

风险观察家

公元2023年6月号

BRITANNIA希腊办事处 与我们的团队相见欢

货舱进水事故增加

钢材处理与运输 损害防阻见解报告

BRITANNIA会员入口网站 全新功能

新加坡海峡 海盗与劫掠

货物通风日志 避免水损

IMSBC规则 有哪些改变?

理赔与法令 重要案例探讨



BRITANNIA P&I
TRUSTED SINCE 1855

编者的话



本协会持续推出系列报导，向读者介绍本协会位于世界各地的部门与办事处。本期将介绍我们的希腊团队，希腊办事处至今已成立五年。

希腊办事处的设立大幅提升本协会为该区域会员提供的服务水平，而本协会开发的另一项重要服务，则是近期引进的会员入口网站。若会员不熟悉入口网站的运作方式及其功能和优点，可参见第6页的提醒摘要。

货物理赔案件仍旧占了所有理赔案的大宗数量，我们的损害防阻团队特别探讨了近期遇到的问题，包括货舱进水及留存货物通风日志的重要性，同时介绍了近期发布、以钢材处理与运输为主题的《损害防阻见解报告》。

本期照例以法令更新作为结束，本协会位于世界各地的专业FD&D律师团队，挑选出几件重要的案例说明，并阐述这些判决为何对于会员及其事业如此重要的原因。

我们一如往常，诚挚欢迎您给予回馈意见，欢迎联络我们的沟通团队提出您的宝贵意见。

Claire Myatt
CLAIRE MYATT
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、相关性与阅读乐趣。如您有任何想法或意见，欢迎来信与我们联系：

britanniacommunications@tindallriley.com



BRITANNIA 希腊办事处

公元2018年，考虑BRITANNIA在希腊的载重吨呈现成长趋势，同时为了加强提供给现有及潜在希腊新进会员的服务，本协会决定在比雷埃夫斯设立办事处。自办事处成立以来，在现有和新进会员的支持下，本协会来自希腊的入会吨位大幅成长，同时也维持了会员服务的质量。

能够与当地的会员进行直接交流是这项事业致胜的关键

开设希腊办事处是增广协会服务范围的策略之一，其目的是转而承接伦敦处理的理赔案，以便配合会员的时区，提供更在地化的服务，这个时间点刚好是我们在日本、新加坡、香港、丹麦和近期的美国设置据点的期间。办事处的设立亦可看作是协助希腊市场成长的关键，而如先前所提，我们已经看到了正向积极的成果。



我们很高兴收到来自会员真诚且正面的意见回馈，他们的支持促使了办事处得以顺利设立，而办事处的设立也无疑是希腊业务成长的主要原因之一。除了提升Britannia的业务触角与关注度，我们更期盼进一步扩大Britannia的希腊会员数，不仅是维持原有的业务，同时也希望在往后以五年为循环的周期，能够秉持谨慎细选的原则进一步开发新业务。建立与在地会员的良好交流，始终是我们能够致胜的关键。透过希腊办事处，Britannia能更容易与希腊会员互动，并深入了解他们的需求。这一点对于近几年深受COVID-19影响的现况而言尤为珍贵。



与我们的希腊团队相见欢



希腊办事处成立五周年庆祝会邀请了伦敦办事处的Andrew Cutler、Mike Hall、Simon Williams及Helen Todd共襄盛举。

希腊办事处成立至今即将满五年，希腊会员数也有明显的成长，目前已成为BRITANNIA入会吨位最庞大的区域之一。公元2018年办事处开设时，BRITANNIA入会的希腊船吨为1500万总吨，目前已增长至2600万总吨，同期希腊会员数则从27成长至39。

伦敦办事处理赔案处理人员自公元2018年起即暂时调任，以协助希腊办事处成立事宜，如今职务调任已告一段落，我们藉此机会重整扩编理赔团队，以利服务新增之入会船吨，同时为往后几年本协会扩大市场营销奠定基础。为此，**Elina Souli**

(副主任/办事处副
处长)、**Ioanna
Exadaktylou**
(副主任)、**Sofia
Syreloglou**
(船队经理)与

**BRITANNIA目前在
希腊的入会吨位已
达到2600万总吨**

Danae Manta (船队经理)是刚加入希腊团队的生力军，希腊团队的原有编制人员为**Konstantinos Samaritis** (部门主任/办事处处长)、**Ruth Dresser** (船队经理)、**Mira Milouseva** (船队经理)与**Penelope Foka** (办事处经理)。为了进一步加强办事处的影响力，Tindall Riley (Britannia) Ltd. 之董事兼任FD&D全球理赔主任最近调派至希腊。



