

風險觀察家

西元2023年6月號

BRITANNIA希臘辦事處 與我們的團隊相見歡

貨艙進水事故增加

鋼材處理與運輸 損害防阻見解報告

BRITANNIA會員入口網站 全新功能

新加坡海峽 海盜與劫掠

貨物通風日誌 避免水損

IMSBC規則 有哪些改變?

理賠與法令 重要案例探討



BRITANNIA P&I
TRUSTED SINCE 1855

編者的話



本協會持續推出系列報導，向讀者介紹本協會位於世界各地的部門與辦事處。本期將介紹我們的希臘團隊，希臘辦事處至今已成立五年。

希臘辦事處的設立大幅提升本協會為該區域會員提供的服務水準，而本協會開發的另一項重要服務，則是近期引進的會員入口網站。若會員不熟悉入口網站的運作方式及其功能和優點，可參見第6頁的提醒摘要。

貨物理賠案件仍舊占了所有理賠案的大宗數量，我們的損害防阻團隊特別探討了近期遇到的問題，包括貨艙進水及留存貨物通風日誌的重要性，同時介紹了近期發布、以鋼材處理與運輸為主題的《損害防阻見解報告》。

本期照例以法令更新作為結束，本協會位於世界各地的專業FD&D律師團隊，挑選出幾件重要的案例說明，並闡述這些判決為何對於會員及其事業如此重要的原因。

我們一如往常，誠摯歡迎您給予回饋意見，歡迎聯絡我們的溝通團隊提出您的寶貴意見。

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



BRITANNIA 希臘辦事處

西元2018年，考量BRITANNIA在希臘的載重噸呈現成長趨勢，同時為了加強提供給現有及潛在希臘新進會員的服務，本協會決定在比雷埃夫斯設立辦事處。自辦事處成立以來，在現有和新進會員的支持下，本協會來自希臘的入會噸位大幅成長，同時也維持了會員服務的品質。

能夠與當地的會員進行 直接交流是這項事業致 勝的關鍵

開設希臘辦事處是增廣協會服務範圍的策略之一，其目的是轉而承接倫敦處理的理賠案，以便配合會員的時區，提供更在地化的服務，這個時間點剛好是我們在日本、新加坡、香港、丹麥和近期的美國設置據點的期間。辦事處的設立亦可看作是協助希臘市場成長的關鍵，而如先前所提，我們已經看到了正向積極的成果。



我們很高興收到來自會員真誠且正面的意見回饋，他們的支持促使了辦事處得以順利設立，而辦事處的設立也無疑是希臘業務成長的主要原因之一。除了提升Britannia的業務觸角與關注度，我們更期盼進一步擴大Britannia的希臘會員數，不僅是維持原有的業務，同時也希望在往後以五年為循環的週期，能夠秉持謹慎細選的原則進一步開發新業務。建立與在地會員的良好交流，始終是我們能夠致勝的關鍵。透過希臘辦事處，Britannia能更容易與希臘會員互動，並深入瞭解他們的需求。這一點對於近幾年深受COVID-19影響的現況而言尤為珍貴。



與我們的希臘團隊相見歡



希臘辦事處成立五週年慶祝會邀請了倫敦辦事處的Andrew Cutler、Mike Hall、Simon Williams及Helen Todd共襄盛舉。

希臘辦事處成立至今即將滿五年，希臘會員數也有明顯的成長，目前已成為BRITANNIA入會噸位最龐大的區域之一。西元2018年辦事處開設時，BRITANNIA入會的希臘船噸為1500萬總噸，目前已增長至2600萬總噸，同期希臘會員數則從27成長至39。

倫敦辦事處處理賠案處理人員自西元2018年起即暫時調任，以協助希臘辦事處成立事宜，如今職務調任已告一段落，我們藉此機會重整擴編理賠團隊，以利服務新增之入會船噸，同時為往後幾年本協會擴大市場行銷奠定基礎。為此，Elina Souli

(副主任/辦事處副處長)、Ioanna Exadaktylou (副主任)、Sofia Syreloglou (船隊經理) 與 Danae

Manta (船隊經理) 是剛加入希臘團隊的生力軍，希臘團隊的原有編制人員為Konstantinos Samaritis (部門主任/辦事處處長)、Ruth Dresser (船隊經理)、Mira Milouseva (船隊經理) 與 Penelope Foka (辦事處經理)。為了進一步加強辦事處的影響力，Tindall Riley (Britannia) Ltd.之董事兼任FD&D全球理賠主任Dale Hammond最近調派至希臘。

