

A satellite image of a large hurricane with a distinct eye, swirling over the Atlantic Ocean. The storm's clouds are white and dense, contrasting with the dark blue of the ocean and the green of the surrounding landmasses.

UKDC
UK DEFENCE CLUB

不安全 港口 索赔

UKDC
IS MANAGED
BY THOMAS
MILLER

目录

引言	4
保证条款的存在	6
绝对保证与限定保证	8
不安全的含义	10
承租人的责任和义务	18
船东响应命令的责任和义务	23
针对不安全港口索赔可作出的抗辩	26
结论	30
不安全港口——检查清单	32

引言

很少有判决比上诉法院在 *Leeds Shipping 诉 Société Française Bunge* 一案（即“*The Eastern City*”案，[1958] 2 Lloyd's Rep. 127）中作出的判决更能经受住时间的考验。在这个判决中，Sellers 大法官对“安全港口”作出了一个经典定义：

“一个港口是不安全的，除非在相关时间段内，特定船舶在未发生异常情况的情形下能够抵达、使用和驶离该港口，而不会面临凭借良好驾驶技术和船艺仍无法避免的危险……”

这一经典表述（既适用于定期租船合同和航次租船合同，也适用于港口和泊位）已经无数次得到了法院的认可，其中最著名的是上议院在“*The Evia (No. 2)*”案（[1982] 2 Lloyd's Rep. 307）中的认可，而最近一次认可出现在上诉法院就“*The Ocean Victory*”案（[2015] 1 Lloyd's Rep. 381）作出的判决中。然而，正如后一判例所表明，尽管这一既定法律定义具有明确性和长期性，但这并不意味着不安全港口纠纷案件的数量或复杂程度都在降低。相反，实务中因适用Sellers大法官的“经典定义”而产生争议的例子不胜枚举。例如，什么才算“危险”？什么样的情况属于“异常情况”？就“良好驾驶技术和船艺”而言，（实务中）有何要求？

本出版物旨在强调不安全港口方面的一些关键法律问题，特别是当前商业和政治环境中可能出现的各类争议和问题。

什么样的情况属于“异常情况”？就“良好驾驶技术和船艺”而言，（实务中）有何要求？



保证条款 的存在

明示保证

从逻辑上讲，对于任何潜在不安全港口索赔，首先要考虑的问题是租船合同中是否包含任何安全保证。这个问题通常很快就能找到答案，因为许多标准租船合同（如纽约土产NYPE格式和Asbatankvoy格式）都包含承租人对装货或卸货港口或泊位安全的明示保证。虽然这涉及个案解释问题，但如果存在这种明示安全保证，则该保证不会因租船合同中明确指定了装货或卸货港口或泊位（无论是指定具体港口或泊位还是指定一系列港口供承租人选择）而被否定。

默示保证

但如果租船合同（如金康GENCON格式）中未包含明示安全保证，那又会怎样？在什么情况下会认定存在默示安全保证呢？简单来说，这不存在绝对规则。在任何情况下，这涉及的都是租船合同真实解释问题，无论是航次租船合同还是定期租船合同。正如上诉法院在“*The Reborn*”案（[2009] 2 Lloyd's Rep. 639）中所解释，是否存在任何默示安全保证取决于正常合同规则下对默示条款的解读，即检验标准是必要性。

然而，该检验标准在实务中的适用在很大程度上受承租人根据租船合同条款所享有的选择船舶装货或卸货港口或地点的自由程度的影响。自由度越高，就越有必要要求默示安全保证。另一方面，承租人在租船合同中向船东提供的有关预想的港口或地点的信息越具体，就越能自然地得出船东对该港口或地点的安全性感到满意或准备承担该港口或地点不安全的风险的结论。归根结底，这是一个风险分配问题。

