

风险观察家

公元2019年5月号

新加坡办事处 认识我们的BRITANNIA团队
力求安全(B SAFE) 全新海报活动正式展开
网络安全 BRITANNIA网络摄影机镜头盖
疲劳 许多事故的起因
法令更新 近期判决说明



BRITANNIA P&I
TRUSTED SINCE 1855

编者的话

BRITANNIA协会的使命是成为全球顶尖的防护与补偿协会



我们很高兴宣布BRITANNIA协会已获得香港与新加坡核发承保执照，可以透过当地办事处办理承保业务。香港已于去年底取得执照，新加坡则在今年一月底取得执照，这延续了我们在「在地思维、全球行动」的策略，进一步巩固在这两处重要中心的地位。

我们将在下一页介绍由执行长John O'Flaherty先生领导的新加坡办事处，下半年则将介绍香港办事处执行长Tim Fuller先生及其团队。

损害防阻团队与人为风险部门和市场营销部门携手合作，共同举办全新的海报活动，此次活动的主题为「力求安全(B SAFE)」。我们在往后几个月将刊载一系列安全相关海报，第一张海报随附于本期杂志，主要是为了警示读者们意识到网络安全的重要性，尤其建议读者在不使用计算机网络摄影机时将镜头遮盖。除了海报，我们还制作BRITANNIA协会网络摄影机镜头盖供使用，同样随附于本期杂志。

如果您尚未收到海报及网络摄影机镜头盖，或是想索取额外份数，请洽询出版品团队，我们将尽快寄给您。

本期杂志已增辟新单元，介绍近期的法律案件。为此，FD&D法务部门主管Dale Hammond先生一直与本协会各区域据点办公处的FD&D团队保持联系，并针对几件近期案例撰写报告，以凸显多个重要法律与实务议题。对于我们所刊载的所有文章，欢迎随时与个别作者联系，以了解相关议题的进一步细节与建议。

我们期待于年度防护与补偿训练周接待40多位与会者，过去20多年来都是在九月举行训练周，从今年开始训练周将于六月初举办。我们将在下一期的杂志提供详尽报导。

CLAIRE MYATT 女士
编辑

FPT/BW

BW

The logo for Risk Watch, consisting of the letters 'R' and 'W' in a stylized, bold, sans-serif font.

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。

认识我们的 新加坡团队

新加坡办事处在一月取得执照获准承办承保业务。该团队由Tindall Riley (BRITANNIA) Singapore (TR(B)S)公司管理，并由执行长John O'Flaherty先生领导。除了从事承保业务，该团队亦为BRITANNIA协会之亚洲、印度与澳洲会员处理所有P&I及FD&D方面的问题。此外，该团队也与我们在当地港口的联络处密切联系，协助在该区域营运的所有会员。



新加坡办事处执行长JOHN O'FLAHERTY先生 — John于公元2018年7月加入TR公司，负责本协会新加坡办事处的开设与管理。加入TR公司之前，John曾在中东担任保险经纪人一职近20年的时间，并曾在斯堪地那维亚地区的P&I协会以及一家亚洲大型船公司工作过，亦曾在皇家海军服役。



船队经理DEREK BIRCH先生 — Derek是一名英国律师，最近离开伦敦一家律师事务所转而加入BRITANNIA协会。在律师事务所任职期间，他负责为船东、租家及P&I协会处理租佃船合约纠纷及海运事故。Derek之前曾在另一家IG P&I协会工作数年，以及在荷兰以理赔专家身分在保险经纪公司任职。



财务和行政经理SALLY YANG女士 — Sally的工作包括会计、行政、人力资源和信息科技，并就关于审计、税务、商业统计与其他法定报告与法遵事务，负责与外部审计师与政府机关联络。她拥有会计和计算机文凭，目前正在准备取得进阶会计师资格。此外，Sally亦负责新加坡办事处的成立与开幕。



主要联络员AJIT KARANDE船长 — Ajit是一名船长，拥有11年的油轮航行经验，之后在新加坡港务局工作8年，担任引水人一职，尤其专精于新加坡海峡和马六甲海峡。他定期造访马来西亚东西部、印度尼西亚与越南，负责联系各级主管机关、公证人、律师，以及P&I联络处。



