货柜场基础设施	到目前为止，大多作为液化石油气运输船燃料，极少作为其他船用燃料 / 仍视为化石燃料 / 经济诱因取决于订价
甲醇	主要由天然气生成 / 可用于使用燃油或甲醇的双燃料引擎	在处理燃料与风险管理方面，较液化天然气简单 / 「绿色甲醇」为零碳排/氮氧化物与硫氧化物减少 / 可使用现有货柜场基础设施	改造作业可能较为复杂/低能量密度/短期成本高/有毒且易燃/全球产量有限
生质燃料	许多引擎虽能兼容生质燃料，但有些船舶却需要改造燃料系统及引擎才能使用	有些种类的生质燃料，现已量产供应且价格具竞争力，亦能使用现有废弃物生产 / 引擎与燃料处理系统需要进行一定限度的改造	船舶通常不会发生二氧化碳还原作用/碳排放量视供应链而定/永续性问题（例如生产棕榈油的土地利用问题）
氢气	研发主要针对零排放燃料电池/亦可使用于专用内燃机	兼具干净能源且产量庞大的优点，能吸引巨额技术投资/燃料电池效率优于内燃机	燃料生产仍属能源密集/量产成本昂贵/尚未发展出运载燃料的基础设施/必须极低温储存（-253°C），费用昂贵
氨气	能透过催化反应，利用空气中的氮及水中的氢制造而成，内燃机或燃料电池都能使用	产量与交易量已有相当规模/船舶本身为零碳排/为「绿色氨气」，完全不排放温室气体	目前采用高能源密集制程（哈伯-博施法）/能源密度远低于油基燃料/毒性与腐蚀性极高/大量氮氧化物排放/可能难以持续燃烧/需要增设安全系统来管理毒性风险
电池	电池系透过高压岸电连接(HVSC)系统为船舶充电，以储存船舶推进所需电能	船舶本身为零碳排 / 岸电也采用绿能则为零碳排 / 目前已用于小型渡船 / 港口HVSC设施网络已逐步扩大	所需电池尺寸庞大，体积较大或航程甚长的船舶较不可行 / 上游仍可能排碳 / 可能损失货物运载空间 / 许多地点不适用 / 部分电池类别有安全顾虑
合成甲烷	使用再生原料与二氧化碳废气生成的多余能源，混入氢气来生产燃料	此种燃料能用于液化天然气驱动之引擎 / 有可能将液化天然气运用于「桥接燃料」以外之用途 / 进行碳捕捉及再利用的好方法	制程使用能源仍缺乏效率且成本昂贵/目前可取得性有限

BRITANNIA 在香港

TR(B)HK/BRITANNIA香港分公司

BRITANNIA香港办事处提供中港台三地会员优质的承保与理赔处理服务，并为韩国会员提供理赔处理服务。所有BRITANNIA的会员如在香港海域需要协助时，香港办事处亦提供联络处服务。香港保险主管机关已于公元2018年12月起授权BRITANNIA得在香港为会员从事保险业务。



香港办事处大楼降低了这个高密度街区的都市热岛效应。

永续的办公室环境

BRITANNIA于公元2019年搬迁至新的办公室 — 位于英皇道的K11 ATELIER，这是全球公认最具永续性设计的大楼。TR(B)HK已与K11集团签署一份「创造共享价值」(CSV) 租赁方案。双方透过该方案携手合作，共同致力于改善废弃物管理与能源效率。TR(B)HK同意指派一名永续大使，并承诺采用永续性经营作法，包括参与K11废弃物管理暨回收再利用计划。

创造共享价值租赁方案的目的是为了推动永续生活，并为此举办了一些节能（减碳）及废弃物管理的活动，包括透过永续性新知、座谈会与网络机会创造共享价值并提高永续意识。K11 ATELIER办公大楼更提供70项以上的永续性特色与扩大绿化，面积相当于26座网球场。该大楼并配置亚洲最大的太阳能光电与热能混合安装系统，能同步生成电力与热水。屋顶空中花园开放给全体租户使用。



TR(B)HK负责人暨BRITANNIA香港分公司行总监TIM FULLER先生表示：「我们与K11续约并且签署这份新的租赁方案具有相当的意义，这不仅清楚展现BRITANNIA与经理人致力于使用永续性办公环境的决心与作法，并以企业思维核心，提供永续的工作环境，为员工谋福祉。」

TIM FULLER, Director of TR(B)HK and Chief Executive of Britannia's Hong Kong branch.



