

風險觀察家

西元2022年9月號

永續性 不僅止於氣候變遷

專訪BRITANNIA永續團隊負責人 **JACOB DAMGAARD**

減碳 目前的進度與未來的發展

BRITANNIA 香港分公司

理賠與法令 重要案例探討



BRITANNIA P&I
TRUSTED SINCE 1855



編者的話



本期《風險觀察家》關注的重點為永續性，內容包括一篇探討海運業減碳現況專文以及甫上任的BRITANNIA永續團隊負責人JACOB DAMGAARD專訪，分享他對於因應ESG挑戰的看法。

永續性對於政府、金融機構、主管機關以及整個社會的重要性與日俱增，P&I協會也不例外，尤其會員將本協會視為長期倚賴的合作夥伴。永續性的概念不僅融入BRITANNIA的管理流程，同時也是本協會內部文化不可或缺的基本要素。我們亦與跨部門夥伴合作，確保整個海運業的永續發展。誠如本協會支持會員在永續方面的努力，我們亦同樣鼓勵旗下員工深入瞭解本協會的永續性策略，並在履行日常職責時善加運用。

BRITANNIA所承辦的所有業務中，均建立、記錄並報告一些關鍵績效指標，以符合多項聯合國永續發展目標。這些指標包括多樣化與包容性、健康與安全、訓練與發展等相關衡量措施。

本協會自西元2021年起開始監控航空差旅的相關碳足跡目標，並衡量本協會企業捐獻計畫所引發的影響，同時界定關鍵經理人在發展多點行動計畫時所負擔的ESG責任。

執行長ANDREW CUTLER先生在最新一期永續報告書的結語中提到：「自西元2021年首次發行報告書以來，我們對於截至目前的進展感到滿意，而我們也將致力於保持2022年以及往後各年度的發展，並持續邁向更加永續的未來。」

A white, handwritten-style signature of Claire Myatt.

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、相關性與探討大家普遍關注的議題。如有任何想法或意見，歡迎來信與我們聯絡：

britanniacommunications@tindallriley.com

不僅僅是 氣候變遷 的問題



近幾年來，諸如永續性與ESG（環境、社會與公司治理）等名詞不僅在海運業極為風行，同時也在全球掀起一股熱潮，然而，這些文字在實務上到底具有什麼樣的意義？就海運業來說，所謂永續性幾乎已經成為減碳的代名詞。然而，永續性不僅僅是指減碳，在著手處理氣候變遷的問題時亦應牢記這一點。

首先，重要的是要瞭解永續性與ESG之間的差異。廣義而言，永續性一詞雖是與時俱變的概括用語，但可定義為：「廣義上旨在促使人類長期安全共存的社會目標」，此定義能夠轉換成各種倫理目標及負責任的商業行為。另一方面，ESG則具體制定了用以界定永續環境、社會及公司治理制度的準則，並保護會員避免遭受營運與商譽風險。這也說明了永續概念超越單純的減碳。對於想著手辦理ESG的會員來說，研究聯合國永續發展目標(SDG)與聯合國全球盟約十大原則，並將其融入自身的內部策略、政策與程序，將會是好的開始。

欲瞭解ESG，可以先從G – 公司治理這方面入手。比起S與E（社會與環境）來說，G（公司治理）有時更容易被忽視。不過，這就好比興建房屋，欲深入開展ESG工作，則必須以公司治理做作為穩固的地基，並清楚定義會員管理其事業的界限。除了法定規範（當然必須遵守）之外，這些界限還應包括業界最佳實務，以及相關程序與政策的發展與落實，如此才能確保會員既符合法令要求，且行上合乎倫理規範。這將有助於激勵我們的會員將ESG積極融入其事業體系 – 將內心的想法凝聚成一股推動ESG的力量，並成為會員經營事業時自然而然且密不可分的一部分。

地基穩固了之後，接下來就是S – 也就是社會，這包括了建造一個安全的工作環境。其實，這對於海運業來說其實不算是什麼新鮮的概念，而且這已成為國際船舶安全管理規則(ISM)的主要目標之一，並且早在九十年代即強制實施，另外，國際勞工組織之海事勞工公約(MLC)已於西元2013年強制生效，以確保船員之權利能在世界各地獲得保障，包括安全無虞的職場環境。然而，ESG卻不僅止於此。相較之下，雖然海事勞工公約與國際船舶安全管理規則適用於船員及其船舶之運作，但ESG卻適用於會員的岸上或海上整體組織。因此，對會員來說，ESG包括保障勞工權利以及職場公平、包容與發展。此外，亦應建立商業倫理典範，也就是不使用現代奴役與童工，並確實努力防範賄賂及貪腐。

不僅是氣候變遷的問題

減緩氣候變遷所導致的現象。如上所提及，「環境」幾乎成為減碳的代名詞，這其實不令人感到意外，因為這是非常重要而且緊急的目標，也無疑是海運業持續進步的重大挑戰之一。然而，企業肩負的環境責任還包括許多其他因素，例如：減塑、提高回收再利用、開發廢棄物的改良處置方法、以及全面關注海洋與陸地環境。