从逻辑上讲，对于任何潜在不安全港口索赔，首先要考虑的问题是租船合同中是否包含任何安全保证。

虽然这些概括的原则需要谨慎地行使，但相关判例表明法院对这个问题的总体做法如下：

- 如果租船合同中明确指定了港口（无论是具名指定还是作为一系列指定港口或地点的一部分），则不太可能存在任何默示安全保证：例如，见“*The Houston City*”案（[1954] 2 Lloyd's Rep. 148）。
- 然而，情况并非如此简单明了。当租船合同约定的是承租人可以在一个地理范围内指定港口，而未具体指明港口时，定期租船合同与航次租船合同之间可能存在差异。在“*The Evaggelos Th*”案（[1971] 2 Lloyd's Rep. 200）中，法院认为在案涉定期租船合同中应视为存在默示保证，理由是“在船东向承租人交出决定他的船舶开往何处的权利的情况下，常识和商业效用均要求存在该默示保证”。然而，迄今为止仍没有任何判决能够在这一方面将航次租船合同与定期租船合同完全等同起来。相反，在“*The Reborn*”案中，主事官Clarke勋爵明确表示他“不会将定期租船合同案件的理由直接适用到航次租船合同案件中”。此外，Clarke勋爵并不认同正确的区分在于一个租船合同是否指定了港口或地点、还是未指定港口。相反，他认为重要的是争议的港口能否“容易地被识别”。如果可以，就很难理解为什么这不能等同于指定了港口。

因此，在起草租船合同时，有必要非常仔细地考虑如何在租船合同中准确描述装货或卸货港口或地点。在租船合同中未包含明示安全保证的情况下，是否存在默示任何保证最有可能在很大程度上受相关港口和地点描述的具体程度的影响。

绝对保证与 限定保证

绝对保证

根据诸如纽约土产NYPE格式的租船合同中规定的安全保证（即只在“安全港口和/或港口之间”使用船舶），承租人的主要义务是“绝对的”。因此，考虑承租人是否疏忽或未意识到不安全因素是不相关的。“合理安全”似乎也没多少辩驳空间：见“*The Ocean Victory*”案（[2014] 1 Lloyd's Rep. 59）。虽然安全本身不是一个绝对的概念，但在任何特定案件中，调查的重点都不是在承租人行为或港口设施的合理性，而是在船舶预期会面临的危险，且这些危险是无法凭借良好驾驶技术和船艺避免的。

限定保证

租船合同双方有可能会明确同意对承租人所作保证的性质进行限定，例如，限定为尽责保证（如Shelltime 4格式的租船合同所规定）。当义务被淡化为尽责义务，则承租人的义务仅仅是尽合理注意以确保港口或泊位安全。“*The Saga Cob*”案（[1992] 2 Lloyd's Rep. 545）表明，如果一个合理谨慎的承租人基于已知事实会得出港口预期安全的结论，那么此项义务就很有可能会已满足。

租船合同双方有可能会明确同意对承租人所作保证的性质进行限定

在实务中，与尽责义务有关的两个问题经常出现：一是租船合同中存在不一致的条款，即一个条款规定了尽责义务，另一个条款规定了绝对承诺；二是承租人将其指定港口或泊位的权利委托给他人代理的影响。

对于第一个问题，哪个条款优先（或两个条款是否可以一并解读）是一个合同解释问题：例如，见“*The Greek Fighter*”案（[2006] 2 C.L.C. 497）。但在实务中，正如“*The Greek Fighter*”案的事实所表明，合同主要条款摘要（recap）中的无条件安全港口的保证很可能优先于标准格式中的尽责义务。

对于承租人将其义务委托给他人代理，法院的处理方法与他们对适航方面的尽责义务的处理方法十分相似（依据“*The Muncaster Castle*”案，[1961] A.C. 807）。换言之，承租人或接受承租人委托代理指定权利的个人或机构（即使是承租人的独立承包商）必须履行尽责义务，承租人主张其已将此义务委托给他人代理是不会得到支持的：例如，见“*Dow Europe 诉 Novoklav Inc*”案（[1998] 1 Lloyd's Rep. 306）。



不安全的 含义

“*The Eastern City*”案中的检验标准的适用，即认定一个港口是否安全时应适用的法律标准，是一个法律问题，尽管关于一个港口是否安全的最终结论是一个事实问题，通常由法院或仲裁庭在专家证据的辅助下予以确定：见“*The Polyglory*”案（[1977] 2 Lloyd's Rep. 353）。

引起不安全港口索赔的事实情况，特别是不安全的类型，是多种多样的。

安全抵达、使用和驶离港口

安全的经典定义要求船舶能够安全抵达港口，在相关时间安全使用港口，并安全驶离港口。未能满足其中任何一项要求将导致港口不安全，这一点非常简单明了，但这个定义中的“安全”（或“*The Eastern City*”案中检验标准下的“危险”）究竟是什么意思呢？

实体安全和政治安全

“危险”包括有形危险。有形危险可能是地理和地形造成的，如暗礁、沙洲和暴露在某些天气条件下，如大风、长波和涌浪。然而，这些危险同样也可能是人为造成的，如未知的沉船或泊位上的护舷布置存在缺陷。

