

# 风险观察家

公元2020年1月号

**协会最新消息** 执行长Andrew Cutler对新年的期许

**货物事故通报系统 (CINS)**发布关于危险货物积载之相关报告

**引水人登离船指引** 损害防阻团队提供意见

**低硫燃油法规** 公元2020年1月1日后的变化

**法令更新** 近期案例说明



BRITANNIA P&I  
TRUSTED SINCE 1855



## 对Britannia协会而言，今年又将是忙碌的一年

BRITANNIA协会始终以会员为重，并致力于成为全球顶尖的P&I与FD&D保险协会

英国脱欧是多数人不愿多谈的麻烦议题。脱欧在英国国内仍是令人尴尬的话题：对我个人来说，我不评论公元2016年6月英国脱欧公投的利弊。麻烦的是公投后这三年来的不确定性。对Britannia协会而言，我们继续为最糟的情况作好规划，同时期盼最好的结果。这些规划促使我们在卢森堡设立「姊妹」保险公司Britannia Europe。当(如果)英国脱欧时，Britannia协会将会因此丧失(欧洲单一市场的)

「牌照通行权」(the right to “passport”) (换言之，Britannia协会和所有英国保险公司一样，若是英国脱欧后就会丧失提供保险给本协会会员悬挂欧盟船旗之船舶的权利)，此时Britannia Europe将可以取而代之提供保险服务。这对于会员来说，实际上看不出有任何改变 – 因为他们将可持续受惠于Britannia集团提供的相同优质服务与财务实力。

标准普尔(S&P)信评公司已于公元2019年8月再次确认Britannia协会的财务实力为A级(稳健)，资本及异常流动性等级为AAA。因此，董事会进一步宣布分派一千五百万美元资本给截至公元2019年10月15日时入会承保的P&I互助保险会员，这也使得公元2019年度分派资本总金额来到两千五百万美元(自公元2017年5月起累计分派资本总额已达八千五百万美元)。此外，Britannia协会宣布不再公告普调费率：就公元2020/21年度续保而言，协会将依会员个别理赔风险与记录评估保费。我们认为这是比较精密的作法。同时，我们将自公元2020/21年起取消预缴会费与延期会费，此后会员保费将称为「预估全会费」(Estimated Total Calls)，共分三期收费。此举将减轻会员的行政负担，同时提供更优惠的信用条件。本协会已发布给会员的续保通告内有更多详细资料。

Britannia协会的董事会主席亦有所异动，现已由Tony Firmin接任Nigel Palmer OBE成为董事会主席。下一篇文章会提供更多有关此项异动的详细资料，我在此先祝福Nigel退休后的生活悠闲愉快，同时感谢他多年来给予Britannia协会杰出优异的服务。

如前所述，Britannia协会致力于提供最高水平的服务。为此，我们在公元2019年进行了第二次会员调查。汇整后的结果将尽速公布于会员通告上。同时共有逾55%的会员参加这项调查：这是一项卓越成就，我在此感谢各位会员。身为互助保险协会，我们非常重视各位对于我们表现良好的项目以及如何能做的更好的意见反馈。

我们持续改善的范畴之一就是投资设立各区的新办事处：公元2019年度的工作重点在于扩大我们在各区办事处关于处理理赔、承保与损害防阻的能量。这项投资亦包括在公元2018年6月成立、即将于公元2020年加入经理人团队的B Denmark丹麦办事处，B Denmark将于适当时机更名为TR(B) Denmark。我们同时加强与南韩、西班牙及台湾专属联络处的联系，本人一直很感激他们的支持。

最后，我要感谢会员们对于Britannia协会的持续信任。

Britannia执行长Andrew Cutler





## 新任BRITANNIA董事会主席走马上任



Britannia的董事会于十月进行交接，由Tony Firmin接任主席一职。Tony于公元1995年加入Hapag-Lloyd公司，就此展开他的海事工作经历，他最初担任Hapag-Lloyd America Inc.财务主管，负责美加与拉丁美洲区域的跨国集装箱运输路线。他于公元2014年7月获任为执行董事成员，其后担任该公司营运长，为个人职业生涯的最高峰，并于公元2019年6月30日退休。Tony自公元2016年起担任Britannia协会的副主席。

