



中国船东互保协会
CHINA SHIPOWNERS MUTUAL ASSURANCE ASSOCIATION

地址：上海市虹口区公平路 18 号
7 号楼中船保大厦 5-7 层
邮编：200082
电话：+86 21 3503 6888
传真：+86 21 6595 0216



www.chinapandi.com

有效期，相关约定节录如下：

“As soon as all original bills of lading for the above cargo shall have come into our possession, to deliver the same to you, or otherwise cause all original bills of lading to be delivered to you, whereupon our liability hereunder shall cease.”

程租合同虽赋予了 Glencore 在保函中更改保函有效期的权利，但其未实际行使该权利，仍采用协会标准格式；以及

第三人对 Glencore 保函的措辞有信赖利益（英国法下，船东可依 Contracts (Rights of Third Parties) Act 1999，就 Glencore 保函直接向 Glencore 索赔），如允许在保函未明确约定情况下并入程租合同的约定，将有损第三人利益。

对于第二个争议法院只是给予简单评论：如果租约条款被并入了 Glencore 保函，未按约定申请展期，Navig8 将被视为放弃了索赔权。因为程租合同明确约定了索赔时效（In absence of extension requests the indemnity will expire at the end of initial three month period, or any further extension period）。

三、案件启示

在租家 / 货方处于强势谈判地位，约定索赔时效日益盛行乃至泛滥的市场环境下，船东 / 二船东在订立无单放货条款时应更加谨慎，因为在无单放货情况下，无单放货保函可能是船东 / 二船东仅剩的唯一救济保障，因此建议：

（1）争取使用协会标准格式的单放货保函，该标准保函在保函有效期方面，在保函“收货人”概念等方面都更有利于保障船东 / 二船东权益，请参《LP 064/2018 英国高院对有关无单放货保函标准格式条款的判决》；

（2）尽量避免在租约的单放货条款中约定保函有效期，由上述判例可知，该约定相当于赋予了租家更改保函有效期的权利；

（3）如果租家坚持要在无单放货条款中约定保函有效期和索赔时效，则应争取权利义务更平衡的约定，例如，约定经船东 / 二船东单方申请即可展期，而不宜约定固定期限（如 60 天或 3 个月）或不能依单方申请而展期的保函有效期和索赔时效；

（4）在任何情形下，若对时效问题有疑问，应及早咨询律师或联系协会寻求协助。

本文所述内容、信息和观点等，仅代表作者本人学术观点，仅供会员公司和业界同仁作一般性参考。



中国船东互保协会
CHINA SHIPOWNERS MUTUAL ASSURANCE ASSOCIATION

2018年12月 总第5期

防损通讯

Loss Prevention Bulletin

中国船东互保协会防损部编



盘点 IMO “2020 限硫”新政



摘要

2016 年 10 月，国际海事组织（IMO）海上环境保护委员会（MEPC）第 70 次会议重新评估了 2008 年修正案，确认将 2020 年 1 月 1 日定为全球船舶燃油硫含量不应超过 0.50% m/m 标准的实施时间，同时从 2020 年 3 月 1 日起，禁止船舶携带

不合规燃油，除非船舶采用其他等效措施。这一决定给处在“限硫”政策观望中的船东们当头棒喝，航运界反响巨大，业内普遍认为 IMO 限硫不但将增加船东的运营成本，还将对世界经济和全球贸易带来巨大影响。

Q1 为什么要对船舶施行限硫政策？

IMO 官网数据，90% 的世界贸易依靠海运完成。目前船舶燃料油主要有重柴油（Heavy Fuel Oil）和轻柴油（Marine Diesel Oil）两种，HFO 的提炼简单，价格便宜，是船舶最为广泛使用的一种燃料油。而 MDO 属于精炼燃油，全球平均市场价格每吨至少比 HFO 高出两百多美金，因此 MDO 仅用于小型中速机。HFO 因其是一种低级别燃料油，含有硫、沥青和金属等多种杂质，在船舶机器内燃烧会产生并释放出硫化物、氮化物、二氧化碳、大气污染物 PM 等多种对环境有害物质。芬兰气象研究机构在 2015 年通过对全球三十七万六千多艘次船舶进行 AIS 和 MMSI 跟踪得出，这些船舶全年共释放出硫化物高达九百六十万多吨（Johansson et al., 2015）。硫化物释放到大气中会带来酸雨，破坏植被和水源，危及水生物种，造成人类呼吸系统疾病，因此船舶限硫对保护环境，保障人类生命健康都有积极作用。