同样清楚的是，“危险”可以扩展至政治不安全以及战争风险或船舶被没收的风险。因此，早在“*Ogden 诉 Graham*”案（(1861) 1B. & S. 773）中，法院就认为“如果某个港口处于这样一种状态：尽管就自然原因而言，船舶可以随时驶入该港口，但由于政治或其他原因，船舶驶入该港口将不可避免地被当地政府没收，那么该港口就不是租船合同意义上的安全港口”。在“*The Evia (No. 2)*”案中，上议院依据“*Ogden 诉 Graham*”案的判决，驳回了承租人关于巴尔的摩Baltimor格式租船合同第2条仅适用于实体不安全的主张，认为该项义务同样适用于政治不安全。

然而，更为困难的问题是，我们应将“政治不安全”的范围扩大到什么程度。不难理解为什么影响船舶实体完整性或船东对船舶享有的所有权的危险应被视为等同于有形危险，因为它们最终会对船舶本身或至少对船东对船舶享有的利益构成有形威胁。这就是为什么相关港口或地点存在战争状态或扣留风险可能会使港口不安全的原因（例如，见“*The Saga Cob*”案，[1992] 2 Lloyd's Rep. 545）。

但是，正如近期新冠病毒大流行所体现的那样，可能出现的情况远没有那么一目了然。协会收到了许多关于一个国家或地区出现新冠疫情是否足以导致港口不安全的咨询。虽然新冠疫情并非政治风险，但与某些“政治不安全”情形类似，新冠疫情本身并不会对船舶实体带来任何风险。

不过，新冠疫情可能会给船上船员带来风险（在最极端的情况下，所有船员可能都会生病，从而导致船舶实际上无人值守）。如果船舶挂靠过受新冠疫情影响的港口，可能会导致船舶被列入黑名单，或在下一个挂靠港被扣留。就“*The Eastern City*”案对安全作出的定义而言，新冠疫情是否构成“危险”很可能是一个程度问题，因为需要将危险适当描述为港口的一个特征。

这取决于个案的具体事实，特别是具体港口的风险状况以及为避免疫情传播而可能采取的预防措施。尽管传染病原则上可以导致港口不安全，但在现实中这一主张很难得到证明。船东必须举证证明港口不安全度足够高且无法通过船舶采取合理预防措施来克服。

暂时性危险和延误

暂时性危险和延误会带来一系列不同的问题。一方面，一个港口不安全并不要求该港口在任何时候都必须是不安全的。一个港口在特定时间不安全就足以构成危险了，例如在“*The Eastern City*”案中，上诉法院以案涉港口冬季会突然刮起不可预测的大风级南风，可能会导致船舶在锚泊区不可靠锚地走锚为由认定该港口不安全。当然，一个港口不会仅仅因船舶在进港前需要等待一段时间（例如由于潮汐或其他气象原因）而变得不安全，甚至也不会因在某些情况下船舶需要出海以确保安全而变得不安全。因此，在“*Smith 诉 Dart*”案（(1884) 14 QBD 105）中，尽管船舶必须保持逆流航行以便船舶能够在某些恶劣天气条件下出海，法院仍认定西班牙布里亚纳港为安全港口。

不安全的 含义

接上页

另一方面，如果认为单纯暂时性危险就会导致港口不安全，那就是错误的。相反，我们最多可以认为，如“*The Count*”案（[2008] 1 Lloyd's Rep. 72）的判决所指出，“一些暂时性的明显障碍或危险”不会使港口或地点不安全，但“这与指定港口之时港口即具有产生明显危险的特征的情况不同”。鉴于良好船艺并不必然可以阻止潜在危险的发生，在所有此类案件中，重要的是船长是否本应意识到暂时性危险的存在。换言之，船长可获得的信息以及港口的现有系统是否使船长在运用良好驾驶技术和船艺的情况下本应能够避免暂时性危险并保持船舶安全？

这一点在“*The Mamicki*”案（[2003] 2 Lloyd's Rep. 655）中的事实得到了很好的说明。在该案中，一艘船舶因前往雅加达的指定航线上的疏浚航道中的一个障碍物而遭受了严重的船底损害。船东无法证明在承租人下达前往雅加达的命令时该障碍物是否已经存在。尽管如此，法院认为雅加达港在当时预期是不安全的，因为该港口缺乏监测航道系统并调查障碍物报告情况的适当的系统，或缺乏发现和清除障碍物的适当的系统。同时，该港口也没有任何系统在航道中存在障碍物的时候向船舶发出警报。

