



以获得排放许可；

- 在压载水记录簿中详细记录 CWQ 的处理情况，同时保存其他证据包括但不限于：维修保养记录、设备故障报警记录、故障排除和缓解措施、报告记录、排放许可等。

#### 六、BWMS 故障的应急措施

CWQ 临时指南并不适用由于与 CWQ 无关的原因导致 BWMS 无法运行的情况，或由于安装、操作或维护问题导致性能不佳的情况。这种情况需参考 IMO 通函 BWM.2/Circ.62《压载水公约应急措施指南》，并在与船旗国和有关港口国协商的基础上逐案处理。

尽管压载水管理和压载水管理计划制定导则 (G4) 的修正案 MEPC.306(73) 号决议将应急措施列入非强制性内容，然而 IMO 通函 BWM.2 /Circ.62 规定，如果压载水处理不符合规定，船舶和港口国应考虑船舶 BWMP 中包含的应急措施。同时一些港口国如美国、澳大利亚等都要求将应急措施并入 BWMP。所以为了能在 BWMS 故障时给予船员正确快速的操作指引以及满足港口国关于应急措施的要求，建议以附件形式或直接修改内容在 BWMP 上添加应急措施并获得船级社或船旗国的认可。以下是中国、美国和澳大利亚对压载水不能正常处理时的应急措施要求。

#### 中国

中国《船舶压载水和沉积物管理监督管理办法》第十一条规定：“发现影响压载水处理能力的事故或缺陷时，船舶应当在抵达锚地或港口后立即向当地海事管理机构报告”；第二十条和三十条规定：“排放未经处理或者处理不达标的压载水和沉积物的，允许其使用港口压载水接收处理设施对压载水进行处置。在尚不具备港口压载水接收处理能力的港口，海事管理机构应当允许船舶离开我国管辖水域对压载水进行置换并处理后再次进入锚地或港口”。所以船舶的 BWMS 发生故障，应第一时间通知目的港海事局，结合本轮 BWMP 上的应急措施处理压载水，并按海事局指示排放。另外，随着 D2 标准的全面生效，中国和韩国间互免换水协议也将在今年 9 月 7 日结束。

#### 美国

美国海岸警卫队关于《船舶 BWMS 不能正常运行时的指南》CG-GVC PL 18-02 要求船舶 BWMP 上包含本船特定的应急措施以及联系港长 (COTP) 的联系方式，在船舶的 BWMS 发生故障时第一时间联系最近的 COTP 并寻求具体指示，同时要求报告目的港的 COTP。应急措施和方案必须事先获得 COTP 的许可，排放任何未经处理的压载水不得作为一种应急措施。

#### 澳大利亚

澳大利亚 DAFF 发布了 2023 一号通函关于《对国际海运业的通知 - 船舶装有 BWMS 的应急措施》要求船舶特定的应急措施，包括在适用情况下使用压载水交换，必须纳入压载水管理计划 (BWMP) 并由相关认可机构批准。船舶特定应急措施可被批准作为 BWMP 的附录或增编，完整的 BWMP 不需要重新批准。任何意图使用应急措施处理压载水，必须在合理可行的情况下尽快通知澳大利亚 DAFF，同时在排放经应急措施处理的压载水前也必须通知 DAFF。排放任何未经处理的压载水不得作为一种应急措施。

# 防 损 通 讯

## Loss Prevention Bulletin

中国船东互保协会防损部编



## 港口罚款防不胜防

作者：理赔二部 郑宇辉



### 摘 要

近期，一起船舶在西非多哥港口与当地渔民换购海鲜被海关处以天价罚款的案例，引起了业内的广泛关注。其实，船员与当地渔民或其他人员以物易物的行为至今在船上仍不少见，但值得注意的是，这种行为很可能已经触犯了当地的海关法律，会被海关当局视为非法走私外国商品，船舶不仅要遭受高额罚款，船长和船员还可能面临刑事指控。

## 一、多哥罚款案例

保赔协会案例描述，某商船在多哥洛美港锚地等候卸货期间，船员以船上物品与当地渔船换取了7公斤海鲜。洛美海关当局将上述行为认定为通过商船进行走私，不仅滞留了商船，还处以高达8700万欧元的罚款，船长和船员也可能面临1年至3年的监禁。

