

風險觀察家

西元2021年10月號

散貨船載運貨櫃之 **建議**

關注火災 **電動車與機艙起火**

A類乾散貨裝船之 **建議步驟**

塑膠粒 **積載建議**

引水人登船 **介入時機**

護舷繫泊站受損 **個案研究**

理賠與法令 **重要案例探討**



BRITANNIA P&I
TRUSTED SINCE 1855

編者的話



在倫敦辦事處，一切逐漸恢復至更為正常的工作模式，員工們現在每星期大多時間都會回到辦公室上班，自西元2020年3月起，第一次可以與同事們實體會面。

本期的《風險觀察家》涵蓋層面更為廣泛的文章，包括裝載與運輸各種不同貨物的建議，以及繫泊設備操作錯誤而導致護舷毀損的個案研究。我們在其中一篇文章探討了引水人的角色，這篇文章源於國際集團(IG)主導的一項長期研究，研究中收集了涉及引水人的所有事件資料。

我們的損害防阻團隊依舊忙碌著，而BSafe個案研究系列的最新文章則談論有關機艙起火。同時，團隊也發表了電動車起火的深入調查專文，並討論在船上發生火災時的處理方式。

希望各位讀者會喜歡本期的《風險觀察家》內容，並歡迎會員反映任何意見。


CLAIRE MYATT
編輯



我們希望讀者會喜歡本期的《風險觀察家》內容。我們將努力維持並增添文章的實用性、相關性與閱讀樂趣。如您有任何想法或意見，歡迎來信與我們聯絡：

britanniacommunications@tindallriley.com



本協會近來收到越來越多有關散貨船載運貨櫃的詢問。這是因為貨櫃市場現有運費價格高漲的緣故，使得散貨船業者看好貨櫃載運的前景。為確保會員之P&I保險範圍不受影響，在會員承接此類貨物之運輸前，應盡快通知本協會承保部門。本協會亦可針對散貨船載運貨櫃而產生的考量問題與其他潛在責任提出建議。

散貨船載運貨櫃



Jacob Damgaard
新加坡損害防阻部門
副主任
jdamgaard@tindallriley.com

儘管散貨船能十分安全地載運貨櫃，但在承接任何貨櫃載運之前，仍必須先進行徹底的風險評估，並聯絡船級協會與船旗國，以確認是否需要改裝或加裝設備。

風險評估應至少涵蓋下列範圍：

穩定計算 – 散貨船載運貨櫃可能導致致傾中心高度(GM)變大，尤其是當貨櫃裝載於甲板上，會因此影響船體與貨物繫固設備的運動及可能產生的應力。船舶的穩定度應在離港前根據收取積載計畫予以計算。獲准使用的船用裝載計算軟體，可能需要更新以配合貨櫃裝載與網綁力之計算。

貨物繫固 – 若船上貨物繫固手冊(CSM)未具體涵蓋貨櫃載運，或是未具體允許載運貨櫃，會員應諮詢船級協會以取得核可，並據此修訂貨物繫固手冊。此舉可能需要增加繫固設備，或是變更船上現有的繫固安排。除了船用貨物繫固手冊中有關擬運貨物積載與繫固之要求外，貨物積載與繫固(CSS)安全規則附錄1指出的適用條款與建議，亦應一併納入考量。

貨物積載 – 根據貨物積載與繫固安全規則附錄1，貨櫃之堆放方式應能允許船員於船舶操作期間安全地進出。貨物之積載亦應考量在航程途中應進行的必要檢查，以及可能發生的緊急情境。此外，甲板上的貨櫃積載亦應考慮國際海事組織有關駕駛台能見度之規定。

「散貨船載運貨櫃與否最終仍由各個會員決定，而會員必須遵守所有法令與船級規定，以確保船舶在離港前處於適航狀態。」

艙蓋/櫃艙頂板強度 – 一般來說，散貨船艙蓋之設計並未針對貨櫃載運，因此，應諮詢艙蓋製造商以判斷載運貨櫃可能會對艙蓋造成的影響，以及是否需要任何變更。再者，有必要查證貨櫃積載重量不超過櫃艙頂板的最大允許載重。這些要點均應納入考量，以適當分配載重點。

危險品(DG)載運 – 裝載危險品的貨櫃應依國際海運危險品章程(IMDG)載運。船舶之危險貨物載運符合文件可能需要由船級協會或船旗國進行修改，才能載運裝有危險貨物的貨櫃。