KONSTANTINOS 先生于公元1999年取得希腊律师之资格，在他的职业生涯前八年，他以个人执业律师身份承接所有法律领域的案件，尤其着重在航运和企业方面之案件。公元2007年，他决定转而担任企业法律师，后来为船东及另外两家IG P&I协会工作，接着于公元2018年加入刚成立的Britannia希腊办事处担任副主任。公元2020年1月，他接掌Britannia希腊办事处处长一职，当年度年末转任部门主任，同时也是希腊司法部验证合格的认证调解人。



ELINA SOULI

ELINA 是一位在希腊与英国执业的律师，取得英国南安普敦大学法学硕士学位。她于公元1998年展开她的职业生涯，首份工作是在希腊一家海事法律事务所担任助理律师，并自公元1999年起任职于两家不同的IG P&I协会，直到公元2022年加入Britannia希腊办事处，担任办事处副处长兼副主任。Elina定期受邀参加各种国际会议，针对P&I和海上保险相关主题发表演讲，她亦曾受邀于雅典大学法学院担任法学硕士课程的客座讲师。



DANAE MANTA

DANAE在另一家IG P&I协会的希腊办事处工作十一年，负责所有类型的P&I和FD&D案件，随后于公元2022年加入Britannia担任船队经理。她于公元2012年取得希腊律师资格，并持有南安普敦大学海商法法学硕士及阿尔巴工商管理学院企业管理学硕士学位。

IOANNA
EXADAKTYLOU

IOANNA主修法律与政治学，之后取得英国海商法硕士学位。公元2006年，她受雇于一名希腊船东，这是她的第一个航运相关工作，接着在公元2008年转任职于另一家IG P&I协会伦敦办事处，并于公元2015年调派至该协会的希腊办事处。她在另一家IG协会任职十四年，负责处理理赔案件，并于公元2022年加入Britannia希腊办事处担任副主任。Ioanna是英国皇家特许船舶经纪人协会的会员。



MIRA MILOUSEVA

MIRA是一位在希腊执业的律师，同时也是英格兰与威尔斯的合格律师。她同时持有P&I证书及P&I进阶证书。在加入Britannia担任船队经理前，Mira曾经为另一家IG P&I协会工作长达八年，并在希腊一家承接运输相关诉讼的国际法律事务所任职六年。此外，Mira也曾在一家国际贸易公司工作一年，并在一家希腊法律事务所工作三年。Mira精通英语、希腊语和保加利亚语。



RUTH DRESSER

RUTH在格拉斯哥大学攻读法律学，公元2011年取得律师资格，公元2014年移居希腊，在此处担任一年的P&I联络员，并于公元2016年任职另一家IG P&I协会。Ruth于公元2020年转换跑道加入Britannia，负责P&I与FDD的所有相关事宜。Ruth于公元2023年4月升迁担任船队经理。



SOFIA SYRELOGLOU

SOFIA是一名在希腊执业的律师，具有南安普敦大学海商法硕士学位。她于公元2017年加入IG P&I协会伦敦办事处，负责处理该协会希腊会员的P&I及FDD争议案件。后来转至雅典为一名船东工作，接着于公元2022年9月加入Britannia希腊办事处。

PENNY于南非取得财务规划学位后，在公元2009年移居至希腊，并任职于一家航运法律事务所长达八年的时间，担任管理合作伙伴的个人助理。公元2018年，她加入Britannia担任办事处经理，协助处理希腊办事处的设立事宜。



PENNY FOKA



货舱 进水



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

本协会发现因货舱进水而导致的事故案件有增加的趋势，其后果可能造成昂贵的代价并且延误船舶时程。船舶货舱进水的状况很多，本文将着重在讨论货物、舱底水管线及压载舱进水。至于经由舱盖进水的相关信息，请参照本协会针对这项主题所公布的现有指引。



货舱舱底水系统的每一条舱底水管线均装有止回阀，通常位于舱底水过滤箱/过滤器上方的舱底水井内部。止回阀可以卡住开口或采取半开的形式；若没有听到运作中的止回阀发出当啷声，则应进行调查。舱底水管线与舱底泵系统/抽射器之间的螺杆阀没有关闭，而且舱底泵/通用泵/压载泵随后运转时，海水可能沿着舱底水管线回流，通过止回阀而进入货舱。

建议将货舱舱底水管线止回阀的检验、保养与测试作业，并入船舶维修保养管理系统，包括止回阀翻盖轴承的润滑，并在抽干舱底水且清空货舱时，检查是否有回流水通过止回阀。隔离止回阀与舱底水管线的螺杆阀，亦应定期开启检验是否堵塞及堆积货物残余物，以确保仍能有效运作。

异物碎屑、货物残余物及进入舱底水管线的铁锈，会造成止回阀阻塞，并影响其正常运作，因此应在舱底水吸入管端安装过滤器/过滤箱。

若载运散装干货，应采取适当的防护措施，以防止货物移动而通过舱底水井板而进入舱底水井，例如设置过滤麻布(hessian)并用带子系固。在散装货物卸货后清理货舱时，应取下舱底水井板，从舱底水井彻底清理所有微量残余货物及异物碎屑。