但如果暂时性的障碍仅仅造成航程延误，那又会怎样呢？这会使港口变得不安全吗？如法院在“*The Sussex Oak*”案（(1949) 83 Ll.L.Rep. 297）中所认定，答案似乎取决于是否，相关危险“会持续一段时间，而考虑到航程和合同的性质，这会造成过度延误”。在该案中，船舶在沿易北河驶往汉堡的航程中遭遇了河水异常严重结冰。虽然危险只是暂时的，但法院还是毫不犹豫地支持了仲裁员的裁定，即考虑到租船合同的期限和航程较短，认定存在过度延误和港口不安全的结论是合理的。

根据上诉法院在“*The Hermine*”案（[1979] 1 Lloyd's Rep. 212）中的判决，如果延误要达到“过度”，看上去就必须达到好似使租船合同落空的程度。暂时性危险或障碍造成的任何较轻延误都不足以使港口不安全。



安全的经典定义要求船舶能够安全抵达港口，在相关时间安全使用港口，并安全驶离港口。



不安全的 含义

接上页

对特定船舶而言安全

众所周知，安全问题必须根据有关特定船舶的状况来考虑，例如船舶的大小、吃水、满载或压载情况。因此，如果相关港口或地点对于有关特定船舶而言是不安全的，则即使承租人证明该港口或地点对不同大小和特征的船舶都是安全的，这也不能作为承租人的抗辩理由：见“*The Sagoland*”案（(1932) Com. Cas. 79）。

随着船舶越造越大，这一点变得越来越重要，因为那些针对小型船舶建造的老式港口难以应对这些新造大船。至于应在多大程度上考虑有关特定船舶的具体情况，也有争论的空间。以超巴拿马型船舶为例，毫无疑问，一个无法安全容纳这种大型船舶的港口对这种船舶来说是不安全的，尽管它对较小船舶来说是安全的。

但如果一般的超巴拿马型船舶可以安全地使用有关港口，而有关特定船舶却不能安全地使用该港口，例如，由于其转向系统的一个怪异特征而使转向异常迟缓，那又该如何认定呢？换句话说，如果特定船舶具有一个特殊的、完全出乎意料的特点，使港口对该特定船舶不安全，但对其他船舶都是安全的，这是否足以使港口不安全？

在承租人对该特殊的、不寻常的特点一无所知的情况下，人们可能会认为承租人在这种情况下不应承担违反安全港保证的责任。另一方面，也有观点认为承租人保证具有绝对性（见上文），这就决定了在这种情况下仍应认定承租人负有责任，这种观点也很有说服力。判例法中没有考虑过这一特定问题，但分析问题的一个可能的方法是因果关系。与任何违约行为一样，为了使索赔的损失能够得到赔偿，违约行为必须是造成损失的主要原因或近因。如果在上段所述情况下，船舶受损的主要原因实际上是转向系统迟缓，那么就不存在违反安全港保证的索赔。但是，如果事实证明船舶转向系统的怪异特征并非完全不同寻常，那么可能更容易说，在港口对她不安全的后果上，对待这一特征与对待船舶长度那样无异。然而，在这一点上还有许多可争论的空间。

不安全的 含义

接上页

港口对特定船舶必须是安全的这一事实并不意味着该特定船舶必须由此造成了实际损害，才能产生违反安全港保证的索赔。对有关船舶构成危险的港口的相关特征很可能也会对其他船舶和财产构成危险。如果这种危险导致另一艘船舶受损，进而造成船东的损失，那么只要船东的损失是由相关危险直接造成的，船东就有权获得损害赔偿。“*The Count*”案的判决就体现了这一点。在该案中，（法院认定）港口没有适当的航道监测系统，一艘船舶因航道中的浮标不在位而搁浅。船东要求赔偿因搁浅船舶堵塞航道而造成的案涉船舶的滞留损失。法院认为，船东有权获得赔偿，理由是他船的搁浅是由于港口的特征造成的，这些特征使港口变得对有关船舶不安全。

“特征”和“系统”

在“*The Saga Cob*”案中，法院认为，在认定安全问题时，首要任务是确定某一具体危险源是否可以被恰当地描述为港口的一个特征。如果可以，则进一步确定该危险是否会使港口预期不安全。

