

# 风险观察家

公元2022年5月号

**损害防阻** 近期文章综合摘要

**货柜内容物** 货物错误申报的警惕

**谨防鸟类** 散装货吸引鸟类驻足

**加注高硫燃油** 近期发生在新加坡的问题

**人工智能** 人工智能(AI)如何有助于避免碰撞事件

**理赔与法令** 重要案例探讨



BRITANNIA P&I  
TRUSTED SINCE 1855

## 编者的话



我们在上一期的《风险观察家》介绍了Britannia损害防阻部门，而本期将报导该团队忙于提供各种不同主题的建议与指引。主题的选择通常视会员通报或寻求建议的事件与理赔案。文章的全文将刊登于Britannia网站。

近期的主题包括航路规划与冷藏货柜运输。损害防阻团队亦持续发表个案研究，并将其纳入屡获奖项肯定的**BSafe**活动。本期的个案研究着重于运输肥料货物的潜在危险，该件案例的货物起火，在货柜货物错误申报之处理相关文章中，亦深入探讨这项主题。

我们的理赔团队运用近期的经验，撰写货物事件相关文章，包括鸟群如何对散装货物造成损害 – 这或许会让人联想到希区考克的知名电影《鸟》。我们亦检视了驾驶台如何运用人工智能来协助避免碰撞事件。

最后但同样重要的是，FD&D团队提供了会员一些近期引发重要法律问题且值得关注的案例摘要。

一如往常，我们诚挚欢迎读者提出评论与意见，欢迎随时联络我本人或营销企划团队，提出您的建议。

  
CLAIRE MYATT  
编辑



我们希望读者会喜欢本期的《风险观察家》内容。我们将努力维持并增添文章的实用性、相关性与阅读乐趣。如您有任何想法或意见，欢迎来信与我们联系：

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

# BRITANNIA损害防阻团队

# 近期发表文章综合摘要

## 航路规划 – 海事部门概述

详细的航行计划是确保船舶安全行驶的必备部分，有缺失的航行计划或未能正确履行航行计划，通常被认为是导致搁浅的诱因。

法院近期对CMA CGM LIBRA一案的裁决 (<http://ow.ly/QfEa30siq4Z>) 指出，有缺失的航行计划会导致船舶不具适航性，且可能对船舶在事件发生所需负的责任具有重大影响。这也突显出稳健且妥善落实航行计划的重要性。

Britannia近期发表「损害防阻展望」一文，其中探究航路规划的问题，列出《国际海上人命安全公约》(SOLAS)要求，并检视所有发表文章以及制作详尽之航行计划所需的信息，最后分析这项计划的执行与监控方式。

该文章全文刊登于我们的网站：<http://ow.ly/3oFw30siq68>

## 冷藏货柜货物理赔案

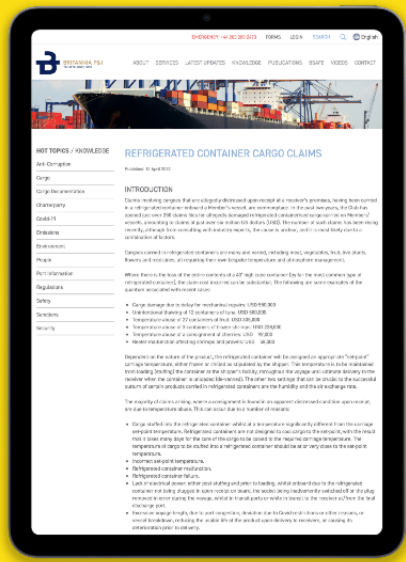
本协会获知有不少理赔案，据称货物在运抵收货人所在地时已毁损。货物系依会员所出具的载货证券装入冷藏货柜，并进行运输。

本协会在过去两年，针对会员负责运输且据称受损的冷藏货柜货物，已开立了逾250件的理赔案，理赔金额超过600万美元。此类理赔案件数近期有增加的趋势，虽然我们咨询过业界专家，但仍不明白起因为何，最有可能是多种因素造成。

