

印度铁矿粉： 最新进展

随着印度雨季的来临，航运业将再次面临在此期间（分别为西海岸的6月至12月和东海岸的12月至3月）与从印度港口出口铁矿粉有关的现实挑战。

去年发生的几起重大案件，例如，船舶残骸至今仍留在印度海域的“Asian Forest”轮案件，向我们展示了船舶稳性问题的非常真实的风险，以及在雨季中货物流质化导致全损的风险。如果装载货物的水分含量超过可运输的含水量限制

(TML) 或流湿点 (FMP) 就可能发生货物流质化。在印度，由于货物被运往装港途中或者堆存在开敞的堆场期间，经常会暴露在雨季的雨水里，货物流质化是一个非常普遍会遇到的问题。尽管“SOLAS 公约”和“国际海运散装固体货物规则”明确要求由托运人证明货物的真实含水量、TML 以及 FMP，实际操作中却很难证明托运人提供的这些证书的真实性和有效性，特别是在那些取样后货物又遭受雨淋的情况下。

传统上，出具这些含水量证书只是托运人的义务。然而，最近印度运输部签发了新的指南扩大了这项要求。该指南要求在运输和储存过程中对货物进行遮盖，同时也要求 TML 以及



FMP 应由“船东或者承租人指定的、在船舶保赔协会监督下的适任机构进行独立评估”，并且指出，“在由独立取样获得的数据和检测评估机构被船舶保赔协会接受后，有关信息需要提交给商船海事处 (MMD) 进行审核”。

这些指南将如何在印度予以执行还有待观察。但据了解，商船海事处在允许船舶离港前，可能要求保赔协会检验人和船长签发表明，确认他们已经监督并对装船操作表示满意，并且

船舶和货物适于下一安全航次。就这一新的指南，令人担忧的是，如果严格实施，将会导致托运人在“SOLAS 公约”和“国际海运散装固体货物规则”要求下提交安全运输货物的主要责任的削弱。

同时必须提醒会员注意的是，作为预防性措施，会员应及时指定检验人检验货物状况，并确保其指定的当地检验人在没有首先与协会沟通之前，不得与任何第三方共享检验的结果。

本期导读



人身伤害索赔 案件



鹿特丹规则



来自我们的通代



人身伤害索赔案件

尽管人身伤害索赔是保赔索赔案件中最为常见的案件类型，但相比其它类型的索赔，它们通常缺乏可预见性并且具有更不确定性的特性。因此，早期的和前瞻性的干预显得更为重要。



尽管世界上某些地方的医疗技术水平还相对落后，在很多其他地方，医疗技术已相当精湛，能够有更多机会成

功地治疗病人或伤者。尽管良好的医疗可以帮助船东有效地降低高额人身伤亡索赔的风险，但相应的医疗成本却非常昂贵。另外，如果在治疗过程中出现意外的并发症，即使是很小的伤害或疾病，都可能造成巨大的责任。

协会进行管理和控制医疗成本的一个重要部分在于使用当地的通代，而某些地

区，例如美国，则需要使用专业医疗审计员。然而，为确保这些通代的及时介入，协会需要能够在第一时间知晓任何可能引起人身伤亡索赔的事故。

我们需要提醒会员注意的是，第一时间通知协会事故的发生对于管理人身伤害索赔是极为重要的。最可靠的通知方式是电话而不是电子邮件。不管事故当时的事态是否微乎其微，毫无疑问，这类索赔及时通知比届时后悔道歉来得更安全。

另外，除了在协会规则手册里有协会的具体联系方式外，紧急情况下会员也可使用印在钱包大小的、发送给每个会员的联系卡片上的那些紧急联系电话号码。

在紧急情况下电话联系仍然是最好的方式，如果会员需要可以向协会要求提供更多的联系卡片。

船上安全

尽管目前对于进入封闭处所的详细指南，包括要求进入前进行风险评估，已经相对成熟，但是协会近期处理的一起案例再次显示，这些规定并不总是被遵守。

在这个案例中，由于没有遵守正确的程序导致船员在船舱中身亡。

在该案件中，船舶装载的货物为石油焦，而石油焦具有自燃的特性。大副根据“散货规则”（现在称为“国际海上固体散装货物规则”）避免了航行途中对货物进行通风。在到达卸货港时，代理登轮并要求对货物进行取样。

