

風險觀察家

西元2018年10月號

船員的手機應用程式 積極維護健康

哥本哈根辦事處 認識我們的北歐斯堪地那維亞團隊

損害防阻 硝酸銨基底肥料

法律分析 海牙規則訴訟時效與法律資訊更新

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



本協會在初秋之際帶來令人雀躍的好消息：B Denmark P&I正式成立，這也是本協會在哥本哈根新委任的專屬聯絡處。我們在B Denmark P&I的辦公室舉辦了迎賓會，辦公室設址於哥本哈根航運區域的中心 – 海勒魯普，本協會經理公司Tindall Riley (Britannia)董事長John Ridgway與執行長Andrew Cutler，連同B Denmark公司總經理Michael Boje-Larsen一同出席迎賓會，歡迎貴賓蒞臨新成立的辦公室。

本協會藉此機會在本期季刊第2頁與第3頁向各位介紹Michael，以及位於倫敦辦事處、由Jonathan Bott領導的北歐斯堪地那維亞團隊。丹麥市場佔本協會業務比重約為16%，因此開設新辦事處的用意在於重申本協會致力於保證該地區會員能得到最佳服務的承諾，同時掌握在該區域拓展與開發業務的完美契機。

在本協會近期宣布將在世界各地發展業務之後，丹麥辦事處隨之成立，包括此前於西元2017年4月在日本以及西元2018年6月與9月分別於香港及新加坡等地收購本協會原專屬聯絡處、以及同年秋季新開設的希臘辦事處。我們期待在往後幾期的風險觀察家中，能為各位讀者介紹所有新成立的辦事處。

此外，本協會甫於倫敦辦公室為41名會員舉辦年度不列顛防護與補償訓練週。會員代表來自17個國家，並分別代表31家不同的企業。訓練週活動的舉辦已有20年之久，本協會再次藉著這個絕佳的機會邀請會員到我們的倫敦辦公室參加為期一週的演講課程與社交活動，讓彼此有機會認識，並進行深入的交流。從明年開始，本協會將訓練週的舉辦時間從九月提前至六月中旬進行。欲取得本項活動的進一步訊息，歡迎隨時與我們聯絡。


CLAIRE MYATT
編輯



海上健康實現手機應用程式

船員協會推出的「海上健康實現手機應用程式」旨在透過各種互動式挑戰、運動與營養小秘訣，還有相關福利資訊，幫助船員改善並監督自身的健康。

 可在App Store取得

這款手機應用程式與iPhone和Android系統相容，免費下載。

 在Google Play商店取得

如需進一步資訊，請上網瀏覽：
sailors-society.org



接著，我們將簡短介紹這款手機應用程式是如何幫助您隨時掌握並追蹤在海上與在家的個人感受。

情緒追蹤

- 個人情緒如何影響行為？使用手機應用程式的追蹤功能，可監督日常心情及社交互動情形、飲食與運動計畫。
- 使用手機應用程式的筆記單元來寫日記。在海上有時難以與家人隨時保持聯絡，所以，何不寫下想告訴摯愛家人的重要故事，製作「充滿回憶的筆記」。
- 飲食會影響心情。手機應用程式的食譜單元帶來諸多思想糧食！
- 運動不僅能維持體能狀態，同時維護心靈健康。使用手機應用程式來保持體態吧！

隨時掌握資訊

- 檢視手機應用程式的體能單元，了解健康生活與營養小秘訣。
- 使用手機應用程式的資源單元，找出更多本地機構提供關於給您權利與福利方面的協助。
- 使用「Marine Traffic」網站提供的自動識別系統(AIS)資料追蹤自己的航程，並找出下一個停靠港口的實用資訊。
- 有意進一步改善自我健康與幸福感嗎？不妨花點時間瀏覽線上學習平台mywellnessatsea.com的介紹影片（以下有深入介紹）。

只需輕點一下，健康與幸福感隨之而來

船員協會的獲獎手機應用程式「海上健康實現」訓練程式提供電子學習課程，能幫助您維持身心健康，並打造璀璨的海上航行事業。

五項課程
互動式測驗與影片
線上支援服務

現在只要三美元就可以加入mywellnessatsea.com
wellness@sailors-society.org | +44(0) 2380 515950