管线故障可能发生在舱底水吸入管通过压载舱之处，请在压载舱内部例行检查时，检查管线是否严重生锈。

负责抽取货舱舱底水的船员，应确认隔离舱底水管线与舱底泵/通用泵/压舱泵和抽射器的所有阀门，在完成舱底水抽取后全部关闭。可考虑在舱底水管线隔离阀旁边张贴警告公告，提醒船员应在完成舱底水抽取作业后关闭所有阀门。

货物作业可能造成货舱结构受损，例如：抓取货物而损及底舱顶板，或是运输散装干货而破坏船舶货舱管线。同样地，货柜船舱顶可能因货柜装船时的重量或是系固材料缠在舱顶与货柜底部之间而毁损。

船舶维修保养管理系统亦应纳入货舱周围之定期压载舱静水压力测试，这项测试是依据适当的间隔时间在货舱清空时进行。测试仅在船上作业期间、经当地法令允许、而且检视货舱确实清空时才能进行。检查压舱水是否溢流至甲板，邻近压载舱的货舱是否有渗水。然而，这种实务作法仅能确认压载舱在测试当时没有渗漏。因此，就安全性与可行性起见，建议仅在邻近货舱清空时，才进行压舱水作业，惟由于操作因素所致，此项作业不一定每次都可进行。

此外，若对压载舱进行测深或远程监控而发现压舱水有非预期的增减，则应进行彻底调查以确认变化的原因。

压载舱钢制结构的严重锈蚀可能与电镀处发生严重锈蚀而出现孔洞的电镀部分有关，或是在货舱内压载舱空气与测深管靠近钢制结构的管线盲侧，此区域在检验上有难度且除锈困难，未进行检查才会发生锈蚀，倘若难以检查货舱内部管线，应于每次干船坞期间进行检查。

压载舱人孔盖可能因垫圈毁损，或是在装回人孔盖时，出现异物碎屑而无法完全密封，亦或是人孔盖固定螺帽与螺栓未妥善装回或锁紧，从而导致渗漏。

因例行检查、进行保养或进入干船坞时而开启货舱内的压载舱人孔，则应在作业结束后谨慎地装回人孔盖，才可以使用压载舱。进行检查以确认密封配置上毫无异物碎屑，垫圈状况符合要求，必要时予以换新，所有螺帽和螺栓都有固定且正确交叉锁紧，才可达到防水密封性。货舱内部若没有装货，建议利用静水压力测试尽早检查，确认人孔盖没有渗漏。

货舱进水原因与预防措施摘要

进水原因

预防措施



运此类风力发

- 针对货舱舱底水管线的止回阀进行检验、保养、测试与润滑。
- 将舱底水抽干（货舱须净空），检查是否有回流水通过止回阀。
- 定期开启并且检查止回阀和舱底水管线隔离螺杆阀。



止回阀堵塞

- 在舱底水井板上方安装过滤麻布或类似物品，防止货物通过水井板而进入舱底水井，并在舱底水井吸入管装设过滤器/过滤箱。
- 每一次卸货后，拆下舱底水井板，并清理货物残余物和异物碎屑。



管线故障

- 在例行压载舱内部检查期间，检查管线是否严重锈蚀。



操作员过失

- 确保隔离舱底水管线与舱底泵/通用泵/压舱泵和抽射器的所有阀门，均于抽汲舱底水之后确实关闭。
- 在舱底水管线隔离阀旁张贴警示公告。



货舱结构毁损

- 执行有效的货物监控措施。



压载舱结构严重锈蚀

- 在清空货舱时，定期进行压载舱的静水压力测试。
- 若情况可行，仅在邻近货舱清空货物时进行压舱水作业。
- 调查压舱水的任何突发增减状况。



从压载舱人孔盖渗漏

- 在干船坞或开启压载舱时，进行人孔盖保养作业。
- 作业结束后，谨慎地将人孔盖装回，之后才能使用压载舱。
- 检查密封装置，确定没有任何异物碎屑。
- 垫圈应为完好状态，必要时换新。
- 所有螺帽和螺栓均固定，并且正确交叉紧锁。
- 货舱清空时，进行人孔盖静水压力测试。

舱底水高位警报器和货舱水位侦测器都可以作为预警，若能尽快采取行动，可以防止货舱进水。如果有装设这些警报器，则应定期进行测试，以确保舱底水井/货舱积水时，警报器能够正常运作。不论有无装设警报器，仍应依惯例每天对舱底水井进行两次测深并予以记录，许多货舱积水的案例都是舱底水高位警报器突然或意外故障而未被发现所致。若舱底水高位警报器或水位侦测器启动，或是舱底水井积水，都应该立即展开调查。