同时，保赔协会在多哥的通报近期也报告，他们已经获悉三起船舶在洛美港被海关处罚的案件，这些船舶在洛美港锚地待泊时，以船上的废旧油桶、瓶装水和一些废旧物料等与靠近的渔船换取海鲜或电话SIM卡。当这些渔船在返港后，被海关抓获并供认了与船舶交易的事实。涉事的货轮也被洛美海关滞留，并告知船舶的非正式交易构成了走私，将被处以6000万至1.3亿欧元的罚款。



## 二、多哥罚款依据

据 Africa P&I 和 Budd Togo 两家通报反馈，罚款案件适用条款的不同，对条款解读的不同，都可能影响到最终罚款金额。这些走私罚款之所以如此之高，是因为他们的计算依据是交换物品的价值，再加上所有相关船舶估值的两倍，以及对交换的物品和船舶的估值征收28%至49%的关税。而且在这些案件中，海关均拒绝就罚款进行商讨，除非罚单被签字，这也导致船舶被滞留的时间延长。

船舶罚款案件在多哥当地涉及到的相关法规有：

Art 361

The following shall be liable to confiscation of the object of fraud, confiscation of the means of transport, confiscation of objects used to conceal the fraud, a fine equal to four times the value of the objects confiscated and imprisonment of between one and three years.

Customs Code Article 60 - Paragraph 2

No goods can be discharged or transferred without written authorization from Customs. Discharge and transfer operations must take place in the presence of Customs at the times and under the conditions decided by the General Commissioner.

Customs Code Article 340 - Paragraph 1

Captains of ships, boats, vessels and aircraft are considered liable for any omissions or inexact information

found in their cargo manifests and, generally speaking, for any infringements committed on board their vessel or aircraft.

Customs Code Article 359 - Paragraph 1

The following offences are punishable by confiscation of the object of fraud, confiscation of the means of transport, confiscation of objects used to conceal the fraud, a fine equal to double the value of the object of fraud and imprisonment of between three months and one year any act of smuggling as well as any act of import or export without declaration when these offences relate to goods in the category of those which are prohibited or heavily taxed on entry, or prohibited or taxed on exit.

The term of imprisonment is increased to a maximum of ten years and the fine may be up to five times the value of the object of the fraud when the acts of smuggling, importing or exporting concern goods that are dangerous to public health, morals or safety, the list of which is determined by order of the Minister of Finance.

Customs Code Article 369 - Paragraph 2

The following are deemed to be undeclared imports: Those items which are prohibited or heavily taxed on entry or liable to internal taxes discovered on board ships within the limits of commercial ports or roads which were not duly included in the cargo and the ship's store declarations presented before inspection.

Customs Code Article 372 - Paragraph 1

The following are deemed imports without declaration of prohibited goods: fraudulent disembarkation of articles cited in article 369, paragraph 2.

## 三、罚款事项列举

在船舶航行的大多数司法管辖区，都会有对于船舶违反安全和环保等方面法规的行政处罚。一般情况下，针对船舶、船长和船员处以罚款算是比较轻微的处罚方式，但是也有一些开出的罚单金额是异常巨大的。甚至在某些司法管辖区，罚款被视为国家预算的一部分。罚款的对象也主要是针对船舶、船长和船员，但也有是对公司开出罚单的现象。

通常，船舶营运会涉及到外交、行政、安全、环保等诸多方面，而有可能被罚款的行为也是形形色色，包括但不限于下述几项：

- 违反《国际海上避碰规则》及国家航行安全法规。
- 违反当地交管部门发出的航行指令。
- 船舶贸易单证过期。
- 船舶货量与提单不符，短货或溢卸。
- 海关报表，舱单和船员名单不符合规定。
- 船舶证书缺失或过期。
- 船员证书缺失、过期或未在签名处签字。
- 船上物料、备件、药品和船员个人物品申报不完整，不合规。
- 船舶药房内存在有过期的药品。
- 船上的伙食口粮过期。
- 对海洋环境造成污染行为。

