

# 風險觀察家

西元2022年5月號

**損害防阻** 近期文章綜合摘要

**貨櫃內容物** 貨物錯誤申報的警惕

**謹防鳥類** 散裝貨吸引鳥類駐足

**加注高硫燃油** 近期發生在新加坡的問題

**人工智慧** 人工智慧(AI)如何有助於避免碰撞事件

**理賠與法令** 重要案例探討



BRITANNIA P&I  
TRUSTED SINCE 1855



## 編者的話



我們在上一期的《風險觀察家》介紹了Britannia損害防阻部門，而本期將報導該團隊忙於提供各種不同主題的建議與指引。主題的選擇通常視會員通報或尋求建議的事件與理賠案。文章的全文將刊登於Britannia網站。

近期的主題包括航路規劃與冷藏貨櫃運輸。損害防阻團隊亦持續發表個案研究，並將其納入屢獲獎項肯定的**BSafe**活動。本期的個案研究著重於運輸肥料貨物的潛在危險，該件案例的貨物起火，在貨櫃貨物錯誤申報之處理相關文章中，亦深入探討這項主題。

我們的理賠團隊運用近期的經驗，撰寫貨物事件相關文章，包括鳥群如何對散裝貨物造成損害 – 這或許會讓人聯想到希區考克的知名電影《鳥》。我們亦檢視了駕駛台如何運用人工智慧來協助避免碰撞事件。

最後但同樣重要的是，FD&D團隊提供了會員一些近期引發重要法律問題且值得關注的案例摘要。

一如往常，我們誠摯歡迎讀者提出評論與意見，歡迎隨時聯絡我本人或行銷企劃團隊，提出您的建議。

A white, handwritten 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。如您有任何想法或意見，歡迎來信與我們聯絡：

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



# BRITANNIA損害防阻團隊

# 近期發表文章綜合摘要

## 航路規劃 – 海事部門概述

詳細的航行計畫是確保船舶安全行駛的必備部分，有缺失的航行計畫或未能正確履行航行計畫，通常被認為是導致擱淺的促因。

法院近期對CMA CGM LIBRA一案的裁決 (<http://ow.ly/QfEa30siq4Z>) 指出，有缺失的航行計畫會導致船舶不具適航性，且可能對船舶在事件發生所需負的責任具有重大影響。這也突顯出穩健且妥善落實航行計畫的重要性。

Britannia近期發表「損害防阻展望」一文，其中探究航路規劃的問題，列出《國際海上人命安全公約》(SOLAS)要求，並檢視所有發表文章以及製作詳盡之航行計畫所需的資訊，最後分析這項計畫的執行與監控方式。

該文章全文刊登於我們的網站：<http://ow.ly/3oFw30siq68>

## 冷藏貨櫃貨物物理賠案

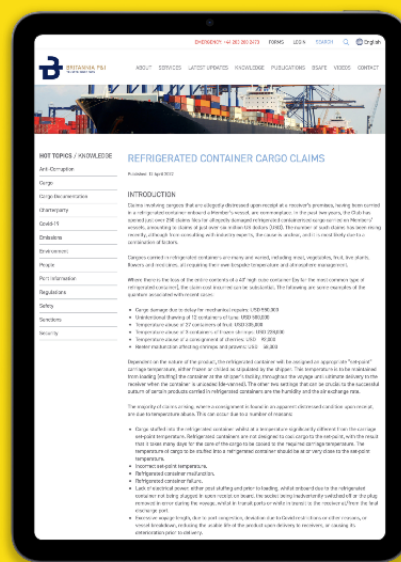
本協會獲知有不少理賠案，據稱貨物在運抵收貨人所在地時已毀損。貨物係依會員所出具的載貨證券裝入冷藏貨櫃，並進行運輸。

本協會在過去兩年，針對會員負責運輸且據稱受損的冷藏貨櫃貨物，已開立了逾250件的理賠案，理賠金額超過600萬美元。此類理賠案件數近期有增加的趨勢，雖然我們諮詢過業界專家，但仍不明白起因為何，最有可能是多種因素造成。

