

# 风险观察家

公元2021年10月号

散货船载运货柜之 [建议](#)

关注火灾 [电动车与机舱起火](#)

A类干散货装船之 [建议步骤](#)

塑料粒 [积载建议](#)

引水人登船 [介入时机](#)

护舷系泊站受损 [个案研究](#)

理赔与法令 [重要案例探讨](#)



BRITANNIA P&I  
TRUSTED SINCE 1855



## 编者的话



在伦敦办事处，一切逐渐恢复至更为正常的工作模式，员工们现在每星期大多时间都会回到办公室上班，自公元2020年3月起，第一次可以与同事们实体会面。

本期的《风险观察家》涵盖层面更为广泛的文章，包括装载与运输各种不同货物的建议，以及系泊设备操作错误而导致护舷毁损的个案研究。我们在其中一篇文章探讨了引水人的角色，这篇文章源于国际集团(IG)主导的一项长期研究，研究中收集了涉及引水人的所有事件资料。

我们的损害防阻团队依旧忙碌着，而BSafe个案研究系列的最新文章则谈论有关机舱起火。同时，团队也发表了电动车起火的深入调查专文，并讨论在船上发生火灾时的处理方式。

希望各位读者会喜欢本期的《风险观察家》内容，并欢迎会员反映任何意见。

  
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](mailto:britanniacommunications@tindallriley.com)





本协会近来收到越来越多有关散货船载运货柜的询问。这是因为货柜市场现有运费价格高涨的缘故，使得散货船业者看好货柜载运的前景。为确保会员之P&I保险范围不受影响，在会员承接此类货物之运输前，应尽快通知本协会承保部门。本协会亦可针对散货船载运货柜而产生的考虑问题与其他潜在责任提出建议

# 散货船载运货柜



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

尽管散货船能十分安全地载运货柜，但在承接任何货柜载运之前，仍必须先进行彻底的风险评估，并联络船级协会与船旗国，以确认是否需要改装或加装设备。

**风险评估应至少涵盖下列范围：**

**稳定计算** – 散货船载运货柜可能导致定倾中心高度(GM)变大，尤其是当货柜装载于甲板上，会因此影响船体与货物系固设备的运动及可能产生的应力。船舶的稳定度应在离港前根据收取积载计划予以计算。获准使用的船用装载计算软件，可能需要更新以配合货柜装载与捆绑力之计算。

**货物系固** – 若船上货物系固手册(CSM)未具体涵盖货柜载运，或是未具体允许载运货柜，会员应咨询船级协会以取得核可，并据此修订货物系固手册。此举可能需要增加系固设备，或是变更船上现有的系固安排。除了船用货物系固手册中有关拟运货物积载与系固之要求外，货物积载与系固(CSS)安全规则附录1指出的适用条款与建议，亦应一并纳入考虑。

**货物积载** – 根据货物积载与系固安全规则附录1，货柜之堆放方式应能允许船员于船舶操作期间安全地进出。货物之积载亦应考虑在航程途中应进行的必要检查，以及可能发生的紧急情境。此外，甲板上的货柜积载亦应考虑国际海事组织有关驾驶台能见度之规定。

## 「散货船载运货柜与否最终仍由各个会员决定，而会员必须遵守所有法令与船级规定，以确保船舶在离港前处于适航状态。」

**舱盖/柜顶板强度** – 一般来说，散货船舱盖之设计并未针对货柜载运，因此，应咨询舱盖制造商以判断载运货柜可能会对舱盖造成的影响，以及是否需要任何变更。再者，有必要查证货柜积载重量不超过柜顶板的最大允许载重。这些要点均应纳入考虑，以适当分配载重点。

**危险品(DG)载运** – 装载危险品的货柜应依国际海运危险品章程(IMDG)载运。船舶之危险货物载运符合文件可能需要由船级协会或船旗国进行修改，才能载运装有危险货物的货柜。

**消防设备(FFE)** – 船舶有可能需要加装或放置消防设备。这类设备可包括火灾发生时，用来刺穿进水货柜的消防水枪；如果船舶载运货物属危险品，则在甲板下方安装固定式消防系统。船舶消防计划应据此更新，亦可要求船级协会或船旗国另行核准。

**安全管理系统(SMS)** – 会员的安全管理系统应包含适当的程序，以确保散货船能够安全地载运货柜。如果船级协会或船旗国仅基于散货船之运作而进行会员之国际安全管理系统(ISM)的审查，并据此登记于会员的国际安全管理系统符合文件(DOC)上，则可能需要进行修改。应咨询核发机构以取得进一步的指引。公司风险评估数据库与工作安全程序，例如「工作危害评估」，亦需要依据公司所实行的已变更管理方法，进行结构性的审查。