BRITANNIA损害防阻见解报告 钢材处理与运输

提供海事部门参考的概要



公元2023年1月，损害防阻部门发布最新的见解报告，内容检视了钢材产品的运输。这份见解报告是与CWA顾问公司的金属与矿物部门合作撰写，针对广泛多样的金属与矿物提供专业的建议，特别是这种货物的散装运输。

钢材是世界上最广泛使用的材料，每年全球货运量极为庞大。这些钢材制品价值高且易于毁损。这份见解报告检视了不同类型的钢制货物，探讨常见的货损起因，并列应应考虑采取的预防措施，期盼会员的船舶能够安然抵达卸货港，不会碰到理赔状况。

Britannia网站提供了见解报告，可于下列网址下载：<https://bit.ly/britLP5>

BRITANNIA会员入口网站

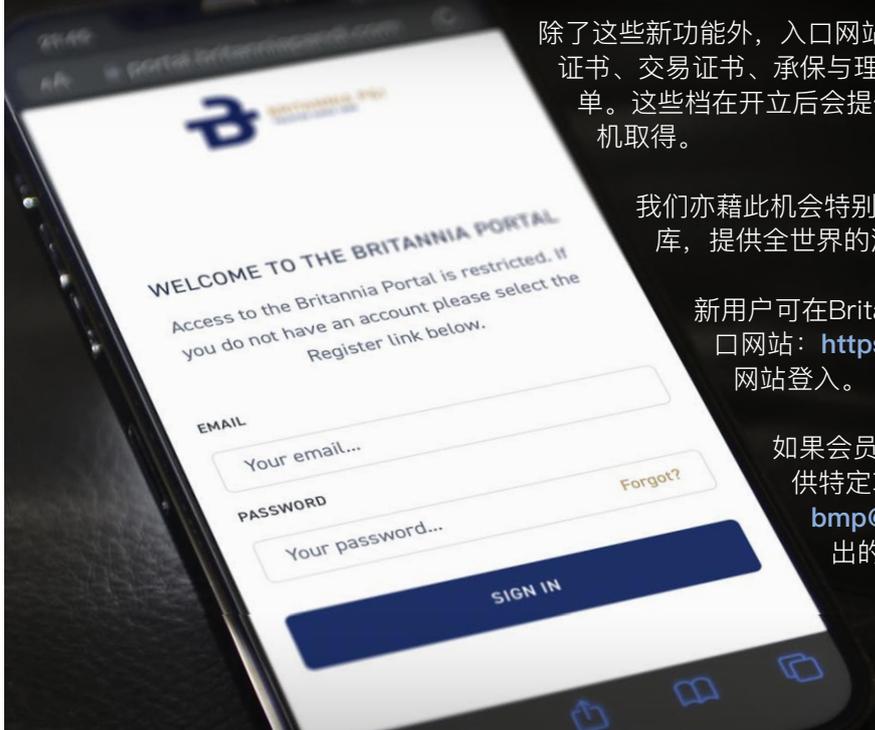
我们提醒会员即刻起即可从BRITANNIA会员入口网站下载会员纪录和理赔表，会员的纪录和理赔表会在每日的营业时间结束时更新，会员可在需要时随时下载副本。

除了这些新功能外，入口网站用户还可以搜寻及下载保险档和证书，包括入会证书、交易证书、承保与理赔贷项/借项通知单、资本分配贷项通知单与对账单。这些档在开立后会提供于入口网站，也可以经由平板电脑或智能型手机取得。

我们亦藉此机会特别介绍PortIntel功能，这是一种精密的地图导向数据库，提供全世界的港口信息，包括最新制裁、安全性和货物消息。

新用户可在Britannia会员入口网站办理注册，注册后便可进入入口网站：<https://portal.britanniapandi.com>，或经由Britannia网站登入。

如果会员对于入口网站有任何意见，或是希望日后可以提供特定功能，欢迎来信与我们联系：
bmp@tindallriley.com。我们将会非常感谢接到会员提出的意见。



新加坡海峡 海盗与劫掠



船长 Simon Rapley
伦敦损害防阻部门主任
srapley@tindalriley.com

本协会最近留意到新加坡海峡发生的海盗与劫掠事件有增加的势态。大多数事件为小规模窃盗案，幸运的是这些事件并没有涉及暴力，而成为目标的船舶多半超过5万载重吨，高低干舷都有，而且采低速前进。多数事件发生于夜晚。

在所有通报攻击事件中，有33%发生于新加坡海峡

国际海事局(IMB)于公元2022年发布的报告中指出，全球共接获115件海盗与劫掠通报。这些攻击事件中，有38件发生在新加坡海峡，

在通报攻击事件总数中占了33%

。公元2018年，该区域仅通报3件登船事件，但在公元2021年增加至35件。公元2023年至今已接获4件登船事件。然而，登船事件有时不一定会通报，实际数据可能更高。其中3件个案有亮枪，另外18件则通报有使用刀子。根据新加坡海军的信息汇合中心（一区域性海事安全中心）的报告，其通报区域于公元2022年总共通报了55件事件。