使用冷藏貨櫃運輸的貨物種類繁多，包括肉品、蔬果、活植物、花卉與藥品，全部需要特定溫度與環境管理。

當一個40呎高櫃（目前為止最為常見的冷藏貨櫃類型）的內容物全部毀損，理賠費用會相當龐大。

損害防阻團隊已分析這些賠案，並提出在運輸冷藏貨櫃時需要留意的事項摘要。全文刊登於Britannia網站：<http://ow.ly/mVjI30siq6o>



# BSAFE 第15號個案研究

## 肥料的化學反應

## 引發重大火災事件

一艘總噸數達23,401噸的多用途貨輪，正當其於離港後準備於錨地下錨時，船上留意到3號貨艙冒出白煙，該貨輪裝載多種散裝肥料及一般貨物。在嘗試使用船上固定式二氧化碳滅火系統進行滅火但失敗後，由於肥料分解可能引發爆炸風險，於是安排船上人員疏散，隨後宣布該船為全損。

該船預定在裝貨後先駛向錨地，之後才繼續其航程。船長留意到3號貨艙尾部冒出一些白煙，隨後在貨艙右舷處亦發現冒出白煙。

船員確認了放置於3號貨艙的貨物，貨艙下層是硝酸銨基肥料，中甲板則是放置以木製板條箱裝箱的機械零件及金屬。該船在徵詢船東的指定人員後，決定釋放貨艙的固定式二氧化碳滅火系統。釋出所有二氧化碳後，煙霧明顯減少到最低程度。船員把還有看到白煙冒出的貨艙艙蓋口封住，他們認為情況已穩定下來。

然而，消防人員登船後卻發現肥料正在分解。他們開啟艙蓋，將貨艙注滿水，貨艙卻冒出大量的黃煙。此情況恐引發船舶有即刻爆炸之虞，於是決定將人員全數撤離該船。火勢後經撲滅，幸運的是人員毫髮無傷，但該船舶宣告全損。

損害防阻團隊在《Britannia評論》分析了各種議題，並列舉運輸此類貨物時，所應該採取的步驟。本協會網站BSafe專區刊登個案研究的全文，並提供省思學習表：  
<http://ow.ly/iU1130siq1y>







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

# 貨櫃貨物 錯誤申報

## 前言

西元2022年3月4日，美國長灘聖佩德羅港的碼頭貨櫃場發生火災。根據美國海岸防衛隊的報告，起火點是一個貨櫃。該貨櫃的載貨證券記載該櫃內所裝載之貨物是不具危險性的材料「合成樹脂」。然而，後續調查顯示該批貨物為錯誤申報，貨櫃內裝載之貨物實為廢棄鋰離子電池，此被歸類為具高度起火風險的危險品。

根據聯合國貿易和發展會議(UNCTAD)所述，西元2020年的全球貨櫃吞吐量約為8.156億個20呎標準貨櫃(TEU)。船舶裝載的所有貨櫃中，約有10%裝有危險貨物。

貨櫃船面臨貨櫃起火的風險，因為貨櫃通常是預先裝貨，運送人在收取貨櫃準備裝船時，對貨櫃內容物的資料所知甚少或根本一無所知。運送人有時會對危險貨物之運送徵收較高的附加費，並對運輸施加較為嚴格的規定，甚至禁止船舶運輸特定的貨物，這也導致貨櫃託運人不願提供貨櫃內裝載貨物的正確名稱。

運送人正嘗試引進更為嚴格的規定與技術，藉此防範貨物錯誤申報。運送人亦鼓勵草擬業界通用最佳實務，據此處理貨櫃貨物錯誤申報所衍生的風險。

<sup>1</sup>美國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》。



## 貨櫃貨物錯誤申報 (續)

### 貨物錯誤申報相關風險

運送人依靠貨物正確申報來確認貨櫃內部實際裝載的是什麼貨物。在貨櫃起火的情況下，運送人與船上的船員同樣有必要確切得知貨櫃運送的內容物，以便正確實施滅火對策。

某些貨物具有類似的運輸名稱、商名或同義名稱，而這也經常導致複雜的情況發生。常見的範例像是一般用來處理游泳池水或飲用水的「次氯酸鈣」，在裝船運輸時即有嚴格的規定。過去曾發生過以國際海運危險貨物(IMDG)規則代碼未列出的貿易同義名稱而錯誤申報此類貨物，例如：「增白劑」、「白色或淡黃色固態化學品」、「氯化石灰」、「漂白粉」或「氯化鈣」。

