

风险观察家

公元2023年10月号

BRITANNIA日本办事处：认识我们的团队

引水指引：个案研究

渔船理赔案：检视近期事故

船员医院协会：关怀文化

水下船体清洁：风险与指引

理赔与法令：重要案例探讨



BRITANNIA P&I
TRUSTED SINCE 1855

编者的话



欢迎阅读公元2023年度最后一期的《风险观察家》。本期内容持续聚焦于本协会在世界各地的办事处，并特别收录日本团队的报导。本协会分别于东京和神户设立办事处，目前共有26名职员，全力为我们的日本会员提供服务。

本协会损害防阻团队检视引水相关索赔的常见主题，并分享了有效驾驶台资源管理的相关指引。此外，损害防阻团队亦提供了安全执行水下船体清洁和潜水作业的相关数据。

海洋渔业是国际上公认最具挑战性且高度危险的工作产业之一，且伴随着极高的严重致命性事故发生率。本协会于公元2017至2022年统计的事故数据显示，96%的渔船索赔案件与船员有关，我们为此提出了预防措施建议，以防范严重事故的发生。

接着我们将重点转移到船员医院协会的「关怀文化之路」报告，并强调需要更加重视船员的健康和福祉，同时向船东提出改善船上人员福利的建言。

本期最后的内容依旧是探讨最新的法律信息，关注重要法律案件，并说明其判决对于本会会员及其事业的重大相关性。

在此诚挚感谢会员们的一路支持，我们期盼在即将到来的一年，为会员们带来更多精辟的内容。

JESSIE DUNN
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、相关性与探讨大家普遍关注的议题。如有任何想法或意见，欢迎来信与我们联系：

britanniacommunications@tindallriley.com



日本办事处的前身是Britannia集团的日本专属联络处，与本协会和会员有着深根蒂固的稳健关系。Britannia集团进入日本的渊源可追溯至公元1953年，当时系透过位于横滨和神户的当地专属联络处Cornes & Co. Ltd.开展业务。公元1989年，Britannia Europe Japan（前身为Britannia Japan分公司）是当时日本第一个取得海外P&I协会营业执照的机构，此为Britannia集团开始为其日本会员提供卓越保险服务的里程碑。

Britannia集团持续与日本航运界维持稳固的关系，其日本会员在Britannia自有吨数的比例约为16%，这也彰显出Britannia集团和日本海运业之间牢不可破的坚实关系。

公元2023年3月，Britannia集团乔迁至东京的新办事处，并承诺将持续提供会员最佳的服务。



BRITANNIA

日本团队

TR(B)J/Britannia Europe日本分公司

Britannia集团于公元2017年正式开设日本办事处，目前团队在东京和神户的据点共有26名专业人员，为日本会员提供卓越的服务。

日本办事处透过参与社会责任活动来支持地方社群，今年5月，团队成员参加The Mission to Seafarers在静冈县伊豆市举办的慈善竞赛活动，共募得7,500美元的善款。此类活动也展现了Britannia集团致力于为地方社群带来正面的影响。





上图：日本团队于公元2023年庆祝办公室乔迁之喜，出席的包括香港办事处的David Cave以及新加坡办事处的Jacob Damgaard。



认识我们的日本团队

我们日本办事处团队的优势之一，就是许多团队成员投入大量的时间与日本会员密切合作，这使得团队便可以按照每名会员的需求，提供有用的建议和服务。

日本市场和会员对于BRITANNIA集团仍为至关重要，日本团队亦将尽力为日本会员提供优质的服务和支





MITSUHIKO IDA 在业界累积了逾40年的经验，身为Britannia Europe日本分公司代表，他为整个团队带来丰富的知识和专业技术，并非常了解日本市场，能够有效管理营运和业务发展。



TAKASHI SUGIYAMA 拥有30年的宝贵知识与专业见解，目前担任TRBJ总裁，是本协会能够成功地为日本会员提供服务的重要人物。他的丰富经验为日本团队提供宝贵的指导和支持。