上诉法院在“*The Ocean Victory*”案中的判决强化了相关危险必须是港口“特征”的必要性。对“特征”的关注反过来又必然导致对港口现有“系统”的关注，例如用于监测港口状况和提醒船长注意任何潜在危险的系统。港口系统还可能将看似譬如引航员个人的过失行为（根据租船合同条款的规定，引航员行为通常是船东的责任）变成更广泛的港口系统性失误的一部分（例如在引航员培训方面），从而可能导致违反安全港保证的责任。此类案件极易受事实的影响，在最近的London Arbitration 2/23案中，仲裁庭审议了因引航员未能正确操纵船舶而造成的船舶搁浅是否导致港口不安全的问题。仲裁庭认为，虽然引航员未能正确操纵船舶是造成船舶搁浅的原因，但这只是一名适格引航员的一次性失误，并没有造成港口不安全。

当代社会对“系统”的重视只会有增无减，因为有大量关于港口物理和气象特征的信息存在，这意味着不安全港口索赔的重点往往放在港口是否具备能够避免已知物理危险的系统，而不是有形危险本身。在实务中，这往往导致在事故发生后，对照现代先进港口的标准，对港口及其系统进行微观分析。有两点需要特别强调：

- 虽然“*The Eastern City*”案确立的检验标准的重点是预期不安全（见下文进一步阐述），但上诉法院在“*The Saga Cob*”案中认可，承租人下达命令后发生的事件可能与预期不安全有关。这可能是正确的，但仅限于承租人下达命令后发生的事件可能有助于了解命令下达时的实际情况。
- 不能仅仅因为事故发生后系统发生了变更，就认为港口或地点在系统变更之前就一定不安全。

对有关船舶构成危险的港口的相关特征很可能也会对其他船舶和财产构成危险。

承租人的责任 和义务

预期安全性——承租人的首要义务

根据“*The Eastern City*”案，命令船舶驶往预期安全的港口是承租人的责任所在，即船舶在未来相关时间内能够安全抵达、使用和驶离该港口。

因此，承租人在指定港口时，应对港口的预期安全性进行评估。由此会产生两个后果：第一，如果该港口在承租人下达命令之时存在任何不安全因素，但该不安全因素会在船舶靠港时已得到纠正，则承租人并未违反该义务；第二，如果在承租人指定港口时，港口对船舶而言是预期安全的，但在指定后变得不安全，则承租人亦未违反该义务。



承租人在指定港口时，应对港口的安全性进行评估。

在“*The Evia (No. 2)*”案中，伊拉克与伊朗于1980年9月22日爆发的战争并未使巴士拉港变成不安全港口，因为承租人于1980年3月命令船舶驶往巴士拉港时，该港口尚属安全港口。

监督不安全性——承租人的次要义务

然而，在“*The Evia (No. 2)*”案中，上议院还认为，如果承租人已遵守其首要义务，但随后在船舶驶往港口途中，港口变得不安全，那么承租人须承担新的‘次要’义务，即取消原来的命令并指定一个新的预期安全港口，只要该命令是船舶能够有效遵守的。这一义务同样适用于船舶到港后港口发生了不安全情况，但此时船舶仍可驶离港口以避免危险的情形。



承租人的责任 和义务

接上页

这种次要义务在航次租船合同下是否也会产生，目前较不明确。在“*The Evia (No. 2)*”案中，上议院认为定期租船合同与航次租船合同这两类租船合同的关键区别在于，在定期租船合同下，承租人有持续的权利和义务对船舶的运营给出指令，而在航次租船合同下，一次有效的指定港口通常已是承租人指定权利和义务的上限了。但由于上议院并未被请求就这一点做出裁决，因此该问题悬而未决。

当这一问题一旦出现要做决定时，可以说这两种潜在的解决方案都不是特别具有吸引力。就航次租船合同而言，如果承租人确实无须承担重新指定港口的次要义务，那么这就意味着船东有义务驶往指定港口（即使存在危险），否则船东就会被认为违约，除非船东可以证明该项义务因租船合同目的落空而得以免除。对于船东来说，上述第一种结果显然不具吸引力，而第二种结果则可能对承租人不利，尤其是如果货物（视具体情况而定）实际上可轻易在原定范围内的其他港口装/卸。

另一方面，必须牢记的是，定期租船合同本身的性质产生了租金模式，该模式明确决定了在船东与承租人之间谁应承担重新指定港口可能产生的延误风险和费用。而航次租船合同中则并未包含任何此类财务模式。此外，如果这一问题可以通过其他条款（如战争或罢工条款）得以解决，则对承租人施加重新指定港口的次要义务可能会扰乱根据此等具体条款所作出的风险分配。





