

船東互保及責任保險指引

船方人員實用手冊





目錄

簡介	01
證據的重要性	02
檢驗人、專家和律師	06
載貨證券	08
貨物	11
碼頭裝卸工人所致損害	16
碰撞和財產損害	17
人身傷害	20
海洋污染	23
船舶保安	26
加油糾紛	32
聯繫方式	35

簡介

西英倫船東責任保險互助協會（West of England）是一家卓越的船東責任互助保險協會。協會承保船舶所有人和傭船人的對第三人責任險。

協會就是為會員的利益而存在的，為保護會員利益而致力於向會員提供協助和保障。此項服務由遍佈全球的聯絡處、律師和專家構建的服務網共同予以支援。

一旦發生可能導致索賠糾紛的意外或事故，處理結果是否令人滿意通常取決於能否獲取準確的資訊和完善的記錄。本指導手冊旨在提醒會員注意協會可能需要哪些資料以便能夠為會員和船舶營運經理人提供最佳的保障。

如果發生意外或事故急需幫助，會員可以聯繫協會當地聯絡處。如果無法與聯絡處取得聯繫，會員可直接與協會聯繫。

會員可以在協會的“商業及法律聯絡處名單”中查找到協會所有聯絡處的資訊，該名單連同協會保險條款可從協會網站 www.westpandi.com 一併下載。

會員還可以通過以上文件和網站獲取協會在倫敦、比雷埃夫斯和香港的理賠團隊和個人的聯繫方式。此外，撥打電話+44(0)7795 116602 可隨時與協會值班人員取得聯繫。

證據的重要性

船上發生的或涉及船舶或甲級船員和乙級船員的意外或事故常常可能導致船舶或船公司遭受索賠。索賠處理成功與否取決於相關證據的收集情況。收集和保存證據是船員的重要義務。

本概要中列明的查核表強調了各種情況下所需收集和保存的證據類型。只要切實可行，應盡可能收集所列的證據，並在第一時間根據船公司的指示將其遞交給公司或協會。由於一些索賠的處理時間可能長達數年，因此很可能在事發一段時間後還需要進一步證據。在這期間，船上可能會發生重大的人員變動，許多新更換的船員並不了解案件情況。因此，將技術記錄和操作記錄進行妥善留存保管至關重要。

以下列舉了一些按照常規需要保留的記錄：

日誌類：

海事日誌 (official)、航海日誌 (deck)、輪機日誌 (engine)、貨物作業記錄 (cargo work)、貨物記錄 (cargo record)、油類記錄 (oil record)、動態 (車鐘記錄) (movement (bell book))、羅經誤差記錄 (compass error)、夜航命令 (night order)、無線電通信記錄 (radio)、醫療記錄 (medical)、工作/休息時間記錄 (hours of work / rest)、垃圾處理記錄 (garbage record)。

日誌類記錄草稿：

這些文件在進行抗辯時可能會非常重要，因此需要一直保留。

技術方面的記錄：

船殼、主機、輔機、甲板機械、貨艙、貨物裝卸設備、安全設備、塗層的檢查、檢驗、修理和保養記錄，計畫保養記錄 (planned maintenance records)、船級檢驗狀態報告 (class survey status reports)。

操作記錄：

穩性和應力計算（Stability and stress calculation）、水尺測量（draught surveys）、積載（stowage）、繫固／綁紮（securings / lashings）、壓載（ballasting）、加油（bunkering）、測深（soundings）、貨物溫度（cargo temperatures）、通風（ventilation）、貨艙清潔（hold cleaning）、貨艙污水泵記錄（cargo hold bilge pumping records）、油艙清洗（tank washing）、航程計畫（passage plans）、天氣（weather）、安全會議（safety meetings）、航次指示（voyage instructions）、航線建議（routing advice）、訊息（messages）、岸上油泥處理收據（receipts for the disposal of sludge ashore）。

航行記錄儀 & 電子海圖顯示與資訊系統（ECDIS）資訊：

航行記錄儀（VDR）、簡易型航行記錄儀（S-VDR）、ECDIS記錄。

如果某類事故（例如碰撞、擱淺、財產損害）涉及VDR和ECDIS的記錄，對該記錄資訊及時進行保存避免其被覆蓋非常重要。之後還應立即備份。

列印件：

回聲測深儀（Echo sounders）、航向記錄儀（course recorder）、衛星定位（GPS）、航政電訊（Navtex）、氣象傳真（weather fax）、強化群呼訊息（EGC messages）、輪機車鐘資料記錄儀（engine telegraph data logger）—— 列印件均應標注日期和時間。

正式報告：

船公司、安全管理系統（SMS）及其他法定要求的針對意外和事故的報告。

證據的重要性 (續)

海事報告：

雖然海事報告的證據價值在世界各地並不一致，但做出海事報告，並保留延伸或做出進一步海事報告的權利，總比不做要好。海事報告在某些地區可能需要進行公證，在此情形下，協會聯絡處可向船長說明當地的要求。如果收到需要簽收的海事報告，應使用“在不影響權利、不承認責任的情況下收到文件”（“*received without prejudice and without admission of liability*”）或者“在不影響權利的情況下收到文件，謹為收訖憑證”（“*received without prejudice and for receipt only*”）這樣的措辭。

目擊證人：

應記錄每一位目睹意外或事故的人員（包括涉案的或受影響的人員）的詳細資料，包括他們離船後的聯繫方式。在徵得公司同意之前，不得對目擊證人進行紀律處分，也不得在沒有得到公司或協會授權的情況下，獎勵目擊證人以獲取證據。

證詞陳述：

這可能是事故發生時所做的說明，或由協會指定的律師等提取的正式證詞陳述。在做證詞陳述之前，應先徵詢協會當地聯絡處的意見。

在未得到公司事先同意之前，不得向第三方索賠人或其代表做出任何證詞陳述。

電子證據：

每艘船舶都應配有可供使用且電量充足的數碼相機或類似設備。拍攝的照片應盡可能為最高畫質。錄影也會有幫助。相機既可以用於記錄損害及相關情況，也可以用於證明良好實務作業（例如，正確的貨物積載、正確佈設舷梯），這樣的照片可以幫助協會進行抗辯。如果船舶配有閉路電視監視系統（CCTV），能確定案件情況的