FUMIMASA KANEKO 累积了20多年的工作经验，目前担任船队经理，以卓越的领导力带领着神户办事处，并与团队成员建立牢固的信任关系。他负责处理P&I理赔业务，并为FD&D理赔事宜提供支持。



MATTHEW MADIGAN 在今年四月从伦敦暂调至TRBJ担任船队经理，擅长领域为理赔处理，并很快就成为团队的重要成员。



YUSHIN SON 已为Britannia集团服务逾25年，身为驻点东京的核保人，SON对日本会员数的成长贡献卓著。



YOSUKE HIROTA 加入之前任职于另一家P&I协会，他的保险知识和经验已成为神户办事处的宝贵资产。



MIYAKO OUCHI 在神户办事处累积了30年的工作经验，目前担任船队经理，主要负责人身伤害理赔案件，并全面支持各项工作。



SHIGERU FUJIOKA 拥有检验师经历，目前担任船队经理，为神户办事处提供必要的支持，处理会员理赔事宜。



TETSUYA ODA 系驻点于东京的船队经理兼团队负责人，主要处理干式散装货和各种事故的相关理赔事宜。



RIE NAKAYAMA 十年前自一家汽车船运公司离职并加入本团队，目前担任船队经理，擅长处理PCC船舶相关理赔案件。



NANAKO HIBI 是一位人身伤害理赔专家，她目前担任船队经理一职，为本协会及会员提供积极的支持。



NAOKI MATSUDA 虽然在今年六月才走马上任担任船队经理一职，但过去曾在一家全球最大的货柜船公司处理营运业务，丰富的经历也为团队带来了宝贵的助力。

其他理赔相关人员还包括：Yusuke Inoue（主要与非日本会员进行联系）、Yoshimitsu Hanashiro、Fumiya Taniguchi、Seiya Okada、Yumi Miyamura、Mamia Kawamura、Jun Ling（神户）和Miwa Nishikawa（神户），共同为日本会员提供优质的服务。行政人员则包括：Susumu Saito、Yukari Kobayashi、Rika Ishii、Hiroshi Ebine、Satsuki Tomie（神户）和Toshiki Akaike，全力支持日常的营运事务。

引水指引

引水作业系指由当地的引水人引导船舶进出港口或通过狭窄或拥塞的水路。

引水人熟悉当地的水域，可协助确保船舶安全通过。然而，引水同时也是一项高风险的活动，本协会不断看到有与引水相关的船舶事故发生，而这些事故突显了有效的驾驶台资源管理(BRM)在引水过程中的重要性。

驾驶台资源管理是一种系统化方法，旨在管理驾驶台的可用资源，包括船长、引水人和其他驾驶台团队成员，包括建立明确的职务和职责、有效沟通和定期训练船员。有效的驾驶台资源管理有助于防范引水过程中发生的事故，确保驾驶台的每个人同心协力以确保船舶安全航行。

本篇文章系本协会过去有关船舶引水和介入之指引的延伸，文中提出个案研究进行分析，藉此进一步突显引水相关理赔案的共同主题。



Jacob Damgaard
新加坡损害防阻部门主任
jdamgaard@tindallriley.com

个案研究

船长接获来自引水人的预计停泊流程相关信息，其中包括向左舷进行180度转弯。两艘拖船分别位于船舶右舷的艏艙处。在开始转弯前，引水人向船长表示，他认为目前使用的拖船动力不足，无法完成预期操作。因此，引水人决定靠着主机动力和船舵来完成转弯。

船长随即下令采取左满舵。然而，由于主机处于停止状态，该船对舵向没有反应。为了进行补救，船长命令缓速前进，同时要求拖船以最大施力推动船舶。不幸的是，采取这些措施后没多久，船长便发现该船与码头的距离急速缩短，这意味着发生碰撞的风险升高。因此，船长下令船舶全速倒俾，并指示船员放下左舷锚。令人遗憾的是，尽管采取了这些行动，该船还是无可避免地撞上码头。

促因与教训

船长引水人信息交换(MPX)