在西元2018年12月15日之前完成第一項課程，就有機會贏得以下獎品：

首獎：100美元亞馬遜網站禮券

二獎：25美元亞馬遜網站禮券（四名）

完整活動條款詳列於 mywellnessatsea.com



不列顛協會北歐斯堪地那維亞理賠團隊與丹麥哥本哈根新設辦事處

本期的《風險觀察家》將向讀者們介紹本協會的北歐斯堪地那維亞理賠團隊。這個團隊所服務的丹麥與挪威會員總計約佔本協會會員數的16%以上。位於倫敦辦公室的團隊係由Jonathan Bott領導，他於Tindall Riley任職長達23年。同時，我們也非常榮幸在此介紹於哥本哈根新成立的專屬聯絡處：B Denmark P&I。

倫敦



JONATHAN BOTT 先生擔任防護與補償(P&I)保險理賠主任。他於1995年從市區的知名法律事務所轉職加入Tindall Riley。Jonathan是一名取得合法資格的律師，負責承辦各種P&I險與FD&D險理賠案，包括重大船舶碰撞及擱淺案。Jonathan最初在本協會的韓國團隊任職，之後分別負責日本和義大利理賠團隊的日常業務，時間長達10年左右，接著才在西元2010年8月轉調至北歐斯堪地那維亞團隊。



MICHAEL BIRD 先生擔任分區主任。他於西元1997年取得英國律師資格，曾為兩家知名的倫敦海事法律事務所工作。西元2007年加入Tindall Riley以後，Michael一直為本協會的北歐斯堪地那維亞會員提供服務，協助會員處理FD&D險、P&I險與CLH險等相關問題。Michael是本協會在波羅的海國際海運公會(BIMCO)文件記錄委員會的代表。



CLIVE DAVIES 先生擔任副主任，具有商船船長的資歷，曾在各種船舶上工作過，包括冷藏船、客輪、一般貨輪、超重貨物運輸船與液化石油氣(LPG)/氨氣運輸船等。在進入不列顛協會任職以前，他曾為Geest Line的大西洋貨運船隊工作。Clive於西元1987年12月加入本協會，負責處理各類P&I事故，範圍從冷藏船與化學貨輪理賠案到各種傷亡事故等。Clive以其豐富的經驗為其他團隊成員提供參考意見，並協助損害防阻團隊。



MIKE STEER 先生擔任副主任。Mike於西元2012年加入Tindall Riley之前，曾為兩家海事相互保險公司工作長達10年之久，其中一家公司隸屬於國際保賠集團的另一家協會。Mike是一位取得合法資格的律師，負責承辦各種P&I險及FD&D險理賠案範圍，包括船舶碰撞、擱淺與污染事故。他目前擔任本協會於國際互保協會集團之海上安全小組委員會以及污染小組委員會之代表人。



JOANNA MORGAN 女士擔任船隊經理。她是一名取得合法資格的英國律師，曾在海事法律事務所的海運團隊工作六年，並於西元2013年加入Tindall Riley。加入Tindall Riley之後，Joanna一直為本協會的北歐斯堪地那維亞會員提供服務，並負責處理P&I險、FD&D險與CLH險相關的理賠案件。



JUSTIN OLLEY 先生擔任船隊經理。他在南安普敦大學取得運輸、港口與環境碩士學位後，為一名位於倫敦的船東工作多年，負責處理理賠及投保事宜。自西元2007年加入Tindall Riley後，Justin一直任職於北歐斯堪地那維亞團隊，負責承辦海上/海事法理賠案與陸上理賠案。



ANDREW ATKIN 先生擔任理賠經理。他曾在勞依氏保險市場最大的貨物保險公司之一任職五年，負責承辦各種貨物理賠案並且與大規模貨方公司處理案件。在那之前，Andrew曾經在為遠東地區保險公司提供服務的國際性理賠代理公司的海事理賠部門工作過三年。

B DENMARK P&I – 哥本哈根



MICHAEL BOJE-LARSEN 先生擔任B Denmark P&I的總經理。Michael是一名律師，在海事法方面具有豐富的經驗，曾任職於國際保賠集團的另一家協會，也曾以私人名義執業。他在保險領域有二十多年的工作經驗，西元2000年初當他任職於某競爭對手協會時，被調往希臘為該協會成立辦事處，對我們的團隊帶來極有助益的專業技能。



RISHI CHOUDHURY 先生擔任副主任。在西元2006年加入Tindall Riley後，他為本協會之韓國會員提供服務，時間長達十二年。Rishi曾任職於瑞士的一家商品貿易集團的法務團隊，之後他遷移至倫敦，取得律師資格後，任職於一家海事法律事務所。Rishi將於秋天搬至哥本哈根，並以借調方式派任在B Denmark工作。