- 违反 MARPOL 公约的要求。
- 船上有偷渡者。
- 船员未经许可离船。
- 船员在港口区域钓鱼。
- 船舶在港期间违规作业，动火、维修、油漆、上下物品等。
- 船舶悬挂旗帜错误。
- 在港口检查或海事调查中提供虚假证据。

## 四、避免罚款应对措施

保赔协会每年会收到船舶被罚款的案件十几起至几十起不等，值得注意的是，并不是对所有的罚款都会有保赔协会提供保障的，协会条款原则上只承保会员列明风险的罚款。在很多船舶遭受到罚款处罚的案例中，处罚主体都是不接受担保的，而且要求限时支付。否则船舶将一直被扣留不能放行，因此，船舶被罚款案例处理起来，也是比较棘手的。这就更加提醒我们的会员和船舶对港口罚款案件应尤为重视，以避免因罚款而带来的经济和船期双重损失。

- 在航次指令下达后，船长应尽早向当地代理了解港口当局的

政策要求，及早准备到港资料。

- 制定航次计划应参考航路指南、进港指南、代理信息和当地港口资料等信息，重要提示信息应在电子海图或船长命令上突出标注。
- 到港前安全会议必不可少，船长应告知船员港口规章制度，特别是涉及到罚款的事宜。
- 船舶到港后，应严格遵守国际海事公约法规和港口的规定。
- 船舶报关单要做到详尽和精准，船员名单及时更新，过境货物也不要忘记申报。
- 定期检查船舶和船员证书，有过期的尽快申报，不要忽略船员证书的签名。
- 船舶在港期间任何涉及安全和环保的作业，应与代理确认是否需要向港口报备。
- 严令禁止船员与渔民和码头工人等进行以物易物，船舶采购、接收、卸下物品都应经过正规渠道，并提前和代理确认申报。
- 如遇港口检查或海事调查，一定要实事求是，不得弄虚作假，特别是不能提供书面形式的伪证。
- 发生罚款或产生罚款威胁时，请及时联系协会或当地通代。

# 国际海事局发布 2024 年上半年 海盗和劫船事件报告

作者：防损部 王勇



## 摘要

近期，作为国际商会（ICC）下设的专业分工组织国际海事局（IMB）发布了2024年上半年全球海盗袭击和武装抢劫船舶的事件报告。该报告记录了60起海盗和武装抢劫事件，比2023年同期（65起）有所减少。其中有46艘船遭到海盗和武装人员的登船，另有2艘船舶遭到了武器射击，4艘船舶被劫持，8艘船舶被企图袭击。同时，在报告的60起事件中，针对海员的暴力事件仍在继续，今年有85人被扣为人质（去年同期为36人），11人被绑架，2人受到威胁。在34起暴力事件中，海盗和不法分子使用了枪支和刀具。尽管今年上半年报告的事件数量总体上有所下降，但国际商会和国际海事局仍呼吁各国主管当局在针对海员的暴力事件不断增加的情况下，保持合作和警惕，以保护海员的切身安全。

## 一、索马里沿岸海盗事件

2024年上半年报告了8起事件，其中包括3起劫持事件，这三起劫持事件都发生在今年的第二季度。其中，5月10日，一艘在亚丁湾航行的成品油轮遭到枪击，在船上的武装护卫人员随后进行了还击并导致了海盗小艇起火；5月13日，索马里海盗劫持了一艘渔船，他们抢走了船上的食物和补给品，随后释放了船员；5月23日，索马里海盗登上了一艘距离摩加迪沙海岸约400海里的在航杂货船，船员撤回到了安全舱，并向附近的海军发出求救信号。最近发生的事件表明，索马里海盗仍然有能力将目标锁定在距索马里海岸1000海里的船舶。尽管在全球海盗和武装抢劫的报告中，有关索马里海盗的事件有所减

少，但索马里海盗仍然对过往船舶构成威胁。

## 二、西非沿岸海盗事件

几内亚湾的事故从2023年的14起降至10起，但对船员安全和福祉的威胁仍然令人担忧。在2024年上半年，全球共有11名船员在两起不同的事件中被绑架，另有21名船员在一起事件中被扣为人质。国际海事局重申，需要持续和强大的地区和国际海军存在，以应对这些事件并保护海员的生命。其中最不寻常的事件是发生在佛得角沿岸，5月17日，10名不明武装分子手持AK47步枪，劫持了一艘成品油轮并企图偷盗船上的货物。他们将船员的手脚进行了捆绑，并在舵机间囚禁了船员，