理赔经理NASIR SUBAHRIE船长 — Nasir拥有管理和法律学位、海事研究硕士学位及国际海事组织(IMO)海上事故调查资格。他是一名累积12年航海经验的船长，专精于石油、化学品和液化石油气油轮，并担任海事公证人长达19年的时间。他亦是巴哈马海事局船旗国检查员，并曾在BRITANNIA协会前任联络处Pandisea公司任职5年。



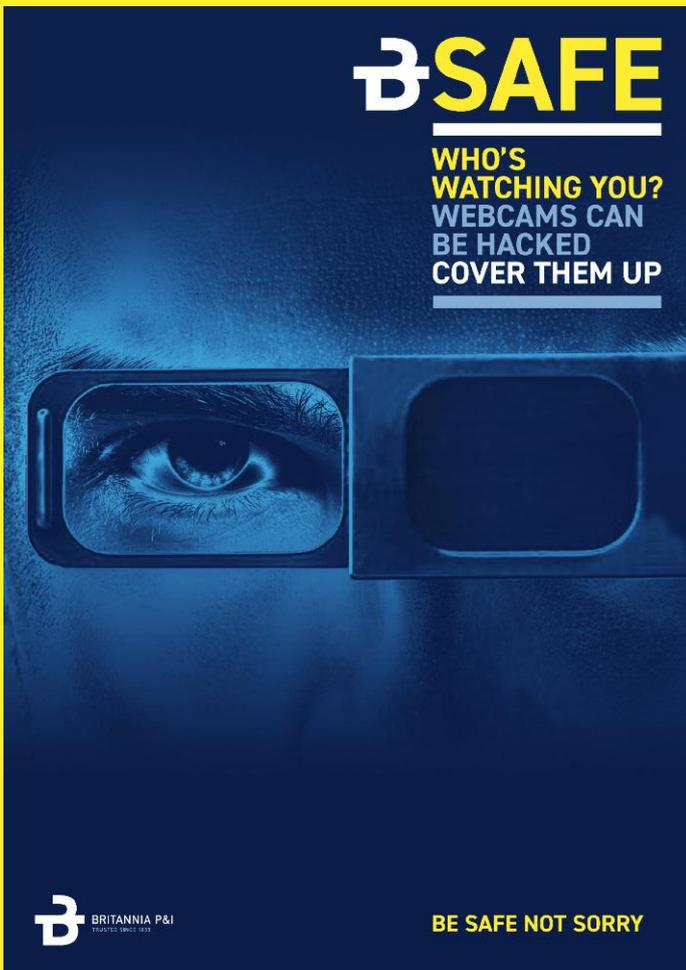
理赔副理VICTORIA MCFARLANE女士 — Victoria曾担任法务助理多年，处理过各种事务，包括人身伤害案件。她目前主要协助会员处理新加坡赔偿法令相关之人身伤害案件。Victoria具备职场卫生安全与降低个人伤害理赔额相关资格，并曾在BRITANNIA协会前任联络处Pandisea公司任职九年。



理赔副理SIVAKAMI MOORTHY RAMAN女士 — Siva在保险与理赔方面具有丰富的经验，曾任职于CAG与CAAS，负责其保险组合配置业务。她亦曾在一家大型保险经纪公司工作，处理保单续保、保险承保问题及各类理赔案。此外，她曾制定出不同的标准作业程序以利事故通报。Siva正在攻读保险经纪文凭，并曾在BRITANNIA协会前任联络处Pandisea公司任职八年半。

力求安全 (BSAFE)

我们非常荣幸推出最新的安全性海报活动：力求安全。我们的首张系列海报主要是提醒网络安全的问题，并呼吁大家在不使用计算机网络摄影机时，应遮盖摄影机镜头。



这虽然不是什么新的问题，不过最近美国联邦调查局局长表示他会遮盖他的计算机网络摄影机，并建议大家也这么做，这个问题随即引发大众的关注。脸书执行长马克·祖克柏也曾被拍到，他的网络摄影机贴着一片胶带。黑客能够透过许多种方式取得网络摄影机影像，之后便试图进行敲诈，并控制使用者。黑客声称能取得个人的私密照，威胁被害人付钱就公开照片。黑客还能使用网络摄影机监视个人与家庭，并窃听商业及私人对话。

为了协助您保护隐私，我们现随杂志寄上BRITANNIA网络摄影机镜头盖，这些镜头盖很容易就能贴附在计算机或笔记本电脑的网络摄影机上。当不使用网络摄影机时，可以滑动镜头盖遮住网络摄影机。如果您还没有收到网络摄影机镜头盖，或是想索取额外的份数，请与我们联系：publications@tindallriley.com