新任主席的就任意味着必然的离别，Nigel Palmer OBE于10月15日在罗马举行的Britannia协会董事会议上宣布退休。这场会议在巴洛克式建筑风格的科隆纳宫举行，这里是意大利船东盟会(Confitarma)的所在地。我们很感谢Confitarma主办这场会议，为Nigel的辞别提供了一个最完美的地点。

Nigel的第一份工作是在BP Tanker Co.公司担任实习生，升任为船长后，便在BP内部担任各种不同的职务，并于公元2004年退休。之后，他接任Britannia协会董事会董事，并于公元2008年5月成为董事会主席。

在交接之际，Palmer先生说道：「我无比荣幸能在过去十年领导全球历史最为悠久的P&I协会，我们代表会员共同面对海运业界的各种挑战」。他接着向Firmin先生致意并说道：

「Tony将以他丰富的海事与财务经验，在未来几年里领导Britannia协会，并继续执行近期的区域扩展和入会承保吨成长计划，同时维持协会的财务实力。」



## 国际海上救援联合会(IMRF)

我们很荣幸在此宣布Britannia协会现已成为国际海上救援联合会(IMRF)的准会员。IMRF是致力于发展并改善全球海上搜救(SAR)能力的国际非政府组织(NGO)。

该组织的使命是结合全球各地的自愿性与官方海上搜救组织，彼此交流救生观念、技术与经验，并通力合作以实现人道主义的共通目标。IMRF同时扮演举足轻重的推广角色，代表会员向国际发声，并取得国际海事组织(IMO)的咨商地位，IMRF是唯一获得此地位的全球海上搜救国际非政府组织。

Britannia协会人身风险部门主管Ella Hagel曾出席于伦敦航运周期间在惠灵顿号舰上举行的IMRF颁奖午餐会。本年度新增一个特别的奖



执笔人: Ella Hagel  
ehagell@tindalriley.com

项「海上搜救杰出女性」，颁发给启迪人心且支持其他女性的典范楷模。这是IMRF在公元2019年度为进一步支持国际海事组织「女性赋权」重点工作的一部分，得奖人是英国RNLI Shoreham Lifeboat Station年轻船员Isobel Tugwell。

我们鼓励读者前往IMRF网站，了解该组织在所有海上搜救领域从事的重要工作，并支持其各种计划。

[www.international-maritime-rescue.org](http://www.international-maritime-rescue.org)

CINS发布新刊物

# 集装箱船危险货物积载安全考虑要点



执笔人: Jacob Damgaard  
jdamgaard@tindallriley.com

近几年发生在集装箱船的数起重大货物火灾事故，均肇因于危险货物的运送，其中有几件是危险货物错误申报的案例，导致生命和财产上的重大损失。

针对船上危险货物积载的考虑重点，货物事故通报系统(CINS)出版了《船公司集装箱船危险货物积载相关风险安全考虑要点》(以下称《安全考虑要点》)。《安全考虑要点》由CINS成员、船级社、国际船东互保协会集团与其他利害关系者共同研发制定，主要检视依风险拟定危险货物积载对策时，应加以考虑的诸多问题。这些安全考虑系为了补充船公司、货物运送人与港口集装箱场的现行措施，并加强IMDG、SOLAS与其他法令的强制要求。

至于各项次要目标，《安全考虑要点》列出了达成次要目标所需的职责要求，同时检视如何以基于风险的积载对策来达成这些要求，以适用于所有规模的集装箱船。

《安全考虑要点》系作为指导原则且不具强制性性质，不过我们鼓励会员于集装箱船积载危险货物时将其列入考虑，藉此提升船员、船舶与环境的安全。

Britannia协会网站提供全文：  
<https://britanniapandi.com/cins-publishes-risk-based-dg-stowage-safety-considerations/>

如会员对于集装箱船与危险货物安全运输有任何问题，或是想寻求进一步建议，欢迎随时联络Britannia协会损害防阻团队：  
[lossprevention@tindallriley.com](mailto:lossprevention@tindallriley.com)

《安全考虑要点》针对如何执行以风险为基础的积载对策提供指导原则。整体目标是为了安全地运输危险货物，并细分为下列六项附属目标：

- 保障生命
- 维持主要推进系统
- 维持结构完整
- 协助防火
- 协助灭火
- 促进安全



执笔人: Graham Wilson  
gwilson@tindallriley.com

# 引水人登船风险

澳洲交通安全局(ATSB)等机构多年来经手调查的悲剧事故反映了令人遗憾的事实，引水人在海上安全登离船所伴随的风险已非新鲜事：<http://ow.ly/jdLF30q0XdJ>