影像應予以保存和備份。同樣，電子鑰匙通行卡和（如果為客輪）支付系統的數據對於確定事故發生之前船員和乘客的動態能起到作用，應保存以備查看。

其他證據：

應保留出問題或受損的設備、有缺陷的部件、受損或受污染貨物的樣品，並適當標記和存放，以防止其變質、銹蝕或丟失。

在可行的情況下，應將必要記錄通過電子郵件發送給公司。如果文件過大，則應將其存入磁片或存儲卡中，儘早寄送給公司。

檢驗人、專家和律師

如果發生可能引起索賠的事故，協會或協會當地聯絡處在收到通知後，可能會指定獨立檢驗人、專家或律師與船員聯繫，並登船進行調查。

其他對方，尤其是可能對公司、船舶和/或船員提出索賠的對方也可能試圖這樣做。為避免事故的敏感資訊錯誤外泄，應採取以下防範措施：

- 查驗每位登船人員身份
- 查明他們登船原因
- 確定他們由誰指派、代表誰的利益
- 如果檢驗人、聯絡處、專家或律師是由協會指派（或代表協會工作）：
 - 盡可能給予協助
 - 提供所需的所有文件和資訊
 - 允許提取證詞陳述
 - 允許拍照
 - 遵守有關對外資訊揭露事宜的建議
- 對於不是代表協會利益的檢驗人、專家或律師，除非得到船公司或協會當地聯絡處的許可，否則不允許其登船。如果得到該許可：
 - 儘量安排由協會指定的專家與其一同登船
 - 確保一名甲級船員全程陪同對方代表
 - 通知所有人員不得討論事故細節
 - 限制其進入我方享有合法利益的區域
 - 限制其對直接相關的區域或物品拍攝照片
 - 除非得到船公司或協會聯絡處的指示，否則不允許其查看船舶日誌、文件或記錄。

如果不確定檢驗人、專家或律師是否代表協會，或者如果需要指導意見或專業幫助，請立即聯繫協會當地聯絡處。

除非得到公司或協會的明確指示，否則在任何情況下船長均不得承認責任。

載貨證券

載貨證券(以下簡稱“提單”)是海運業中最重要的文件之一，因為其不僅是貨物已裝船或已收貨待運的收據，也通常是船公司與貨主之間運送契約的證明。最重要的是，提單通常還是證明貨物所有權的單據。

以下內容概述了船長和大副在被要求出具或簽發大副收據和提單時，或者授權第三方代表船舶簽發提單時，應謹記的關鍵問題。此外，還包括被要求無提單放貨或提單隨船的情況。

提單內容

船長或大副為保證船公司和他們自身的利益，在簽發大副收據和提單前，應檢查二者確保其內容正確記載。如果授權第三方（例如代理或傭船人代表）根據大副收據簽發提單，船長應特別留意，確保大副收據上的資料準確無誤。

提單和大副收據上的日期

兩份文件上都要寫明，貨物在某一特定日期裝船或“收貨待運”。“收貨待運”表明船舶已經有效控制貨物。在這兩種情形下，提單上顯示的日期必須是貨物真實的裝船日期或者貨物開始處於船舶控制之下的日期。如果提單或大副收據上記載其他日期，應立即詢問公司意見。提單或大副收據上的日期錯誤可能導致公司承擔高達貨物全部價值的責任，且這種責任不屬於承保範圍。

貨物重量和數量

船長或大副應確保大副收據和提單上記載的貨物數量（既包括重量，也包括件數或單位數）與理貨單、過駁清單、水尺檢驗、空距計算以及其他類似記錄中船方自己的數據一致。如果船方自己的資料與大副收據和提單上記載的數據不同，應立即通知公司。未得到公司答覆之前，不得簽發或授權他人簽發該文件。

在某些情況下，尤其是針對散貨，可以在大副收據和提單上加注“據稱是……, 重量和數量未知”（“said to be……; weight and quantity unknown”）或“據稱重……, 重量和數量未知”（“said to weigh……; weight and quantity unknown”）這類措辭。但沒有事先得到公司的准許之前，不得這樣做。

貨物種類

貨物應與大副收據和提單中所述種類相一致。如有任何疑問，不應簽發或授權簽發文件，應立即聯繫公司。

貨物狀況

大副收據和提單通常寫明已裝船或收貨待運的貨物“表面狀況良好”。該措辭表明，在船長看來，貨物的外表狀況良好，沒有受損。如果貨物的表面狀況不佳，或者似乎有受損情況，則不能簽發或授權簽發大副收據和提單，應立即通知公司。如果無法與公司取得聯繫，船長或大副應確保大副收據和提單上準確記載貨物的外表狀況。僅在大副收據上記載貨物的外表狀況是不夠的。

提單和大副收據上的其他條款

確保提單與傭船契約條款相符是很重要的，尤其當使用特定格式或傭船人自己的標準格式提單時更是如此。如有任何疑問，不應簽發或授權簽發大副收據和提單，應立即聯繫公司。

授權代理簽發提單

如果傭船契約允許代理代表船長簽發提單，船長應書面指示代理根據大副收據上的資訊簽發提單。船上應保留該指示的影印本。會員如有需要，可以從協會處獲取此種指示的標準措辭。

載貨證券 (續)

補償承諾書

船長有時會被要求在與事實明顯不符時簽發或授權簽發注明貨物表面狀況良好的大副收據或提單，或在大副收據或提單上記載不正確的裝船或收貨待運的貨物數量，或不正確的日期。為此，提出要求的人可能會向船長表明其會提供補償承諾書。該類補償承諾書通常無甚用處，接受補償承諾書甚至可能意味著船長會被視為參與欺詐。因此，船長不得接受補償承諾書，應立即聯繫公司。

船長持有的正本提單

有時船公司與傭船人或貨主可能會約定由船長隨船保留一份正本提單並據此交貨。在這種情況下，需要在提單中表達這一安排。在簽發或授權簽發提單之前，船長應聯繫公司，請示提單中應如何記載具體內容。

未提交正本提單

未憑正本提單放貨可能導致公司因錯誤交貨而面臨高昂的賠償責任，而且該責任不在承保範圍內。應拒絕在這種情況下交付貨物，並立即聯繫公司。

協會聯絡處

協會當地聯絡處對簽發大副收據和提單時相關的問題比較清楚。如果無法與公司取得聯繫或需要任何建議，可聯繫當地的聯絡處以尋求協助。

貨物

貨物狀況、滅失和損壞的證據

船方有義務妥善照管貨物，並盡可能確保交貨時的貨物狀況與收貨時一樣。這意味著，如果貨物的裝載、積載或卸載方式不當，或者貨物作業沒有得到妥善管控，或者貨物在運輸過程中未得到充分照顧，船方可能會因貨物的損壞或滅失而承擔責任。有關貨物搬移、繫固和監控等所有作業的文件均應齊備，這至關重要，請注意如果無法提供適當的記錄可能導致無法抗辯索賠請求。由於索賠人經常試圖要求船方對於其實是發生在岸上的貨物損壞和滅失承擔責任，因此保留準確記錄的重要性顯而易見。

