

風險觀察家

西元2023年10月號

BRITANNIA日本辦事處：認識我們的團隊

引水指引：個案研究

漁船理賠案：檢視近期事故

船員醫院協會：關懷文化

水下船體清潔：風險與指引

理賠與法令：重要案例探討



BRITANNIA P&I
TRUSTED SINCE 1855

編者的話



歡迎閱讀西元2023年度最後一期的《風險觀察家》。本期內容持續聚焦於本協會在世界各地的辦事處，並特別收錄日本團隊的報導。本協會分別於東京和神戶設立辦事處，目前共有26名職員，全力為我們的日本會員提供服務。

本協會損害防阻團隊檢視引水相關索賠的常見主題，並分享了有效駕駛台資源管理的相關指引。此外，損害防阻團隊亦提供了安全執行水下船體清潔和潛水作業的相關資料。

海洋漁業是國際上公認最具挑戰性且高度危險的工作產業之一，且伴隨著極高的嚴重致命性事故發生率。本協會於西元2017至2022年統計的事故數據顯示，96%的漁船索賠案件與船員有關，我們為此提出了預防措施建議，以防範嚴重事故的發生。

接著我們將重點轉移到船員醫院協會的「關懷文化之路」報告，並強調需要更加重視船員的健康和福祉，同時向船東提出改善船上人員福利的建言。

本期最後的內容依舊是探討最新的法律資訊，關注重要法律案件，並說明其判決對於本會會員及其事業的重大相關性。

在此誠摯感謝會員們的一路支持，我們期盼在即將到來的一年，為會員們帶來更多精闢的內容。

JESSIE DUNN

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



日本辦事處的前身是Britannia集團的日本專屬聯絡處，與本協會和會員有著深根蒂固的穩健關係。Britannia集團進入日本的淵源可追溯至西元1953年，當時係透過位於橫濱和神戶的當地專屬聯絡處Cornes & Co. Ltd.開展業務。西元1989年，Britannia Europe Japan（前身為Britannia Japan分公司）是當時日本第一個取得海外P&I協會營業執照的機構，此為Britannia集團開始為其日本會員提供卓越保險服務的里程碑。

Britannia集團持續與日本航運界維持穩固的關係，其日本會員在Britannia自有噸數的比例約為16%，這也彰顯出Britannia集團和日本海運業之間牢不可破的堅實關係。

西元2023年3月，Britannia集團喬遷至東京的新辦事處，並承諾將持續提供會員最佳的服務。



BRITANNIA

日本團隊

TR(B)J/Britannia Europe日本分公司

Britannia集團於西元2017年正式開設日本辦事處，目前團隊在東京和神戶的據點共有26名專業人員，為日本會員提供卓越的服務。

日本辦事處透過參與社會責任活動來支持地方社群，今年5月，團隊成員參加The Mission to Seafarers在靜岡縣伊豆市舉辦的慈善競賽活動，共募得7,500美元的善款。此類活動也展現了Britannia集團致力於為地方社群帶來正面的影響。





上圖：日本團隊於西元2023年慶祝辦公室喬遷之喜，出席的包括香港辦事處的David Cave以及新加坡辦事處的Jacob Damgaard。



認識我們的日本團隊

我們日本辦事處團隊的優勢之一，就是許多團隊成員投入大量的時間與日本會員密切合作，這使得團隊便可以按照每名會員的需求，提供有用的建議和服務。

日本市場和會員對於BRITANNIA集團仍為至關重要，日本團隊亦將盡力為日本會員提供優質的服務和支持。





MITSUHIKO IDA 在業界累積了逾40年的經驗，身為Britannia Europe日本分公司代表，他為整個團隊帶來豐富的知識和專業技術，並非常瞭解日本市場，能夠有效管理營運和業務發展。



TAKASHI SUGIYAMA 擁有30年的寶貴知識與專業見解，目前擔任TRBJ總裁，是本協會能夠成功地為日本會員提供服務的重要人物。他的豐富經驗為日本團隊提供寶貴的指導和支持。



FUMIMASA KANEKO 累積了20多年的工作經驗，目前擔任船隊經理，以卓越的領導力帶領著神戶辦事處，並與團隊成員建立牢固的信任關係。他負責處理P&I理賠業務，並為FD&D理賠事宜提供支援。



