

风险观察家

2018年2月号

人身风险：认识我们的团队

航海与船艺：委内瑞拉：船员需要留意

不列颠协会的历史与最新消息

法规：国际油轮船东防止污染联盟(ITOPF)会员资格

法律：网络安全与《协会间纽约商品交易时期租船合同协议》



BRITANNIA P&I
TRUSTED SINCE 1855

编者的话

不列颠协会的使命是成为全球顶尖的防护与保赔协会。



欢迎阅读2018年度的第一期《风险观察家》。一月转眼间已结束，现在我们可以期待令人雀跃的新年度到来。本期将继续着眼于我们的第一线团队——此次要介绍的是「人身风险」（过去称为「人员受伤」）——也同时会介绍不列颠协会的起源。我们在姓名旁边放上个人头像照片，希望对会员有所帮助，且会员亦能更深入认识在本协会的全球业务中，为每一位会员提供最高品质服务的团队成员。

不列颠协会提供服务给会员及船员具有悠久的历史（实际上已有163年的历史）。在现有的环境下，由于船期紧凑而可能难以上岸休假，因此船员应妥善留意自己在船上的身心状态并确保安全，这一点甚为重要。船员协会等国际海员慈善组织非常乐意给予协助，我们亦鼓励所有船员检视我们赞助开发的「海上健康实现手机应用程式」。下一页将就此提供详细的介绍。

自从去年秋季本协会推出新的品牌标志以来，现在似乎是一个恰当的时机回顾不列颠协会的历史。我们的新标志蕴涵了重要的座右铭：「自1855年起即备受信任」，本刊第4页则回顾自Peter Tindall与John Riley成立第一家防护与保赔互助保险(P&I)协会起，到今天的不列颠船东责任互保协会，已走过了163个年头。我们对于协会的历史、传统与价值深感自豪，透过二十一世纪的整合方法，我们将持续提供世界级的优质服务。

A stylized white signature of Claire Myatt.

CLAIRE MYATT
编辑



编者的话：我们希望读者会喜欢最新一期的《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：publications@triley.co.uk

本协会与人身风险团队介绍

本协会的与人身风险部门负责处理所有关于船员、第三方、乘客与偷渡客的理赔案件，这些理赔案占本协会经手处理理赔案总数的28%，以及金额低于一百万美元之理赔案件的39%，因此，拥有一个强大的团队极为重要。不列颠协会非常幸运能拥有由一群卓越人士组成的团队，团队成员具备多年经验，随时准备协助会员处理理赔案件，并提供全方位的人身风险之相关建议。



ELLA HAGELL女士是部门总监，于1992年取得事务律师资格后，便在知名的海事法律事务所任职多年，期间曾于希腊比雷埃夫斯市工作14年。她于西元2008年返回英国后即加入本协会经理公司 Tindall Riley，在与补偿与防护险(P&I)及运费延滞费及抗辩险(FD&D)承保有关之业务均具有丰富的经验。自2014年起，她担任人员受伤（现称「人身风险」）部门总监，并且是本协会在国际互保协会集团之人员伤亡小组委员会(International Group Personal Injury Sub-Committee)之代表人。



ILKA BECK女士担任船队经理。她于2014年由另一家国际互保协会集团之防护与保赔协会，加盟本协会的人身风险团队，在处理所有人员相关之理赔事宜方面累积有8年以上的丰富经验。Ilka于2005年底从柏林移居至伦敦后，曾于两家律师事务所任职，负责处理人员受伤与其他理赔业务。Ilka在保险理赔处理方面已有长达十八年以上的经验。她在英格兰与威尔斯取得合格的事务律师资格，同时也是德国的合格律师 (Rechtsanwältin)，她现在也担任本协会于国际互保协会集团之职业伤病小组委员会(International Group Occupational Disease Sub-Committee)之代表人。



ANNE CASEY女士担任船队经理。她在1983年加入 Tindall Riley，在不同部门历练并累积丰富经验，1990年她加入人员受伤部门工作。她在人身风险团队里处理所有类型的理赔案。这些年来她在处理偷渡客案件方面累积了丰富的经验，加上其他船员相关理赔案，这已经成为她个人专业领域的专长。