消防設備(FFE) – 船舶有可能需要加裝或放置消防設備。這類設備可包括火災發生時，用來刺穿進水貨櫃的消防水槍；如果船舶載運貨物屬危險品，則在甲板下方安裝固定式消防系統。船舶消防計畫應據此更新，亦可要求船級協會或船旗國另行核准。

安全管理系統(SMS) – 會員的安全管理系統應包含適當的程序，以確保散貨船能夠安全地載運貨櫃。如果船級協會或船旗國僅基於散貨船之運作而進行會員之國際安全管理系統(ISM)的審查，並據此登記於會員的國際安全管理系統符合文件(DOC)上，則可能需要進行修改。應諮詢核發機構以取得進一步的指引。公司風險評估資料庫與工作安全程序，例如「工作危害評估」，亦需要依據公司所採行的已變更管理方法，進行結構性的審查。

貨物裝卸設備 – 如欲使用船舶起重機裝卸貨櫃時，應在擬定起重作業計畫時將之納入考量。起重機操作員應具備必要的經驗。此外，亦可能需要諮詢起重機製造商，以確保起重機與相關起重設備能夠適用於貨櫃。

個人防護裝備(PPE) – 船員從事貨櫃載運相關作業時，可能需要檢視必要的個人防護裝備。除其他因素外，亦應適度考量進出安全、高處工作與繫固設備之處理。

訓練 – 應指明貨櫃載運相關特別條款所要求之船員額外訓練。此類訓練可能包括：

- 繫固設備之正確應用與檢查，並在航程期間對貨物善盡必要之注意
- 載運危險貨物時，採用國際海運危險品章程(IMDG code)
- 穩定與裝載/網綁力計算
- 提供緊急應變，包括正確滅火方法
- 若貨櫃裝載在甲板上，因應受風影響面積增加之船舶操縱特性，以及防止因惡劣氣候造成貨櫃損失之預防措施
- 為配合貨櫃載運而新增至會員安全管理系統(SMS)的特定程序，應將參與此項作業的船員加入艙蓋固定計畫（即繫栓與楔塊）內。

鑒於散貨船一般不會載運貨櫃，會員應考慮指派公證人協助裝貨且繫固確認作業。

如需進一步建議與協助，請與本協會聯絡。



關注 火災



**BRITANNIA損害防阻部門對於電動車
起火之見解**
海運部門概況



在日本船東-日本郵船株式會社(NYK)船舶發生火災後，本協會與日本海上災害防止中心共同進行一項研究，以調查船舶發生電動車(EV)起火事件。

這項計畫的其中一部分是針對Nissan Leaf進行實際尺寸電動車起火測試。測試結果顯示，當電動車電池組受到施加火焰而誘發的熱失控故障時，產生的火焰會在10分鐘內，從車底蔓延至輪拱的塑膠緣，以及隨後容易燃燒的其他位置，增加了火勢在熱失控開始後15分鐘內，蔓延至相鄰車輛的可能性。

Britannia網站刊登了Darren Holling博士與合作夥伴J H Burgoyne撰寫的報告全文：

ow.ly/AIpt30rVzTR

BSAFE個案研究 – 機艙起火

BSafe近期進行的這項個案研究是針對機艙起火事件。事件概述：西元1982年建造的2,576噸滾裝船FERNANDA號，在某次航程即將結束時，機艙發生起火事故。雖即時決定使用船上的固定式海龍滅火器，但卻無法撲滅火勢，船員最後透過直升機進行疏散。雖然沒有船員受傷，但火勢一直到八天後才完全撲滅，最後宣告該船舶為推定全損。完整的個案研究，包括摘要、反思學習表、簡報與完整評論，目前已公布於Britannia網站：

ow.ly/OP5m30rVElp



A類散裝乾貨裝船

我們列出國際海運固體散裝貨物規則(IMSBC)A類散裝乾貨的建議裝船步驟，例如：鐵與鎳礦石、鋁礬土、煤漿與銅渣砂。

經營乾散裝船的會員將意識到載運A類貨物的危險性，此類貨物有可能液化，且需要託運人在裝貨前提交文件以確認每一批貨物的：

- 1 流動水分點(FMP)
- 2 適運水分極限(TML)，與
- 3 實際含水量

會員的目標始終是一開始就阻止任何過濕的貨物裝運上船。除了載運含水量過高之貨物會對船舶與船員帶來顯而易見的危險外，在試圖解決因已裝船之過濕貨物而衍生且託運人也不樂見的狀況時，可能會導致船舶延誤，甚至因缺乏設備與設施，而無法從船上卸下貨物。