以下为提醒您注意在线安全的几个方式：

不点选可疑附档：即便看起来像是朋友或家人寄来的附档也一样，因为这些附文件是恶意软件的主要来源，尤其注意免费提供音乐、电视节目或影片下载的可疑网站。

随时使用防火墙：计算机应有内建防火墙，不过要确认防火墙已开启且定期更新。

使用功能强大的防病毒软件：可防范恶意软件与间谍软件，并确认定期更新。

保护无线连网安全并使用专用密码—切勿依赖路由器提供的默认密码。

与陌生人在线交谈或者接受非主动要求之技术协助时**要特别小心**。这可能会让黑客侵入您的计算机安装其程序并在网络摄影机动手脚，以便用来监视您。

BRITANNIA协会的最新损害防阻影片着重于船上对岸上之通讯

损害防阻部门已经制作全新影片，凸显船上与岸上之间清楚通讯的重要性，尤其特别强调船长与岸上船公司营运经理之间的互动。这段影片大致根据一艘驶离直布罗陀海岸的散货船搁浅事故实例，影片上是由BRITANNIA协会的损害防阻团队成员扮演关键角色。



损害防阻部门已经制作全新影片，凸显船上与岸上之间清楚通讯的重要性，尤其特别强调船长与岸上船公司营运经理之间的互动。这段影片大致根据一艘驶离直布罗陀海岸的散货船搁浅事故实例，影片上是由BRITANNIA协会的损害防阻团队成员扮演关键角色。

影片一开始是船舶与岸上营运经理讨论是否在直布罗陀港口外的开放锚地修理主机，或是要在遮蔽性较高的水域进行修理。后来决定在开放锚地进行修理作业，并明确表示做成这项决定主要取决于财务考虑- 在开放锚地进行修理的费用较为便宜。

轮机长告知船长维修约需要工作12个小时的时间。船长的理解是修理作业共需12个小时，因此，船长据此命令轮机长在天气良好的情况下展开维修工作。

然而，轮机长的实际意思是这项任务需要12个小时的工作时间-实际上总计需要的时间更长。

夜间的天气状况恶化，由于修理工作尚未完成，因此船舶无法驶离。

船长希望安排当地拖船的协助，但岸上营运经理却拒绝此项请求，他认定应由来自另一个国家被公司认可过的拖船公司提供拖船。当拖船抵达时，天气状况已转趋恶化，该船随后搁浅。

从这段影片学到的教训是，船舶与岸上人员之间的沟通需要清楚明确。此外，影片还呈现船长的权力因营运经理而严重受阻，导致船舶最后搁浅。

船公司的安全管理系统(SMS)应有明确之声明，强调ISM规则第5.2章有关船长权力之规定。

该影片目前已发布在BRITANNIA的网站：
britanniapandi.com/videos



船对船人员转移 — 安全进行的方式



Jacob Damgaard
jdamgaard@tindalriley.com



损害预防团队收到数名会员之询问，有关船舶间人员转移的最佳方法。其实人员转移有几种不同的方法，不过最重要的是确保每一次的转移都安全无虞。我们在这篇文章列出了应考虑的问题以及应留意的危险。

没有两项作业是完全相同的，每一种类型的作业都隐藏着各种风险因素，我们在此处列出几项需要考虑的重点：

核准

事先与船旗国、船级协会与港口国确认，了解在其领海内转移人员是否有任何特别要求。

设备

选择合适的转移设备非常重要，而且必须根据制造商的指示进行妥善的维护，并作为船舶规划维护系统(PMS)的一部分。

起重机：如果使用船舶软吊管或补给品吊车时，必须在人员转移前先将机器设备升级。船级协会能提供确切细节，其中包括安装下列各项：

- 制动器故障时的辅助制动系统
- 电源故障时的手动强制操作
- 起重机吊钩上的安全锁扣

吊篮：由于形状的缘故，人员转移用平台通常被称为「吊篮」，而且有许多不同类型的转移吊篮可用。不论是哪一种类型的吊篮，均须经过核准和验证才能用来运送人员，且不得用于其他目的，例如：工作平台。考虑每一艘船的设计，吊篮的类型取决于运送人数与设备的数量。重量必须均匀分布，才能确保吊篮不会倾斜，控制绳(tag lines)一般会连接至每一侧以便控制吊篮。控制绳不可以太长，否则绳子可能缠绕在吊篮周围或卡住其他设备，降低吊篮的稳定性。

