

# 風險觀察家

西元2018年2月號

人為風險：認識我們的團隊

航海與船藝：委內瑞拉：船員需要留意

不列顛協會的歷史與最新消息

法規：國際油輪船東防止汙染聯盟(ITOPF)會員資格

法律：網路安全與《協會間紐約物品交易所論時傭船契約協議》



BRITANNIA P&I  
TRUSTED SINCE 1855

## 編者的話

不列顛協會的使命是成為全球頂尖的防護與補償協會。



歡迎閱讀西元2018年度的第一期《風險觀察家》。一月轉眼間已結束，現在我們可以期待令人雀躍的新年度到來。本期將繼續著眼於我們的第一線團隊 — 此次要介紹的是「與人有關的風險」（過去稱為「人員受傷」） — 也同時會介紹不列顛協會的起源。我們在姓名旁邊放上個人頭像照片，希望對會員有所幫助，且會員亦能更深入認識在本協會的全球業務中，為每一位會員提供最高品質服務的團隊成員。

不列顛協會提供服務給會員及船員具有悠久的傳統（實際上已有163年的歷史）。在現有的環境下，由於船期緊湊而可能難以上岸休假，因此船員應妥善留意自己個人在船上的身心狀態並確保安全，這一點甚為重要。船員協會等國際海員慈善組織非常樂意給予協助，我們亦鼓勵所有船員檢視我們贊助開發的「海上健康實現手機應用程式」。下一頁將就此提供詳細的介紹。

自從去年秋季本協會推出新的品牌標誌以來，現在似乎是一個恰當的時機回顧不列顛協會的歷史。我們的新標誌蘊涵了重要的座右銘：「自西元1855年起即備受信任」，本刊第4頁則回顧自Peter Tindall與John Riley成立第一家防護與補償互助保險(P&I)協會起，到今天的不列顛船東責任互保協會，已走過了163個年頭。我們對於協會的歷史、傳統與價值深感自豪，透過二十一世紀的整合方法，我們將持續提供世界級的優質服務。

A stylized white signature of Claire Myatt on a dark blue background.

CLAIRE MYATT  
編輯

## 本協會與人身風險團隊介紹

本協會的人身風險部門負責處理所有關於船員、第三方、乘客與偷渡客的理賠案件，這些理賠案佔本協會經手處理理賠案總數的28%，以及金額低於一百萬美元之理賠案件的39%，因此，擁有一個堅強的團隊極為重要。不列顛協會非常幸運能擁有由一群卓越人士組成的團隊，團隊成員具備多年經驗，隨時準備協助會員處理理賠案，並提供全方位的人身風險之相關建議。



**ELLA HAGELL女士是部門主任**，於西元1992年取得事務律師資格後，便在知名的海事法律事務所任職多年，期間曾於希臘比雷埃夫斯市工作14年。她於西元2008年返回英格蘭後即加入本協會經理公司Tindall Riley，在與補償與防護險(P&I)及運費延滯費及抗辯險(FD&D)承保有關之業務均具有豐富的經驗。自西元2014年起，她擔任人員受傷（現稱「人身風險」）部門主管，並且是本協會在國際互保協會集團之人身傷亡小組委員會(International Group Personal Injury Sub-Committee)之代表人。



**ILKA BECK女士擔任船隊經理**。她於西元2014年離開國際互保協會集團之另一家防護與補償協會，轉而加入本協會的人身風險團隊，在處理所有人員相關之理賠事宜方面累積有8年以上的豐富經驗。Ilka於西元2005年底從柏林搬遷至倫敦後，曾於兩家律師事務所任職，負責處理人身傷亡與其他理賠業務。Ilka在保險理賠處理方面已有長達十八年以上的經驗。她在英格蘭與威爾斯取得合格的訴訟律師資格，同時也是德國的合格律師 (Rechtsanwältin)，她現在也擔任本協會於國際互保協會集團之職業傷病小組委員會(International Group Occupational Disease Sub-Committee)之代表人。