**货物装卸设备** – 如欲使用船舶起重机装卸货柜时，应在拟定起重作业计划时将之纳入考虑。起重机操作员应具备必要的经验。此外，亦可能需要咨询起重机制造商，以确保起重机与相关起重设备能够适用于货柜。

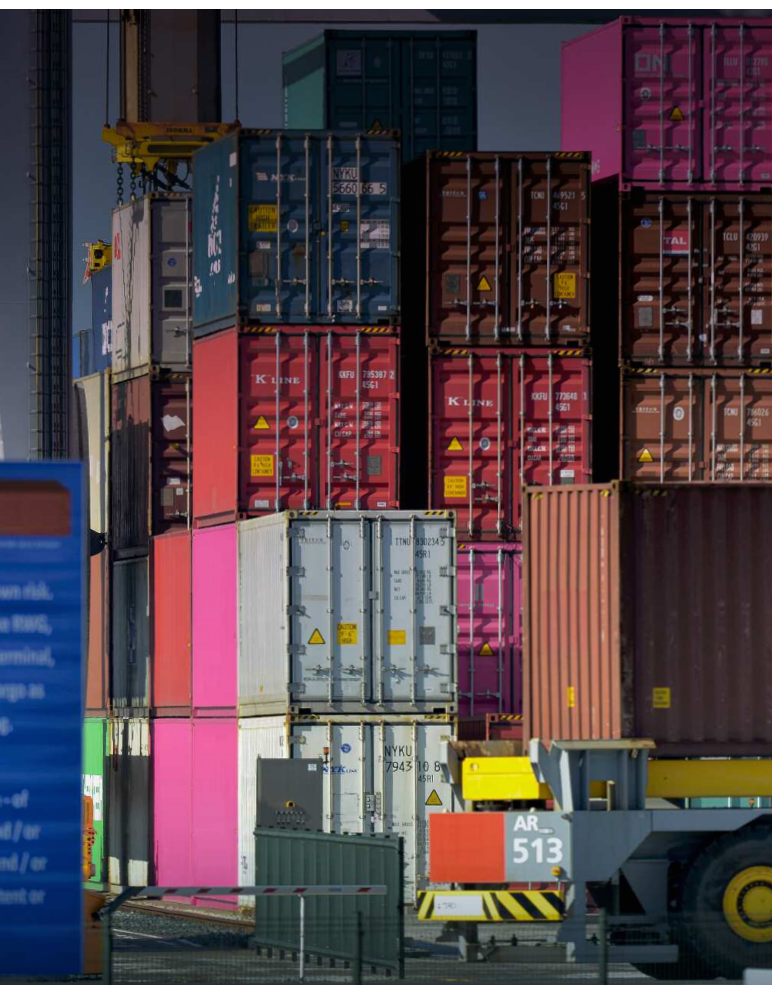
**个人防护装备(PPE)** – 船员从事货柜载运相关作业时，可能需要检视必要的个人防护装备。除其他因素外，亦应适度考虑进出安全、高处工作与系固设备之处理。

**训练** – 应指明货柜载运相关特别条款所要求之船员额外训练。此类训练可能包括：

- 系固设备之正确应用与检查，并在航程期间对货物善尽必要之注意
- 载运危险货物时，采用国际海运危险品章程(IMDG code)
- 稳定与装载/捆绑力计算
- 提供紧急应变，包括正确灭火方法
- 若货柜装载在甲板上，因受风影响面积增加之船舶操纵特性，以及防止因恶劣气候造成货柜损失之预防措施
- 为配合货柜载运而新增至会员安全管理系统(SMS)的特定程序，应将参与此项作业的船员加入舱盖固定计划（即系栓与楔块）内。

鉴于散货船一般不会载运货柜，会员应考虑指派公证人协助装货且系固确认作业。

如需进一步建议与协助，请与。





# 关注 火灾



## BRITANNIA损害防阻部门对于电动车 起火之见解 海运部门概况



在日本船东-日本邮船株式会社(NYK)船舶发生火灾后，本协会与日本海上灾害防止中心共同进行一项研究，以调查船舶发生电动车(EV)起火事件。

这项计划的其中一部分是针对Nissan Leaf进行实际尺寸电动车起火测试。测试结果显示，当电动车电池组受到施加火焰而诱发的热失控故障时，产生的火焰会在10分钟内，从车底蔓延至轮拱的塑料缘，以及随后容易燃烧的其他位置，增加了火势在热失控开始后15分钟内，蔓延至相邻车辆的可能性。

Britannia网站刊登了Darren Holling博士与合作伙伴J H Burgoyne撰写的报告全文：

[ow.ly/AIpt30rVzTR](https://ow.ly/AIpt30rVzTR)

