



本期專題

「登岸」對於向承運人追討人身傷亡賠償有何影響？

簡介

「登岸」是指任何人由船上移至岸上安全位置的過程。若乘客在登岸過程中因為輔助登岸設備故障而受傷，但涉事的設備屬第三方所有，則可能產生法律問題。更重要的是，登岸完成與否可能會影響向承運人提出人身傷亡索償的時效期限，正如在 *Colins v Lawrence* [2017] EWCA Civ 2268 一案中，由於《1974 年雅典公約》（「該公約」）適用，法院以時效期限已過為理由，駁回索償人的申索。

案情

本案發生於 2010 年 11 月，索償人乘坐被告人的漁船出海釣魚，行程完結時，索償人在離船登岸

時失足，其左膝關節及四頭肌腱受傷。

索償人於 2013 年 9 月才對被告人提出訴訟，就其受傷索償。下級法院裁定，由於該公約訂明的兩年時效期限已過，索償人不能提出申索。該公約適用於案件與否，取決於索償人在事發時是否已從有關船隻「登岸」；如已登岸，該公約便不適用，因而不受時效期限所限。

就該案件中的漁船乘客而言，登岸所需的程序是把漁船駛至卵石海灘，然後使用獨立的梯級（只是海灘上的半永久結構）下船。索償人指，他受傷的原因是當他使用該獨立梯級從漁船走下海灘時，該獨立梯級底部有一塊濕滑的木板令他滑倒並失去平衡。因此下級法院裁定，索償人只

是在木板上滑倒，並未完成登岸，根據該公約，索償人申索的時效期限亦已過。

法律問題

索償人不服裁決，申請上訴許可。英國上訴法院需審理的主要問題是此項申請有沒有真正的勝訴可能；換言之，索償人在事發時是否已完成從漁船「登岸」的過程。在考慮雙方陳詞後，上訴法院裁定，雖然用來協助索償人登岸的獨立梯級並非漁船的一部分，但獨立梯級（包括木板）構成登岸過程所需的「登岸設備」的一部分，因此法院裁定，索償人在步離登岸設備之後，才完成從被告人的漁船登岸的過程。



法院亦以岸上提供踏板輔助登岸的過程作比喻。雖然這種踏板通常獨立於船隻，而且不屬於船東所有，但踏板仍被視為供乘客用於離船登岸的登

岸設備。登岸過程必須在乘客已步離踏板後才被視為完成。

在 Colins v Lawrence 一案中，雖然獨立梯級只是半永久地固定於海灘，而且漁船可以獨立於梯級離開，但這一點並不影響索償人在未安全到達海灘前不會被視為已完成登岸的事實。上訴法院同意下級法院的裁決所指，登岸過程應被視為乘客由船上移至岸上安全位置的整段期間，因此當索償人仍在使用的梯級及木板來離開被告人的漁船登上海灘，他仍然在登岸的過程中。故此索償人的上訴並無真正勝訴可能，他的上訴申請被駁回。

總結

除非乘客是在完成登岸之後受傷，否則根據該公約（如適用）的規定，對承運人提出人身傷亡申索的時效期限為兩年，而非一般人身傷亡申索的三年時效期限。

至於承運人，法院明確認同，登岸設備的種類，不論是踏板或獨立梯級，通常都是由承運人選擇。因此，如果承運人選用的設備不能讓人安全地從其船隻登岸，承運人則應尋找及提供其他登岸方法，以提高對乘客的安全保障。



上海撞船意外漏油起火

於 2018 年 1 月 6 日，一艘載有 136,000 噸原油的巴拿馬註冊油輪「桑吉」號在前往南韓途中，與一艘載有 64,000 噸穀物的香港註冊貨輪「CF 水晶」號在上海對開海面相撞。

上海海事局證實，當局已在美國海軍多艘救援船隻及一架飛機的協助下展開搜救。香港貨船上的全部船員獲救，船身僅輕微受損；但油輪仍有 29 名船員失蹤，而且船身沉沒，漏油起火。救援小組的專家表示，燃燒釋出有毒氣體，可能令救援人員受傷。

