

March 2011

soundings

本期内容：船舶污底——实践与法律

船舶污底——实践与法律

船舶污底对于长期停留在温暖水域的船舶来说是一个老问题。尽管现代科技已被运用于防污油漆之中，但是在船舶长时间停滞的情况下，船壳仍难以避免海洋生物滋生，协会管理人仍遇到数起因船壳污损引起的租船合同纠纷。

实践 (The practical)

在协会最近为会员处理的一起案件中，Artoo海事顾问公司的R.N. Bamber博士受聘就船壳污损问题提供专家意见。他的意见概括如下。

正如会员所知，藤壶很可能是造成船壳污损的主要生物群体。他们通过浮游生物中的散落幼虫栖生于坚硬的基底上，比如最常见的基底——岩石。某些“致污”物种的幼虫同样易于栖落在人造建筑物上，比如防波堤、石油钻塔、以及船壳和海上漂浮废弃物上。藤壶通过这种栖生于船壳及其它漂浮物的习性，在世界各地散播开来。

UKDC
IS MANAGED
BY THOMAS
MILLER

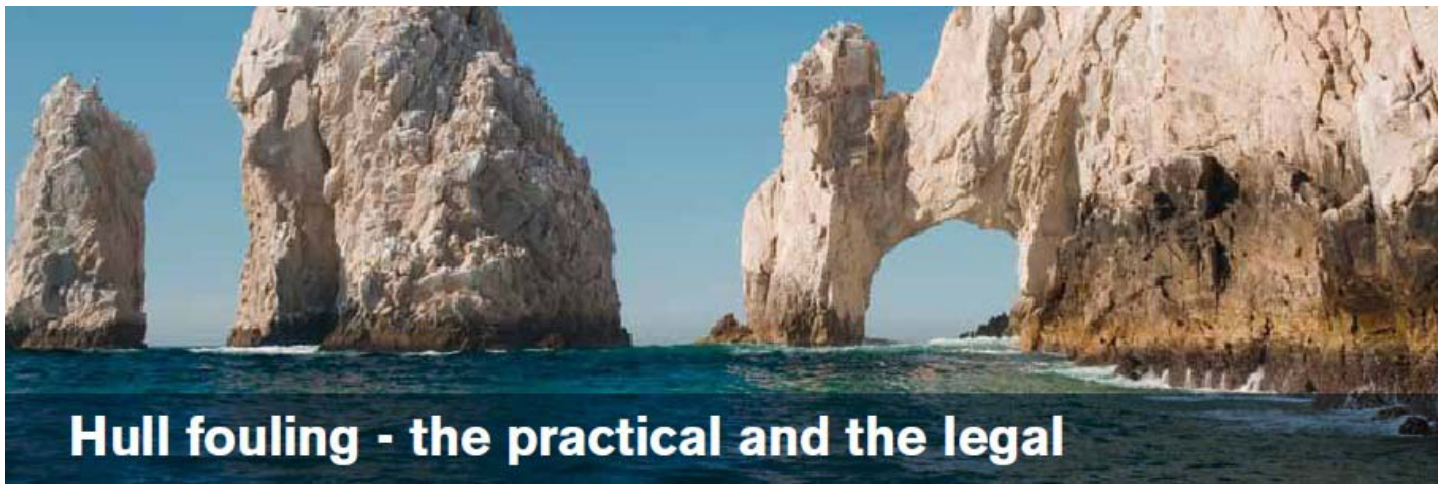
热带、亚热带藤壶在几周内就能成熟，并且在被带到新地点后，它们会释放出自由游动的幼虫，如果当地条件合适，这些幼虫会栖落并可能形成新的繁殖种群。如今各种藤壶生存遍布世界各地的温暖水域。

关于生物在船壳上的生长速度，专家总结说新栖落的藤壶在25-29摄氏度的水温环境下，生长十四到二十天就能长到10毫米高。研究表明普通藤壶一般在栖落的头几天生长最快，平均寿命估计介于地中海环境下四个月到南非、阿根廷环境下二十二个月之间。