BRITANNIA目前在希臘的入會噸位已達到2600萬總噸



KONSTANTINOS SAMARITIS

KONSTANTINOS 先生於西元1999年取得希臘律師之資格，在他的職業生涯前八年，他以個人執業律師身份承接所有法律領域的案件，尤其著重在航運和企業方面之案件。西元2007年，他決定轉而擔任企業法務律師，後來為船東及另外兩家IG P&I協會工作，接著於西元2018年加入剛成立的Britannia希臘辦事處擔任副主任。西元2020年1月，他接掌Britannia希臘辦事處處長一職，當年度年末轉任部門主任，同時也是希臘司法部驗證合格的認證調解人。



ELINA SOULI

ELINA 是一位在希臘與英國執業的律師，取得英國南安普敦大學法學碩士學位。她於西元1998年展開她的職業生涯，首份工作是在希臘一家海事法律事務所擔任助理律師，並自西元1999年起任職於兩家不同的IG P&I協會，直到西元2022年加入Britannia希臘辦事處，擔任辦事處副處長兼副主任。Elina定期受邀參加各種國際會議，針對P&I和海上保險相關主題發表演講，她亦曾受邀於雅典大學法學院擔任法學碩士課程的客座講師。



DANAE MANTA

DANAE在另一家IG P&I協會的希臘辦事處工作十一年，負責所有類型的P&I和FD&D案件，隨後於西元2022年加入Britannia擔任船隊經理。她於西元2012年取得希臘律師資格，並持有南安普敦大學海商法法學碩士及阿爾巴工商管理學院企業管理學碩士學位。

IOANNA
EXADAKTYLOU

IOANNA主修法律與政治學，之後取得英國海商法碩士學位。西元2006年，她受雇於一名希臘船東，這是她的第一個航運相關工作，接著在西元2008年轉任職於另一家IG P&I協會倫敦辦事處，並於西元2015年調派至該協會的希臘辦事處。她在另一家IG協會任職十四年，負責處理理賠案件，並於西元2022年加入Britannia希臘辦事處擔任副主任。Ioanna是英國皇家特許船舶經紀人協會的會員。



MIRA MILOUSEVA

MIRA是一位在希臘執業的律師，同時也是英格蘭與威爾斯的合格律師。她同時持有P&I證書及P&I進階證書。在加入Britannia擔任船隊經理前，Mira曾經為另一家IG P&I協會工作長達八年，並在希臘一家承接運輸相關訴訟的國際法律事務所任職六年。此外，Mira也曾在一家國際貿易公司工作一年，並在一家希臘法律事務所工作三年。Mira精通英語、希臘語和保加利亞語。



RUTH DRESSER

RUTH在格拉斯哥大學攻讀法律學，西元2011年取得律師資格，西元2014年移居希臘，在此處擔任一年的P&I聯絡員，並於西元2016年任職另一家IG P&I協會。Ruth於西元2020年轉換跑道加入Britannia，負責P&I與FDD的所有相關事宜。Ruth於西元2023年4月升遷擔任船隊經理。



SOFIA SYRELOGLOU

SOFIA是一名在希臘執業的律師，具有南安普敦大學海商法碩士學位。她於西元2017年加入IG P&I協會倫敦辦事處，負責處理該協會希臘會員的P&I及FDD爭議案件。後來轉至雅典為一名船東工作，接著於西元2022年9月加入Britannia

PENNY於南非取得財務規劃學位後，在西元2009年移居至希臘，並任職於一家航運法律事務所長達八年的時間，擔任管理合作夥伴的個人助理。西元2018年，她加入Britannia擔任辦事處經理，協助處理希臘辦事處的設立事宜。



PENNY FOKA



貨艙 進水



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

本協會發現因貨艙進水而導致的事務案件有增加的趨勢，其後果可能造成昂貴的代價並且延誤船舶時程。船舶貨艙進水的狀況很多，本文將著重在討論貨物、艙底水管線及壓載艙進水。至於經由艙蓋進水的相關資訊，請參照本協會針對這項主題所公布的現有指引。



貨艙艙底水系統的每一條艙底水管線均裝設有止回閥，通常位於艙底水過濾箱/過濾器上方的艙底水井內部。止回閥可以卡住開口或採取半開的形式；若沒有聽到運作中的止回閥發出嗚啞聲，則應進行調查。艙底水管線與艙底泵系統/抽射器之間的螺桿閥沒有關閉，而且艙底泵/通用泵/壓載泵隨後運轉時，海水可能沿著艙底水管線回流，通過止回閥而進入貨艙。

建議將貨艙艙底水管線止回閥的檢驗、保養與測試作業，併入船舶維修保養管理系統，包括止回閥翻蓋軸承的潤滑，並在抽乾艙底水且清空貨艙時，檢查是否有回流水通過止回閥。隔離止回閥與艙底水管線的螺桿閥，亦應定期開啟檢驗是否堵塞及堆積貨物殘餘物，以確保仍能有效運作。

