

Circular From GARD

Date: 11 October 2023

额外的系泊缆绳——谁承担？

私有的达尔林普尔湾煤炭码头（Dalrymple Bay Coal Terminal）实施了超出船级最低标准的系泊缆绳要求。本文介绍了该要求的详情并讨论是由船东还是租家承担该额外费用。

澳大利亚昆士兰州的达尔林普尔湾煤炭码头（DBCT）是博万盆地煤田的出口中心。截至 2023 年 5 月，该码头已开始实施各种进一步的系泊缆绳和[审查要求](#)，旨在确保更安全的船舶运营。

所有停靠达尔林普尔湾的船只现在必须满足以下要求：

- 在船上安装摩擦保护装置
- 安装在船舶上的系泊缆绳应尽可能与船舶具有一致的最小断裂载荷和结构。
- 相应的缆绳必须为同一类型。
- 必须至少每三个月检查一次，且根据要求提供检查记录。
- 所有系泊缆绳长度至少为 200 米。
- 备用系泊缆绳必须状况良好。
- 长度小于 225 米的船舶至少应有四条备用缆绳，长度超过 225 米的船舶应至少有五条备用缆绳。

DBCT 码头也认识到，及时采购系泊缆绳以符合上述要求可能存在困难。他们表示，如果船舶能够提供证据，证明其已尽最大努力及时采购符合的设备，例如提供定购单，码头可以有条件地接受船舶进行一个航次。

进一步要求

DBCT 码头将从 2024 年 4 月开始实施更进一步的要求。这些措施将包括，要求船东提供系泊缆绳证书，证明系泊系统管理计划，且系泊缆绳没有超 6.5 年。尼龙缆绳不能用作系泊缆绳，除非它们是双编织结构并附有有效的缆绳管理计划。虽然没有出现因不符合任何要求而遭受罚款的情况，但码头可以很简单地拒绝不符合要求的船只停泊。

潜在的争议

虽然 DBCT 码头对系泊安全的考量值得称赞，但其要求远远超出了其它多数港口，而且并非所有船只都配备了满足这些要求所需的全部绳索。因此，靠泊 DBCT 码头可能会产生大量额外费用，

这就可能引发船东和租家之间就谁应承担该额外费用的争议。

船东可以声称额外缆绳的费用因遵循租家的指令而引起，且性质是不寻常的，因此他们有权获得费用的赔偿。反过来，租家可能争辩说，这些成本作为船舶供给应属于船东承担的范畴，且船东应保证船舶在各方面都是适航的，并有足够的设备来满足所有停靠港口的要求。

法庭的意见

伦敦仲裁 19/01 就如何分配超出船级要求的特定港口系泊缆绳的成本提供了引导。在该案例中，租家命令该船前往智利北部的卡莱塔科洛索港(Caleta Coloso)。该港口要求船舶使用 14 根系泊缆绳，每根系泊缆绳长 220 米，而根据设计规范和船级要求，该船仅配备 5 根系泊缆绳，每根系泊缆绳长 197 米。那么，谁应支付额外的缆绳费用？

期租租约规定，交付的船舶将是“.....在各方面都适航”，并且船东将“提供并支付.....所有必要的贮存品...并使船体、机械和设备在船舶服务期间保持完全高效的状态.....”。

伦敦仲裁庭裁定，额外绳索的费用由船东承担。仲裁庭指出，根据定期租船合同，系泊绳索的提供通常显然属于船东的责任范围。船级社要求是贸易的最低要求，并没有考虑到诸如 Caleta Colos 等港口和许多其他港口的实际需要，在这些港口中，如果当地的风力、洋流或涌浪条件要求进行高于最低等级的安排，则船舶可能被合理要求订购。

避免争议

虽然有伦敦仲裁 19/01 案例可循，但费用争议的结果都将取决于确切的事实和适用的租船合同条款。会员在商定特定港口时应核实码头的要求，并建议与当地代理联系，了解 DBCT 码头或其它港口的任何要求。会员应注意，诸多码头是私人经营的，会有其特定的要求。

避免因额外费用而发生任何争议的最佳方法是在租船合同中商定明确条款，明确分配交付时超出船舶供应的任何额外系泊绳索的成本。在租船合同条款中增加绳索的规格和数量也可以加强船东在额外费用纠纷中的有利地位。随着时间的推移，对系泊缆绳提出严格（且可能不同）要求的码头数量可能会增加，使之成为一个重要的问题。

以上由 Andrew Liu & Co., Ltd 编译，应以英文为准！

信息来源：The Gard P&I Club