MATTHEW MADIGAN 在今年四月從倫敦暫調至TRBJ擔任船隊經理，擅長領域為理賠處理，並很快就成為團隊的重要成員。



YUSHIN SON 已為Britannia集團服務逾25年，身為駐點東京的核保人，SON對日本會員數的成長貢獻卓著。



YOSUKE HIROTA 加入之前任職於另一家P&I協會，他的保險知識和經驗已成為神戶辦事處的寶貴資產。



MIYAKO OUCHI 在神戶辦事處累積了30年的工作經驗，目前擔任船隊經理，主要負責人身傷害理賠案件，並全面支援各項工作。



SHIGERU FUJIOKA 擁有檢驗師經歷，目前擔任船隊經理，為神戶辦事處提供必要的支援，處理會員理賠事宜。



TETSUYA ODA 係駐點於東京的船隊經理兼團隊負責人，主要處理乾式散裝貨和各種事故的相關理賠事宜。



RIE NAKAYAMA 十年前自一家汽車船運公司離職並加入本團隊，目前擔任船隊經理，擅長處理PCC船舶相關理賠案件。



NANAKO HIBI 是一位人身傷害理賠專家，她目前擔任船隊經理一職，為本協會及會員提供積極的支援。



NAOKI MATSUDA 雖然在今年六月才走馬上任擔任船隊經理一職，但過去曾在一家全球最大的貨櫃船公司處理營運業務，豐富的經歷也為團隊帶來了寶貴的助力。

其他理賠相關人員還包括：Yusuke Inoue（主要與非日本會員進行聯繫）、Yoshimitsu Hanashiro、Fumiya Taniguchi、Seiya Okada、Yumi Miyamura、Mamia Kawamura、Jun Ling（神戶）和Miwa Nishikawa（神戶），共同為日本會員提供優質的服務。行政人員則包括：Susumu Saito、Yukari Kobayashi、Rika Ishii、Hiroshi Ebine、Satsuki Tomiie（神戶）和Toshiki Akaike，全力支持日常的營運事務。

引水指引

引水作業係指由當地的引水人引導船舶進出港口或通過狹窄或擁塞的水路。

引水人熟悉當地的水域，可協助確保船舶安全通過。然而，引水同時也是一項高風險的活動，本協會不斷看到有與引水相關的船舶事故發生，而這些事故突顯了有效的駕駛台資源管理(BRM)在引水過程中的重要性。

駕駛台資源管理是一種系統化方法，旨在管理駕駛台的可用資源，包括船長、引水人和其他駕駛台團隊成員，包括建立明確的職務和職責、有效溝通和定期訓練船員。有效的駕駛台資源管理有助於防範引水過程中發生的事故，確保駕駛台的每個人同心協力以確保船舶安全航行。

本篇文章係本協會過去有關船舶引水和介入之指引的延伸，文中提出個案研究進行分析，藉此進一步突顯引水相關理賠案的共同主題。



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

個案研究

船長接獲來自引水人的預計停泊流程相關資訊，其中包括向左舷進行180度轉彎。兩艘拖船分別位於船舶右舷的艙艙處。在開始轉彎前，引水人向船長表示，他認為目前使用的拖船動力不足，無法完成預期操作。因此，引水人決定靠著主機動力和船舵來完成轉彎。

船長隨即下令採取左滿舵。然而，由於主機處於停止狀態，該船對舵向沒有反應。為了進行補救，船長命令緩速前進，同時要求拖船以最大施力推動船舶。不幸的是，採取這些措施後沒多久，船長便發現該船與碼頭的距離急速縮短，這意味著發生碰撞的風險升高。因此，船長下令船舶全速倒俾，並指示船員放下左舷錨。令人遺憾的是，儘管採取了這些行動，該船還是無可避免地撞上碼頭。

促因與教訓

船長引水人資訊交換(MPX)

很顯然的，船長和引水人之間未能有效交換引航資訊。雙方在急迫的時間壓力下交換資訊，可能發生交換資訊量不足的情形，在極端狀況下，引水人資訊卡和MPX檢查表的各個部分未獲得充分的討論，只有為表示遵守要求而僅進行形式上註記。若船長能夠及時提出質疑，有助於充分且詳細地討論引航計畫，並有機會考慮風險和可能的突發事件。在這起個案研究中，已知引水人認為拖船轉彎時動力不足，理應制定更有效的計畫，應該採用緩速趨近，尤其是前往泊位的水路又窄又短。



無效介入

在個案研究中，船長同樣沒有對引水人的計畫提出質疑。一般人之所以傾向避免介入安全相關事項的最常見原因，在於擔心介入可能引發對方的防禦或憤怒反應。介入可能是一項不容易學習的技能，人員在這方面或許需要輔導。建議船長和其他駕駛台團隊成員接受這類指導，並透過訓練進而與航行評估融會貫通，據此練習向同僚提出質疑。