同樣，索賠人經常會指稱船方存在缺陷。儘管所謂船方不“適航”或不“適貨”的主張往往是毫無依據或言過其實，但船方仍應證明其在船方離港前已盡“適當注意”義務使船舶適航適貨。請會員特別注意這項義務的重要性。船上人員在確保留存適當證據以證明船方適航適貨這些方面，扮演了重要關鍵性的角色。

詳細的技術性和操作性記錄是此類證據中很重要的一部分。這可能包括為使船方處於良好狀態（例如，船殼、船機和設備、貨艙、貨油艙、裝卸設備）而進行的檢測、檢查、檢驗、修理和保養的記錄，以及證明船方的配員、供給和作業符合法規要求和標準行業慣例的資料。

在任何情況下，一旦貨物發生損壞或滅失，可能需要以下資料：

- 損壞或滅失貨物的詳細資料（例如，商品名、體積、數量、標記，編號、託運人、收貨人、裝貨港、卸貨港）
- 託運人出具的貨物報告、測試證書、物質安全資料表（MSDS）記錄，以及由託運人/傭船人提供的其他貨物資料影印本
- 關於損壞或滅失如何發生的說明（根據具體情況，可能包括裝卸損壞報告）
- 任何產生影響的因素（例如，包裝不當、偷竊行為、天氣）的全面詳細說明。以天氣為例：
 - 遇到惡劣天氣次數、嚴重性和其他任何不尋常的狀況
 - 船舶構造、船機和設備受損情況的詳細資料

貨物 (續)

- 如果當地有要求，記載惡劣天氣詳細情況的航海日誌影印本應經當地港口當局簽證，並附在海事報告之後。請諮詢協會當地聯絡處或直接諮詢協會，是否有必要進行此類簽證。
- 事先和/或在最初發現問題時採取的減損措施
- 記錄船舶狀況（例如，貨艙、艙蓋、貨物裝卸設備、貨油艙）、貨物作業、港口狀況、積載、繫固、受損貨物以及天氣的相關照片和/或錄影。
- 積載圖和積載指示以及綁紮、繫固和墊艙安排的詳細資料
- 貨物利害關係人聲稱的導致貨物損壞的任何部件（例如，艙蓋、閘門、管道、貨物裝卸設備、綁紮）的檢查，修理和保養記錄。
- 已簽發、遞交和/或收到的海事報告影印本
- 相關通訊記錄（例如，涉及船東、傭船人、託運人、代理、碼頭裝卸工人）
- 在船上和/或送到岸上的貨物樣品的詳細資料
- 在船上和/或送到岸上的任何狀況不良或斷裂的綁紮設備、起重裝置或裝卸設備、固定裝置、繫固裝置、墊艙物料或板架的詳細資料。

根據船舶類型和貨物損壞或滅失原因的不同，可能需要其他證據。以下查核單並非面面俱到，但可以作為通用指導。船舶日誌記錄中可能包含很多資訊，應提交相關頁的影印本。當地可能要求港口當局對相關船舶日誌記錄的影印本進行做簽證。請諮詢當地聯絡處或直接諮詢協會是否需要做簽證。

裝貨前記錄

- 貨艙準備（例如，貨艙清潔，貨油艙清洗，惰化處理，管道沖洗，除氣，熏艙，冷凍貨櫃預冷）

- 常規測試（例如，艙底水吸入管，進水探測器，艙蓋、活蓋小艙口和通風口閉合的水密性測試，貨艙周圍壓載艙壓力測試，泵功能測試，煙霧探測、製冷、消防、惰氣以及通風系統檢測）
- 設備檢查（例如，貨艙照明，梯子，綁紮材料，繫固設備）
- 船員進行的檢查（例如，艙蓋密封和繫固裝置，貨艙殼板、肋骨、舷牆和艙底板，貨艙塗層、絕緣，艙壁護條）
- 聯合檢查和第三方檢查（例如，傭船人、美國農業部（USDA）、澳大利亞檢疫檢驗局（AQIS））
- 裝貨前貨物損壞批註和裝貨前檢驗文件（請見本節最後一段“鋼材”）
- 從託運人/傭船人處收到的任何指示文件

貨物監控記錄

- 航海日誌記錄
- 日誌記錄草稿
- 艙底水測深，包括泵出的記錄
- 壓載水測深，包括在途中載入或清空壓載艙記錄
- 燃油測深，包括駁油記錄
- 溫度（貨艙、貨物、海水和空氣）和濕度記錄
- 冷凍貨艙的溫度和除霜記錄
- 冷凍貨櫃的溫度記錄，包括溫度記錄卡和電子記錄/下載數據
- 熱敏貨物毗鄰油艙內的燃油溫度
- 每個貨艙的氣體濃度
- 每個貨艙的通風記錄

貨物 (續)

- 貨艙充惰氣和通風記錄
- 貨物巡視以及綁紮/繫固和密封設備的檢查
- 天氣報告/警報和任何氣象定航資訊文件

裝卸記錄

- 積載圖和穩性計算
- 符合法定要求的詳細情況（例如，國際海運固體散貨規則（IMSBC Code）、國際海上危險貨物規則（IMDG Code）
- 貨物艙單
- 如果運輸乾散貨，應拍攝有關於“圓桶”測試結果的照片
- 初步貨物裝卸作業計畫時間表和打/排壓載水計畫
- 每個貨艙的工作時間（根據具體情況，可能包括艙蓋開/關次數、泵率、空距數據等）
- 遇到的天氣，包括因降雨導致的作業暫停和艙口關閉
- 預防降雨而採取的措施（例如，雷達觀測前方降雨、為迅速關閉艙蓋而採取的措施）
- 壓載水作業詳細資料，包括每個壓載水艙作業的起/止時間
- 遵守安全預防措施的詳細資料，尤其針對危險品貨物
- 裝卸工人和/或船員進行的綁紮、繫固和墊艙作業情況
- 遵守船舶貨物繫固手冊要求的詳細情況
- 綁紮材料的最大繫固負荷（MSL）證書和焊接點非破壞性測試（NDT）證書
- 從貨方監督人處收到的指示和要求
- 大副收據和提單影印本，包括完整的適用條款，根據具體情況，可能還需授權簽發提單的對方的詳細資料