令人遗憾的是，这些事故在引水人所面临的危险情境中仅占了一小部分。澳洲海事安全局(AMSA)近期发布第03/2019号航海通告：

<http://ow.ly/FN0O30q0Xie>指出，公元2017年11月以来所发生的六件事均为舷梯索分离或固定点故障导致；该通告亦提到AMSA定期收到有关引水人登离船设施不合格之报告。同样地，Britannia协会赞助的英国海事危害事件保密报告项目(CHIRP)经常针对保密报告上有关登船设施之适当性提供意见反馈：  
<http://ow.ly/Ofid30q1cbz>

AMSA通告提供船东、船公司、船员与其他利害关系者有关其义务的实用扼要说明，以期提供引水人安全登船的方式。《国际海上人命安全公约》(SLOAS)第五章第23条针对引水人登离船设施制定强制性规定<sup>1</sup>，并注明这些是最低标准。澳洲在公元2016年发布海事令21号(安全与紧急设施)(MO21)，以落实SOLAS第五章第23条规定并要求遵守。

重要的是应确保引水梯业经制造商证明符合SOLAS第五章第23条之规定，或是「符合该机构可接受的国际标准」；第23.2.3条规定针对此方面具体指出ISO 799:2004「船舶与航海技术 - 引水梯」，说明这些标准并不相同。其他关键考虑要点还包括：

- 用具应保持干净并妥善保养与放置，且仅能作为人员登船与离船使用。
- 负责船员在装设与使用之前，应随时检查设备，以确认设备适合使用、状态正常并正确固定。
- 引水人登离船设施之装设以及引水人之登船应由负责船员加以监督，并备有与驾驶台联络的方法。
- 任何机械设备之装设与操作人员应遵守预定采用之安全程序，并考虑在舷外工作时的特别风险；设备在使用前应先经过检测。

- 引水人登离船设施如需改造，必须先取得船级协会/船旗国之核准，以确保持续符合SOLAS/相关法令之规定。

AMSA亦指出应依据国际安全管理办法(ISM)第A部份第10.1条之规定，制订并遵守针对引水人登离船设备及不使用之时之存放方式之定期检查程序。

引水人登离船设施之业界指导文件亦提供实用的关键考虑要点摘要：

<http://ow.ly/dye230q0XI0>，这是由国际运输协会(ICS)与国际航海引水员协会(IMPA)发行。该文件收录IMO/IMPA引水员登船设施海报<sup>2</sup>：

<http://ow.ly/blEB30q0Xnx>，其中描述SOLAS第五章第23条规定之引水人登船设施。AMSA通告针对两项最终要点做为总结：

- 在澳洲营运船舶的会员应注意AMSA港口国管制检验员将特别留意所有引水人登离船设施的实际状态，包括相关IMO通告与决议案之落实，以及MO21和ISO 799:2004。
- 符合标准并不意味着一定可以确保安全。提供引水梯的船长或甲板船副应评估辅助措施是否固定在指定位置，以确保人员登离船之安全，例如：充气救生衣、安全带索、救生索与救生圈。

<sup>1</sup>IMO决议案A.1045(27)号「引水人登离船设施」及IMO决议案A.1108(29)号「引水人登离船设施建议修正案」亦提供相关IMO标准。

<sup>2</sup>亦并入IMO通告MSC.1/Circ.1428号发行。



# 公元2020年1月1日 日后的低硫燃油法令



执笔人: Jacob Damgaard  
jdamgaard@tindallriley.com

新版IMO全球低硫燃油法令依据《防止船舶污染国际公约》(MARPOL)已于公元2020年1月1日起生效实施。然而,有些地区另外实行较为严格的地方法令亦将同步生效实施。会员应了解这些地区实行的法令,这一点甚为重要。本文提供已知地区的简要概述,不过,请记得情况随时都在改变。

## MARPOL排放控制区(ECAs)

目前有四处排放控制区,范围涵盖波罗的海、北海、北美与美国加勒比海。

自公元2015年1月1日起,航行于排放控制区的船舶必须使用含硫量不得超过0.1%的燃油,除非船舶使用液化天然气等燃料,或是安装脱硫系统等废气净化系统(EGCS)。这项规定在公元2020年1月1日以后并未改变。此外,已有消息指出地中海与日本往后可能成为排放控制区。