如果承租人命令船舶驶往不安全港口或地点，则该命令不具有合同约束力。

船东响应命令 的责任和义务

审核命令的权利

在收到承租人要求驶往某一特定港口或地点的命令后，船东并非必须立即服从该命令（即使该命令是合法的）。相反，法律允许船长在合理期限内考虑和评估命令并作出决定，类似案例可见“*The Houda*”案（[1994] 2 Lloyd's Rep 541）。然而，这并不意味着船长有义务在驶往指定港口或地点之前核查其安全性。相反，在“*The Stork*”案（[1955] 1 Lloyd's Rep 349）中，上诉法院法官Morris认为，船长有权假定承租人已经遵守其仅指定一个预期安全的港口或地点的合同义务。

命令的效力和船东的拒绝权

在“*The Evia (No. 2)*”案中，上议院确认，如果租船合同下存在安全港口保证，则承租人命令船舶驶往一个预期不安全的港口即构成对租船合同的违反。如果船长合理服从承租人的命令，船东因此遭受损失，则船东有权就承租人的违约行为请求损害赔偿：见“*The Houston City*”案。承租人坚持无效命令也可能构成对租船合同的毁约性违约。

如果承租人命令船舶驶往不安全港口或地点，则其命令不具有合同约束力。正如Goff勋爵在“*The Kanchenjunga*”案（[1990] 1 Lloyd's Rep. 391）中所解释，该命令并不“符合合同条款”，因此船东无义务遵守（尽管在定期租船合同下，船东在船舶使用方面通常听从承租人的命令）。因此，船东有权拒绝接受不合法的指定或命令。

事实上，在某些情况下，船东不仅有权拒绝接受指定或命令，而且在法律上可能也有义务这么做。若船东知晓相关港口或地点不安全，这种情况就可能会出现。

船东响应命令 的责任和义务

接上页

在这种情况下，如果船东仍然驶往相关港口或地点，则船东可能会被认定为自行造成其损失或未能尽到其减损义务。正如法院在 “*The Kanchenjunga* ” 案（[1987] Lloyd's Rep. 509）一审判决中所解释，不能认为“船长可以驶入显然不安全的港口，再向承租人索要损失赔偿。也有规定要求受害方须合理行事，尽量减少其损失”。

上议院在 “*The Kanchenjunga* ” 案中的裁决也成为以下观点的依据：如果船东在充分知晓港口不安全的情况下仍然遵从无效指定或命令，并明确表示其视该指定或命令有效，则可能认定船东已经放弃了拒绝接受该指定或命令的权利。但这并不意味着船东也会被认定为已经放弃了就承租人的违约行为要求损害赔偿的权利。

遵从命令驶往不安全港口本身不太可能中断违约行为与损害之间的因果关系。相反，遵从命令通常是因果关系链中非常重要的连接。除合理行事的船长应明显知晓不应驶往的情形外，船东有权假定承租人已经遵守其义务（见上文和 “*The Stork* ” 案）。



针对不安全港口索赔 可作出的抗辩

异常情况

根据“*The Eastern City*”案，如果相关危险系因“异常情况”造成的，则承租人并未违反安全港口保证。这一除外情形的理由在于，“异常情况”所造成的损害并非因港口或地点本身的特征或属性所致。这一点在“*The Evia (No. 2)*”案的事实及上诉法院的裁定中得到了充分体现，即战争的爆发（见上文）属于孤立事件，与巴士拉港的特征或属性并无任何关联，因而属于“*The Eastern City*”案中定义范围内的异常情况，故承租人并未违反其安全港口保证。

“*The Evia (No. 2)*”案的事实相对简单，但在许多其他案件中，“港口特征”与“异常情况”两者之间的界限要难以区分得多。这一方面上可能出现的问题在“*The Ocean Victory*”案中成为了焦点问题。在该案中，一艘散货船在日本鹿岛港因一场强劲的大风而漂离泊位后发生搁浅并灭失。由于鹿岛港是个现代化港口，在发生该事故之前拥有无暇的安全记录，因此这艘船舶的灭失尤为令人瞩目。

一审法院认为，事故是由两个因素共同造成：(1)“长波”造成的涌浪现象，迫使船舶漂离泊位；(2)十分猛烈的北风，意味着船舶无法安全地通过鹿岛航道离港。法院认为，单独来看，这两个事件都不是特别异常。法官承认，该港口同时发生这两种情况是罕见的。尽管如此，法院进一步认定，“*The Ocean Victory*”轮所经历的情况是由可被称为港口特征或特点的事件所引起的，这意味着此等情况“至少是可以预见的”。