- 裝卸準備就緒通知書、事實陳述、裝卸工人工作時間表的影印本
- 水尺測量影印本
- 理貨單，包括任何不同意見的詳細情況

甲板（艙面）貨

不應將貨物裝載在甲板上，除非(a)託運人書面明確同意在甲板上裝載貨物並自願承擔風險，而且在提單中記載該內容，或(b)提單中包含“自由條款”授權運輸甲板貨，但前提是(i)該貨物根據慣例可作為甲板貨運輸，(ii)各方當事人均熟悉該慣例，以及(iii)本次貨物適合作為甲板貨運輸。如果船長對某種貨物作為甲板貨運輸有疑問，應徵詢公司或協會當地聯絡處。

貨損檢驗

在某些地區，指定的檢驗人可能需要得到當地法院的批准才可進行貨損檢驗，或者當地法院會直接指定檢驗人。協會當地聯絡處可以向船長說明，法院指定檢驗人登船是否為當地慣例。

重要內容：鋼材裝船前檢驗

鋼材是敏感性商品，也因此導致許多索賠案件。為維護船方利益，協會要求有經驗的檢驗人在裝貨前記錄成品鋼材貨物的表面狀況，檢查其積載和繫固安排，並在必要時幫助船長在大副收據和提單上做必要註記。準備裝載鋼材貨物之前，船長應聯繫公司，以確認已經指定檢驗人代表船東進行裝船前鋼材檢驗。

碼頭裝卸工人所致損害

如果因碼頭裝卸工人造成船舶受損，應立即採取措施以確保正確記錄和通知損壞情況，同時要確保責任人安排修理和/或支付修理費用。在許多備船契約中，尤其是論時備船契約，契約中會約定應在碼頭裝卸工人造成損害或損害被發現後24小時內通知備船人和碼頭裝卸工人。如果沒能履行該義務，船公司可能要自行承擔修理費用。

如果因碼頭裝卸工人造成船舶受損，船長應：

- 立即口頭和書面通知碼頭裝卸工人，並在航海日誌中進行適當記錄。
- 準備一份書面報告，具體說明損壞情況，並要求碼頭裝卸工人和備船人承擔責任。報告應盡可能涵蓋以下內容：
 - 事故發生的日期、時間和港口/位置
 - 導致事故發生的環境狀況
 - 船舶損害情況的具體說明
 - 造成損害者和目擊者的姓名和聯繫方式
 - 事故發生時的天氣狀況
 - 損害情況示意圖和照片
- 如果損害的嚴重程度使船級或船舶安全完成剩餘航程的能力受到影響，在報告中應要求立即在港口或損害發生地對船舶進行修理，且該項修理應達到船公司及其檢驗人滿意之程度。
- 確保碼頭裝卸工人、備船人、代理人 and 船公司在24小時內收到報告。

如果損害輕微，不影響船級和船舶安全完成剩餘航程的能力，可與備船人達成推遲修理的約定。在這種情形下，應在離租檢驗報告中寫明所有有待修理的項目。在進行修理時，若備船人有意願查看，應邀請其到場。

船舶卸貨後，船上人員應檢查船舶是否有隱藏的或之前沒有發現的碼頭卸貨工人所致損害。如有任何發現，應立即口頭和書面通知碼頭裝卸工人、備船人和船公司。

應使用數碼相機或類似設備，盡可能多地拍攝有關碼頭卸貨工人所致損害的照片，並將其作為離租檢驗報告或其他書面損害記錄的附件。如遇到任何困難，應諮詢船公司，並可聯繫協會當地聯絡處以尋求幫助。

碰撞和財產損害

報告、收集和保存證據

碰撞或財產損害事故的初期階段至關重要，因此包括以下資訊在內的初步報告應緊急遞交給公司和協會當地聯絡處。協會一旦收到事故通知，會對情況作出評估，並啟動必要的調查和保護措施。

本章中所稱“碰撞損失”是指船舶和船舶間的碰撞，無論當時船舶是否處於繫泊或錨泊狀態。“財產損害”是指與固定或浮動式物體（FFO），例如碼頭、貨吊、浮標、管線、電纜、橋樑和浮動倉儲設施發生的觸碰。船舶或財產遭受的浪損也屬於此類損失。

碰撞以及與FFO觸碰而導致人身傷害、財產損害或海洋污染，應該都被視為可能造成嚴重後果的事故。除非立即指定協會檢驗人對損害原因和程度進行調查和記錄，否則將難以對此類事故引起的索賠進行抗辯，而此種索賠有可能被誇大甚至毫無理由。

- VDR 和ECDIS資料，請會員特別注意這些記錄的重要性，保存後應立即備份
- 事故發生的日期、時間、地點以及事故類型
- 其他船舶資料和/或受損財產的詳細資料
- 傷亡人員的詳細資料
- 其他船舶或財產受損的表面範圍和嚴重程度
- 貨損的詳細資料
- 事故導致污染的詳細資料
- 導致事故發生的事件概述
- 事故發生前，船舶航向、船位、操縱、主機運行、速度、信號、通訊、駕駛台和機艙人員構成等詳細資料
- 如果發生碰撞，估計的碰撞角度
- 船舶航程計劃影印本
- 已知或懷疑的事故原因和共同作用因素說明，包括示意圖
- 天氣和海浪狀況

碰撞和財產損害 (續)

- 負責引航的引水人、拖輪船員、小艇船員、清污承包商、其他第三方和任何獨立目擊證人的詳細情況
- 根據SMS填寫的事故報告表影印本
- 遞交給當地、國家主管機關或船旗國管理機關的事故報告影印本
- 收到和發出的海事報告影印本。如果收到需要簽收的異議聲明書，應使用“在不影響權利、不承認責任的情況下收到文件”（“received without prejudice and without admission of liability”）這類措辭
- 船舶航海日誌和輪機日誌影印本，包括其草稿本/工作日誌
- 在事故發生前不久、事故過程中或事故發生後立即拍攝的照片、錄影或CCTV 影像