## 欧盟与土耳其

欧盟公布2016/802号指令「含硫指令」规范船舶的硫排放量。

自公元2020年1月1日起，该指令已要求停靠欧盟港口的各国船旗船舶，其燃油含硫量不得超过0.1%的最高限值，驶抵船舶应在抵达港口后尽早更换燃油；离港船舶则应在尽可能接近离港时更换燃油，停靠时间未达二小时的船舶不在此限，这是由于船舶能完全更换至岸上供电系统。（「停靠」一词系指船舶在欧盟港口系泊或下锚，同时进行装卸货或休息，包括未进行货物作业期间的停留时间—根据2016/802号欧盟指令之定义）。

类似规则亦适用于所有抵达土耳其港口及航行于土耳其内陆水道的船舶。横越土耳其博斯普鲁斯海峡、达达内尔海峡和马摩拉海的船舶则无须遵守这些法令规定。换言之，如果船舶下锚停靠逾2小时，建议考虑切换使用低硫燃油。

## 美国加州

尽管加州是北美排放控制区的一部分，加州空气资源局(CARB)发布的加州远洋船舶燃油规定(COGVFR)亦针对加州提出额外的规定。这些规定适用航行于距加州海岸线24海里以内的船舶，相较于排放控制区法令，前者禁用残余燃油及脱硫器等废气净化系统。在加州水域航行时，仅能使用含硫上限0.1%的蒸馏燃油（例如：MGO或MDO）。

此外，加州亦制定「加利福尼亚州远洋船舶靠港规定」。这些规定适用于经营集装箱船或冷冻货船的会员，且每年（历年）停靠同一加州港口达25次以上（客船为每年5次以上）。该项规定要求自公元2020年1月1日起，会员的船队停靠于加州港口的80%时间内，降低80%的船上发电量，这是根据船队基准发电量计算得出。

## 中国

中国在公元2015年9月提出其国内排放控制区，因此在其规定与适用区域方面均有数项的变更。公元2018年11月再度提出新的沿岸排放控制区，范围涵盖中国领海内的所有海域和港口，包括海南岛以及纳入长江与西江的二处内陆排放控制区。进入排放控制区的船舶现在必须使用含硫量不超过0.5%的燃油。

不过中国又已制定更严格的规定：

- 自公元2020年1月1日起，船舶进入内陆水域排放控制区时，必须使用含硫量不超过0.1%的低硫燃油。
- 自公元2022年1月1日起，进入海南岛沿岸排放控制区的船舶必须使用含硫量不超过0.1%的低硫燃油。主管机关亦考虑从公元2025年1月1日起，在沿岸排放控制区执行含硫量上限为0.1%的规定。

截至目前为止，中国已接受废气净化系统(EGCS)一类的替代措施，不过在沿岸排放控制区的特定部分区域，则禁止使用开放式脱硫器。欲取得此方面的更多建议，请参照Britannia网页：<https://britanniapandi.com/china-ban-on-open-loop-scrubbers>

## 香港与台湾

香港与台湾已规定自公元2020年1月1日起必须使用含硫量上限为0.5%的低硫燃油。在香港方面，已针对含硫量0.1%上限之施行进行讨论，但是尚未正式公布。此外，如果使用废气净化系统(EGCS)，需要事先取得香港主管机关的核准。我们建议会员联络当地代表，以寻求进一步的建议。

## 结论

我们几乎可以确定的是，MARPOL 2020低硫燃油规定不会是将来的最终排放管制规定，或许还有其他排放控制区透过国际海事组织(IMO)或地方立法制定更为严格的排放规定。根据过去的经验，某些地区可能在毫无通知的情况下制定新的规定或进行修法。因此，会员应善尽调查职责并与当地代表保持密切联系，这点实为重要，如此才能在船舶进入港口国领海前，先行取得最新建议并有充分的准备时间。

如需进一步的建议或协助，请联络损害防阻团队。

[LossPrevention@tindallriley.com](mailto:LossPrevention@tindallriley.com)



# 理赔与法律

## 不方便法院原则



执笔人: Amanda Cheung  
acheung@tindallriley.com

BRIGHT SHIPPING LTD与CHANGHONG GROUP (HK) LTD案 — 上诉法院[2019] HKCA 1062  
长峰水晶号散装轮(CF CRYSTAL)与桑吉号油轮(SANCHI)