Q2 目前全球船舶燃油硫含量是多少？

基于 IMO 越来越严格的限硫政策，从上游燃油供应到下游采购用油，供应商和船东各自对燃油硫含量都严加控制，IMO 采集到的最近统计数据显示，2016 年全球船舶使用燃油（包括 HFO 和 MDO）平均硫含量为 2.58‰/m。

Q3 IMO 出台了哪些限硫政策？

（1）国际海事组织于 1997 年开始重点关注船舶排放问题，1997 议定书正式将防止船舶造成空气污染引入 MARPOL 公约附则 VI，并于 2005 年 5 月 19 日正式生效，对船舶使用燃油的含硫量提出要求：

船上使用（包括主机、辅机、锅炉等设备）的任何燃油的硫含量不应超过 4.50‰/m，处于 SOX 排放控制区的船上使用的燃油的硫含量不超过 1.50‰/m。

（2）2008 年 10 月 10 日，IMO 第 58 次海环会上对公约附则 VI 提出修正，对船舶使用燃油的硫含量提出新要求：

① 2012 年 1 月 1 日起，船上使用的任何燃油的硫含量不应超过 3.50‰/m；

② 2020 年 1 月 1 日起，船上使用的任何燃油的硫含量不应超过 0.50‰/m；

③ 2010 年 7 月 1 日起，处于 SOX 排放控制区的船上使用的燃油的硫含量不应超过 1.00‰/m；

④ 2015 年 1 月 1 日起，处于 SOX 排放控制区的船上使用的燃油的硫含量不应超过 0.10‰/m；

此修正案于 2010 年 7 月 1 日期开始实施。

（3）2016 年 10 月 IMO 海环会第 70 次会议上，大会组委会经过协商，再次确认保留 MARPOL 公约附则 VI 第 14 条内容不变，在全球范围内限制船舶燃油硫含量不超过 0.50‰/m，这一规定将于 2020 年 1 月 1 日起生效实施。

Q4 目前全球 SOX 排放控制区有哪些，排放政策是什么？

除各缔约国、沿海国和港口国政府另有规定外，MARPOL 公约附则 VI 下规定的特殊排放控制区有：波罗的海，北海，北美（包括美国和加拿大），美国加勒比海区域（包括波多黎各水域和美国维京群岛）

从 2015 年 1 月 1 日起，船舶在 SOX 排放控制区内应使用硫含量不得超过 0.10‰/m 的燃料油。

Q5 MEPC 第 73 次会议讨论的限硫政策延缓是否可行？

理论上可能性不大。2020 年全球范围内限硫 0.50‰/m 的规定已经被纳入 MARPOL 公约附则 VI，属于公约的一部分，如果强行修改实施日期，则需按照章程先由缔约国政府提出修改提案，该提案须经海环会讨论后被采纳，提案被采纳到修改案被 MEPC 接受至少需要 6 个月，接受后再生效对公约进行正式修改至少需要 16 个月，目前距离限硫生效日期已不足 15 个月，从时间上来看，已经不具

备更改条件。

Q6 2020 年后，船舶如何达到新的限硫标准要求？

（1）除了 MARPOL 公约附则 VI 的除外规定外，本规则适用于所有船舶；

（2）在新的标准下，船舶可以使用硫含量不超过 0.50‰/m 低硫燃油；

（3）船舶可以使用新型清洁燃料如 LNG 或甲烷来取代 HFO 燃油，IMO 于 2015 年出台并于 2017 年生效国际使用气体或其他低闪点燃料船舶安全规则（IGF Code）；