當裝載A類貨物船時，牢記下列各項將有所助益：

- 確保貨物依照適用的國際海運固體散裝貨物規則(IMSBC)進行裝船，而且在開始裝船前，託運人提供的證明文件確實符合IMSBC規則之要求。這意味著在裝船前六個月內應進行流動水分點(FMP)/適運水分極限(TML)測試，並在開始裝船前七天內完成有效的濕度測試，以證明實際的含水量低於適運水分極限。如果貨物在裝船前七天內遭逢大雨或大雪，貨物特性有可能發生改變，會員應謹慎留意，實際含水量之數據可能無法代表貨物的實際狀況。在此情況下，謹慎的作法是再進行一次濕度測試。
- 確認船員與任何登船之公證人有安全的空間進行圓盒測試，這意味著備有適當的觀察與通訊系統，可確保抓斗不會危及必須接觸貨物的人員。

- 船員應參與圓筒測試，並應接受圓筒測試相關訓練以熟悉其進行方式。

- 確保圓盒測試所採用的是取自船邊卡車或駁船裝載的貨物樣本，且具代表性。這表示不僅從貨物頂層抽取樣本，比起下層較濕的貨物，頂層貨物更為乾燥。

- 應留意圓盒測試和「抓夾力測試」與「落下測試」，雖然能提供有用且值得推薦的貨物情況評估，但卻不具科學準確性。略顯不安全的貨物看似仍能通過這些基本測試，因此會員應謹慎留意任何邊緣型結果。

- 當貨物落入貨艙，著地時會承受到額外的振動。若圓筒測試先前沒有指明此點，那麼這股振動可能成為水分分離的觸發點。因此，船員應監控裝船作業，並採目視評估裝船期間的貨物狀況，確保看起來是乾貨。同樣地，船員從艙口緣圍觀察裝船作業時，應備有適當的通訊與安全系統。

- 掌握天氣預報與降水風險，才能夠在下雨前關閉艙蓋。

- 若有任何疑慮，請盡快聯絡本協會或在地聯絡處尋求協助。



Stephen Hunter
倫敦理賠部門
船隊經理
shunter@tindallriley.com



本協會隨時樂意代為委託公證人，以協助會員進行裝貨前公證。然而，除非適用本協會核准的公證計畫（例如：在印尼或菲律賓進行鎳礦石裝船），否則公證費用將由會員自行承擔。如需本協會代為委託公證人，請盡早事先通知本協會，因為有些裝貨碼頭位處偏遠之地。

不論公證人是否到場，船員在裝貨作業期間應隨時保持警覺。就我們的經驗而言，每個人都到場觀察並提問，若對貨物存有任何疑慮，應盡快提出，這將會是更好的作法。此外，應讓新進船員感受到自己屬於團隊的一分子，並能提出任何疑慮或觀察。

請謹記公證人到場是為了協助船員，如果對於貨物狀況有任何疑慮，船長應負責決定是否拒絕或停止裝貨作業。公證人是補強訓練有素之船員熟悉即將載運之貨物與IMSBC規則，而非取代之。

從近期案例可以得知，託運人及/或裝貨碼頭因「防疫」理由而拒絕公證人到場參與裝貨作業，我們經常質疑這樣的作法是試圖阻止公證人參與的藉口，這樣的情況也增加了船員自行檢查貨物的負擔。

如果有任何會員希望公證人到場，卻遭租傭船人指派之代理人告知，因新冠肺炎規定等因素而無法接受公證人到場時，請與本協會聯絡，我們將請當地聯絡處瞭解狀況。

最後，如果是利用傳送機及滑槽進行裝貨作業（相較於使用抓斗裝貨更為迅速的方法），則應留意在適當的間隔時間進行圓筒測試。

有關進一步之資料、通函連接與 BRITANNIA 網站資訊，請瀏覽：

從菲律賓載運鎳礦石
[ow.ly/Ik8n30rVDZ2](https://www.ow.ly/Ik8n30rVDZ2)

印尼與菲律賓 –
安全載運鎳礦石貨物
[ow.ly/uHYj30rVDZ7](https://www.ow.ly/uHYj30rVDZ7)

獅子山 – 載運鐵礦粉屑貨物 –
液化風險
[ow.ly/7CfQ30rVDZp](https://www.ow.ly/7CfQ30rVDZp)

在印度港口裝載鐵礦粉屑 –
保護性裝貨前公證
[ow.ly/XBEQ30rVDZr](https://www.ow.ly/XBEQ30rVDZr)

液化 – 小心謹慎仍是座右銘
[ow.ly/6jqX30rVDZT](https://www.ow.ly/6jqX30rVDZT)