破坏了船上的通讯和网络设施以及船舶生活区设施和航行设备，并且偷走了船员的物品，但没有带走货物。随后在5月29日，一艘杂货船在赤道几内亚水域遭到9名海盗的登船，他们盗取了船员的物品，并绑架了船长和大副。此外，在安哥拉锚地也发生了5起针对锚泊船的偷盗行为，但不法分子都没有携带枪支武器，且在被船员发现后，都逃离了船舶。利比里亚和几内亚这两个国家发生的海盗事件，都是针对在锚地的船舶的物料和物品进行的盗窃行为。

### 三、东南亚海盗事件

#### 1. 新加坡海峡

从2019年12月份开始，新加坡海峡的海盗事件突然激增。新加坡海峡在2024年上半年报告了13起海盗袭击船舶的事件，相比于去年同期的20起明显减少。然而，针对通过新加坡海峡的大型船舶的攻击和登船事件仍然令人担忧，最典型的作案方式是单独一艘小船或团伙将过往的商船作为抢劫目标，趁着夜色，喜欢选择在锚泊中的船舶，或是干舷低、速度慢的在航船舶（拖轮、驳船）等下手。当被船员发现，船舶拉响警报时，这些不法分子将放弃偷盗和抢劫行为迅速逃离。在海盗和武装分子得手的6起的事件中，有10名船员被劫持为人质，其中在11起事件中，被报告海盗和武装分子使用了枪支和刀具。尽管在今年上半年新加坡海峡报告的事件数量有所减少，但IMB意识到可能有一些没有被报告的事件。

#### 2. 马六甲海峡

自从2005年开始，马六甲海峡周边国家就开展了对海峡水域的安全巡逻，这也使得曾经令人担忧的马六甲海峡海盗事件大幅下降。近期也仅有一起事件被报告，但是不排除有一些海盗袭击船舶事件没有被报告出来。海上安全巡逻到底能持续多久尚无定论，因此航经此水域的船舶仍需保持警惕。

#### 3. 印度尼西亚

国际海事局在印度尼西亚群岛记录了12起事件，据报道，在这些事件中，两名船员被扣为人质，一名船员受到威胁。在6起事件中，海盗使用了刀具，还有一起事件中，武装人员持有枪支。今年上半年，杜迈锚地发生了6起事故。同时，在巴拉望和Lubuk gaung港口及周边的海盗和武装分子通常会携带枪械和砍刀等武器，在夜间接近船舶并采取偷盗行为。如果一

旦被机警的船员发现，并拉响了船舶警报，则海盗和武装分子会迅速逃离，基本不会和船员进行正面冲突。但是值得注意的是，在上述区域中发生的很多偷盗和袭击事件并没有被船舶及时报告，这种行为或将导致印尼主管当局对区域性的海盗事件做出误判。

#### 4. 孟加拉国

孟加拉国大部分的海盗袭击事件是发生在锚地和周边区域，近年来在孟加拉国政府的积极干预下，该国的海盗事件呈现明显的下降趋势。但相比于2023年上半年的1起事件，2024年同期上升到10起，尤其是在吉大港锚地的海盗事件增加明显，共报告了8起事故，这需要船舶保持谨慎的瞭望和值班。

#### 5. 印度

印度在今年一月份，只在卡基纳达港口锚地，针对成品油轮发生了两起偷盗事件，被船员发现后，海盗随即逃离了船舶，船上的物料被盗，船员没有受伤。

#### 6. 马来西亚、菲律宾

在马来西亚和菲律宾政府的联合行动下，原本沙巴州一度猖獗的阿布沙耶夫集团绑架事件几近消失，最近一起事件是发生在2020年1月。尽管如此，所有航经此处的船舶仍需要保持额外的警惕，并采取严格的防海盗措施。菲律宾仅是在马尼拉报告了2起海盗和抢劫事件，都是针对在锚地锚泊的船舶，当船员发现后拉响了警报，海盗便逃离了船舶。在马尼拉港口附近的船舶需要提高警惕。