使用冷藏货柜运输的货物种类繁多，包括肉品、蔬果、活植物、花卉与药品，全部需要特定温度与环境管理。

当一个40呎高柜（目前为止最为常见的冷藏货柜类型）的内容物全部毁损，理赔费用会相当庞大。

损害防阻团队已分析这些赔案，并提出在运输冷藏货柜时需要留意的事项摘要。全文刊登于Britannia网站：<http://ow.ly/mVjl30siq6o>



# BSAFE 第15号个案研究

## 肥料的化学反应

## 引发重大火灾事件

一艘总吨数达23,401吨的多用途货轮，正当其于离港后准备于锚地下锚时，船上留意到3号货舱冒出白烟，该货轮装载多种散装肥料及一般货物。在尝试使用船上固定式二氧化碳灭火系统进行灭火但失败后，由于肥料分解可能引发爆炸风险，于是安排船上人员疏散，随后宣布该船为全损。

该船预定在装货后先驶向锚地，之后才继续其航程。船长留意到3号货舱尾部冒出一些白烟，随后在货舱右舷处亦发现冒出白烟。

船员确认了放置于3号货舱的货物，货舱下层是硝酸铵基肥料，中甲板则是放置以木制板条箱装箱的机械零件及金属。该船在征询船东的指定人员后，决定释放货舱的固定式二氧化碳灭火系统。释出所有二氧化碳后，烟雾明显减少到最低程度。船员把还有看到白烟冒出的货舱舱盖口封住，他们认为情况已稳定下来。

然而，消防人员登船后却发现肥料正在分解。他们开启舱盖，将货舱注满水，货舱却冒出大量的黄烟。此情况恐引发船舶有即刻爆炸之虞，于是决定将人员全数撤离该船。火势后经扑灭，幸运的是人员毫发无伤，但该船舶宣告全损。

损害防阻团队在《Britannia评论》分析了各种议题，并列举运输此类货物时，所应该采取的步骤。本协会网站BSafe专区刊登个案研究的全文，并提供省思学习表：  
<http://ow.ly/iU1130siq1y>





Jacob Damgaard  
新加坡损害防阻副主任  
jdamgaard@tindallriley.com

# 货柜货物 错误申报

## 前言

公元2022年3月4日，美国长滩圣佩德罗港的码头货柜场发生火灾。根据美国海岸防卫队的报告，起火点是一个货柜。该货柜的载货证券记载该柜内所装载之货物是不具危险性的材料「合成树脂」。然而，后续调查显示该批货物为错误申报，货柜内装载之货物实为废弃锂离子电池，此被归类为具高度起火风险的危险品。

根据联合国贸易和发展会议(UNCTAD)所述，公元2020年的全球货柜吞吐量约为8.156亿个20呎标准货柜(TEU)。船舶装载的所有货柜中，约有10%装有危险货物。

货柜船面临货柜起火的风险，因为货柜通常是预先装货，运

送人在收取货柜准备装船时，对货柜内容物的资料所知甚少或根本一无所知。运送人有时会对危险货物之运送征收较高的附加费，并对运输施加较为严格的规定，甚至禁止船舶运输特定的货物，这也导致货柜托运人不愿提供货柜内装载货物的正确名称。

运送人正尝试引进更为严格的规定与技术，藉此防范货物错误申报。运送人亦鼓励草拟业界通用最佳实务，据此处理货柜货物错误申报所衍生的风险。

<sup>1</sup>美国海岸防衛隊海上安全警報 - 貨櫃起火原因是廢棄鋰電池貨物錯誤申報導致的「鋰電池起火」。

<sup>2</sup>聯合國貿易和發展會議進行的世界貨櫃港口吞吐量調查，發表於《西元2021年海上運輸回顧》。

## 货柜货物错误申报 (续)

### 货物错误申报相关风险

运送人依靠货物正确申报来确认货柜内部实际装载的是什么货物。在货柜起火的情况下，运送人与船上的船员同样有必要确切得知货柜运送的内容物，以便正确实施灭火对策。

某些货物具有类似的运输名称、商名或同义名称，而这也经常导致复杂的情况发生。常见的范例像是一般用来处理游泳池水或饮用水的「次氯酸钙」，在装船运输时即有严格的规定。过去曾发生过以国际海运危险货物(IMDG)规则代码未列出的贸易同义名称而错误申报此类货物，例如：「增白剂」、「白色或淡黄色固态化学品」、「氯化石灰」、「漂白粉」或「氯化钙」。