转移计划

应事先拟定人员转移之计划，并纳入船舶安全管理系统(SMS)的一部分。该项计划必须包含整个作业的详尽风险评估，并且取得两艘船舶船长之核准，并传达给全体相关人员得知。该计划应确认所有风险，包括设备预先测试，明确沟通管道及紧急情况下的应变措施。风险评估应考虑：

- 预期天气状况
- 两艘船的移动路线
- 全体相关人员正确使用个人防护装备
- 吊升高度，接载净间隙与着陆区域的定义

全体相关人员必须了解转移计划的内容，并对所有作业方面感到安全无虞。船舶之间的人员转移过程可能会使人感到畏惧，因此除非被转移之人员觉得安全无虞，否则不应强迫转移。

训练

全体相关人员必须体认到自身的工作职责，并接受所有作业相关面的适当训练。特别是起重机操作员必须具备丰富的经验，并充分熟悉起重机及吊升设备的正确用法与能力。使用吊篮者必须熟悉各种特定类型的吊篮，如何上、下吊篮以及固定所有松脱零件。他们还必须知道在紧急情况的因应措施。

结论

海上的两艘船舶间人员转移始终存在着风险。但是，如同所有作业一样，人员转移必须使用通过验证且经妥善维护的设备，并拟定涵盖全面风险评估的综合计划。

你累了 吗？



Neale Rodrigues
nrodrigues@tindallriley.com

疲劳对船员的影响

多份事故报告均提到疲劳是主要促因。国际海事组织(IMO)海事安全委员会已经发行一套新的指导文件(MSC.1/CIRC.1598)，协助每一个人了解自身在疲劳问题管理所扮演的角色与责任。

国际海事组织对于疲劳的定义如下：

「一种由睡眠不足、长时间失眠、工作/休息需求未与生理时钟同步、以及身心或情绪紧绷而影响生理或心理状态，从而降低安全操作船舶或执行安全相关职责的警觉心与能力。」

疲劳与人身伤害、船舶搁浅及其他「有惊无险」事故有着直接的关联性。MAIB的调查报告提到下列例子：

- 在航行中，值班船副在午夜换班当值后不久随即睡着。这艘船舶继续航行3个多小时后搁浅。

- 在另一起搁浅事故中，经调查发现正在值班的大副睡着了，而他在前一个港口已经连续工作17个小时。船上的工作时数和休息时数的日志登录数据都是伪编的。

人们通常不愿意承认自己感觉很疲倦，而这也开始影响到执行工作的能力，特别是履行值班的职责。

国际海事组织的指导文件全文可于此网页读取：
<http://ow.ly/F3fY30oGyvc>

如同所有建议，这些指导文件需要根据每一艘船舶的个别船上情况、检视航行路线、船员人数以及工作要求而予以修订。

个案研究

我们在最近举行的一场损害防阻座谈会上讨论到疲劳问题，听众之中有一位船长与我们分享，他虽已依照公司的SMS程序进行疲劳管理，但认为他却因此而蒙受损失。

船舶一整天几乎都停靠在港口，而船上的全体工作人员都很卖力工作。船舶最终驶离泊位时，由于每一个人都已疲累不堪，船长因此在一处安全锚地下锚停船3小时，以便值班人员可以获得休息，之后再继续向前航行。这个作法符合SMS指导原则。

船舶准时抵达下一个港口且在受载期日(laycan)之内，公司经理并未提到下锚停船3个小时之事。然而，当船长合约结束时，他没有获得续聘（尽管已为公司工作多年且从未发生事故），他认为这与他决定让全体人员休息一事有关。

结论

有效疲劳管理的责任必须是共同分担的。船员必须负责评估自身的疲劳程度，并准确纪录睡眠时间。另一方面，资深船副与岸上管理阶层必须确保已建立有效的制度，将疲劳对于全体船员与作业的影响纳入考虑。



航行规划与不适航性 – CMA CGM LIBRA轮案件



Konstantinos Samaritis
ksamaritis@tindaltriley.com

英国海事法庭在ALIZE 1954 V ALLIANZ ELEMENTAR VERSICHERUNGS AG(CMA CGM LIBRA)[2019] EWHC 481(ADMLTY)一案中所为的判决，提醒众人注意在航程开始前谨慎并正确规划航线的重要性。