應變規劃

在未考量所有可用替代方案或操作限制下，可能無法做出最佳決策。制定有效的風險評估和應變計畫應該可以減輕此類風險。這些措施有助於在航行時做出有效的決策，其結果應納入船長引水人資訊交換(MPX)中。在個案研究中，拖船動力不足意味著在轉彎時，幾乎沒有犯錯的餘地。如何避免在過度時間壓力和未充分考量下做出決定，應變計畫可說是至關重要。

對情況的掌握意識不足

提高對情況狀態掌握意識雖然不適用於上述事故，但其往往是事件發生與否的關鍵差異。適當的溝通和演練升級作業實務，應有助於找出並解決對情況狀態的掌握意識不足的問題。

若船長認為引水人的行為可能危及船舶安全時，有進行介入的權力和義務。然而，這之間的許多難題會使得介入行為更具挑戰性，舉例來說，引水人是駕駛台上最有經驗的人，而船長可能沒有足夠的自信進行介入。儘管有這些難題，但對於船長來說，做好介入的準備或及時質疑引水人相當重要。

為此，可以訓練船長和駕駛台團隊成員，讓他們瞭解介入的重要性以及介入的時機，公司亦應同時給予充分的支持，並融入有效的安全文化。



本協會設計的海報可供張貼於船舶上，有助於這些指引的分享。海報已連同本期的《風險觀察家》寄出。讀者想索取額外的份數，可來信與我們聯絡：
britanniacommunications@tindallriley.com

西元2017–2022 年的漁船理賠案

海洋漁業是國際上公認最具挑戰性且最危險的行業之一，相較於建築和農業等其他產業，致命和嚴重事故的發生率更高。根據本協會於西元2017至2022年間事故統計資料，96%的漁船理賠案與船員有關，其中有46%的理賠為人身傷害所致。

在本協會的漁船會員中，最為常見的人身傷害是人工搬運相關的船員傷害，這也是第二昂貴的事故，如圖1所示。

此類事故類型從人工操作技術不良造成的背部肌肉骨骼損傷，到操作漁網時造成的傷害都有可能發生。採人力處理之作業，執行船員應接受使用正確技術的訓練，並在情況可行時採用機具進行處理。降低人工處理事故風險的進一步考量作法，包括在起重作業前舉行工作前安全會議，並提供正確選擇設備及其使用方式的訓練。其他考量做法還包括分攤負載、與其他船員分擔負重，以及改善工作場所配置以減少舉升量，如此一來，需要的重複動作也隨之減少。

操作機具

當船員操作長繩絞車和設備時，不應穿著寬鬆衣物或雨天裝備，以免遭到繩索和掛鉤纏住。可使用絞車控制裝置附近的緊急停機系統以嘗試緩解此問題。針對操作絞車和拖纜機的船員進行有效的訓練亦很重要，這也同樣適用於廠內魚類加工和切片設備操作。

滑倒、絆倒和跌倒

滑倒、絆倒和跌倒事故的總成本最高，其中以跌倒造成的腿部傷害為最常見且花費最高的傷害。漁船業者可透過幾項關鍵程序來降低船上的滑倒、絆倒和跌倒的發生。首先，業者應確保甲板表面盡量保持乾淨，沒有堆放任何障礙物，像是漁具、繩索和工具。所有甲板層應配置適度的照明設備，以便輕易地發現任何危險。甲板高度、通道圍板和樓梯/台階的變化，應使用顯眼的漆料或V型膠帶以便能清楚看見。這可能是漁船上的常見問題，尤其是在拖網或甲板工作區。適度使用止滑塗層、踏板、柵板或橡膠墊，因為無防護甲板可能伴隨特定的風險，尤其是有冰或魚內臟的時候。此外，亦應適當設置扶手和其他形式的支撐工具，減少在船舶周圍移動時摔倒的風險。鼓勵船員在船上走動時，盡可能抓住欄杆，甚至是確保艙口在不使用時保持關閉。本協會遇過多起船員從開放艙口跌落的故事。卸下漁獲時，開放的漁獲艙口應設置攜帶式或臨時欄杆/支柱及繩索，且船員在卸載漁獲時，應遠離懸掛的貨物。