一旦會員找出目前與日後的ESG相關風險及控管措施後，下一步就是制定衡量績效的關鍵績效指標(KPI)，並發行年度永續性報告書，向利害關係人揭露這些資訊。

永續會計準則委員會(SASB)業已制定標準，找出包括海運業在內的77項產業中，與財務績效最為相關的ESG議題。

SASB運輸產業永續會計標準規範了多項海運相關ESG報告類別，這些規範不僅關注氣候相關因素，還包括生態衝擊及商業倫理、員工健康和安全管理。

BRITANNIA年度永續性報告書提出了更為詳盡的永續性策略，可瀏覽此網站內容：
<https://bit.ly/3wlfGnx>

儘管有人認為永續性與ESG不過是流行語，實際上這卻不會過時而消失，

相反的，其重要性可能會與日俱增。銀行業界已引進《波賽頓原則》，提供了一個可以將氣候考量整合至借貸決策的架構以有助於推動海運業的減碳概念。然而，永續性與ESG的推動進程不僅來自銀行端，同時也來自於商業需求及顧客期望，會員不僅在氣候變遷方面須以負責的態度審慎應對，在自身承擔的社會及公司治理義務方面亦應如此。

會員若對永續性及ESG議題有任何疑問，歡迎洽詢 BRITANNIA P&I永續性團隊，電子信箱為：
sustainability@tindallriley.com





專訪BRITANNIA P&I 永續團隊負責人 - JACOB DAMGAARD

我們都知道永續性是迎向未來的關鍵要素，海運業也不例外。本期的《風險觀察家》著墨於多項永續性相關議題，而這也似乎是介紹JACOB DAMGAARD的最佳時間點。不少會員對於JACOB的瞭解都是源於損害防阻團隊，不過他最近接任BRITANNIA永續團隊負責人。我們藉此機會向JACOB提出幾個問題，以瞭解他對於ESG及永續性議題的看法。

我們在上一篇文章介紹了「ESG」這個名詞 - 但ESG和永續性有什麼差異呢？

首先說明永續性的一般定義。永續性一詞雖是與時俱變的概括用語，但可定義為：「廣義上旨在促使人類長期安全共存的社會目標」或是聯合國布倫特蘭委員會於西元1987年提出的定義：「既滿足當代的需求，又不損及後代滿足自身需求的能力」。所以，追根究柢而言，永續性是以合乎倫理的審慎方式，確保生活於地球的當代及後代人類之福祉。

ESG則是將永續性「細分」為三大領域 - 環境、社會與公司治理，並在這些領域上實行制度與措施來達到整體永續性目標，而此目標的達成可以透過引進政策與流程及相關關鍵績效衡量指標以及設定改善目標。

永續性之所以重要的理由

目前的普遍共識是，對抗氣候變遷以降低長期世界衝擊可說是迫在眉睫，因此聯合國永續發展目標13指出 - 「首要之務是對抗氣候變遷及其衝擊。」然而，永續性發展還有許多不同的面向，與氣候變遷同樣重要，這需要導入永續性規劃及目標，讓每個人都能發揮自己的作用。

當今的消費者具有較高的政治意識，他們自然會期望企業在所有營運方面都能夠符合倫理道德。不論是有心還是無意，輕微的過失都可能造成企業營運與商譽蒙受嚴重損失 - 而且可能是永久性的。再者，政府機關也積極制定遠大的永續性目標，像是綠色能源過渡相關目標。

減緩氣候變遷的迫切性帶動了海運業的減碳需求，這也使得金融業界紛紛引進《波賽頓原則》，亦即將氣候考量納入借貸決策的架構。該架構以及海運貨物備船契約等措施，都為會員增加了許多壓力，例如：為了確保船隊融資無虞而施行的永續性措施。此外，整體業界也針對採用綠能者提供獎勵措施，再加上主管機關所制定之要求以及期盼公司能秉持經營倫理的內部員工期望。因此，會員在永續性經營及促進永續性方面承受的諸多壓力，在未來勢必會增加。

在瞭解這些名詞的意義後，BRITANNIA自身應該如何更具永續性？

BRITANNIA現有的經營方式已融入永續性概念，我們致力於達成聯合國17項永續發展目標(SDG)以及聯合國全球盟約十大原則所涵蓋的多項目標。這項努力也催生了數項行動計畫：從提供可重複使用的水壺給員工，再到檢視租用辦公室空間，支持慈善及反貪腐活動，制定可量測商務差旅碳足跡的關鍵績效指標，勞動力平等性等等。