在国际海运危险品准则(IMDG Code)中搜索「次氯酸钙」一词，可找到六个不同的联合国危险货物编号(UN Numbers)，每一个编号都对对应一组略为不同的要求。

造成货物错误申报的另一项问题是，有些托运人可能不懂国际海运危险品准则之条款，或是可能蓄意利用特别条款，让特定货物以特定物理形态运输时，可以免于进行货物检测。

### 防范措施

运送人应制定一套全面的「尽职调查」与「认识你的客户(KYC)」程序，目的是为了彻底评估托运人，以降低收到来自托运人所托运的可能错误申报或未申报货物的风险。

由于标准的钢制货柜结构使运送人无从看到内装货物，采目视检视货物是有困难的，这也是运送人面临的阻碍。运送人为了查证内容物而检查或开启每一只货柜的作法是不切实际的，而且这需要受过专门训练的人员，才能查证货物是否确实符合申报名称，尤其是在最后一刻才订舱位的货物。

IMDG订舱与危险货物承办人员必须接受训练，藉以提供他们适当的技巧，再辅以经验，将可使承办人员在辨识货柜货物是否可能申报错误时，能找出一些常见的蛛丝马迹。

另一种方法是运用科技来解决货物错误申报的问题。运用软件来扫描订舱信息并且找出特定的关键词。关键词搜索将标示出可疑的货柜，接着进一步调查这些货柜，以查看实际货物是否符合托运人的订舱申报内容。目前已经有些运送人开始建置人工智能(AI)系统，试图找出未申报的货物，这项科技也随着不断发展而变得越来越复杂。

一些可能指出危险货物错误申报的迹象，包括：

- 文件不齐全，例如：没有包装公证报告。
- 运输名称听起来类似危险货物、商名或同义名称。
- 直到最后一刻才订舱或修改现有订舱内容。
- 没有协调制度(HS)代码，或者采用类似危险货物的伪造代码（例如：2828开头的代码）。

Safety4Sea在公元2018年发表过一篇文章，内容提到Lloyd's Register Foundation推广海事区块链实验室(MBL)的建立，进而针对海事领域建立生态系统，并发展出一套产业标准以促进业界厂商与区块链从业者合作，使用内建分类账数据库技术的原型，彼此分享最佳实务操作、知识与解决方案。这一项举措也将纳入不同的利害关系者，形成更佳的透明度与当责制，最后运用智能型货柜及无线接口层，协助危险货物的追踪。

运送人可参照「货物意外事件通报系统(CINS)」于公元2019年发布的《船舶营运商依风险安排货柜船危险货物积载相关安全要点》，协助其在处理船舶之货柜起火时能够提高安全性。

### 结语

由于标准货柜的性质，导致无法目视看到货柜内装的货物，所以不易查证或检验。因此，货柜运输在很大的程度上是运送人与托运人之间的互信问题。只要建置完善的「认识你的客户(KYC)」与训练程序，并搭配货物识别软件，可以降低错误申报的风险。