BRITANNIA香港分公司

TIM FULLER是TRB香港业务的负责人，为TR(B)HK负责人暨BRITANNIA香港分公司行政总监，从公元2018年1月1日起即居住于香港。TIM曾担任过伦敦TINDALL RILEY (BRITANNIA) LIMITED营运长，最早于公元1987年加入TINDALL RILEY担任理赔处理专员，在此之前曾担任过一般货船及配备装卸设备之轻便型散装船二副。

WING WAI是TR(B)HK部门主管兼BRITANNIA香港分公司理赔主任，同时也是香港分公司理赔处理主管。她是香港与英国合格执业律师，率领理赔团队为中港台三地会员提供服务。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达七年的时间。在处理理赔与纠纷方面积累了丰富的经验，能针对广泛P&I、FD&D与CLH议题为会员提供可行的建议。

GWEN VETUZ是TR(B)HK的部门主任，同时也是香港分公司韩国理赔处理团队主管。她是英国、新加坡与香港合格执业律师，在公元2020年加入TINDALL RILEY前，曾在新加坡与香港的国际海事法律事务所任职十七年之久。目前率领BRITANNIA团队与韩国会员合作，协助其处理P&I、FD&D与CLH业务。

SISSI ZHANG是BRITANNIA香港分公司副主任兼核保负责人，为中港台三地会员提供日常承保服务。她于公元2021年加入TINDALL RILEY之前，曾于一家大型国际保险经纪公司工作七年，当时最终担任的职务是副总裁与海运事业开发负责人，负责大中华地区海运业务。

SONIA CHENG自公元2020年7月起担任TR(B)HK主任兼BRITANNIA香港办事处财务主任，负责企业法遵与监管通报、财务报表制作与其他财务相关事项。SONIA在香港与美国取得会计师资格，在保险业累积了长达18年以上的经验，担任过不同企业的财务主管职务，包括直接保险与再保险公司，财务分析管理方面的经验相当丰富。

香港分公司两个理赔团队的其他成员，还包括AMANDA CHEUNG、JI YOUNG KIM、NICOLE TSUI、EDWARD ALLSOP、JASON HO、MONICA LUO、EVA TANG与BIANCA ZHENG，他们将丰富的法务、海运与理算经验融入理赔处理流程。CONNIE CHAN是联络处工作的主要窗口，必要时，包括TIM与WING在内的其他理赔团队成员将提供充分的支持。BRITANNIA官网载有他们的联络资料：

[HTTPS://bit.ly/3AW27ME](https://bit.ly/3AW27ME)。EMILY CHUNG、REBECCA WONG与JENNY KWONG支持办事处的行政作业，TONY TANG则是为团队及TR其他亚洲办事处提供IT支持。

BRITANNIA香港分公司活动

一旦疫情限制放宽后，香港分公司将为会员与保险经纪人筹划一系列的活动，同时在办公室举行慈善活动，并纳入CSR计划的一部分。这张照片是香港分公司成员，他们已经准备就绪，欢迎受邀贵宾前来参加今年5月25日举办的会员午餐会。



理赔与法律

制裁、不可抗力与「合理努力」的范围



Georgiana Steiger,
新加坡船队经理
gsteiger@tindallriley.com

英国高等法院针对「合理努力」一词的范围提供了指引，并确认当事人无须接受非合同履行(NON-CONTRACTUAL PERFORMANCE)，以规避不可抗力条款之效力。

(MUR Shipping BV v RTI Ltd [2022] EWHC 467 (Comm))

公元2016年6月，船东与租佣船人签署运送契约(COA)，船东依约同意从几内亚运送几批铝矾土至乌克兰。运送契约约定了不可抗力条款，对不可抗力的定义包含以下：「系指...发出不可抗力通知之当事人，无法即刻控制的事态...受影响当事人在善尽合理努力下[无法]加以克服...。」

公元2018年4月6日，美国财政部海外资产控制办公室(OFAC)制裁租佣船人母公司，将该公司列入《特别指定国民和被封锁人员名单》。公元2018年4月10日，船东向租佣船人发出不可抗力通知，提到继续履行运送契约会违反制裁措施，并指出制裁措施不再允许依支付条款明确指定的美元来付款。

租佣船人驳斥该通知，表明母公司受到制裁并不影响货运作业，可改采欧元付款，而且船东为荷兰公司，并非受到制裁影响的...「美籍人士」。

船东不表同意，并且拒绝依运送契约指定其他船舶执行任务。租佣船人因此寻求替代吨数(alternative tonnage)，并在伦敦仲裁庭向船东提出损害赔偿索赔。



仲裁庭裁定租佣船人胜诉，依据理由为：船东如接受其提议改采欧元付款，可符合所约定的「合理努力」条款范围，并认定相较于以美元付款，以欧元付款是「完全可行的替代方案」。仲裁庭认为船东大可接受欧元付款且将不会承受任何损失，因为租佣船人可赔偿船东汇兑费用（租佣船人已表示会如此做到）。