在中国专属经济区(EEZ)发生船舶碰撞事故而造成近年来最严重的漏油事件后，被告在其答辩中主张香港不是解决两个船东之争端的合适审判法院，但结果被判败诉。

公元2018年1月6日，巴拿马船旗油轮「桑吉号(SANCHI)」与香港船旗散装船「长峰水晶号(CF Crystal)」发生碰撞，碰撞地点距离中国海岸约125英里处，该地点虽是国际海域，却位于中国专属经济区内。

事故发生当时，桑吉号装载13.6万吨天然气凝油，并随即引发爆炸与起火。经过逾一周的燃烧与漂流，桑吉号于公元2018年1月14日沉没。令人悲痛的是船员无人生还。这场事故造成燃油与货物外漏，部分漂流到中国和日本陆地。

该起船舶碰撞事故引发许多诉讼案件。长峰水晶号船东向上海海事法院(SMC)提起诉讼程序，并设立两项责任限制基金。桑吉号船东不同意接受上海海事法院之管辖权，转而在香港提起诉讼程序，这可能是因为香港所采用的船吨责任上限金额高于中国。长峰水晶号船东则设法中止香港诉讼程序，并主张上海海事法院显然更适合作为审理本案争议的地点。

香港法院依据著名之英国SPILIADA案[1987]所确立的原则，审理船方提出停止诉讼程序之申请。SPILIADA案确立了两阶段检验原则，俾使法院在审理申请人主张该法院为不合适审判法院而提出停止诉讼程序之申请时，得根据这些检验原则决定是否应中止诉讼程序。第一阶段检验是要求申请人举证审理法院并非审理诉讼的最佳自然法院，而且有其他更合适的诉讼地。如果申请人完成此阶段之举证，反对方必须接着证明，如果获准停止诉讼，将使其处于不利地位。

香港法院在初审时认为，船舶碰撞事故发生在国际海域的事实并不影响法院认定在解决船舶相互间责任议题时，上海海事法院毋宁较香港更适合做为诉讼地的结论。然而，长峰水晶号一案则偏重于「异地未决诉讼原则」，法院裁定在运用SPILIADA案件第一阶段检验原则时，本案已于另一诉讼地兴讼的这个事实本身并非重大考虑因素。因此，法院驳回长峰水晶号所提出的停止诉讼申请。



针对长峰水晶号船东所提出的上诉，香港上诉法院同意香港并非船舶相互间诉讼的自然法院。然而，上诉法院着重的问题在于，长峰水晶号船东是否已证明上海海事法院为明显且确实比香港更合适的法院。上诉法院裁定初审法院实行SPILIADA案件第一阶段检验原则正确无误，因为初审法院没有过于着墨船舶碰撞地点是发生在中国专属经济水域内，而是考虑其他要素，例如：上海与船舶相互间诉讼是否有最真实与实质的关联性。上诉法院也认为没有干涉初审法院论点的理由，亦即就算是考虑到异地未决诉讼原则也无助于长峰水晶号船东，因此驳回上诉。

如果要检讨关于应适用之检验原则以及不方便法院原则之案例时，这是非常实用的判决。显而易见地，单纯地认定特定管辖法院并非自然法院仍不足以做为停止诉讼程序之理由。还必须另有确实且明显更为合适的其他法院，此处所称的「合适」系指法院与诉讼之间具有最真实与实质的关联性。





# 光船承租人维持船舶持续被船级协会认证之义务



执笔人: Rishi Choudhury  
rchoudhury@tindallriley.com

ARK SHIPPING CO LLC与SILVERBURN SHIPPING (IOM) LTD案  
[2019] EWCA CIV 1161 – ARCTIC号

英国上诉法院针对这起近期案例的判决结果为：在光船租约期间，光船承租人有义务维持承租船舶持续被船级协会认证，这在长期光船租赁合同中并非严格的条款。因此，如果船级认证证书暂时过期，除非船东能证明船级认证证书过期已造成不利影响，否则船东不得据此在光船租约下撤回船舶。

本起案例的案情摘要为：公元2012年，一艘近海供给船的船东签署为期15年的光船租约，将该船舶出租给承租人。租约指出：「承租人应保持船舶...良好修缮状态，有效的运作状态，并符合良好的商业维修作业实务，承租人应随时维持船级证书及其他规定证书的效力。承租人必须在合理期限内，即刻采取必要的修缮措施，否则船东有权撤回船舶，不再提供给承租人使用...承租人应让船舶驶入干坞，必要时针对水下部分进行清洁与涂装，至少每18个月（历月）进行一次...」