此外，对运送人而言，接洽其托运人或货运承揽商以强调正视货物正确申报的重要性，并遵循上述建议以降低货柜火灾风险，才是最重要的。

当全体相关利害关系者彼此合作，改善货物的可追溯性，并且将错误申报的风险减至最低，这将会减轻会员的负担，并且降低高额索赔的风险。



Stephen Hunter  
伦敦船队经理  
shunter@tindallriley.com

# 驻足于散装 干货上的鸟群



本协会近期接获一件有关散装干小麦与一大群鸽子的案例。卸货时，一群鸽子驻足在货物上，船东忧心忡忡而向本协会寻求建议。

鸟儿的驻足并非船东过失所致 – 鸟类会自然受到卸货之货物的吸引。我们虽然都很欣赏自然世界的奇观，但货物上的鸟确实会引发一些理赔问题：

- **货物短缺求偿：**鸟群吃掉货物而导致货物短缺，尤其是鸟群为数众多时。
- **鸟群的排泄物造成污染：**鸟群在货物上排便，如果货物是提供人类食用的粮食，尤其令人觉得不适。
- **鸟类自身造成的污染：**鸟类自身造成的污染：任何自然死亡或遭到货物掩埋而死亡的鸟只都会造成污染。有些卫生主管机关，像是欧盟与澳洲卫生当局，对此类污染采取极为严格的作法。

为了避免演变成可能的理赔事件，若在卸货港或装货港的散装粮食干货上发现大量鸟群驻足，建议应拍照为证并将照片放入海事声明中。

针对经常有大量鸟群出现于散装粮食干货上的地点，船员可采取以下措施：

- 仅完全开启货物作业所需的货舱，其余货舱维持关闭。若基于通风因素而需要打开货舱，请部分开启即可，如此一来，鸟群不太可能进入货舱空间。
- 船员可沿着甲板走动，并挥动手臂吓走鸟群，这可能促使鸟群飞离货物，不过此举仅能在安全的时间与地点进行。
- 如果问题仍然存在，可以在船舶上使用诱饵风筝或驱鸟用仿真老鹰或猫头鹰来吓跑鸟群。再者，船员可考虑安装可发出高频声波的驱鸟器来吓阻鸟群，或是在邻近工作货舱的主甲板处放置充气稻草人。

**如果遇到鸟群侵扰而有可能引发理赔案时，请即刻寻求当地联络处的协助。**



# 西非 近期发生的货物与 装卸工人问题



Stephen Hunter,  
伦敦船队经理  
shunter@tindallriley.com

© Joa Souza | Dreamstime.com

## 袋装货物遭粗率处理

稻米一类的袋装货物在装卸工的粗率处理下经常会受损。本协会近期在西非港口遇到此类问题，尤其是在科特迪瓦的阿比尚港。

使用金属钩刺入袋装货物，接着拉动并移入卸货吊索是常见的作法，但袋子遭到撕裂会造成程度不等的货物外漏及掺杂。将地脚货扫集后重新装袋，通常可将损失减至最低。不过，卸货期间发生的任何货物遭粗率处理之状况，都应记录在海事声明中，此举有两项主要影响：

- 让装卸工保持警觉，有助于将损失降至最低。
- 记录当时造成的毁损情况。租船人通常须对装卸工处理货物时造成的损失负起责任。当然，这部分取决于租船契约条款，但由租船人负起责任是常见的情况。因此，任何粗率处理及其他相关损失（例如：袋子从吊索掉落海中），都应记录在当时的海事声明中。

本协会可协助安排任何必要的卸货理货检验，惟这些服务是预防性检验，必须由会员自行承担费用。检验师亦能提供协助，使装卸工或港务局正视货物装卸处理粗率的问题，并协助在海事声明中记录货物遭粗率处理的事实。

会员如有任何议题或问题，均可与本协会分享，并在需要立即协助时，联系当地的P&I联络处。

## 在雨中关闭货舱时，应注意装卸工的安全

杜阿拉港的装卸工安全问题：天气预报会下雨，而装卸工正在货舱内工作。船长想关闭货舱以免货物受潮而损毁，但装卸工看似在货舱内愉快地工作，无视船长的撤离要求，持续逗留在货舱内。