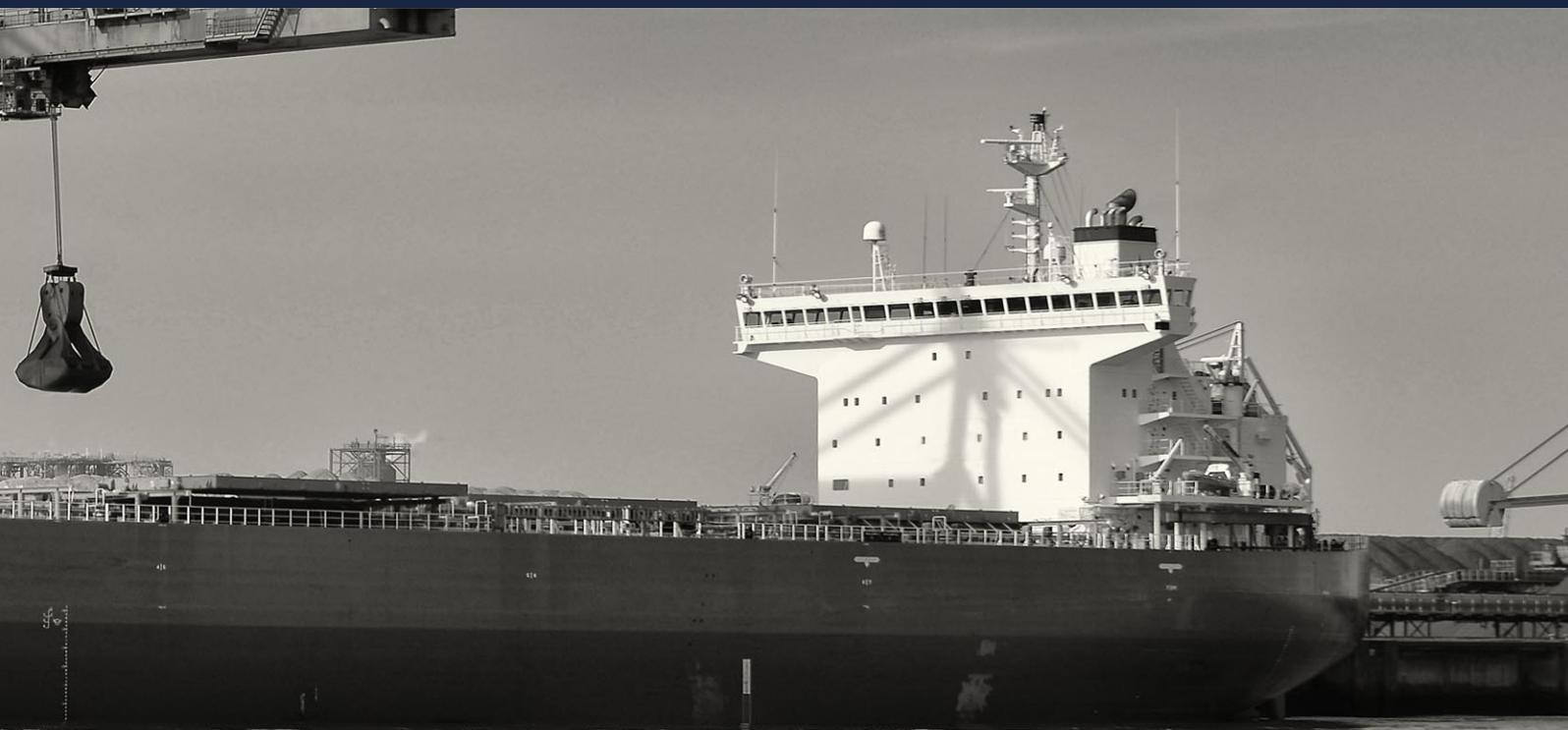
船东以「合理努力」是否能在运送契约要求应以美元付款下，扩大解释成接受改采欧元付款一事，上诉至英国高等法院。

高等法院同意船东主张并推翻仲裁庭决议。善尽「合理努力」的履约义务范围仅限于履约双方当事人在契约上同意的内容。高等法院裁定，接受欧元付款不等同「履约」，这项举动会超出所约定的「合理努力」条款范围。

