

航运实践 | 油轮货物残留条款的要件解析

作者：黄谨



摘要：

“运费不可扣减”（No deduction from freight）是普通法下的一项基本规则。但在油轮实务中，货物残留条款作为例外，往往通过约定赋予承租人直接从运费中扣减残油（ROB）价值的特权，常使船东陷入极其被动的追讨境地。本文结合英国法经典案例，剖析该条款合法适用的三大核心要件：独立检验师须经“共同委派”、检验报告须对残油状态作实质判定、厘清扣减金额核算。为有效防范不当扣减造成运费损失，本文从争取将“deduct”改为“claim”、落实联合委派、严审现场报告及复核扣减金额四个维度，为会员船东提供实务防损建议。

一、“运费不可扣减”规则的例外与货物残留条款

在普通法体系中，“运费不可扣减”原则在著名的 *Aries Tanker Corp. v. Total Transport (The Aries)* [1977] 1 Lloyd’s Rep. 334 (HL) 案中得到了英国上议院的确认。然而，在航运实务中，部分油轮租船合同会订立特殊条款，允许从运费中扣除货物短交的价值或货物损坏的金额，货物残留条款（Cargo Retention Clause）便是鲜明的实例。在原油运输实务中，由于原油高粘度的物理属性，卸货后极易在舱底产生残油（Remaining On Board, ROB）。为快速解决由此引发的货运短量争议，承租人往往会在油轮租船合同中加入货物残留条款。

英国商业法庭审理的 Protank Shipping Inc. v. Total Transport Corporation (The Protank Orinoco) [1997] 2 Lloyd's Rep. 42 案，是诠释该条款法律适用标准的经典判例。涉案的 The Protank Orinoco 轮租约包含以下核心条款：

L8. In the event that any cargo remains on board upon completion of discharge, charterers shall have the right to deduct from freight an amount equal to the FOB port of loading value of such cargo plus freight due with respect thereto provided that the volume of cargo remaining on board is liquid and pumpable and reachable by vessel's pumps (or would have been liquid and pumpable and reachable by vessel's pumps, but for the fault or negligence of the master vessel or her crew...) as determined by an independent surveyor whose estimate shall be final and binding... any action or lack of action in accordance with this provision shall be without prejudice to any rights or obligations of the parties...。

卸货完毕后，承租人便援引上述条款，主张对留存船上的货油进行运费扣减。从商业博弈的视角来看，该条款赋予了承租人极大的优势：直接先行扣减运费。这不仅使船东在面临不当扣减时陷入被动追讨的窘境，更可能因顾忌高昂的仲裁或诉讼成本而被迫放弃金额相对较小的索赔

二、要件一：独立检验师的身份与“共同委派”程序

在适用货物残留条款时，检验师的资质及其委派程序往往是船东提出抗辩的首要突破口。在 The Protank Orinoco 案中，卸货作业现场共出现了三方各自委派的检验机构：收货人委派的 SGS、船东委派的 Sabine 以及承租人委派的 GMC 最终，承租人仅依赖于 SGS 所出具的报告，便实施了运费扣减。Thomas 法官判决承租人无权进行该项扣减，其核心理由之一便在于检验师“独立性”的缺失。法院明确指出，条款中“whose estimate shall be final and binding”的表述，在法律逻辑上必然要求合同双方共同委派（Joint Appointment）一名独立检验师。若多名检验师得出截然不同的结论，却均主张其结论“终局且有约束力”，这在商业常识与合同逻辑上显然是站不住脚的。

鉴于此，法院确立了严苛的裁判标准：此处的“独立检验师”必须完全独立于船东、承租人以及货物收货方三方，仅仅证明检验机构并非由承租人单方委派是远远不够的；一旦条款包含“终局且有约束力”的强限制性措辞，其适用的实质性前提必须是履行“共同委派（Joint Appointment）”程序。