很显然的，船长和引水人之间未能有效交换领航信息。双方在急迫的时间压力下交换信息，可能发生交换信息量不足的情形，在极端状况下，引水人信息卡和MPX检查表的各个部分未获得充分的讨论，只有为表示遵守要求而仅进行形式上注记。若船长能够及时提出质疑，有助于充分且详细地讨论领航计划，并有机会考虑风险和可能的突发事件。在这起个案研究中，已知引水人认为拖船转弯时动力不足，理应制定更有效的计划，应该采用缓速趋近，尤其是前往泊位的水路又窄又短。



无效介入

在个案研究中，船长同样没有对引水人的计划提出质疑。一般人之所以倾向避免介入安全相关事项的最常见原因，在于担心介入可能引发对方的防御或愤怒反应。介入可能是一项不容易学习的技能，人员在这方面或许需要辅导。建议船长和其他驾驶台团队成员接受这类指导，并透过训练进而与航行评估融会贯通，据此练习向同僚提出质疑。

应变规划

在未考虑所有可用替代方案或操作限制下，可能无法做出最佳决策。制定有效的风险评估和应变计划应该可以减轻此类风险。这些措施有助于在航行时做出有效的决策，其结果应纳入船长引水人信息交换(MPX)中。在个案研究中，拖船动力不足意味着在转弯时，几乎没有犯错的余地。如何避免在过度时间压力和未充分考虑下做出决定，应变计划可说是至关重要。

对情况的掌握意识不足

提高对情况状态掌握意识虽然不适用于上述事故，但其往往是事件发生与否的关键差异。适当的沟通和演练升级作业实务，应有助于找出并解决对情况状态的掌握意识不足的问题。

若船长认为引水人的行为可能危及船舶安全时，有进行介入的权力和义务。然而，这之间的许多难题会使得介入行为更具挑战性，举例来说，引水人是驾驶台上最有经验的人，而船长可能没有足够的自信进行介入。尽管有这些难题，但对于船长来说，做好介入的准备或及时质疑引水人相当重要。

为此，可以训练船长和驾驶台团队成员，让他们了解介入的重要性以及介入的时机，公司亦应同时给予充分的支持，并融入有效的安全文化。

PILOTAGE INTERVENTION

PROBE: ASK QUESTIONS IF YOU ARE CONCERNED

ALERT: IF IGNORED, RAISE YOUR CONCERNS

CHALLENGE: FORMALLY QUESTION DECISIONS

EMERGENCY: TAKE ALTERNATIVE ACTION

BRITANNIA P&I

BSAFE

GUIDANCE ON PILOTAGE
<https://br.britanniapandi.com/category/bsafe-posters/>

本协会设计的海报可供张贴于船舶上，有助于这些指引的分享。海报已连同本期的《风险观察家》寄出。读者想索取额外份数，可来信与我们联系：
britanniacommunications@tindallriley.com

公元2017–2022 年的渔船理赔案

海洋渔业是国际上公认最具挑战性且最危险的行业之一，相较于建筑和农业等其他产业，致命和严重事故的发生率更高。根据本协会于公元2017至2022年间事故统计资料，96%的渔船理赔案与船员有关，其中有46%的理赔为人员伤亡所致。

在本协会的渔船会员中，最为常见的人身伤害是人工搬运相关的船员伤害，这也是第二昂贵的事，如图1所示。

此类事故类型从人工操作技术不良造成的背部肌肉骨骼损伤，到操作渔网时造成的伤害都有可能发生。采人力处理之作业，执行船员应接受使用正确技术的训练，并在情况可行时采用机具进行处理。降低人工处理事故风险的进一步考虑作法，包括在起重作业前举行工作前安全会议，并提供正确选择设备及其使用方式的训练。其他考虑做法还包括分摊负载、与其他船员分担负重，以及改善工作场所配置以减少举升量，如此一来，需要的重复动作也随之减少。