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



重要的是BRITANNIA以能力所及的最好方式，協助會員及整體業界追求永續性發展。

重要的是BRITANNIA以能力所及的最好方式，協助會員及整體業界追求永續性發展。

BRITANNIA每年依公認報告標準發行的永續性報告書，皆有深入詳述所有細節，內容亦公開於本協會之網站：

<https://bit.ly/3KbfZXA>

您是否能說明BRITANNIA為了促使會員持續邁向永續性所提供的支持？

重要的是BRITANNIA以能力所及的最好方式，協助會員及整體業界追求永續性發展。舉例來說，減碳與淨零溫室氣體排放經濟過渡期的每一個階段，都需要運用新的科技，但這也同樣帶來全新的風險。由於BRITANNIA與各種背景之優質會員保持密切聯繫，才能在獨特的位置上協助會員瞭解這些潛在風險以及如何減輕風險來避免損失，特別是每一位會員採行的減碳與其他永續性面向之方法並不相同。這也是為什麼BRITANNIA發行永續性報告書範本的理由，就是為了協助會員開展永續性措施而提供的指引及出發點，我們已於網站公開範本：

<https://bit.ly/3wpvJkb>

另外，身為P&I保險協會，重要的是採行容納而非排外原則，這也意味著針對想要投資並檢測替代燃料等新技術的會員，我們提供的安全網並不會限制其P&I險承保範圍。只要會員履行必要的盡職調查，我們打算協助並鼓勵整個業界推動創新，這是達成零碳排目標的必要之舉。

您認為海運業面臨的最大ESG挑戰為何？

我認為整個業界都有這樣的共識，那就是減碳是目前海運業面臨的重大挑戰，當環境危機時鐘分秒逼近，減碳需要全新的技術以及大量的研發與訓練投資。

然而，長期推動減碳的同時，亦不能忽略其他領域。BRITANNIA身為海洋反貪腐網路(MACN)成員，將與旗下會員通力合作，盡力打擊消滅海運業貪腐行為，雖然已有顯著進展，但仍有許多工作待辦。另一個重要的領域是性別平等，尤其是鼓勵更多女性在規劃職涯時，能選擇投入海運業，共同攜手合作，確保能為每個人打造一個零騷擾的職場環境。一如既往，我們的首要之務便是確保全體員工的安全與福祉。

您對於今年冬天可能發生能源危機的預測有何看法？這項衝擊對ESG有什麼意義嗎？

俄烏戰爭確實促使歐盟會員國討論有關依賴少數來源之化石燃料供應的現況問題。就一方面而言，會員國力圖在能源資源方面更能自給自足，我們可能會看到風力一類的綠能技術投資規模攀升，此情況將轉而支持ESG議程的環保部分。另一方面，各國競於確保掌握充分能源資源，可能造成化石燃料供需出現長短期復甦，為達成巴黎協定的氣候變遷目標，核能在能源組合所具的角色，勢必再度燃起激烈辯論。無論是何種選項，必然引發一連串倫理、環境與安全問題，這需要嚴肅考量相關風險及機會，以及是否符合ESG整體議程。

組織內的每個人應該如何善盡本分？

永續性與ESG不會與企業其他部門切割，而造成自掃門前雪的「穀倉效應或過度分工」。唯有人人充分參與才能真正產生效果。全體員工當然應該依循公司的政策及流程謹慎行事，包括遵守ESG相關政策及流程，並能向經理人/永續專責代表提出其可能的任何疑慮。員工亦應能毫無窒礙，衷心提出可改善公司ESG績效的建議。永續性並非僅是企業外在認知形象，同時也是內部員工所見的模樣，這一點勞資雙方都應銘記在心。

近幾年來，減碳儼然成為最海運新聞媒體最熱門的流行語。聯合國在西元2015年提出巴黎氣候變遷協定，其中承諾在西元2100年前，將全球平均升溫幅度控制在低於工業時代前水平的攝氏2度，同時致力於將升溫幅度縮減至攝氏1.5度。

減碳

目前的進度與未來的發展

西元2018年4月，國際海事組織(IMO)正式通過船舶溫室氣體減排(GHG) 初步策略，設定下列目標：碳排放強度在西元2030年降低至少40%，並於西元2050年達到70%，而溫室氣體能夠在西元2050年減排至少50%。此外，許多國家與海運業界都強烈希望能夠在西元2050年達到減排100%的目標。

業界也清楚體認到，最終的目標是要終止化石燃料的使用，這意味著在不久的將來需要引進具商業利益的零碳排船舶。由於全球大多數商輪船隊均使用化石燃料做為動力，因此有必要進一步思考目前正在進行融資、設計與興建的船舶，如何能在營運年限後期改用或切換成非化石燃料的替代燃料。

替代燃料

由於這些轉變的推波助瀾，使得非化石燃料的替代燃料市場在近幾年迅速增加，現今已有許多替代燃料通過檢測，並有可能成為海運業減碳的解決方案。不過，目前仍難以判斷哪些燃料將是取代化石燃料最為可行的替代方案，因為這不僅取決於目前進行的大規模檢測結果，還包括其他因素而定，例如能夠確保任何新燃料的全球穩定供應等。

