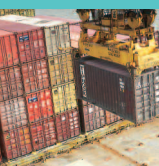


RISK WATCH



人员受伤

- 1 船员因操作高压机具受伤
- 2 偷渡客：近期案例
- 2 戴上硬顶安全帽的重要性



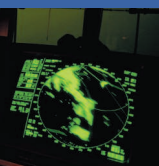
货柜及货物

- 3 大豆热损 - 承运往中国所生问题



损失防阻

- 4 损失防阻研讨会



航海及船艺

- 5 海盗：近期发生的攻击事件显示对航运界的威胁再起



法律

- 6 英国最高法院再次确认租船合同内关于安全港口保证之法律效力 OCEAN VICTORY 案例
- 7 因承租人指示延时造成货损之责任
- 8 关于货物处理作业之责任

船员因操作高压机具受伤



本协会最近处理件船员受伤案件，事故原因都是因为船员在清洁、修理或操作含有高压组件的机具时不慎受伤。

案例1

某三管轮正在更换废油柜的蒸器加热管线的密封垫片时，不幸右手及前臂被灼伤。他在打开管线的法兰接头以前已经先把进气阀和出气阀关上，但是却没有把管线里的热水排掉，导致热水直接泼洒在他的手臂及脸上。在此案例中，虽然该名管轮有戴上防护手套，但是管线排出的热气加上大量热水湿透了手套的防护层造成他的手被灼伤。

案例2

某木匠试图用手指清洁高压清洗机的喷嘴时，不慎同时碰到喷枪扳机造成手指严重割伤。该船员在事故发生当时穿戴着全套防护装备，但是喷出的高压水柱仍足以割伤他的手指。

案例3

某管轮实习生当他在做主机涡轮增压机例行保养工作时，不幸发生意外导致前额严重割伤。因为洗砂机槽瓣阀里的压力持续累积，而瓣阀口被砂粒及水蒸气堵塞住，使得洗砂机槽上的盖子受压弹出打到船员。因为洗砂机槽体本身没有装设压力计，所以负责保养作业的船员无从得知洗砂机槽是否已经减压，直到机槽上的盖子因受压过大而弹出。而且当时洗砂机槽不是直立式，所以盖子以相当的角度弹射出来。所幸当时实习生有戴着安全帽，否则这起意外事故可能会使得他丧命。

从以上这些案例所学习到的教训是，船员从事的工作若须用到高压设备或是从事修理/清洁高压机具时，必须做彻底的风险评估，以决定个别的工作项目需要使用何种安全防护设备。在上述的案例3，风险评估内容应包含下列各项：

- 停下来！
- 想一想 - 有哪些事可能会出错？
- 确保参与工作或从事监看任务的每一人都了解工作任务内容以及潜在的危险为何
- 洗砂机槽是否可能处于加压状态？
- 如果是处于加压状态，应以最谨慎的态度把槽体上的盖子事先移到槽顶的旁侧
- 确认槽体附近再没有其他人员 - 注意您身体后方！

以上案例也显示出当操作或使用高压设备时，应随时穿戴适当安全防护装备的重要性。

危险因素不一定都立即明显可见，但是却有引起人员受伤的实质风险，可能会造成致命的结果。所以事前做好充分的风险评估、严格遵守安全作业程序以及船员随时提高警觉，都是非常重要的防护措施。

人员受伤



偷渡客：近期案例

国际海事组织(IMO)于2011年所采纳的经修正版《1965年国际便利海上运输公约》将偷渡客定义为：

「未经船东或船长或任何其他负责人之同意，藏匿在船上或藏匿在随后装载上船之货物里之人，且在所藏匿之船离开港口后在船上被发现或在所藏匿之货物于抵达港口后正在卸船时被发现，并经船长向主管机关通报为偷渡客者。」

在最近几个月内，试图在西非港口登船的偷渡客在数量上有所增加。近期发生的案例包括：

案例1

某船于货物作业结束后开船前往港口锚地。有一艘岸方小艇前来靠泊在船边通报说该船的舵杆管通内有偷渡客。根据猜测，那些偷渡客是在该船通过防波堤之前趁着船艏甲板附近没有船员在场时登上该船。