三、要件二：“液态、可泵且可触及”的实质性判定

即便检验师的委派程序合法合规，承租人行使扣减权的另一项先决条件在于：检验报告必须对条款设定的所有实体要件作出实质性判定（actual determination）。在 The Protank Orinoco 案件中，三方检验师虽对留存货物的数量基本达成一致，但对货物的物理状态的认识上却存在分歧。SGS 和 GMC 认为货物是“液态（liquid）”的，却对货物是否“可通过船舶泵浦抽取（reachable by the vessel's pumps）”只字未提；而船东委派的 Sabine 则明确判定该货物不具备“可泵送性（not pumpable）”。

法院强调，货物残留条款项下的有效认定，要求独立检验师必须对涵盖的全部事项（all the matters covered）作出明确无误的实质性宣告“可泵（pumpable）”与“液态（liquid）”在法律与实务中并非同一概念。货物的可泵性不仅受制于其自身的物理黏度与凝点，还依赖于船舶当时的管线布局与泵送条件。根据该案条款的明确措辞，检验师甚至可能需要就是否存在“船舶的过失或疏忽”作出判定，尽管实务中检验师往往排斥作出此类过错归责的宣告。

由于 SGS 检验师未能对残油是否“可泵”及“可触及”作出完整且准确的界定，该报告无法作为扣减运费的合法依据，船东依法有权全额追回被扣减的运费。

四、要件三：扣减金额为存留物的离岸价加上该部分货物的应付运费

货物残留条款不仅确立了扣减的前提，还明确了可扣减的金额。在 The Protank Orinoco 案件中，案涉条款 L8 规定，承租人有权扣除的款项为“该货物装货港 FOB 价值加上对应部分的应付运费”。需说明的是，“独立检验师”的终局且有约束力的检验报告仅能及于货物的物理状态与数量，而不涵盖最终的可扣减金额。若承租人在测算存留物的离岸价加上该部分货物的应付运费时存在差错，船东有权追回被超额扣减的部分款项。

五、防损建议

综上所述，油轮租船合同中货物残留条款虽然赋予了承租人单方的扣款特权，但适用该条款时的相应要件亦应得到充分满足。为防范承租人不当扣减造成的运费损失，以下建议供会员参考：

1. 争取将货物残留条款中的“deduct”修改为“claim”

这是扭转船东被动局面的核心手段。在租船合同谈判及缔约阶段，船东应尽力争取将条款中“从运费中扣减（deduct from freight）”的措辞修改为“向船东索赔（claim from Owners）”。这一改动可直接剥夺承租人单方扣减运费的特权，将运费支付与短量争议剥离，使 ROB 争议回归至常规的货物索赔程序中，从而迫使承租人承担相应的举证责任。

2. 落实独立检验师的“共同委派”程序

当需要在卸货港进行 ROB 检验以确定具体事实时，拒绝承租人或收货人单方指定的检验师单独登轮调查，而应主动与承租方沟通，要求共同委派检验师开展调查。鉴于实务中共同委派往往难以迅速达成，建议在缔约阶段即约定：当无法共同委派独立检验师时，由船东和承租人各委派一名独立检验师。同时，必须在条款中明确，任何单一检验师的报告均不具备终局且有约束力（final and binding），案涉事实应由船东与承租方及双方委派的检验师共同确定。

3. 强化对检验报告实质内容的现场审查

船长及大副在签署任何 ROB 检验报告前必须仔细核对。若检验师仅记录了残油的数量或体积，而未对留存货物是否同时满足“液态（liquid）、可泵（pumpable）、可触及（reachable）”出具明确的、结论性的报告，船长应要求其如实补全。若遭拒绝，船长必须在报告上作出明确的保留批注，以此阻断承租人行使扣减权的证据链条。

4. 严格复核保留条款项下的扣减金额

即使承租人基于有效的检验报告要求扣减，船东亦应依据条款约定的计价公式（如前述案例中为装货港 FOB 价值加上该部分货物的应付运费）复核承租人的扣款数额。一旦发现承租人在测算 FOB 货值或分摊运费比例时存在错误，船东有权拒绝或通过仲裁或诉讼程序索赔被超额扣减的部分。

以上仅供会员参考，如需具体建议请联系协会相关人员。