GILLIAN LAM女士是理赔经理。她在伦敦完成航海、贸易与金融硕士学位后，进入香港一家船公司保险理赔部门任职，负责处理船壳及机器保险、货物与船员理赔案。2014年她回到伦敦后加入 Tindall Riley，主要负责船员伤病与偷渡客案件。她本身是广东人，也说得一口流利的中文，目前正善用空档准备事务律师资格考试。



JAN LEAVER先生担任理赔经理。在他于2012年3月加入 Tindall Riley工作以前，他曾为英国两家理赔追偿代理工作，负责处理货物保险公司理赔案件。当时他也负责处理监督全球的劳氏代理人 (Lloyd's Agents)。他在2017年4月加入人身风险团队任职，在此之前曾在本协会斯堪地那维亚与台湾团队工作5年，负责处理货物与财产损害理赔案件。



海上健康实现手机应用程序

由本协会赞助开发的「海上健康实现手机应用程序」是船员协会海上健康推广计划的一环，该程式收录一系列线上指导课程。本协会鼓励船员下载应用程序，以协助在海上生活期间维持个人健康。

如需更多资料，请上网浏览
www.sailors-society.org



协会最新消息

欧洲与亚洲论坛

这些区域论坛证明本协会以其在全球市场占有率的支持下，提供会员量身打造在地化服务的策略奏效。

欧洲论坛于雅典近郊的拉格尼西举行。今年迈入第21个年头的欧洲论坛，共有来自欧洲国家会员的52位代表出席共襄盛举，会中强调本协会将继续提供会员易于取得之个人化服务的承诺。该论坛同时宣布本协会将于2018年开设希腊办事处。

本协会执行长暨经理人Andrew Cutler先生表示：「在希腊举行欧洲论坛十分重要，因为希腊是许多全球主要船东所在地，其中有不少船东是本协会的会员。本协会开设希腊办事处的用意，是为了强化提供给现有以及未来的希腊会员更具个人化的服务。」

身兼本协会FD&D险主任及希腊会员理赔主任的Dale Hammond先生与身兼本协会核保部门总监及督导希腊会员承保业务的Simon Williams先生，将监督安排办事处开设事宜。



会员代表委员会(MRC)与董事会

会员代表委员会与不列颠协会董事会于去年十月于温哥华开会。会中宣布2018/19年度P&I险以及FD&D险的预缴保费都将不会有普增(General Increase)。

会中另外宣布决议再将1000万美元资本依所缴保费比例分派给于2017年10月17日英国标准时间午夜当时入会承保之船舶。

亚洲论坛已于香港举行，会中概述了本协会所施行的策略。这些策略包括了加强本协会区域市场形象的计画，尤其是本协会经理人近期已收购长期以来设于日本东京与神户的专属联络处 [现已更名为Tindall Riley (Britannia) Japan Ltd]。往后几个月将再陆续宣布其他重要事项，包括本协会在香港与新加坡即将推动的活动计画。

Andrew Cutler先生表示：「亚洲会员论坛是一项重要的活动，因为本协会半数以上的会员都位于这个区域。本协会在主要国家设置当地办公室，藉此强化提供给会员的个人化服务，可谓至关重要。」

在船上烤肉

在船上烤肉(BBQ)是非常流行且容易规划的社交活动。船员能够一起摆放桌椅，协助准备烤肉活动，然后共同享受非常美味的一餐。

但是，只要用到火，请务必切记船员正处理具有潜在危险性的情况及易燃物。

即使是简单的烤肉，都有可能酿成悲剧，我们在此分享一名会员在近期发生的真实案例：

- 全体船员预定在晚上举行烤肉活动
- 灭火器就在附近，水管已经连接至烤肉处附近的水龙头，而且附近也有已载水的水桶
- 两名干练水手(ABs)负责起火
- 他们准备了两罐一大(18公升)一小的油漆稀释剂，以协助起火烤肉

这就是迈向错误的起点

当干练水手们开始起火准备烤肉时，他们把大罐稀释剂倒入小罐后，用顶端包裹布料的棍棒沾取稀释剂以沾湿煤炭。相关报告指出，当时稀释剂容器与烤肉地点有些距离，然而其中一名干练水手因为疏忽导致两罐稀释剂起火/爆炸，造成该名干练水手全身80%重度烧伤。另一名干练水手则受到轻微烧伤。