## BSAFE个案研究 - 机舱起火

BSafe近期进行的这项个案研究是针对机舱起火事件。事件概述：公元1982年建造的2,576吨滚装船FERNANDA号，在某次航程即将结束时，机舱发生起火事故。虽实时决定使用船上的固定式海龙灭火器，但却无法扑灭火势，船员最后透过直升机进行疏散。虽然没有船员受伤，但火势一直到八天后才完全扑灭，最后宣告该船舶为推定全损。完整的个案研究，包括摘要、反思学习表、简报与完整评论，目前已公布于Britannia网站：

[ow.ly/OP5m30rVElp](https://ow.ly/OP5m30rVElp)



# A类散装干货装船

我们列出国际海运固体散装货物规则(IMSBC)A类散装干货的建议装船步骤，例如：铁与镍矿石、铝矾土、煤浆与铜渣砂。

经营干散装船的会员将意识到载运A类货物的危险性，此类货物有可能液化，且需要托运人在装货前提交文件以确认每一批货物的：

- 1 流动水分点(FMP)
- 2 适运水分极限(TML)，与
- 3 实际含水量

会员的目标始终是一开始就阻止任何过湿的货物装运上船。除了载运含水量过高之货物会对船舶与船员带来显而易见的危险外，在试图解决因已装船之过湿货物而衍生且托运人也不乐见的状况时，可能会导致船舶延误，甚至因缺乏设备与设施，而无法从船上卸下货物。

当装载A类货物船时，牢记下列各项将有所帮助：

- 确保货物依照适用的国际海运固体散装货物规则(IMSBC)进行装船，而且在开始装船前，托运人提供的证明文件确实符合IMSBC规则之要求。这意味着在装船前六个月内应进行流动水分点(FMP)/适运水分极限(TML)测试，并在开始装船前七天内完成有效的湿度测试，以证明实际的含水量低于适运水分极限。如果货物在装船前七天内遭逢大雨或大雪，货物特性有可能发生改变，会员应谨慎留意，实际含水量之数据可能无法代表货物的实际状况。在此情况下，谨慎的作法是再进行一次湿度测试。
- 确认船员与任何登船之公证人有安全的空间进行圆盒测试，这意味着备有适当的观察与通讯系统，可确保抓斗不会危及必须接触货物的人员。

- 船员应参与圆筒测试，并接受圆筒测试相关训练以熟悉其进行方式。

- 确保圆盒测试所采用的是取自船边卡车或驳船装载的货物样本，且具代表性。这表示不仅从货物顶层抽取样本，比起下层较湿的货物，顶层货物更为干燥。

- 应留意圆盒测试和「抓夹力测试」与「落下测试」，虽然能提供有用且值得推荐的货物情况评估，但不具科学准确性。略显不安全的货物看似仍能通过这些基本测试，因此会员应谨慎留意任何边缘型结果。

- 当货物落入货舱，着地时会承受额外的振动。若圆筒测试先前没有指明此点，那么这股振动可能成为水分分离的触发点。因此，船员应监控装船作业，并采取目视评估装船期间的货物状况，确保看来是干货。同样地，船员从舱口缘围观察装船作业时，应具备适当的通讯与安全系统。

- 掌握天气预报与降水风险，能够在下雨前关闭舱盖。

- 若有任何疑问，请尽快联络本协会或在地联络处寻求协助。



Stephen Hunter  
伦敦理赔部门  
船队经理  
shunter@tindallriley.com





本协会随时乐意代为委托公证人，以协助会员进行装货前公证。然而，除非适用本协会核准的公证计划（例如：在印度尼西亚或菲律宾进行镍矿石装船），否则公证费用将由会员自行承担。如需本协会代为委托公证人，请尽早事先通知本协会，因为有些装货码头位处偏远之地。

不论公证人是否到场，船员在装货作业期间应随时保持警觉。就我们的经验而言，每个人都到场观察并提问，若对货物存有任何疑问，应尽快提出，这将会是更好的作法。此外，应让新进船员感受到自己属于团队的一分子，并能提出任何疑虑或观察。

请谨记公证人到场是为了协助船员，如果对于货物状况有任何疑问，船长应负责决定是否拒绝或停止装货作业。公证人是补强训练有素之船员熟悉即将载运之货物与IMSBC规则，而非取代之。

从近期案例可以得知，托运人及/或装货码头因「防疫」理由而拒绝公证人到场参与装货作业，我们经常质疑这样的作法是试图阻止公证人参与的借口，这样的情况也增加了船员自行检查货物的负担。

如果有任何会员希望公证人到场，却遭租佣船人指派之代理人告知，因新冠肺炎规定等因素而无法接受公证人到场时，请与本协会联络，我们将请当地联络处了解状况。

最后，如果是利用输送机及滑槽进行装货作业（相较于使用抓斗装货更为迅速的方法），则应留意在适当的间隔时间进行圆筒测试。

**有关进一步之数据、通函连接与 BRITANNIA网站信息，请浏览：**

从菲律宾载运镍矿石  
[ow.ly/lk8n30rVDZ2](https://ow.ly/lk8n30rVDZ2)