異物碎屑、貨物殘餘物及進入艙底水管線的鐵鏽，會造成止回閥阻塞，並影響其正常運作，因此應在艙底水吸入管端安裝過濾器/過濾箱。

若載運散裝乾貨，應採取適當的防護措施，以防止貨物移動而通過艙底水井板而進入艙底水井，例如設置過濾麻布(hessian)並用帶子繫固。在散裝貨物卸貨後清理貨艙時，應取下艙底水井板，從艙底水井徹底清理所有微量殘餘貨物及異物碎屑。

管線故障可能發生在艙底水吸入管通過壓載艙之處，請在壓載艙內部例行檢查時，檢查管線是否嚴重生鏽。

負責抽汲貨艙艙底水的船員，應確認隔離艙底水管線與艙底泵/通用泵/壓載泵和抽射器的所有閥門，在完成艙底水抽汲後全部關閉。可考慮在艙底水管線隔離閥旁邊張貼警告公告，提醒船員應在完成艙底水抽汲作業後關閉所有閥門。

貨物作業可能造成貨艙結構受損，例如：抓取貨物而損及底艙頂板，或是運輸散裝乾貨而破壞船舶貨艙管線。同樣地，貨櫃船艙頂可能因貨櫃裝船時的重量或是繫固材料纏在艙頂與貨櫃底部之間而毀損。

船舶維修保養管理系統亦應納入貨艙周圍之定期壓載艙靜水壓力測試，這項測試是依據適當的間隔時間在貨艙清空時進行。測試僅在船上作業期間、經當地法令允許、而且檢視貨艙確實清空時才能進行。檢查壓載艙水是否溢流至甲板，鄰近壓載艙的貨艙是否有滲水。然而，這種實務作法僅能確認壓載艙在測試當時沒有滲漏。因此，就安全性與可行性起見，建議僅在鄰近貨艙清空時，才進行壓載艙水作業，惟由於操作因素所致，此項作業不一定每次都可行。

此外，若對壓載艙進行測深或遠端監控而發現壓載艙水有非預期的增減，則應進行徹底調查以確認變化的原因。

壓載艙鋼製結構的嚴重鏽蝕可能與電鍍處發生嚴重鏽蝕而出現孔洞的電鍍部分有關，或是在貨艙內壓載艙空氣與測深管靠近鋼製結構的管線盲側，此區域在檢驗上有難度且除鏽困難，未進行檢查才會發生鏽蝕，倘若難以檢查貨艙內部管線，應於每次乾船塢期間進行檢查。

壓載艙人孔蓋可能因墊圈毀損，或是在裝回人孔蓋時，出現異物碎屑而無法完全密封，亦或是人孔蓋固定螺帽與螺柱未妥善裝回或鎖緊，從而導致滲漏。

因例行檢查、進行保養或進入乾船塢時而開啟貨艙內的壓載艙人孔，則應在作業結束後謹慎地裝回人孔蓋，才可以使用壓載艙。進行檢查以確認密封配置上毫無異物碎屑，墊圈狀況符合要求，必要時予以換新，所有螺帽和螺柱都有固定且正確交叉鎖緊，才可達到防水密封性。貨艙內部若沒有裝貨，建議利用靜水壓力測試盡早檢查，確認人孔蓋沒有滲漏。

貨艙進水原因與預防措施摘要

進水原因

預防措施



止回閥卡住

- 針對貨艙艙底水管線的止回閥進行檢驗、保養、測試與潤滑。
- 將艙底水抽乾（貨艙須淨空），檢查是否有回流水通過止回閥。
- 定期開啟並且檢查止回閥和艙底水管線隔離螺桿閥。



止回閥堵塞

- 在艙底水井板上方安裝過濾麻布或類似物品，防止貨物通過水井板而進入艙底水井，並在艙底水井吸入管裝設過濾器/過濾箱。
- 每一次卸貨後，拆下艙底水井板，並清理貨物殘餘物和異物碎屑。



管線故障

- 在例行壓載艙內部檢查期間，檢查管線是否嚴重鏽蝕。



操作員過失

- 確保隔離艙底水管線與艙底泵/通用泵/壓艙泵和抽射器的所有閥門，均於抽汲艙底水之後確實關閉。
- 在艙底水管線隔離閥旁張貼警示公告。



貨艙結構毀損

- 執行有效的貨物監控措施。



壓載艙結構嚴重鏽蝕

- 在清空貨艙時，定期進行壓載艙的靜水壓力測試。
- 若情況可行，僅在鄰近貨艙清空貨物時進行壓艙水作業。
- 調查壓艙水的任何突發增減狀況。



從壓載艙人孔蓋滲漏

- 在乾船塢或開啟壓載艙時，進行人孔蓋保養作業。
- 作業結束後，謹慎地將人孔蓋裝回，之後才能使用壓載艙。
- 檢查密封裝置，確定沒有任何異物碎屑。
- 墊圈應為完好狀態，必要時換新。
- 所有螺帽和螺栓均固定，並且正確交叉緊鎖。
- 貨艙清空時，進行人孔蓋靜水壓力測試。