使用替代燃料可能伴隨的P&I相關風險

相較於化石燃料，引進替代燃料意味著將新增風險。從P&I的角度來看，會員可能由於以下因素而承受到額外的責任，而這些風險可能隨著科技的發展而有所進化與變化：

可取得性 – 無法穩定供應的能源會導致營運中斷，船舶無法取得其他類型的可用燃料，最壞的情況是造成船舶無法運作。若是租用船舶，船舶可能無法履行租傭船契約義務而釀成糾紛。

至於租傭船入會，會員若是負責提供船舶燃料的租傭船人，則需要更詳盡的長期規劃，才能確保在指定地點供應充足的燃料，同時避免租傭船人必須負擔龐大燃料差額的可能性。

基礎設施 – 為了確保燃料的充分供應，需要投入龐大的投資來發展必要基礎設施。海事顧問服務公司University Maritime Advisory Services估計，海運業欲在西元2050年前達到減碳目標，預計需要投入1.65兆美元的成本，其中有87%專用於興建燃料供應輸送的基礎設施。



減碳

目前的進度與未來的發展

不定期航運型態將是未來減碳的最大挑戰，因為船舶的營運沒有既定的時程表，最受歡迎的替代燃料必須是容易在世界各地即刻取用的燃料，如果基礎設施沒有到位，那麼會員必須事先謹慎規劃，以確保船舶能夠獲得充足的燃料。若無法做到此點，船舶必須偏離原定航道，改往合適的燃料補充地點，或是停泊閒置以等待可用的燃料，此時就可能引發離租糾紛。

品質 – 大多數的替代燃料都缺乏國際標準，例如：規範化石燃料的ISO 8217標準。這將增加燃料糾紛的風險，因為會員難以主張替代燃料不符合指定規範。

會員需要提供燃料供應商的詳盡燃料規範，以確保供應商僅供應的燃料適合船舶使用。會員亦應制定合適檢測參數，據此判斷替代燃料的品質，並針對燃料規範與租傭船人達成協議

燃料管理 – 員使用替代燃料時，需要確認正確使用這些燃料時所伴隨的任何相關營運風險。會員應提供船員適當的實務訓練，使船員瞭解如何充分降低這些風險，進而避免引擎故障而造成租傭船契約離租爭議。

健康、安全與環境 – 使用替代燃料衍生的潛在健康問題，視燃料類型而不同。所有供應的燃料應檢附物質安全資料表(MSDS)，根據資料表徹底評估風險，確認備妥適當的安全柵以降低船員可能面臨的已知風險。舉例來說，氨氣已知具高度毒性，任何外洩都可能導致暴露其中的船員喪命。

另一項值得注意的安全問題是有關於特定燃料的閃點溫度，此溫度可能低於《國際海上人命安全公約》(SOLAS)目前要求的攝氏60度。使用此類燃料需要通過嚴謹的審核流程，像是諮詢船旗國等，並制定更加穩健的安全措施，以確保船舶的安全燃料處理。

燃料訂價 – 替代燃料相對於化石燃料的訂價，可能是會員面臨的另一項商業風險因素。目前的替代燃料價格高於化石燃料，且價格與可取得性亦隨著地方與區域而變動。不過，替代燃料市佔率日益成長，成本可能會因科技進步及燃料量產而逐漸降低。

結論

目前要說哪一種燃料可做為化石燃料的優先替代方案仍嫌過早，這個答案將取決於眾多因素。其中一項因素是各種替代燃料的明顯環境優勢，但船員面臨的最大挑戰，則與可取得性、配套的基礎設施以及替代燃料的價格相關。這些要素需要全都安排到位後，燃料才可能成為業界廣用的可行替代方案。

此外，有必要增加大型的檢測，以判斷並確認替代燃料運作的適當性及可靠性。會員在選擇合適的燃料時，需要徹底進行營運評估，包括諮詢各利害關係人，以利判斷何種替代燃料最契合會員的營運要求。

從保險責任角度來看，因缺乏穩定供應與基礎設施而衍生的供應問題最令人憂心。會員需要制定詳盡的計畫，確保旗下的船舶能迅速取得充分的燃料。此外，不同替代燃料之間的差異，以及缺乏標準化規範的問題，都可能提高燃料糾紛發生的可能性。

