

March 2011

soundings

本期內容：船舶污底——實踐與法律

船舶污底——實踐與法律

船舶污底對於長期停留在溫暖水域的船舶來說是一個老問題。儘管現代科技已被運用於防污油漆之中，但是在船舶長時間停滯的情況下，船殼仍難以避免海洋生物滋生，協會管理人仍遇到數起因船殼污損引起的租船合同糾紛。

實踐 (The practical)

在協會最近為會員處理的一起案件中，Artoo海事顧問公司的R.N. Bamber博士受聘就船殼污損問題提供專家意見。他的意見概括如下。

正如會員所知，藤壺很可能是造成船殼污損的主要生物群體。他們通過浮游生物中的散落幼蟲棲生於堅硬的基底上，比如最常見的基底——岩石。某些“致污”物種的幼蟲同樣易於棲落在人造建築物上，比如防波堤、石油鑽塔、以及船殼和海上漂浮廢棄物上。藤壺通過這種棲生於船殼及其它漂浮物的習性，在世界各地散播開來。

UKDC
IS MANAGED
BY THOMAS
MILLER

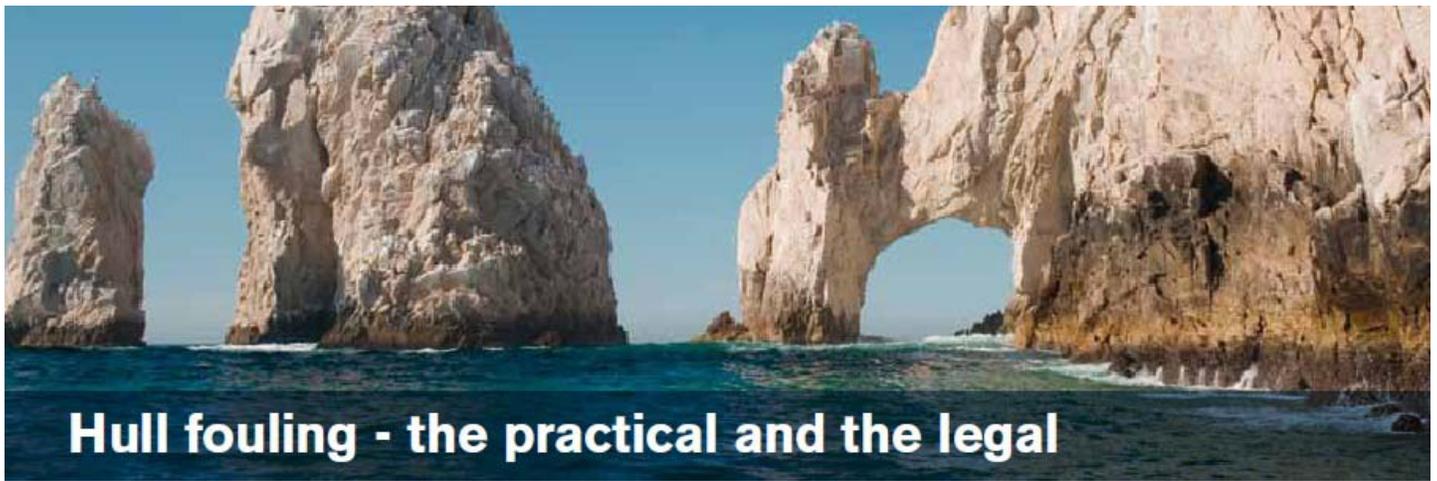
熱帶、亞熱帶藤壺在幾周內就能成熟，並且在被帶到新地點後，它們會釋放出自由游動的幼蟲，如果當地條件合適，這些幼蟲會棲落並可能形成新的繁殖種群。如今各種藤壺生存遍佈世界各地的溫暖水域。

關於生物在船殼上的生長速度，專家總結說新棲落的藤壺在25-29攝氏度的水溫環境下，生長十四到二十天就能長到10毫米高。研究表明普通藤壺一般在棲落的頭幾天生長最快，平均壽命估計介於地中海環境下四個月到南非、阿根廷環境下二十二個月之間。