#### 7. 越南

在越南的头顿港口也发生了1起针对锚泊船舶的偷盗事件，不明分子乘小船登上了一艘锚泊船，被船员发现后仓皇逃离，船上财物没有造成损失。

### 四、结束语

当然，可能还有一些零星的事件没有被完全统计或者被报告出来，从今年上半年的报告数据来看，海盗和袭击事故的数量有所下降，这确实是行业所期盼的，但这完全没有自满的余地。报告中一系列真实的数据和案例说明海上暴力性质事件的存在仍旧令人担忧。同时，也突显了国际社会继续保持警惕和持续采取区域性海事联动的必要性。此举对于保护船员的安全、维持全球航运和贸易的顺畅运营至关重要。

## 英国最高法院判决货方有义务承担 海盗赎金的共损分摊

作者：香港公司 吴剑平

### 摘要

2024年1月17日，英国最高法院对Herculito Maritime Ltd and others (Respondents) v Gunvor International BV and others (Appellants) [2024] UKSC 2做出终审判决，认定货方有义务支付海盗赎金的共损分摊。

案例分享

### 一、事实背景

2010年9月20日，通过FIXTURE RECAP，船东将“POLAR”轮航次租给租家CLEARLAKE SHIPPING LTD，租约中并入经过修改的BPVOY4，其中包括第39条战争风险条款（“39. War Risks”）及附加条款亚丁湾条款（“the ‘Gulf of Aden’ Clause”）和战争风险条款（“the ‘War Risk’ Clause”）。

POLAR轮在圣彼得堡装载69,493.28吨燃料油后签发了6份指示提单，Gunvor International BV（以下简称“Gunvor”）是提单持有人及货物所有人和最终的收货人。因为亚丁湾当时被认定为高风险区域，船东购买了海盗赎金险（“K&R”），保额500万美金；与此同时，船东也向其战争险保险人支付了战争险附加费。

2010年10月30日，该轮在穿越亚丁湾高风险区域时被索马里海盗劫持，并被扣押近10个月。2011年8月26日，在船东支付770万美金赎金后该轮得以获释，船上大部分货物完好。船舶在绕航进行必要的修理、补给和配员后，继续前往卸港新加坡，并在2011年10月交付剩余货物。

在交付货物前，船东宣布共同海损，货物保险人提供了GA GUARANTEE，Gunvor提供了GA BOND，其中均约定适用英国法，伦敦仲裁。海损理算后，根据理算报告，货方应当分摊US\$4,829,393.22，其中赎金为主要部分。

### 二、主要争议

货方主张对于共损费用中的赎金部分，其不承担任何责任。依据提单及并入的航次租约，船东支付的赎金，其只能从由租家支付保费而额外投保的保险中获得相应的补偿。涉及的问题归纳为：

1. 依据航次租约，特别是第39条“WAR RISKS”及附加条款“the ‘Gulf of Aden’ Clause”和“the ‘War Risk’ Clause”及其隐含含义，船东是否被禁止向租家索赔额外保险已经承保的风险造成的损失；
2. 上述有关条款是否已经并入提单；
3. 依据提单，船东是否也同时禁止向提单持有人索赔额外保险已经承保的风险造成的损失；
4. 如果需要，对应条款中有关支付额外保费的义务部分，“租家”是否应相应地被替换为“提单持有人”。

### 三、仲裁及诉讼

因货方拒绝共损分摊，船东依据GA GUARANTEE和GA BOND的约定提起伦敦仲裁。2020年1月8日，仲裁庭就4个先决问题做出裁决，支持货方的观点，即货方无需支付共损分摊。

船东上诉至伦敦高院，高院支持了仲裁庭在上述问题1和2的观点，但不同意仲裁庭在问题3和4的认定，因此判决船东胜诉。货方提起上诉，上诉至上诉院。上诉院除了问题1没有明确观点外，支持了高院的其他裁定，因此驳回了货方的上诉，判决货方需要支付共损分摊。

货方上诉至英国最高法院。最高法院各位法

官达成一致意见，驳回货方的上诉。Lord Hamblen就上述4个问题逐一给出如下意见：

1. 船东是否被禁止向租家索赔额外保险已经承保的风险造成的损失？

对于特定的有保险承保的损失，合同双方可能约定当此类损失发生之时，只可以向保险人索赔获得补偿，而不能向对方索赔损失。此种做法被称为“insurance code”或“insurance fund”（以下为了表述方便，以“保险特别约定”代称“insurance code”或“insurance fund”）。