會員需要重新檢視安全管理系統(SMS)，並落實穩健的執行程序，培訓關鍵人員，才能妥善管理這些風險。



本表檢視了多種最為常見的替代燃料，並指出各種燃料的優缺點。

替代燃料	說明	優點	缺點
液化天然氣(LNG)	需要一個使用液化天然氣驅動的引擎，搭配能處理不同燃料的系統，燃料儲存空間增加	能夠安全使用 / 技術成熟 / 不斷發展之燃料裝載(bunkering)網路 / 一氧化二氮、硫氧化物與懸浮微粒(PM)含量很低 / >二氧化碳少於20% / 液化天然氣運輸船能使用揮發廢氣	甲烷逃逸 / 液化天然氣仍為化石燃料 / 運載燃料的可取得性因區域而有所不同 / 液化天然氣未來訂價仍具不確定性 / 高基本建設費用 – 尤其是改造 / 貨物容量可能有所損失
液化石油氣(LPG)	需要能使用液化石油氣的引擎，搭配能處理不同燃料的系統	一氧化二氮、硫氧化物與懸浮微粒含量低 / 二氧化碳少於10–20% / 液化石油氣運輸船能以貨物作為燃料 / 大量的貨櫃場基礎設施	到目前為止，大多作為液化石油氣運輸船燃料，極少作為其他船用燃料 / 仍視為化石燃料 / 經濟誘因取決於訂價
甲醇	主要由天然氣生成 / 可用於使用燃油或甲醇的雙燃料引擎	在處理燃料與風險管理方面，較液化天然氣簡單 / 「綠色甲醇」為零碳排/氮氧化物與硫氧化物減少 / 可使用現有貨櫃場基礎設施	改造作業可能較為複雜/低能量密度/短期成本高/有毒且易燃/全球產量有限
生質燃料	許多引擎雖能兼容生質燃料，但有些船舶卻需要改造燃料系統及引擎才能使用	有些種類的生質燃料，現已量產供應且價格具競爭力，亦能使用現有廢棄物生產 / 引擎與燃料處理系統需要進行一定限度的改造	船舶通常不會發生二氧化碳還原作用/碳排放量視供應鏈而定/永續性問題（例如生產棕櫚油的土地利用問題）
氫氣	研發主要針對零排放燃料電池/亦可使用於專用內燃機	兼具乾淨能源且產量龐大的優點，能吸引巨額技術投資/燃料電池效率優於內燃機	燃料生產仍屬能源密集/量產成本昂貴/尚未發展出運載燃料的基礎設施/必須極低溫儲存（-253°C），費用昂貴
氨氣	能透過催化反應，利用空氣中的氮及水中的氫製造而成，內燃機或燃料電池都能使用	產量與交易量已有相當規模/船舶本身為零碳排/為「綠色氨氣」，完全不排放溫室氣體	目前採用高能源密集製程（哈伯-博施法）/能源密度遠低於油基燃料/毒性與腐蝕性極高/大量氮氧化物排放/可能難以持續燃燒/需要增設安全系統來管理毒性風險
電池	電池係透過高壓岸電連接(HVSC)系統為船舶充電，以儲存船舶推進所需電能	船舶本身為零碳排 / 岸電也採用綠能則為零碳排 / 目前已用於小型渡船 / 港口HVSC設施網路已逐步擴大	所需電池尺寸龐大，體積較大或航程甚長的船舶較不可行 / 上游仍可能排碳 / 可能損失貨物運載空間 / 許多地點不適用 / 部分電池類別有安全顧慮
合成甲烷	使用再生原料與二氧化碳廢氣生成的多餘能源，混入氫氣來生產燃料	此種燃料能用於液化天然氣驅動的引擎 / 有可能將液化天然氣運用於「橋接燃料」以外之用途 / 進行碳捕捉及再利用的好方法	製程使用能源仍缺乏效率且成本昂貴/目前可取得性有限



BRITANNIA 在香港

TR(B)HK/BRITANNIA香港分公司

BRITANNIA香港辦事處提供中港台三地會員優質的承保與理賠處理服務，並為韓國會員提供理賠處理服務。所有BRITANNIA的會員如在香港海域需要協助時，香港辦事處亦提供聯絡處服務。香港保險主管機關已於西元2018年12月起授權BRITANNIA得在香港為會員從事保險業務。



香港辦事處大樓降低了這個高密度街區的都市熱島效應。

永續的辦公室環境

BRITANNIA於西元2019年搬遷至新的辦公室 — 位於英皇道的K11 ATELIER，這是全球公認最具永續性設計的大樓。TR(B)HK已與K11集團簽署一份「創造共享價值」(CSV)租賃方案。雙方透過該方案攜手合作，共同致力於改善廢棄物管理與能源效率。TR(B)HK同意指派一名永續大使，並承諾採用永續性經營作法，包括參與K11廢棄物管理暨回收再利用計畫。

創造共享價值租賃方案的目標是為了推動永續生活，並為此舉辦了一些節能(減碳)及廢棄物管理的活動，包括透過永續性新知、座談會與網路機會創造共享價值並提高永續意識。K11 ATELIER辦公大樓更提供70項以上的永續性特色與擴大綠化，面積相當於26座網球場。該大樓並配置亞洲最大的太陽能光電與熱能混合安裝系統，能同步生成電力與熱水。屋頂空中花園開放給全體租戶使用。



TR(B)HK負責人暨BRITANNIA香港分公司行政總監TIM FULLER先生表示:「我們與K11續約並且簽署這份新的租賃方案具有相當的意義，這不僅清楚展現BRITANNIA與經理人致力於使用永續性辦公環境的決心與作法，並以企業思維核心，提供永續的工作環境，為員工謀福祉。」

TIM FULLER, Director of TR(B)HK and Chief Executive of Britannia's Hong Kong branch.