個人防護裝備

應為全體船員提供個人防護裝備(PPE)，以鼓勵安全作業，業者可進一步降低滑倒、絆倒和跌倒的風險。船員亦應瞭解公司在惡劣天候時於甲板上工作的任何有關程序，特別是在海上航行時，這部分包括不同活動所需的個人防護裝備。

安全程序

漁船業者應確保全體船員都瞭解既定的安全程序，並確保他們在使用機具或在機艙內工作時，均切實遵守這些程序。

所有機具都應按照製造商建議的保養方法進行定期的保養，最好是能夠納入預防性保養計畫內，並應及時採取必要的維修，像是更換機油和過濾器。機艙作業的所有潛在風險，包括機具操作在內，均應定期評估並記錄至風險評估。

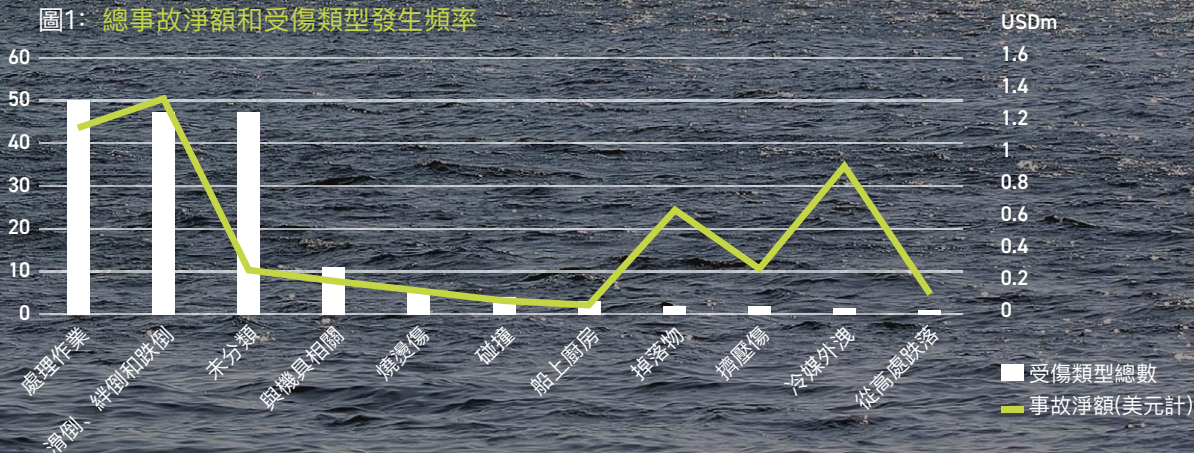


Charles Cooper

倫敦損害防阻經理

ccooper@tindallriley.com

圖1: 總事故淨額和受傷類型發生頻率



執行風險評估的同時，機艙內部的特定作業可能需要取得工作許可才能完成。此外，應備有機具和電氣鎖定程序，以及高熱作業和封閉空間的進入流程。機艙內的傳送帶、轉軸、聯軸器和高熱表面應妥善防護。本協會會員的漁船船隊中，船員身體部位遭到機具夾住而遭燒傷和受傷的事故可謂是屢見不鮮。防範這些事故發生的防護裝置，包括可置於地板下方的皮帶傳動裝置。業者應確保全體船員都意識到機艙和艙底保持清潔的必要性，且艙底液位警報必須能正常運作並定期測試。這樣的作法有助於及早發現水、燃料和油品的洩漏，防止事態進一步擴大。此外，業者應確保機艙通風良好，機具排放的任何煙霧都能充分抽出。最後，如果船員單獨在機艙工作，應告知他人預計在機艙的作業時間。

冷媒洩漏

漁船因冷媒洩漏而發生的事故並不常見。然而，若此類事故發生時，由於冷媒會造成窒息，因此可能會對健康造成嚴重危害。如果未遵循正確的冷卻系統保養程序，可能會導致冷凍灼傷。冷卻系統的管道和配件應清楚標示，制定保養計畫，以定期檢查和記錄系統狀況，並根據製造商要求更換系統內部的易生鏽零組件。保養作業僅能由獲授權之人員進行。此外，保養計畫應包括定期檢測冷卻系統的緊急跳脫和遠端關閉功能。冷卻設備進行任何維修前，應將系統完全關閉，並且透過掛牌系統上鎖。若不幸發生冷媒洩漏事件，必須遵循緊急應變程序，這點尤為重要，且船員應接受此類行動的良好訓練。為便於迅速疏散，應熟悉緊急逃生路線，並且保持逃生路線暢通無阻。在冷媒洩漏風險的可能區域，除任何強制性規定外，亦應考慮提供緊急逃生呼吸裝置。