硝酸銨基底肥料 (無害)

儘管硝酸銨基底肥料被歸類為「無害」(ANBF(NH))，不過Purple Beach貨輪(2015年)與Cheshire貨輪(2017年)分別在運輸硝酸銨基底肥料時所發生的事故，突顯出此類貨物的潛在危險。由於貨物本身易於分解，因此分解過程中會導致貨艙充滿含氮與氨的有毒氣體，最終可能使得貨物發生爆炸。



感謝RESOLVE Salvage & Fire (Europe) Ltd.提供重製照片。

為了因應此類事故，國際海事組織(IMO)在西元2017年9月發出CCC.1/Circ.4號通告。該項通告強調在運送此類貨物時所應留意的一些關鍵要點與防範措施：

ow.ly/9LvR30IBvDX

該項通告特別提到，即使是歸類為C類（無害）貨物的硝酸銨基底肥料，仍應謹慎實行《國際海事固體散裝貨物章程》(IMSBC)附則1提到的相關預防措施。此外，該項通告亦規定在發生貨物分解時，應該採取的幾項具體措施；包括在發現貨物分解時盡速打開貨艙，以防止壓力的積聚並有助於貨物冷卻，從而阻止或延緩分解的過程。

該項通告亦提到歐洲肥料指引組織所發行的指引文件資訊，並針對硝酸銨基底肥料的海運運輸提供了相關建議：

ow.ly/K0vU30IBvGO

在本期季刊撰寫期間，德國聯邦海上事故調查局(BSU)仍在進行Purple Beach貨輪事故的船旗國事故調查，結論尚未公布。然而，英屬曼島船籍註冊處最近公布了Cheshire貨輪事故的最終事故調查報告：

ow.ly/Pylu30IBvIS

報告中突顯了幾個問題，並針對在運輸硝酸銨基底肥料（無害）時所應採取的防範措施提出建言：

- 儘管Cheshire貨輪運送的硝酸銨基底肥料歸類為「無害」且「不具維持性」，船上貨物仍然發生了熱分解現象，其過程有如一場災難。雖然盡全力應變處理該事故，該船最終還是宣告為推定全損。
- 在整趟航行期間，定期監看硝酸銨基底肥料貨物（例如相關趨勢數據之檢視）對於確認初期分解可能跡象著實重要，包括監看下列各項：
 - 溫度出現任何顯著的異常起伏。
 - 出現水，因為硝酸銨基底肥料在製造時通常含水量極少 (<0.5%)。
 - 相較於其他貨艙，含氧容積降低，因為氧氣被分解期間生成的氣體取代。
 - 惡臭味（可能是化學反應時產生氮氧化物與氨氣所導致）。

(ANBF)



- 會員的安全管理計畫應提供即時可用的硝酸銨基底肥料運送相關安全資訊，包括：
 - 可能發生分解的警示資料（例如：耗氧量、積水、肉眼可見的蒸氣、溫度上升、以及氨的氣味 – 在微量下即可辨識、發覺）。
 - 為確保有效抑制任何分解過程（包括最大通風、找出熱點位置、以及特別定向冷卻）所應採取的步驟。
- 如果發現貨物疑似正在進行分解時，應盡速聯絡貨物製造商，這點非常重要。製造商應能夠完全掌握貨物的化學成分，並且熟知貨物預期將會如何變化，因此應該能夠根據反饋意見與經驗提供最佳的建議。
- 分解過程可能導致在反應前鋒形成「基質」，這種基質可以留住持續反應所需的熱能，而這也助長了分解過程；因此，應該盡可能採取能夠防止此類基質形成的措施。
- 分解過程可能會排放出有毒氣體團。因此，在事故發生期間，人員應避免暴露於任何受到影響的區域。如果船員必須在這些區域進行作業時，必須在暴露期間穿戴自給式呼吸器(SCBA)與個人防護裝備(PPE)。