艙底水高位警報器和貨艙水位偵測器都可以作為預警，若能盡快採取行動，可以防止貨艙進水。如果有裝設這些警報器，則應定期進行測試，以確保艙底水井/貨艙積水時，警報器能夠正常運作。不論有無裝設警報器，仍應依慣例每天對艙底水井進行兩次測深並予以記錄，許多貨艙積水的案例都是艙底水高位警報器突然或意外故障而未被發現所致。若艙底水高位警報器或水位偵測器啟動，或是艙底水井積水，都應該立即展開調查。

BRITANNIA損害防阻見解報告 鋼材處理與運輸

提供海事部門參考的概要



西元2023年1月，損害防阻部門發布最新的見解報告，內容檢視了鋼材產品的運輸。這份見解報告是與CWA顧問公司的金屬與礦物部門合作撰寫，針對廣泛多樣的金屬與礦物提供專業的建議，特別是這種貨物的散裝運輸。

鋼材是世界上最廣泛使用的材料，每年全球貨運量極為龐大。這些鋼材製品價值高且易於毀損。這份見解報告檢視了不同類型的鋼製貨物，探討常見的貨損起因，並列出應考慮採取的預防措施，期盼會員的船舶能夠安然抵達卸貨港，不會碰到理賠狀況。

Britannia網站提供了見解報告，可於下列網址下載：<https://bit.ly/britLP5>

BRITANNIA會員入口網站

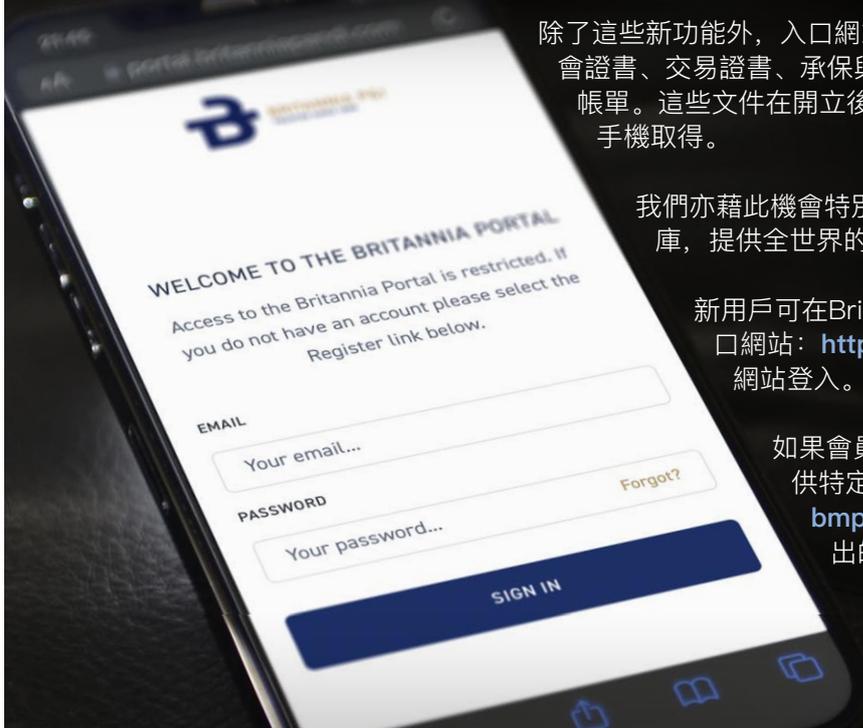
我們提醒會員即刻起即可從BRITANNIA會員入口網站下載會員紀錄和理賠表，會員的紀錄和理賠表會在每日的營業時間結束時更新，會員可在需要時隨時下載副本。

除了這些新功能外，入口網站用戶還可以搜尋及下載保險文件和證書，包括入會證書、交易證書、承保與理賠貸項/借項通知單、資本分配貸項通知單與對帳單。這些文件在開立後會提供於入口網站，也可以經由平板電腦或智慧型手機取得。

我們亦藉此機會特別介紹PortIntel功能，這是一種精密的地圖導向資料庫，提供全世界的港口資訊，包括最新制裁、安全性和貨物消息。

新用戶可在Britannia會員入口網站辦理註冊，註冊後便可進入入口網站：<https://portal.britanniapandi.com>，或經由Britannia網站登入。