在國際海運危險品準則(IMDG Code)中搜索「次氯酸鈣」一詞，可找到六個不同的聯合國危險貨物編號(UN Numbers)，每一個編號都對應一組略為不同的要求。

造成貨物錯誤申報的另一項問題是，有些託運人可能不懂國際海運危險品準則之條款，或是可能蓄意利用特別條款，讓特定貨物以特定物理型態運輸時，可以免於進行貨物檢測。

### 防範措施

運送人應制定一套全面的「盡職調查」與「認識你的客戶(KYC)」程序，目的是為了徹底評估託運人，以降低收到來自託運人所託運的可能錯誤申報或未申報貨物的風險。

由於標準的鋼製貨櫃結構使運送人無從看到內裝貨物，採目視檢視貨物是有困難的，這也是運送人面臨的阻礙。運送人為了查證內容物而檢查或開啟每一只貨櫃的作法是不切實際的，而且這需要受過專門訓練的人員，才能查證貨物是否確實符合申報名稱，尤其是在最後一刻才訂艙位的貨物。

IMDG訂艙與危險貨物承辦人員必須接受訓練，藉以提供他們適當的技巧，再輔以經驗，將可使承辦人員在辨識貨櫃貨物是否可能申報錯誤時，能找出一些常見的蛛絲馬跡。

另一種方法是運用科技來解決貨物錯誤申報的問題。運用軟體來掃描訂艙資訊並且找出特定的關鍵字。關鍵字搜索將標示出可疑的貨櫃，接著進一步調查這些貨櫃，以查看實際貨物是否符合託運人的訂艙申報內容。目前已經有些運送人開始建置人工智慧(AI)系統，試圖找出未申報的貨物，這項科技也隨著不斷發展而變得越來越複雜。

一些可能指出危險貨物錯誤申報的跡象，包括：

- 文件不齊全，例如：沒有包裝公證報告。
- 運輸名稱聽起來類似危險貨物、商名或同義名稱。
- 直到最後一刻才訂艙或修改現有訂艙內容。
- 沒有協調制度(HS)代碼，或者採用類似危險貨物的偽造代碼（例如：2828開頭的代碼）。

Safety4Sea在西元2018年發表過一篇文章，內容提到Lloyd's Register Foundation推廣海事區塊鏈實驗室(MBL)的建立，進而針對海事領域建立生態系統，並發展出一套產業標準以促進業界廠商與區塊鏈從業者合作，使用內建分類帳資料庫技術的原型，彼此分享最佳實務操作、知識與解決方案。這一項舉措也將納入不同的利害關係者，形成更佳的透明度與當責制，最後運用智慧型貨櫃及無線介面層，協助危險貨物的追蹤。

運送人可參照「貨物意外事件通報系統(CINS)」於西元2019年發佈的《船舶營運商依風險安排貨櫃船危險貨物積載相關安全要點》，協助其在處理船舶之貨櫃起火時能夠提高安全性。

### 結語

由於標準貨櫃的性質，導致無法目視看到貨櫃內裝的貨物，所以不易查證或檢驗。因此，貨櫃運輸在很大的程度上是運送人與託運人之間的互信問題。只要建置完善的「認識你的客戶(KYC)」與訓練程序，並搭配貨物識別軟體，可以降低錯誤申報的風險。