（4）船舶装配经船旗国政府认可的脱硫装置；

（5）重新签发 IAPP 证书，表明船舶燃油含硫量标准和其他可替代的燃料；

（6）制定换油程序，进港前提前换好合规燃油，接受港口国和船旗国检查；

（7）船舶每次加装燃油，应保存好加油收据（BDN）及油样，并将油样送至正规实验室进行成分检测。

Q7 新政策对船舶是否有豁免条款？

（1）为保障船舶安全或救助海上人命；

（2）以及由于船舶或其设备遭到损坏。但须在发生损坏或发现超标排放后，为防止排放或使排放减至最低限度，已采取了一切合理的预防措施。但船东和船长的故意行为或轻率行事而又知道可能会招致损坏的，排除在外；

（3）船舶为减排和技术研发所进行实验时；

（4）从事海底矿藏的探测开采所引起的排放。

Q8 IMO 对船舶违法新限硫政策的处罚如何？

目前 IMO 没有统一的处罚标准，IMO 也不对违法行为行使行政处罚或追究刑事责任，具体处罚由缔约国、船旗国和港口国自行规定。这其实是对船舶履约提出了更高标准的要求，船东和船长极有可能面临行政处罚和刑事责任的双重处罚。

Q9 新政策下 IMO 如何保证低硫燃油供应？

2016 年 10 月，IMO 海环会坚持限硫政策在 2020 年生效，旨在对业界彰显 IMO 限硫的决心，提前 3 年多时间向业界

宣布限硫，实际上是在给各缔约国和沿海国和船东一个过渡期，以逐渐适应新的限硫政策；

政策施行后，如果船舶遭遇在港口无法加装低硫油或油品不合格，IMO 鼓励船东和缔约国政府向 IMO 进行汇报，相关信息也将公布在 IMO 网站 Global Integrated Shipping Information System (GISIS) 上；

IMO 还组织编写了履约操作指南作为缔约国和沿海国政府规范燃油采购和监督的指导。

Q10 IMO 限硫新政策对船东的影响？

目前满足限硫政策的三种方案对船东而言，成本都特别巨大。马士基和达飞已经表示，一旦限硫生效，估计每年公司分别将为此花费 20 亿和 15 亿美元；

LNG 燃料舱改造耗时长，费用高，而且 LNG 燃料目前尚未成为主流燃料，运营船舶加装燃料、储藏燃料也涉及技术问题，船东迟迟不敢下决心改造；

加装脱硫设备直接费用少则在两百万到三百万美金，停航损失还未计入，即使加装了脱硫装置，确保船舶在公海上正常使用并检测船舶废气排放也是一个尚未开启的实践问题，由于脱硫装置的不稳定和不确定，船东尚不愿意装配到船，大多持观望态度；

船东和船舶对于 IMO 限硫规则的履约还是非常困难的，不排除会将一部分中小船东挤出航运市场，而大船东们不得不增加运费来平衡限硫增加的成本；

另外，如果船舶不能满足限硫标准，势必导致船舶在港口国检查中遭到滞留或罚款，甚至被认定为船舶不适航，届时船东势必会面临越来越多的租约纠纷。

总结

显而易见，船东对 IMO 出台限硫政策持反对意见。从两组数据对比来看，根据国际能源机构的统计，从 2011 年至 2015 年五年期间，全球船舶燃油消耗每年涨幅约在 2.1%（IEA，2015），而根据联合国贸

易和发展会议统计（Hoffmann et al., 2015），全球贸易在同期年增长率在 3.9%，这说明船东已经在积极改进船舶能效，进行节能减排，限硫政策的强制实施，不免让船东有些前功尽弃之感。目前船东的观望也在情理之中，希望 IMO 海环会能推出更行之有效地履约措施，推动行业发展，促进缔约国在行业源头的技术变革，航运是全球贸易下的一个运输环节，国际社会限硫控硫受益全人类，不应该仅仅由船东为限硫买单。

参考文献

1. IMO, 2018., Marine Environment., <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/Default.aspx>
2. Johansson, L., Jalkanen J.P., Kukkonen J. 2015. Global assessment of shipping emissions in 2015 on a high spatial and temporal resolution., pp. 403-415.
3. Hoffmann, J., Juan, W., Miroux, A., 2015. Developments in International Seaborne Trade. United Nations Publ., pp. 1e28.