若會員需要這方面的進一步指引，可聯絡Britannia損害防阻部門。

本協會感謝Paul Coxon & Associates的Paul Coxon對本文的寶貴貢獻。



船員醫院協會



Charles Cooper
倫敦損害防阻經理
ccooper@tindallriley.com



船員的健康：
關懷文化之路

船員對於國際貿易和全球經濟扮演舉足輕重的角色，但他們的健康和福祉往往受到忽視和低估。為此，總部位於倫敦的慈善機構：船員醫院協會(SHS)製作了《船員健康：關懷文化之路》，這份報告強調需要更加重視船員的健康和福祉。

這份報告確定了海運業需要聚焦的三大關鍵健康和福祉領域：

1

知識差距

無論是在船上還是岸上，人們對船員健康的瞭解極為匱乏，包括營養、衛生、心理健康、醫療標準和職業健康等領域。

2

缺乏法令

雖然目前已有許多關於海上安全和福利的國際協議，但仍缺乏有效的法令，這意味著船員容易受到剝削，導致身心健康狀況不佳。

3

缺乏對健康和安全的投資

有鑒於此行業的競爭性質，員工的福祉較少受到重視，這也導致了船員暴露於危險之中，並處於弱勢地位。

根據該報告的調查結果，已提出各項舉措，據此協助改善船上和岸上船員的健康及福祉。這些計畫可同時提升工作滿意度，提高人才延攬和留任率，並有助於減少船上事故件數。如此，航運業就可以吸引及挽留頂尖人才，降低員工流動率和訓練新進員工的成本。

船東如何改善船上船員的福祉：

— 實施全方位的健康和安全規範制度，確保船員獲得保障，不受剝削，並在身心健康方面得到更好的支持

— 引進措施以提升福祉，例如：心理健康緊急因應措施

— 確保採取預防措施，來解決疲勞問題，例如：限制加班和海上工作時間，並為船員提供優質的住宿區

— 使用關鍵績效指標(KPI)，例如：通報受傷人數、疾病率、醫療照護服務的取得，以及船員整體滿意度調查，藉此衡量船員福祉活動與計畫的有效性

— 制定疾病預防措施，例如：牙齒健康、糖尿病、高血壓和癌症等問題

— 建立明確且有效的投訴程序，讓船員能及時通報霸凌、騷擾、職場暴力和性虐待。此外，制定保密吹哨政策，鼓勵個人通報任何不當行為，而無須憂心遭到報復

— 提供足夠的船上醫療保健和岸邊醫療服務

— 建立制度來支持船員的家庭，例如：家庭福祉計畫，並透過船上上網服務，改善船舶的通訊連線

SEAFARERS HOSPITAL SOCIETY
SEAFARERS' HEALTH: ON COURSE FOR A CULTURE OF CARE

International Requirements for Seafarers' Health

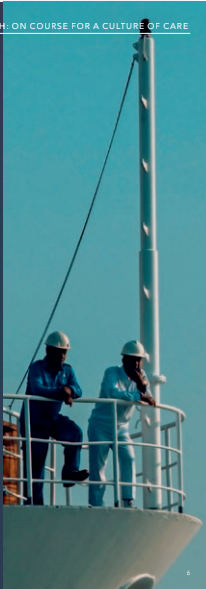
Key Performance Indicators

- ✓ Frequency and nature of injuries on board leading to loss of more than three full working days.
- ✓ Frequency and nature of illness on board leading to loss of more than three full working days.
- ✓ Frequency of contact with maritime telemedical assistance services and outcomes.
- ✓ Frequency of medical evacuations and deaths on board with causes.
- ✓ Frequency of referrals for medical and dental advice in port with reasons.
- ✓ Frequency of repatriations for medical reasons.
- ✓ Frequency of termination of employment for medical reasons.

Our KPIs in this section are based upon key factors that are laid out in the Maritime Labour Convention (MLC 2006), the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), guidelines by the ILO and the International Maritime Organization (IMO) and the International Safety Management Code (ISM) which includes the Safety Management System (SMS).

Organisations would need to assess impact on:

- The management of health and safety risks on board (SMS and MLC).
- Seafarer medical fitness assessments (ILO/IMO Guidelines).
- Arrangements for the management of medical emergencies at sea per the MLC/STCW covering medical care training, medical facilities and equipment, as well as communications with telemedical maritime assistance services (TMAS).
- Medical and dental referral in port (MLC).
- Medical repatriation and rehabilitation (MLC).