伊朗港口海事處及伊朗國家油輪公司已就是次撞船意外展開調查。

非法向北韓出售石油

南韓當局押扣了一艘香港註冊油輪「方向永嘉」號，指該船透過轉船裝卸的方式偷售石油予北韓，違反聯合國制裁北韓的決定。事件惹來美國總統批評中國無視聯合國制裁。



涉事香港油輪所屬的船公司發言人表示，該公司並不知道油輪被用作售賣石油予北韓，因為該油輪當時根據一份定期租船合同出租了給另一公司。然而，一名中國資深船務專家指出，在定期租船合同下，在進行轉船裝卸之前，船東仍有責任檢查及審核對方船隻的資料。專家亦指出，雖然對方船隻可以商業機密為理由決定何時關閉自動識別系統，但這樣會

直接違反《國際海上避碰規則公約》及《國際海上人命安全公約》。



上海騰最佳連繫港口

在「德魯里全球貨運港口連繫指數」(Drewry's Global Container Port Connectivity Index)中，上海以每周 168 條主航線及連繫全球 6 個地區取得 100 分，榮登榜首，寧波及新加坡港口緊隨其後，而香港繁忙的貨櫃碼頭亦名列十大。十大之中除了北歐的鹿特丹港，其餘九位均為亞洲港口。



「德魯里全球貨運港口連繫指數」根據兩項準則評核，一是每周往來港口的主航線數目，二是港口直達的地區數目。德魯里指數並不把港口可處理的船體大小列為考慮因素，因為雖然大型船隻一般運載貨物較多，但卻不一定代表港口能提供更佳連繫；而德魯里機構認為，港口的連繫性對於託運人來說是非常重要的考慮因素。

英國航運業界輕鬆面對脫歐

刻下英國脫歐在即，英方與歐盟的談判代表均竭盡全力，務求在最終的脫歐協議中加入對自己有利的條款，包括進入單一市場以及公民享有自由進出權。不過，英國的航運業界則信心十足，認為英國脫歐不會影響他們在國際市場的業務。

例如，推廣機構 Maritime London 表示，英國專業航運服務業界的主要市場為非歐盟國家。Maritime London 計劃與另一航運金融服務貿易組織 International Maritime Industries Forum 合併，合併後，Maritime London 將擁有多 28 名企業會員，會員總數增至 130 至 135 名。此外，Maritime London 亦希望與運輸部及國際貿易部合作，建立一個由會員主導的專業服務論壇，只限獲邀請人士參與，專門討論高增長的專業服務範疇。因此，英國航運業界不太擔心來自其他地區的潛在競爭。





Transgrain Shipping (Singapore) Pte Ltd v Yangtze Navigation (Hong Kong) Co Ltd

[2017] EWCA Civ 2107

本案是一宗就英國高等法院后座法院商事法庭案件 [2016] EWHC 3132 (Comm) 提出的上訴案 (請參閱 [2017 年 2 月份的 ONC The Voyager](#)) 。

索償人是「長江興華」號貨船的船東，根據一份 2012 年 8 月 3 日的定期租船合同把該貨船出租給答辯人從南美運載大豆粉往伊朗。貨船於 2012 年 12 月到達伊朗卸貨港，但由於收貨人拖欠付款，答辯人指示貨船等候 4 個多月，至 2013 年 5 月才卸貨，但貨物 (或部分貨物) 在等候期間已因過熱而結塊及變色。



雙方同意應按照已納入租船合同的《1996 年協會間協議》(「協會間協議」) 解決責任問題。協會間協議第 8 條訂明了多種應按照指定百分比分攤貨運索償的情況。本案的主要爭論點是協會間協議第 8(d) 條的正確解釋，其原文如下：