该船于公元2012年10月依约交船，其船级证书于公元2017年11月初到期。光船承租人安排进入干坞，该船则于公元2017年10月底抵达干坞港。然而，船级证书在船舶进入干坞前到期。该船舶随后在船级协会的监督下，于干坞进行修理与保养工作。

船东在公元2017年12月请求撤回船舶，并以船级证书过期为由终止租约。承租人不同意并拒绝将船舶返还给船东。

双方因此展开诉讼，争议最后交付上诉法院审理。

法院表示承租人坐视船级证书过期而违反光船租赁合同。法院认为承租人应安排提前进入干坞，或是在干坞时准备临时验证，以避免船级证书过期。

尽管如此，法院根据本案事实判定船级证书过期并未对船东造成任何不利的后果。法院因此裁定当船舶于船级协会监督下进行修缮时，失去船级认证并不足以严重到让船东有权依光船租约请求撤回船舶，尤其是光船租约内并未规定要求须在一定期限内补正任何已过期的船级证书。

综上所述，尽管法院认定光船承租人未及时更新船级证书而违反了租约，但此点并未使得船东自动取得请求撤回船舶之权利。船东如要请求撤回船舶，则需证明船级认证过期会引发法律上的不利后果。法院表示，在签署长期光船租约的情况下，实际上甚为轻微的违约行为不一定会对长期合同关系造成不符合比例的后果。本案充分说明英国法院采取实证而非墨守法规之观点来解决此一争议。



Neutral Citation Number: [2019] EWCA Civ 1161

IN THE COURT OF APPEAL (CIVIL DIVISION)  
ON APPEAL FROM QUEEN'S BENCH DIVISION,  
COMMERCIAL COURT  
MRS JUSTICE CARR  
AD2018000045

Case No: A4/2019/0597

Royal Courts of Justice  
Strand, London, WC2A 2LL  
Date: 10/07/2019

Before :

LORD JUSTICE GROSS  
JUSTICE MCCOMBE  
JATT

# 约定除外条款



执笔人: Daphne Chua  
dchua@tindallriley.com

## CLASS MARITIME INC与LIMBUNGAN MAKMUR SDN BHD及其他 — 上诉法院[2019] EWC CIV 1102

英国高等法院近期斟酌的这件案例中，因承租人在长期货物运送合同(COA)之下，有五票货载未提供货物装卸量而引发纠纷。承租人主张无须负责，因为无法提供货物之缘由系肇因于水坝崩塌事件，承租人表示该事件使其有权引用下列佣船合同条款主张免责：

### 除外条款

船舶、船长或船东、承租人、托运人或收货人无须负责因...矿场事故...所导致的货物灭失或损坏、无法供货、无法装卸货物或交付货物；或是船东、承租人、托运人或收货人无法掌控之其他因素；惟此类事件必须对本佣船租约任一当事人之履约造成直接影响。如果此类事件或起因造成时间上的损失，这些时间不得计入装卸时间或收取延滞费，「但除非船舶已延滞者除外，此时则仅计入一半的时间」（「」内文为本协会强调之重点）。

法院不同意承租人的主张。尽管对于坝体崩塌事件造成「矿场事故」并无争议，但法院认为该条款在事实上不适用于本案。该条款语法系要求承租人举证，若非坝体崩塌，承租人即能履行佣船合同（此为「因果关系检验」）。但在本案中承租人未能履行其举证责任。

此类条款在COAs及其他形式的船舶租约甚为常见，因此法院之推论有助于理解如何解释类似条款。

尽管该条款与一般不可抗力条款相似，法院裁定该条款实际上属于除外条款。不可抗力条款与某事件对合同所造成的影响相关 — 此时根据该条款将终止合同，如此一来，当事人往后就没有需要履行的义务。相较之下，除外条款则是让当事人得以免除违约责任。

若要适用本案争议之相关条款，必须是条款列出起因/事件（「事件」）造成的「灭失或损坏，或是无法供货、无法装卸货物或交付货物」。此项叙述致使当事人得以免除违反义务之责。此外，该条款提到对象（即「货物」），并且列出仅适用特定对象的事件（例如：船舶碰撞影响到船舶装载的货物）。将这些因素列入考虑后，可以认定本件争议的相关条款在性质上应属除外条款。