大副同意提供样品，但他同时知道只有在配戴呼吸装置的情况下才能安全进入进行取样。不幸的是，当大副正在准备装备时，一名船员不知为何，在没有得到许可和任何辅助设备的情况下进入了货舱。他一氧化碳中毒，并不治身亡。该起事故反映了在即使在同一船舶上，不同船

员对事故也会有不同的认知水平。

该起事故同时也强调了加强船上“安全文化”的必要性，以及教育全体船员严格控制进入封闭区域的原因。

协会船舶检验项目也同样关注了安全管理的重要性。在检查过程中，协会检验员会提醒船员每月安全会议和安全实操演习的价值，例如强调进入封闭区域时必须遵守的程序。

如上述案例所显示，以及在船舶例行检查中经常显示，会员经常缺乏对潜在危险任务进行规范的风险评估。需要提醒会员注意的是，进行这样的风险评估是2010年7月1日修订的ISM规则的国际MSC273(85)决议项下要求的必须项目之一。

在原版ISM规则原文中，只提及了要求进行正式的风险评估，但并未将其列为必须项目。但在规则修订版里，对于船舶、个人、环境中存在的已知风险进行风险评估，以及采取措施规避和减少这些风险，都是规则项下的强制要求。

“鹿特丹规则”项下的责任： 接收和交付

作者：Fionna Gavin 英士律师事务所合伙人

尽管还不知道何时生效，“鹿特丹规则”（RR）已经受到业界的广泛关注。与此同时，订有长期租约的船东或承租人可能目前就需要对将来租约下的货物运输强制适用“汉堡规则”的可能性做一些必要的准备。

与现有货物责任制度相比，鹿特丹规则一个重大的区别是承运人的责任期间。在海牙维斯比规则下，承运人对于货物的责任，始于货物装船，终于货物卸船。在此期间以外，承运人可以排除对于货物的灭失和损坏的责任，即使灭失损坏发生在交付最终收货人之前。依据“鹿特丹规则”第12章，承运人的责任期间开始于承运人或者执行运输合同的第三方在装港“接受”货物，结束于货物“交付”于收货人。因此，当货物储存在港口等待最终交付时，承运人仍然承担风险。

由于索赔人获得担保相对容易，船东一向是一个有吸引力的索赔目标。在“鹿特丹规则”项下，船东与运输环节的其它方承担的是连带责任。但是，实际上，船东就评估岸方的能力和财务稳定性而言，能力有限甚至毫无能力。尽管如此，对于卸货后的货物损坏，船东很可能仍然被收货人选择作为索赔对象，而必须首先来处理索赔，随后才对责任方进行追偿。由于“鹿特丹规则”对于承运人向其他方进行追索未进行明确规定，船东能否获得追偿将完全取决于当地的法律由当地法院进行裁决。

如果运输单据（或者提单）签发仅仅针对于海上运输环节，船东可以明确规定，接收货物的时间始于货物装船，并且货物交付时间终于货物卸船。对于在货物接收到装船期间，以及货物卸船到交付期间发生货物的灭失和损坏的责任分担，船东或者承租人可以在租约中进行约定。只要所有的租约链中包括了向租家转移责任的条款，那么，最终责任可以很容易地向上一层转移，就像ICA的索赔，一直转移到与岸方有着商业和合同关系的那一方，而该方由于与岸方直接的商业联系会比较容易要求岸方承担与货物有关的任何责任。



可以考虑适用的条款

“如果‘2009 联合国全部或部分海上货物运输合同公约’，或者批准适用该公约的国内立法强制适用于本租约项下签发的提单或其他运输单据，如果造成货物灭失、损坏或延迟的原因在租约项下否则不应由船东承担，则承租人应当对货物装船之前及/或卸船之后发生的事件造成的灭失、损坏或延迟承担责任。”

承租人在此同意，对于船东遭受的此种货物灭失、损坏或者延期所引起的任何损失、损坏或者责任予以补偿。”

或者，如果租约项下适用“海牙维斯比规则”，船东可以考虑明确免除基于“鹿特丹规则”的运单所引起的所有责任，由于这样的责任范围超出了船东在“海牙维斯比规则”下所承担的责任范围。如果承租人同意，船东可以考虑在租约下引入下述条款：

“如果‘2009 联合国全部或部分海上货物运输合同公约’，或者批准适用该公约的国内立法强制适用于本租约项下签发的提单或其他运输单据，承租人在此同意，对于船东由于此类运单项下所承担的任何超过其可能在“1924年8月25日在布鲁塞尔签署的统一提单某些规则的有关法律草案及1968年布鲁塞尔议定书”项下承担的责任部分予以全额补偿。”