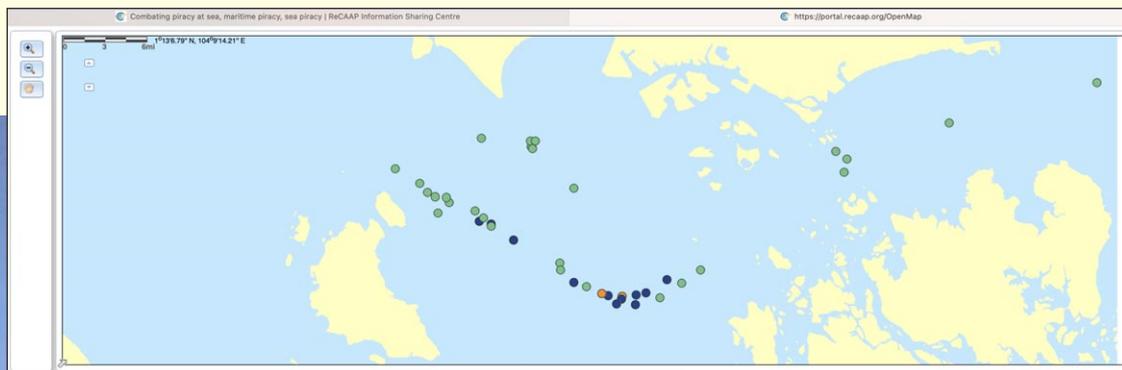
根据「亚洲反海盗与武装劫船(ReCAAP)互动事故报告图」，几乎整个新加坡海峡都会遭遇

此类事件。由于风险持续存在，应考虑下列两份文件所提出的指引，并在情况可行时，于抵达该区域之前确实执行：

- 《最佳管理实务5》
- 《公司、船长与船员的全球反海盗指引》

我们敦促会员及其船长向IMB海盗通报中心通报所有企图或实际登船事件。Britannia很荣幸能够主动出击，协助IMB海盗通报中心推动如此重要的工作。

若会员需要有关此项主题的进一步协助或指引，请联络损害防阻部门。



本协会经常遇到的一些明显是货物水损的案例。受到水损的货物可能是农产品，或是因为船体或货物出汗所导致的钢材锈损。如果会员没有妥善填写通风日志，则本协会可能难以协助抗辩这些理赔案件。

货物通风日志

货物通风日志是重要文件，能够证明货物在船舶运输期间确实获得妥善的照料。日志的内容包括例行且精确的测量数据，证明已确实执行所有通风措施。这些测量措施将符合相关规则，而且会受到熏蒸状况和天候条件的影响。因此，正确地填写通风日志极为重要，因为水损理赔案若能抗辩成功，致胜的关键可能就在通风日志。若会员没有完整填写纪录，一旦发生水损理赔案，本协会非常难以协助会员主张其立场。

通风的理由

通风可降低船舶出汗的发生率，同时避免货物出汗，出汗会造成吸湿性（容易从空气中吸收水分的物质）与非吸湿性货物的货损理赔案。



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

通风的时机

可依照两项规则判断是否需要进行通风：

露点规则：

当货舱外部的环境空气露点低于货舱顶空内的空气露点时，即需要进行通风。

优点

- 若确实进行，准确性高。
- 装货港需要规划的作业较少。

缺点

- 需要进入货舱顶空，取得准确的干/湿球温度，但此举在航程期间进行较不具安全性/可行性。
- 湿球温度需要使用旋转式或通风湿度计，才能精准测量。有些船舶可能没有配置此项设备。
- 需要定时测量与计算，有时可能没有正确地进行。

三度规则：

当外部环境干球温度低于装货时的平均货物温度至少3°C时，才可对货舱进行通风。

优点

- 在实际航程期间，比露点规则更容易实行。
- 无须进入货舱。
- 对于在甲板上工作的船员较为安全，尤其是夜间时，因为无须测量货舱的温度。
- 无须进行复杂计算。

缺点

- 可能需要在装货港指定一名检验师，在装货期间取得各个堆装货物的温度。



除了这些规则外，租佣船契约也可以纳入一般通风指示，且必须随时遵守任何通风指示。租佣船人的指示为「尽可能进行通风」时，这句话不代表随时保持通风，而是指温度或露点数据、还有天候条件均符合时，才要进行通风。此外，必须遵守任何熏蒸时间的规定，必要时在熏蒸后开始进行通风。