如果會員對於入口網站有任何意見，或是希望日後可以提供特定功能，歡迎來信與我們聯絡：bmp@tindallriley.com。我們將會非常感謝接到會員提出的意見。



新加坡海峽 海盜與劫掠



船長 Simon Rapley
倫敦損害防阻部門主任
srapley@tindalriley.com

本協會最近留意到新加坡海峽發生的海盜與劫掠事件有增加的勢態。大多數事件為小規模的竊盜案，幸運的是這些事件並沒有涉及暴力，而成為目標的船舶多半超過5萬載重噸，高低乾舷都有，而且採低速前進。多數事件發生於夜晚。

在所有通報攻擊事件中，有33%發生於新加坡海峽

國際海事局(IMB)於西元2022年發布的報告中指出，全球共接獲115件海盜與劫掠通報。這些攻擊事件中，有38件發生在新加坡海峽，

在通報攻擊事件總數中佔了33%。西元2018年，該區域僅通報3件登船事件，但在西元2021年增加至35件。西元2023年至今已接獲4件登船事件。然而，登船事件有時不一定會通報，實際數

據可能更高。其中3件個案有亮槍，另外18件則通報有使用刀子。根據新加坡海軍的資訊匯合中心（一區域性海事安全中心）的報告，其通報區域於西元2022年總共通報了55件事件。

根據「亞洲反海盜與武裝劫船(ReCAAP)互動事故報告圖」，幾乎整個新加坡海峽都會遭遇此類事件。由於風險持續存在，應考量下列兩

份文件所提出的指引，並在情況可行時，於抵達該區域之前確實執行：

- 《最佳管理實務5》
- 《公司、船長與船員的全球反海盜指引》

我們敦促會員及其船長向IMB海盜通報中心通報所有企圖或實際登船事件。Britannia很榮幸能夠主動出擊，協助IMB海盜通報中心推動如此重要的工作。

若會員需要有關此項主題的進一步協助或指引，請聯絡損害防阻部門。



本協會經常遇到的一些明顯是貨物水損的案例。受到水損的貨物可能是農產品，或是因為船體或貨物出汗所導致的鋼材鏽損。如果會員沒有妥善填寫通風日誌，則本協會可能難以協助抗辯這些理賠案件。

貨物通風日誌

貨物通風日誌是重要文件，能夠證明貨物在船舶運輸期間確實獲得妥善的照料。日誌的內容包括例行且精確的測量數據，證明已確實執行所有通風措施。這些測量措施將符合相關規則，而且會受到薰蒸狀況和天候條件的影響。因此，正確地填寫通風日誌極為重要，因為水損理賠案若能抗辯成功，致勝的關鍵可能就在通風日誌。若會員沒有完整填寫紀錄，一旦發生水損理賠案，本協會非常難以協助會員主張其立場。

通風的理由

通風可降低船舶出汗的發生率，同時避免貨物出汗，出汗會造成吸濕性（容易從空氣中吸收水分的物質）與非吸濕性貨物的貨損理賠案。



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

通風的時機

可依照兩項規則判斷是否需要進行通風：

露點規則：

當貨艙外部的環境空氣露點低於貨艙頂空內的空氣露點時，即需要進行通風。

優點

- 若確實進行，準確性高。
- 裝貨港需要規劃的作業較少。

缺點

- 需要進入貨艙頂空，取得準確的乾/濕球溫度，但此舉在航程期間進行較不具安全性/可行性。
- 濕球溫度需要使用旋轉式或通風濕度計，才能精準測量。有些船舶可能沒有配置此項設備。
- 需要定時測量與計算，有時可能沒有正確地進行。

三度規則：

當外部環境乾球溫度低於裝貨時的平均貨物溫度至少3°C時，才可對貨艙進行通風。

優點

- 在實際航程期間，比露點規則更容易實行。
- 無須進入貨艙。
- 對於在甲板上工作的船員較為安全，尤其是夜間時，因為無須測量貨艙的溫度。
- 無須進行複雜計算。

缺點

- 可能需要在裝貨港指定一名檢驗師，在裝貨期間取得各個堆裝貨物的溫度。



除了這些規則外，租傭船契約也可以納入一般通風指示，且必須隨時遵守任何通風指示。租傭船人的指示為「儘可能進行通風」時，這句話不代表隨時保持通風，而是指溫度或露點資料、還有天候條件均符合時，才要進行通風。此外，必須遵守任何薰蒸時間的規定，必要時在薰蒸後開始進行通風。