X-PRESS珍珠號於西元2021年6月在斯里蘭卡海岸附近沉沒，再度引發媒體對於海運貨櫃裝載塑膠微粒（一般所知的「膠粒」）的關注。據報該船舶載運裝有78噸膠粒的貨櫃，由於發生事故而落海，造成貨物損失。

膠粒

積載建議



膠粒是極為細小的塑膠粒，直徑通常僅有幾公厘，是製造較大塑膠製品的原料。為便於海上運輸，這些膠粒通常會先裝入塑膠袋再進行裝櫃。積載膠粒的貨櫃落海後，如果包裝袋破裂且膠粒從貨櫃溢出，會造成數以百萬計（有時是數十億）的塑膠微粒散佈至海中。這些塑膠微粒很難清理，有時會造成數英里的海灘污染，或是隨著海流移動到很遠的地方。膠粒體積極小，很容易被多種魚類及其他野生動物吞食，特別是膠粒看起來很像魚卵。

除了先將貨櫃落海風險減至最低的個別問題外，為了降低膠粒污染的風險，我們建議載運膠粒裝櫃的會員，盡可能將所有膠粒貨物堆放在甲板下。如果貨櫃是因為堆疊崩塌而導致落海，甲板下的積載方式，應有助於減少膠粒造成大範圍塑膠污染、環境受損及其伴隨之成本與負面報導的風險。



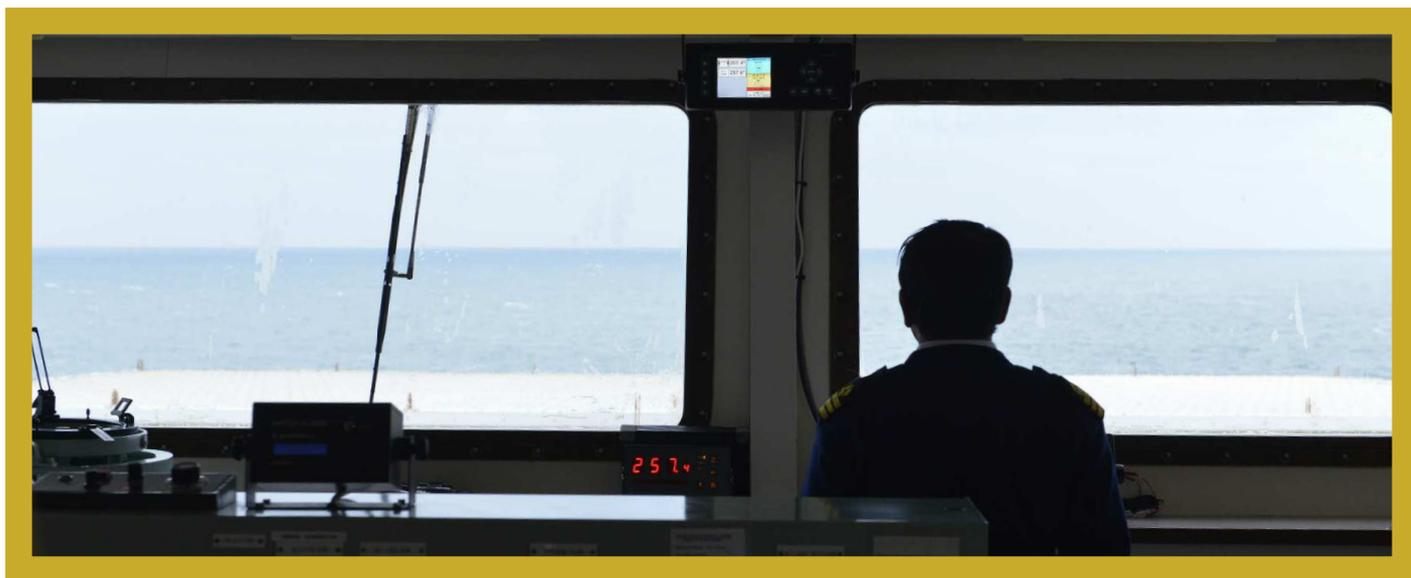
Stephen Hunter
倫敦理賠部門船隊經理
shunter@tindalriley.com

引水人登船 介入時機？

BRITANNIA損害防阻團隊在最新一期的報告中檢視問題並提出建言



Slav Ostrowicki
倫敦損害防阻經理
sostrowicki@tindallriley.com



船舶引水人是具有當地知識的船舶操作專家，會在最有可能發生海上事件的關鍵階段參與船舶之通行，例如：在狹窄水域或可能發生危險的情境。如果事件確實於引水人登船時發生，則引水人的角色必然會受到嚴密審查。