不论条款之特性为何，都应审视其措辞用语以决定其适用性，亦即是否适用「因果关系检验」。该条款使用「导致」(resulting from)等用语并配合所述事件(the Events)「直接影响任一当事人履约」的要求。这样的合同条款措辞等于是要求把因果关系加诸于该条款。该条款另有提到「任何其他起因」及「此类事件或起因」来加强这项解释，表明更为严谨的因果条件。

最后「此类事件或起因造成的时间损失」这段措辞，必须依该条款前面部分予以解释。因此，本条款仅在「货物」受到条款前段所述之起因/事件影响而损失时间时才能适用。

*(1) As a result of the dam burst it was in breach of the charterparty contract in respect of the five shipments. For the purpose of clause 32 of the charterparty...*

*(2) Even if the dam burst had not occurred, the charterer would be in breach of clause 32 of the charterparty anyway.*

### The exceptions clause

11. The charterer's defence was that it was protected from liability for breach of warranty of seaworthiness of the vessel, or otherwise an absolute duty to supply cargoes by clause 32 of the charterparty provided:

### “EXCEPTIONS

Neither the Vessel, her Master or Owners, nor the Charterers, Shipper, Consignees, Agents, Receivers shall be Responsible for loss or damage to, or failure to discharge or deliver the cargo resulting From: Act of God, act of pirates or assailing thieves; arrest or restraint of law; fire; heavy weather or cargo; floods; frosts; fogs; fire, war, strikes, or other civil commotions or other constitutions of law; or other causes beyond their control.

# 货物错误交货求偿之诉讼时效



执笔人: David Bridges  
dbridges@tindallriley.com

## DEEP SEA MARITIME LTD与MONJASA A/S 案[2018] — ALHANI号

在Alhani号一案中，英国高等法院考虑的问题为：运送人能否引用海牙规则的一年时效以抗辩因货物错误交付给未提示载货证券正本之第三人所致损失之索赔。

海牙规则第3条第6款规定：「除非从货物交付之日或应交付之日起一年内提起诉讼，否则运送人和船舶在任何情况下，都应免除对灭失或毁损所负一切责任」。在Alhani号一案中，海牙规则已并入相关的载货证券中，且船东据此宣称，由于索赔请求权已罹于时效，故其无须对托运人提出之货物错误交货之索赔负责。

法官判定海牙规则之诉讼时效确实适用于错误交货之索赔，并表示诉讼时效之抗辩不局限于指控运送人违反海牙规则之义务而提出的索赔案件。法官依据的理由是，海牙规则第3条第6款所使用的「在任何情况下」与「一切责任」措辞均为广义性质，清楚涵盖货物交付给无权提货者之情况。这些用语措辞应具有其自然意义且范围不受限制，否则将损及制订诉讼时效制度之最终目的。

法官表示诉讼时效适用于船东违反义务的情况，且违约情事发生于「海牙规则责任期间」，并「与运送/待运送之可识别货物具有充分的关联性」。然而，英国法院对于若货物错误交货发生于该期间之外时，至今尚未以判决清楚说明其观点立场为何。

法院亦考虑到下列问题，如果在某一国家的法院已提起诉讼程序，但其他国家的法院已被赋予专属管辖权时，则起诉行为是否符合海牙规则有关交货后一年内提出诉讼之规定。本案法官判决认为，如果违反合同(译注:以合同约定某法院有专属管辖权)之约定而在其他法院提起诉讼程序，则除特殊状况外，已提起之诉讼程序不视为就海牙规则第3条第6款之目的而言所为之「诉讼」，因此无法产生保护时效利益之效果。

这件重要的法院判决已厘清长久以来引发讨论的相关问题。一般认为纵使运送合同已并入海牙威士比规则的话，结果仍然相同，因为海牙威士比规则关于诉讼时效的规定其措辞用语更加明确：「运送人和船舶在任何情况下，都应免除一切责任」。



船东应牢记在心的是，在抗辩依载货证券所提出之「传统」的货物索赔以外的其他索赔求偿时，有可能引用海牙规则第3条第6款的诉讼时效规定以保护抗辩利益。另一方面，租船人亦有必要明了这个议题，以确保及时提起诉讼程序以保护时效利益。



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  
英格兰与韦尔斯登记号码: 10340  
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