此外，對運送人而言，接洽其託運人或貨運承攬商以強調正視貨物正確申報的重要性，並遵循上述建議以降低貨櫃火災風險，才是最重要的。

當全體相關利害關係者彼此合作，改善貨物的可追溯性，並且將錯誤申報的風險減至最低，這將會減輕會員的負擔，並且降低高額索賠的風險。





Stephen Hunter  
倫敦船隊經理  
shunter@tindallriley.com

# 駐足於散裝 乾貨上的鳥群



本協會近期接獲一件有關散裝乾小麥與一大群鴿子的案例。卸貨時，一群鴿子駐足在貨物上，船東憂心忡忡而向本協會尋求建議。

鳥兒的駐足並非船東過失所致 – 鳥類會自然受到卸貨之貨物的吸引。我們雖然都很欣賞自然世界的奇觀，但貨物上的鳥確實會引發一些理賠問題：

- **貨物短缺求償：**鳥群吃掉貨物而導致貨物短缺，尤其是鳥群為數眾多時。
- **鳥群的排泄物造成污染：**鳥群在貨物上排便，如果貨物是提供人類食用的糧食，尤其令人覺得不適。
- **鳥類自身造成的污染：**任何自然死亡或遭到貨物掩埋而死亡的鳥隻都會造成污染。有些衛生主管機關，像是歐盟與澳洲衛生當局，對此類污染採取極為嚴格的作法。

為了避免演變成可能的理賠事件，若在卸貨港或裝貨港的散裝糧食乾貨上發現大量鳥群駐足，建議應拍照為證並將照片放入海事聲明中。

針對經常有大量鳥群出現於散裝糧食乾貨上的地點，船員可採取以下措施：

- 僅完全開放貨物作業所需的貨艙，其餘貨艙維持關閉。若基於通風因素而需要打開貨艙，請部分開放即可，如此一來，鳥群不太可能進入貨艙空間。
- 船員可沿著甲板走動，並揮動手臂嚇走鳥群，這可能促使鳥群飛離貨物，不過此舉僅能在安全的時間與地點進行。
- 如果問題仍然存在，可以在船舶上使用誘餌風箏或驅鳥用仿真老鷹或貓頭鷹來嚇跑鳥群。再者，船員可考慮安裝可發出高頻聲波的驅鳥器來嚇阻鳥群，或是在鄰近工作貨艙的主甲板處放置充氣稻草人。

**如果遇到鳥群侵擾而有可能引發理賠案時，請即刻尋求當地聯絡處的協助。**



# 西非 近期發生的貨物與 裝卸工人問題



Stephen Hunter,  
倫敦船隊經理  
shunter@tindallriley.com

© Joa Souza | Dreamstime.com

## 袋裝貨物遭粗率處理

稻米一類的袋裝貨物在裝卸工的粗率處理下經常會受損。本協會近期在西非港口遇到此類問題，尤其是在象牙海岸的阿比尚港。

使用金屬鉤刺入袋裝貨物，接著拉動並移入卸貨吊索是常見的作法，但袋子遭到撕裂會造成程度不等的貨物外漏及摻雜。將地腳貨掃集後重新裝袋，通常可將損失減至最低。不過，卸貨期間發生的任何貨物遭粗率處理之狀況，都應記錄在海事聲明中，此舉有兩項主要影響：

- 讓裝卸工保持警覺，有助於將損失降至最低。
- 記錄當時造成的毀損情況。租船人通常須對裝卸工處理貨物時造成的損失負起責任。當然，這部分取決於租船契約條款，但由租船人負起責任是常見的情況。因此，任何粗率處理及其他相關損失（例如：袋子從吊索掉落海中），都應記錄在當時的海事聲明中。

本協會可協助安排任何必要的卸貨理貨檢驗，惟這些服務是預防性檢驗，必須由會員自行負擔費用。檢驗師亦能提供協助，使裝卸工或港務局正視貨物裝卸處理粗率的問題，並協助在海事聲明中記錄貨物遭粗率處理的事實。

會員如有任何議題或問題，均可與本協會分享，並在需要立即協助時，聯繫當地的P&I聯絡處。

## 在雨中關閉貨艙時，應注意裝卸工的安全

杜阿拉港的裝卸工安全問題：天氣預報會下雨，而裝卸工正在貨艙內工作。船長想關閉貨艙以免貨物受潮而損毀，但裝卸工看似在貨艙內愉快地工作，無視船長的撤離要求，持續逗留在貨艙內。


