

Circular Ref: 2017/0009

Date: 10 July 2017

责任限制基金 - 请船东留意

有如英国一样, 香港是非常知名的海事辖区, 2016年4月12日的新案例 *Floata Consolidation Ltd v Man Hee Ling (Hong Kong) Vehicles Ltd and Others* - [2016] HKCFI 622, High Ct of Hong Kong SAR (Court of First Instance) (Peter Ng J) 阐明, 根据《1976年海事责任限制公约》第4条的规定, 起重机操作人员的过失以及趸船负责人(S先生)的过失, 不能归咎为船东的“个人作为或不作为”。因此, 香港法院的责任限制判令(限责令)不能被撤销。

案件事实: 2014年3月23日, 趸船于南丫岛北碇, 泊处在Heung-A Singapore轮旁, 在进行中流作业时(装卸集装箱)发生事故。2015年3月11日, 应原告趸船Floata 97船东的申请, 法院根据《商船》(限制船东责任)条例》(第434章)发出限责令。然而, 基于S先生承认, 依据《商船(本地船只)一般规例》第548F章第34条(4)和(5)项的规定, 货物的装载、堆装及稳固, 不足以防止货物掉入海中, 并被处以2500港币罚款, 丢失集装箱中内载货物的货主, 主张撤销限责令。

法院阐明, 首先, S先生不是原告人的董事或高级管理人员。其次, 即使S先生是趸船的负责人, 也不会对被告有利。每条船都有一个负责人。通常为船长, 但是他的作为或不作为也不是公司的作为或不作为。(参考案例 *The Leerort* [2001] 2 Lloyd's Rep 291, *The Saint Jacques II* [2003] 1 Lloyd's Rep 203, *The Lady Gwendolen* [1965] 1 Lloyd's Rep 335)

我司位于上海的抗辩险部门(FDD department)给客户如下建议:

- (a) 客户应保持谨慎, 雇员的作为和不作为不应归咎于船东, 否则船东不能根据《1976年海事责任限制公约》限制责任。
- (b) 抗辩险部门(FDD department), 就《国际安全管理规则》问题及其对上述“个人作为或不作为”的责任归咎问题的影响, 已为许多客户提供了建议。多一份谨慎, 可为公司节省数百万。

以上由 ANDREW LIU & CO.,LTD 编译, 应以英文为准!

信息来源: Andrew Liu & Co., Ltd www.andrewliu.com.hk