记录通风日志

如果货物水损理赔案指称水损是因为航程期间形成出汗所导致，在针对此类求偿案主张抗办时，可证明货舱有正确地进行通风与妥善照料的通风日志，就显得至关重要。

根据采用的通风规则，记录下列数据：

- 装货时的货物温度
- 每次当值时，至少测量外部露点一次，包括干球与湿球温度
- 每次当值时，测量各货舱内部空气露点至少一次，包括干球与湿球温度
- 是否需要进行通风
- 海水温度
- 各货舱开始与暂停通风的时间，包括暂停的理由。若是天候所致，应记录天候状况的明确细节。

采用露点规则时，每次当值应至少登记一次湿球与干球温度和露点，包括海面温度，这些参数可能在短时间内就发生巨大的变化。记录各个货舱的信息，包括开始、暂停和恢复通风的时间，并提出各举措之理由。

若是采用三度规则，则每次当值应记录一次环境气温与海面温度，包括装货时的货物平均温度，同时也应记载各个货舱的通风细节。若因天候恶劣而导致无法通风时，船员应据实记录。如果可行，船员应将当时的天候状况拍照存证，尤其是船舶甲板有海水或水雾的情况，并据此出具海事报告书。

通风日志常见问题

- 针对已知情况采用最不合适的规则。举例来说，已提供装货时的货物温度，并在熏蒸后密封货舱，但却使用露点规则。
- 未于日志上注明因熏蒸而没有进行通风。
- 未于日志上指明出使用何种规则来决定是否通风。
- 通风仅于白天进行，却没有记录为何不在晚上进行通风的原因。夜间更适合进行通风。然而，船员是否有空档以及当时情况，可能都是无法在夜间进行通风的原因。
- 船员测量货舱露点的时间，正好是熏蒸文件所指不该进入货舱的时间。
- 通风日志提到每天只测量一次。这无法证明货物有适时通风。
- 没有充分备注，以详细说明停止通风的理由。通风可在雨中进行，惟必须遵守采用规则的要求，而且船上通风系统不得让雨水渗入。
- 在不符合采用规则的情况时，仍持续进行通风。
- 没有记录通风的起讫时间，无法判断通风的持续时间。
- 没有记录未通风时的环境温度。
- 记录的湿球温度高于干球温度，而此情况是不可能发生的。
- 货舱内部干球与湿球温度差异甚大，此情况不可能发生，代表测量出错。
- 日志所记录的通风数据笔数有所出入。

各种规则的空白通风日志范例，可于此处下载：

<https://bit.ly/cargovent>

若会员需要这方面的进一步指引，请联络Britannia损害防阻部门。



国际海运固态散装货物规则06-21号修正案 修正内容

修正内容生效时间

自公元2023年1月1日起可自愿提前实施
本次修正自公元2023年12月1日起生效

国际海事固体散装货物章程(IMSBC)已进行修正。近期修正案包括固体散装货物既有细则之修改，并针对定义稍作修订。

重大变更细部说明

修改A组货物的定义，纳入动态分离和液化。动态分离的定义为：「在固体物质上方形成液态泥浆（水与细微固体），导致自由表面效应而可能严重影响船舶稳定性的现象」。

A组货物目前在IMSBC规则的定义为：「A组货物系指若在超过运输含水量上限时进行运输，可能由于水分而引发液化或动态分离危险的货物」。

硝酸铵基肥料（无害）

现行细则已删除，改以两项新细则取代：

铵基肥料 – C组：涵盖纯氨基肥料与符合指定成分限值的化合物。

硝酸铵基肥料MHB – B组：没有指定的联合国编号，但分类为散装时具危险性货物(MHB)的物质。列为MHB的货物系指不属于国际海运危险品章程(IMDG)（包装形式的危险货物），仅在散装时才具危险性的货物。

过磷酸钙（三重颗粒状）

IMSBC规则的新修正案变更现行细则，将此类货物重新指定为B组。提出这项变更的原因在于发现这种货物的粉尘会侵蚀眼睛。B组货物应分别列于船舶符合档(DoC)证书，才允许进行运输。因此，装货前应检查船舶符合档证书是否允许运输所列货物。如果不允许，应洽询出具证明书的认可组织。若符合文件证书允许进行运输时，该批特定货物的任何相关备注皆应切实遵守。船长必须在装货前就确认并熟知此项细则的变更内容。