使用關鍵績效指標(KPI)可以為船員健康和福祉監測方式制定標竿，進而為公司、船員及其代表、海事工會、受託人、政府機關和一般民眾等提供證據。運用這些資料及可衡量的結果，便可確定最具成效的介入措施，藉此迅速取得具成本效益的成效。SHS報告同時強調針對海運業全體利害關係者推動關懷文化的重要性，對象包括船籍國、船東、船員機構、地方港務主管機關、保險公司和醫療照護業者。為確保船員得到充分保障、免受剝削，並在身心健康方面得到更好的支持，此辦法至關重要。

SEAFARERS HOSPITAL SOCIETY
SEAFARERS' HEALTH: ON COURSE FOR A CULTURE OF CARE

Psychological Wellbeing

Key Performance Indicators

- ✓ Benchmarks that can be inputted on the basis of current provisions for each of these aspects, with records of steps taken to improve quality.
- ✓ Confidential surveys of crew views on quality of life at sea and exit interviews with seafarers who are leaving to assess potential organisational shortcomings.
- ✓ Monitoring and investigations of complaints about conditions on board for recognised shortcomings.
- ✓ Developing and implementing either an Employee Assistance Programmes (EAP) and/or Crisis Intervention Procedure (CIP) to confidentially support crew.
- ✓ Developing and implementing fatigue reduction programmes.
- ✓ Improving communication by ensuring all crew have a high level of fluency in the working language of the vessel, and by improving the communication and leadership skills of those in higher positions onboard/ on shore.
- ✓ Ensuring that crew have access to reliable internet connections so as to communicate with their loved ones at home.
- ✓ Promoting social activities in port consistent with the culture of crew, which can be carried out by masters and senior officers.
- ✓ Creating a clear and effective complaint procedure and confidential whistleblowing policy and procedure for reporting of bullying, harassment, workplace violence and sexual abuse.

There are numerous factors that may contribute to a seafarer's psychological wellbeing, including their personal mental health, personality, home circumstances and working/living conditions while at sea.

Organisations would need to assess impact on their ability to offer:

- Security of employment, with safe working conditions.
- Reliable payment of fair wages, both to seafarer and as remittance to home.
- Short cycles of sea time and leave (less than nine months).
- Skilled crew management, with prevention of harassment and recognition of good work.
- Lack of language barriers on board.
- Training of crew in mutual support.
- Minimisation of fatigue by limitation of overtime.
- Good crew mess facilities and accommodation.
- Open access to communication with home, family and friends.
- Family liaison points within the company.
- Access to external advisory and support services (which may be anonymous).
- Facilities and time for safe socialising when in port.



該報告提醒人們注意船員在社會中發揮的關鍵作用，並強調業界需要優先考慮船員的健康和福祉。顯而易見，為確保個人不犧牲自身福祉的前提下在海上安全工作，就需要投入更多的努力。我們希望在採納報告提出的建議後，可以打造出遍及整個產業的優質關懷文化，以優先保護船員。

此處網址提供完整的報告：

<https://bit.ly/shs-report>

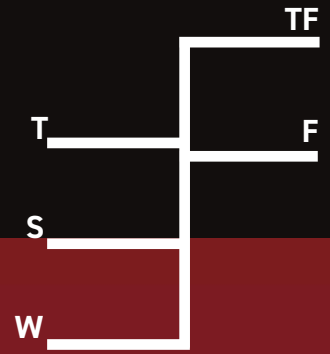


水下船體清潔
















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

船東經常進行水下船體清潔作業，以保持船舶的效率和性能。然而，重要的是船東應體認到，需要有效管理這種作業伴隨的固有風險，才能確保潛水員的安全，並防止事故的發生。本指引為會員提供了安全進行潛水作業，並為此類作業做好準備的相關資訊。



水下船體清潔看似是一項簡單的作業，但卻涉及到各種危險，應該審慎處理。這些危險包括：

-  水下能見度差/惡劣天氣條件，可能影響到潛水員避開水下危險或是在船舶四周找到既定路線的能力。
-  軟管或纜線一類的潛水設備，與船舵、螺旋槳、艙底龍骨和其他水下部件相互纏繞，可能導致潛水員動彈不得或被困在水下，這可能導致他們耗盡空氣而受傷或喪命。
-  潛水員因移動性船舶設備而受傷，例如：船首推進裝置和螺旋槳。
-  潛水員在未斷電的情況下，因船上設備而觸電，例如：陰極保護和水下清潔設備毀損等類型。
-  潛水員在海底門附近進行作業時，遭到船舶吸力系統拉入或無法動彈，可能導致受傷或溺水。
-  潛水設備空氣耗盡、損壞或故障。
-  潛水員受到減壓病(DCS)的影響，包括於相對較淺的深度，在潛水時間較長時，可能導致需要儘速浮出水面，而沒有遵循適當減壓程序。