船舶船壳通常使用防污油漆。船舶在水中移动时不断洗刷船壳表层令防污层自动磨光。藤壶不会在超过两节的水速中大量栖落或生长。

当船舶静止或不再移动时，涂层通常可以耐污最多十二到十四天。

在船舶停留于锚地等待超过三到四周的典型情况下，海洋生物在温暖的热带水域中，在船壳表面大量滋生。这种情况常常导致船速随之大幅下降、以及船舶性能衰退。这显然会影响船东和租船人在定期租船合同下，产生包括速度、船舶性能纠纷，船壳清理期间的营运损失索赔，以及实际清理费用索赔在内的各种纠纷。



Hull fouling - the practical and the legal

法律 (The legal)

鉴于停滞于温暖水域的船舶产生船舶污底的风险确实存在，这类索赔日趋普遍并不意外。但是值得注意的是，有关船舶污底纠纷的英国判例却很少。两起重要的判例是Santa Martha Baay Scheepvaart & Handelsmaatschappij N.V.诉Scanbulk A/S 1981 (“The Rijn”)案和Action Navigation诉Bottiglieri Navigation Inc, 2005 (“The Kitsa”)案。两起案子的判决均是几年前做出的，但仍然是关于污底问题的重要判例。

在The Rijn案中，船东根据定期租船合同将船舶出租给租船人，为期四个月，租船人可选择延长或缩短二十天。船舶在洛兰索马克斯耽搁了四十二天，在那里船壳严重污底，影响了船速。租船人诉称船舶在随后的航程中性能不佳，并主张船舶停租。船东不同意该主张，并提出船舶污底是因听从租船人命令导致的。

英国高等法院认为船舶在装货港滞留期间产生船舶污底是船舶营运过程中的必然结果，并无任何意外因素。法院因此认为，可以合理推断船舶产生大量污底是因为船舶在洛兰索马克斯停留时间过长造成的，并认为既然是租船人选择让船舶待在热带水域近三个月，那么租船人为滞留所产生的必然结果寻求经济补偿就是不当的。

法院据此驳回了租船人对船东提起的船舶性能不佳索赔。

至于船舶在清理船舶污底期间是否停租，法院认为在租船合同期间，海洋生物在船壳上的大量滋生不能被视为纽约土产定期租船合同第15条（未经修订）所规定的船壳“缺陷”。法院因此认为船舶污底清理期间，租船人应支付租金。

在较新的The Kitsa案中（本协会参与了该案），船东根据经修订的纽约土产租船合同将船舶定期出租，为期四到六个月（后延长至约七到九个月）。船舶随后以基本上背靠背的条款多次转租，最终用于履行从韩国到印度维萨卡帕特南（“维萨卡”）的煤运输期租航次。船舶在维萨卡耽搁了三个多星期，在此期间船壳产生严重污底。船东清洗了污底，并以租船合同中的默示赔偿涵盖了清污费用为由向租船人索赔清污费用。根据纽约土产租船合同第8条和租船合同中通常约定的宽泛的航行区域限制，租船人有一项默示赔偿义务，即赔偿船东因遵守租船人命令而导致的损失。

该案先后经伦敦仲裁和英国高等法院裁决。法院同意仲裁裁决，认为租船人不承担清污费用。法院在事实部分认定虽然货物可以在更短的时间内在维萨卡完成卸货，但是船东并非不能合理预期船舶在整个正常租用期间可能要在当地停留三个星期。

法院认为船舶由于租船人的合法命令停留于温暖水域港口从而遭受船舶污底的风险是可以预见的，并且事实上在租船合同签订当时也为双方当事人所预见。法院因此认定清污费用并不属于租船合同默示赔偿所包含的赔偿范围，而是属于正常营运费用，应由船东承担；此外，清污作业期间船舶停租，租船人提出的该航次性能不佳索赔也应予以支持。

总结

虽然The Rijn案和The Kitsa案事实情况有所差别，但是很明显，船舶污底纠纷似乎通常都围绕着船舶停留时间的长短展开，除非租船合同有附加条款改变这方面的法律规定。

当停留的时间和The Kitsa案中滞留的时间（三个星期）差不多时，管理人的建议一般是船东可能被认为接受了污底风险，并有可能因此被认定应对船舶性能不佳及相关损失承担责任。但是如果停留时间更长，那么责任可能会转移给租船人，因为船东未必预料和/或预见到会如此长时间停留在温暖水域，并接受由此导致的船舶污底风险和营运损失及费用。