BRITANNIA香港分公司

TIM FULLER是TRB香港業務的負責人，為TR(B)HK負責人暨BRITANNIA香港分公司行政總監，從西元2018年1月1日起即居住於香港。TIM曾擔任過倫敦TINDALL RILEY (BRITANNIA) LIMITED營運長，最早於西元1987年加入TINDALL RILEY擔任理賠處理專員，在此之前曾擔任過一般貨船及配備裝卸設備之輕便型散裝船二副。

WING WAI是TR(B)HK部門主管兼BRITANNIA香港分公司理賠主任，同時也是香港分公司理賠處理主管。她是香港與英國合格執業律師，率領理賠團隊為中港台三地會員提供服務。在西元2014年加入TINDALL RILEY之前，她曾在香港一家國際海事法律事務所工作達七年的時間。在處理理賠與糾紛方面累積了豐富的經驗，能針對廣泛P&I、FD&D與CLH議題為會員提供可行的建議。

GWEN VETUZ是TR(B)HK的部門主任，同時也是香港分公司韓國理賠處理團隊主管。她是英國、新加坡與香港合格執業律師，在西元2020年加入TINDALL RILEY前，曾在新加坡與香港的國際海事法律事務所任職十七年之久。目前率領BRITANNIA團隊與韓國會員合作，協助其處理P&I、FD&D與CLH業務。

SISSI ZHANG是BRITANNIA香港分公司副主任兼核保負責人，為中港台三地會員提供日常承保服務。她於西元2021年加入TINDALL RILEY之前，曾於一家大型國際保險經紀公司工作七年，當時最終擔任的職務是副總裁與海運事業開發負責人，負責大中華地區海運業務。

SONIA CHENG自西元2020年7月起擔任TR(B)HK主任兼BRITANNIA香港辦事處財務主任，負責企業法遵與監管通報、財務報表製作與其他財務相關事項。**SONIA**在香港與美國取得會計師資格，在保險業累積了長達18年以上的經驗，擔任過不同企業的財務主管職務，包括直接保險與再保險公司，財務分析管理方面的經驗相當豐富。

香港分公司兩個理賠團隊的其他成員，還包括**AMANDA CHEUNG**、**JI YOUNG KIM**、**NICOLE TSUI**、**EDWARD ALLSOP**、**JASON HO**、**MONICA LUO**、**EVA TANG**與**BIANCA ZHENG**，他們將豐富的法務、海運與理算經驗融入理賠處理流程。**CONNIE CHAN**是聯絡處工作的主要窗口，必要時，包括**TIM**與**WING**在內的其他理賠團隊成員將提供充分的支援。BRITANNIA官網載有他們的聯絡資料：

<https://bit.ly/3AW27ME>。**EMILY CHUNG**、**REBECCA WONG**與**JENNY KWONG**支援辦事處的行政作業，**TONY TANG**則是為團隊及TR其他亞洲辦事處提供IT支援。

BRITANNIA香港分公司活動

一旦疫情限制放寬後，香港分公司將為會員與保險經紀人籌劃一系列的活動，同時在辦公室舉行慈善活動，並納入CSR計畫的一部分。這張照片是香港分公司成員，他們已經準備就緒，歡迎受邀貴賓前來參加今年5月25日舉辦的會員午餐會。



理賠與法律

制裁、不可抗力與「合理努力」的範圍



Georgiana Steiger,
新加坡船隊經理
gsteiger@tindallriley.com

英國高等法院針對「合理努力」一詞的範圍提供了指引，並確認當事人無須接受非契約履行(NON-CONTRACTUAL PERFORMANCE)，以規避不可抗力條款之效力。

(MUR Shipping BV v RTI Ltd [2022] EWHC 467 (Comm))

西元2016年6月，船東與租傭船人簽署運送契約(COA)，船東依約同意從幾內亞運送幾批鋁礬土至烏克蘭。運送契約約定了不可抗力條款，對不可抗力的定義包含以下：「係指...發出不可抗力通知之當事人，無法即刻控制的事態.....受影響當事人在善盡合理努力下[無法]加以克服...。」

西元2018年4月6日，美國財政部海外資產控制辦公室(OFAC)制裁租傭船人母公司，將該公司列入《特別指定國民和被封鎖人員名單》。西元2018年4月10日，船東向租傭船人發出不可抗力通知，提到繼續履行運送契約會違反制裁措施，並指出制裁措施不再允許依支付條款明確指定的美元來付款。

