

風險觀察家

西元2020年1月號

協會最新消息 執行長Andrew Cutler對新年的期許
貨物事故通報系統 (CINS) 發佈關於危險貨物積載之相關報告
引水人登離船指引 損害防阻團隊提供意見
低硫燃油法規 西元2020年1月1日後的變化
法令更新 近期案例說明



BRITANNIA P&I
TRUSTED SINCE 1855



對Britannia協會而言，今年又將是忙碌的一年

BRITANNIA協會始終以會員為重，並致力於成為全球頂尖的P&I與FD&D保險協會

英國脫歐是多數人不願多談的麻煩議題。脫歐在英國國內仍是令人尷尬的話題：對我個人來說，我不評論西元2016年6月英國脫歐公投的利弊。麻煩的是公投後這三年來的不確定性。對Britannia協會而言，我們繼續為最糟的情況作好規劃，同時期盼最好的結果。這些規劃促使我們在盧森堡設立「姊妹」保險公司Britannia Europe。當(如果)英國脫歐時，Britannia協會將會因此喪失(歐洲單一市場的)

「牌照通行權」(the right to “passport”) (換言之，Britannia協會和所有英國保險公司一樣，若是英國脫歐後就會喪失提供保險給本協會會員懸掛歐盟船旗之船舶的權利)，此時Britannia Europe將可以取而代之提供保險服務。這對於會員來說，實際上看不出有任何改變 – 因為他們將可持續受惠於Britannia集團提供的相同優質服務與財務實力。

標準普爾(S&P)信評公司已於西元2019年8月再次確認Britannia協會的財務實力為A級(穩健)，資本及異常流動性等級為AAA。因此，董事會進一步宣布分派一千五百萬美元資本給截至西元2019年10月15日時入會承保的P&I互助保險會員，這也使得西元2019年度分派資本總金額來到兩千五百萬美元(自西元2017年5月起累計分派資本總額已達八千五百萬美元)。此外，Britannia協會宣布不再公告普調費率：就西元2020/21年度續保而言，協會將依會員個別理賠風險與記錄評估保費。我們認為這是比較精密的作法。同時，我們將自西元2020/21年起取消預繳會費與延期會費，此後會員保費將稱為「預估全會費」(Estimated Total Calls)，共分三期收費。此舉將減輕會員的行政負擔，同時提供更優惠的信用條件。本協會已發佈給會員的續保通告內有更多詳細資料。

Britannia協會的董事會主席亦有所異動，現已由Tony Firmin接任Nigel Palmer OBE成為董事會主席。下一頁的文章會提供更多有關此項異動的詳細資料，我在此先祝福Nigel退休後的生活悠閒愉快，同時感謝他多年來給予Britannia協會傑出優異的服務。

如前所述，Britannia協會致力於提供最高水準的服務。為此，我們在西元2019年進行了第二次會員調查。彙整後的結果將儘速公布於會員通告上。同時共有逾55%的會員參加這項調查：這是一項卓越成就，我在此感謝各位會員。身為互助保險協會，我們非常重視各位對於我們表現良好的項目以及如何能做的更好的意見反饋。

我們持續改善的範疇之一就是投資設立各區的新辦事處：西元2019年度的工作重點在於擴大我們在各區辦事處關於處理理賠、承保與損害防阻的能量。這項投資亦包括在西元2018年6月成立、即將於西元2020年加入經理人團隊的B Denmark丹麥辦事處，B Denmark將於適當時機更名為TR(B) Denmark。我們同時加強與南韓、西班牙及台灣專屬聯絡處的聯繫，本人一直很感激他們的支持。

最後，我要感謝會員們對於Britannia協會的持續信任。

Britannia執行長Andrew Cutler





新任BRITANNIA董事會主席走馬上任



Britannia的董事會於十月進行交接，由Tony Firmin接任主席一職。Tony於西元1995年加入Hapag-Lloyd公司，就此展開他的海事工作經歷，他最初擔任Hapag-Lloyd America Inc.財務主管，負責美加與拉丁美洲區域的跨國貨櫃運輸路線。他於西元2014年7月獲任為執行董事成員，其後擔任該公司營運長，為個人職業生涯的最高峰，並於西元2019年6月30日退休。Tony自西元2016年起擔任Britannia協會的副主席。

新任主席的就任意味著必然的離別，Nigel Palmer OBE於10月15日在羅馬舉行的Britannia協會董事會議上宣布退休。這場會議在巴洛克式建築風格的科隆納宮舉行，這裡是義大利船東協會(Confitarma)的所在地。我們很感謝Confitarma主辦這場會議，為Negel的辭別提供了一個最完美的地點。