船员找到3名偷渡客，随后由移民官署安排将那3人经由岸上遣返，但是该船仍因有偷渡客上船而被罚款。

案例2

某船结束货物作业后，也完成了例行的偷渡客检查工作。船上没有发现偷渡客。当该船要离开港区时，附近经过的渡船通知该船说发现有偷渡客进入该船的舵杆管通内。

船长于是联系当地船务代理由其协助安排让10名偷渡客下船。当地移民官署对该船罚款。

船舶须负责确保所有登船者皆持有适当文件并基于合法理由而获准上船。但是，要认出谁有可能是偷渡客或许不太容易，因为他们通常穿着与码头工人或其他岸上人员相同的衣服，想要辨识身分并指控其为偷渡客其实相当困难。目前的建议是，尽可能在舷梯底端就开始查核登船者的身分(亦即在其双脚踏上船之前)，并且在离港开航前彻底搜查船上是否有偷渡客。

除了这些所谓的「专业级」偷渡客以外，据报亦有一些当地公司及个人协助潜在的偷渡客进入港区及船舶。经常发生的情况是，只要给与岸上看守人员少许金钱就可以私下让未授权人士上船。

偷渡客若是经由舵杆管通登船就更难察觉他们的踪迹了，这时若有来自岸方/引水小艇的协助，或是很注意周遭动静的往来渡船经过船边做出善意提醒，就显得相当重要。

一旦发现船上有偷渡客，应尽快将其移离上岸，但纵使他们已离开船上，因此所生之罚款及相关费用或许相当可观。

在此特别提醒船员及船长，在船上所发现到的任何偷渡客应依照IMO准则予以对待处置。重要的是尽量避免造成船员被指控有任何触犯刑法的违法行为或过失的这种情况发生。

戴上硬顶安全帽的重要性

我们曾经在先前出刊的《风险观察家》及《健康观察家》里讨论过穿戴正确的个人防护装备(PPE)的重要性。



在所有种类的PPE里，硬顶安全帽应该算是最重要的装备，本协会最近处理的某案件确实显示出事故当时如果人员没有戴着硬顶安全帽就可能造成更严重的后果。

2017年1月22日那天，当二副正在调整控制阀的链条时，一阵大浪来袭灌入集管导致海浪击中他的背部。

他被海水推挤撞上楼梯，造成头部受伤。撞击力量极为强大，甚至使得他头上戴着的硬顶安全帽被严重撞凹。还好

该船只需要短暂偏航就可以安排用直升机把受伤的二副吊离船上以接受紧急医疗。检查结果发现他的头部受到外伤，头皮前侧也有撕裂伤。所幸的是他受伤程度并没有太严重，紧急治疗后的隔天就可以乘飞机离开。

若是当时没有戴上硬顶安全帽，很可能造成更严重的后果，此时所传达的讯息非常清楚—请随时确保您穿戴正确的个人防护装备。



大豆热损 - 承运往中国所生问题

本协会会员在近年内接获好几件运往中国港口之大豆热损的索赔案件。

这类索赔案件的求偿金额可能相当昂贵，因为大豆价格很高。仔细分析过这类索赔案件后，可以提出一些实务指引以供船员参考。

问题在哪里？

主要遇到的问题有两个，两者都与大豆货物装船运载前之品质有关：

- 1) 若大豆装船时温度超过摄氏30度，含水量超过11.5%，航程超过20天，发生自热及附带损害的风险会变得很高。
- 2) 大豆可能在装船前就已经发生热损或变黑现象。发货人可能会试图把潜在问题的货物与完好货物加以混合以减少损失。任何货物通常都有不合格或变色之容差率，但是若想要以目视方式来判定整票货物含有1%以内的变黑大豆(合格)而不是3%以内的变黑色大豆(不合格)，可能是相当困难的事。