法院表示契约有规范必须以指定货币付款，这是一项「重要契约给付义务」。所以，船东有权拒绝以其他货币付款，并要求以契约同意的货币支付。

本案说明了确保谨慎草拟不可抗力条款的重要性。在制裁措施盛行的当下，这些条款准确地反映出当事人的真意，尤其契约要求以美元付款时，更是至关重要。

判决结果同样引发关注，因为仲裁庭的决定反映出以偏商业方式解决争议，而法院则要考虑具体法律问题。



在没有提示已发给租佣船人的载货证券下交货：英国高等法院驳回错交货物索赔



Konstantinos Samaritis,
希腊部门主任
ksamaritis@tindallriley.com

英国高等法院近期审理的案件中，其中考虑到当船东与托运人之间签有租佣船契约时，代表船东发出载货证券给托运人的契约状态，以及在更替租佣船契约后将载货证券背书转让给第三方的效力(UNICREDIT BANK AG V EURONAV NV [2022] EWHC 957 (COMM) (THE SIENNA))。

案件背景

本案件之争议源自SIENNA轮从鹿特丹运送一批低硫燃油至富吉拉。该批货物的托运人亦是该船的原租佣船人。公元2020年2月19日，船长代表船东签发载货证券，证实运送货物已装船。该载货证券凭托运人或其受让人指示转交。

托运人/原租佣船人在出货后即售出货物。为该批货物之买方提供融资的银行，于公元2020年4月1日依其与买方之间的融资合约开立信用状。该合约规定，发给合约融资货物的载货证券，其涵盖之权利全数质押转让给银行。

银行与买方欲将货物转售给银行核准的下游买方，其条件是下游买方在发票日起90天内直接付款给银行，包括提示这些下游买方的发票。

托运人/原租佣船人收到货款后，依船东与买方在公元2020年4月6日签署的更替合约来更替租佣船契约。

该批货物于公元2020年4月26日至5月2日期间卸货，并透过STS转运至另外两艘船舶，期间没有提示载货证券正本。卸货时，载货证券仍在托运人/原租佣船人手中，亦尚未背书转让。

下游买方发票付款日为公元2020年7月26日与8月9日。银行在付款日即将到期时，才察觉买方有财务困难。托运人/原租佣船人于公元2020年8月7日将载货证券背书转让予银行，银行则于同年8月13日收到。

银行没有收到下游买方发票列出的应付全额货款，认为船东在未提示载货证券正本下，即将货物交给第三方，此举违反载货证券契约，导致其蒙受损失，于是在英国高等法院向船东提出求偿。

法律问题

法院面临的主要问题在于判断银行是否有权依载货证券提出货物错交之损害赔偿。由于货物托运人亦是租佣船人，载货证券在此仅作为收据之功能，而非检付于租佣船契约下的运送契约。然而，当签发给租佣船人的载货证券遭租佣船人背书转让给第三方时，载货证券确实转为运送人与被背书人之间的契约。本案，该载货证券并没有在托运人/原租佣船人仍是租佣船人时（租佣船契约先前已更替）背书转让给银行。所以，载货证券在背书之时，不是由现任租佣船人所持有。

银行的主张则是，更替合约仅是将租佣船契约的权利义务从托运人/原租佣船人转移给买方，并不影响载货证券作为运送契约之效力。船东主张此意见有误，并认为更替合约终结了船东与托运人/原租佣船人的契约关系，载货证券的用意并非从关系终结日起为双方建立新的关系。

法官裁定船东胜诉，签发给租佣船人的载货证券视同货物收据，而非运送契约。法官认为，更替租佣船契约的同时，船东与托运人/原租佣船人之间即建立了载货证券所载的新运送契约，此论点并没有法律根据—载货证券在此种情况下仍仅具收据功能。



法官同意船东的论点，也就是签发载货证券时，托运人/原租佣船人与船东不打算将双方契约关系载明于载货证券中，因为佣船契约已规范此契约关系。虽然在托运人/原租佣船人将载货证券背书转让给第三方时，双方真意可解释为船东与托运人/原租佣船人间的载货证券可规范船东与第三方的契约关系，但，缺乏理由去认定当更替租佣船契约之举导致船东与托运人/原租佣船人契约关系终止时，双方确实有意改由载货证券来规范这段契约关系。

因此，法官裁定，自公元2020年4月6日起至指控货物错交之前，该载货证券并不能做为船东与托运人/原租佣船人间之运送契约。银行无法基于取得载货证券之背书转让而有权兴讼，索赔因此败诉。

法院判定，即使是错交货物，银行所蒙受的损失并非因船东违反运送契约所导致。融资计划已设想在无需提示正本载货证券下交货，证据指出银行亦知情载货证券无法在交货前准备好，意味着默许在不提示载货证券下交货。