为此，船舶偏离航线，将这两名干练水手送医急救，轻度烧伤者很快就出院，但是另一名重度烧伤的船员很遗憾地却由于并发症而在几天后过世。

这场悲剧证明仅仅是遵守消防预防方面之安全规范仍嫌不足。身边准备水桶、灭火器及水管仍无法防止意外发生 — 此例是由于实际点火方法酿成意外。



委内瑞拉：船员需要留意

委内瑞拉目前面临超高通胀及美元短缺，导致许多人的经济状况面临严峻挑战。如今有证据指出这可能鼓励第三方在船上放置毒品，藉此对船方罚款，或从该国走私毒品，亦或是利用船舶偷运毒品。

本协会获知近期数件毒品相关案件，都是在停靠于委内瑞拉拉克鲁斯港的船舶上发现。该国国家警卫队在船舶公用区域检验时发现毒品，据信是由第三方在港口上船时放入船内，藉以向船方罚款。

过去曾发生将毒品固定于船体的不同事件。现今，委内瑞拉的部分港口强制要求在出航前进行潜水验船以防范走私。现在又有报告指出，获派进行检验的潜水员会要求支付现金，否则将谎称该船曾经或即将用来走私毒品。

另外还有偷渡客上船的案例。不久前，有偷渡客在拉瓜伊拉港上船，船舶抵达下一港口时，发现偷渡客已经死亡。

本协会建议停靠委内瑞拉港口的所有船舶，对于登船的第三者提供警觉。船员应仔细监督所有上船者，并限制其进出重要区域，亦应监督第三方（包括公职人员在内）的一举一动。私人保安公司亦提供监视服务予停靠码头的船舶。本协会当地通代Globalpandi S.A.能够协助船东处理这些问题，必要时也可以提供进一步的实务指导建议。

给会员的建议

会员如有任何问题，欢迎直接联络本协会或当地通代。



Dated 1st March 1876

不列颠协会的历史

The Britannia Steam
Ship Insurance
Association Limited

and

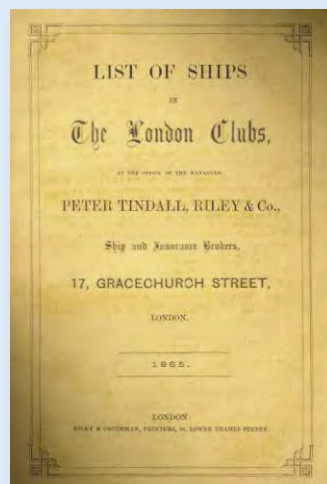
John Riley

Articles of Agreement

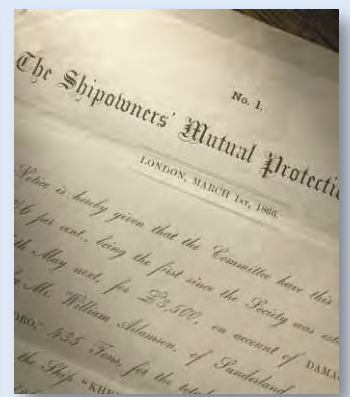
不列颠协会成立于1855年，当时的世界局势迥然不同 — 英、法两国在克里米亚半岛与俄国激战，探险家戴维利文斯通(David Livingstone)成为第一个亲眼目睹维多利亚瀑布的欧洲人，英国《每日电讯报》首刷出刊。苏伊士运河与卡提撒克号帆船都尚未竣工。



布洛克利的不列颠群岛行军记 — 一份「叙述性刊物介绍...值得赞扬的国内歌曲」



本协会1865年版承保规则



Peter Tindall, Riley & Co在西元1855年5月1日开始船东责任互保协会的管理工作



PAINTED BY W. J. HOPKINS. LONDON: PUBLISHED BY M. HUGGINS, MARINE PAINTER TO HIS LATE MAJESTY WILLIAM IV. 107, BULLHEAD PASSAGE, STREET. EXECUTED BY C. ROBINSON.