**ANNE CASEY女士係擔任船隊經理**。她在西元1983年加入Tindall Riley，在不同部門歷練並累積豐富經驗，直到西元1990年她加入人身受傷部門工作。她在人身風險團隊裡處理所有類型的理賠案。這些年來她在處理偷渡客案件方面累積了豐富的經驗，連同船員相關理賠案，這已經成為她個人專業領域的專長。



**GILLIAN LAM女士是理賠經理**。她在倫敦完成航海、貿易與金融碩士學位後，進入香港一家船公司保險理賠部門任職，負責處理船體與機具、貨物與船員理賠案。西元2014年她回到倫敦後加入Tindall Riley，主要負責船員傷病與偷渡客案件。她本身是廣東人，也說得一口流利的中文，目前正善用公餘時間準備訴訟律師資格考試。



**JAN LEAVER先生擔任理賠經理**。在他於西元2012年3月進入Tindall Riley工作以前，他曾為英國兩家理賠追償代理商工作，負責處理貨物保險公司理賠案件。當時他也負責處理監督全球的勞伊氏代理人(Lloyd's Agents)。他在西元2017年4月加入人身風險團隊任職，在此之前曾在本協會斯堪地那維亞與台灣團隊工作5年，負責處理貨物與財產損害理賠案件。



## 海上健康實現手機應用程式

由本協會贊助開發的「海上健康實現手機應用程式」是船員協會海上健康推廣計畫的一環，該程式收錄一系列線上指導課程。本協會鼓勵船員下載應用程式，以協助在海上生活期間維持個人健康。

如需更多資料，請上網瀏覽：

[www.sailors-society.org](http://www.sailors-society.org)



# 協會最新消息

## 歐洲與亞洲論壇

這些區域論壇證明本協會以其在全球市場佔有率的支持下，提供會員量身打造在地化服務的策略奏效。

**歐洲論壇**於雅典近郊的拉格尼西舉行。今年邁入第21個年頭的歐洲論壇，共有來自歐洲國家會員的52位代表出席共襄盛舉，會中強調本協會將繼續提供會員易於取得之個人化服務的承諾。該論壇同時宣布本協會將於西元2018年開設希臘辦事處。

本協會執行長暨經理人Andrew Cutler先生表示：「在希臘舉行歐洲論壇之所以重要，是因為希臘是許多全球主要船東所在地，其中有不少船東是本協會的會員。本協會開設希臘辦事處的用意，是為了強化提供給現有以及未來的希臘會員更具個人化的服務。」

身兼本協會FD&D險主任及希臘會員理賠主任的Dale Hammond先生與身兼本協會核保部門主任及督導希臘會員核保業務的Simon Williams先生，將監督安排辦事處開設事宜。

## 會員代表委員會(MRC)與董事會

會員代表委員會與不列顛協會董事會於去年十月於溫哥華開會。會中宣布西元2018/19年度P&I險以及FD&D險的預繳保費都將不會有普增(General Increase)。

會中另外宣布決議再將1000萬美元資本依所繳保費比例分派給於西元2017年10月17日英國標準時間午夜當時入會承保之船舶。

**亞洲論壇**已於香港舉行，會中概述了本協會所施行的策略。這些策略包括了加強本協會區域市場形象的計畫，尤其是本協會經理人近期已收購長期以來設於日本東京與神戶的專屬聯絡處(現已更名為Tindall Riley (Britannia) Japan Ltd)。往後幾個月將再陸續宣布其他重要事項，包括本協會在香港與新加坡即將推動的活動計畫。

Andrew Cutler先生表示：「亞洲會員論壇是一項重要的活動，因為本協會半數以上的會員都位於這個區域。本協會在主要國家設置當地辦公室，藉此強化提供給會員的個人化服務，可謂至關重要。」