在Gard Marine and Energy Ltd v China National Chartering Co Ltd (The Ocean Victory) [2017] UKSC 35一案中，英国最高法院认定光租租约中存在这样的保险特别约定。在Kodros Shipping Corp of Monrovia v Empresa Cubana de Fletes (The Evia (No 2)) [1983] 1 AC 736 [HL]一案中，英国上议院认定定期租约中存在这样的保险特别约定。

在“The Ocean Victory”一案中，对于是否存在此保险特别约定这个问题，首先，这是一个合同解释问题；其次，光租合同中明确船东和光租承租人是共同被保险人；再次，共同被保险人并不是决定性的因素，还要考虑其他因素，比如光船承租人负责修理及支付修理费，以及船舶全损的保险赔偿按照他们利益分配给抵押权人，船东和光船承租人等；再次，在“The Ocean Victory”中，上诉院Longmore LJ认为即使不存在共同被保险人的情况下，如果合同约定一方投保即说明双方同意向保险人获得补偿，而不互相追索。最高院Lord Toulson和Lord Mance并没有认同Longmore LJ的观点，并且恰恰相反，认为即使在共同被保险人的情况下，依然需要看其他合同约定来支持存在这样一个保险特别约定。

The Evia (No 2)案是唯一一个认定在定期租约中存在保险特别约定的判决，但在St Vincent Shipping Co Ltd v Bock, Godeffroy & Co (The Helen Miller), [1980] 2 Lloyd’s Rep 95和Pearl Carriers Inc v Japan Line Ltd (The Chemical Venture), [1993] 1 Lloyd’s Rep 508两案中都明确认定，租家支付额外保费这个单一事实并不足以构成保险特别约定。

首先，同Abu Dhabi National Tanker Co v Product Star Shipping Ltd (The Product Star) [1993] 1 Lloyd’s Rep 397案一样，双方在明确知晓亚丁湾海盗风险的情况下，对航线、费用和风险等做出了特别约定，船东无法主张依赖第39条战争风险条款，不存在“the



Evia (No 2) 案”中 Lord Roskill 所强调和依赖的最为显著的特征，即船东享有的不受限制的权利和绝对的否决权（“unqualified right” and “absolute veto”）；其次，不论是“The Helen Miller”等案，还是“The Evia (No.2)”案，均不认为租家支付保费是决定性因素，更何况本案中租家支付保费还存在限额的约定；再次，在已知海盗风险的情况下，船东不能行使第 39 条战争风险条款下面的权利，第 39 条也没有要求租家承担时间损失的责任；再次，条款的标题并不重要，即使重要，也是亚丁湾条款的标题重要，因其显示双方对穿越该区域的特别风险已经做了特别约定。

本案航次租约的约定与“the Evia (No 2)”案有重大不同，租家支付保费获得了穿越亚丁湾的权利，并且也没有承担时间损失的巨大额外责任，必须加以区分，因此，Lord Hamblen 不支持本案租约下有一个保险特别约定。另外，Lord Hamblen 强调：英国商法和航运法强调确定性和可预见性；除了“The Ocean Victory”案，在租约中寻找保险特别约定的做法会带来不确定性；如果双方不想保险人获得代位追偿权，完全可以简单地在合同中做出约定；实践中如果采取租约中寻找保险特别约定的做法，也会给保险安排带来不确定性。因此，对于问题 1，Lord Hamblen 认定不存在保险特别约定。

2. 上述有关条款是否已经并入提单？

Lord Hamblen 认为关于并入问题有大量的判例和明确的原则，即一般性的并入条款只能并入租约中与提单下运输、交付货物和支付运费等相关的条款（“shipment, carriage and delivery of goods, or payment of freight”）。第 39 条战争风险条款及附加条款亚丁湾条款和战争风险条款涉及对船舶航线的约定，与运输（“carriage”）相关，因此，Lord Hamblen 判决相关条款并入了提单。