这类货损通常要归究于海上航程中通风不良。但是货物若因通风不良导致汗湿受损，那可能只会影响到货载顶层的货物。若货损更广泛地均匀分布在货载各层，那就显示货损原因跟货物本身的品质有关。但是中国法院可能不会同意接纳这种看法，所以应尽可能提前采取预防措施。

哪些预防措施可以解决问题？

货物装船前

- 当船舶在南美或美国装载预定前往中国交货的大豆上船时，船员应更加小心，尤其是当下过一阵子雨后以及交货时间若是在8月到10月这段期间。
- 会员应尽可能要求发货人在货物装船前提出品质证书。证书内应记载含水量、异物、热损谷粒、全损谷粒及开边谷粒之数值。
- 若发货人无法提供证书，应要求其以书面方式确认货物之含水量。
- 若显然有货物含水量过高或装船前已受损等风险因素，或已确实发现问题，宜安排在装货港会同发货人共同取样货物以确认货物之平均含水量和温度。样本应予留存以供日后若有索赔案提出时再做详细检验。

货物装船时

- 在货物装船作业过程中应彻底检查货物，因为这时装船货物品质的有可能会不一样。应特别注意货物外观上是否有任何湿气或是有颜色发黑或结块的谷粒。
- 谨慎从事货物装船作业，一旦下雨应立即关闭货舱盖，并在航行日志及事实声明书里适当地记载相关作业行动。
- 在作业情况许可下，应检查货物温度及外观状况并加以记录，例如趁着货物装船作业的空档，尤其是如果有任何较长的延迟期间。

海上航行途中

- 在海上航行全程中应保存完整的通风记录。通风作业应把「三度规则」列入考虑，也就是说当外部温度比货物装船时温度至少低了摄氏3度时，就随时可以进行通风作业。相关记录里应记载货物温度、外部温度、以及白天及晚上时的确实通风设定资料。
- 在海上航行途中，应检查舱盖板排水阀是否有水气凝结，因其可能会造成货物自热现象。如有水气凝结应记录下来。
- 在海上航行途中，应随时考虑到安全上及作业上的条件限制，应尽可能检查货物外观状况及温度。

货物卸船时

- 如同货物装船作业一样，若货物卸船时有下雨，应将此事实予以记录并迅速关上货舱盖。
- 若作业时发现货物外观情状有异常问题，会员应立即通报协会，以便安排检验鉴定人员及任何其他专家到场协助。

若船长或船员有任何疑问，可立即经由当地通代连系本协会，必要时协会可提供指导建议。

损失防阻

损失防阻研讨会

本协会损失防阻部持续走访全球主要城市举办技术研讨会。



这一系列的研讨会颇受好评，研讨会模式也持续更新中，希冀能满足本协会会员需求。损失防阻部门团队人员不仅参与公开研讨会，也曾应会员要求参与会员举办之内部研讨会，或是拜访会员公司及在会员公司举办内部讲习，这些活动特别受到东南亚地区会员的欢迎。

本协会已经在武汉、什切青、台北及马尼拉等地，针对现职海员及岸际船务督导人员，举办过多次的技术研讨会。研讨会的主题在于说明有效风险评估之重要性并强调提升安全意识。近期的研讨会主题包括下列各项：

- 航行失误及资源管理，特别提醒与会者注意安全作业程序及船上作业实务是否妥当；
- 与货物有关议题，尤其是与危险品货物有关者；以及
- 海运界其他一般重点关切事项，例如《国际防止船舶造成污染公约》(MARPOL公约)的违规行为以及进入密闭空间。

本协会的损失防阻部门团队也设计了互动游戏，有时候会在研讨会上使用。在这些游戏情境中，由出席研讨会的某些

听众自愿上台参与角色扮演游戏，借着游戏内容说明船上执行适当的风险评估之必要性。角色扮演活动是研讨会里比较轻松有趣的项目，但仍带有严肃的教育主题，希望藉此提醒与会者有效的风险评估有助于避免发生严重的伤亡意外事故。