## 在船上烤肉

在船上烤肉(BBQ)是非常流行且容易規劃的社交活動。船員能夠一起擺放桌椅，協助準備烤肉活動，然後共同享受非常美味的一餐。

但是，只要用到火，請務必切記船員正在處理具有潛在危險性的情況及易燃物。

即使是簡單的烤肉，都有可能釀成錯誤的悲劇，我們在此分享一名會員在近期發生的真實案例：

- 全體船員預定在晚上舉行烤肉活動
- 滅火器就在附近，水管已經連接至烤肉處附近的水龍頭，而且附近也有已裝水的水桶
- 兩名幹練水手(ABs)負責起火
- 他們準備了兩罐一大(18公升)一小的油漆稀釋劑，以協助起火烤肉

**這就是邁向錯誤的起點**



當幹練水手們開始起火準備烤肉時，他們把大罐稀釋劑倒入小罐後，用頂端包裹布料的棍棒沾取稀釋劑以沾濕煤炭。相關報告指出，當時稀釋劑容器與烤肉地點有些距離，然而其中一名幹練水手因為疏忽導致兩罐稀釋劑起火/爆炸，造成該名幹練水手全身80%重度燒傷。另一名幹練水手則受到輕微燒傷。

為此，船舶偏離航線，將這兩名幹練水手送醫急救，輕度燒傷者很快就出院，但是另一名重度燒傷的船員很遺憾地卻由於併發症而在幾天後過世。

這場悲劇證明僅僅是遵守消防預防方面之安全規範仍嫌不足。身邊準備水桶、滅火器及水管仍無法防止意外發生 — 此例是由於實際點火方法釀成意外。

## 委內瑞拉：船員需要留意

委內瑞拉目前面臨超高通膨及美元短缺，導致許多人的經濟狀況面臨嚴峻挑戰。如今有證據指出這可能鼓勵第三方在船上放置毒品，藉此對船方課處罰款，或從該國走私毒品，亦或是利用船舶偷渡毒品。

本協會獲知近期幾起毒品相關案件，都是在停靠於委內瑞拉拉克魯斯港的船舶上發現。該國國家警衛隊在船舶公用區域檢驗時發現毒品，據信是由第三方在港口上船時放入船內，藉以向船方罰款。

過去曾發生將毒品固定於船體的不同事件。現今，委內瑞拉的部分港口強制要求在出航前進行潛水驗船以防範走私。現在又有報告指出，獲派進行檢驗的潛水員會要求支付現金，否則將謊稱該船曾經或即將用來走私毒品。

另外還有偷渡客上船的案例。不久前，有偷渡客在拉瓜伊拉港上船，船舶抵達下一港口時，發現偷渡客已經死亡。

本協會建議停靠委內瑞拉港口的所有船舶，對於登船的第三者提供警覺。船員應仔細監督所有上船者，並限制其進出重要區域，亦應監督第三方（包括公職人員在內）的一舉一動。私人保全公司亦提供監視服務予停靠碼頭的船舶。本協會當地聯絡處Globalpandi S.A.能夠協助船東處理這些問題，必要時也可以提供進一步的實務指導建議。