上述条款仅为协会的建议供会员参考，如果会员考虑将此纳入租约，还请联系协会或者英士律师事务所获取更加详细的建议。

来自我们的 通代



访谈伦敦保赔协会通讯代理工作的系列报道

Andrew & Ruth Cave
Cave & Cía. Ltda, Valparaíso, Chile

谈谈你的背景和你所服务的公司

我们的公司是由我的父亲 Gordon Cave 创办的，成立于 1970 年，他来自苏格兰的 Dundee，他最初在少年时期跟随作为传教士的父母来到智利，二战后，举家搬迁至英国，后来他的父母又回到智利。当他 21 岁时，他跟随父母回到智利。他开始在当地的一家船务代理工作，随后开始创办自己的公司。1978 年，他和他的妻子，也是他的商业伙伴开办了一家正式的公司。我们三个，Andrew、David 和 Ruth，在八十年代成为合伙人。我的父亲 1991 年去世，当时 David 在公司工作，Andrew 在 1992 年完成大学学业后正式加盟公司，Ruth 则是在 2000 年加入公司的。

目前，公司拥有一支 25 人的强大团队，办公室设在 Valparaíso，但是我们的业务可以覆盖整个智利沿岸，包括复活节岛和南极洲。我们一直是家族企业并且一直从事通代业务，我们不介入代理、检验人或者经纪人业务。我们一直致力于保赔协会的工作。今年是公司成立 40 周年，我们计划举办各种活动庆祝这一特别的时机。

谈谈你所工作的港口和你所见到的保赔协会工作的类型

Valparaíso 是智利首个和历史最悠久的港口，大约有 450 年历史。今天，港口主要接纳邮轮、集装箱船、冷藏船和汽车滚装船，不停靠散货船和油轮。港口非常繁忙，与同样处理散装货物和集装箱等货物的 Antonio 港竞争非常激烈。我们的工作覆盖整个智利沿岸，主要是集装箱货物，同时还有污染、偷渡和散装货物短少的案件。第二类就是包括船员和码头工人的人身伤亡的案件。

在那里船东会面临哪些共同的或者特别的索赔或问题？

在智利，心理上有比较多的“搞定”观念，因此事情也就非常简单。我们与当地的代理、海关、索赔人以及港口当局有着良好的沟通。大约 5 年前，由于原始的提单失效，在智利有一些错误交付的索赔，但是，目前系统进行了更改，问题得到了解决。对于所有进口货物的索赔案件适用“汉堡规则”，这也是这里特殊的地方。这也就意味着，从一开始，举证的责任是在船东身上，而不是索赔人。

在你所处理的赔案中，有没有一些新的方式或者趋势？

在货物方面，我们发现有两种趋势，一是我们看到货物索赔金额非常小，过去我们看到的索赔金额不低于 2000 美元，现在我们处理的赔案只有 200 到 300 美元；另一种趋势是索赔人开始期望高价位的解决。

最近的地震对于你和你的业务有什么影响？

我们是非常幸运的，办公室大楼非常好的顶住了地震的冲击，所以我们的办公室没有问题。一些东西掉落在办公桌上，我们损失了一些电脑屏幕和几件家具，但是，没有什么是不能被克服的，我们很快回到我们的工作中。我们团队中的家庭也都非常好。

Talcahuano 港遭受了严重的损失，将需要几年时间才能恢复正常的运营。Concepcion 湾的一些港口已经部分或者全部投入运营，还有一些在港内等待装载的集装箱发生了损坏，包括一些集装箱吊装设备。San Antonio 港的吊车遭到一些损坏，还有货物和集装箱。目前，船舶已经开始进入 Valparaíso 港和其它一些港口进行装卸货作业。我们正在处理的二个案件的索赔大约在 4000 万美元。

谈谈你们为伦敦保赔协会的工作

我们在 1970 年成立后，就一直为他们工作。与伦敦保赔协会一起工作总是非常轻松和愉快，我们和他们总是保持友好的关系。



Published on behalf of The London Steam Ship Owners' Mutual Insurance Association by
A. Bilbrough & Co. Ltd.,
50 Leaman Street, London E1 8HQ, UK.
Tel: +44 (0) 20 7772 8000
Fax: +44 (0) 20 7772 8200
E-mail: stoploss@londonpandi.com
www.londonpandi.com



THE LONDON
P & I CLUB