THE ARCHIMEDES.
 FITTED WITH MESSRS. SMITH'S PATENT SCREW PROPELLER.
 OFF THE COAST, ON HER TRIP FROM GRAVESEND TO PORTSMOUTH, WHICH WAS PERFORMED IN
 21 HOURS, AGAINST A FRESH BREEZE FROM THE WEST—MAY 18TH 1839.

STEAMER.
 Built by M. H. Wanshurst of Limehouse, for the Ship Propeller Company.
 23 JUNE 27 1839.

EXTREME LENGTH	125 FEET	DRAUGHT OF WATER FORWARD	9 FEET
LENGTH BETWEEN PERPENDICULARS	107 DO	BURTHEN IN TONS	250 TONS.
EXTREME BREADTH	22 - 6 IN	UNITED POWER OF ENGINE	210 HORSES.
DEPTH OF HOLD	13 DO	DIAMETER OF SREW	5 FT 6 IN
DRAUGHT OF WATER AFT	10 DO	LENGTH OF SCREW	5 FT

第一家船东责任互保协会系由PETER TINDALL, RILEY & CO.成立，经营者为JOHN RILEY（来自约克郡东区的一户农家，是家中十四名子女中的老么）及其堂兄弟PETER RILEY（家中经营船东与中介商业）。

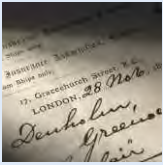
互保协会当初成立时仅承保帆船，不过在1871年时，Peter Tindall, Riley & Co成为承保铁制蒸汽船协会的专职经理人。「Britannia」的名称正是在这个时候出现，这是取材自十八世纪初期作为国家象征的经典人物，右手拿着三叉戟的Britannia成为海之女神，亦是国家的拟人化象征，对于正在寻找新名称来代表互保协会的Riley家族而言，Britannia显然是再自然不过的选择。



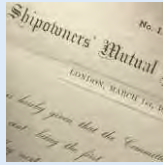
Peter Tindall, Riley & Co的第一间办公室位于格雷斯教堂街17号

1860年代时，互保协会的经营与现代大不相同。Tindall Riley & Co不仅在伦敦成立办事处，在桑德兰亦设有办事处。不列颠协会委员会共有七名董事，全部都是英国船东。在留存下来的董事会会议记录中，最早能回溯至1911年，当时这些记录都是写在单张手抄纸上。

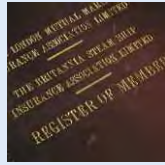
大事记



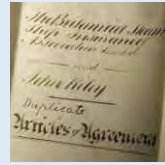
1855
Peter Tindall与John Riley成立船东责任互保协会。



1870
船东互保协会支付第一笔致死理赔金。



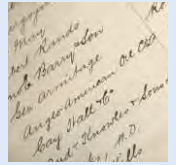
1871
协会更名为「不列颠船东责任互保协会」。



1876
不列颠协会提出担保，成立有限公司。



1899
包括不列颠协会在内的六家船东责任互保协会共同签署第一份费用摊配协议。



1901
安杰鲁美国石油公司（后来的埃克森美孚公司）成为不列颠协会的会员。



1911
茅利塔尼亚号的无线电定位设备适用范围高达200英里。

到了1876年，不列颠协会承保了三类险种，包括第一类的船壳及机器保险与第二类的运费保险。第三类保险业务则是目前广为人知且仍然存在的保险。十九世纪中期通过的法律，促使船东体认到因疏失导致死亡可能引发巨额赔偿。此情况导致保险条款范围扩大，不列颠协会在1870年支付第一笔人身死亡理赔。

随着蒸汽船的问世，这股趋势又带来另一种问题，由于操作这类新船舶的经验不足，导致船舶碰撞事件数量大增且愈发严重。有鉴于此，船体保险人将承保范围限制为四分之三的碰撞责任风险以因应之，这遂使得船东责任互保协会开始承保剩余的四分之一碰撞责任风险。同时，由于货物与船东持有利益开始出现明确的区隔，后者要求补偿货物责任保险的声浪愈来愈高，尤其是在法院开始作出判决，裁定船东不一定都可以主张提单的免责条款豁免赔偿责任。这股趋势持续至1899年改以不同形式呈现，不列颠协会在当年度与另外五家船东责任互保协会共同签署分摊协议，超过一万英镑的理赔金由这些协会们共同分摊。