「所有其他任何貨運索償 (包括貨運延誤索償) ：

50% 租船人

50% 船東

除非有清晰而無可反駁的證據證明，該索償是由於一方或另一方 (包括其傭工或分判商) 的行為或疏忽而起的，則屬例外，在此情況下該方須承擔 100% 的索償。」

本案的爭論點是甚麼是導致貨物損毀的原因，以及是否應歸咎船東沒有妥善監察貨物溫度。

仲裁庭裁定，貨物損毀是由於在卸貨港等候時間過長而造成，而且涉案貨物本身的性質太過潮濕，無法承受長期延誤。因此仲裁庭裁定，協會間協議第 8(d) 條中「行為」一詞字面上並無表示任何過失、違約或疏忽。在商事法庭的聆訊中，答辯人的大律師認為「行為」一詞應指「負有罪責的行為」，而協會間協議第 8(d) 條中的「行為或疏忽」應含有過失元素。但這種解釋不獲英國上訴法院及商事法院

接納。上訴法院更認為，協會間協議應被視為一個根據貨物損毀原因而不論過失誰屬的貨運索償責任分擔機制。

此外，雖然答辯人的大律師嘗試說服上訴法院考慮協會間協議的歷史背景（按答辯人的觀點，就是應



解釋為含有過失元素），但法院裁定不應參閱協會間協議的過往版本。法院認為相關的因素是貨物損毀的原因；某一方有沒有過失並非協會間協議第 8(d) 條下的考慮因素。法院亦指出，關鍵問題是因果問題，即是該申索「事實上」是否因為有關行為、操作或事務狀態而起。這個問題的答案當然不會取決於罪責。

因此，英國上訴法院確認仲裁庭及商事法院的裁決，即協會間協議中「行為」一詞應被予以其普通涵義——純粹指已作出一些事情，而不應如答辯人所指的僅限於「負有罪責的行為」。



Agarwal Coal Corporation (S) Pte Ltd v Harmony Innovation Shipping Pte Ltd

2017 WL 05660825

本案的原告人是 Agarwal Coal Corporation (S) Pte Ltd (「原告人」)，被告人是一間經營租船業務的新加坡註冊公司 Harmony Innovation Shipping Pte (「被告人」)，他們及另一間與 Agarwal S 有關的公司 (「Agarwal I」) 就兩份包運合同下未有如期租船的事宜發生爭議。

被告人分別向原告人及 Agarwal I 送達裁員通知書，展開仲裁程序，其後仲裁庭作出仲裁裁決。但原告人根據英國《1996 年仲裁法》第 67 條向英國商事法庭申請更改仲裁裁決，質疑仲裁程序欠妥，因為根據仲裁通知書，這應該是被告人、原告人與 Agarwal I 三方之間的一宗仲裁，而非分開兩宗仲裁。爭議的重點是被告人向原告人及 Agarwal I 發出的仲裁通知書的正確解釋。

聆訊時，原告人陳詞指，仲裁通知書並無特別的釋義規則，認為法院應按照一名合理的人對該仲裁通知書的理解來解釋該通知書。原告人強調，仲裁通知書中「船東對上述兩間公司提出仲裁的正式通知」一句，「仲裁」在英文原文中採用了單數形式，所以必須按其普通涵義解釋為一宗仲裁，因此原告人認為，正確的解釋應該是以一宗三方仲裁解決被告人與原告人之間、及被告人與 Agarwal I 之間的爭議。被告人則認為，仲裁通知書應作廣義解釋，而非採用原告人提出的嚴格或技術性的解釋。

法院裁定，根據有關條文，只要仲裁通知書充分地識別所涉及的爭議，並清楚表明發出通知的一方擬將爭議提交仲裁解決，便已符合展開仲裁程序的規定。在判斷是否已符合上述規定時，法院認為仲裁通知的內容比形式重要，因此，應提出的問題是：一名處於接收者處境的合理的人，考慮到仲裁通知的條款以及其在甚麼情況下發出，會如何理解仲裁通知書。

最後，英國商事法庭認為原告人解釋仲裁通知書條款的方式過於著重字面上的分析，而忽略了其來龍去脈。法院指出，不同種類的合約需要以不同的方式解釋，是因為涉及的情況有別，故需要不同的分析。在判斷一名合理的人在本案的情況下會怎樣理解仲裁通知書時，法院應考慮整體事實。更重要的是，法院認為在仲裁通知書中採用單數形式並不罕見，如果如原告人所言，各方是希望進行三方仲裁，仲裁通知書則應明確述明。

因此，法院裁定該通知書已有效地展開仲裁，而且提出了兩宗仲裁：一宗是被告人與原告人之間的仲裁，另一宗是被告人與 Agarwal I 之間的仲裁。

Oddy v Waterway Partnership Equities Inc.