記錄通風日誌

如果貨物水損理賠案指稱水損是因為航程期間形成出汗所導致，在針對此類求償案主張抗辯時，可證明貨艙有正確地進行通風與妥善照料的通風日誌，就顯得至關重要。

根據採用的通風規則，記錄下列資料：

- 裝貨時的貨物溫度
- 每次當值時，至少測量外部露點一次，包括乾球與濕球溫度
- 每次當值時，測量各貨艙內部空氣露點至少一次，包括乾球與濕球溫度
- 是否需要進行通風
- 海水溫度
- 各貨艙開始與暫停通風的時間，包括暫停的理由。若是天候所致，應記錄天候狀況的明確細節。

採用露點規則時，每次當值應至少登記一次濕球與乾球溫度和露點，包括海面溫度，這些參數可能在短時間內就發生巨大的變化。記錄各個貨艙的資訊，包括開始、暫停和恢復通風的時間，並提出各舉措之理由。

若是採用三度規則，則每次當值應記錄一次環境氣溫與海面溫度，包括裝貨時的貨物平均溫度，同時也應記載各個貨艙的通風細節。若因天候惡劣而導致無法通風時，船員應據實記錄。如果可行，船員應將當時的天候狀況拍照存證，尤其是船舶甲板有海水或水霧的情況，並據此出具海事報告書。

通風日誌常見問題

- 針對已知情況採用最不適合的規則。舉例來說，已提供裝貨時的貨物溫度，並在薰蒸後密封貨艙，但卻使用露點規則。
- 未於日誌上註明因薰蒸而沒有進行通風。
- 未於日誌上指明出使用何種規則來決定是否通風。
- 通風僅於白天進行，卻沒有記錄為何不在晚上進行通風的原因。夜間更適合進行通風。然而，船員是否有空檔以及當時情況，可能都是無法在夜間進行通風的原因。
- 船員測量貨艙露點的時間，正好是薰蒸文件所指不該進入貨艙的時間。
- 通風日誌提到每天只測量一次。這無法證明貨物有適時通風。
- 沒有充分備註，以詳細說明停止通風的理由。通風可在雨中進行，惟必須遵守採用規則的要求，而且船上通風系統不得讓雨水滲入。
- 在不符合採用規則的情況時，仍持續進行通風。
- 沒有記錄通風的起訖時間，無法判斷通風的持續時間。
- 沒有記錄未通風時的環境溫度。
- 記錄的濕球溫度高於乾球溫度，而此情況是不可能發生的。
- 貨艙內部乾球與濕球溫度差異甚大，此情況不可能發生，代表測量出錯。
- 日誌所記錄的通風資料筆數有所出入。

各種規則的空白通風日誌範例，可於此處下載：

<https://bit.ly/cargovent>

若會員需要這方面的進一步指引，請聯絡Britannia損害防阻部門。



國際海運固態散裝貨物規則06-21號修正案 修正內容

修正內容生效時間

自西元2023年1月1日起可自願提前實施
本次修正自西元2023年12月1日起生效

國際海事固體散裝貨物章程(IMSBC)已進行修正。近期修正案包括固體散裝貨物既有細則之修改，並針對定義稍作修訂。

重大變更細部說明

修改A組貨物的定義，納入動態分離和液化。動態分離的定義為：「在固體物質上方形成液態泥漿（水與細微固體），導致自由表面效應而可能嚴重影響船舶穩定性的現象」。

A組貨物目前在IMSBC規則的定義為：「A組貨物係指若在超過運輸含水量上限時進行運輸，可能由於水分而引發液化或動態分離危險的貨物」。

硝酸銨基肥料（無害）

現行細則已刪除，改以兩項新細則取代：

銨基肥料 – C組：涵蓋純氮基肥料與符合指定成分限值的化合物。

硝酸銨基肥料MHB – B組：沒有指定的聯合國編號，但分類為散裝時具危險性貨物(MHB)的物質。列為MHB的貨物係指不屬於國際海運危險品章程(IMDG)（包裝形式的危險貨物），僅在散裝時才具危險性的貨物。

過磷酸鈣（三重顆粒狀）

IMSBC規則的新修正案變更現行細則，將此類貨物重新指定為B組。提出這項變更的原因在於發現這種貨物的粉塵會侵蝕眼睛。B組貨物應分別列於船舶符合文件(DoC)證書，才允許進行運輸。因此，裝貨前應檢查船舶符合文件證書是否允許運輸所列貨物。如果不允許，應洽詢出具證明書的認可組織。若符合文件證書允許進行運輸時，該批特定貨物的任何相關備註皆應切實遵守。船長必須在裝貨前就確認並熟知此項細則的變更內容。