船舶船殼通常使用防污油漆。船舶在水中移動時不斷洗刷船殼表層令防污層自動磨光。藤壺不會在超過兩節的水速中大量棲落或生長。

當船舶靜止或不再移動時，塗層通常可以耐污最多十二到十四天。

在船舶停留於錨地等待超過三到四周的典型情況下，海洋生物在溫暖的熱帶水域中，在船殼表面大量滋生。這種情況常常導致船速隨之大幅下降、以及船舶性能衰退。這顯然會影響到船東和租船人在定期租船合同下，產生包括速度、船舶性能糾紛，船殼清理期間的營運損失索賠，以及實際清理費用索賠在內的各種糾紛。



Hull fouling - the practical and the legal

法律 (The legal)

鑒於停滯於溫暖水域的船舶產生船舶污底的風險確實存在，這類索賠日趨普遍並不意外。但是值得注意的是，有關船舶污底糾紛的英國判例卻很少。兩起重要的判例是Santa Martha Baay Scheepvaart & Handelsmaatschappij N.V.訴Scanbulk A/S 1981 (“The Rijn”)案和Action Navigation訴Bottiglieri Navigation Inc, 2005 (“The Kitsa”)案。兩起案子的判決均是幾年前做出的，但仍然是關於污底問題的重要判例。

在The Rijn案中，船東根據定期租船合同將船舶出租給租船人，為期四個月，租船人可選擇延長或縮短二十天。船舶在洛倫索馬克斯耽擱了四十二天，在那裏船殼嚴重污底，影響了船速。租船人訴稱船舶在隨後的航程中性能不佳，並主張船舶停租。船東不同意該主張，並提出船舶污底是因聽從租船人命令導致的。

英國高等法院認為船舶在裝貨港滯留期間產生船舶污底是船舶營運過程中的必然結果，並無任何意外因素。法院因此認為，可以合理推斷船舶產生大量污底是因為船舶在洛倫索馬克斯停留時間過長造成的，並認為既然是租船人選擇讓船舶待在熱帶水域近三個月，那麼租船人為滯留所產生的必然結果尋求經濟補償就是不當的。

法院據此駁回了租船人對船東提起的船舶性能不佳索賠。

至於船舶在清理船舶污底期間是否停租，法院認為在租船合同期間，海洋生物在船殼上的大量滋生不能被視為紐約土產定期租船合同第15條（未經修訂）所規定的船殼“缺陷”。法院因此認為船舶污底清理期間，租船人應支付租金。

在較新的The Kitsa案中（本協會參與了該案），船東根據經修訂的紐約土產租船合同將船舶定期出租，為期四到六個月（後延長至約七到九個月）。船舶隨後以基本上背靠背的條款多次轉租，最終用於履行從韓國到印度維薩卡派特南（“維薩卡”）的煤運輸期租航次。船舶在維薩卡耽擱了三個多星期，在此期間船殼產生嚴重污底。船東清洗了污底，並以租船合同中的默示賠償涵蓋了清污費用為由向租船人索賠清污費用。根據紐約土產租船合同第8條和租船合同中通常約定的寬泛的航行區域限制，租船人有一項默示賠償義務，即賠償船東因遵守租船人命令而導致的損失。

該案先後經倫敦仲裁和英國高等法院裁決。法院同意仲裁裁決，認為租船人不承擔清污費用。法院在事實部分認定雖然貨物可以在更短的時間內在維薩卡完成卸貨，但是船東並非不能合理預期船舶在整個正常租用期間可能要在當地停留三個星期。

法院認為船舶由於租船人的合法命令停留於溫暖水域港口從而遭受船舶污底的風險是可以預見的，並且事實上在租船合同簽訂當時也為雙方當事人所預見。法院因此認定清污費用並不屬於租船合同默示賠償所包含的賠償範圍，而是屬於正常營運費用，應由船東承擔；此外，清污作業期間船舶停租，租船人提出的該航次性能不佳索賠也應予以支持。

總結

雖然The Rijn案和The Kitsa案事實情況有所差別，但是很明顯，船舶污底糾紛似乎通常都圍繞著船舶停留時間的長短展開，除非租船合同有附加條款改變這方面的法律規定。

當停留的時間和The Kitsa案中滯留的時間（三個星期）差不多時，管理人的建議一般是船東可能被認為接受了污底風險，並有可能因此被認定應對船舶性能不佳及相關損失承擔責任。但是如果停留時間更長，那麼責任可能會轉移給租船人，因為船東未必預料和/或預見到會如此長時間停留在溫暖水域，並接受由此導致的船舶污底風險和相關營運損失及費用。