2017 BCSC 1879 (CanLII)

本案的原告人 Oddy 女士 (「原告人」) 在向被告人 Waterway Partnership Equities Inc (「被告人」) 租賃「Annalise」號船屋 (「船屋」) 度假期間受傷。

一晚，船屋本應以繫繩及沙灘樁繫泊在沙灘附近，但近岸的繫繩鬆了，原告人嘗試開動引擎，以免船屋漂流。可是，右舷的沙灘樁因為右舷的繫繩被拉扯而鬆脫了，令繫繩連同沙灘樁高速回彈向船屋，繫繩擊向原告人的左邊身體，導致嚴重受傷。

原告人向被告人提出索償，她認為繫繩及沙灘樁回彈，是因為被告人未有合理謹慎地為船屋配備適當種類的繫繩。具體而言，原告人認為船屋採用的繫繩「彈力太強」。

法院認為，被告人倚賴專門提供船舶設備、聲譽良好的繫繩商家提供的意見，是合理的做法。況且，被告人在購買繫繩時不會知道繫繩回彈的風險，被告人應達到的謹慎水平，只是為船屋提供一個合理地適合其擬作用途的繫泊系統，被告人事前不會知道繫繩的彈力是須考慮的相關因素。因此，法院裁定被告人沒有責任在購買繫繩前徵詢工程師或其他海事專家的意見，亦沒有責任警告原告人繫繩及沙灘樁有回彈的風險。



應注意的是，法院認為即使被告人違反了謹慎責任，但本案所造成的損害仍然太過疏遠；導致原告人受傷的意外並非「可合理預見」的意外。因此，法院認為，一名處於被告人處境的合理的人不會預料到發生這樣的意外。

預防船舶遭受網絡攻擊，有哪些注意事項？（二）

我們在[上一期](#)提過，隨著科技迅速發展及船上數碼通訊的使用，網絡安全已成為航運業界必須考慮的重要事宜。網絡攻擊的風險令整個航運行業關注，因此，多個國際航運組織編纂及發出了《船上網絡安全指引》（《指引》），以協助業界制定具抵禦能力的網絡風險管理方式。

我們在上一期探討過《指引》建議的首三個網絡風險管理步驟，包括識別威脅、找出漏洞及評估風險。在本文中，我們將繼續探討《指引》建議的其餘三個主要步驟。



如何制定保障措施？

《指引》指出，網絡安全保障措施分為技術層面和程序層面兩大類。

一般而言，技術層面的保障措施著眼於確保船上系統的設計能夠抵禦網絡攻擊。《指引》列舉的例子包括：限制網絡連接埠、通訊協定及服務的使用及控制；網絡裝置（例如防火牆、安全閘道、

路由器及開關等）的配置；實體安全措施（例如限制進入船上某些區域）；威脅／惡意活動及代號的偵查、封鎖及警報；無線存取控制；硬件及軟件的安全配置；電郵及網頁瀏覽器保護；以及數據恢復能力（從安全的備份或影像恢復系統及／或數據，從而恢復至無受感染系統的能力）等等。

《指引》認同在新的船隻實施技術層面網絡安全控制比起在現有船隻實施較為方便直接。不過，現有船隻的船東仍然應選擇安裝實用而划算的技術網絡安全措施。

至於程序層面的安全措施，則主要著重於有關人員應如何使用船上系統。一般而言，載有敏感資料的圖則及程序應保持機密，嚴格依照公司政策處理。《指引》提供的程序安全措施例子包括：員工內部培訓；限制訪客（例如政府人員、技術人員、代理人、港口官員及船東代表等）使用電腦及互聯網；定期升級和保養船隻的硬件及軟件；定期更新防毒及惡意軟件攔截工具；制定清晰指引，訂明誰人何時能夠遙控操作船上哪些系統；管理員權限僅供經訓練人員用來存取若干資料；及有效棄置設備及銷毀數據，以確保無法重新取得已銷毀的數據等。