蛤殼

IMSBC規則在公布修正案後，於附件1新增一項細則。蛤殼根據此規則定義為C組貨物，而且是蛤蠣養殖過程中形成的副產物。此細則僅適用於完整的蛤殼。

含鉛瀝濾殘餘物

同為新增至IMSBC規則附件1的細則。這種貨物同屬於A與B組貨物，容易液化/動態分離，已知具有化學危害性。

請參照IMSBC規則，瞭解這些新增或修訂細則的危害、注意事項和其他運輸之要求細部說明。若會員需要任何進一步指引，請聯絡損害防阻部門。

理賠與法令

未通過貨艙檢驗而離租



Tian Zheng,
丹麥理賠經理
tzheng@tindallriley.com

若船舶因貨艙未通過檢驗而離租時，當事人有善盡合理努力以進行貨艙複檢、且不得無故耽擱的默示義務。

在近期一件貨艙未通過檢驗而衍生的爭議中，英國高等法院考量租傭船人是否違反安排貨艙複檢且不得耽擱的默示義務，以及此項默示條款是否意味著船舶在船艙清理後，即刻恢復租用狀態(Pan Ocean Co Ltd v Daelim Corporation [2023] EWHC 391 (Comm))。

背景

租傭船人與船東採用修訂版NYPE 1993年表單格式，簽署一份散裝尿素運輸論時租傭船契約。第69條的相關離租條款規定：

「船舶於交貨或抵達第一裝貨港時，應使用清水刷洗/清洗貨艙並加以乾燥，以便接收租傭船人欲運輸之貨物，而且貨艙必須經獨立檢驗師檢驗通過，以確保在各方面皆無鹽分、鏽垢與先前貨物之殘餘物。

若船舶貨艙未通過檢驗，將處於離租狀態，直到船舶通過複檢，據此產生的任何費用/時間，皆由船東負責。」

該船舶於西元2017年2月16日抵達裝貨港，隨即進行檢驗師聯合貨艙檢驗，由於出現鏽垢、漆片和先前的貨物殘餘物，所以沒有通過檢驗。2月19日15:30時，該船船長通知代理人，表示已清理貨艙且要求複檢。不過，由於當天塞港，已命令該船錨泊。所以，直到該船在12天後返回泊位後才進行複檢，貨艙於3月4日通過檢驗。

法律問題

租傭船人在仲裁時主張，船舶從2月16日至3月4日期間為離租狀態。船東則辯稱貨艙從2月19日15:30時起在各方面都已經做好裝貨的準備，當時船舶便已恢復租用狀態。船東表明租傭船人在接獲代理人通知時，應該即刻採取行動安排複檢，但卻毫無作為。船東亦指稱租傭船人是因為貨物尚未準備裝船，才沒有即刻安排複檢。

仲裁人裁定船東勝訴，並認為一旦貨艙清理完畢後，租傭船人有默示義務安排船舶複檢，不得耽擱。仲裁庭裁定讓船舶錨泊12天並不合理，租傭船人有義務將任何耽擱時間減至最低。仲裁人因此裁定船東可獲得全額理賠。

經上訴後，高等法院認為，仲裁人所謂依法有默示條款並據此要求租傭船人在接獲貨艙已清理的通知後應於2月19日15:30時即刻進行複檢的論點，實屬違誤。相反地，默示條款要求的是善盡合理的努力，力求在沒有無故耽擱下安排

船舶複檢。因此，船舶並非在貨艙清潔後即刻恢復租用狀態，而是在雙方當事人均善盡合理的努力，安排複檢且沒有絲毫耽擱時，據此進行複檢的時間點，才恢復至租用狀態。

分析

法院在其論據中發現，仲裁人對於在租傭船契約默示該條款時，已運用正確的測試。換言之，從客觀基礎來看，默示條款必須足以賦予契約商業效力，或者非常明顯且不言而喻地就應該包括在契約裡。

關於默示條款的效用，法院駁回默示條款僅對租傭船人施加安排複檢之嚴格義務的主張，因為關於檢驗師的委任事實上需要船東充分合作。為了賦予租約第69條商業效力，法院認為默示條款意味著當事人「善盡合理努力以進行任何複檢，不得無故耽擱」。

據此，法院因此推翻仲裁人認為租傭船人有義務在貨艙清理後盡速安排複檢且船舶即刻恢復租用狀態的仲裁判斷。法院認為默示條款所要求的是善盡合理努力以安排船舶複檢而不得無故耽擱。在這方面，法院將本案發回給仲裁人，要求其重新正確考量船舶何時視為恢復租用狀態。

制裁、不可抗力與「合理努力」的範圍



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

我們在西元2022年9月號《風險觀察家》曾報導，英國高等法院於「Mur Shipping BV v RTI Ltd」一案的判決中指出，一方當事人無須為了規避不可抗力條款的效力，因而接受合約未明文規定的履約行為。上訴法院如今已推翻該判決，並認為船東雖有接受美元付款的契約權利，但不可抗力條款的「合理努力」要求，致使船東有義務接受以歐元付款。