- 船舶機艙的通風系統如吸入任何分解產物，可能使渦輪增壓器濾網發生異味，造成缺氧以及廢氣溫度失衡，最後導致發動機突然跳電。
 - 船員應盡一切努力安全地操作船舶，盡可能將有毒氣體與分解產物暴露率減至最低。
 - 為防範有毒氣體從氣密孔進入起居艙空間，可能需要採取額外的對策與措施。
 - 渦輪增壓器濾網發出異味時，須由配戴個人防護裝備/自給式呼吸器之船員以手動方式清洗或拆除。
- 雖非強制規定，但裝載硝酸銨基底肥料貨物的船舶操作人員不妨考慮攜帶額外的專業設備，可協助偵測並因應任何分解事件。這類設備尤其包括：
 - 熱偵測設備、反射性紅外線溫度計、或是紅外線攝影機/分析設備
 - 高壓水槍(一般稱為「維克特高壓水槍」)
 - 額外自給式呼吸器

結語

對於所有的危險情況而言，預防就是最好的治療。如同國際海事組織於通告中所強調的，掌握分解過程以盡早發現問題才是關鍵所在。

雖然這不是一個簡單的過程，但若能迅速適時處理，即可妥善控制分解事件。因此，在航程期間定期監督貨物是非常重要的，這樣才能在貨物開始分解之初隨即察覺，並盡早採取行動，以防止情況惡化。

(nh)

含硫燃油的新規定 — 全新挑戰



由於《防止船舶污染國際公約》(MARPOL)全新低硫燃油規定即將於西元2020年1月1日實施，許多本協會的會員為求符合規定，均主動尋求不同的替代選項。使用低硫燃油(LSFO)是取代安裝脫硫設備的替代選項，而液態天然氣(LNG)一類的氣體產品同樣是考量選項之一。不列顛協會損害防阻團隊將於本文中針對選用何種方案向會員提出一些建言。

低硫燃油

從實務的觀點來看，使用低硫燃油是再明顯不過的選擇，因為只須將現有的燃油系統進行微幅的修整即可使用。然而，低硫燃油的特性可能不同於高硫燃油(HSFO)，也就是說，使用低硫燃油會引發作業上的問題。此外，低硫燃油的價格較高，選擇這個解決方案的花費相對地較為昂貴。由於預期低硫燃油需求將會攀升，未來低硫燃油的可取得性也引發關注。除此之外，尚有品質要求、相容性與安定性等問題。低硫混合燃油亦是關注的問題之一，因為截至目前為止尚未公布這些燃油的相關標準。

液化天然氣

由於液化天然氣(LNG)的供貨良好且目前的價格頗具競爭性，許多人認為這是燃油的主要替代選項之一，業界亦有許多業者已經完成安裝。其他優點還包括符合其他未來氣體排放限制，例如：氮氧化物與二氧化碳。然而，昂貴的發動機改裝費用以及為確保液化天然氣之供應與可取得性而建造的全球基礎設施則是主要疑慮所在。此外，使用液化天然氣做為燃油，須為船舶引進全新的操作程序，因此需要進行全面的風險評估，船員亦須接受全新的操作程序訓練。

廢氣淨化系統/脫硫設備

另一種選項是廢氣淨化系統(EGCS)，通常稱為脫硫設備，係用於淨化廢氣以降低排放量至相當於使用低硫燃油的排放標準。廢氣淨化系統的主要優點是業者能繼續使用較為便宜的高硫燃油。然而，有關脫硫設備的使用及其機型，已經引發不少問題。有些當地主管機關可能不允許使用這種開放迴路系統，僅允許使用封閉迴路系統。

另一個關注的問題是，如果脫硫設備損壞，船舶是否應視為不符合規定？國際海事組織(IMO)有關廢氣淨化系統指南之修正提案即指明，脫硫設備之損壞如為意外造成，不應將船舶視為不符合規定，且應允許其完成既有航程而無須偏離航道去進行修繕工作或是使用合格的船用燃油。但應立即將此事通知船旗國、相關港口及沿海國家，不得有所延誤。合格燃油的可取得性或者必要零件的運送，將視貿易區域而有其困難度，而且船舶是否獲准繼續進行航程仍是未知數。我們建議正在安裝脫硫設備的會員，在船上存放數量充足的零件備品，並留存完整的保養記錄，以便在損壞事件發生時，能向主管機關證明損壞係意外所致。

高硫燃油

另一項問題是自西元2020年1月1日起，高硫燃油的取得存在著不確定性。隨著海運業的大多數業者均預期將停用高硫燃油，因此全球市場需求量將大幅減少，煉油廠隨之減產是自然而然的結果。

蘇伊士運河： 昂貴拖船費的警告



結語

所以，應該怎麼選擇才好呢？其實這個問題的答案並不容易。某種解決方案可能適合於固定航線或定期船，而另一種解決方案可能適合於不定期船。會員需要進行徹底的評估，包括諮詢發動機製造商，藉此判斷何種替代方案最適合其營運模式。持續監督後續的發展也是極為重要的，因為一年前看似再清楚不過的選項可能一下子又變得不一樣了。