印度尼西亚与菲律宾 –  
安全载运镍矿石货物  
[ow.ly/uHYj30rVDZ7](https://ow.ly/uHYj30rVDZ7)

塞拉利昂 – 载运铁矿粉屑货物 –  
液化风险  
[ow.ly/7CfQ30rVDZp](https://ow.ly/7CfQ30rVDZp)

在印度港口装载铁矿粉屑 –  
保护性装货前公证  
[ow.ly/XBEQ30rVDZr](https://ow.ly/XBEQ30rVDZr)

液化 – 小心谨慎仍是座右铭  
[ow.ly/6jqX30rVDZT](https://ow.ly/6jqX30rVDZT)



X-PRESS珍珠号于公元2021年6月在斯里兰卡海岸附近沉没，再度引发媒体对于海运货柜装载塑料微粒（一般所知的「胶粒」）的关注。据报该船舶载运装有78吨胶粒的货柜，由于发生事故而落海，造成货物损失。

# 胶粒

## 积载建议



胶粒是极为细小的塑料粒，直径通常仅有几公厘，是制造较大塑料制品的原料。为便于海上运输，这些胶粒通常会先装入塑料袋再进行装柜。积载胶粒的货柜落海后，如果包装袋破裂且胶粒从货柜溢出，会造成数以百万计（有时是数十亿）的塑料微粒散布至海中。这些塑料微粒很难清理，有时会造成数英里的海滩污染，或是随着海流移动到很远的地方。胶粒体积小，很容易被多种鱼类及其他野生动物吞食，特别是胶粒看起来很像鱼卵。

除了先将货柜落海风险减至最低的个别问题外，为了降低胶粒污染的风险，我们建议载运胶粒装柜的会员，尽可能将所有胶粒货物堆放在甲板下。如果货柜是因为堆栈崩塌而导致落海，甲板下的积载方式，应有助于减少胶粒造成大范围塑料污染、环境受损及其伴随之成本与负面报导的风险。



**Stephen Hunter**  
伦敦理赔部门船队经理  
[shunter@tindaltriley.com](mailto:shunter@tindaltriley.com)

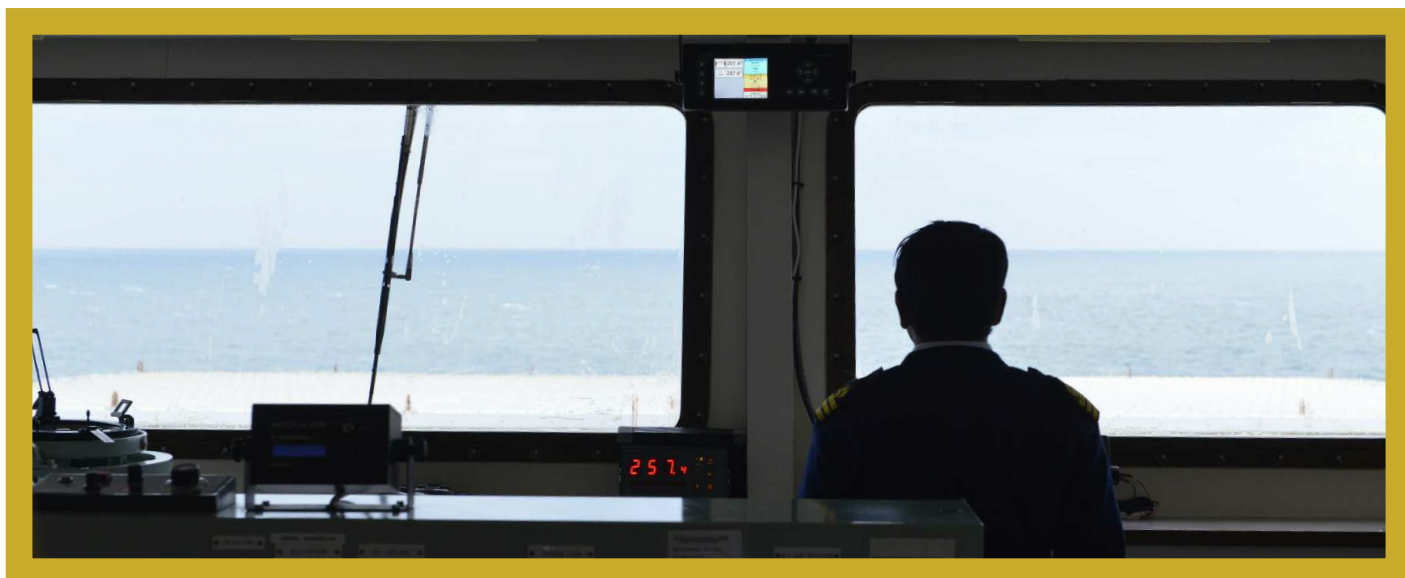


# 引水人登船 介入时机？

BRITANNIA损害防阻团队在最新一期的报告中  
视问题并提出建言



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



船舶引水人是具有当地知识的船舶操作专家，会在最有可能发生海上事件的关键阶段参与船舶之通行，例如：在狭窄水域或可能发生危险的情境。如果事件确实于引水人登船时发生，则引水人的角色必然会受到严密审查。