煤炭运输安全之 甲烷爆炸

煤炭作为世界上第二大干散货，通过海上运输由来已久，针对煤炭的化学危险性和易液化的特性，《IMSBC 规则》有详细的规定和指导，但是煤炭释放甲烷发生爆炸事故的概率低，容易被船员疏忽。基于近期参与的案件处理，协会对煤炭释放甲烷的特性及处理要点进行梳理，提醒会员船舶正确处理煤炭释放甲烷的情况以避免事故的发生。

案例 一

某船从美国巴尔的摩港装运煤炭到日本福山港，2018 年 5 月在航行途中第二货舱发生甲烷爆炸，造成舱盖严重损坏不能正常开闭，从而导致货舱内的部分货物不能卸岸只能留在船上。船东苦于一直寻求修理和卸货方案，直到最近船舶辗转印度港口才卸掉所有煤炭，给船东造成了很大的损失。

案例 二

某船从印尼装运煤炭到中国，途中发生煤炭自热，船上封舱隔绝通风并冷却货舱周围，成功控制了煤炭的自热。但在随后的舱内气体检测中发现，一旦舱内氧气浓度降到 10% 以下，甲烷浓度就显示超过限值。协会建议船长在海上进行有限通风控制甲烷的浓度在最低爆炸极限以下，并阻止大量新鲜空气进入大舱来控制煤炭的自热，靠港卸货前进行旺盛通风，并在甲板上控制一切火源，并尽快安排卸货。但实际上船在到港后由于堆场受限以及台风影响，多次停止卸货甚至移到锚地避台，卸掉部分煤炭后舱内存有丰富的氧气，煤炭自热重新复苏，后经船方的谨慎操作，最后有惊无险的卸完所有货物。此案例为船舶装运自热并释放甲烷的煤炭敲响了警钟。



一、煤炭为什么会释放甲烷？

煤碳是具有孔隙—裂隙二元结构的吸附体，其内部附着大量煤化作用过程中形成的甲烷气体，从地下开采出来后，由于压力和温度等条件的变化，在整个加工和运输过程吸附的甲烷会从煤炭释放出来，直至达到新的平衡。影响煤炭释放甲烷的因素有：

- 煤层越深，开采出的煤越易释放甲烷；
- 煤中含水量越大，对甲烷的吸附能力越差，即越易释放甲烷；
- 煤被开采到地面的时间越短，运输过程中越易释放甲烷；
- 煤化程度低的煤比煤化程度高的煤易释放甲烷，即释放甲烷的能力：泥炭 > 褐煤 > 次烟煤 > 烟煤 > 无烟煤。

• 自热等引起煤炭温度升高，甲烷的释放率会加大。

风险提示

二、如何判定装运的煤炭易散发甲烷？

《IMSBC 规则》要求托运人或其代理人在煤炭货物装运前应书面向船长提供货物的特征以及有关货物装载和运输的安全操作建议。作为最低限度，应说明货物合同中有关含水量、硫含量和颗粒大小的规定，特别是货物是否可能易释放甲烷。但需注意在一些港口托运人提供的货物声明里并没有提供准确的信息，如案例一托运人提供的货物声明就没有包含散发甲烷的信息。为避免类似事故，装运煤炭时船长应谨慎预见释放甲烷的可能性，精准测量甲烷含量不超过爆炸下限（LEL）20%，排除甲烷在货舱内散发的可能性。