操作机具

当船员操作长绳绞车和设备时，不应穿着宽松衣物或雨天装备，以免遭到绳索和挂钩缠住。可使用绞车控制装置附近的紧急停机系统以尝试缓解此问题。针对操作绞车和拖缆机的船员进行有效的训练亦很重要，这也同样适用于厂内鱼类加工和切片设备操作。

滑倒、绊倒和跌倒

滑倒、绊倒和跌倒事故的总成本最高，其中以跌倒造成的腿部伤害为最常见且花费最高的伤害。渔船业者可透过几项关键程序来降低船上的滑倒、绊倒和跌倒的发生。首先，业者应确保甲板表面尽量保持干净，没有堆放任何障碍物，像是渔具、绳索和工具。所有甲板层应配置适度的照明设备，以便轻易地发现任何危险。甲板高度、通道围板和楼梯/台阶的变化，应使用显眼的漆料或V型胶带以便能清楚看见。这可能是渔船上的常见问题，尤其是在拖网或甲板工作区。适度使用防滑涂层、踏板、栅板或橡胶垫，因为无防护甲板可能伴随特定的风险，尤其是有冰或鱼内脏的时候。此外，亦应适当设置扶手和其他形式的支撑工具，减少在船舶周围移动时摔倒的风险。鼓励船员在船上走动时，尽可能抓住栏杆，甚至是确保舱口在不使用时保持关闭。本协会遇过多起船员从开启舱口跌落事故。卸下渔获时，开启的渔获舱口应设置携带式或临时栏杆/支柱及绳索，且船员在卸除渔获时，应远离悬挂的货物。

个人防护装备

应为全体船员提供个人防护装备(PPE)，以鼓励安全作业，业者可进一步降低滑倒、绊倒和跌倒的风险。船员亦应了解公司在恶劣天候时于甲板上工作的任何有关程序，特别是在海上航行时，这部分包括不同活动所需的个人防护装备。

安全程序

渔船业者应确保全体船员都了解既定的安全程序，并确保他们在使用机具或在机舱内工作时，均切实遵守这些程序。

所有机具都应按照制造商建议的保养方法进行定期的保养，最好是能够纳入预防性保养计划内，并及时采取必要的维修，像是更换机油和过滤器。机舱作业的所有潜在风险，包括机具操作在内，均应定期评估并记录至风险评估。