發生嚴重事故後，船長、駕駛台和機艙內的所有人員以及任何在船目擊者應儘早做出個人報告，還應注意他們之後可能還需要接受正式詢問調查並做出證詞陳述。應保留所有報告、計算、示意圖和海圖的草稿本，因為這些文件可能會起到重要作用。

除了回答警方、當地海事機關或船旗國管理機關的正式詢問外，在船公司、協會或協會當地聯絡處對初步報告進行評估之前，船上人員不得回答其他人有關事故的問題。

不要試圖隱藏或塗改證據，即便證據顯示船舶有疏失，因為事故調查者需要查清事實。而且在很多地區，篡改證據會被認定為刑事罪行。

考慮到事故的嚴重程度和複雜程度，還可能需要以下資料：

- 船員、引水人和其他人員（視情況而定）的證詞陳述（通常由指定的律師代表船方提取證詞）
- 事故後進行的酒精和/或毒品測試結果
- 說明損害程度和事故如何發生的圖紙、示意圖、照片和/或錄影

- 事故當時使用且帶有位置標繪、標注和修正記錄的海圖原件，**不得做任何添增或塗銷**
- 船上所有航海書刊清單及其版本日期和修正記錄
- 日誌原件（例如，海事日誌、航海日誌、輪機日誌、工作日誌），**所有內容都應準確、完整**
- 記錄原件（例如，動態（車鐘）記錄，草記標注），不得做任何添增或塗銷
- 列印原件（例如，航向記錄儀、回聲測深儀、雷達標繪、輪機車鐘數據記錄儀）
- 通訊記錄，包括使用特高頻道（VHF）進行聯絡的次數、內容及所用頻道

人身傷害

報告、收集和保存證據

為維護船上每個人的利益，應確保時刻遵守安全操作程序，儘快發現並消除可能導致人身傷害的潛在危險。

因地面濕滑、舷梯設置不當、照明不足、危險標誌不清、開口處無人守衛或甲板凌亂造成的滑倒、絆倒和跌落是在船上最常見的事故類型。保持警惕和有效管理非常有助於減少此類事故。

每起事故都會產生一定影響。受傷的船員可能因無法有效執行職務，而影響了船舶安全操作。如果乘客、碼頭裝卸工人、來訪者或承包商人員受傷，可能導致高額索賠。因此，應採取預防措施以確保船舶不會承擔不合理的責任。

在所有人員傷亡案件中，尤其是涉及美國的案件，無論受傷人員是船員、乘客、碼頭裝卸工人、來訪者還是其他第三方，都應立即聯繫協會當地聯絡處。應立即將事故的詳細資訊告知聯絡處，並嚴格遵守他們提出的建議。

應根據船舶安全管理系統的要求，任何涉及人身傷害的事故都應予報告和調查。

如果因機器或設備故障造成事故，該故障部件應始終在船保留，以便之後可能由專家進行檢查和測試。

根據要求，應收集以下資訊，遞交給船公司、協會當地聯絡處或直接遞交協會：

- 受傷人員詳細資料
- 事故日期、時間和地點
- 事故發生時受傷人員正在從事的工作或進行的活動的詳細資料
- 從醫療專家所得的任何建議詳情
- 傷害性質和程度
- 受傷人員親屬的詳細資料
- 提供的急救或治療的詳細資料

- 事故發生的環境和根本原因（盡可能查明）
- 事故發生時的重要情況（例如，天氣、照明）
- 事故發生地，包括相關設備的圖紙、照片、錄影或CCTV 影像
- 遞交給當地、國家主管機關，或船旗國管理機關的事故報告影印本
- 受傷人員移離事故現場的方式、時間以及在誰的幫助下離開的詳細資料
- 有關受傷人員本身關於事故發生的參與行為和/或第三人可能的疏失行為的詳細資料
- 受傷人員所做的證詞陳述（如適用）
- 事故當時有效的工作許可影印本（如適用）
- 受傷人員在事故當時佩戴或使用的個人防護裝備的詳細資料
- 事故發生前數日受傷人員工作或休息時間的詳細資料
- 在事故發生後進行的酒精或毒品測試報告
- 可能影響受傷人員的先前身體狀況的詳細資料
- 受傷人員服用的藥物的詳細資料
- 以前曾發生涉及該受傷人員的事故詳細資料
- 能夠準確描述事故發生經過的證人做出的證詞陳述，對於證人的證詞，應謹慎判斷，尤其是對那些記憶力或動機值得懷疑的人所做的證詞，為了建立可信度，應避免不同證人的證詞上出現相類似的措辭
- 所有目擊證人的姓名和盡可能詳細的聯繫方式
- 所有海事日誌、航海日誌、輪機日誌和工作日誌（如存在）記錄，以及草稿本，**所有內容必須準確完整**

人身傷害 (续)

- 聲稱作為傷者代表的人員資料
- 相關檢驗報告影印本

由於經常出現人身傷害事故發生後很長一段時間才收到索賠的情況，因此對於所有人身傷害事故，即使是不太可能造成損傷的小事故，也應根據船舶安全管理系統的要求進行報告、調查和保存文件記錄。如果沒有詳細準確的記錄，很難確定這種索賠是否屬實。

海洋污染

報告、收集和保留證據

環境保護是全球關注的問題，很多國家的政策是“污染者付費”。因此，海洋污染事故導致的經濟後果非常嚴重，罰款、清污費和第三者索賠佔據了很大比例。無論污染事故看起來有多麼小，在評估其影響時都應非常小心謹慎。根據污染物種類和事故地點的不同，經常出現與事故表面嚴重程度不相符的巨額、複雜索賠。因此，在當從事可能有潛在污染風險的作業時，所有參與人員都應熟知相關規定、程序和自身職責。

碰撞和擱淺通常容易造成重大油污事故。但大多數污染索賠是由於船舶在裝燃油或貨油轉駁，或進行處置作業（例如處置艙底污水、燃油殘渣、污油、油泥），或在船上燃油轉換作業中發生溢漏油事故而造成的。在所有這類轉換作業過程中，應使用碳氫化合物轉換檢查清單或相類似的作業許可，該文件應構成安全管理系統的一部分。

“防止船舶污染國際公約”（MARPOL）（經修訂）多個附則涉及海洋污染規定，其調整範圍涵蓋油類、散裝和包裝有毒液體物質、生活污水、垃圾、貨物殘留物和空氣污染。油類記錄簿第1和第2部分、貨物記錄簿、垃圾記錄簿、貨物作業日誌、航海日誌和輪機日誌等文件在進行污染索賠抗辯時非常重要，必須要準確完整填寫並隨時更新。