在上诉审理中，上诉法院对这一判决理由持批评态度，认为该理由不足以认定该事件“至少是可以预见的”。

相反，有必要审查该事件是否属于港口的特征，同时应考虑与该港口的历史、此等事件发生的频率以及再次发生的可能性相关的证据。考虑到专家证据表明，此次风暴是非常罕见的（无论从其快速形成、持续时间或严重程度来看），且该港口在过去35年间未有船舶遭遇过类似情况，上诉法院据此认为案涉船舶所遭受的损害系因异常情况造成的，因此，港口是安全的。

凭借良好驾驶技术和船艺可避免的危险

除异常情况外，“*The Eastern City*”案中所作出的安全港口的定义明确排除了可凭借“良好驾驶技术和船艺”避免的危险。正如法院在“*The Ocean Victory*”案中所解释，这一措辞“描述了通常情况下谨慎且熟练的船长所应达到的驾驶技术标准”。如果需要更高标准才能在港口安全航行，那么港口就不安全：见“*The Polyglory*”案（[1977] 2 Lloyd's Rep. 353）。

然而，如果船舶在船东已运用良好驾驶技术和船艺的情况下仍遭受损害，也不应认为港口就一定不安全。正如法院在“*The Mary Lou*”案（[1981] 2 Lloyd's Rep.272）中所指出，“谨慎与安全并不一定是一枚硬币的两面。必须考虑到第三种可能性，即事故单纯是因‘运气欠佳’造成的”。“运气欠佳”是否会对危险非因异常情况造成这一要求产生任何影响，这个问题仍有待解决。

针对不安全港口索赔 可作出的抗辩

接上页

船长/船员的过失

在不安全港口案件中，最常见的抗辩方式或许是主张损失和损害实际上是由船长或船员的过失造成的，或至少可归因于船长或船员的过失。原因在于，如果能够证明此等过失是造成损害的实际原因，那么承租人将无须承担损害赔偿赔偿责任。这是因为在这种情况下，承租人命令船舶驶往不安全港口这一违约行为与船东遭受的损失和损害两者之间的因果关系因船东过失行为的介入而发生中断。

不过，在考虑因果关系是否以这种方式发生中断时，法院会将船长已陷入困境以及承租人的违约行为导致船长陷入困境这两个事实纳入考虑。因此，如果船长在处于两难境地时采取了合理的行动，即便是错误行动，船长的行为也不会被认定为造成损失和损害的有效原因：见“*The Stork*”案。

对于因被命令驶往不安全港口而陷入困境的船长所采取的行动，仲裁庭尤其不愿进行批评。虽然有因果相关性的过失行为可能会中断因果关系，但提出驾驶过失抗辩的承租人需要承担很重的举证责任。此外，如果港口不安全，并且这种不安全状况影响了随后的过失行为，那么即使是明显的过失行为也可能无法中断因果关系。例如，在“*The Polyglory*”案中，法院拒绝干扰仲裁员的发现，即虽然引航员（在该案中作为船东的代理）在操作发动机时存在过失，但该过失仍与港口的不安全性存在因果关系，这是鉴于船舶需要突然并且困难地驶离港口极大增加了出错的可能性并加剧了其后果。



结论

根据协会的经验，提起不安全港口索赔和进行抗辩都是众所周知的困难。随着案件的发展，书面和口头证据将构成判断船东和承租人行为基础。船长能够提供口头证据往往至关重要，尤其是在承租人主张可以凭借良好船艺避免危险的情况下。

最好的证据是案发当时的证据，这对保护会员利益至关重要。后面几页是一份检查清单，包含了收集证据时应询问和实际考虑的一些关键方面。

不安全港口案件的诉讼费用一贯高昂，而且往往涉及不同的保险公司和利益方。不同利益方之间的协调与合作对确保胜诉至关重要。

一旦发生不安全港口索赔，协会的及早介入至关重要。本协会拥有丰富的经验和专业知识，能够很好地协助会员进行证据保全，保护会员的利益并处理后续诉讼。

*本出版物的初始版本是在**Quadrant Chambers**律师事务所大律师**Caroline Pounds**的协助下完成的。*



不安全港口

证据检查清单

一些值得考虑的关键问题

通用问题

- 关于航程的完整通信记录
- 港口、泊位或锚地的海图和平面图
- 常规港口设置，包括控制和维护助航设备和疏浚进港航道的管理系统
- 船舶总布置图、舱容图和货物积载图
- （草稿或完整的）甲板、轮机、无线电日志及车钟记录簿
- VDR/VTS数据和AIS数据
- 有关港口的其他已发布信息
- 船舶吃水
- 海事声明
- 第三方提供的所有服务的详细记录
- 记录信息、航向记录器记录、轮机操作记录、资料记录器记录和回声测深仪记录等的打印件
- 驾驶台与机舱时钟校准记录
- 事故发生时使用的所有海图（不得改动），以及海图的所有粗略记录和计算，包括航线规划
- 与第三方的所有通信记录，包括口头/甚高频通信的任何手写记录