與密閉空間相關之危險有書面實據可循，尤其是缺氧的風險，船長擔心裝卸工的安全與福祉，僅部分關閉了艙蓋，也因此一些貨物因雨水而受損。

船長隨即發出海事聲明，在場的P&I檢驗師亦向港務局提出這個問題。幾天後又再度下雨，裝卸工仍不願意離開貨艙，但最終被說服而離開。

在杜阿拉港或其他任何地點，當貨艙因為下雨而需要關閉時，應採取以下步驟：

- 盡可能向裝卸工告誡有必要撤離貨艙，隨時牢記情況可能會突然改變，而無法給予多次通知。
- 在關閉貨艙/艙蓋前，先確認所有裝卸工均已離開貨艙。在特殊情況下（尤其是晚上），很難判斷是否每個人都已離開，此時應利用任何手邊現有的手電筒與燈光，彼此聯繫並詢問是否仍有人留在貨艙內。
- 若裝卸工拒絕離開貨艙，不要將他們關在貨艙內，而是盡力將貨物覆蓋穩妥，然後發出海事聲明。





# 加注高硫燃油 (HSFO): 近期在新加坡遇到的問題



Simon Rapley船長,  
倫敦部門主任  
srapley@tindallriley.com

本協會最近接獲的13起個案，均是船舶在新加坡加注燃油後，出現主機與輔機的問題。

為了遵守MARPOL硫排放限制要求而裝設脫硫器的船舶，在使用高硫燃油後遭遇了問題，但使用低硫燃油(VLSFO)或超低硫燃油(ULSFO)的個案則沒有發生任何問題。截至目前為止，僅有殘油受到影響，而沒有接獲蒸餾油問題的通報。

根據ISO 8217（船用蒸餾油與船用殘油標準）進行測試時，可能會發現燃油符合規範。然而，使用氣相層析法 – 質譜儀(GC-MS)進一步研究分析時，卻發現樣本含有化學物質，這些化學物質多是氯化烴、揮發性有機物或有機氯化物等。

由於不同的燃油成分對主機與輔機造成了影響，據報已造成毀損，包括燃油幫浦毀損或性能劣化，燃油噴射器部件受到影響。燃油供應問題有時會導致主機/輔機故障以及停止運轉。

我們在此提醒會員，應確保在新加坡加注的高硫燃油(HSFO)，其樣本確實按照適用之ISO 8217標準進行測試，並建議將GC-MS追加至測試計畫，以檢查是否存在任何化學物質。不論是在何處加注，除非已接獲並檢視測試結果，否則不應使用該燃油。上述其中某個案即未採取這種簡單的預防措施。

雖然燃油樣本可能符合適用之ISO 8217規範所列出的各種參數規格，但發現存有化學成分時，則已違反ISO標準第5條之規定。雖然ISO 8217不同版本間的第5條規定略有不同，但基本前提是燃油含有的任何物質，其濃度不得影響機械性能、對人體有害或影響到船舶安全。

此外，應考量到使用受污染的燃油，違反MARPOL附則VI第18.3條規定，該條款指出：

3 適用本附則且提供用於船舶的燃燒用燃油，應符合下列要求：

1.3 燃油不得含有任何添加物或化學廢棄物，其：

- .1.3.1 危及船舶安全或對機械性能產生不利的影響，或
- .1.3.2 對人員有害，或
- .1.3.3 總體上會造成額外的空氣污染。

若會員需要其他任何資訊，請聯絡損害防阻部門。



# 人工智慧(AI)有助於避免碰撞事件的發生嗎?



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

目前有幾家公司正著手開發船用人工智慧(AI)系統，其設計旨在防止碰撞。越來越多的船東針對這項技術進行測試，這或許有助於船長與船員更好地掌握周遭環境與即刻風險。更準確地掌握即時資訊，有助於他們作出正確的決定。

損害防阻部門的JACOB DAMGAARD檢視了駕駛台使用人工智慧而引發的一些問題。


## 訓練

使用者（甲板船員）需要瞭解如何有自信地使用人工智慧，更重要的是瞭解其相關限制。理想上，初期訓練應在模擬器內進行，以便船員熟悉並且信賴該系統，同時瞭解系統如何在控制環境下與其他駕駛台設備相互作用。如果在船舶進行訓練，有必要進行風險評估，並制定詳細的訓練計畫，以判斷在何時何地進行訓練才能安全無虞。