Nigel的第一份工作是在BP Tanker Co.公司擔任實習生，升任為船長後，便在BP內部擔任各種不同的職務，並於西元2004年退休。之後，他接任Britannia協會董事會董事，並於西元2008年5月成為董事會主席。

在交接之際，Palmer先生說道：「我無比榮幸能在過去十年領導全球歷史最為悠久的P&I協會，我們代表會員共同面對海運業界的各種挑戰」。他接著向Firmin先生致意並說道：「Tony將以他豐富的海事與財務經驗，在未來幾年裡領導Britannia協會，並繼續執行近期的區域擴展和入會承保船噸成長計畫，同時維持協會的財務實力。」



國際海上救援聯合會(IMRF)

我們很榮幸在此宣布Britannia協會現已成為國際海上救援聯合會(IMRF)的準會員。IMRF是致力於發展並改善全球海上搜救(SAR)能力的國際非政府組織(NGO)。

該組織的使命是結合全球各地的自願性與官方海上搜救組織，彼此交流救生觀念、技術與經驗，並通力合作以實現人道主義的共通目標。IMRF同時扮演舉足輕重的推廣角色，代表會員向國際發聲，並取得國際海事組織(IMO)的諮商地位，IMRF是唯一獲得此地位的全球海上搜救國際非政府組織。

Britannia協會人身風險部門主管Ella Hagel曾出席於倫敦航運週期間在威靈頓號艦上舉行的IMRF頒獎午餐會。本年度新增一個特別的獎



執筆人: Ella Hagel
ehagell@tindalriley.com

項「海上搜救傑出女性」，頒發給啟迪人心且支持其他女性的典範楷模。這是IMRF在西元2019年度為進一步支持國際海事組織「女性賦權」重點工作的一部分，得獎人是英國RNLI Shoreham Lifeboat Station年輕船員Isobel Tugwell。

我們鼓勵讀者前往IMRF網站，瞭解該組織在所有海上搜救領域從事的重要工作，並支持其各種計畫。

www.international-maritime-rescue.org

CINS發佈新刊物

貨櫃船危險貨物積載安全考量要點



執筆人: Jacob Damgaard
jdamgaard@tindallriley.com

近幾年發生在貨櫃船的數起重大貨物火災事故，均肇因於危險貨物的運送，其中有幾件是危險貨物錯誤申報的案例，導致生命和財產上的重大損失。

針對船上危險貨物積載的考量重點，貨物事故通報系統(CINS)出版了《船公司貨櫃船危險貨物積載相關風險安全考量要點》(以下稱《安全考量要點》)。《安全考量要點》由CINS成員、船級社、國際船東互保協會集團與其他利害關係者共同研發制定，主要檢視依風險擬定危險貨物積載對策時，應加以考量的諸多問題。這些安全考量係為了補充船公司、貨物運送人與港口貨櫃場的現行措施，並補強IMDG、SOLAS與其他法令的強制要求。

至於各項次要目標，《安全考量要點》列出了達成次要目標所需的職責要求，同時檢視如何以基於風險的積載對策來達成這些要求，以適用於所有規模的貨櫃船。

《安全考量要點》係作為指導原則且不具強制性質，不過我們鼓勵會員於貨櫃船積載危險貨物時將其列入考量，藉此提升船員、船舶與環境的安全。

Britannia協會網站提供全文：
<https://britanniapandi.com/cins-publishes-risk-based-dg-stowage-safety-considerations/>

如會員對於貨櫃船與危險貨物安全運輸有任何問題，或是想尋求進一步建議，歡迎隨時聯絡Britannia協會損害防阻團隊：
lossprevention@tindallriley.com

《安全考量要點》針對如何執行以風險為基礎的積載對策提供指導原則。整體目標是為了安全地運輸危險貨物，並細分為下列六項附屬目標：

- 保障生命
- 維持主要推進系統
- 維持結構完整
- 協助防火
- 協助滅火
- 促進安全



執筆人: Graham Wilson
gwilson@tindallriley.com

引水人登船風險

澳洲交通安全局(ATSB)等機構多年來經手調查的悲劇事故反映了令人遺憾的事實，引水人在海上安全登離船所伴隨的風險已非新鮮事：<http://ow.ly/jdLF30q0XdJ>