损失防阻部门团队所设计的研讨会课程还有另一个特色，那就是利用播放自制短片提供更丰富的课程内容。团队制作了两支情境短片。第一支短片的情节与驾驶台资源管理有关，其标题为「航行 - 回归基础」。另一支短片则提醒大家注意使用ECDIS时产生的相关问题，其标题为「ECDIS - 面临发生的事故」。这些影片是在全功能型操船模拟机上拍摄，由损失防阻部门团队人员在影片中扮演不同的角色。

「回归基础」这支短片的情节是参酌了不同类型船舶所发生的数起意外事故而把它们综合改编成以某集装箱船为主角的单一故事情节。把这种船做为主角的原因是我们发现到集装箱船碰撞港口码头这类事故有逐渐增长的趋势，而且有时候连岸边集装箱起重机（岸桥）也因船舶撞击码头而连带受损。

另一支关于ECDIS的影片则是根据英国海上事故调查局(MAIB)所公布的单一事件调查报告所制作。该影片所呈现的是船员使用ECDIS时出现哪些疏忽失误，并藉此提醒观众注意市场上有众多不同类型的ECDIS模组，其使用方式各有差异，且有不同的作业及目录模式。

技术研讨会系专为船员及船务督导人员所举办，因为他们是公司政策之实际实施者。但是我们也明了船员在努力从事及推广船上安全作业时，事实上必须遵守，而且也会受限于，公司经理人所建立之安全文化以及所提供之训练。有鉴于此，损失防阻部门团队调整了研讨会计划，针对会员公司内部的实际决策过程也规划了相关的研讨会。调整的结果包括把会员公司的资深管理阶层以及岸上指定专责人员(DPA)都列入为参与研讨会的对象。这些DPA研讨会已经在新加坡、孟买、金奈、香港、神户以及东京等地举办过。

近期所举办的DPA研讨会其主题都集中在「安全文化及风险评估」，在研讨会中会建议出席者探讨公司船员对于公司安全文化的了解及解读，带领各个小组讨论如何更有效地做风险评估，并且透

海盗：近期发生的攻击事件显示对航运界的威胁再起

由多国海军协同组成专责在国际海域打击海盗行动的「联合海上舰队」(CMF)于今年6月12日发布声明，确认该部队船只将增加在亚丁湾水域内之巡防行动。

读者可在下列网址查阅该声明全文：

www.goo.gl/pwG1vD

CMF加强行动是对于近期在该海域发生数起针对商船的攻击事件所作的回应，这些攻击事件简介如下：

•5月16日时，印度海军着手调查据称有2艘独桅小船及8艘小艇被用做亚丁湾内的海盗犯罪行为工具。在调查过程中有3艘小艇加速逃离现场，但其余船艇则被拦截搜索，船艇上被发现到的武器及弹药都被军方没收。

•5月31日时，有一艘油轮在曼德海峡(Bab al-Mandab Strait)遭人开枪攻击。该轮因遭到攻击而受损。船上的保安人员随后也开火予以回击，终于使得海盗放弃攻击离开现场。据报在攻击过程中有一艘攻击小艇突然爆

炸。攻击者使用爆炸物之目的为何仍不清楚。

•6月1日时，有另一艘油轮在阿曼湾(Gulf of Oman)遭遇6个武装海盗开枪攻击。船上的保安人员开枪警告后，尾随该轮的数艘小艇终于离去。

上述案例正足以提醒读者注意，亚丁湾内出没的海盗对于往来船只的安全仍然是危险因素。行经高风险区域的船只应继续遵照《最佳管理实务第4版》(BMP4)的建议采取必要防范措施，该刊物详细内容可参考本协会网站之海盗专页所提供之相关资讯，其连结网址如下：

www.goo.gl/4yh2fn



析DPAs和资深管理阶层根据ISM规章所应承担的法律责任。

损失防阻部门团队也开始采用电子投票设备在研讨会当场搜集出席者的反馈意见。从我们所搜集到的反馈意见来看，资深管理阶层对于训练、安全作业实务以及安全文化的认知有时与事实不符。举例而言，在总共240位出席者当中，有8%的人表示安全文化已经涵盖在公司的安全管理系统(SMS)所以他们认为无须特别具体地提醒船员注意。从这些研讨会所得到的结论以及所观察到的事实，将会以专文报导在协会出版的刊物里供会员传阅参考，日后举办类似的活动时也会再加以研讨。