Peter Tindall于西元1857年去世后，John Riley持续经营协会达半个世纪之久，最后于1898年退休。他的侄子EJ Riley于1876年进入公司。1974年，RT Riley在加拿大船东提名下接任经理人董事一职。他虽与前面几任经理人有关系，但这不过纯属巧合。直至今日，经理人的姓名仍保有Riley姓氏。

时序迅速来到2017年，不列颠协会持续扩展并着重在继续提供会员最佳的P&I及FD&D承保服务。

ITOPF

国际油轮船东防污染联盟(ITOPF)会员资格

我们藉此机会提醒全体会员，登记入会的船舶将自动成为国际油轮船东防止污染联盟(ITOPF)的会员(油轮)或附属会员(非油轮)。ITOPF将在会员遇到油污事故时提供协助。



国际油轮船东防污染联盟约于50年前成立，其宗旨是提供专业服务给油轮产业。这项服务现已提供给所有类型的船舶。该协会首要服务是因应船舶乘载油品、化学制剂与其他危险物质外漏而造成的污染。此项全球服务为全年全日无休。

这项服务一般是免费提供，但若是在船舶所属互保协会或船东要求下从事任务，则收取费用。

国际油轮船东防止污染联盟在事故现场的角色视乎事故状况而异，不过该联盟总是根据一致的科学方法提供咨询意见。其主要从事的任务包括下列一至数项：

- 提供关于油品、化学制剂与其他危险物质的潜在危机与影响之意见给全体当事人
- 建议并协助全体有关方最为合适的除污技术，其目的在于减轻任何损害
- 若船东必须负责展开因应作业时，协助其取得设备与除污之规划
- 从事公证、监督除污、并为全体当事人建议应变措施的技术性优点

- 调查对海洋环境与渔业的损害
- 建议能够减轻环境与经济损失的方法，包括复原方案

该联盟之宗旨是为了使持份者，针对已获得证明技术且最适合特殊情况的措施达成协议。如此一来可确保采用最有效的除污措施，并将损害减至最低。这同时意味着能在友善氛围下迅速处理后续理赔求偿事宜。

国际油轮船东防止污染联盟能够回应任何地点、任何规模的溢漏事件—任何溢漏事件都不该被轻忽。即使是最为简单的除污案件，都应致电给该联盟寻求协助，联盟所提供的资讯或影响力能够确保所采取的是最佳实际措施，亦能有效控制成本。国际油轮船东防止污染联盟还提供技术指导与网站资料，并针对所有类型的除污相关作业，安排教学活动与规划事宜。

如需更多资讯，请上网浏览：www.itopf.com

发生紧急事故时，请拨打国际油轮船东防止污染联盟专线：
+44(0)20 7566 6999 (办公时间)或
+44(0) 7623984606 (下班时间)

亦可联络本协会经理人。

网路安全与电子放货系统



虽然航运界逐渐意识到网路风险，不过英国法院截至目前为止所受理有关航运网路安全案件仍属少数。这也是为什么近期报导的GLENCORE控诉MSC一案引发关注的原因之一。

此案是有关承运人使用位于安特卫普的电子放货系统进行交货，却将货物放行至非有关方而引发之理赔案，该批货物是利用PIN代码而非提货单进行放货。PIN代码由电脑生成，并在交付提单后透过电子邮件发送给收货人，但是承运人的承运条款却规定，必须依提货单进行交货。英国高等法院判定，对于把货物交付给截取PIN代码之未获授权者，运送人必须负责。高等法院之判决已在《风险观察家》2016年4月号「理赔与法律」专栏中讨论过。

www.britanniapandi.com/publication/risk-watch-claims-legal-april-2017/

运送人在2017年5月提出上诉，上诉法院驳回上诉，并维持原判。在高等法院审理时，推论PIN代码可能是由于承运人电脑网路遭到骇客入侵而被截取。

然而，高等法院并未针对此点作出任何具体裁决。

承运人在上诉案审理时提出额外证据指出，PIN代码可能是收货人以及其位在安特卫普的代理之电脑网路遭到骇客入侵而被截取。然而，不论可能性如何，上诉法院表示由于运送人之提单条款规定必须依提货单交货，运送人却没有开立提货单，其决定依PIN代码放货就必须自负风险。因此，无论PIN代码是从收货人或其代理电脑网路遭到截取，承运人都无法免除货物交错人之责。