与密闭空间相关之危险有书面实据可循，尤其是缺氧的风险，船长担心装卸工的安全与福祉，仅部分关闭了舱盖，也因此一些货物因雨水而受损。

船长随即发出海事声明，在场的P&I检验师亦向港务局提出这个问题，。几天后又再度下雨，装卸工仍不愿意离开货舱，但最终被说服而离开。

在杜阿拉港或其他任何地点，当货舱因为下雨而需要关闭时，应采取以下步骤：

- 尽可能向装卸工告诫有必要撤离货舱，随时牢记情况可能会突然改变，而无法给予多次通知。
- 在关闭货舱/舱盖前，先确认所有装卸工均已离开货舱。在特殊情况下（尤其是晚上），很难判断是否每个人都已离开，此时应利用任何手边现有的手电筒与灯光，彼此联系并询问是否仍有人留在货舱内。
- 若装卸工拒绝离开货舱，不要将他们关在货舱内，而是尽力将货物覆盖稳妥，然后发出海事声明。





# 加注高硫燃油 (HSFO): 近期在新加坡遇到的问题



Simon Rapley 船长,  
伦敦部门主任  
srapley@tindallriley.com

本协会最近接获的13起个案，均是船舶在新加坡加注燃油后，出现主机与辅机的问题。

为了遵守MARPOL硫排放限制要求而装设脱硫器的船舶，在使用高硫燃油后遭遇了问题，但使用低硫燃油(VLSFO)或超低硫燃油(ULSFO)的个案则没有发生任何问题。截至目前为止，仅有残油受到影响，而没有接获蒸馏油问题的通报。

根据ISO 8217（船用蒸馏油与船用残油标准）进行测试时，可能会发现燃油符合规范。然而，使用气相层析法 - 质谱仪(GC-MS)进一步研究分析时，却发现样本含有化学物质，这些化学物质多是氯化烃、挥发性有机物或有机氯化物等。

由于不同的燃油成分对主机与辅机造成了影响，据报已造成毁损，包括燃油帮浦毁损或性能劣化，燃油喷射器部件受到影响。燃油供应问题有时会导致主机/辅机故障以及停止运转。

我们在此提醒会员，应确保在新加坡加注的高硫燃油(HSFO)，其样本确实按照适用之ISO 8217标准进行测试，并建议将GC-MS追加至测试计划，以检查是否存在任何化学物质。不论是在何处加注，除非已接获并检视测试结果，否则不应使用该燃油。上述其中某个案即未采取这种简单的预防措施。

虽然燃油样本可能符合适用之ISO 8217规范所列出的各种参数规格，但发现存有化学成分时，则已违反ISO标准第5条之规定。虽然ISO 8217不同版本间的第5条规定略有不同，但基本前提是燃油含有的任何物质，其浓度不得影响机械性能、对人体有害或影响到船舶安全。

此外，应考虑到使用受污染的燃油，违反MARPOL附则VI第18.3条规定，该条款指出：

3 适用本附则且提供用于船舶的燃烧用燃油，应符合下列要求：

1.3 燃油不得含有任何添加物或化学废弃物，其：

- 1.3.1 危及船舶安全或对机械性能产生不利的影晌，或
- 1.3.2 对人员有害，或
- 1.3.3 总体上会造成额外的空气污染。

若会员需要其他任何信息，请联络损害防阻部门。

# 人工智能(AI)有助于避免碰撞事件的发生吗?



**Jacob Damgaard**  
新加坡损害防阻副主任  
jdamgaard@tindallriley.com

目前有几家公司正着手开发船用人工智能(AI)系统，其设计旨在防止碰撞。越来越多的船东针对这项技术进行测试，这或许有助于船长与船员更好地掌握周遭环境与即刻风险。更准确地掌握实时信息，有助于他们作出正确的决定。


损害防阻部门的JACOB DAMGAARD检视了驾驶台使用人工智能而引发的一些问题。

## 训练

使用者（甲板船员）需要了解如何有自信地使用人工智能，更重要的是了解其相关限制。理想上，初期训练应在仿真器内进行，以便船员熟悉并且信赖该系统，同时了解系统如何在控制环境下与其他驾驶台设备相互作用。如果在船舶进行训练，有必要进行风险评估，并制定详细的训练计划，以判断在何时何地地进行训练才能安全无虞。

## 警报疲劳

这是首次引进电子海图显示与信息系统(ECDIS)后所发生的相关问题。ECDIS有许多不同的警报设定，若太多警报同时响起，当值船副(OOW)可能会错失需要即刻留意的警报。因此，这款新式人工智能系统的正确设定极为重要，如此才能协助当值船副，而不会成为另一种干扰。公司应实行明确的政策，以确保能够谨慎使用人工智能系统。

An aerial photograph of a port area with a large ship docked at a pier. The scene is overlaid with a network of glowing blue arcs and dots, representing radar or sensor data. The arcs originate from various points and curve across the sky, some intersecting. The background shows the port's infrastructure, including cranes and buildings, under a clear blue sky.