3. 船东是否也同样禁止向提单持有人索赔额外保险已经承保的风险造成的损失？

有关租约条款并入提单后，对于条款的解释需要在提单的框架下。如果对并入的条款不做逻辑修改，即将租家替换为提单持有人，则支付额外保费是租家的义务，而不是提单持有人的义务。在提单持有人没有支付保费义务的情况下，也就不会有保险特别约定。

4. 如果需要，对应条款中有关支付额外保费的义务部分，“租家”是否应相应的被替换为“提单持有人”？

对于通过一般并入条款并入的租约条款，只有需要使他们的意思适合提单时才被允许做逻辑修改，但本案中并不需要。亚丁湾条款和战争风险条款在提单下的意思清楚，准确的记录了船东同意穿越亚丁湾。并且诚如一审和上诉法官认定的，不允许逻辑修改是有肯定理由的（“positive reasons”），提单持有人不可能接受一个不知和不可预知金额支付义务。

基于上述分析，Lord Hamblen 认定船东在上述问题 1、3 和 4 中胜诉，因此驳回货方的上诉。

#### 四、结束语

本案澄清了航次租船人支付保费这一单一事实并不足以构成保险特别约定，货方依然有义务支付海盗赎金的共损分摊，法官在判决中还涉及对战争风险条款的解读。当前胡塞武装和索马里海盗袭击商船，红海危机持续发酵，船东和租家面临各种挑战。希望当船东和租家面临困难选择之时，本案可以有些许帮助。下面为本案判决的链接，供诸位读者朋友参考。

<https://www.supremecourt.uk/cases/docs/uksc-2022-0009-judgment.pdf>

## 一、INTERTANKO 挑战水质数据

根据 INTERTANKO 挑战水质数据库（<https://www.intertanko.com/search-article/articleview/pcwq-database>）资料显示，迄今为止有 329 起挑战水质影响《压载水公约》执行的事件报告，涉及 46 个国家、142 个港口（多为河道内或附近港口）和 12 个处理系统类型（大多为装有过滤装置的系统）。由于受挑战水质影响，旁通处理系统报告最多的三个国家是英国、中国和印度。报告最多的三个港口为 Thames、Dahej 和 Immingham。



## 二、何为挑战水质

挑战水质（Challenging Water Quality）简称 CWQ，是指船舶周围环境压入的水的水质参数（包括但不限于高总悬浮固体，或浊度）可导致正确安装，维护和运行的已型式认可的 BWMS 由于运行限制或无法满足运行需求而暂时无法运行。对于 CWQ，不是由于地理位置或具体港口而是应由船舶安装的 BWMS 本身或相应的激发条件来判断。由于温度与盐度两个参数是认证 BWMS 的强制性能指标，因此这两个参数不能视为判断 CWQ 的参数，所以安装使用电解类的系统需提前在船上预留携带海水的舱室。

运行需求（Operational demand）是指《压载水管理计划》（BWMP）中定义的允许船舶在使用 BWMS 时继续进行货物作业的最低压载水处理系统流量，该流量不应大于压载水管理系统额定处理能力 (TRC) 的 50%。

运行限制（Operational limitation）是指 BWMS 的自动关闭、BWMS 操作、保养和安全手册（OMSM）指示，需手动关闭的关键警报，或涉及安全需要关闭 BWMS 以保护 BWMS 设备、船舶或船员的情况。

## 三、挑战水质程序激发的条件

即使尽力采取了所有缓解措施，但 BWMS 仍发出 BWMP 中标识的关键警报，表明已达到运行限制或运行需求时，船员即可实施挑战水质程序。

与运行限制有关的 CWQ 触发条件应基于在型式认可过程中测试的 BWMS 系统设计限制，并在船舶经批准的 BWMP 中明确标识，并应参考 OMSM 制定。CWQ 触发条件可能包括与以下事项相关的警报：

BWMS 所需的紫外线透射率或紫外线剂量；

过滤器上允许的最大压差，以防止滤芯永久性损坏；

OMSM 确认流量降低至低于 BWMS 的最低运行要求；并且当自我监测系统指示由于如过滤器的压力变化，紫外线透射率或剂量和 / 或溶解有机碳的含量，以及浊度和 / 或总悬浮固体触发 BWMS 警报等问题，BWMS 无法正常运行，并且无法通过根据 BWMP 对 BWMS 进行优化来解决。