为了解船东的疑虑并检视引水人角色的相关各种问题，国际互保协会集团(IG)在近期出版《公元1999–2019年船舶引航P&I理赔报告》。根据这份报告的数据指出，在过去20年，因引水人失误而造成或促成之事件共计1,046件。这些事件所引发的总计费用超过18.2亿美元，换言之，平均每周发生一事件，每一事件平均耗费约170万美元。IG关于引航报告的结果指出，驾驶台资源管理(BRM)未臻完善仍是主要的根本原因。

Britannia自行检视引航相关理赔案件后，正如其报告收录的个案研究所证实，船长未介入或介入成效不彰是关键的原因之一。此份报告斟酌了介入成效不彰在引航相关事件所引发的作用，并说明能够采取的步骤，以降低相关风险。

Britannia网站提供报告全文以及从中学习到的一课。

[ow.ly/rlcd30rVzTu](http://ow.ly/rlcd30rVzTu)



# 护舷系泊站受损



Beatrice Cameli  
伦敦船队经理  
bcameli@tindallriley.com

本协会最近处理了一件有关车辆运输船在抵达港口时造成码头受损的案例。我们列出了事件的事实，并找出一些重要的学习经验，以协助会员防范类似事件发生。

## 事实陈述

船舶在二艘拖船协助下抵达港口，引水人则在船舶通过港口船闸时登船。

船舶位于与其系泊席位相距约70公尺的平行位置，前拖船在左舷侧推动，而后拖船拉动，当时的风速增强至蒲福风力5-9，且阵风来自不同的方向。尽管有拖船协助并使用船上的艏侧推进器，仍导致船舶逐渐漂移至席位另一侧。

船舶在船席碰触到码头，造成码头结构重大毁损，包括钢桩上的混凝土Ro-Ro平台。码头需要大范围修复。此外，几艘船舶也因码头无法使用而必须移往邻近船席，造成求偿人必须负担此衍生的额外费用。

船舶受损程度轻微，仅造成船体板凹陷，事件发生后安全地系泊于旁边。

## 事件检视

由于船舶受损轻微，也因此关于此事件的驾驶台信息极少，无从判断详细起因。然而，检视过现有的信息后，似乎可以说是下列因素造成此次的事件：

**船长与引水人信息交换(MPX)** – 引水人在船舶系泊于船闸期间登船。船闸开启且船舶在引水人登船后8分钟内解缆。这段时间可能不足以让引水人与船长充分交换信息，这些需要交换的信息应包括预期天气状况以及突发变化时的应变计划。然而，没有证据能证实相关天气预报是否有强调风速会突然增强。