-  **其他事件則包括：**船體排放的孳生物和垃圾被視為環境污染，有些港口和沿海國當局，對於允許在何處和以何種條件進行此類作業，具有特定的看法。建議在這方面尋求相關指引，並在必要時聯繫當地聯絡處。
-  潛水員不慎將化學品、油料或其他污染物排放到水中。
-  可能從事潛水相關的非法活動，例如：在船體上放置違法物品，或是擅自改造船舶結構。
-  與任何導致安全風險的活動一樣，建議以系統化方式考量解決上述問題的預防措施，亦即通過能夠反映已知危險的結構化風險評估。會員亦可在安全管理系統(SMS)備妥既有相關程序/適用工作許可。對於應納入考量的預防措施，我們的意見如下：
-  潛水員通過水下清潔作業方面的認證、訓練並具備經驗。
-  潛水活動計畫應經過全體相關人員（潛水員、船舶指揮者、甲板和輪機團隊）討論與同意，其中包括整體作業計畫、所需安全預防措施、通訊協議和聯絡人、應變計畫和緊急方案（包括緊急關閉）。開始任何潛水作業前，務必聯繫港務長和當地港務主管機關。




照片由DIVING STATUS Underwater Services提供。

10 M

8


6  所有相關危險區域（如：水下抽吸裝置）應加以識別和標註，以供潛水員參考。

4


2  按照協議的計畫，潛水區不得有機具或電力設備（螺旋槳、推進器、船舵和葉片）、水下抽吸或排放裝置運轉中。強烈建議使用上鎖掛牌(LOTO)系統。如果抽吸/排放系統需要持續運轉，應事先規劃並且同意在船舶兩側之間進行切換，同時應按照計畫進行溝通和同步作業。LOTO系統在使用上應擴展到參與STS作業的其他船舶。

9 M

8

6  在水下清潔區域周圍界定出安全工作區，並使用浮標或其他類似方式適度標記。向船員發出明確的命令，說明在作業期間限制進出該區域，以及禁止從事的任何活動。兩艘船舶都應定期公告正在進行水下作業。信號旗「J alpha」碼亦應在適當情況下升起。

8 M

8  工作許可和風險評估應指出可即刻使用的緊急設備，並指明經指定負責操作這些設備的合格人員身分。

6

4

2

7 M


8


6


4

 應監控天氣情況，必要時中斷或延後水下作業。

 清潔區域應依要求提供充足的照明。

 船員持續監控潛水員和潛水船的位置，他們應隨時準備與潛水團隊溝通並啟動緊急計畫。

 船上的船員應確保清潔過程不會破壞環境或危害水生生物，並遵守這方面的國際和地方法規。

 在水下作業、人員出入控管和人員事先篩選方面，應保持適當的安全措施。任何異常或可疑的活動，應即時通報。會員可能已經在船舶安全計畫(SSP)內備有相關程序，在安全風險評估應考量其他措施。

船東只要遵守這些指引，並採取積極措施管理潛水作業風險，便可加強其人員和船舶的安全。會員若需要任何進一步指引，可聯絡損害防阻部門。

理賠與法令

上訴法院對於未提示載貨證券而交貨後的錯交貨物求償裁決



Konstantinos Samaritis,
希臘辦事處負責人/部門主任
ksamaritis@tindallriley.com

我們在西元2022年9月通報了英國高等法院對於Sienna一案的判決(UNICREDIT BANK AG V EURONAV NV [2023] EWCA CIV 471)。

法院判決：

a) 載貨證券「僅是收據」，不包含船東與託運人/論程傭船人之間的運輸契約（契約問題）；以及

b) 無論如何，銀行都會同意在未提示載貨證券的情況下卸貨，因此該卸貨行為不會造成銀行之損害（因果關係問題）。

銀行針對這兩項結果提出上訴，並將此案提交至上訴法院。

銀行在契約問題上獲勝，上訴法院認為載貨證券並非「僅是收據」。上訴法院表示，確定載貨證券是否涵蓋契約或者證明隸屬契約的關鍵在於：「核發載貨證券時，當事人的意圖推定為何？」法院認為當託運人/租傭船人以載貨證券取代了租傭船契約後，載貨證券就成為運送契約，蓋租傭船契約即不再具有該作用。因此，載貨證券是一種運送契約，銀行可以在託運人背書後據此請求履行契約義務。