為瞭解船東的疑慮並檢視引水人角色的相關各種問題，國際互保協會集團(IG)在近期出版《西元1999–2019年船舶引航P&I理賠報告》。根據這份報告的數據指出，在過去20年，因引水人失誤而造成或促成之事件共計1,046件。這些事件所引發的總計費用超過18.2億美元，換言之，平均每週發生一事件，每一事件平均耗費約170萬美元。IG關於引航報告的結果指出，駕駛台資源管理(BRM)未臻完善仍是主要的根本原因。

Britannia自行檢視引航相關理賠案件後，正如其報告收錄的個案研究所證實，船長未介入或介入成效不彰是關鍵的促因之一。此份報告斟酌了介入成效不彰在引航相關事件所引發的作用，並說明能夠採取的步驟，以降低相關風險。

Britannia網站提供報告全文以及從中學到的一課。

ow.ly/rlcd30rVzTu

護舷繫泊站受損



Beatrice Cameli
倫敦船隊經理
bcameli@tindallriley.com

本協會最近處理了一件有關車輛運輸船在抵達港口時造成碼頭受損的案例。我們列出了事件的事實，並找出一些重要的學習經驗，以協助會員防範類似事件發生。

事實陳述

船舶在二艘拖船協助下抵達港口，引水人則在船舶通過港口船閘時登船。

船舶位於與其繫泊席位相距約70公尺的平行位置，前拖船在左舷側推動，而後拖船拉動，當時的風速增強至蒲福風力5-9，且陣風來自不同的方向。儘管有拖船協助並使用船上的艏側推進器，仍導致船舶逐漸漂移至席位另一側。

船舶在船席碰觸到碼頭，造成碼頭結構重大毀損，包括鋼樁上的混凝土Ro-Ro平台。碼頭需要大範圍修復。此外，幾艘船舶也因碼頭無法使用而必須移往鄰近船席，造成求償人必須負擔此衍生的額外費用。

船舶受損程度輕微，僅造成船體板凹陷，事件發生後安全地繫泊於旁邊。

事件檢視

由於船舶受損輕微，也因此關於此事件的駕駛台資訊極少，無從判斷詳細起因。然而，檢視過現有的資訊後，似乎可以說是下列因素造成此次的事件：

船長與引水人資訊交換(MPX) – 引水人在船舶繫泊於船閘期間登船。船閘開啟且船舶在引水人登船後8分鐘內解纜。這段時間可能不足以讓引水人與船長充分交換資訊，這些需要交換的資訊應包括預期天候狀況以及突發變化時的應變計畫。然而，沒有證據能證實相關天氣預報是否有強調風速會突然增強。

船舶失控仍繼續靠泊作業 – 離開船閘後幾分鐘內即留意到風速增強。當船舶與欲繫泊之席位相隔約70公尺時，可以明顯看出即便同時使用拖船與艏側推進器，仍不足以在逐漸轉為惡劣之天候下控制船舶位置，而此時並沒有決定延後或中斷船舶操作。

經驗教訓

儘管未從駕駛台團隊的觀點確定事故的確切狀況，會員應思量這件事故的經驗教訓，以防止類似事件發生：

操作準備 – 在操作船舶靠泊/離泊前，應執行具體的風險評估。這項評估應包括目前氣候驟變的可能性，包括現有預報及現況資訊的考量。此舉有助於考慮適當的減災措施，例如：需要使用特定數量的拖船及所需拉力，這與受風面積較大之船舶尤為息息相關。