租傭船人駁斥該通知，表明母公司受到制裁並不影響貨運作業，可改採歐元付款，而且船東為荷蘭公司，並非受到制裁影響的「美籍人士」。

船東不表同意，並且拒絕依運送契約指定其他船舶執行任務。租傭船人因此尋求替代噸數(alternative tonnage)，並在倫敦仲裁庭向船東提出損害賠償索賠。



仲裁庭裁定租傭船人勝訴，依據理由為：船東如接受其提議改採歐元付款，可符合所約定的「合理努力」條款範圍，並認定相較於以美元付款，以歐元付款是「完全可行的替代方案」。仲裁庭認為船東大可接受歐元付款且將不會承受任何損失，因為租傭船人可賠償船東匯兌費用（租傭船人已表示會如此做到）。

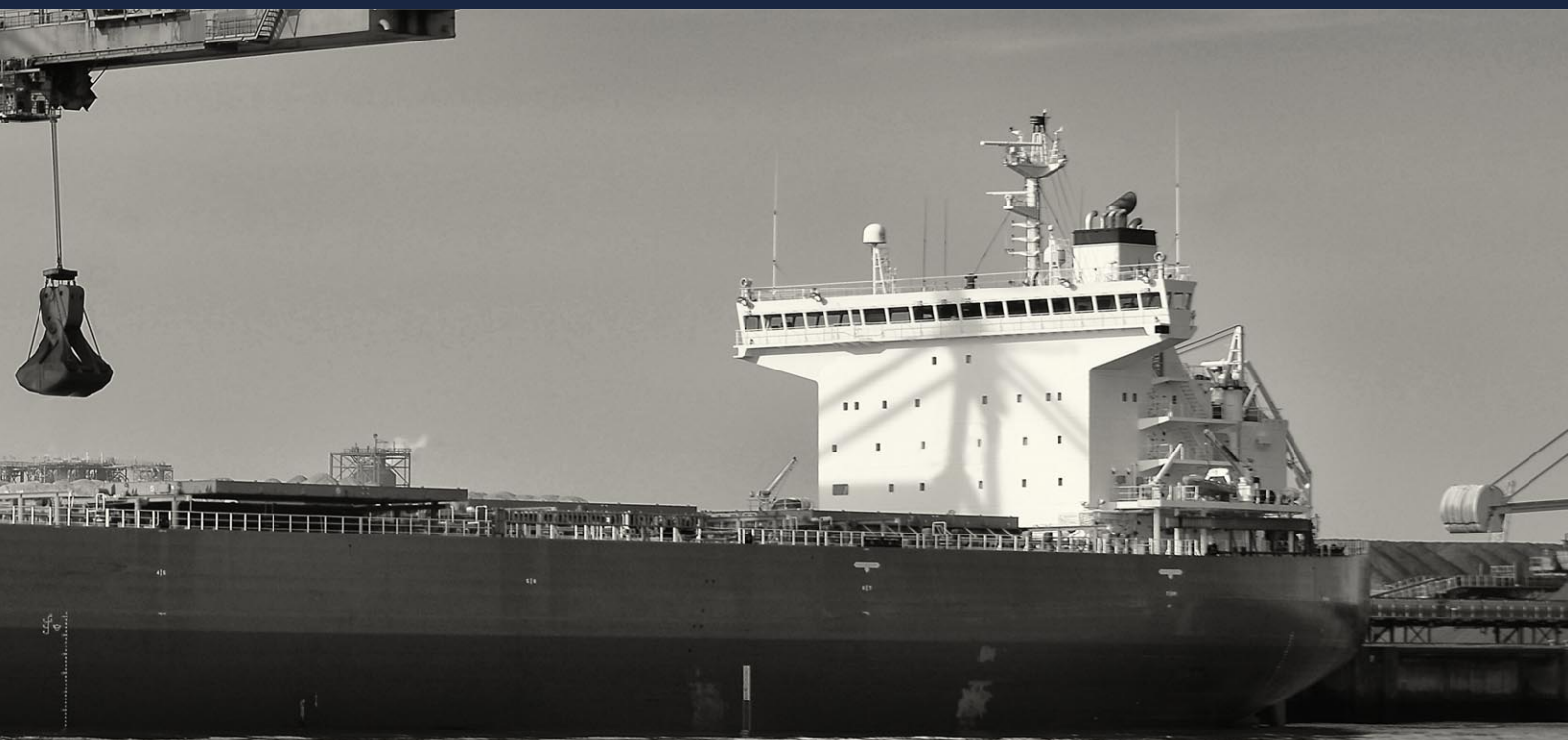
船東以「合理努力」是否能在運送契約要求應以美元付款下，擴大解釋成接受改採歐元付款一事，上訴至英國高等法院。

高等法院同意船東主張並推翻仲裁庭決議。善盡「合理努力」的履約義務範圍僅限於履約雙方當事人在契約上同意的內容。高等法院裁定，接受歐元付款不等同「履約」，這項舉動會超出所約定的「合理努力」條款範圍。