令人遺憾的是，這些事故在引水人所面臨的危險情境中僅佔了一小部分。澳洲海事安全局(AMSA)近期發布第03/2019號航海通告：

<http://ow.ly/FN0O30q0Xie> 指出，西元2017年11月以來所發生的六件事故均為舷梯索分離或固定點故障導致；該通告亦提到AMSA定期收到有關引水人登離船設施不合格之報告。同樣地，Britannia協會贊助的英國海事危害事件保密報告專案(CHIRP)經常針對保密報告上有關登船設施之適當性提供意見反饋：<http://ow.ly/Ofid30q1cbz>

AMSA通告提供船東、船公司、船員與其他利害關係者有關其義務的實用扼要說明，以期提供引水人安全登船的方式。《國際海上人命安全公約》(SLOAS)第五章第23條針對引水人登離船設施制定強制性規定¹，並註明這些是最低標準。澳洲在西元2016年發布海事令21號(安全與緊急設施)(MO21)，以落實SOLAS第五章第23條規定並要求遵守。

重要的是應確保引水梯業經製造商證明符合SOLAS第五章第23條之規定，或是「符合該機構可接受的國際標準」；第23.2.3條規定針對此方面具體指出ISO 799:2004「船舶與航海技術 - 引水梯」，說明這些標準並不相同。其他關鍵考量要點還包括：

- 用具應保持乾淨並妥善保養與放置，且僅能作為人員登船與離船使用。
- 負責船員在裝設與使用之前，應隨時檢查設備，以確認設備適合使用、狀態正常並正確固定。
- 引水人登離船設施之裝設以及引水人之登船應由負責船員加以監督，並備有與駕駛台聯絡的方法。
- 任何機械設備之裝設與操作人員應遵守預定採用之安全程序，並考量在舷外工作時的特別風險；設備在使用前應先經過檢測。

- 引水人登離船設施如需改造，必須先取得船級協會/船旗國之核准，以確保持續符合SOLAS/相關法令之規定。

AMSA亦指出應依據國際安全管理辦法(ISM)第A部份第10.1條之規定，制訂並遵守針對引水人登離船設備及不使用時之存放方式之定期檢查程序。

引水人登離船設施之業界指導文件亦提供實用的關鍵考量要點摘要：

<http://ow.ly/dye230q0XI0>，這是由國際運輸協會(ICS)與國際航海引水員協會(IMPA)發行。該文件收錄IMO/IMPA引水員登船設施海報²：

<http://ow.ly/blEB30q0Xnx>，其中描述SOLAS第五章第23條規定之引水人登船設施。AMSA通告針對兩項最終要點做為總結：

- 在澳洲營運船舶的會員應注意AMSA港口國管制檢驗員將特別留意所有引水人登離船設施的實際狀態，包括相關IMO通告與決議案之落實，以及MO21和ISO 799:2004。
- 符合標準並不意味著一定可以確保安全。提供引水梯的船長或甲板船副應評估輔助措施是否固定在指定位置，以確保人員登離船之安全，例如：充氣救生衣、安全帶索、救生索與救生圈。

¹IMO決議案A.1045(27)號「引水人登離船設施」及IMO決議案A.1108(29)號「引水人登離船設施建議修正案」亦提供相關IMO標準。

²亦併入IMO通告MSC.1/Circ.1428號發行。



西元2020年1月1日 日後的低硫燃油法令



執筆人: Jacob Damgaard
jdamgaard@tindallriley.com

新版IMO全球低硫燃油法令依據《防止船舶污染國際公約》(MARPOL)已於西元2020年1月1日起生效實施。然而，有些地區另外採行較為嚴格的地方法令亦將同步生效實施。會員應瞭解這些地區採行的法令，這一點甚為重要。本文提供已知地區的簡要概述，不過，請記得情況隨時都在改變。

MARPOL排放控制區(ECAs)

目前有四處排放控制區，範圍涵蓋波羅的海、北海、北美與美國加勒比海。

自西元2015年1月1日起，航行於排放控制區的船舶必須使用含硫量不得超過0.1%的的燃油，除非船舶使用液化天然氣等燃料，或是安裝脫硫系統等廢氣淨化系統(EGCS)。這項規定在西元2020年1月1日以後並未改變。此外，已有消息指出地中海與日本往後可能成為排放控制區。