## 四、船东或管理公司的行动

船舶安装有易受 CWQ 影响的 BWMS，船东或管理公司需做好规划在 BWMP 上加入 CWQ 操作程序并获得船级社或主管机关的认可。具体认可程序可参各船级社和主管机关的具体要求，程序的主要内容包括：

维护保养	用于在遇到 CWQ 时维持系统处于最佳状态的保养时间表和检查清单
处理评估	BWMS 自我监控系统或机器观察未达到其预期的处理额定能力的指示或现象
故障排除和缓解措施	识别和解决与 BWMS 运行和维护相关挑战的程序，以及协助和优化 BWMS 处理 CWQ 的船舶特定程序，以期在不绕过 BWMS 的情况下完成正常的压载水处理，同时考虑到运行需求
CWQ 激发条件	在故障排除和缓解措施不成功的情况下，基于 OMSM 针对本船的 BWMS 制定的关键警报清单，已确定处理系统已达到运行限制
旁通的替代方案	根据 OMSM 预先计划解除 BWMS 运行限制或允许满足运行需求的行动、注意事项和程序
旁通程序	旁通 BWMS 需采取的步骤，包括处理部分压载水和 / 或仅绕过压载水处理过程中无法工作的设备
净化程序	对压载水舱和 / 或管系进行净化的具体程序，以降低旁通的风险，以期在后续排放时达到 D-2 标准。任何使用压载水交换加处理 (BWE+BWT) 方法的情况都应在批准的 BWMP 中详细说明
报告程序	抵港前通知需接受旁通处理系统压载水的港口国的报告程序
记录保存	如何根据压载水记录保存和报告指南 (BWM.2/Circ.80) 在压载水记录簿 (Ballast Water Record Book, BWRB) 中记录 CWQ 的处理情况。详细记录压载水处理方法和地点以及受影响的压载舱

## 五、船舶如何应对挑战水质

船员应严格参照 OMSM、BWMP 以及 CWQ 临时指南的要求和规定，正确处理和排放受 CWQ 影响而需旁通处理系统的压载水。

- 根据港口情况、本船 BWMS 的特性以及历史记录，提前评估挑战水质风险；

- 如压水受到 CWQ 影响，根据 OMSM 和 BWMP 的故障排除和缓解措施全力保证 BWMS 正常工作；

- 如故障排除和缓解措施不成功，根据 CWQ 激发条件表，确认 BWMS 已达到运行限制或运行需求时，船员即可实施旁通的替代方案或旁通程序；

- 离开港口后可根据 BWMP 上净化程序对未正常处理的压载水和管系。在可以进行换水的海域可使用压载水交换加处理 (BWE+BWT) 方法。如航线上没有合适或指定的可换水海域，船舶应遵循其后港口国提供的任何指示，以减少排放未处理或部分未处理的压载水和 / 或残余物的风险；

- 及时向需排放旁通后未正常处理的压载水的港口国报告，

# 碰到挑战水质如何排放的指南来了

作者：防损部 韦毓良

### 规则解读

#### 摘要

按照压载水公约修正案规定的时间表和 IOPP 的换证计划，所有适用船舶将在 2024 年 9 月 8 日之前必须安装使用符合 IMO 型式认可的压载水处理系统 (BWMS)，对船舶所携带的压载水进行处理，以满足公约 D-2 排放标准。随着强制生效的临近，绝大部分国际航行船舶都已安装了 BWMS，但随之而来的是船舶遭遇由于处理系统故障或受限，导致无法按 D-2 标准正常处理的情况越来越多，特别是在一些浑浊的挑战水质水域，处理系统常常由于过滤器堵塞或紫外线穿透受限等原因无法正常工作，所以船舶在挑战水质下如何满足压载水公约 D-2 标准已成为影响船舶压载水公约符合性的最棘手问题，也是在 IMO 海环会上的焦点议题。经过多轮的讨论，终于在 2023 年 IMO 海环会第 81 次会议上通过了 MEPC.387(81) 号决议《船舶在挑战水质港口营运时应用压载水公约临时指南》，为船舶在遭遇挑战水质情况下如何执行压载水公约要求提供指导。