油污事故除了可能招致巨額罰款外，如果有船員故意違反 MARPOL 公約的情況，甚至可能被追究刑事責任。

如果在船舶附近發現其他來源的油類，應立即通知當地主管機關和船舶港口代理。如果油類逐漸飄向船舶，應請求主管機關見證並記錄污染是來源於其他地方的這項事實。應在航海日誌中記錄所有相關資訊，包括最先發現溢油的人員、風和潮汐情況、同一海域其他船舶的詳細資料以及明顯的污染來源。如果可行，應對溢油進行採樣保留，以便將來進行比對分析，並對污染物、當時的環境、狀況進行拍照和/或錄影。

海洋污染 (續)

一旦發生污染事故，無論是真實發生，還是僅具有污染威脅，均應注意遵守船上油污應急計畫（SOPEP）、船上海洋污染應急計畫（SMPEP）和/或船舶應急計畫（VRP）等程序中規定的措施。應立即通知協會當地聯絡處，以便及時採取措施保護船舶利益。聯絡處將會聯繫協會和地方主管機關，並在必要時委託檢驗人、清污承包商、律師和/或技術專家介入。**在沒有得到船公司或協會的授權之前，不得對事故原因或來源做出任何承認。**

應立即將以下資料提供給船公司、協會當地聯絡處或直接提供給協會，以便對事故嚴重性和應適當採取的應急措施進行評估：

- 事故發生的日期、時間和地點
- 已知或懷疑的事故原因
- 導致事故發生的事件經過概述
- 污染物類別、規格的準確資訊和污染物預估數量
- 天氣和海況
- 船舶和/或岸上人員為減少溢出污染物和清理污染物所採取的所有措施的詳細資料
- 污染程度，包括受影響海域、其他船舶等受影響財產的詳細資訊
- 根據SMS要求的格式填寫的事故報告表影印本
- 向當地、國家主管機關或船旗國管理機關提交的事務報告複印件
- 所有已通知對方的詳細資料

根據事故範圍和類型，在下一階段還可能需要以下資料：

- 所有涉案船員做出的證詞陳述（通常由指定的律師提取證詞）
- 演示事故如何發生的圖紙、示意圖、照片和/或錄影

- 所有海事日誌、航海日誌、輪機日誌和工作日誌記錄（視情況而定），以及任何草稿本，**所有內容必須準確完整**
- 相關油污記錄簿、垃圾記錄簿、貨物記錄簿、燃油轉換程序及其他類似記錄（視情況而定）的影印本
- 接收燃油和潤滑油的收據影印本
- 岸上接收油泥、廢水、油水、貨物殘留物和垃圾的收據影印本
- 託運人貨物報告、物質安全資料表（MSDS）和其他說明貨物是否被定義為對海洋環境有害物質（HME）、環境有害物質（EHS）或海洋污染物的文件影印本
- 所有通訊記錄影印本
- 污染物代表性樣品

船舶保安

根據國際船舶和港口設施保安規則（ISPS）的要求，隨時維持船舶保安。這包括登船監控、禁止非授權人員進入以及確保運輸貨物合法。由於涉及偷渡、海盜或毒品的事件可能導致重大索賠，因此船舶在高度危險區域時必須要提高警惕。

如果以下事項與船舶保安計劃有衝突，應以後者為準。

偷渡

遣返偷渡者有時候可能所費甚鉅，而且可能會產生罰款和其他高額費用，另外很難找到願意讓偷渡者下船的國家，尤其當他們沒有任何身份文件時更加困難。在開航前對船舶進行全面的防偷渡搜查是很重要的，因為在偷渡者登船的港口將其遣返上岸要容易得多。在船舶離港後，建議做進一步搜查，因為偷渡者經常在船舶開航不久後便出來尋找食物、水或者更為舒適的隱藏地點。應謹記，如果發現一名偷渡者，船上可能還藏匿有更多的偷渡者。

為減輕一旦出現有人成功偷渡上船而使船舶遭受的處罰，以書面方式記錄離港前後船上防偷渡檢查的詳細情況、檢查區域和船舶採取的其他安保措施是非常重要的。這些記錄包括多方面保安措施，例如舷梯值班安排、僱用額外保安人員、身份檢查、安全巡邏、起居艙室入口限制、照明安排，以及艙室、儲藏室和貨艙的鎖閉情況。

如果在開航後發現偷渡者：

- 以果斷但人道的方式對待偷渡者
- 應當搜尋檢查偷渡者是否有攜帶身份證明、武器以及毒品
- 應當搜查偷渡者被發現時的藏匿地點，以查找是否有藏匿起來的身份證明、武器以及毒品
- 如果發現身份文件，應將其保管在船上安全處所，防止遭受破壞
- 如果無法進行嚴密監視，應將偷渡者禁閉在安全且牢固的地方

- 應當為偷渡者提供充足的食物和水
- 不得強迫偷渡者在違反其意願情況下工作
- 不能與偷渡者簽署僱傭契約
- 應個別詢問偷渡者，以查明：
 - 姓名
 - 出生日期以及出生地
 - 國籍
 - 地址
 - 近親的聯繫方式
 - 登船的港口、日期和時間
 - 偷渡客如何登上船舶
 - 藏匿地點
 - 計劃目的地

以上資訊連同偷渡者的照片和身份文件影印本應立即遞交公司、協會或協會當地聯絡處（根據公司程序），以便啟動遣返作業。

海盜

關於海盜襲擊以及最危險區域的最新作業，可從設在吉隆坡的IMB海盜報告中心處免費索取。該中心電話：+60 3 2078 5763，傳真：+60 3 2078 5769，電子信箱：imbkl@icc-ccs.org 或 piracy@icc-ccs.org，網址：www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre。此外，IMB海盜報告中心還在國際海事通訊衛星C系統（Inmarsat C）安全網上播報每日狀態和警告資料，並提供24小時反海盜熱線服務，電話：+60 3 2031 0014。

船舶保安(續)

前往曾有船舶受襲區域前，公司保安員（CSO）和船舶保安員（SSO）應根據最新的資訊進行風險評估。他們應確保船員已經全面瞭解該風險，且曾舉行過防禦海盜演習。在“防禦海盜最佳管理實務”（BMP）所涵蓋的高度危險區域航行時，應時刻嚴格遵守該手冊最新版本所列載的防禦措施。