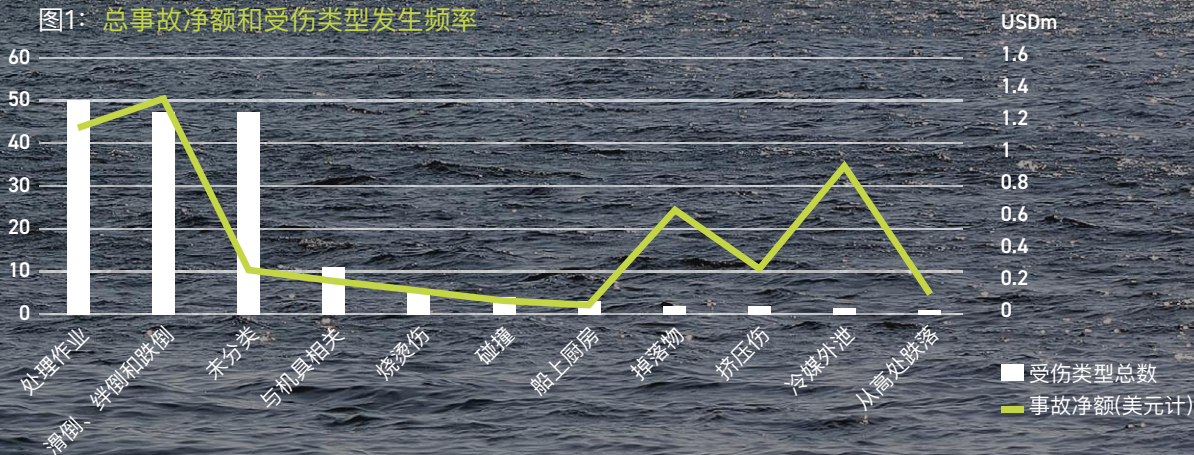


Charles Cooper

伦敦损害防阻经理

ccooper@tindallriley.com

图1: 总事故净额和受伤类型发生频率



执行风险评估的同时，机舱内部的特定作业可能需要取得工作许可才能完成。此外，应备有机具和电气锁定程序，以及高热作业和封闭空间的进入流程。机舱内的传送带、转轴、联轴器和高热表面应妥善防护。本协会会员的渔船船队中，船员身体部位遭到机具夹住而遭烧伤和受伤的事故可谓是屡见不鲜。防范这些事故发生的防护装置，包括可置于地板下方的皮带传动装置。业者应确保全体船员都意识到机舱和舱底保持清洁的必要性，且舱底液位警报必须能正常运作并定期测试。这样的作法有助于及早发现水、燃料和油品的泄漏，防止事态进一步扩大。此外，业者应确保机舱通风良好，机具排放的任何烟雾都能充分抽出。最后，如果船员单独在机舱工作，应告知他人预计在机舱的作业时间。

冷媒泄漏

渔船因冷媒泄漏而发生的事故并不常见。然而，若此类事故发生时，由于冷媒会造成窒息，因此可能会对健康造成严重危害。如果未遵循正确的冷却系统保养程序，可能会导致冷冻灼伤。冷却系统的管道和配件应清楚标示，制定保养计划，以定期检查和记录系统状况，并根据制造商要求更换系统内部的易生锈零组件。保养作业仅能由获授权之人员进行。此外，保养计划应包括定期检测冷却系统的紧急跳脱和远程关闭功能。冷却设备进行任何维修前，应将系统完全关闭，并且透过挂牌系统上锁。若不幸发生冷媒泄漏事件，必须遵循紧急应变程序，这点尤为重要，且船员应接受此类行动的良好训练。为便于迅速疏散，应熟悉紧急逃生路线，并且保持逃生路线畅通无阻。在冷媒泄漏风险的可能区域，除任何强制性规定外，亦应考虑提供紧急逃生呼吸装置。

若会员需要这方面的进一步指引，可联络Britannia损害防阻部门。

本协会感谢Paul Coxon & Associates的Paul Coxon对本文的宝贵贡献。



船员医院协会



Charles Cooper
伦敦损害防阻经理
ccooper@tindallriley.com



船员的健康：
关怀文化之路

船员对于国际贸易和全球经济扮演举足轻重的角色，但他们的健康和福祉往往受到忽视和低估。为此，总部位于伦敦的慈善机构：船员医院协会(SHS)制作了《船员健康：关怀文化之路》，这份报告强调需要更加重视船员的健康和福祉。

这份报告确定了海运业需要聚焦的三大关键健康和福祉领域：

1

知识差距

无论是在船上还是岸上，人们对船员健康的了解极为匮乏，包括营养、卫生、心理健康、医疗标准和职业健康等领域。

2

缺乏法令

虽然目前已有许多关于海上安全和福利的国际协议，但仍缺乏有效的法令，这意味着船员容易受到剥削，导致身心健康状况不佳。

3

缺乏对健康和安全的投资

有鉴于此行业的竞争性质，员工的福祉较少受到重视，这也导致了船员暴露于危险之中，并处于弱势地位。

根据该报告的调查结果，已提出各项举措，据此协助改善船上和岸上船员的健康及福祉。这些计划可同时提升工作满意度，提高人才延揽和留任率，并有助于减少船上事故件数。如此，航运业就可以吸引及挽留顶尖人才，降低员工流动率和训练新进员工的成本。