歐盟與土耳其

歐盟公布2016/802號指令「含硫指令」規範船舶的硫排放量。

自西元2020年1月1日起，該指令已要求停靠歐盟港口的各國船旗船舶，其燃油含硫量不得超過0.1%的最高限值，駛抵船舶應在抵達港口後儘早更換燃油；離港船舶則應在盡可能接近離港時更換燃油，停靠時間未達二小時的船舶不在此限，這是由於船舶能完全更換至岸上供電系統。（「停靠」一詞係指船舶在歐盟港口繫泊或下錨，同時進行裝卸貨或休息，包括未進行貨物作業期間的停留時間 – 根據2016/802號歐盟指令之定義）。

類似規則亦適用於所有抵達土耳其港口及航行於土耳其內陸水道的船舶。橫越土耳其博斯普魯斯海峽、達達尼爾海峽和馬摩拉海的船舶則無須遵守這些法令規定。換言之，如果船舶下錨停靠逾2小時，建議考慮切換使用低硫燃油。

美國加州

儘管加州是北美排放控制區的一部分，加州空氣資源局(CARB)發布的加州遠洋船舶燃油規定(COGVFR)亦針對加州提出額外的規定。這些規定適用航行於距加州海岸線24海里以內的船舶，相較於排放控制區法令，前者禁用殘餘燃油及脫硫器等廢氣淨化系統。在加州水域航行時，僅能使用含硫上限0.1%的蒸餾燃油（例如：MGO或MDO）。

此外，加州亦制定「加利福尼亞州遠洋船舶靠港規定」。這些規定適用於經營貨櫃船或冷凍貨船的會員，且每年（曆年）停靠同一加州港口達25次以上（客船為每年5次以上）。該項規定要求自西元2020年1月1日起，會員的船隊停靠於加州港口的80%時間內，降低80%的船上發電量，這是根據船隊基準發電量計算所得出。

中國

中國在西元2015年9月提出其國內排放控制區，因此在其規定與適用區域方面均有數項的變更。西元2018年11月再度提出新的沿岸排放控制區，範圍涵蓋中國領海內的所有海域和港口，包括海南島以及納入長江與西江的二處內陸排放控制區。進入排放控制區的船舶現在必須使用含硫量不超過0.5%的燃油。

不過中國又已制定更嚴格的規定：

- 自西元2020年1月1日起，船舶進入內陸水域排放控制區時，必須使用含硫量不超過0.1%的低硫燃油。
- 自西元2022年1月1日起，進入海南島沿岸排放控制區的船舶必須使用含硫量不超過0.1%的低硫燃油。主管機關亦考慮從西元2025年1月1日起，在沿岸排放控制區執行含硫量上限為0.1%的規定。

截至目前為止，中國已接受廢氣淨化系統(EGCS)一類的替代措施，不過在沿岸排放控制區的特定部分區域，則禁止使用開放式脫硫器。欲取得此方面的更多建議，請參照Britannia網頁：<https://britanniapandi.com/china-ban-on-open-loop-scrubbers>

香港與台灣

香港與台灣已規定自西元2020年1月1日起必須使用含硫量上限為0.5%的低硫燃油。在香港方面，已針對含硫量0.1%上限之施行進行討論，但是尚未正式公布。此外，如果使用廢氣淨化系統(EGCS)，需要事先取得香港主管機關的核准。我們建議會員聯絡當地代表，以尋求進一步的建議。

結論

我們幾乎可以確定的是，MARPOL 2020低硫燃油規定不會是將來的最終排放管制規定，或許還有其他排放控制區透過國際海事組織(IMO)或地方立法制定更為嚴格的排放規定。根據過去的經驗，某些地區可能在毫無通知的情況下制定新的規定或進行修法。因此，會員應善盡調查職責並與當地代表保持密切聯繫，這點實為重要，如此才能在船舶進入港口國領海前，先行取得最新建議並有充分的準備時間。

如需進一步的建議或協助，請聯絡損害防阻團隊。

LossPrevention@tindallriley.com



理賠與法律

不方便法院原則



執筆人: Amanda Cheung
acheung@tindallriley.com

BRIGHT SHIPPING LTD與CHANGHONG GROUP (HK) LTD案 — 上訴法院[2019] HKCA 1062
長峰水晶號散裝輪(CF CRYSTAL)與桑吉號油輪(SANCHI)

在中國專屬經濟區(EEZ)發生船舶碰撞事故而造成近年來最嚴重的漏油事件後，被告在其答辯中主張香港不是解決兩個船東之爭端的合適審判法院，但結果被判敗訴。

西元2018年1月6日，巴拿馬船旗油輪「桑吉號(SANCHI)」與香港船旗散裝船「長峰水晶號(CF Crystal)」發生碰撞，碰撞地點距離中國海岸約125英里處，該地點雖是國際海域，卻位於中國專屬經濟區內。