英国最高法院再次确认租船合同内关于安全港口保证之法律效力OCEAN VICTORY案例

英国最高法院于2017年5月关于OCEAN VICTORY一案发布终审判决，针对租船合同内关于安全港口保证条款之含义为何此一问题，历经英国法院数年的诉讼争议，终于做出结论。这起争议源自该散装船于2006年10月在日本鹿岛港(Kashima)遭遇强风搁浅全损。

摘要

最高法院维持上诉法院在2015年所做的判决，上诉法院认为期租承租人下达航程指示要求该船前往鹿岛港卸货之当时，该港是安全港口。因此，期租承租人已遵守了论时租船合同内所约定之安全港口保证义务，故而无须对该船在鹿岛港随后发生的船舶及货物全损事故负责。

最高法院也维持了上诉法院关于另外一个议题的见解，该议题涉及在贝尔康(BARECON)格式之光船租赁合同下约定共同保险之效力如何。因此根据判决的结果，该船之登记船东及光船承租人，两者同时列名为该船之船壳及机器设备保险单之共同被保险人，皆不得向期租承租人索赔因该船全损所致之损失。光船承租人就该船全损对于登记船东所应负之责任，已因船壳及机器设备保险单下所为之保险给付而消灭，因此光船承租人及其代位保险人无法向期租承租人索赔。

最后，最高法院再次确认，依据1976年版《海事索赔责任限制公约》，期租承租人关于所租船舶之灭失或损害，不得依照所租船舶之吨位而限制其对船东应负之赔偿责任。

事实

OCEAN VICTORY轮为某登记船东所有，其将该船以光船租赁方式依1989年版贝尔康(BARECON 89)标准光船租船合同出租予其附属公司。根据该制式合同标准条款第12条之规定(BARECON 2001已改为第13条)，光船承租人应安排保险以承保船体风险并且必须把自己与船东列为共同被保险人。

光船承租人再将该船以期租方式转租给第三方。2006年9月时，期租承租人指示该船前往南非装载铁矿石准备要在日本鹿岛港卸货。该船于2006年10月驶抵鹿岛港的原物料码头，但是到了10月24日因长涌及强风效应，开始无法系稳在泊位。该船试图离港以躲避风浪但却不幸搁浅在鹿岛港航道里，最终全损。

船壳保险人关于该船之全损支付了大约7000万美金的保险赔偿给登记船东，并由船东及光船承租人将权利移转给船壳保险人。光船租赁合同及期租租船合同内都含有安全港口保证条款。取得代位权利的保险人向期租承租人以后者违反了安全港口保证义务为由，提出索赔，要求期租承租人赔偿船体保险人关于船壳全损所支付之保险赔偿。

期租承租人对此所提出的抗辩为鹿岛港是安全港口，船损是因为异常情况所造成；并试图主张光船承租人无须对登记船东负责，理由是索赔之损失已由船壳保险单承保，而该船体保险是登记船东及光船承租人所共同投保。

判决

租船合同下之安全港口保证义务

根据英国法，如果一个港口能让船舶在抵达、使用和离开的期间内，在没有异常情况时，不会遭逢纵有良好的航海技术及海艺技能亦无法避免的危险，则该港口即为安全港口。

要判断在哪个时间点是否违反了关于安全港口之保证义务，应以哪一日指示船舶前往该港口为准。安全港口保证并不是持续性的保证义务。它是对于船舶于未来抵达港口时的安全预测且推测港口处于正常状态；也就是当船舶将抵达该港口的特定时间，该港口的特质、特性、系统以及事务状态皆属正常。此时要探究的问题是，该港口对于该船从预期的角度来说是否为安全。如果答案是「是的，除非有异常状况」，那么就已遵守了安全港口的保证义务。