船东如何改善船上船员的福祉：

- 实施全方位的健康和安全规范制度，确保船员获得保障，不受剥削，并在身心健康方面得到更好的支持

- 引进措施以提升福祉，例如：心理健康紧急应对措施

- 确保采取预防措施，来解决疲劳问题，例如：限制加班和海上工作时间，并为船员提供优质的住宿区

- 使用关键绩效指标(KPI)，例如：通报受伤人数、疾病率、医疗照护服务的取得，以及船员整体满意度调查，藉此衡量船员福祉活动与计划的有效性

- 制定疾病预防措施，例如：牙齿健康、糖尿病、高血压和癌症等问题


- 建立明确且有效的投诉程序，让船员能及时通报霸凌、骚扰、职场暴力和性虐待。此外，制定保密吹哨政策，鼓励个人通报任何不当行为，而无须忧心遭到报复

- 提供足够的船上医疗保健和岸边医疗服务

- 建立制度来支持船员的家庭，例如：家庭福祉计划，并透过船上上网服务，改善船舶的通讯联机

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

International Requirements for Seafarers' Health



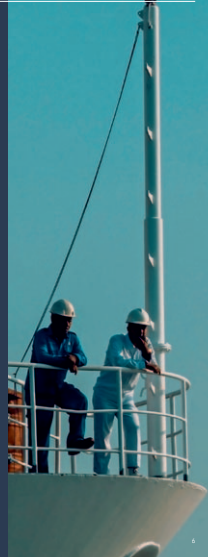
Key Performance Indicators

- 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).



使用关键绩效指标(KPI)可以为船员健康和福祉监测方式制定标竿，进而为公司、船员及其代表、海事工会、受托人、政府机关和一般民众等提供证据。运用这些资料及可衡量的结果，便可确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报告同时强调针对海运业全体利害关系者推动关怀文化的重要性，对象包括船籍国、船东、船员机构、地方港务主管机关、保险公司和医疗照护业者。为确保船员得到充分保障、免受剥削，并在身心健康方面得到更好的支持，此办法至关重要。

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.



该报告提醒人们注意船员在社会中发挥的关键作用，并强调业界需要优先考虑船员的健康和福祉。显而易见，为确保个人不牺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。我们希望在采纳报告提出的建议后，可以打造出遍及整个产业的优质关怀文化，以优先保护船员。

此处网址提供完整的报告：

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

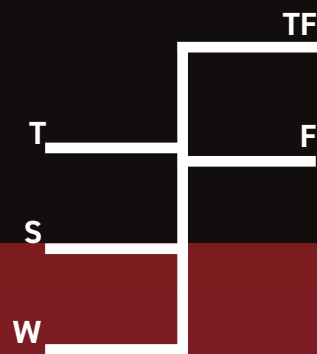


水下船体清洁
















Slav Ostrowicki
伦敦损害防阻经理
sostrowicki@tindallriley.com

船东经常进行水下船体清洁作业，以保持船舶的效率和性能。然而，重要的是船东应体认到，需要有效管理这种作业伴随的固有风险，才能确保潜水员的安全，并防止事故的发生。本指引为会员提供了安全进行潜水作业，并为此类作业做好准备的相关信息。



水下船体清洁看似是一项简单的作业，但却涉及到各种危险，应该审慎处理。这些危险包括：

-  水下能见度差/恶劣天气条件，可能影响到潜水员避开水下危险或是在船舶四周找到既定路线的能力。
-  软管或缆线一类的潜水设备，与船舵、螺旋桨、舱底龙骨和其他水下部件相互缠绕，可能导致潜水员动弹不得或被困在水下，这可能导致他们耗尽空气而受伤或丧命。
-  潜水员因移动性船舶设备而受伤，例如：船首推进装置和螺旋桨。
-  潜水员在未断电的情况下，因船上设备而触电，例如：阴极保护和水下清洁设备毁损等类型。
-  潜水员在海底门附近进行作业时，遭到船舶吸力系统拉入或无法动弹，可能导致受伤或溺水。
-  潜水设备空气耗尽、损坏或故障。
-  潜水员受到减压病(DCS)的影响，包括于相对较浅的深度，在潜水时间较长时，可能导致需要尽速浮出水面，而没有遵循适当减压程序。