### 給會員的建議

會員如有任何問題，歡迎直接聯絡本協會或當地聯絡處。



Dated 1<sup>st</sup> March 1876

# 不列顛協會的歷史

The Britannia Steam  
Ship Insurance  
Association Limited

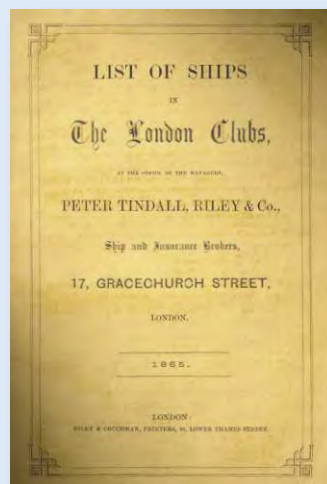
and  
John Riley

Articles of Agreement

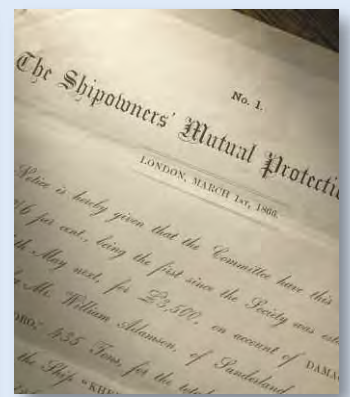
不列顛協會成立於西元1855年，當時的世界局勢迥然不同 — 英、法兩國在克里米亞半島與俄國激戰，探險家大衛李文斯頓(David Livingstone)成為第一個親眼目睹維多利亞瀑布的歐洲人，英國《每日電訊報》首刷出刊。蘇伊士運河與卡提沙克號帆船都尚未興建。



布洛克利的不列顛群島行軍記 — 一份「敘述性刊物介紹...值得讚揚的國內歌曲」



本協會1865年版承保規則



Peter Tindall, Riley & Co在西元1855年5月1日開始船東責任互保協會的管理工作



PAINTED BY W. J. HOPKINS. LONDON: PUBLISHED BY MR. HUGGINS, MARINE PAINTER TO HIS LATE MAJESTY WILLIAM IV. 10, LEADENHALL 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 18<sup>TH</sup> 1839.

**STEAMER.**  
Built by M. H. Wanshurst of Limehouse, for the Ship Propeller Company.  
JAMES'S GATE S.

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	250 HORSE.
DEPTH OF HOLD	13 DO.	DIAMETER OF SMOKE	5 FT 6 IN.
DRAUGHT OF WATER AFT	10 DO.	LENGTH OF DECK	5 FT

第一家船東責任互保協會係由PETER TINDALL, RILEY & CO.成立，經營者為JOHN RILEY（來自約克郡東區的一戶農家，是家中十四名子女中的老公）及其堂兄弟PETER RILEY（家中經營船東與仲介商事業）。

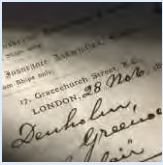
互保協會當初成立時僅承保帆船，不過在西元1871年時，Peter Tindall, Riley & Co成為承辦鐵製蒸汽船協會的專職經理人。「Britannia」的名稱正是在這個時候出現，這是取材自十八世紀初期作為國家象徵的經典人物，右手拿著三叉戟的Britannia成為海之女神，亦是國家的擬人化象徵，對於正在尋找新名稱來代表互保協會的Riley家族而言，Britannia顯然是再自然不過的選擇。



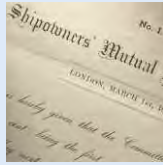
Peter Tindall, Riley & Co的第一間辦公室位於格雷斯教堂街17號

西元1860年代時，互保協會的經營與現代大不相同。Tindall Riley & Co不僅在倫敦成立辦事處，在桑德蘭亦設有辦事處。不列顛協會委員會共有七名董事，全部都是英國船東。在留存下來的董事會會議記錄中，最早能回溯至西元1911年，當時這些記錄都是寫在單張手抄紙上。

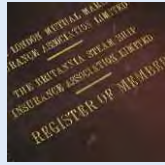
## 大事記



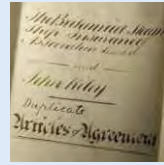
**1855**  
Peter Tindall與John Riley成立船東責任互保協會



**1870**  
船東互保協會支付第一筆致死理賠金



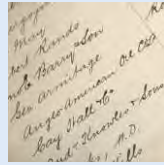
**1871**  
協會更名為「不列顛船東責任互保協會」



**1876**  
不列顛協會提出擔保，成立有限公司



**1899**  
包括不列顛協會在內的六家船東責任互保協會共同簽署第一份費用攤配協議



**1901**  
安傑魯美國石油公司(後來的埃克森美孚公司)成為不列顛協會的會員



**1911**  
茅利塔尼亞號的無線電定位設備適用範圍高達200英里

到了西元1876年，不列顛協會承保了三個種類的保險業務，包括第一類的船體機具保險與第二類的運費保險。第三類保險業務則是目前廣為人知且仍然存在的防護保險。十九世紀中期通過的法律，促使船東體認到因疏失導致死亡可能引發鉅額賠償。此情況導致保險條款範圍擴大，不列顛協會在西元1870年支付第一筆人身死亡理賠金。