國際海事組織近期通過針對使用上限0.50%含硫燃油之船舶實施計畫發展指南草案。該指南目前仍為非強制性，但本協會仍鼓勵會員遵守，以確保妥善落實，並將計畫以書面方式明確記錄。行政單位與港口國主管機關日後進行檢驗以確認是否符合0.50%含硫上限規定時，即可將所實施的計畫納入考量。

如需進一步資訊，請隨時聯絡不列顛協會之損害防阻團隊。

事實：近期的一件理賠案突顯出在蘇伊士運河雇用拖船時，應該採取的實際步驟。在本案中，本協會會員的船舶在通過運河時，發動機發生一些問題。會員因此請求蘇伊士運河管理局(SCA)引水人上船，引水人接著要求拖船協助。隨後共有三艘拖船出現，船舶最終透過自身的動力通過運河，拖船並未給予任何實質的協助。一艘拖船於是直接離開，但是其餘兩艘則留下且護送船舶。

規則：蘇伊士運河管理局拖曳與護送相關航行規則第57條指出：

「在船舶通過運河期間，應於以下情況酌收拖船費：

(1) 蘇伊士運河管理局為了確保船舶或運河之安全而認為有其必要時，可要求任何船舶在通過運河期間，雇用一至數艘拖船。」

蘇伊士運河管理局似乎擔心如果發動機問題遲遲未決，接受護送的船舶以及後續船舶可能會受到延誤，而運河的安全亦會受到影響。蘇伊士運河管理局要求船方支付100,000美元的拖船發動費保證金。最後收取的金額為40,000美元，其中包括完全沒派上用場的第三艘拖船費25,000美元。蘇伊士運河管理局直到事件過後將近一個月才寄出發票，而事發當時該管理局完全沒有提到費用。當地聯絡處已告知這些費用符合蘇伊士運河管理局依據航行規則所制定的收費表，毫無商榷餘地。唯一能對費用提出異議的途徑就是提交法院判決。

建議：本協會提醒會員注意，當蘇伊士運河管理局引水人要求雇用拖船時，請特別留意。會員應從一開始就與引水人及蘇伊士運河管理局釐清對方表明需要使用的拖船數量、需要使用的理由、以及費用金額，以避免實際上不需要的拖船費用。

海牙規則訴訟時效之應用

高等法院近期接獲要求考量海牙規則第III條第6款所述的一年時效，是否適用於錯誤交付貨物之理賠案，以及在載貨證券所載地點以外的國家提起訴訟是否能作為中斷時效的充分理由。

裝載船用燃油貨物之船舶從非洲多哥共和國的洛梅駛向貝南共和國的科托努，根據傭船人指示，船舶利用船轉船裝卸在洛梅卸下貨物但當時並未提示載貨證券。

貨方主張錯誤交付貨物，並且在假扣押船舶後，開始在包括突尼西亞在內的幾個國家提起訴訟，針對錯誤交付一事求償。由於載貨證券併入傭船契約之準據法與管轄權條款，該條款規定英國準據法與高等法院具管轄權，所以這些訴訟因法院不具管轄權而遭到駁回。

船東後來在倫敦提起確認之訴，其主張根據海牙規則第III條第6款（以下稱「海牙規則」）之規定，任何在倫敦進行的訴訟應已罹於時效。

求償貨方反駁指稱，海牙規則第III條第6款所述的訴訟時效並不適用於未提示載貨證券而交貨的情況，而且無論如何，其已在突尼西亞提起訴訟。

海牙規則適用於裝貨至卸貨期間，而交貨則通常發生在卸貨之後。此外，海牙規則並未對運送人施加必須依載貨證券卸貨的任何義務。在缺乏此項義務下，貨方主張海牙規則不適用於未依載貨證券交貨的錯誤交付情況。

海牙規則第III條第6款規定：

「除非從貨物交付日或理應交付日起一年內提出訴訟，否則運送人與船舶在任何情況下都可免除對所有滅失或損害之一切責任。」

法院仔細檢視第III條第6款之用語，認定「在任何情況下」與「免除一切責任」的語句，就廣義而言足以涵蓋錯誤交付的求償。本案例的事實，也就是將燃油貨物卸載至無權取得的一方，顯然違反船東「...適當且謹慎裝載、處理、貯藏、運送、保管、照料與卸載運送貨物...」的義務（根據海牙規則第III條第2款）。