公元2011年5月17日，CMA CGM LIBRA (以下称「该船」) 装载价值逾五亿美元的货柜货物，船上共有接近8,000吨燃料，在驶离中国厦门港时搁浅。

该船搁浅在海图标示水深超过30公尺的区域浅滩，当时已偏离浮标航道行驶。浅滩并未标示在当时的海图上。然而，英国海测局在该船搁浅前五个月有发行一份海员航行通告，确认已疏浚航道之海图标示深度准确无误，但亦警告航海人员前往厦门的路线上有许多低于海图标示深度的浅滩。

该船之船舶航行计划中没有提到该船驶离浮标航道，但也未提及任何海图上可能遗漏的「禁止进入」区域（例如：深度低于海图标示之区域）。

事故后的海难救助作业是成功的，且船东宣布共同海损(GA)。共同海损费用总金额（包括海难救助补助金950万美元）超过1300万美元。

船上有百分之九十二的货主支付其应分摊的共同海损费用，但仍有百分之八拒绝支付，所持理由是航行计划在准备上欠缺安全考虑且有所过失，导致船舶不具适航性并造成事故，因此根据约克-安特卫普规则之规则D，他们以船方有法律上得据以被讼的过失，提出抗辩拒绝支付分摊金。船东在海事法庭提起法律诉讼，向那些选择不付款的货主追索约80万美元。

法院判定船舶的航行有过失，航行计划亦有缺失，并认为因航行计划有缺失而导致此次的搁浅事故。

法院认为船舶适航性应扩大到船舶须备置相应文件，包括海图在内，而且正确的航行计划是航程一开始时就须具备的文件。航程开始时的航行计划即有缺失，将使得船舶变成不适航，也因此使得船舶无法主张海牙规则、海牙威士比规则所规定之航行过失免责抗辩。

法院亦认为确保船舶适航性的义务不可转嫁。必须证明船东所依赖的员工或代理（例如：船长及二副）确实让船舶具适航性。



碰撞 – 新加坡三方碰撞事故引发的问题



Derek Birch
dbirch@tindalriley.com

新加坡法院近期的一项判决 (TIAN E ZUO [2018] SGHC 93) 对于依船舶避碰规则采用因果关系的「若无(but for)」法则、碰撞情况下的「紧急时刻」抗辩、以及船舶被视为下锚停泊的情况等议题做出判断。

本案涉及三艘船舶发生的两件相关碰撞事故。三艘船舶全部停泊在新加坡西部石油公司B锚地附近，当时的强风导致TIAN E ZUO轮流锚，并被附近其他船舶的系泊绳索缠住。缠绕在一起的船群朝顺风面拖曳，并在船锚恢复抓地、船群静止不动之前彼此间发生了碰撞。同时，停泊在遭拖曳之船群顺风处的ARCTIC BRIDGE轮虽曾试图采取避碰行动，但是在事件中一连串的失误致使该艘船舶与TIAN E ZUO轮发生碰撞，接着ARCTIC BRIDGE轮被迫拖曳着该船，随后导致与STENA PROVENCE轮发生另一次碰撞。

ARCTIC BRIDGE轮船东主张「若无」(没有) TIAN E ZUO轮流锚，ARCTIC BRIDGE轮就不会处于必须采取避碰行动的情况，也就不会蒙受损失。此外，船东亦主张ARCTIC BRIDGE轮船长无须承担在「紧急时刻」做出的决定所致之过失(即是因他人过失所造成的紧急时刻)，就算是根据标准客观性分析认定这些决定有所疏失，该轮船长也还是无须负责。

TIAN E ZUO轮的律师则抗辩说，根据避碰规则，TIAN E ZUO轮是下锚停泊的船舶，即使在被动地被拖曳的期间亦是如此。法院认定如下：

- 1 将最初的流锚行为视为唯一主因并不妥当。如果在一连串事件中发生「多重缺失」，每一项缺失都能避免且足以单独造成损失，则不宜适用「若无」法则。
- 2 事实上，法院认为因他人行为造成的重大时刻，并不存在「突发性紧急情况」，也不应做为解释行动的理由。当ARCTIC BRIDGE轮与TIAN E ZUO轮发生碰撞时，TIAN E ZUO轮处于下锚停泊状态，所以在这段期间并无过失。虽然事件发生太快，但是仍然发现ARCTIC BRIDGE轮驾驶台团队应有充分的时间得以评估选择应采取的措施并进而做出正确结论。因此，若要主张「紧急时刻」做为有效的抗辩，当时的紧急情况必须是因他人的过失所引起并且必须是突发状况使得船员只有局促的时间来考虑当下情况以采取行动。
- 3 法院认定在船舶被动地被拖曳期间，由于TIAN E ZUO轮船锚无法维持该船或该船不受船锚控制，根据船舶避碰规则之规定，其不属于「下锚停泊船」，而应视为「航行中的船舶」。