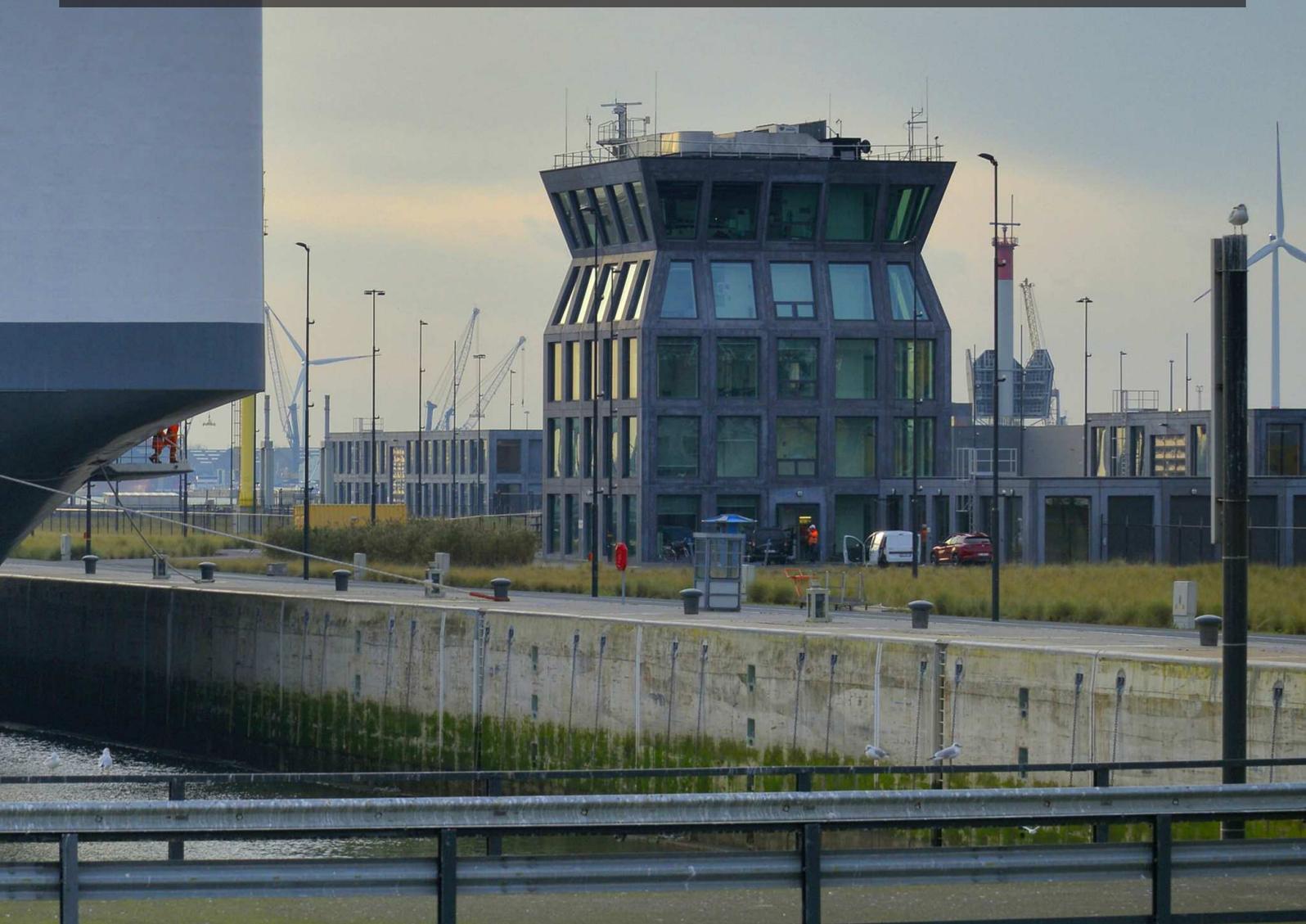
提供充分的船長與引水人資訊交換(MPX)時間 – 船長與駕駛台團隊需要獲得充分的時間，以吸收引水人提供的資訊，同時傳達必要之資訊給引水人。這些資訊不僅反映出船舶整體特性，還包括船舶操作的具體風險評估結果。依據風險評估提出的減災措施與應變計畫，可能需要依MPX之結果加以修訂。

風對於船舶可操縱性的影響 – 駕駛台團隊對於風是影響船舶可操縱性之外部因素的體認，可說是至關重要。因此，應提供特定船舶受風力影響下的操縱資訊的強化細節（除了IMO相關建議外），使駕駛台團隊在風中操縱船舶或漂移時，能夠密切預測船舶的反應。

訂出中止操縱決定之門檻 – 船長應計畫並掌握需要延後或中止操縱船舶的門檻，以利從潛在不安全之情況恢復。之後，船長應立即行使其絕對權力之職權，依需要之情況行事。

監控船舶操縱 – 駕駛台團隊應審慎監控並溝通船舶之操縱進度，以便針對任何偏離和改變現況之情形做出適當的回應。值得注意的是，在引航事件中，意料之外的天候變化往往是事件反覆發生的肇因。

駕駛台資源管理(BRM)與船舶操縱訓練 – 透過訓練與成功落實駕駛台資源管理程序，能夠帶入關鍵決策與駕駛台團隊成員之間之互動的最佳實務作法。此外，建議進行航海評估以監督這些實務作法，並確認是否有必要進行額外的訓練。



理賠與法令

船東能夠取代僱船人收取載貨證券運費之範圍

商業法庭近期對ALPHA MARINE CORP與MINMETALS LOGISTICS ZHEJIANG CO. LTD. (SMART 號) [2021] EWHC 1157一案的判決，闡述了船東取代僱船人收取運費的權利範圍。