如何制定應急計劃？

制定網絡安全事件的應急計劃時，必須確定事件的重要性，並相應地決定行動的優次。

在正常情況下，如果網絡攻擊的目標只是船上的資訊科技系統（「IT 系統」），則只會造成商業上的影響，不會影響船隻的安全操作。不過，業務上的影響亦可能造成嚴重後果，因此《指引》建議，如果遇到只針對船上 IT 系統的網絡攻擊，首先應進行調查及執行恢復計劃。然而，操作科技系統（「OT 系統」）的失效可能嚴重影響船隻的安全操作。在此情況下，《指引》建議必須採取有效行動，即時確保船員及船隻安全及保護海洋環境。

船隻的安全管理系統應就網絡安全事件提供操作及緊急程序以及應急計劃，例如在船隻關鍵系統失效情況下的其他操作模式。安全管理系應包括報告事件或危險情況的程序，並清楚說明通報級別及決策權力。

對於應急計劃應考慮的各種網絡安全事件（例如電子導航設備失效；與陸上聯絡的主要設備失效；及工業控制系統（包括推進、輔助系統及其他關鍵系統）失效等），《指引》亦提供了非詳盡無遺的行動清單。

《指引》指出，船員必須意識到，OT 系統一旦因網絡攻擊而失效，必須如同任何其他設備故障一樣處理。此外，必須確保緊急計劃及程序不會因為網絡攻擊令設備失效或失去可靠資料而變為形同虛設，因為假如船員必須使用互聯網才能找到

緊急計劃，而船上所有網絡連接正正因網絡攻擊而被破壞了，緊急計劃便毫無意義。因此，必須以非電子形式提供所有應急計劃及其他相關資料。



如果涉及複雜或嚴重的網絡安全問題，情況超出船上或總部人員的控制或能力範圍，則應考慮聘請外部專家協助。

如何對網絡安全事件作出反應及修復？

船隻一旦受到網絡攻擊，船上及陸上人員及 / 或外聘專家小組應把 IT 及 / 或 OT 系統回復正常運作。小組應進行初步評估，以確定應作出甚麼反應。完成評估後，小組應識別出船上哪些系統受損，繼而恢復系統及數據。

回應小組亦應進行調查，以了解該網絡安全事件的原因及後果。掌握這些資料後，回應小組應實施所需的安排，以防止同類網絡攻擊再次發生，並且應考慮採取行動，以處理技術及 / 或程序層面保障措施的任何不足之處。

此外，《指引》再次提到應在船上和岸上提供恢復計劃的印刷本，以便恢復 IT 及 / 或 OT 系統正常操作。然而，《指引》提醒業界，在沒有後備

系統的情況下恢復 OT 系統可能非常複雜，可能需要陸上的協助才能恢復。

就網絡安全事件進行調查，可能會發現重要的資料。詳細調查當然需要外部專家協助，但調查所得的資料有助改善技術及程序層面的安全措施，最終能提升船隻將來抵禦網絡攻擊的能力。

對於因網絡攻擊而導致的損失，雖然某些非海上保險或已足夠賠償數據遺失以及設備故障所導致的罰款，但船公司須證明自己已合理謹慎地管理

網絡風險及保護船隻免受網絡攻擊。船公司最好向保險公司查詢其保單是否會就網絡安全事件作出賠償。

結語

上述各項僅為航運業應注意的網絡風險管理某些方面的問題。無論如何，讀者應謹記，《指引》本身並沒有詳盡無遺地列出建立有效網絡風險管理的所有步驟。

如有查詢，請聯絡我們的訴訟及調解爭議部門：

E: shipping@onc.hk

W: www.onc.hk

香港中環康樂廣場 8 號交易廣場第三期 19 樓

T: (852) 2810 1212

F: (852) 2804 6311

注意：以上內容涉及十分專門和複雜的法律知識或法律程序。本篇文章僅是對有關題目的一般概述，只供參考，不能作為任何個別案件的法律意見。如需進一步的法律諮詢或協助，請聯絡我們的律師。

ONC 柯伍陳律師事務所發行 © 2018