尽管法院判决是根据相关的具体事实，但该判决结果或许指出替新加坡法院日后若面临类似情况案件时所可能采取的思考模式。



船舶碰撞 – 狭窄水道与船舶避碰规则 (COLREGS) 规则9和15



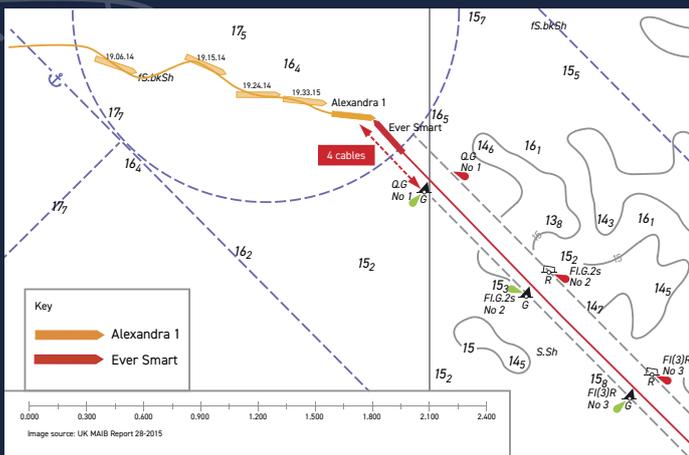
Denise Dellow
ddellow@tindallriley.com

英国上诉法院最近裁定一项判决 (Nautical Challenge Ltd v Evergreen (UK) Ltd Alexandra 1 轮与EVER SMART 轮 [2018] EWCA CIV 2173), 有关船舶避碰规则所规定之两船交叉相遇(crossing)规则对于航行在狭窄水道且外端位于引水人登船区 (非公海) 之船舶的适用性。

本案系源于公元2015年2月的碰撞事故, 发生在杰贝阿里港已疏浚水道的外侧。虽然碰撞事故发生在晚上, 但天空晴朗, 能见度为10-12英里。船舶与一艘满载之超大型油轮 (VLCC) 相撞, 该油轮当时正在指定区等待引水人。船舶以2.4节速度、朝向101度前进。一艘满载的货柜船刚离开水道出港, 引水人已在水道处下船。然而, 船舶仍在引水人登船区, 船速为12.4节。

初审法院 (高等法院) 认为, 船舶避碰规则的规则15 (碰撞规则) 并不适用, 且当超大型油轮趋近水道时, 其无义务让道给货柜船。相反地, 在这种情况下两艘船舶之航行应受到下列规则规范:

规则9: 出港船舶 (狭窄水道规则), 与
规则2: 进港船舶 (优良船艺要求)



出港船舶提出上诉, 主张规则15 (两船交叉相遇规则) 已在6海里的间隔距离处启动, 且应持续适用。然而, 上诉法院维持高等法院之判决。法院认为:

- 1 如果船舶准备进入狭窄水道, 狭窄水道规则应取代两船交叉相遇规则之适用。当船舶趋近水道时, 两船交叉相遇规则不适用于超大型油轮。根据规则9, 该油轮的义务是在抵达水道时应靠右舷侧航行。
- 2 出港货柜船违反规则9, 未在水道右舷侧航行, 这与超大型油轮尚未进入狭窄水道的事实无关。

本案判决仅适用情况相同或实质相似的其他案件。如果狭窄水道附近船舶的意图不明确, 而且与航行于狭窄水道的另一船舶交叉相遇, 则两船交叉相遇规则仍有可能适用。

本案事实摘要刊登于公元2018年6月号的《风险观察家》。
britanniapandi.com/publication/risk-watch-june-2018



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

THE BRITANNIA STEAM SHIP INSURANCE ASSOCIATION LIMITED
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