然而，在因果關係方面，則維持高等法院的判決。上訴法院肯定高等法院提出了正確的問題，亦即評估「如果船東最初拒絕在未提示載貨證券下卸貨，銀行的擔保貨物會發生什麼情況」？高等法院認為，銀行實際上會指示船東在不提示載貨證券下卸貨，也就是運送契約係在雙方同意下變更。因此，上訴法院裁定，不提示載貨證券而交貨不構成違約，也不會因此對銀行造成損失，因為無論如何，銀行都會由於契約在經同意下變更而失去該擔保貨物。

由於上訴被駁回，銀行目前正聲請許可，欲向最高法院提起上訴。

本案對同意在不提示載貨證券正本或不清楚載貨證券持有人之下，憑擔保函(LOI)交付貨物之船東和運送人提供了救濟解套。然而，判決結果提醒了在不提示載貨證券正本下進行卸貨時，其中涉及的嚴重風險及可能產生的相關法律費用。因此，船東和運送人應持續盡最大努力謹慎行事。



長賜輪擱淺於蘇伊士運河一案：何時簽訂具有約束力的海難救助契約



Derek Birch,
新加坡辦事處副主任
dbirch@tindalriley.com

西元2021年3月23日在蘇伊士運河發生的長賜輪擱淺事件，是近年來最受注目的海上事件之一。英國法院關於船舶脫淺起浮的判決(SMIT SALVAGE BV V LUSTER MARITIME SA [2023] EWHC 697)，突顯出在進行契約談判時，確保各方當事人在開始履約前，已同意所有條款且留存明確紀錄的重要性。

貨輪擱淺後，船東代表要求SMIT提供建議，以及是否可能協助進行海難救助。

SMIT團隊奉命前往，在該貨輪擱淺四天後，SMIT向船東發出電子郵件，根據修訂後的海上清除沉船契約格式和附加條款，提出了船舶脫淺的契約條款。船東於隔天以電子郵件答覆SMIT，並就SMIT提議的酬勞細節提出了反要約。船東在電子郵件中表示，如果SMIT接受他們提議的酬勞，雙方就可以處理契約了。SMIT以電子郵件確認同意船東提議的酬勞，並請船東對契約草案提出意見。船東在貨輪脫淺前並未提出意見，而船舶脫淺可部分歸功於SMIT團隊的參與。

貨輪脫淺後，SMIT根據《海難救助公約》或普通法，提出了海難救助報酬請求，理由是他們提議的契約條款從未獲同意。船東主張，當SMIT同意船東的酬勞條件時，雙方即就海上清除沉船契約格式已達成合意，因此，SMIT不得請求海難救助報酬。

法院就法律層面考量雙方是否已經簽約時，檢驗雙方之間的往來通訊是否顯示：

- (i) 他們已依法律規定的最低條件達成協議；和
- (ii) 他們打算即刻接受這些條件的約束。

如果是這種情況，即使當時尚未在部分重要條件達成共識，包括費用方面的條件，或是打算日後再協議更加詳盡的條件，契約也會成立。關鍵問題在於，雙方之間的電子郵件通訊是否證明當事人有意即刻受到約束。雖然當事人已就酬勞上達成協議，但可確定這不等於同意接受其餘條件的約束。這些其餘條件仍在討論中，從通訊內容可清楚看出，當事人在談判完成並同意所有條件以前，當事人不打算受到約束。

法院認為，SMIT人員已開始作業協助貨輪脫淺的此一事實，不會改變法院的看法；亦即救助工作已經完成以及雙方仍在談判條件這兩件事是同時進行的。契約條件相關協商在該貨輪脫淺前尚未完成，且海難救助服務契約在脫淺前尚未成立。

這件案例提醒我們契約成立的標準，並應留意所有契約條款都有獲得確認和紀錄。一方當事人向對方提出契約條件，並就部分關鍵條件達成共識，這項事實並非自動代表雙方同意接受所有條件的約束，即使似乎已經開始履約亦然。





BRITANNIA P&I
TRUSTED SINCE 1855

britanniapandi.com
britanniacommunications@tindallriley.com