ALPHA MARINE CORP. (以下稱「船東」) 根據已修訂之 NYPE 表單格式，將 SMART 號 (以下稱「船舶/該船」) 採論時僱船契約租給 MINMETALS LOGISTICS ZHEJIANG CO LTD (以下稱「僱船人」)。僱船人接著以論程僱船契約將該船轉租予 GENERAL NICE RESOURCE (HONG KONG) LTD. (以下稱「次僱船人」)，後者亦是於理查茲灣裝船之貨物的載貨證券合法持有人，由船東發出。

該船離開理查茲灣後即擱淺失蹤。僱船人開立發票向次僱船人收取運費。然而，在運費發票指定付款日之前，船東開立發票給貨主收取載貨證券上之應付運費，並通知次僱船人其已撤銷僱船人收取運費之權限，要求將運費支付給船東。

相關契約條款

- 1) 論時僱船契約第18條規定：「船東對所有貨物、轉租費與所有轉租運費，得主張留置，以支付本僱船契約之任何應付費用...」。
- 2) 根據論程僱船契約，運費在船舶離開裝貨港時，即應全額支付給僱船人，即使船舶失蹤或貨物損失，仍視為應收費用。
- 3) 船東開立之載貨證券指出，運費應「依僱船契約」支付 (即是論程僱船契約)。

仲裁與上訴

船東與僱船人之間的爭議因而提交仲裁。裁判法庭裁定，論時僱船契約之默示條款指出，除非依僱船契約有應付之租金或其他金額，否則船東不得行使其撤銷僱船人收取運費權限之權利。法庭認定船東應為擱淺事件負起責任，因此沒有應支付給船東的款項，船東也無權收取運費。





Michaela Domijan-Arneri, 倫敦船隊經理
marneri@tindalriley.com

為此，船東上訴至高等法院。法院同意上訴並認定，除非依傭船契約有應付之租金及/或其他金額，否則船東並無默示義務以禁止其撤銷傭船人權限。法院依據理由如下：

1) 儘管船東有權要求載貨證券持有人支付運費，以做為協議載運之對價，但運費通常是依傭船契約條款，支付給身為船東代理人的傭船人。然而，船東可以在付款前出具通知給託運人撤銷該命令，而無需傭船人違反論時傭船契約。

2) 本案的問題在於論時傭船契約條款是否限制船東取代傭船人收取運費之權利。由於本案的傭船契約條款並無明顯限制船東之權利，法院考量此類條款是否為默示性質。法院裁定條款並非默示性質的理由為：

(I) 論時傭船契約經認定與商業慣例相符，沒有限制船東介入收取運費的默示條款。

(II) 船東收取運費的權利不影響傭船人對船舶的僱傭，亦不會剝奪其船舶之盈利能力。

(III) 傭船人能採用多種替代方式制訂其建議的默示條款，此一事實顯示了條款並非必要或明確。因此，本案傭船人提出的各種不同默示條款遭到法官駁回。

根據法院的裁決，未來傭船人是否會尋求在傭船契約條款納入明示條款，說明船東收取運費之權利唯有在傭船人違反傭船契約時才能行使，此部分仍有待觀察。



決定保證書性質的關鍵是文字本身還是其前後文？



Pierre Merer, 倫敦船隊經理
pmerer@tindallriley.com

母公司向船廠提出的保證書，是見索即付保函還是「一般」保函。

上海船廠船舶有限公司與REIGNWOOD INTERNATIONAL INVESTMENT (GROUP) COMPANY LIMITED [2021] EWCA CIV 1147

英國上訴法院已釐清母公司代表子公司依造船合約向船廠提出保證書之性質。船廠（即「造船商」）與買方簽約，準備建造一艘總金額為2億美元的離岸鑽井船。為了確保支付最後一筆1.7億美元尾款，買方母公司（即「保證人」）同意出具付款保證書。後來因聲稱船舶有缺陷，買方拒絕支付最後尾款。因此，建造商尋求保證人支付款項。

保證書的措辭導致造船商與保證人之間的爭議，爭議點係關於保證人是否可以扣住尾款，直到認定買方必須依造船合約之爭議解決條款付款給造船商，或是保證人是否必須在造船商要求付款時即刻付款。換句話說，保證人提出的保證是「一般」保證（也就是保證人的責任首先取決於買方的責任）？還是「見索即付」保證（也就是不論買方是否有付款責任，保證人同意接獲要求即付款）？

