

Circular Ref: 2017/0013

Date: 28 September 2017

船体污损 - 租家需留意

在最近的伦敦仲裁案 (2017) 986 LMLN 3, London Arbitration 25/17中, 涉案船舶以经修订的 NYPE1946租约格式航次期租, 装载散装煤炭, 从菲律宾苏阿尔到新加坡/马来西亚。2014年6月16日船舶从苏阿尔开航, 2014年7月1日船舶抵达马来西亚卢穆特后一直待泊, 直到2014年7月31日才开始卸货, 于2014年8月5日卸货完毕。

2014年7月22日, 船舶抵达的3周后, 船长报告了海生物附着船体的迹象, 尤其是吃水线周围。2014年7月29日, 租家指令船舶短暂驶往外海, 由于船长质疑此举的效果而未执行。然而, 当船长执行时, 租家却未确认指令。

之后, 船舶履行后一个租家的航次。在后一个航次完成时, 该租家提出履行能力索赔, 船东以41,303.83美金和解。后一个航次履行完毕后, 船舶在中国清洗船体, 同时装货。

船东向租家提起仲裁, 称船体在卢穆特污损, 租家违反租约第4条及第43条的规定, 还船时船舶未保持“交船时的相同良好状态 (包括船体/船底)”。第43条规定如下:

If the vessel, whilst under Charterers orders, is idle or remains stationary at a port or anchorage or at any other place for a period of more than 30 days leading to marine growth at vessel's hull, the Master to report same immediately to Charterers when same has been discovered. Owners will not be responsible for reduction of speed/over consumption from such fouling. However if requested by Charterers, Owners will endeavor to carry out hull/bottom cleaning at a mutually agreed convenient port/place where proper facilities are available, at Charterers time risk and expense. In any case, Charterers to redeliver the vessel in, the same condition (including vessels hull/bottom) as she was on delivery.

船东提出损害赔偿包括: (a) 后一个航次履行能力索赔和解金额41,303.83美元; (b) 船体清洗费29,500美金; (c) 银行手续费305.84美金。船东部分未付款25,000美金, 因此净索赔是46,169.67美金。租家抗辩 (1) 船体在交船时可能存在污损 (2) 船长应该遵守租家2014年7月29日的指示, 短暂驶往外海 (3) 污损构成“正常磨损”, 因此租家未违反租约; (4) 后一个航次租家提出的履行能力索赔与卢穆特一事无关。

仲裁员认为，专家证据证明，污损发生在卢穆特，且租家未确认驶往外海的指示。仲裁员进一步认为，条款43很清楚的表明，还船时污损的状况，不受租家所抗辩的“正常磨损除外”的保护。此外，仲裁员从证据中发现，后一个航次的履行能力不足与这一违约有关。

我司位于上海的抗辩险部门(FDD department) 给客户如下建议：

- (a) 保留与租家所有通信往来，这在此类仲裁案件中将成为决定性因素
- (b) 保留所有涂料证书，尤其是防污涂料
- (c) 抗辩险部门(FDD department)已支持我司客户，在类似案件中，成功地与租家抗辩。

以上由 ANDREW LIU & CO.,LTD 编译，应以英文为准！

信息来源：Andrew Liu & Co., Ltd www.andrewliu.com.hk