当本案首度于2013年由商业法院的法官听审时，法官判决鹿岛港不是安全港口，法官所持理由为当时的长涌和强烈的北风这两个天气现象，都是该港的共通特质，虽然法官也认为这两种天气现象同时发生，因而导致这起事故，其实是很罕见的情况，在过去35年以来显然未曾有这种情形发生。

2015年1月期租承租人就对其不利的判决结果提起上诉，由3名法官组成的上诉法院审理庭判决表示，下级法官应该探究长涌及强烈北风同时发生（「关键组合」），因而使得该船若停留在泊位会有危险但又无法安全地离开该港的这种现象，是否为异常情况，或者为该港之一般特质。

最高法院审判后同意所谓的「关键组合」测试基准，其在判决中表示异常情况显然是被排除在一般情况外。异常情况是超出了通常的范围且超乎预期。这样的异常情况是承租人未曾设想过的。当时的危险状况是否罕见且超乎预期，或者对于那艘特定船舶在该年度内的特定期间停靠那个特定的港口来说算是一般正常情况？

呈堂证据显示，当鹿岛港因强风使得船只无法航行时，该港从来没有任何一艘船在其原物料码头过于危险地受困于长浪，因而产生船损或断缆之风险。

最高法院的5位听审法官全体一致决定维持上诉法院的判决，认为鹿岛港同时出现长涌及强烈北风的现象对于该港来说是历史上极为罕见的情况，应被视为「异常情况」，所以期租承租人没有违反租船合同里的安全港口保证义务。

登记船东及期租承租人关于船体风险之共同保险

关于鹿岛港是安全港口的判决意味着上诉法院或最高法院都无须审酌由期租承租人所提出的关于共同保险之抗辩。但是为了完整地考量并裁判本案争议，上诉法院仍判决认定BARECON格式光船租赁合同所订之共同保险条款，在登记船东以及光船租赁人之间处理因船舶全损所产生之承保损失而言，仍应为规范双方的完整行为准则。有鉴于此，退万步言，纵使光船租赁人违反了租约中关于安全港口之保证义务，仍无须对登记船东负责，因为船东已同意把保险给付当作赔偿金而无须向光船租赁人求偿。

因此就逻辑上而言，光船租赁人并没有因为违反安全港口保证义务而蒙受任何损失，所以论时期租承租人对于光船承租人也就不须负责。故而期租承租人可以藉由技巧性的抗辩避免对该船之全损负责，而这个技巧性抗辩就是主张船东及光船租赁人之间另有协议，虽然期租承租人与该协议并无关系。

最高法院以多数决判定维持上诉法院之见解，但是有两位法官持反对意见，他们的论点颇有说服力，认为共同保险条款只限于处理关于保险给付之机制而不涉及当事人之间的实体权利，因此共同

保险条款不应排除以违约为由请求损害赔偿之权利。

责任限制

关于责任限制之议题，最高法院听审的法官全体一致的见解为(假设在纯理论的情境下，如果期租承租人违反了安全港口保证义务以至于必须负责)，1976年版《海事索赔责任限制公约》第2(1)(a)条(有关在船上发生或与船舶营运或救助作业直接相关的人身伤亡或财产的灭失或损害，以及由此引起的损失的索赔)之规定，其通常含义为主张责任限制之权利，不应扩及到以船舶吨位为基准所计算出之责任限制做为索赔上限。因此期租承租人对于OCEAN VICTORY轮之灭失应负之赔偿责任，不得主张以该船之吨位为基准所计算出之金额限制其赔偿责任。

结论

关于1976年版《海事索赔责任限制公约》所规定之责任限制，最高法院再次确认往昔之案例法见解，认为期租承租人对于所租船舶之损害或灭失不得以船舶吨位为基准所计算出之限额主张责任限制。