高等法院在初審時支持保證人的觀點，認為保證人提出的保證是「一般」保證。然而，上訴法院卻推翻這項判決。

上訴法院將重點放在造船商與保證人於保證書所使用的措辭，並強調保證書：

- 包含「絕對且無條件」的大寫文字，指出保證人義務不以買方的責任為條件，
- 聲明保證人是歸為「[主要義務人]，而不僅是作為擔保人」，
- 含有「見索即付保證之戳記」，即是保證人的付款義務是由「我們收到您的首次書面要求後」引發，以及
- 要求保證人在收到首次書面要求後「立即」付款。

保證書的兩項條款提到，若造船商與買方之間的仲裁係於收到首次要求前即開始，則允許保證人扣留款項。然而，這兩項例外僅限於特定情境，不足以扭轉保證人承諾是見索即付保證的整體分析。

上訴法院在結論中重申，解釋此類合約時，應是促進「對[商業社會]文書性質與法律後果的確定性。[...]主要焦點必須始終放在當事人在內文使用的措辭。」

哪些證據可用於液體散貨理賠？



Gwen Vetuz, 香港副主任
gvetuz@tindalriley.com

中國最高人民法院確認對於判斷液體散貨理賠所用證據的立場。

中國人民保險集團股份有限公司廣西分公司與WESTERN GLOBAL CORP (2019), MIN ZAI NO. 367

KING GREGORY 號船東與其僱船人的爭議，係源自載運一批脫膠大豆原油貨物至中國而衍生之短缺理賠。

僱船人與其代位求償保險人主張，貨物較簽約量9,876公噸短缺77.456公噸。他們的數據是根據上海出入境檢驗檢疫局核發之中國檢驗檢疫(CIQ)證書所使用的岸上儲槽重量量測值。

船東仍認為卸貨量是9,866.12公噸，因此差異僅有9.818公噸(0.099%)，完全在運輸合約之可接受限值內。船東的數據是根據船舶貨艙空距報告與乾貨證書所使用的吃水重量量測值。

這項爭議的主要問題在於，該使用哪一方的證據來決定貨物的短缺量。

上海海事法院在一審判決船東勝訴。僱船人進而向上海市高級人民法院提起上訴，法院維持原判。僱船人/代位求償保險人隨後向中華人民共和國最高人民法院（中國最高法院）提出上訴，法院確認決定液體散貨理賠的正確方法如下：

1) 運送人運送液體散貨的責任，始於船舶歧管連接至裝貨港岸上管路凸緣的那一刻，直至船舶歧管接至卸貨港岸上管路凸緣為止。

2) 中國檢驗檢疫證書使用的岸上儲槽重量量測值，與船舶貨艙空距報告使用的吃水重量量測值同樣可靠，前提在於兩者均依適用量測規則進行量測。

3) 對於液體散貨，除非能證明貨艙空距報告基於某些原因而有缺失，例如儲槽校正表有誤，或是未依照適用規則取得量測值，否則貨物重量應根據船舶貨艙空距報告予以計算，而非岸上儲槽量測值。

4) 這是因為貨艙空距報告使用的量測值，是在運送人負責貨物期間取得，岸上儲槽量測值則是在運送人責任期間結束後取得，所以無法作為主張在運送人負責期間發生任何短缺的證據。

根據這些理由，中國最高法院駁回僱船人/代位求償保險人上訴，並裁定船東勝訴。

這項裁定對運輸液體散貨至中國港口進行交易的船東而言非常有利，因為這釐清了何者是決定貨物短缺理賠的權威性證據。

根據中國最高法院的裁定，現在能清楚瞭解，只要船舶之量測已正確執行與記錄，船舶重量測量相關報告應作為主要證據，而不是使用自船上卸貨後進行的其他量測。



be at your own risk,
 operation like RIG,
 traffic on the terminal,
 or other cargo as
 stevedoring.

any damage - of
 vessels and / or
 premises and / or
 by wilful intent or
 negligence.

5660 66 5
 CAUTION HIGH TRAILER
 45G1
 K LINE
 KKFU 795387 2
 45G1
 MAX G.W. 28900 KGS
 TARE 24000 KGS
 MAX C.W. 24970 KGS
 CU CAP. 2790 CBM

TRITON
 CAUTION HIGH CONTAINER
 K LINE
 KKFU
 MAX G.W.
 TARE
 MAX C.W.
 CU CAP.

TRITON
 TTNU 830234 5
 45R1
 MAX GROSS 25,000 KG
 TARE 4,400 KG
 NET 20,600 KG
 CU CAP. 117.5 CBM

NYKU
 7943 10 8
 45R1
 MAX GROSS 40000
 TARE 4200
 NET 35800
 CU CAP 54700
 WT 5
 2.284

AR
 51