## 警報疲勞

這是首次引進電子海圖顯示與資訊系統(ECDIS)後所發生的相關問題。ECDIS有許多不同的警報設定，若太多警報同時響起，當值船副(OOW)可能會錯失需要即刻留意的警報。因此，這款新式人工智慧系統的正確設定極為重要，如此才能協助當值船副，而不會成為另一種干擾。公司應採行明確的政策，以確保能夠謹慎使用人工智慧系統。





為了避免碰撞事件發生，目測另一艘船的方位與距離、使用雷達及自動雷達測繪裝置(ARPA)等傳統方法仍然適用。

#### 人體工學

系統的安裝地點應易於從船舶主要操控區進出，顯示之資訊也能容易看到，不會干擾當值船副對其他駕駛台設備的注意力。

#### 故障

人工智慧系統的技術相當複雜，修正任何故障問題可能超出船上船員的能力範圍。船員訓練應包括如何依製造商之說明識別並修正故障的基本過程，使船員能夠評估此類故障是否會影響到系統的可靠性，以及是否該停用該系統至故障修正為止。此外，應提供岸邊支援服務來協助船員。

同樣需要留意的重點是，任何人工智慧系統並非法定要求，其只能輔以《海上人命安全國際公約(SOLAS)》要求之其他駕駛台設備來使用。為了避免船舶發生碰撞，目測另一艘船舶的方位與距離，以及使用雷達及自動雷達測繪裝置(ARPA)等傳統方法仍然適用。如果船舶確實發生碰撞或其他事件，若經發現是過度倚賴人工智慧系統所致，這一點可能會被用來對會員不利，並且可能會被視為導致事件發生的促因。



# 理賠與法令

## 碼頭與遊艇發生尾流損害



Gwen Vetuz,  
香港部門主任  
Gvetuz@tindallriley.com

本協會最近受理一件案例，一艘總噸數達40,000噸的貨櫃船造成碼頭及停靠遊艇發生尾流損害。

### 事實陳述

這艘船在航向鄰近港口的途中，穿越一條主要河道，此時造成一處小型港口的碼頭及停泊該處的遊艇發生尾流損害。

事件發生當時，船上共有三名河流引水人，一名引水人與二名實習學員。實習學員在引水人監督下，每小時輪替指引船舶航行。該船舶是在夜晚穿越河道，當時天氣晴朗且有微風。

船速符合引水人的指示。根據引水人報告，他在通過小型港口時，通常習慣將航速降低至10節左右。然而，他這次察覺到附近的穀類碼頭沒有任何船隻停靠，因此將船速維持在15節左右。

在引航資訊交換(MPX)期間完成的引水卡顯示，規劃航速為14節。該特定河段沒有指定速限，而是改以內陸航行的「安全速度」規則取代：要求船舶考量能見度、交通密度、操控性、氣候、海況與船舶吃水等因素，決定「安全速度」。

船舶停靠於最終港口之後，引水人獲知碼頭因尾流受損。這場事件導致碼頭財產毀損而衍生巨額索賠，包括碼頭結構體實質損壞，以及停靠碼頭的遊艇船東或保險公司提出的一些非接觸性損壞索賠。

### 事件檢視

檢視過現有資訊後，發現本起事件的起因並非源於單一因素：

已知引水人通常習慣以大約10節的減速航速通過較小的港口，據報這次決定以約15節的航速前進，是基於鄰近穀類碼頭沒有船隻停泊。然而，引水人決定如此行事時，似乎沒有體認到以這種速度通過時，船舶尾流可能會造成碼頭及停靠遊艇受損。現有證據並未詳細說明引水人有此疏失的可能原因，亦沒有說明駕駛台的二名實習引水人是否曾以任何方式促使此船速的決定。

### 所學教訓

會員可以從本事件學習到一些重要的教訓，有助於防止類似事件發生：

**對尾流與湧浪的認識** – 航行中的船舶有責任考量水中航速及移動的預期效應：船舶超速航行會產生嚴重的波浪效應，這會造成岸上結構體/設施或沿岸船舶受損，即使與這些物體有保持相對較遠的距離亦然。該區域雖然有設定速限，而且船舶以低於該速限的航速行駛，仍有可能發生此種毀損。這種效應在航道的狹窄部分及吃水深的船舶上可能更為嚴重。在這種情況下，船舶必須謹慎前進，以免產生可能導致毀損的湧浪或流體動力吸力。此外，亦須採取合理的預防措施，包括減速或變更航道，以求將尾流效應減至最低。