(MUR Shipping BV v RTI Ltd [2022] EWCA Civ 1406)

西元2016年6月，船東與租傭船人簽署貨運契約(COA)，船東依約同意從幾內亞運送幾批鉛礮土至烏克蘭。貨運契約規定，發生不可抗力事件時，雙方當事人無須據此承擔未履約之責，不可抗力的定義包括：

「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「特別指定國民及封鎖人員名單」。西元2018年4月10日，船東向租傭船人發出不可抗力通知，並提到繼續履行貨運契約會違反制裁措施，並指出制裁措施不再允許契約支付條款明確指定的美元貨幣付款。

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

船東不表同意且拒絕依貨運契約指定其他船舶。租傭船人因而尋求替代船舶，並在倫敦仲裁庭向船東提出求償，要求賠償損失。

仲裁庭裁定租傭船人勝訴，依據理由是船東接受其提議改以歐元付款，此舉符合「合理努力」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」。仲裁庭認為船東已接受歐元付款且毫無損失，因為租傭船人可賠償船東匯兌費用（租傭船人已同意做到）。

船東針對「合理努力」是否能擴大解釋接受改以歐元付款一事，上訴至英國高等法院。高等法院同意船東意見，並推翻仲裁庭決議，認為「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。接受歐元付款視為「非履約行為」，這項舉動超出「合理努力」的範圍。

租傭船人提出上訴，而上訴法院則再度確認仲裁庭的決議。法院在2票對1票的多數票裁定下，認為不可抗力條款的措辭，明確允許變更雙方同意的履約方式，前提是最終結果要相同，而且不損及收受方的權益。

上訴法院的決議著重在不可抗力條款的具體措辭，並強調每條不可抗力條款「必須從自身條款來考量」。然而，這項決議突顯了仰賴不可抗力條款的困難，還有謹慎草擬合約的重要。

若合約的不可抗力條款強調「合理努力」義務，則高等法院的判決遭到推翻有可能導致一些不確定性，而遭制裁的相應當事人有可能提出其他履約替代方法。這項判決是否會上訴至最高法院仍有待觀察。

THORCO LINEAGE



Clio Lamboura,
倫敦船隊經理
clamboura@tindallriley.com

釐清《海牙威士比規則》第4條第(5)(A)項對於貨物實質損失和經濟損失的限制條件

Trafigura PTE Ltd v TKK Shipping Ltd (即「THORCO LINEAGE」) [2023] EWHC 26 (Comm)

《海牙威士比規則》(HVR)第4條第(5)(a)項攸關運送人責任限制權利，該條款規定：

「除非託運人已在運輸前申報貨物的性質與價值，並據實記載於載貨證券，否則運送人與船舶對於任何貨物的相關滅失或毀損責任，在任何情況下皆不超過每件貨物667.67記帳單位，或是每公斤滅失或毀損貨物毛重2記帳單位，兩者以孰高者為準。」

THORCO LINEAGE貨輪由於主機故障而擱淺，必須仰賴救難者才得以脫困。擱淺導致船上約7.43%的貨物實際毀損。

貨主因此向運送人索賠約850萬美元，涵蓋救難費用分攤金額、實際毀損貨物、運費和貨物處分費用。他們聲稱第4條第(5)(a)項的措辭「滅失或毀損貨物」，係指實際上與經濟上滅失或毀損的貨物。然而，運送人根據第4條第(5)(a)項措辭「滅失或毀損貨物重量」，主張其賠償責任應參照實際毀損貨物的重量而設限。如此一來，運送人的賠償責任上限約為80萬美元。

從仲裁轉至英國高等法院的爭點法律問題是，運送人是否有權根據《海牙威士比規則》第4條第(5)(a)項限制其賠償責任，倘若有權，各類損失的上限為多少。法院為回答此問題，於是考量「滅失或毀損貨物」的措辭，是否可延伸至經濟方面的滅失或毀損，或者僅指實際滅失或毀損。

法院判決認為「滅失或毀損貨物」涵蓋在經濟方面受到毀損的貨物。在作出此結論時法院拒絕依循先前「Limnos [2008] EWHC 1036 (Comm)」一案的判決，該案認為「滅失或毀損貨物」措辭僅代表實際毀損。此暗中法院留意到責任限制抗辯如果只是針對實際受損的貨物來計算限制責任，將無法反映出《海牙威士比規則》背後的真正意圖，於是判定貨主勝訴，救援貨物價值由於海難救助和運輸費用而減少。所以，責任限制應以全部貨物的重量為計算依據。

這項裁決釐清了《海牙威士比規則》第4條第(5)(a)項在貨物同時受到經濟與實際毀損時的責任限制範圍，這意味著僅有少量貨物實際毀損時，運送人對於經濟損失不得主張責任限制。