三、如何正确测量甲烷气体浓度？

《IMSBC 规则》要求装运煤炭的船舶应配备测量氧气、可燃气体和一氧化碳并已进行定期检定和校准的气体探测器。为获取正确的读书，测量甲烷浓度应在关闭通风至少 4 小时后进行。船用便携式气体检测器通常配有易燃气体催化传感器，若氧气量降至 10% 甚至更低时，催化传感器测出的甲烷气体读数可能不准确（案例二可能存在类似的情况）。另外如果在货舱中甲烷浓度超过其爆炸上限（UEL）100%，催化传感器获取的读数也可能不准确。为获取准确的读书，建议使用与气体探测器匹配的稀释装置进行稀释采样，具体详情可联系仪器厂商获得更多指导。或建议配备红外线气体检测器可替代催化传感器和稀释装置，测量货舱内部甲烷气体的含量，该种检测器不受氧气量高低的影响。红外线检测器也可以测量高于 UEL 的易燃气体浓度。

四、甲烷的爆炸极限和氧气浓度的关系？

在正常气压下，甲烷的爆炸下限（LEL）为 5%-6%，爆炸上限（UEL）为 15%-16%，甲烷在空气中浓度达到 9.5% 时，会发生最强烈的爆炸。其中氧浓度降低时爆炸下限变化不大而爆炸上限明显降低，当氧浓度低于 12% 时，混合气体就失去爆炸性。

五、《IMSBC 规则》对装运易散发甲烷的煤炭的附加措施

托运人已告知货物易释放甲烷或货物处所空气的分析表明甲烷含量超过爆炸下限（LEL）20% 时，按《IMSBC 规则》里关于煤炭的安全装运附录的要求需采取以下附加预防措施：

- （1）应保持充分的表面通风，除气体监测的相应时段外。由于任何原因（包括卸货）而操作舱口盖或其他开口前，应仔细消除积聚的任何气体。应谨慎操作货物处所舱口盖或其他开口，以免产生火花。应禁止吸烟和使用明火。
- （2）人员进入货物处所或相邻封闭处所，应严格遵守密闭舱室进入安全程序，并应遵守特别预防措施以确保不将火源带入货物处所。
- （3）船长应确保定期监测贮藏室、木工间、过道、隧道等封闭处所是否存在甲烷。这类处所应充分通风而且如系机械通风，应仅使用能在爆炸性空气中安全使用的设备。

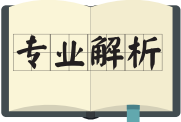
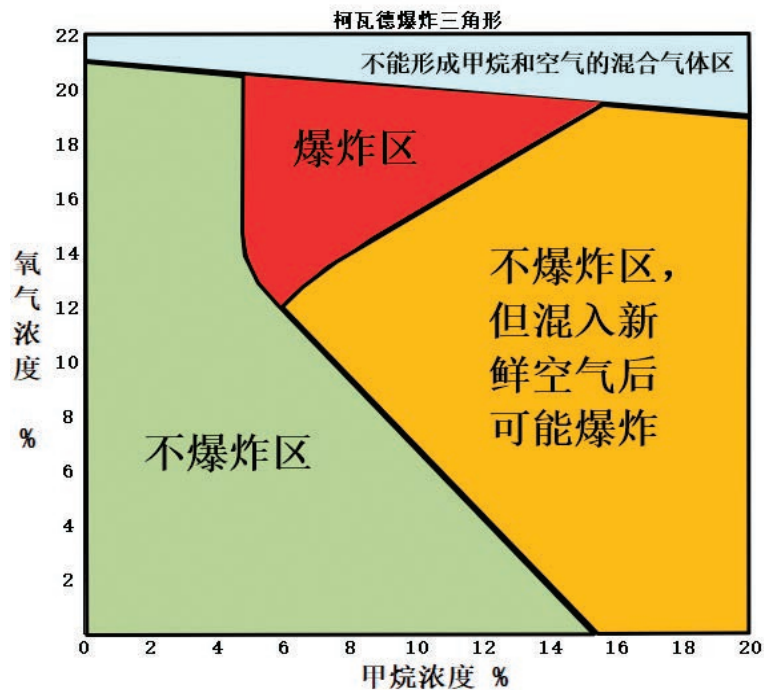
六、协会对装运自热和易散发甲烷气体的煤炭的具体建议