法院做出第III條第6款適用於錯誤交付求償的結論後，亦針對一年訴訟時效的創設目的加以考慮。一年時效的規定是對於提出求償的時效期施以全球統一性。果非如此，則時效長短會隨著載貨證券準據法及繫屬法院之不同而改變。法院指出，時效的規定會讓求償索賠達成終結定局。另一方面，如果不適用一年時效，船東

在此情況下應該可以決定使用更短的時效，就好像當年海牙規則生效實施以前的做法。

貨方亦試圖主張，儘管載貨證券已將傭船契約內規定的專屬英國準據法與法院管轄權條款予以併入，但在突尼西亞提起訴訟時，該時效已經中斷。

法院亦駁回此項論點。一般原則是載貨證券在簽署時，載貨證券之持有人必須被認定已經取得傭船契約，所以必須認定其已知悉傭船契約條款，尤其在本案例中，提出求償的是原始託運人。然而，法院確實承認，如果船東拒絕告知傭船契約條款，則併入載貨證券的條款將會變成無效。同樣地，求償方因非其責任之理由必須在另一管轄權提出求償時，法院雖然深感同情，卻由於沒有特殊狀況，所以海牙規則第III條第6款所指的「訴訟」以及專屬管轄權條款，應合併在一起加以解釋，因此，唯有在契約規定的法院提起「訴訟」，才視為在一年內已提起訴訟。

雖然本案例已經根據海牙規則做出裁定，但海牙威士比規則的相對應規定的用語為，自卸貨起一年後，「在任何情況下」將解除運送人的一切責任，所以其情況也是相同。

本案件目前仍在上訴法院進行上訴。

[Deep Sea Maritime Ltd. V Monjasa A/S \(The Alhani\) \[2018\] EWHC 1495.](#)

法律資訊更新： 近期案例摘要

劫船：船舶遭劫期間的營運成本可承認為共同海損

為確保遭劫船舶安全獲得釋放而支付的贖金可被承認為共同海損，這是長久以來所公認的，近期更有觀點認為扣留船舶的營運成本，亦能根據西元1974年約克安特衛普規則第F條獲得補償。

約克安特衛普規則第F條規定如下：「凡為替代原本可作為共同海損之費用而支付的額外費用，可承認為共同海損，並獲得補償，無須考慮對於其他有關方有無節省，惟其金額不得超過遭替代之共同海損費用。」

倫敦最高法院認定已於協商贖金期間發生之船用燃油、船員薪資與保養等營運費用，可以獲得補償，因為這些費用替代了更高贖金的支付。

The Longchamp [20178] UKSC 68

巴西：法院堅持「先付」規則

巴西貨物保險公司的委任律師團最近對外籍船東提出的貨物求償案雖獲勝訴，卻未能獲得法院宣告相關防護與補償協會對判決須負連帶責任。

律師團對船東已經獲得勝訴，卻未能在船東結束營業以前執行判決結果。由於沒有取得任何擔保，律師團遂對船東所屬的防護與補償協會提起訴訟求償。

初審法院與里約熱內盧國家上訴法院都駁回貨方律師的聲請。上訴法院依據的是補償規則（或「先付」規則），以及在原先的訴訟裡防護與補償協會並未被列為被告此一事實。

散裝貨物：海牙規則並無包裝限制

英國上訴法院近期確認，在「THE AQASIA」一案中，海牙規則第IV條第5款的責任限制條款不適用散裝貨物。第IV條第5款規定：「運送人或是船舶，在任何情況下對貨物或與貨物有關的滅失或損害，每包裝或每計費單位超過一百英鎊或與其等值的其他貨幣之部分，都不負責...」。

儘管普遍接受「包裝」是指運送的實際包裝，船東試著主張在魚粉一類的散裝貨物運輸案件裡，所謂的「單位」可以包括度量單位，例如公噸。

然而，上訴法院不同意並認定海牙規則所稱的「單位」是指貨物的實際品項，而非度量或運輸單位。

Vinnlustodin HF and Another v Sea Tank Shipping A/S (The 'Aqasia') [2018] 1 Lloyd's Law Rep. 530





經理公司: TINDALL RILEY (BRITANNIA) LIMITED
Regis House, 45 King William Steet
London EC4R 9AN
電話: +44 (0) 20 7407 3588
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