當航行在有防禦海盜的海軍巡邏區域，船舶在進入該區域前應向有關協調中心提交計劃航程的詳細資料。船舶應盡可能加入到護航隊伍中，並聽從有關位置報告、航行通道、時間和船速的官方建議。

有關防禦海盜措施，應將下列各項列入考慮：

- 安排額外值班和瞭望人員
- 使用望遠鏡和雷達保持認真瞭望
- 縮短值班和瞭望時間以儘量避免疲勞作業
- 使用消防軟管、鐵絲網和安全格柵作為有形抵抗工具，結合被動式防禦措施，例如夜間光照、聲音設備、偽裝“高壓”警示和“假人”瞭望
- 使用壓載水泵向甲板注水，在船邊形成水幕
- 運行額外機械設備，例如額外的發電機和操舵電機
- 關閉所有通道口，但要確保緊急通道出口可以使用
- 準備一個安全的內部艙室，如果襲擊者登船，可以作為船員的避難處所

根據“國際海上人命安全公約”（SOLAS），船長可以根據情況關閉自動辨識系統（AIS）信號發射源。但是，夜航時航行燈還是要保持開啟。船長應謹記，人身安全是最重要的，不得讓船員冒不必要的風險。

如果出現海盜襲擊，應採取以下措施：

- 拉響海盜襲擊警報
- 確保擔任非重要職務船員前往安全集合點或避難處所

- 向附近海域的海軍協調中心、船公司和船旗國管理機關發送事先擬妥內容的訊息。
- 啟動船舶保安警報系統 (SSAS)
- 根據情況，通過VHF、數位選擇呼叫系統 (DSC) 和/或國際海事通訊衛星C系統(Inmarsat C)發送遇險信號
- 盡可能提高船速並作小幅度轉向，請注意，大幅度轉向會導致船速下降
- 啟動船舶防禦措施，並再次確認所有外部通道全部鎖閉
- 持續鳴笛，警告攻擊者本船已注意到他們的存在且正在相應地採取行動
- 開啟AIS (如果之前曾關閉)

如果夜間遭遇海盜襲擊，在附近海域有海軍巡邏的情況下，打開甲板燈會方便海軍找到船舶。

一旦襲擊者成功登船，若尚有充裕時間，應向海軍、船公司和船旗國管理機關發送進一步資料。除非所有船員都安全轉移到避難處所內，否則為了減少發生暴力的可能性，不建議採取反抗和正面衝突措施。保持冷靜、接受襲擊者的要求將有可能縮短襲擊者在船停留的時間，儘早恢復船舶的完全掌控權。如果可行，船舶應避開其他船舶，並在安全狀態下讓主機停轉。船員可以盡可能地記住襲擊者的詳細資訊，並在事後彙整資訊的方式為打擊海盜提供側面協助。

如果軍隊人員登船，船員應臥倒在甲板上，雙手抱頭，雙手放在可見位置，手中不要持有任何東西。請注意，軍隊人員在識別出襲擊者之前，可能會將船員聚集控制起來，而且還要注意，軍隊人員執行任務時所使用的語言可能並非英文。任何情況下都不得使用閃光燈拍照。船員在整個過程中應充分配合軍隊人員。

發生襲擊之後，或者如果發現可疑船舶，應根據情況，向海軍協調中心 (如有)、船公司、船旗國管理機關、相關海上救援協調中心 (MRCC)、IMB海盜報告中心以及協會發送以下資料：

- 船名、IMO編號、船旗、呼號和Inmarsat電話號碼

船舶保安(續)

- 事故位置、日期和時間（世界標準時間）
- 船舶類型、總噸位、載重噸、船速和乾舷
- 船公司名稱和聯繫方式
- 在船人員數量和國籍
- 上一出發港口、目的地和船上貨物詳細資料
- 引述船舶最初發送的通知報告或海盜警報資料
- 遭遇襲擊時，船舶是在航、錨泊還是繫泊
- 天氣狀況的詳細資料（例如，風速、風向、湧浪、浪高）
- 事故的詳細資料：
 - 襲擊類型，未遂還是成功
 - 襲擊小艇靠近的詳細情況和襲擊方法
 - 襲擊小艇之描述
 - 襲擊者人數及簡單描述（例如，外貌、語言和使用的武器）
 - 襲擊持續的時間
 - 襲擊者是有侵略性的（aggressive）還是暴力的(violent)
 - 船舶採取的行動
 - 襲擊後果（例如，受傷、損害、物品失竊）
 - 在事故中是否拍攝了照片
 - 最後觀察到的涉案小艇的動向（例如，日期、時間、航向、位置、船速）
 - 已通知的單位
 - 當地主管機關採取的措施
 - 是否需要幫助
 - 習慣使用的通訊方式（例如，VHF, HF, 衛星電話, 郵件）
 - 報告日期和時間(世界標準時間)

毒品

如果岸上主管機關在船發現毒品，無論該毒品是第三方放置的或是船員走私的，都可能導致巨額罰款、船期延誤，甚至在某些地區還可能會遭致刑事處罰。為降低此類風險，應定期由訓練有素的船上人員對船舶進行徹底的毒品搜查。**應在船舶日誌中記錄所有毒品搜查和其他反毒品預防措施的詳細資料。**

SMS 和/或船舶保安計畫中通常會規定船舶在搜查中發現可疑物品時應採取的措施。如果船公司已經與特定國家簽署了反毒品合作協議，可能還須要符合其他要求。在沒有明確指導的情況下：

- 應立即通知船公司、岸上主管機關、協會或協會當地聯絡處，**如果船舶在航行中發現毒品，應在駛入下一目的港國家的領海之前進行通知**
- 如果可以，應拍攝照片記錄可疑物品和其原本放置的地點
- 在提取可疑物件時，應有見證人在場
- 儘量不要碰觸包裝材料，因為或許可以從上面取得原指紋
- 沒有佩戴手套的情況下，不要碰觸物質本身，因為一些毒品可能會被皮膚吸收
- 佩戴面罩避免吸入物質，事後將手洗淨
- 不要品嚐可疑物質
- 將可疑物質遠離熱源（例如，香煙、燈泡、熱管線）
- 將可疑物質和包裝材料鎖在安全地點內，如有必要，應有人看守
- 在船舶日誌中記錄發現毒品和隨後採取措施的詳細資料（例如，日期、時間、位置、毒品放置地點、物質描述、估計數量、發現毒品的人員姓名、目擊者、已通知的單位），隨後再做出一份完整的書面報告
- 當船舶停泊後，在主管機關完成調查前，所有人員不得離開船舶