（1）除 IMSBC 规则里要求的安全措施，以下建议供会员参考：

- 船上获悉或探测到所装煤炭存在释放甲烷，同时发生自热的情况，应及时报告公司和协会，各方可协同处理；
- 煤炭发生自热并释放甲烷时，因两者对通风的要求相反，航行中应仅允许维持甲烷浓度在 20%LEL 以下的最低限度通风，同时尽可能避免煤炭自热加剧；一般来说，随着煤碳中固定数量的甲烷被释放出来并排出，甲烷的排放量会随着时间的推移而减少；
- 如前所述，当氧气浓度降到 10% 以下时，要特别注意探测到的甲烷浓度可能不可信；
- 确认靠港计划后，在靠港卸货前可进行较旺盛的通风以排空甲烷气体，并严格控制货舱及甲板周围一切火源，开舱前给舱盖滚轮和轨道涂上牛油以避免产生火花。靠港期间严禁任何人在甲板和货舱周围吸烟，不安排任何明火作业；

（2）卸货前准备周密卸货计划，尽量和码头协调每舱一次卸完，以避免卸了部分煤炭的货舱在等卸期间由于氧气充足发生自热；

- 卸货期间如果由于不受控的原因停止卸货或移到锚地等待卸货，局面可能会变得复杂难处理，此时建议寻求货物专家意见并考虑采取以下措施：
- 由于卸掉部分煤炭后舱内存在丰富的氧气，关闭通风并不能很好的控制煤炭自热，在这种情况下开舱通风反而能阻止自热产生得热量积聚，降低煤温，同时降低甲烷浓度；
- 如果货舱内氧气浓度在 10% 以下时，由于甲烷混合气体不能爆炸，在严密的控制条件下，可以考虑控制通风来抑制煤炭的自热并允许甲烷气体浓度升高；
- 当进行最小量通风保持甲烷浓度在最低爆炸极限以下时，仍不能控制住自燃时，可以请求港方协助；或使用少量的淡水对自燃点进行降温灭火；或使用固定 CO2 系统进行灭火；或使用 CO2 稀释并替代甲烷气体，同时在甲板和舱口围喷水冷却。



散装液货装港取样详解

摘要 散装液货发生货损的原因多种多样，除了货物本身品质问题外，还常见于装港的岸罐污染、岸上的管线污染以及船方原因。由于液货的流动性及货物本身特性，如若发生货损，通常整舱货物将被拒收。面对收货人巨额的货损索赔，承运人举证自身无过错的证据少之又少，证明过程又繁琐复杂。因此，液货运输，船方不仅应积极清洁备舱，还应主动对货物进行正规取样和检测，以免遭受来自收货人的巨额索赔。

案例启发

某轮装运了一票高品质散装液货，装货前船方对船舶货舱和管线进行正规清洁，使船舶适货。船舶在到达卸港前，租家告知船东在装港所取的船舱样品经检测发现



货物污染，收货人拒接该票货物，需改港将受污染货物卸下并进行货损处理。后经调查发现，船舶在装港仅留存有完货后对货舱的取样，而未做一英尺样品和管口样品收集。因此，承运人无法证明货损发生的时间以及责任归属，最后在协会聘请专家和检验师的协助下，耗费大量时间和成本，通过对货物样品分析，证明了货损是由于岸罐管线残留上一航次货物所造成

的，承运人得以免除巨额货损索赔。

案件表明承运人在装港对于货物进行取样和检测十分重要。通过取样化验：

可以拒绝坏货上船，对于某些化学品货物，在不符合某些品质要求时，可要求托运人换货或者要求托运人提供保函，否则承运人有权拒绝装载货物；

在无法拒绝装货的情况下，保存证据证明货物在各个节点的状态十分重要，有利于将来对于可能产生的货物索赔进行抗辩；

如实将货物情况批注于提单上，可最大限度地保护承运人的利益。

取样惯例

按目前行业惯例，发货人和租家通常会在装港安排商检进行取样和检测，样品取三套，发货人自留一套，船留一套，并委托船方送至卸港收货人一套。在 CIF 的贸易术语下，卖方希望在证明货物交给船方之前是符合标准的，而买方则希望，在货物风险转移之时（即货物转运到达船舱的节点），货物符合品质要求。一般来说，船上大副会在取样过程中全程陪同见证，若发货人拒绝提供留船样品，通常在检验人的见证下大副将自行取样留船。