为了避免碰撞事件发生，目测另一艘船的方位与距离、使用雷达及自动雷达测绘装置(ARPA)等传统方法仍然适用。

### 人体工学

系统的安装地点应易于从船舶主要操控区进出，显示之信息也能容易看到，不会干扰当值船副对其他驾驶台设备的注意力。

### 故障

人工智能系统的技术相当复杂，修正任何故障问题可能超出船上船员的能力范围。船员训练应包括如何依制造商之说明识别并修正故障的基本过程，使船员能够评估此类故障是否会影响到系统的可靠性，以及是否该停用该系统至故障修正为止。此外，应提供岸边支持服务来协助船员。

同样需要留意的重点是，任何人工智能系统并非法定要求，其只能辅以《海上人命安全国际公约(SOLAS)》要求之其他驾驶台设备来使用。为了避免船舶发生碰撞，目测另一艘船舶的方位与距离，以及使用雷达及自动雷达测绘装置(ARPA)等传统方法仍然适用。如果船舶确实发生碰撞或其他事件，若经发现是过度倚赖人工智能系统所致，这一点可能会被用来对会员不利，并且可能会被视为导致事件发生的促因。

# 理赔与法令

## 码头与游艇发生尾流损害



Gwen Vetuz,  
香港部门主任  
Gvetuz@tindallriley.com

本协会最近受理一件案例，一艘总吨数达40,000吨的货柜船造成码头及停靠游艇发生尾流损害。

### 事实陈述

这艘船在航向邻近港口的途中，穿越一条主要河道，此时造成一处小型港口的码头及停泊该处的游艇发生尾流损害。

事件发生当时，船上共有三名河流引水人，一名引水人与二名实习学员。实习学员在引水人监督下，每小时轮替指引船舶航行。该船舶是在夜晚穿越河道，当时天气晴朗且有微风。

船速符合引水人的指示。根据引水人报告，他在通过小型港口时，通常习惯将航速降低至10节左右。然而，他这次察觉到附近的谷类码头没有任何船只停靠，因此将船速维持在15节左右。

在引航信息交换(MPX)期间完成的引水卡显示，规划航速为14节。该特定河段没有指定速限，而是改以内陆航行的「安全速度」规则取代：要求船舶考虑能见度、交通密度、操控性、气候、海况与船舶吃水等因素，决定「安全速度」。

船舶停靠于最终港口之后，引水人获知码头因尾流受损。这场事件导致码头财产毁损而衍生巨额索赔，包括码头结构体实质损坏，以及停靠码头的游艇船东或保险公司提出的一些非接触性损坏索赔。

### 事件检视

检视过现有信息后，发现本起事件的起因并非源于单一因素：

已知引水人通常习惯以大约10节的减速航速通过较小的港口，据报这次决定以约15节的航速前进，是基于邻近谷类码头没有船只停泊。然而，引水人决定如此行事时，似乎没有体认到以这种速度通过时，船舶尾流可能会造成码头及停靠游艇受损。现有证据并未详细说明引水人有此疏失的可能原因，亦没有说明驾驶台的二名实习引水人是否曾以任何方式促使此船速的决定。

### 所学教训

会员可以从本事件学习到一些重要的教训，有助于防止类似事件发生：

**对尾流与涌浪的认识** – 航行中的船舶有责任考虑水中航速及移动的预期效应：船舶超速航行会产生严重的波浪效应，这会造成岸上结构体/设施或沿岸船舶受损，即使与这些物体有保持相对较远的距离亦然。该区域虽然有设定速限，而且船舶以低于该速限的航速行驶，仍有可能发生此种毁损。这种效应在航道的狭窄部分及吃水深的船舶上可能更为严重。在这种情况下，船舶必须谨慎前进，以免产生可能导致毁损的涌浪或流体动力吸力。此外，亦须采取合理的预防措施，包括减速或变更航道，以求将尾流效应减至最低。