在某些國家，可能有必要進行水下檢查，因為毒品可能會被附著在船殼上或放置在舵杆空隙內。會員如需這些國家的詳細資料，可連結協會網站www.westpandi.com，在搜索欄中輸入“毒品”一詞進行查詢，或者直接聯繫協會。

加油糾紛

出現加油糾紛通常有兩個原因；一是因加油數量產生糾紛，二是因添加的燃油不適合或不合規格而產生糾紛。如果發生這種情況，最重要的是採取措施以保護船舶利益。

數量

完成加油後，應使用一切可行方法儘量準確地確定加油數量。如果船舶測量的數字少於供油方提供的數字：

- 不要簽收供油方提交的燃油收據
- 對燃油收據上的數據進行修改，寫明船舶自己測量的燃油量
- 立即將差量情況通知給所有對方（例如，燃油供應方、船公司、傭船人、代理）
- 如果在發現差量之前已經簽收了燃油收據，應將差量情況立即通知燃油供應方和所有對方（有些燃油供應合同中規定差量通知應在24或48小時內做出）
- 將所有相關文件遞交給船公司或傭船人（視情況而定）

如果出現差量，船舶完成加油後在港口停留的時間越長，與燃油供應方成功達成協議的可能性將越大。如果船舶即將離港，燃油供應方可能會利用船長可能要盡速開航的壓力，在談判過程中為自己取得優勢。

品質

不合格的燃油可能導致違反硫含量限制的強制性標準，或造成燃油用量增加、船速損失，而且一些情況下可能造成船機或設備受損。一些燃油契約允許在7天內通知燃油問題，因此應儘早檢查燃油品質。

若要提高不合格燃油索賠的成功機會：

- 在加裝燃油前，檢查燃油交貨通知上的規格是否正確，是否符合發動機製造商的限制要求

- 在作業開始前，進行兼容性測試
- 如果可行，將載入的燃油裝入空艙內，不要和船上其他燃油混合
- 檢查燃油含水情況，以判斷是否符合適用的燃油標準
- 除了根據MARPOL公約的要求、以及燃油供應商和傭船人的需要提取的樣品外，至少還需要在加油過程中從總管中採集4個獨立樣品，最好使用連續滴注法
- 確保所有取樣均有現場見證，並由輪機長和燃油供應方共同簽署確認
- 對樣品進行封存，並標注採樣的日期、時間和密封序號
- 在樣品進行密封和簽字確認前，確保瓶子沒有被調換
- 至少將一份樣品送到岸上進行獨立化驗，如果可行，船舶應等待化驗結果做出後再開始使用該燃油
- 在該批燃油全部被順利使用完畢前，應至少在船上保留2份樣品
- 聽從化驗公司做出的有關燃油處理和使用建議

如果離港後發現燃油可能存在品質不合格的情況：

- 將問題立即通知所有對方（例如，燃油供應方、船公司、傭船人、代理）
- 儘量避免使用可疑燃油
- 將以下資料發送給船公司或傭船人（視情況而定）：
 - 燃油不符合必要規格的證據和跡象
 - 獨立實驗室之化驗報告（如存在）影印本
 - 燃油交付時裝入的液艙
 - 取樣方法和取樣點
 - 取樣時所處階段
 - 在液艙之間傳輸的燃油詳細情況
 - 可疑燃油使用的詳細情況

加油糾紛 (續)

- 空距記錄
- 燃油交付記錄/收據影印本
- 參與加油作業的所有船上人員姓名
- 燃油取樣見證人的姓名
- 所有相關通訊記錄

如果因不合格燃油造成船機或設備損害，應通知相關對方並且：

- 在船上保留受損部件，以便進一步檢查
- 最先發現損壞時應拍攝照片
- 確保留存的記錄包含：
 - 第一次使用該燃油的日期和時間
 - 儲存燃油的液艙
 - 之前是否使用過該批可疑燃油
 - 最初觀察到的現象和由誰發現
 - 為解決問題所採取的措施和由誰採取措施
 - 使用可疑燃油之前、過程中和之後的主機性能變化
 - 損失程度
 - 修理的詳細情況和由誰修理
 - 修理的範圍和費用預算，以及更換部件或徹底檢修的詳細情況

拖欠加油款

在某些地區，尤其是在美國，如果論時僱船人拖欠加油款，雖然船舶所有人不是加油契約的對方，但加油供應方仍有可能會對船舶行使留置權/優先權 (lien)。如果僱船契約中包含明確禁止僱船人對船舶行使留置權/優先權的條款，必須在加油開始前書面提示燃油供應方注意該條款。燃油收據也應註記載明，燃油費由僱船人負責，不得為索賠加油款而對船舶行使留置權/優先權。會員可從協會處獲取措辭適當之相關契約條款建議。

聯繫方式

西英倫船東責任保險互助協會（盧森堡）

倫敦（管理人）

West of England Insurance Services (Luxembourg) S.A.
Tower Bridge Court
226 Tower Bridge Road
London SE1 2UP
United Kingdom
電話: +(44)(0)20 7716 6000
傳真: +(44)(0)20 7716 6100
郵件: mail@westpandi.com

希臘（關聯辦公室）

West of England (Hellas) Limited
AktiMiaouli 95 - 1st Floor
185 38 Piraeus
Greece
電話: +(30)(210) 453 1969, +(30)(210) 451 1481
傳真: +(30)(210) 453 6685
郵件: mail@westpandi.com (via London)

香港（管理人）

West of England Insurance Services (Luxembourg) S.A.
1302 China Evergrande Centre
38 Gloucester Road
Wanchai
Hong Kong
電話: +(852) 2529 5724
傳真: +(852) 2529 9091/2865 0372
郵件: mail@westpandi.com (via London)

網址: www.westpandi.com

請會員注意，協會人員的電子郵件信箱編輯方式如下：名字.姓氏@westpandi.com



西英倫船東責任保險互助協會（盧森堡）

管理公司

西英倫保險服務(盧森堡)有限公司

註冊辦事處

31 Grand-Rue

L-1661 Luxembourg

G.D. Luxembourg

Phone: +(352) 4700671

Fax: +(352) 225253

Email: mail@westpandi.com

英國辦事處

Tower Bridge Court

226 Tower Bridge Road

London SE1 2UP

Phone: +44 20 7716 6000

Fax: +44 20 7716 6100

Email: mail@westpandi.com