事故發生當時，桑吉號裝載13.6萬噸天然氣凝油，並隨即引發爆炸與起火。經過逾一週的燃燒與漂流，桑吉號於西元2018年1月14日沉沒。令人悲痛的是船員無人生還。這場事故造成燃油與貨物外漏，部分漂流到中國與日本陸地。

該起船舶碰撞事故引發許多訴訟案件。長峰水晶號船東向上海海事法院(SMC)提起訴訟程序，並設立兩項責任限制基金。桑吉號船東不同意接受上海海事法院之管轄權，轉而在香港提起訴訟程序，這可能是因為香港所採用的船噸責任上限金額高於中國。長峰水晶號船東則設法中止香港訴訟程序，並主張上海海事法院顯然更適合作為審理本案爭議的地點。

香港法院依據著名之英國SPILIADA案[1987]所確立的原則，審理船方提出停止訴訟程序之申請。SPILIADA案確立了兩階段檢驗原則，俾使法院在審理申請人主張該法院為不合適審判法院而提出停止訴訟程序之申請時，得根據這些檢驗原則決定是否應中止訴訟程序。第一階段檢驗是要求申請人舉證審理法院並非審理訴訟的最佳自然法院，而且有其他更合適的訴訟地。如果申請人完成此階段之舉證，反對方必須接著證明，如果獲准停止訴訟，將使其處於不利地位。

香港法院在初審時認為，船舶碰撞事故發生在國際海域的事實並不影響法院認定在解決船舶相互間責任議題時，上海海事法院毋寧較香港更適合做為訴訟地的結論。然而，長峰水晶號一案則偏重於「異地未決訴訟原則」，法院裁定在運用SPILIADA案件第一階段檢驗原則時，本案已於另一訴訟地興訟的這個事實本身並非重大考量因素。因此，法院駁回長峰水晶號所提出的停止訴訟申請。



針對長峰水晶號船東所提出的上訴，香港上訴法院同意香港並非船舶相互間訴訟的自然法院。然而，上訴法院著重的問題在於，長峰水晶號船東是否已證明上海海事法院為明顯且確實比香港更合適的法院。上訴法院裁定初審法院採行SPILIADA案件第一階段檢驗原則正確無誤，因為初審法院沒有過於著墨船舶碰撞地點是發生在中國專屬經濟水域內，而是考量其他要素，例如：上海與船舶相互間訴訟是否有最真實與實質的關聯性。上訴法院也認為沒有干涉初審法院論點的理由，亦即就算是考慮到異地未決訴訟原則也無助於長峰水晶號船東，因此駁回上訴。

如果要檢討關於應適用之檢驗原則以及不方便法院原則之案例時，這是非常實用的判決。顯而易見地，單純地認定特定管轄法院並非自然法院仍不足以做為停止訴訟程序之理由。還必須另有確實且明顯更為合適的其他法院，此處所稱的「合適」係指法院與訴訟之間具有最真實與實質的關聯性。



光船承租人維持船舶持續被船級協會認證之義務



執筆人: Rishi Choudhury
rchoudhury@tindallriley.com

ARK SHIPPING CO LLC與SILVERBURN SHIPPING (IOM) LTD案
[2019] EWCA CIV 1161 — ARCTIC號

英國上訴法院針對這起近期案例的判決結果為：在光船租約期間，光船承租人有義務維持承租船舶持續被船級協會認證，這在長期光船租賃契約中並非嚴格的條款。因此，如果船級認證證書暫時過期，除非船東能證明船級認證證書過期已造成不利影響，否則船東不得據此在光船租約下撤回船舶。

本起案例的案情摘要為：西元2012年，一艘近海供給船的船東簽署為期15年的光船租約，將該船舶出租給承租人。租約指出：「承租人應保持船舶...良好修繕狀態，有效的運作狀態，並符合良好的商業維修作業實務，承租人應隨時維持船級證書及其他規定證書的效力。承租人必須在合理期限內，即刻採取必要的修繕措施，否則船東有權撤回船舶，不再提供給承租人使用...承租人應讓船舶駛入乾塢，必要時針對水下部分進行清潔與塗裝，至少每18個月（曆月）進行一次...」

該船於西元2012年10月依約交船，其船級證書於西元2017年11月初到期。光船承租人安排進入乾塢，該船則於西元2017年10月底抵達乾塢港。然而，船級證書在船舶進入乾塢前到期。該船舶隨後在船級協會的監督下，於乾塢進行修理與保養工作。