-  **其他事件则包括：**
船体排放的孳生物和垃圾被视为环境污染，有些港口和沿海国当局，对于允许在何处和以何种条件进行此类作业，具有特定的看法。建议在这方面寻求相关指引，并在必要时联系当地联络处。
-  潜水员不慎将化学品、油料或其他污染物排放到水中。
-  可能从事潜水相关的非法活动，例如：在船体上放置违法物品，或是擅自改造船舶结构。
-  与任何导致安全风险的活动一样，建议以系统化方式考虑解决上述问题的预防措施，亦即通过能够反映已知危险的结构化风险评估。会员亦可在安全管理系统(SMS)备妥既有相关程序/适用工作许可。对于应纳入考虑的预防措施，我们的意见如下：
-  潜水员通过水下清洁作业方面的认证、训练并具备经验。
-  潜水活动计划应经过全体相关人员（潜水员、船舶指挥者、甲板和轮机团队）讨论与同意，其中包括整体作业计划、所需安全预防措施、通讯协议和联络人、应变计划和紧急方案（包括紧急关闭）。开始任何潜水作业前，务必联系港务长和当地港务主管机关。




照片由DIVING STATUS Underwater Services提供。


10 M

8


6  所有相关危险区域（如：水下抽吸装置）应加以识别和标注，以供潜水员参考。

4  按照协议的计划，潜水区不得有机具或电力设备（螺旋桨、推进器、船舵和叶片）、水下抽吸或排放装置运转中。强烈建议使用上锁挂牌(LOTO)系统。如果抽吸/排放系统需要持续运转，应事先规划并且同意在船舶两侧之间进行切换，同时应按照计划进行沟通和同步作业。LOTO系统在使用上应扩展到参与STS作业的其他船舶。

9 M

8  在水下清洁区域周围界定出安全工作区，并使用浮标或其他类似方式适度标记。向船员发出明确的命令，说明在作业期间限制进出该区域，以及禁止从事的任何活动。两艘船舶都应定期公告正在进行水下作业。信号旗「J alpha」码亦应在适当情况下升起。

8 M

8  工作许可和风险评估应指出可即刻使用的紧急设备，并指明经指定负责操作这些设备的合格人员身分。

6

4

2

7 M


8

6


4

 应监控天气情况，必要时中断或延后水下作业。

 清洁区域应依要求提供充足的照明。

 船员持续监控潜水员和潜水船的位置，他们应随时准备与潜水团队沟通并启动紧急计划。

 船上的船员应确保清洁过程不会破坏环境或危害水生生物，并遵守这方面的国际和地方法规。

 在水下作业、人员出入控管和人员事先筛选方面，应保持适当的安全措施。任何异常或可疑的活动，应实时通报。会员可能已经在船舶安全计划(SSP)内备有相关程序，在安全风险评估应考虑其他措施。

船东只要遵守这些指引，并采取积极措施管理潜水作业风险，便可加强其人员和船舶的安全。会员若需要任何进一步指引，可联络损害防阻部门。

理赔与法令

上诉法院对于未提示载货证券而交货后的错交货物求偿裁决



Konstantinos Samaritis,
希腊办事处负责人/部门主任
ksamaritis@tindallriley.com

我们在公元2022年9月通报了英国高等法院对于Sienna一案的判决(UNICREDIT BANK AG V EURONAV NV [2023] EWCA CIV 471)。

法院判决:

a) 载货证券「仅是收据」, 不包含船东与托运人/论程佣船人之间的运输契约 (契约问题); 以及

b) 无论如何, 银行都会同意在未提示载货证券的情况下卸货, 因此该卸货行为不会造成银行之损害 (因果关系问题)。

银行针对这两项结果提出上诉, 并将此案提交至上诉法院。

银行在契约问题上获胜, 上诉法院认为载货证券并非「仅是收据」。上诉法院表示, 确定载货证券是否涵盖契约或者证明隶属契约的关键在于: 「核发载货证券时, 当事人的意图推定为何?」法院认为当托运人/租佣船人以载货证券取代了租佣船契约后, 载货证券就成为运送契约, 盖租佣船契约即不再具有该作用。因此, 载货证券是一种运送契约, 银行可以在托运人背书后据此请求履行契约义务。