取样种类

① 岸罐样品（Shore Tank Samples）：在化学品运输中，检验人通常会从岸罐的上、中、下三层分别取样，以及最后取混合样品进行检验，从源头上把控货物品质。

② 管口取样（Manifold Samples）：如果条件允许，管口取样最好在开始装货前，管口阀门关闭时。如中途更换了其他岸罐货物，则管口样品需要另行采集。需要注意的是，管口样品应该在向舷外的一侧收集，取样过程中应保持非常低的速率，最好通过其本身的重力进行。

③ 一英尺取样（First Foot Samples）：当货物装入货舱

至一英尺高度时，应从货舱取样，通常在装货港对一英尺样品进行检测无问题之后，装货作业才会继续进行。一英尺取样是对船舶管口，管线和货舱本身清洁适货的再次验证。

④ 货舱取样（Tank Samples）：在装货完毕之后和在卸货之前对货舱进行最后取样。货舱样品将使得船方能够找到任何潜在的船上货物污染的原因。

专业建议

1. 在装货港全面取样
至少应包括前文提及的各阶段的样品提取以及妥善保存。
2. 船方参与取样流程
船员应该参与整个取样过程，包括装货和卸货的取样，并应该具有检查和辨别所取样品质量的能力。
3. 培养船员独立进行取样的能力
实践中，很多非船东安排的检验人一般不太愿意将所取样品交给船上，即使任何其他方安排了取样。但如果船方没有取得留船样品，船长应安排船员自行取样留船，并安排有经验的船员进行正规取样。
4. 正规取样、保存并标记样品
(1) 在取样之前对取样口进行清洗，防止残留上一航次装载的货物，影响样品的质量；

(2) 使用标准取样设备进行取样并正确地贴标、密封，并在指定的区域保存；

(3) 在贴标的时候应当注明地点、货物类型、取样时间等信息，例如：“装前管口样”或“左舷 4 舱完货样品”；

(4) 取样所用的样品容器，尽可能地适于保存该样品。如，使用琥珀色的玻璃瓶子保存对紫外线敏感的货物，以防样品收到紫外线的污染而变质，对氧气敏感的货物，在取样之前应该使用氮气将瓶中的氧气排空；

(5) 确保样品数量充足，以便在有必要的时候再次对同批样品进行检测；

(6) 在管货记录簿中进行记录，以确保所取样品的来源可以追查；

(7) 样品在完成卸货之后至少还需保存三个月，如果承运人曾收到对于某一航次货物品质的索赔，那么此航次所取的样品应尽可能地保留，或者在处理该样品之前询问保险人的意见。同时建议会员和客户之间对于样品储存空间、船期表、每个航次装载货物的等级数有一个明确的规则以作参考。

5. 谨慎签署取样报告
在取样完成之后，船方应仔细核对所取样品标识信息准确一致。取样报告应由船长或其代表，以及租家检验人共同签署。

6. 规避不规范取样
无论是船方取样还是第三方检验人取样，其不正规的取样方法或将产生不符合要求的样品，该样品不仅不具有代表性，甚至导致能够证明装船货物在岸上已经被污染的证据丢失。



租约中无单放货条款再审视 您手中的保函是否仍在有效期内？

摘要

无单放货不仅是船东的达摩克利斯之剑，对于为船东提供无单放货保函的租家亦然。为降低风险，精明的租家尝试在租约无单放货条款中约定保函有效期和索赔时效。船东 / 二船东未按约定申请展期，会否无法成功索赔无单放货损失？英国上诉法院在 NAVIG8 CHEMICALS POOL INC v GLENCORE AGRICULTURE BV (THE “SONGA WINDS”) [2018] 2 Lloyd’s Rep. 374 判例中提供了有益启示。