国际航运界已发生过因尾波与冲刷造成财产及环境（海岸线）严重毁损的事件，现今的海上交通量增加，船舶速度也更快且体积更庞大，这都使得情况更趋复杂。目前有大量的研究透过改良船舶设计来减少尾流效应，就长期而言，此举或许有助于解决问题。

虽然船长/船副通常对船舶尾流起因与可能影响有着广泛的了解，但除非经常在内陆水道与运河航行，否则这无法凭直觉得出其影响。由于尾波影响可能发生在距离船舶几百公尺外的地点，欲透过实际观察来察觉可能很困难或者根本行不通。这个主题一般不会纳入正式的训练及能力测验，业界研讨会亦鲜少讨论。因此，若船舶经营者认为有必要培养对尾波及冲刷的足够认识时，应考虑提供额外的指导与训练，以防止事故与损失发生。

**航道规划与船长介入** – 航行计划应找出适用的速限以及容易受到尾流毁损的区域，例如：小型停泊船位及海滨财产。这一点对于体积较为庞大的高动力货柜船尤为重要，因为这种船舶在航行河道期间会产生显著涌浪。若能确知此类风险，应规划适度减速/由驾驶台团队向引水人反映问题，必要时由船长介入，以便解决安全速度相关之疑虑。

**引航信息交换(MPX)期间的速度考虑** – 在讨论航路与操控计划时，建议可向引水人确认其对于当地的知识是否可进一步协助完善航行计划。此举有助于指出可能需要减速的任何区域。然而，应牢记在心的是，根据当地的实务操作，引水人或许无法全盘考虑到船舶最后可能需要负责的潜在损坏。

**驾驶台资源管理(BRM)：察觉状况与航路监控** – 由受到监督的实习引水人引导时，船长应考虑到这一点，并在监控航路时格外小心，以利察觉并矫正任何错误。

**察觉过大的尾流/涌浪** – 优良驾驶台资源管理(BRM)实务的要项，应是察觉过大的尾流，并且通报船长/驾驶台团队。夜间使用探照灯可能有助于发现涌浪，尤其是在海岸线、码头或泊位附近。在通过系泊处之前察觉到过大尾流时，应据此调整船速，进而减轻任何财产损失。



# 「前提条件」条款对于签署具约束力之租船契约的重要性



Amanda Cheung,  
香港办事处副主任  
acheung@tindallriley.com

英国高等法院在近期一项判决中撤销仲裁裁决，认为契约或仲裁协议不具约束力，因为没有满足租船的「前提条件」。

法院在DHL Project & Chartering Ltd v. Gemini Ocean Shipping Co Ltd (NEWCASTLE EXPRESS) [2022] EWHC 181 (Comm)一案中，审查船东与索赔人之间签署的契约与仲裁协议是否具备约束力的问题，索赔人系根据佣船契约协商之经纪人于公元2020年8月25日寄发之电邮所检附的租船确认书(fixture recap)，欲租用NEWCASTLE EXPRESS轮。

租船确认书一开始写道：「前提条件是托运人/收货人在确定所有必要修正证明/档之主条款且收悉后，于一个工作天内核准...」，接着列出后续20项条款，包括伦敦仲裁条款。租船确认书同时指出，审核机构Rightship将于公元2020年9月3日在舟山验船，船东则于船舶离开舟山前出示证明。然而，索赔人在9月3日通知船东，由于未提供Rightship之证明，托运人不接受船舶，并且「放行」该船舶。该船舶当时还没有离开舟山。