上诉法院的判决指出，除非运送人的承运条款明确授权依电子放货系统交货，且运输条款还包括如何处理相关潜在网路风险之条款，否则承运人将承担电子放货系统受到网路攻击而造成的货物灭失或损坏风险。此案还说明定期检视合同文件的必要性，如此才能跟上网路科技变迁的脚步，而使用电子放货系统即是一例。

```

if NOT %pass%== fakehack goto :incorrect_pass
if %pass%== fakehack goto :correct_pass</pre>

```

```

echo File rooting has been completed.
goto :hardcores</pre>

```

《协会间纽约商品交易时租船合同协议》有关之理赔

依《协会间纽约商品交易时租船合同协议》提出的索赔，尽管其意义直接明了，往往却变得复杂且耗费成本。伦敦第30/16号仲裁案正是说明实务上可能引发争议的最佳例子。



该案例的船舶在中东卸大豆时被扣押。扣押的原因是收货人主张货物结块受损而求偿一百万美元。船东在诉讼程序期间遇到困境。最后当地法院基于货物品质不佳，判决租船人必须对于货损索赔负责。

船东在伦敦开始进行仲裁，依ICA协议之规定求偿其已支付的诉讼/专家费用，因为该协议第3条规定，允许在「货损」情况下进行[关于收货人提出之索赔]抗辩时，取得合理发生的「诉讼、通代与专家」费用。

仲裁庭认为：

1 收货人未如租船人所主张，依照类似「寄托」（即是船东须依照收取时的同等实际状态送返货物）的外国法律概念来索赔。收货人是依提单规定提出索赔，此提单即为ICA协议第4条所规定的「承运合同」。

2 即使收货人索赔败诉，亦得追偿诉讼/专家费用。租船人主张不能取得补偿实为违反商业惯例；举例来说，若以10%和解索赔案件时能追偿取回诉讼/专家费用，但是若对索赔案件抗辩成功反而无法追偿取回此类费用，这样是不合乎道理的结果。此外，协议的第3条提到「抗辩时合理产生的」费用，即是预想到收货人之索赔求偿可能失败。所以，对于收货人提出之索赔若能抗辩成功，则应可据此追偿取回因抗辩所产生之诉讼/专家费用。

3 尽管仲裁庭不受地方法院事实裁决之约束，且能重新考量事证，仍可显见货物并不稳定/无法承受运输航程，因而发生自热并产生结块/船舶发汗/冷凝。所以有「明确且不容反驳之证据」，足以佐证货物索赔源自租船人之「行

为」，而根据ICA协议第8条(d)款之规定租船人必须对下列的这类行为百分之百负责：(1)命令并执行装货（根据租船合同应由其负责）且因此引发后续扣押/索赔求偿；以及/或(2)运输货物有自热倾向（即是租船合同不允许之货物）且因此产生延误/扣船之风险而根据租船合同船东不同意承担该风险者。（请一并参照Yantze Xing Hua [2016] EWHC 3132一案，此案情境类似，构成ICA协议第8条(d)款规定之租船人「行为」）。

4 最后，如果不适用ICA协议时（但ICA协议于本案有适用），船东仍可转为依照第8条规定之默示赔偿条款，追偿取回诉讼/技术性费用。

尽管此仲裁判断看似合理，却仍显示ICA索赔案件在实务上可能甚为复杂 — 这与ICA协议所试图达成的目标却完全相反。

感谢Ince & Co的Evangelos Catsambas提供这篇实用的文章。

T: +30 210 4551000 M: +30 6944 455 644

电子信箱:

evangelos.catsambas@incelaw.com





经理人: TINDALL RILEY (BRITANNIA) LIMITED
Regis House, 45 King William Steet
London EC4R 9AN
电话: +44 (0) 20 7407 3588
britanniapandi.com

不列颠船东责任互保协会
登记地址: Regis House, 45 King William Steet, London EC4R 9AN
英格兰与威尔斯登记号码: 10349
获英国审慎监管局授权
受英国金融监管局及审慎监管局管理