一、以案说法

船东通过联营协议（Pool Agreement）将涉案船舶“SONGA WINDS”轮期租给 Navig8，Navig8 将该轮程租给 Glencore，Glencore 则用该轮履行其与 Aavanti 货物买卖合同项下的运输义务，Glencore 通过 Aavanti 指定银行 SocGen 交单成功议付，Aavanti 最终将货物转卖给 Ruchi。船舶抵达目的港后，因提单尚在流转过程中，Aavanti 向 Glencore，Glencore 向 Navig8，Navig8 向船东相继出具无单放货保函，保函均采用协会标准格式。事后因无人向银行 SocGen 付款赎单，且提单项下的货物已被提走，持有正本提单的 SocGen 威胁扣船并向船东索赔，随后触发船东依保函向 Navig8，Navig8 向 Glencore 的连环索赔。

争议发生在 Navig8 与 Glencore 之间，Glencore 主张在与 Navig8 的

程租合同的无单放货条款中约定了保函有效期（即保函出具日起 3 个月内，但可依申请展期），目前有效期已过且 Navig8 未按约定申请展期，Navig8 无权再依据 Glencore 出具的无单放货保函（简称“Glencore 保函”）向其索赔。程租合同的无单放货条款节录如下：

“If bills of lading are not available at the discharge port, owner to release a cargo against receipt of charterer's letter of indemnity in the form of owner's P&I club wording but same without bank guarantee as per owners P&I club wording...”

The period of validity of any letter of indemnity will be 3 months from date of issue. The period may be extended, as necessary, upon owners written request for further extension and confirmation (at time of extension request) that 1/3 original bills of lading have not been surrendered to owner. In absence of extension requests the indemnity will expire at the end of initial three month period, or any further extension period...”

Navig8 则主张 Glencore 保函独立于程租合同，上述约定并未使其在保函有效期届满后丧失索赔权。

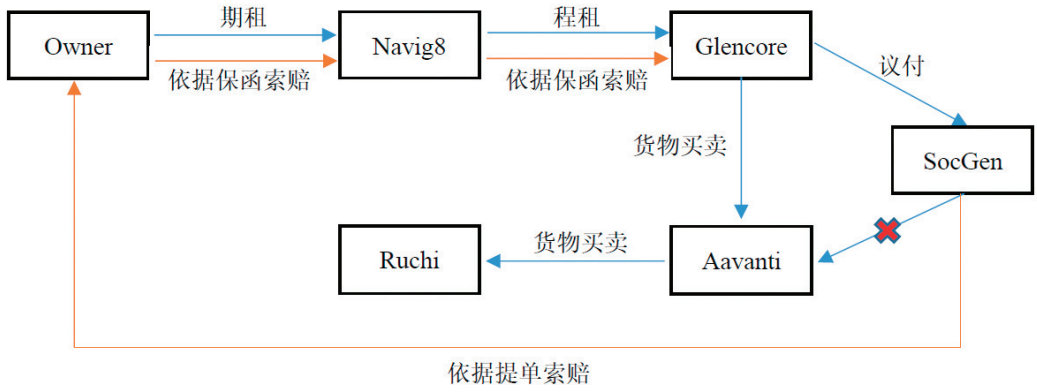
二、争议焦点

法院将双方争议归纳为两点：1）程租合同有关保函有效期的约定是否并入 Glencore 保函？ 2）如果已有效并入，则 Navig8 未按约定申请展期是否将被视为放弃了索赔权？

对于第一个争议，法院的判决是否定的。在英国法下，合同条款被视为涵盖了当事人的全部约定，无单放货保函更是如此。程租合同中有关保函有效期的约定未并入 Glencore 保函，因为：

Glencore 保函的条文包含了双方当事人全部权利义务的约定，但只字未提并入程租合同有关保函有效期的约定；

Glencore 保函独立于程租合同，并明确规定了保函



注： ———> 合同关系 ———> 索赔关系