隨著蒸汽船的問世，這股趨勢又帶來另一種問題，由於操作這類新船舶的經驗不足，導致船舶碰撞事件數量大增且愈發嚴重。有鑒於此，船體保險人將承保範圍限制為四分之三的碰撞責任風險以因應之，這遂使得船東責任互保協會開始承保剩餘的四分之一碰撞責任風險。同時，由於貨物與船東持有利益開始出現明確的區隔，後者要求補償（貨物）保險的聲浪愈來愈高，尤其是在法院開始作出判決，裁定船東不一定都可以主張提單的免責條款豁免賠償責任。這股趨勢持續至西元1899年改以不同形式呈現，不列顛協會在當年度與另外五家船東責任互保協會共同簽署攤配協議，超過一萬英鎊的理賠金由這些協會們共同分攤。

Peter Tindall於西元1857年去世後，John Riley持續經營協會達半個世紀之久，最後於西元1898年退休。他的姪子EJ Riley於西元1876年進入公司。西元1974年，RT Riley在加拿大船東提名下接任經理人董事一職。他雖與前面幾任經理人有關係，但這不過純屬巧合。直至今日，經理人的姓名仍保有Riley姓氏。

時序迅速來到西元2017年，不列顛協會持續擴展並著重在繼續提供會員最佳的P&I及FD&D承保服務。



# ITOPF

國際油輪船東防止污染聯盟(ITOPF)會員資格

我們藉此機會提醒全體會員，登記於本協會的船舶將自動成為國際油輪船東防止污染聯盟(ITOPF)的會員(油輪)或準會員(非油輪)。ITOPF將在會員遇到油污事故時提供協助。



國際油輪船東防止污染聯盟約於50年前成立，其宗旨是提供油輪產業專業服務。這項服務現已提供給所有類型的船舶。該協會首要服務是因應船舶乘載油品、化學製劑與其他危險物質外漏而造成的污染。此項全球服務為全年全日無休。

這項服務一般是免費提供，但若是在船舶所屬互保協會或船東要求下從事任務，則收取費用。

國際油輪船東防止污染聯盟在事故現場的任務視事故狀況而異，不過該聯盟總是根據一致的科學方法提供諮詢意見。其主要從事的任務包括下列一至數項：

- 提供關於油品、化學製劑與其他危險物質的可能結果與影響之意見給全體當事人
- 建議並協助全體當事人最為合適的除污技術，其目的在於減輕任何損害
- 若船東必須負責展開因應作業時，協助其取得設備與除污之規劃
- 從事公證、監督除污、並為全體當事人建議應變措施的技術性優點

- 調查對海洋環境與漁業的損害
- 建議能夠減輕環境與經濟損失的方法，包括復原方案

該聯盟之宗旨是為了使全體利害關係者，針對技術上已獲得證明且最適合特殊情況的措施達成協議。如此一來可確保採用最有效的除污措施，並將損害減至最低。這同時意味著能在友善氛圍下迅速處理後續理賠求償事宜。

**國際油輪船東防止污染聯盟能夠因應任何地點、任何規模的溢漏事件—任何溢漏事件都不該被輕忽。即使是最為簡單的除污案件，都應致電給該聯盟尋求協助，聯盟所提供的資訊或影響力能夠確保所採取的是最佳實際措施，亦能有效控制成本。國際油輪船東防止污染聯盟還提供技術指導與網站資料，並針對所有類型的除污相關作業，安排教學活動與規劃事宜。**