另一方面，最高法院关于船东及承租人在租船合同内约定之共同保险条款之效

力所为之判决，尚未成为定论，因仍有两位听审法官抱持不同意见。据了解，BIMCO目前正在研拟制定更新版的BARECON格式标准合同，以回应此议题。直到新版本标准合同被采纳之前，承租人还是应该咨询律师以决定应否修改现行的BARECON格式合同以保护船东对于承保损失得向光船承租人求偿之权利。

关于安全港口保证义务，最高法院维持上诉法院之判决，从承租人观点而言，此一见解颇受好评，因为下级商业法院的原审判决对于现代化且专为航运使用而建造的港口来说，会造成过度严苛的后果，因为从来没有人会把这样的港口视为不安全港口。

总而言之，船东对于可以藉由船长及船员的良好航海技术及海艺技能而得避免之危险所造成的损失，必须负担风险。而承租人则是对于特定船舶在特定时间预期会在指定港口地点时可预期遇到的一般正常的危险且良好航海技能也无法避免的危险所造成的损失，必须负担风险。船东及其最终的船壳保险人必须对因异常情况产生之危险所致损失负责。

因承租人指示延时造成货损之责任

在租船合同有并入1996年版《保赔协会间协议》(ICA)的情况下，期租承租人若想指示船舶于卸货港外长时间等待的话，应审慎考虑如此是否恰当。

英国上诉法院在Yangtze Xing Hua [Transgrain Shipping (Singapore) Pte Ltd 对Yangtze Navigation (Hong Kong) Co Ltd [2016] EWHC 3132 (Comm)]一案判决，期租承租人所为之指示，应被视为ICA第8条(d)项所规定之「行为」(Act)一词含义内。如此一来若货损是因承租人所为之指示所造成，则根据ICA之规定，关于货损之责任承租人应该被分配为负担100%的责任。

背景事实

承租人因未收到运送货物之货款，所以指示船舶在卸货港外停航等待了四个月以上的时间。当该船最终于2013年5月

进港卸货时，发现货物受损。其后货方向该船提出货损索赔。随后该索赔案以和解方式收场，然后船东基于租船合同条款向期租承租人追偿损失。

一般而言，因为租船合同已并入ICA，则关于货物索赔之责任(在船东及承租人之间)，应根据ICA第8条(d)项之规定予以分配。

第8条(d)项规定如下：

- 所有其他货损索赔应以50/50之比例由船东及承租人各自承担；
- 但若有明确且无可争辩之证据得以证明货损系由于一方或他方之「行为或疏忽」所致，则应由该行为方或疏忽方承担100%责任。

判决

仲裁庭所为之仲裁判断是承租人决定让该船延长停留在卸货港锚地，这样的决

定应属于ICA第8条(d)项所规定之「行为」，因此关于货物损害之责任应由承租人100%承担。

承租人对此仲裁判断提出上诉。法庭必须审理的法律争议点在于，第8条(d)项所规定之「行为」是否指因过失之可归责行为，或者是无论可归责否的任何行为。对此问题法庭在判决书说明，第8条(d)项之用语「行为」，应解作作为这个用词的一般和正常含义，无须考虑过失问题。因此，法庭判决认为仲裁庭对于第8条(d)项所规定之「行为」一词所做的解释是正确的，法庭据此驳回承租人提出的上诉。

根据了解，对法院之上述判决已提出上诉。

本协会感谢Thomas Cooper LLP法律事务所的William Stansfield律师协助撰写本文。

法律

关于货物处理作业之责任

2012年11月版的《风险观察家》曾刊出文章简要说明当租船合同条款约定将货物积载配舱责任移转到承租人时, 货物配舱人员应承担何种责任。这是商业交易上常见的实务作法, 请参考1946版《纽约物品交易所论时租船合同》(简称为NYPE 1946)第8条以及1994版《统一杂货租船合同 1994版》(简称为Gencon 1994 或金康合同)第5条(a)项之规定, 这两者皆将货物积载配舱责任移转到承租人身上。纵使货物积载配舱计画图是由船长制作或核可, 承租人可能还是必须对积载配舱不当所致之损失或损害负责, 除非船东或船长有明显的介入行为。关于这个议题, 以下两例可供有用参考。