**船舶失控仍继续靠泊作业** – 离开船闸后几分钟内即留意到风速增强。当船舶与欲系泊之席位相隔约70公尺时，可以明显看出即便同时使用拖船与艏侧推进器，仍不足以在逐渐转为恶劣之天候下控制船舶位置，而此时并没有决定延后或中断船舶操作。



## 经验教训

尽管未从驾驶台团队的观点确定事故的确切状况，会员应思量这件事的经验教训，以防止类似事件发生：

**操作准备** – 在操作船舶靠泊/离泊前，应执行具体的风险评估。这项评估应包括目前气候骤变的可能性，包括现有预报及现况信息的考虑。此举有助于考虑适当的减灾措施，例如：需要使用特定数量的拖船及所需拉力，这与受风面积较大之船舶尤为息息相关。

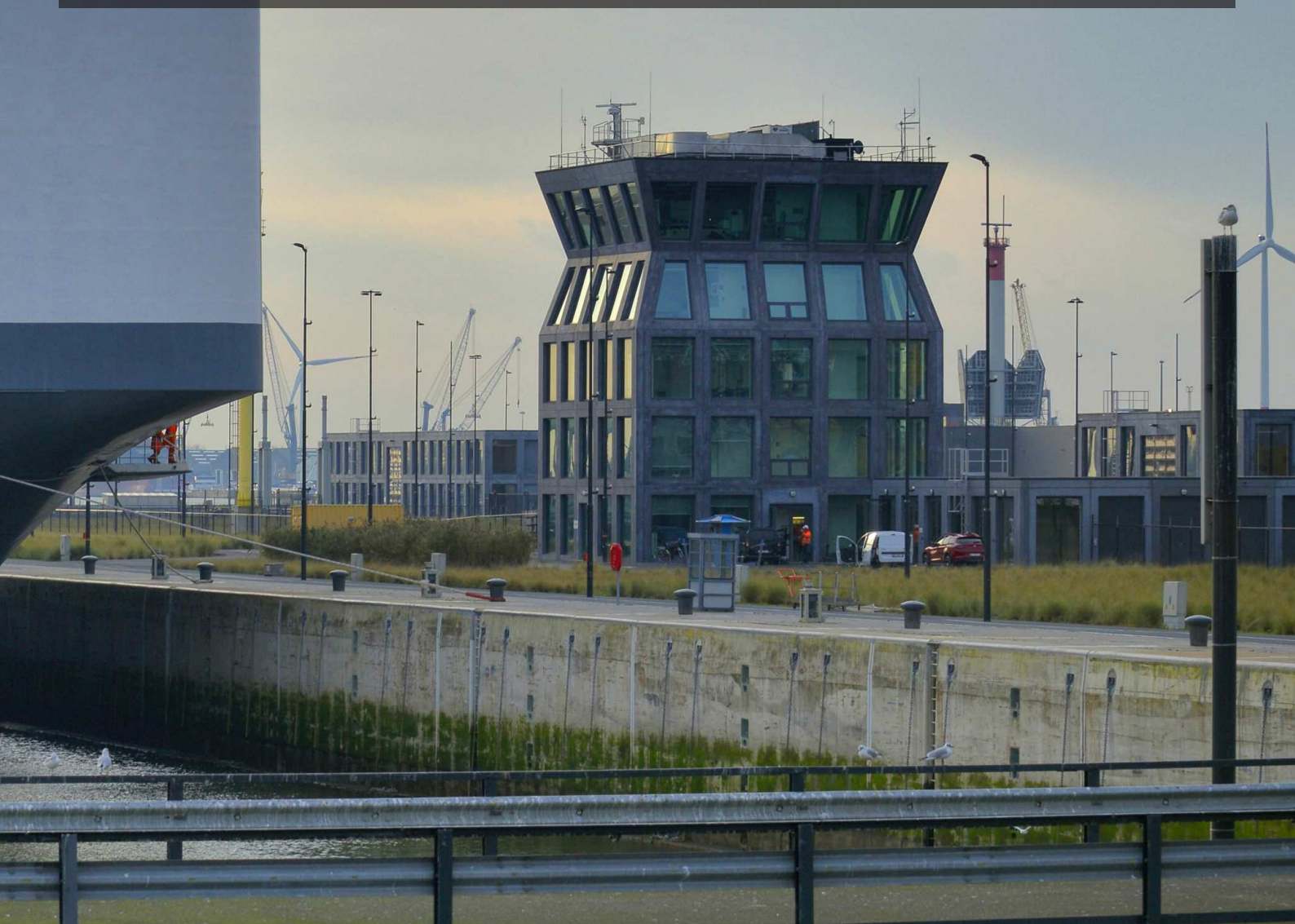
**提供充分的船长与引水人信息交换(MPX)时间** – 船长与驾驶台团队需要获得充分的时间，以吸收引水人提供的信息，同时传达必要之信息给引水人。这些信息不仅反映出船舶整体特性，还包括船舶操作的具体风险评估结果。依据风险评估提出的减灾措施与应变计划，可能需要依MPX之结果加以修订。

**风对于船舶可操纵性的影响** – 驾驶台团队对于风是影响船舶可操纵性之外部因素的体认，可说是至关重要。因此，应提供特定船舶受风力影响下的操纵信息的强化细节（除了IMO相关建议外），使驾驶台团队在风中操纵船舶或漂移时，能够密切预测船舶的反应。

**订出中止操纵决定之门坎** – 船长应计划并掌握需要延后或中止操纵船舶的门坎，以利从潜在不安全之情况恢复。之后，船长应立即行使其绝对权力之职权，依需要之情况行事。

**监控船舶操纵** – 驾驶台团队应审慎监控并沟通船舶之操纵进度，以便针对任何偏离和改变现况之情形做出适当的响应。值得注意的是，在引航事件中，意料之外的天候变化往往是事件反复发生的肇因。

**驾驶台资源管理(BRM)与船舶操纵训练** – 透过训练与成功落实驾驶台资源管理程序，能够带入关键决策与驾驶台团队成员之间互动的最佳实务作法。此外，建议进行航海评估以监督这些实务作





# 理赔与法令

## 船东能够取代佣船人收取载货证券运费之范围

商业法庭近期对ALPHA MARINE CORP与MINMETALS LOGISTICS ZHEJIANG CO. LTD. (SMART号) [2021] EWHC 1157一案的判决，阐述了船东取代佣船人收取运费的权利范围。