蛤壳

IMSBC规则在公布修正案后，于附件1新增一项细则。蛤壳根据此规则定义为C组货物，而且是蛤蚧养殖过程中形成的副产物。此细则仅适用于完整的蛤壳。

含铅沥滤残余物

同为新增至IMSBC规则附件1的细则。这种货物同属于A与B组货物，容易液化/动态分离，已知具有化学危害性。

请参照IMSBC规则，了解这些新增或修订细则的危害、注意事项和其他运输之要求细部说明。若会员需要任何进一步指引，请联络损害防阻部门。

理赔与法令

未通过货舱检验而离租



Tian Zheng,
丹麦理赔经理
tzheng@tindallriley.com

若船舶因货舱未通过检验而离租时，当事人有善尽合理努力以进行货舱复检、且不得无故耽搁的默示义务。

在近期一件货舱未通过检验而衍生的争议中，英国高等法院考虑租佣船人是否违反安排货舱复检且不得耽搁的默示义务，以及此项默示条款是否意味着船舶在船舱清理后，即刻恢复租用状态(Pan Ocean Co Ltd v Daelim Corporation [2023] EWHC 391 (Comm))。

背景

租佣船人与船东采用修订版NYPE 1993年窗体格式，签署一份散装尿素运输时租佣船契约。第69条的相关离租条款规定：

「船舶于交货或抵达第一装货港时，应使用清水刷洗/清洗货舱并加以干燥，以便接收租佣船人欲运输之货物，而且货舱必须经独立检验师检验通过，以确保在各方面皆无盐分、锈垢与先前货物之残余物。

若船舶货舱未通过检验，将处于离租状态，直到船舶通过复检，据此产生的任何费用/时间，皆由船东负责。」

该船舶于公元2017年2月16日抵达装货港，随即进行检验师联合货舱检验，由于出现锈垢、漆片和先前的货物残余物，所以没有通过检验。2月19日15:30时，该船船长通知代理人，表示已清理货舱且要求复检。不过，由于当天塞港，已命令该船锚泊。所以，直到该船在12天后返回泊位后才进行复检，货舱于3月4日通过检验。

法律问题

租佣船人在仲裁时主张，船舶从2月16日至3月4日期间为离租状态。船东则辩称货舱从2月19日15:30时起在各方面都已经做好装货的准备，当时船舶便已恢复租用状态。船东表明租佣船人在接获代理人通知时，应该即刻采取行动安排复检，但却毫无作为。船东亦指称租佣船人是因为货物尚未准备装船，才没有即刻安排复检。

仲裁人裁定船东胜诉，并认为一旦货舱清理完毕后，租佣船人有默示义务安排船舶复检，不得耽搁。仲裁庭裁定让船舶锚泊12天并不合理，租佣船人有义务将任何耽搁时间减至最低。仲裁人因此裁定船东可获得全额理赔。

经上诉后，高等法院认为，仲裁人所谓依法有默示条款并据此要求租佣船人在接获货舱已清理的通知后应于2月19日15:30时即刻进行复检的论点，实属违误。相反地，默示条款要求的是善尽合理的努力，力求在没有无故耽搁下安排

船舶复检。因此，船舶并非在货舱清洁后即刻恢复租用状态，而是在双方当事人均善尽合理的努力，安排复检且没有丝毫耽搁时，据此进行复检的时间点，才恢复至租用状态。

分析

法院在其论据中发现，仲裁人对于在租佣船契约默示该条款时，已运用正确的测试。换言之，从客观基础来看，默示条款必须足以赋予契约商业效力，或者非常明显且不言而喻地就应该包括在契约里。

关于默示条款的效用，法院驳回默示条款仅对租佣船人施加安排复检之严格义务的主张，因为关于检验师的委任事实上需要船东充分合作。为了赋予租约第69条商业效力，法院认为默示条款意味着当事人「善尽合理努力以进行任何复检，不得无故耽搁」。

据此，法院因此推翻仲裁人认为租佣船人有义务在货舱清理后尽速安排复检且船舶即刻恢复租用状态的仲裁判断。法院认为默示条款所要求的是善尽合理努力以安排船舶复检而不得无故耽搁。在这方面，法院将本案发回给仲裁人，要求其重新正确考虑船舶何时视为恢复租用状态。

制裁、不可抗力与「合理努力」的范围



Georgiana Steiger,
新加坡船队经理
gsteiger@tindallriley.com

我们在公元2022年9月号《风险观察家》曾报导，英国高等法院于「Mur Shipping BV v RTI Ltd」一案的判决中指出，一方当事人无须为了规避不可抗力条款的效力，因而接受合同未明文规定的履约行为。上诉法院如今已推翻该判决，并认为船东虽有接受美元付款的契约权利，但不可抗力条款的「合理努力」要求，致使船东有义务接受以欧元付款。

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

我们在公元2022年9月号《风险观察家》曾报导，英国高等法院于「Mur Shipping BV v RTI Ltd」一案的判决中指出，一方当事人无须为了规避不可抗力条款的效力，因而接受合同未明文规定的履约行为。上诉法院如今已推翻该判决，并认为船东虽有接受美元付款的契约权利，但不可抗力条款的「合理努力」要求，致使船东有义务接受以欧元付款。