系泊

船上：

- 标明站位、材料、尺寸和安全系统的系泊布置示意图
- 防摩擦措施
- 船上缆绳数量
- 系泊绳/缆详情—发票、测试证书、维修情况和首次使用时间
- 保留故障/损坏的设备作为证据
- 库存详情
- 绞车详情
- 照片、样品
- 系泊值班详情
- 损坏/断裂的绳/缆，及其断裂位置和系固方式
- 系泊绞车的制动测试记录
- 引航员、泊位调度员、港务局等的系泊建议
- 系泊缆/绳运行时间记录

岸上：

- 港务局/码头经营人批准的系泊布置
- 系缆桩—类型、相距距离等
- 导缆孔
- 系泊组人员

拖轮

- 拖轮所有人/当局/拖轮的名称
- 可用单位数量
- 马力/系柱拖力/推进力
- 拖轮停靠地点
- 拖轮出动程序
- 通讯设备/无线电电台值班
- 值班表/值班船员名单
- 操作限制
- 拖轮等待系缆的位置
- 使用拖轮还是船舶的缆绳

照片证据

- 锚地海况
- 河流中的强流、冰和其他危险
- 泊位护舷和混凝土岸肩的状况
- 引航道、船闸入口处和内部的护舷状况（如适用）
- 船闸的状况和以往受损的证据
- 系泊布置
- 泊位受涌浪影响的区域
- 受不利条件影响的其他船舶
- 港内进行机动操作的空间不足
- 相邻泊位间的护舷布置（用于比较）
- 船舶或港口任何损坏的图示

泊位

- 设计/施工细节
- 护舷类型—示意图或照片
- 沿船长方向布置的护舷的位置示意图或照片
- 靠泊时护舷的状况
- 代理、引航员、港务局提供的建议
- 海床构成详情
- 护舷所受压力的信息
- 与代理等进行的关于缺失或瑕疵护舷的沟通
- 相邻泊位间的护舷布置—包括状态、部署等
- 船舶的护舷
- 泊位限制—包括水深、其他船舶的位置和转弯区域等
- 潮汐数据（预测数据和当地监测数据），包括船舶通过时和处于泊位时的潮汐高度和涨落情况

气象服务

港内：

- 港口信息手册
- 港口气象服务
- 当地无线电
- 港务局向船舶和/或代理发出的警报
- 关于船舶抵港时当地天气特征的具体建议
- 风讯信号杆—安装在何处？
- 所有天气预报和天气传真图的记录

船上：

- 天气预报和预报区域（或类似出版物），以及采用的是哪个气象站的天气信息？
- 无线电报务员值班时刻表和日志
- 航海日志或其他天气、涌浪、气压等记录
- 与港务局、代理、引航机构和其他船舶等的通信
- 已收到的天气图和天气信息
- 风速器—安装在何处？

引航

- 值班引航员的姓名
- 靠泊程序
- 引航员出动程序
- 上次水道测量日期
- 港内其他船舶的名称和靠泊地点，以及交通流量
- 向引航员提供船舶详情的人员的姓名及所提供的详情的记录
- 船长/引航员交流
- 引航员的航行计划（如与船长的不同）

联合王国抗辩和诉讼协会

由托马斯米勒抗辩和诉讼有限公司转交
伦敦芬乔奇街90号，邮编：EC3M 4ST
电话：+44 207 283 4646

联合王国抗辩和诉讼协会（欧洲）

由托马斯米勒私人有限公司塞浦路斯分公司转交
利马索尔市特拉斯利西奥蒂街37号
双子座大厦202号办公楼2楼，邮编：CY3030
电话：+00 357 25 375020

tmDefence@thomasmiller.co
m.ukdefence.com

注册于英格兰，注册号：501877
UKDC在英国受英国金融行为监管局和审慎监管局监管
公司编号：005018777