ALPHA MARINE CORP. (以下称「船东」) 根据已修订之NYPE窗体格式，将SMART号 (以下称「船舶/该船」) 采论时佣船契约租给MINMETALS LOGISTICS ZHEJIANG CO LTD (以下称「佣船人」)。佣船人接着以论程佣船契约将该船转租予GENERAL NICE RESOURCE (HONG KONG) LTD. (以下称「次佣船人」)，后者亦是于理查德兹湾装船之货物的载货证券合法持有人，由船东发出。

该船离开理查德兹湾后即搁浅失踪。佣船人开立发票向次佣船人收取运费。然而，在运费发票指定付款日之前，船东开立发票给货主收取载货证券上之应付运费，并通知次佣船人其已撤销佣船人收取运费之权限，要求将运费支付给船东。

### 相关契约条款

- 1) 论时佣船契约第18条规定：「船东对所有货物、转租费与所有转租运费，得主张留置，以支付本佣船契约之任何应付费用...」。
- 2) 根据论程佣船契约，运费在船舶离开装货港时，即应全额支付给佣船人，即使船舶失踪或货物损失，仍视为应收费用。
- 3) 船东开立之载货证券指出，运费应「依佣船契约」支付 (即是论程佣船契约)。

### 仲裁与上诉

船东与佣船人之间的争议因而提交仲裁。裁判法庭裁定，论时佣船契约之默示条款指出，除非依佣船契约有应付之租金或其他金额，否则船东不得行使其撤销佣船人收取运费权限之权利。法庭认定船东应为搁浅事件负起责任，因此没有应支付给船东的款项，船东也无权收取运费。







Michaela Domijan-Arneri, 伦敦船队经理  
marneri@tindalriley.com

为此，船东上诉至高等法院。法院同意上诉并认定，除非依佣船契约有应付之租金及/或其他金额，否则船东并无默示义务以禁止其撤销佣船人权限。法院依据理由如下：

1) 尽管船东有权要求载货证券持有人支付运费，以做为协议载运之对价，但运费通常是依佣船契约条款，支付给身为船东代理人的佣船人。然而，船东可以在付款前出具通知给托运人撤销该命令，而无需佣船人违反论时佣船契约。

2) 本案的问题在于论时佣船契约条款是否限制船东取代佣船人收取运费之权利。由于本案的佣船契约条款并无明显限制船东之权利，法院考虑此类条款是否为默示性质。法院裁定条款并非默示性质的理由为：

(I) 论时佣船契约经认定与商业惯例相符，没有限制船东介入收取运费的默示条款。

(II) 船东收取运费的权利不影响佣船人对船舶的雇佣，亦不会剥夺其船舶之盈利能力。

(III) 佣船人能采用多种替代方式制订其建议的默示条款，此一事实显示了条款并非必要或明确。因此，本案佣船人提出的各种不同默示条款遭到法官驳回。

**根据法院的裁决，未来佣船人是否会寻求在佣船契约条款纳入明示条款，说明船东收取运费之权利唯有在佣船人违反佣船契约时才能**





# 决定保证书性质的关键 是文字本身还是其前后文？



Pierre Merer, 伦敦船队经理  
pmerer@tindallriley.com

母公司向船厂提出的保证书，是见索即付保函还是「一般」保函。

上海船厂船舶有限公司与 REIGNWOOD INTERNATIONAL INVESTMENT (GROUP) COMPANY LIMITED [2021] EWCA CIV 1147

英国上诉法院已厘清母公司代表子公司依造船合约向船厂提出保证书之性质。船厂（即「造船商」）与买方签约，准备建造一艘总金额为2亿美元的离岸钻井船。为了确保支付最后一笔1.7亿美元尾款，买方母公司（即「保证人」）同意出具付款保证书。后来因声称船舶有缺陷，买方拒绝支付最后尾款。因此，建造商寻求保证人支付款项。

保证书的措辞导致造船商与保证人之间的争议，争议点系关于保证人是否可以扣住尾款，直到认定买方必须依造船合约之争议解决条款付款给造船商，或是保证人是否必须在造船商要求付款时即刻付款。换句话说，保证人提出的保证是「一般」保证（也就是保证人的责任首先取决于买方的责任）？还是「见索即付」保证（也就是不论买方是否有付款责任，保证人同意接获要求即付款）？