公元2016年6月，船东与租船人签署货运契约(COA)，船东依约同意从几内亚运送几批铝矾土至乌克兰。货运契约规定，发生不可抗力事件时，双方当事人无须据此承担未履约之责，不可抗力的定义包括：

「系指...发出不可抗力通知之当事人，无法即刻控制的事态...受影响当事人在善尽合理努力下[无法]加以克服...」。

公元2018年4月6日，美国财政部海外资产控制办公室(OFAC)制裁租船人母公司，将该公司列入「特别指定国民及封锁人员名单」。公元2018年4月10日，船东向租船人发出不可抗力通知，并提到继续履行货运契约会违反制裁措施，并指出制裁措施不再允许契约支付条款明确指定的美元货币付款。

租船人驳斥了该通知，表明母公司受到制裁并不影响货运作业，可改用欧元付款，而且船东为荷兰公司，并非受到制裁影响的「美籍人士」。

船东不表同意且拒绝依货运契约指定其他船舶。租船人因而寻求替代船舶，并在伦敦仲裁庭向船东提出求偿，要求赔偿损失。

仲裁庭裁定租船人胜诉，依据理由是船东接受其提议改以欧元付款，此举符合「合理努力」范围，并认定相较于以美元付款，以欧元付款是「完全可行的替代方案」。仲裁庭认为船东已接受欧元付款且毫无损失，因为租船人可赔偿船东汇兑费用（租船人已同意做到）。

船东针对「合理努力」是否能扩大解释接受改以欧元付款一事，上诉至英国高等法院。高等法院同意船东意见，并推翻仲裁庭决议，认为「合理努力」的履约义务范围，仅限于履约双方当事人在契约上同意的内容。接受欧元付款视为「非履约行为」，这项举动超出「合理努力」的范围。

租船人提出上诉，而上诉法院则再度确认仲裁庭的决议。法院在2票对1票的多数票裁定下，认为不可抗力条款的措辞，明确允许变更双方同意的履约方式，前提是最终结果要相同，而且不损及收受方的权益。

上诉法院的决议着重在不可抗力条款的具体措辞，并强调每条不可抗力条款「必须从自身条款来考虑」。然而，这项决议突显了仰赖不可抗力条款的困难，还有谨慎草拟合约的重要。

若合约的不可抗力条款强调「合理努力」义务，则高等法院的判决遭到推翻有可能导致一些不确定性，而遭制裁的相当事人有可能提出其他履约替代方法。这项判决是否会上诉至最高法院仍有待观察。

THORCO LINEAGE



Clío Lamboura,
伦敦船队经理
clamboura@tindallriley.com

厘清《海牙威士比规则》第4条第(5)(A)项对于货物实质损失和经济损失的限制条件

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

《海牙威士比规则》(HVR)第4条第(5)(a)项攸关运送人责任限制权利，该条款规定：

「除非托运人已在运输前申报货物的性质与价值，并据实记载于载货证券，否则运送人与船舶对于任何货物的相关灭失或毁损责任，在任何情况下皆不超过每件货物667.67记账单位，或是每公斤灭失或毁损货物毛重2记账单位，两者以孰高者为准。」

THORCO LINEAGE货轮由于主机故障而搁浅，必须仰赖救难者才得以脱困。搁浅导致船上约7.43%的货物实际毁损。

货主因此向运送人索赔约850万美元，涵盖救难费用分摊金额、实际毁损货物、运费和货物处分费用。他们声称第4条第(5)(a)项的措辞「灭失或毁损货物」，系指实际上与经济上灭失或毁损的货物。然而，运送人根据第4条第(5)(a)项措辞「灭失或毁损货物重量」，主张其赔偿责任应参照实际毁损货物的重量而设限。如此一来，运送人的赔偿责任上限约为80万美元。

从仲裁转至英国高等法院的争点法律问题是，运送人是否有权根据《海牙威士比规则》第4条第(5)(a)项限制其赔偿责任，倘若有权，各类损失的上限为多少。法院为回答此问题，于是考虑「灭失或毁损货物」的措辞，是否可延伸至经济方面的灭失或毁损，或者仅指实际灭失或毁损。

法院判决认为「灭失或毁损货物」涵盖在经济方面受到毁损的货物。在作出此结论时法院拒绝依循先前「Limnos [2008] EWHC 1036 (Comm)」一案的判决，该案认为「灭失或毁损货物」措辞仅代表实际毁损。此暗中法院留意到责任限制抗辩如果只是针对实际受损的货物来计算限制责任，将无法反映出《海牙威士比规则》背后的真正意图，于是判定货主胜诉，救援货物价值由于海难救助和运输费用而减少。所以，责任限制应以全部货物的重量为计算依据。

这项裁决厘清了《海牙威士比规则》第4条第(5)(a)项在货物同时受到经济与实际毁损时的责任限制范围，这意味着仅有少量货物实际毁损时，运送人对于经济损失不得主张责任限制。