船東在西元2017年12月請求撤回船舶，並以船級證書過期為由終止租約。承租人不同意並拒絕將船舶返還給船東。

雙方因此展開訴訟，爭議最後交付上訴法院審理。

法院表示承租人坐視船級證書過期而違反光船租賃契約。法院認為承租人應安排提前進入乾塢，或是在乾塢時準備臨時驗證，以避免船級證書過期。

儘管如此，法院根據本案事實判定船級證書過期並未對船東造成任何不利的後果。法院因此裁定當船舶於船級協會監督下進行修繕時，失去船級認證並不足以嚴重到讓船東有權依光船租約請求撤回船舶，尤其是光船租約內並未規定要求須在一定期限內補正任何已過期的船級證書。

綜上所述，儘管法院認定光船承租人未及時更新船級證書而違反了租約，但此點並未使得船東自動取得請求撤回船舶之權利。船東如要請求撤回船舶，則需證明船級認證過期會引發法律上的不利後果。法院表示，在簽署長期光船租約的情況下，實際上甚為輕微的違約行為不一定會對長期契約關係造成不符合比例的後果。本案充分說明英國法院採取實證而非墨守法規之觀點來解決此一爭議。



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

Before :

LORD JUSTICE GROSS
JUSTICE MCCOMBE
GATT

Case No: A4/2019/0597

Royal Courts of Justice
Strand, London, WC2A 2LL

Date: 10/07/2019

貨物錯誤交貨求償之訴訟時效



執筆人: David Bridges
dbridges@tindallriley.com

DEEP SEA MARITIME LTD與MONJASA A/S 案[2018] — ALHANI號

在Alhani號一案中，英國高等法院考量的問題為：運送人能否引用海牙規則的一年時效以抗辯因貨物錯誤交付給未提示載貨證券正本之第三人所致損失之索賠。

海牙規則第3條第6款規定：「除非從貨物交付之日或應交付之日起一年內提起訴訟，否則運送人和船舶在任何情況下，都應免除對滅失或毀損所負一切責任」。在Alhani號一案中，海牙規則已併入相關的載貨證券中，且船東據此宣稱，由於索賠請求權已罹於時效，故其無須對託運人提出之貨物錯誤交貨之索賠負責。

法官判定海牙規則之訴訟時效確實適用於錯誤交貨之索賠，並表示訴訟時效之抗辯不侷限於指控運送人違反海牙規則之義務而提出的索賠案件。法官依據的理由是，海牙規則第3條第6款所使用的「在任何情況下」與「一切責任」措辭均為廣義性質，清楚涵蓋貨物交付給無權提貨者之情況。這些用語措辭應具有其自然意義且範圍不受限制，否則將損及制訂訴訟時效制度之最終目的。

法官表示訴訟時效適用於船東違反義務的情況，且違約情事發生於「海牙規則責任期間」，並「與運送/待運送之可識別貨物具有充分的關聯性」。然而，英國法院對於若貨物錯誤交貨發生於該期間之外時，至今尚未以判決清楚說明其觀點立場為何。

法院亦考慮到下列問題，如果在某一國家的法院已提起訴訟程序，但其他國家的法院已被賦予專屬管轄權時，則起訴行為是否符合海牙規則有關交貨後一年內提出訴訟之規定。本案法官判決認為，如果違反契約(譯註:以契約約定某法院有專屬管轄權)之約定而在其他法院提起訴訟程序，則除特殊狀況外，已提起之訴訟程序不視為就海牙規則第3條第6款之目的而言所為之「訴訟」，因此無法產生保護時效利益之效果。

這件重要的法院判決已釐清長久以來引發討論的相關問題。一般認為縱使運送契約已併入海牙威士比規則的話，結果仍然相同，因為海牙威士比規則關於訴訟時效的規定其措辭用語更加明確：「運送人和船舶在任何情況下，都應免除一切責任」。



船東應牢記在心的是，在抗辯依載貨證券所提出之「傳統」的貨物索賠以外的其他索賠求償時，有可能引用海牙規則第3條第6款的訴訟時效規定以保護抗辯利益。另一方面，租船人亦有必要明瞭這個議題，以確保及時提起訴訟程序以保護時效利益。



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

THE BRITANNIA STEAM SHIP INSURANCE ASSOCIATION LIMITED
登記地址：Regis House, 45 King William Steet, London EC4R 9AN

英格蘭與威爾斯登記號碼：10340
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