如需更多資料，請上網瀏覽：[www.itopf.com](http://www.itopf.com)

發生緊急事故時，請撥打國際油輪船東防止污染聯盟專線：  
+44(0)20 7566 6999 (上班時間)或  
+44(0) 7623984606 (下班時間)

亦可聯絡本協會經理人。

# 網路安全與電子放貨系統



雖然海運產業逐漸體認到網路風險，不過英國法院截至目前為止所受理有關海運之網路安全案件仍屬少數。這也是為什麼近期報導的GLENCORE控訴MSC一案引發關注的原因之一。

此案是有關海運運送人使用位於安特衛普的電子放貨系統進行交貨，卻將貨物交錯人而引發之理賠案，該批貨物是利用PIN代碼而非提貨單進行放貨。PIN代碼由電腦生成，並在交付提單後透過電子郵件發送給收貨人，但是運送人的運輸條款卻規定，必須依提貨單進行交貨。英國高等法院判定，對於把貨物交付給截取PIN代碼之未獲授權者，運送人必須負責。高等法院之判決已在《風險觀察家》西元2016年4月號「理賠與法律」專欄中討論過。

[www.britanniapandi.com/publication/risk-watch-claims-legal-april-2017/](http://www.britanniapandi.com/publication/risk-watch-claims-legal-april-2017/)

運送人在西元2017年5月提出上訴，上訴法院駁回上訴，並維持原判決。在高等法院審理時，推論為PIN代碼可能是由於運送人電腦網路遭到駭客入侵而被截取。

然而，高等法院並未針對此點作出任何具體裁決。

運送人在上訴案審理時提出額外事證指出，PIN代碼可能是收貨人以及其位在安特衛普的代理行之電腦網路遭到駭客入侵而被截取。然而，不論可能性如何，上訴法院表示由於運送人之提單條款規定必須依提貨單交貨，運送人卻沒有開立提貨單，其決定依PIN代碼交貨就必須自負風險。因此，無論PIN代碼是從收貨人或其代理行電腦網路遭到截取，運送人都無法免除貨物交錯人之責。

上訴法院的判決指出，除非運送人的運輸條款明確授權依電子放貨系統交貨，且運輸條款還包括如何處理相關潛在網路風險之條款，否則運送人將承擔電子放貨系統受到網路攻擊而造成的貨物滅失或毀損風險。此案還說明定期檢視契約文件的必要性，如此才能跟上網路科技變遷的腳步，而使用電子放貨系統即是一例。

```

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

```

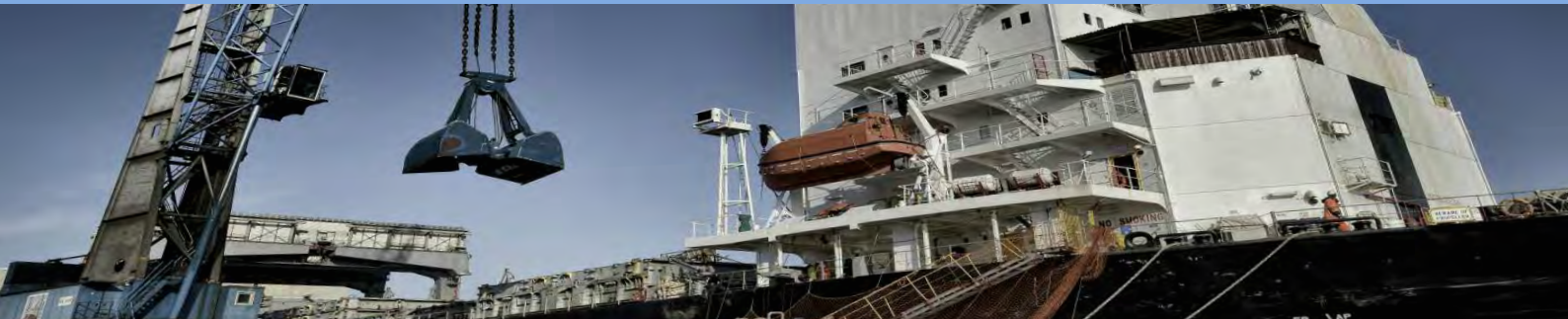
```

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