然而, 在因果关系方面, 则维持高等法院的判决。上诉法院肯定高等法院提出了正确的问题, 亦即评估「如果船东最初拒绝在未提示载货证券下卸货, 银行的担保货物会发生什么情况?」高等法院认为, 银行实际上会指示船东在不提示载货证券下卸货, 也就是运送契约系在双方同意下变更。因此, 上诉法院裁定, 不提示载货证券而交货不构成违约, 也不会因此对银行造成损失, 因为无论如何, 银行都会由于契约在经同意下变更而失去该担保货物。

由于上诉被驳回, 银行目前正声请许可, 欲向最高法院提起上诉。

本案对同意在不提示载货证券正本或不清楚载货证券持有人之下, 凭担保函(LOI)交付货物之船东和运送人提供了救济解套。然而, 判决结果提醒了在不提示载货证券正本下进行卸货时, 其中涉及的严重风险及可能产生的相关法律费用。因此, 船东和运送人应持续尽最大努力谨慎行事。



长赐轮搁浅于苏伊士运河一案：何时签订具有约束力的海难救助契约



Derek Birch,
新加坡办事处副主任
dbirch@tindalriley.com

公元2021年3月23日在苏伊士运河发生的长赐轮搁浅事件，是近年来最受瞩目的海上事件之一。英国法院关于船舶脱浅起浮的判决(SMIT SALVAGE BV V LUSTER MARITIME SA [2023] EWHC 697)，突显出在进行契约谈判时，确保各方当事人在开始履约前，已同意所有条款且留存明确纪录的重要性。

货轮搁浅后，船东代表要求SMIT提供建议，以及是否可能协助进行海难救助。

SMIT团队奉命前往，在该货轮搁浅四天后，SMIT向船东发出电子邮件，根据修订后的海上清除沉船契约格式和附加条款，提出了船舶脱浅的契约条款。船东于隔天以电子邮件答复SMIT，并就SMIT提议的酬劳细节提出了反要约。船东在电子邮件中表示，如果SMIT接受他们提议的酬劳，双方就可以处理契约了。SMIT以电子邮件确认同意船东提议的酬劳，并请船东对契约草案提出意见。船东在货轮脱浅前并未提出意见，而船舶脱浅可部分归功于SMIT团队的参与。

货轮脱浅后，SMIT根据《海难救助公约》或普通法，提出了海难救助报酬请求，理由是他们提议的契约条款从未获同意。船东主张，当SMIT同意船东的酬劳条件时，双方即就海上清除沉船契约格式已达成合意，因此，SMIT不得请求海难救助报酬。

法院就法律层面考虑双方是否已经签约时，检验双方之间的往来通讯是否显示：

- (i) 他们已依法律规定的最低条件达成协议；和
- (ii) 他们打算即刻接受这些条件的约束。

如果是这种情况，即使当时尚未在部分重要条件达成共识，包括费用方面的条件，或是打算日后再协议更加详尽的条件，契约也会成立。关键在于，双方之间的电子邮件通讯是否证明当事人有意即刻受到约束。虽然当事人已就酬劳上达成协议，但可确定这不等于同意接受其余条件的约束。这些其余条件仍在讨论中，从通讯内容可清楚看出，当事人在谈判完成并同意所有条件以前，当事人不打算受到约束。

法院认为，SMIT人员已开始作业协助货轮脱浅的此一事实，不会改变法院的看法；亦即救助工作已经完成以及双方仍在谈判条件这两件事是同时进行的。契约条件相关协商在该货轮脱浅前尚未完成，且海难救助服务契约在脱浅前尚未成立。

这件案例提醒我们契约成立的标准，并应留意所有契约条款都有获得确认和纪录。一方当事人向对方提出契约条件，并就部分关键条件达成共识，这项事实并非自动代表双方同意接受所有条件的约束，即使似乎已经开始履约亦然。





BRITANNIA P&I
TRUSTED SINCE 1855

britanniapandi.com
britanniacommunications@tindallriley.com