高等法院在初审时支持保证人的观点，认为保证人提出的保证是「一般」保证。然而，上诉法院却推翻这项判决。

上诉法院将重点放在造船商与保证人于保证书所使用的措辞，并强调保证书：

- 包含「绝对且无条件」的大写文字，指出保证人义务不以买方的责任为条件，
- 声明保证人是归为「[主要义务人]，而不仅是作为担保人」，
- 含有「见索即付保证之戳记」，即是保证人的付款义务是由「我们收到您的首次书面要求后」引发，以及
- 要求保证人在收到首次书面要求后「立即」付款。

保证书的两项条款提到，若造船商与买方之间的仲裁系于收到首次要求前即开始，则允许保证人扣留款项。然而，这两项例外仅限于特定情境，不足以扭转保证人承诺是见索即付保证的整体分析。

上诉法院在结论中重申，解释此类合约时，应是促进「对[商业社会]文书性质与法律后果的确定性。[...]主要焦点必须始终放在当事人在内文使用的措辞。」



## 哪些证据可用于液体散货理赔？



Gwen Vetuz, 香港副主任  
gvetuz@tindaltriley.com

### 中国最高人民法院确认对于判断液体散货理赔所用证据的立场。

中国人民保险集团股份有限公司广西分公司与 WESTERN GLOBAL CORP (2019), MIN ZAI NO. 367

KING GREGORY号船东与其佣船人的争议，系源自载运一批脱胶大豆原油货物至中国而衍生之短缺理赔。

佣船人与其代位求偿保险人主张，货物较签约量9,876公吨短缺77.456公吨。他们的数据是根据上海出入境检验检疫局核发之中国检验检疫(CIQ)证书所使用的岸上储槽重量量测值。

船东仍认为卸货量是9,866.12公吨，因此差异仅有9.818公吨(0.099%)，完全在运输合约之可接受限值内。船东的数据是根据船舶货舱空距报告与干货证书所使用的吃水重量量测值。

这项争议的主要问题在于，该使用哪一方的证据来决定货物的短缺量。

上海海事法院在一审判决船东胜诉。佣船人进而向上海市高级人民法院提起上诉，法院维持原判。佣船人/代位求偿保险人随后向中华人民共和国最高人民法院（中国最高法院）提出上诉，法院确认决定液体散货理赔的正确方法如下：

1) 运送人运送液体散货的责任，始于船舶歧管连接至装货港岸上管路凸缘的那一刻，直至船舶歧管接至卸货港岸上管路凸缘为止。

2) 中国检验检疫证书使用的岸上储槽重量量测值，与船舶货舱空距报告使用的吃水重量量测值同样可靠，前提在于两者均依适用量测规则进行量测。

3) 对于液体散货，除非能证明货舱空距报告基于某些原因而有缺失，例如储槽校正表有误，或是未依照适用规则取得量测值，否则货物重量应根据船舶货舱空距报告予以计算，而非岸上储槽量测值。

4) 这是因为货舱空距报告使用的量测值，是在运送人负责货物期间取得，岸上储槽量测值则是在运送人责任期间结束后取得，所以无法作为主张在运送人负责期间发生任何短缺的证据。

根据这些理由，中国最高法院驳回佣船人/代位求偿保险人上诉，并裁定船东胜诉。

这项裁定对运输液体散货至中国港口进行交易的船东而言非常有利，因为这厘清了何者是决定货物短缺理赔的权威性证据。

**根据中国最高法院的裁定，现在能清楚了解，只要船舶之量测已正确执行与记录，船舶重量测量相关报告应作为主要证据，而不是使用自船上卸货后进行的其他量测。**





be at your own risk,  
operation like RIG,  
traffic on the terminal,  
or other cargo as  
stevedoring.  
any damage - of  
s, vessels and / or  
premises and / or  
by wilful intent or  
negligence.

CAUTION  
HIGH  
TRAILER

5660 66 5

45G1

"K" LINE

KKFU 795387 2  
45G1

MAX G.W. 28900 KGS  
TARE 24000 KGS  
MAX C.W. 24970 KGS  
CU CAP. 764 CBM  
2790 CU FT

CAUTION  
9' 6" HIGH  
CONTAINER

"K" LINE

KKFU

MAX G.W.  
TARE  
MAX C.W.  
CU CAP.

CAUTION  
9' 6" HIGH  
CONTAINER

TRITON  
TTNU 830234 5  
45R1  
MAX GROSS 25,000 KG  
27,760 LB  
TARE 4,400 KG  
9,720 LB  
NET 20,600 KG  
45,380 LB  
CU CAP. 117.5 CBM  
4,200 CU FT  
CAUTION  
9'-6"  
HIGH  
MOM=24,000kg for  
MC-railway transport

NYKU  
7943 10 8  
45R1  
MAX GROSS 40000  
88000  
TARE 20000  
10200  
NET 20000  
44000  
CU CAP. 117.5  
4200

AR  
51