```

## 《協會間紐約物品交易所論時傭船契約協議》有關之理賠

依《協會間紐約物品交易所論時傭船契約協議》提出的理賠案，儘管其意義直接明瞭，往往卻變得複雜且耗費成本。倫敦第30/16號仲裁案正是說明實務上可能引發爭議的最佳例子。



該案例的船舶在中東卸貨大豆時被假扣押。假扣押的原因是收貨人主張貨物結塊受損而求償一百萬美元。船東在訴訟程序期間遇到困境。最後當地法院基於貨物品質不佳，判決傭船人必須對於貨損索賠負責。

船東在倫敦開始進行仲裁，依ICA協議之規定求償其已支付的訴訟/專家費用，因為該協議第3條規定，允許在「貨損」情況下進行[關於收貨人提出之索賠]抗辯時，取得合理發生的「訴訟、協會聯絡處與專家」費用。

仲裁庭認為：

**1** 收貨人未如傭船人所主張，依照類似「寄託」（即是船東須依照收取時的同等實際狀態送返貨物）的外國法律概念來索賠。收貨人是依提單規定提出索賠，此提單即為ICA協議第4條所規定的「運輸契約」。

**2** 即使收貨人索賠敗訴，亦得追償訴訟/專家費用。傭船人主張不能取得補償實為違反商業慣例；舉例來說，若以10%和解索賠案件時能追償取回訴訟/專家費用，但是若對索賠案件抗辯成功反而無法追償取回此類費用，這樣是不合乎道理的結果。此外，協議的第3條提到「抗辯時合理產生的」費用，即是預想到收貨人之索賠求償可能失敗。所以，對於收貨人提出之索賠若能抗辯成功，則應可據此追償取回因抗辯所產生之訴訟/專家費用。

**3** 儘管仲裁庭不受地方法院事實裁決之約束，且能重新考量事證，仍可顯見貨物並不穩定/無法承受運輸航程，因而發生自熱並產生結塊/船舶發汗/凝結。所以有「明確且不容反駁之證據」，足以佐證貨物索賠源自傭船人之「行

為」，而根據ICA協議第8條(d)款之規定傭船人必須對下列的這類行為百分之百負責：(1)命令並執行裝貨（根據傭船租約應由其負責）且因此引發後續扣押/索賠求償；以及/或(2)運輸貨物有自熱傾向（即是傭船租約不允許之貨物）且因此產生延誤/扣船之風險而根據傭船租約船東不同意承擔該風險者。（請一併參照Yantze Xing Hua [2016] EWHC 3132一案，此案情境類似，構成ICA協議第8條(d)款規定之傭船人「行為」）。

**4** 最後，如果不適用ICA協議時（但ICA協議於本案有適用），船東仍可轉為依照第8條規定之默示賠償條款，追償取回訴訟/技術性費用。

儘管此仲裁判斷看似合理，卻仍顯示ICA索賠案件在實務上可能甚為複雜 — 這與ICA協議所試圖達成的目標卻完全相反。

感謝Ince & Co的Evangelos Catsambas提供這篇實用的文章。

電話: +30 210 4551000

行動電話: +30 6944 455 644

電子信箱:

evangelos.catsambas@incelaw.com





經理人: TINDALL RILEY (BRITANNIA) LIMITED  
Regis House, 45 King William Steet  
London EC4R 9AN  
電話: +44 (0) 20 7407 3588  
[britanniapandi.com](http://britanniapandi.com)

不列顛船東責任互保協會  
登記地址: Regis House, 45 King William Steet, London EC4R 9AN  
英格蘭與威爾斯登記號碼: 10349  
獲英國審慎監管局授權  
受英國金融監管局及審慎監管局管理