國際航運界已發生過因尾波與沖刷造成財產及環境（海岸線）嚴重毀損的事件，現今的海上交通量增加，船舶速度也更快且體積更龐大，這都使得情況更趨複雜。目前有大量的研究透過改良船舶設計來減少尾流效應，就長期而言，此舉或許有助於解決問題。

雖然船長/船副通常對船舶尾流起因與可能影響有著廣泛的瞭解，但除非經常在內陸水道與運河航行，否則這無法憑直覺得出其影響。由於尾波影響可能發生在距離船舶幾百公尺外的地點，欲透過實際觀察來察覺可能很困難或者根本行不通。這個主題一般不會納入正式的訓練及能力測驗，業界研討會亦鮮少討論。因此，若船舶經營者認為有必要培養對尾波及沖刷的足夠認識時，應考慮提供額外的指導與訓練，以防止事故與損失發生。

**航道規劃與船長介入** – 航行計畫應找出適用的速限以及容易受到尾流毀損的區域，例如：小型停泊船位及海濱財產。這一點對於體積較為龐大的高動力貨櫃船尤為重要，因為這種船舶在航行河道期間會產生顯著湧浪。若能確知此類風險，應規劃適度減速/由駕駛台團隊向引水人反映問題，必要時由船長介入，以便解決安全速度相關之疑慮。



**引航資訊交換(MPX)期間的速度考量** – 在討論航路與操控計畫時，建議可向引水人確認其對於當地的知識是否可進一步協助完善航行計畫。此舉有助於指出可能需要減速的任何區域。然而，應牢記在心的是，根據當地的實務操作，引水人或許無法全盤考量到船舶最後可能需要負責的潛在損壞。

**駕駛台資源管理(BRM)：察覺狀況與航路監控** – 由受到監督的實習引水人引導時，船長應考量到這一點，並在監控航路時格外小心，以利察覺並矯正任何錯誤。

**察覺過大的尾流/湧浪** – 優良駕駛台資源管理(BRM)實務的要項，應是察覺過大的尾流，並且通報船長/駕駛台團隊。夜間使用探照燈可能有助於發現湧浪，尤其是在海岸線、碼頭或泊位附近。在通過繫泊處之前察覺到過大尾流時，應據此調整船速，進而減輕任何財產損失。





# 「前提條件」條款對於簽署具約束力之租船契約的重要性



Amanda Cheung,  
香港辦事處副主任  
acheung@tindallriley.com

英國高等法院在近期一項判決中撤銷仲裁裁決，認為契約或仲裁協議不具約束力，因為沒有滿足租船的「前提條件」。

法院在DHL Project & Chartering Ltd v. Gemini Ocean Shipping Co Ltd (NEWCASTLE EXPRESS) [2022] EWHC 181 (Comm)一案中，審查船東與索賠人之間簽署的契約與仲裁協議是否具備約束力的問題，索賠人係根據備船契約協商之經紀人於西元2020年8月25日寄發之電郵所檢附的租船確認書(fixture recap)，欲租用NEWCASTLE EXPRESS輪。

租船確認書一開始寫道：「前提條件是託運人/收貨人在確定所有必要修正證明/文件之主條款且收悉後，於一個工作天內核准...」，接著列出後續20項條款，包括倫敦仲裁條款。租船確認書同時指出，審核機構Rightship將於西元2020年9月3日在舟山驗船，船東則於船舶離開舟山前出示證明。然而，索賠人在9月3日通知船東，由於未提供Rightship之證明，託運人不接受船舶，並且「放行」該船舶。該船舶當時還沒有離開舟山。