船东因而在伦敦对索赔人提起仲裁，辩称对方拒绝履行租船契约。索赔人没有出席该仲裁。仲裁庭认定索赔人确实拒绝履约，并裁定应赔偿船东之损失。

索赔人向英国高等法院提出声请，质疑仲裁庭对仲裁案之管辖权。

索赔人提出租船确认书的「前提条件」条款效用，除非满足前提条件，否则应视为没有有效的租船契约。船东对此则主张，即使租船契约并未成立，亦不影响仲裁协议的单独执行性。

法院同意索赔人的主张，认为「前提条件」条款的商业目的是，索赔人在托运人与收货人均同意索赔人拟使用的船舶前，并不打算缔结具有约束力的契约，使其能在此之前得以完全保留其立场。本案的「前提条件」条款是契约得以成立的先决条件，因这些条件未获得满足，所以具约束力或已缔结的契约并未成立。

法院亦认为「前提条件」条款延伸至仲裁协议。该条款的效用系使索赔人对契约整体是否缔结得以保留其立场，且仲裁协议则是该契约的一部分。

租船契约协商中使用「前提条件」或「条件」条款极为常见。法院在本案的裁决是相当有效的提醒，即是英国法院将「前提条件」条款视为缔结具约束力之租船契约的先决条件。



## 担保函之执行性



Rishi Choudhury,  
丹麦办事处副主任  
rchoudhury@tindallriley.com

英国高等法院最近的一项判决中，维持担保函受益人可针对在未提示载货证券正本下交付货物所蒙受之损失进行索赔的裁定 (*Aramco TRADING FUJAIH FZE V GULF PETROLEUM FZC [2022] EWHC 288(COMM)*)。

买方（一家沙特阿拉伯的国家石油公司）依采购合约，同意在提示卖方商业发票及载货证券正本下支付燃油货款，如果载货证券正本在船舶抵达时仍未寄达卸货港，则改以卖方出具的担保函 (LOI) 取代。

当船舶抵达卸货港时，尚未取得载货证券正本，卖方于是出具担保函 (LOI)（以下称「卖方担保函」）。该担保函担保卖方为货主，同意保护买方免于在任何第三方声称对该货物具有权利时所遭受之任何损害。买方支付款项以换取卖方担保函。

买方亦是该船舶的论程租船人。买方转而向船东出具担保函（以下称「买方担保函」），保证在未提示载货证券正本下卸货时，船东免于承担任何责任。

几周后，一家曾提供卖方信用贷款，但却未获卖方还款的银行，声称是载货证券正本的合法持有人，且船东违法将货物交付给银行以外的他人。该银行在新加坡扣船，船东为求放船而向银行提出新加坡币790万元的担保。

船东依据买方担保函向买方求偿。根据买方担保函之约定，买方向新加坡法院支付新加坡币790万元的现金，据此向船东提出反担保，以取代船东向银行提出的担保。

买方随后依卖方担保函向卖方求偿。然卖方拒绝履行，并指出卖方担保函是由未经授权出具担保函的卖方员工所开立。卖方亦主张，买方担保函并非由买方出具，而是由另一家沙特阿拉伯国家石油公司出具，而且买方不是论程租船人，因此卖方没有义务依买方担保函来赔偿船东。

买方于是向英国法院声请命令，要求卖方应根据卖方担保函条款，向其支付新加坡币790万元。

法院核准了此项命令。卖方员工未经内部授权而出具卖方担保函的主张遭到驳回，理由是担保函系在卖方明显授权下出具：担保函使用卖方信笺，而且盖有卖方公司章。卖方员工登入卖方电子邮件系统并且取得公司章以出具担保函的事实，充分显示该名员工确实获得内部授权。卖方接着向买方出示担保函以取得货款。这样明显的授权，也使得卖方担保函对卖方具有约束力。

卖方主张买方未出具买方担保函的论点亦遭到驳回。出具买方担保函的公司名称显然是笔误，船东与买方在当时的往返书信证实了此点。船东与买方间关系亦无疑义，即买方实际上为论程租佣船人，且其根据买方担保函应向船东负赔偿责任。





NO SMOKING

TR(ᐅ)

britanniapandi.com  
britanniacommunications@tindallriley.com