

Circular From SWEDISH

Date: 14 October 2021

非集装箱船运载箱柜的风险

在正常情况下，一般货船和散货船等无格栅式的集装箱运输，应仅限于数量有限的集装箱。

如果会员打算将集装箱作为主要货物装载在无格栅式船或一条本身就不是为货柜设计的船上，应通知各自协会，因为这可能被视为风险的更变并涉及 H&M 和 P&I 保险的承保。

遗憾的是，目前并没有一份直接的答案或防范目录能够覆盖这类新型运输模式所涉及的方方面面和必备的操作行为。首先应该考虑的是，应联系国旗国海事局和船级社，以确认是否变更船舶法定证书和船级证书。如果打算在更大程度上或多次航程中运载集装箱，可能需要重新签发法定证书。

船舶管理人应注意，安全管理系统（SMS）、国际安全管理系统（ISM）和合规文件（DOC）可能需要更改，以配合船舶新的运营模式。

为了遵守《SOLAS 公约》第六章第 5 条的规定，经批准的及更新的货物安全手册（CSM）至关重要。CSM 手册应描述甲板下方和上方容器的加固模式。必须在该手册中包括加固装置清单，以及船上应有的加固设施的预估数量。

为了保持稳定性和结构完整性，必须保持当前的积载计划与船舶积载计算机的要求一致。积载计算机可能需要更新才能处理集装箱存放。当船只装载并不是为本船设计的货物时，最佳实践操作是按协会的要求，雇用海事安全公估师。

除非船舶为运输配备了相应的设备，否则不得运输 IMO 认定的危险货物和冷藏货。船上是否配备了合适的消防设施以及船员是否受过培训，都关系到是否能够有效探测和扑灭存放在甲板上或货舱内的集装箱内的火灾的可能性。

提单

在甲板上运输货物（包括甲板上的集装箱运输），对于 P&I 保赔险的承保有影响的是，a）提单条款包含允许船舶在甲板上运输货物的自由条款，b）提单正面有注明货物为甲板货的条款。

就甲板上运输货物的自由条款而言，干散货贸易中使用的大多数提单并不迎合甲板上的货物运输。例如，1994 Congen 提单的标准不包含任何自由条款，因此除非措辞进行了修改后包含自由条款，否则不宜使用。

关于提单，审慎的做法是针对甲板货和货舱内货物分别签发提单。如果不可取，而实际又运载了甲板货，会员必须确保提单正面注明了甲板货条款。

甲板货运输的提单正面的条款措辞，会员可以考虑使用：

"Carried on deck without liability for loss or damage howsoever caused".

如果是前往美国，必须有单独的措辞，可以为：

"Carried on deck, any warranty of seaworthiness of the vessel being hereby expressly waived by the shipper, and the risk of loss or damage relating to on deck carriage being born by the shipper/consignee, such carriage shall in all other respects be governed by the terms of this bill of lading and the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act of the United States, approved 16 April 1936, notwithstanding Section 1 (C) thereof."

租约

对于租家要求在不格网式船上运载集装箱的情况，船东首先是核实集装箱运输是否排除在现有的租约的条款之外，或者运载集装箱是否会危及船舶的安全。如果是的话，船东可在他们的权力范围内拒绝这样的命令。

对于正在考虑非集装箱船运输货箱并准备订立租约的会员，须留意的是，标准集装箱运输合同包含的有关箱柜装载的特殊条款应考虑并入租约。标准形式的干散货租船合同（如 NYPE 表格）如果不进行实质性修改，就不太可能适合承运集装箱所导致的诸多问题。在订立租约时，需要谨慎考虑谈判合适的条款，以减少之后发生纠纷的风险。

最后，无论是否使用格栅式的专业集装箱船，其操作都是一项艰巨的任务，这需要训练有素并有能力的船员，还有高质量的管理。确保船上和陆上团队都有足够的培训和经验，如此才能安全和高效地开展工作。

Swedish 协会防损部: lossprevention@swedishclub.com

以上由 Andrew Liu & Co., Ltd 编译，应以英文为准！

信息来源: The Swedish P&I Club