法院表示契約有規範必須以指定貨幣付款，這是一項「重要契約給付義務」。所以，船東有權拒絕以其他貨幣付款，並要求以契約同意的貨幣支付。

本案說明了確保謹慎草擬不可抗力條款的重要性。在制裁措施盛行的當下，這些條款準確地反映出當事人的真意，尤其契約要求以美元付款時，更是至關重要。

判決結果同樣引發關注，因為仲裁庭的決定反映出以偏商業方式解決爭議，而法院則要考量具體法律問題。



在沒有提示已發給租傭船人的載貨證券下交貨：英國高等法院駁回錯交貨物索賠



Konstantinos Samaritis,
希臘部門主任
ksamaritis@tindallriley.com

英國高等法院近期審理的案件中，其中考量到當船東與託運人之間簽有租傭船契約時，代表船東發出載貨證券給託運人的契約狀態，以及在更替租傭船契約後將載貨證券背書轉讓給第三方的效力(UNICREDIT BANK AG V EURONAV NV [2022] EWHC 957 (COMM) (THE SIENNA))。

案件背景

本案件之爭議源自SIENNA輪從鹿特丹運送一批低硫燃油至富吉拉。該批貨物的託運人亦是該船的原租傭船人。西元2020年2月19日，船長代表船東簽發載貨證券，證實運送貨物已裝船。該載貨證券憑託運人或其受讓人指示轉交。

託運人/原租傭船人在出貨後即售出貨物。為該批貨物之買方提供融資的銀行，於西元2020年4月1日依其與買方之間的融資合約開立信用狀。該合約規定，發給合約融資貨物的載貨證券，其涵蓋之權利全數質押轉讓給銀行。

銀行與買方欲將貨物轉售給銀行核准的下游買方，其條件是下游買方在發票日起90天內直接付款給銀行，包括提示這些下游買方的發票。

託運人/原租傭船人收到貨款後，依船東與買方在西元2020年4月6日簽署的更替合約來更替租傭船契約。

該批貨物於西元2020年4月26日至5月2日期間卸貨，並透過STS轉運至另外兩艘船舶，期間沒有提示載貨證券正本。卸貨時，載貨證券仍在託運人/原租傭船人手中，亦尚未背書轉讓。

下游買方發票付款日為西元2020年7月26日與8月9日。銀行在付款日即將到期時，才察覺買方有財務困難。託運人/原租傭船人於西元2020年8月7日將載貨證券背書轉讓予銀行，銀行則於同年8月13日收到。

銀行沒有收到下游買方發票列出的應付全額貨款，認為船東在未提示載貨證券正本下，即將貨物交給第三方，此舉違反載貨證券契約，導致其蒙受損失，於是在英國高等法院向船東提出求償。

法律問題

法院面臨的主要問題在於判斷銀行是否有權依載貨證券提出貨物錯交之損害賠償。由於貨物託運人亦是租傭船人，載貨證券在此僅作為收據之功能，而非檢付於租傭船契約下的運送契約。然而，當簽發給租傭船人的載貨證券遭租傭船人背書轉讓給第三方時，載貨證券確實轉為運送人與被背書人之間的契約。本案，該載貨證券並沒有在託運人/原租傭船人仍是租傭船人時（租傭船契約先前已更替）背書轉讓給銀行。所以，載貨證券在背書之時，不是由現任租傭船人所持有。

銀行的主張則是，更替合約僅是將傭租船契約的權利義務從託運人/原租傭船人轉移給買方，並不影響載貨證券作為運送契約之效力。船東主張此意見有誤，並認為更替合約終結了船東與託運人/原租傭船人的契約關係，載貨證券的用意並非從關係終結日起為雙方建立新的關係。

法官裁定船東勝訴，簽發給租傭船人的載貨證券視同貨物收據，而非運送契約。法官認為，更替租傭船契約的同時，船東與託運人/原租傭船人之間即建立了載貨證券所載的新運送契約，此論點並沒有法律根據—載貨證券在此種情況下仍僅具收據功能。



法官同意船東的論點，也就是簽發載貨證券時，託運人/原租僱船人與船東不打算將雙方契約關係載明於載貨證券中，因為僱船契約已規範此契約關係。雖然在託運人/原租僱船人將載貨證券背書轉讓給第三方時，雙方真意可解釋為船東與託運人/原租僱船人間的載貨證券可規範船東與第三方的契約關係，但，缺乏理由去認定當更替租僱船契約之舉導致船東與託運人/原租僱船人契約關係終止時，雙方確實有意改由載貨證券來規範這段契約關係。

因此，法官裁定，自西元2020年4月6日起至指控貨物錯交之前，該載貨證券並不能做為船東與託運人/原租僱船人間之運送契約。銀行無法基於取得載貨證券之背書轉讓而有權興訟，索賠因此敗訴。

法院判定，即使是錯交貨物，銀行所蒙受的損失並非因船東違反運送契約所導致。融資計畫已設想在無需提示正本載貨證券下交貨，證據指出銀行亦知情載貨證券無法在交貨前準備好，意味著默許在不提示載貨證券下交貨。





britanniapandi.com
britanniacommunications@tindallriley.com