船東因而在倫敦對索賠人提起仲裁，辯稱對方拒絕履行租船契約。索賠人沒有出席該仲裁。仲裁庭認定索賠人確實拒絕履約，並裁定應賠償船東之損失。

索賠人向英國高等法院提出聲請，質疑仲裁庭對仲裁案之管轄權。

索賠人提出租船確認書的「前提條件」條款效用，除非滿足前提條件，否則應視為沒有有效的租船契約。船東對此則主張，即使租船契約並未成立，亦不影響仲裁協議的單獨執行性。

法院同意索賠人的主張，認為「前提條件」條款的商業目的是，索賠人在託運人與收貨人均同意索賠人擬使用的船舶前，並不打算締結具有約束力的契約，使其能在此之前得以完全保留其立場。本案的「前提條件」條款是契約得以成立的先決條件，因這些條件未獲得滿足，所以具約束力或已締結的契約並未成立。

法院亦認為「前提條件」條款延伸至仲裁協議。該條款的效用係使索賠人對契約整體是否締結得以保留其立場，且仲裁協議則是該契約的一部分。

租船契約協商中使用「前提條件」或「條件」條款極為常見。法院在本案的裁決是相當有效的提醒，即是英國法院將「前提條件」條款視為締結具約束力之租船契約的先決條件。





## 擔保函之執行性



Rishi Choudhury,  
丹麥辦事處副主任  
rchoudhury@tindallriley.com

英國高等法院最近的一項判決中，維持擔保函受益人可針對在未提示載貨證券正本下交付貨物所蒙受之損失進行索賠的裁定 (*Aramco TRADING FUJAIH FZE V GULF PETROLEUM FZC [2022] EWHC 288(COMM)*)。

買方（一家沙烏地阿拉伯的國家石油公司）依採購合約，同意在提示賣方商業發票及載貨證券正本下支付燃油貨款，如果載貨證券正本在船舶抵達時仍未寄達卸貨港，則改以賣方出具的擔保函 (LOI) 取代。

當船舶抵達卸貨港時，尚未取得載貨證券正本，賣方於是出具擔保函 (LOI)（以下稱「賣方擔保函」）。該擔保函擔保賣方為貨主，同意保護買方免於在任何第三方聲稱對該貨物具有權利時所遭受之任何損害。買方支付款項以換取賣方擔保函。

買方亦是該船舶的論程租船人。買方轉而向船東出具擔保函（以下稱「買方擔保函」），保證在未提示載貨證券正本下卸貨時，船東免於承擔任何責任。

幾週後，一家曾提供賣方信用貸款，但卻未獲賣方還款的銀行，聲稱是載貨證券正本的合法持有人，且船東違法將貨物交付給銀行以外的他人。該銀行在新加坡扣船，船東為求放船而向銀行提出新加坡幣790萬元的擔保。

船東依據買方擔保函向買方求償。根據買方擔保函之約定，買方向新加坡法院支付新加坡幣790萬元的現金，據此向船東提出反擔保，以取代船東向銀行提出的擔保。

買方隨後依賣方擔保函向賣方求償。然賣方拒絕履行，並指出賣方擔保函是由未經授權出具擔保函的賣方員工所開立。賣方亦主張，買方擔保函並非由買方出具，而是由另一家沙烏地阿拉伯國家石油公司出具，而且買方不是論程租船人，因此賣方沒有義務依買方擔保函來賠償船東。

買方於是向英國法院聲請命令，要求賣方應根據賣方擔保函條款，向其支付新加坡幣790萬元。

法院核准了此項命令。賣方員工未經內部授權而出具賣方擔保函的主張遭到駁回，理由是擔保函係在賣方明顯授權下出具：擔保函使用賣方信箋，而且蓋有賣方公司章。賣方員工登入賣方電子郵件系統並且取得公司章以出具擔保函的事實，充分顯示該名員工確實獲得內部授權。賣方接著向買方出示擔保函以取得貨款。這樣明顯的授權，也使得賣方擔保函對賣方具有約束力。

賣方主張買方未出具買方擔保函的論點亦遭到駁回。出具買方擔保函的公司名稱顯然是筆誤，船東與買方在當時的往返書信證實了此點。船東與買方間關係亦無疑義，即買方實際上為論程租備船人，且其根據買方擔保函應向船東負賠償責任。







NO SMOKING

TR(ᐅ)

britanniapandi.com  
britanniacommunications@tindallriley.com