钢卷货物之积载配舱

一批钢卷货物从中国运送到俄罗斯, 该批货载所签发之提单为1994年版康金提单(Congenbill 1994), 在其提单背面条款将海牙规则及Gencon1994租船合同予以并入, 该制式并入条款文字如下:「租船合同之所有条款及条件、自由权之约定及除外约定…在此一律予以并入。」

Gencon租船合同第5条约定:「货物应由承租人负责送至货舱内、积载及/或平舱、理货、绑扎及/或固定, 船东无论如何不承担任何风险、责任及费用。」

关于这票钢卷货物船长及大副制作了积载计画图, 但该计画图并不妥当, 因其遗漏未使用锁定钢卷以固定货物。由承租人雇用的当地码头工人把货物积载在船舱里, 没有使用任何锁定钢卷, 但是并无证据显示码头工人是按照船长所制作的货物积载计划图行事。虽然装货作业完毕后船长对于没有使用锁定钢卷的作法有表示忧虑, 但仍同意允许该船开航。该船于海上遭遇恶劣天气状况, 使得船身产生中等到严重程度的左右摇晃。货物积载开始出现位移, 导致钢卷

货物受损。其后货方于高等法院提起诉讼, 以船东未适当且谨慎地装船、积载、运送及照管货物为由, 向船东索赔货损。法院认为货物位移及所生货损系因未使用锁定钢卷所致。货物积载方式不适当, 因其不足以抵挡海上航程中可预见之天气状况。法院判定船东对于积载不当无须负责, 因为根据Gencon租船合同第5条之规定, 关于货物积载之责任已移转到承租人及货方, 且法院认定Gencon租船合同已被并入提单。此外, 船长或船东对于货物积载亦无明显的介入行为, 因为证据显示由承租人雇用的码头工人并未依照船长所制作的计画图来积载货物, 事实上他们是根据自己制作的计画图来积载货物。

本案例足以显示, 当承租人须负责货物积载时, 应依照货物系固手册之要求谨慎处理货物之积载及固定。纵使系由船东/船长制作货物积载计划图, 也应让承租人及其雇用之码头工人仔细检阅复核该积载计划图。

请参考「EEMS SOLAR轮」[2013]2 Lloyd's Rep 487案例

运送袋装白米

有一批袋装米从巴基斯坦运送到科特迪瓦。海牙规则及1990版法国欧隆谷类租船合同(Synacomex 90)已被并入相关之提单。

Synacomex 租船合同第5条约定:「货物应由发货人/承租人自付费用及风险以每个晴天工作日平均装船率1,500吨装船、平舱及/或积载…货物应由收货人/承租人自付费用及风险以每个晴天工作日平均装船率1,500吨卸船…积载应依船长指令及由其负责。」

货方以货物装船、运送或卸船时破损以及货物短卸为由, 在法院提起诉讼向船东索赔。船东承认依照Synacomex租船合同第5条关于船长责任之规定, 应由

其负责货物积载, 但同时抗辩主张, 该条款之「应由发货人/承租人自付费用及风险」以及「应由收货人/承租人自付费用及风险」等文字用语, 其含义应为关于货物装船及卸船之责任已移转至货方或承租人, 因此就袋装米因不良的装船或卸船作业所生货损而言, 应由货方负责。高等法院同意船方之主张, 认为Synacomex租船合同第5条关于由货方或承租人「自付费用及风险」之文字用语, 确实产生效果, 由此把因不良的装船或卸船作业所生货损之责任移转到承租人或货方身上, 所以船东对于因不良的装船或卸船作业所生货损, 无须负责。

本案例足以显示, 租船合同中关于货物作业之「费用及风险」的约定条款, 例如装船、积载及卸船等货物作业, 其效果将是, 关于这些货物作业之责任, 会从船东身上移转到承租人或货方。

请参考「SEA MIRROR轮」[2015]2 Lloyd's Rep 395案例