



船壳污底概述

船壳污底是一个众所周知的影响船舶在暖水区港口运营的问题，它因海洋微生物附着在船体上而产生。船壳污底会导致船舶性能下降，而清底工作还会带来额外的费用和时间损失。

通常情况下，租约中会有处理此种情况的保护性条款。但是，这种条款有时会被遗漏，有时则不能充分的涵盖具体情形。英国法有针对这些问题的规定，本文将针对最常使用的租约格式进行阐述。

1) 出租人的维持义务：

1946年NYPE格式版本的第1条（1993年格式版本的第6条）规定维持船舶状况是出租人的首要义务。清理船壳污底以及修补喷漆工作的费用通常属于出租人维持船舶义务的一部分。值得一提的是，1946年NYPE格式版本的第21条（尽管其经常被删除）规定船舶应当至少每六个月进行一次干坞进行清底和喷漆。

2) 出租人能够提出的索赔：

a) 出租人能否因执行承租人的指示向承租人提出损害赔偿/赔付？

这要根据承租人的指示是否合法进行划分。换言之，即承租人是否指示船舶前往许可航行区域的安全港口、锚地、泊位或其他地点。

· 非法指示导致的船壳污底：

如果污底被证明是遵照承租人的非法指示(例如船舶在租约约定的航行区域外航行)而造成的直接后果，承租人将构成违约并极有可能需要负担清底的费用和清底工作所花费的时间。出租人必须证明违约和船壳污底

之间的因果关系。相反地，承租人则要证明其非法指示没有造成船壳污底。

即使承租人做出了一个非法指示，承租人仍可能辩称出租人同意执行承租人的非法指示航行，这意味着出租人因此放弃了损害赔偿的权利。但一般而言，遵照承租人的非法指示不等同于出租人放弃了主张赔偿由此产生的损害和其他损失的权利。谨慎起见，出租人应当明确通知承租人，出租人执行承租人的非法指示不代表放弃向承租人索赔的权利（The Kanchenjunga[1990]）。

· 合法指示导致的船壳污底：

NYPE格式版本中没有明确规定承租人应给予出租人补偿（不同于Baltim格式版本）。

而且，出租人无权根据默示的补偿条款，向承租人索赔因遵照承租人合法且通常的雇佣指示而产生的损失和费用。例如，清洁船壳污底和修补喷漆工作所产生的费用和时间损失是出租人在订立租约时就同意承担的风险。污底被认为在租赁船舶时即可预见，属于出租人维持船舶的义务，尤其当租约条款允许船舶在暖水区航行时，更是如此。

然而，在少数情况下，船壳污底的补偿也可能是默示的。因执行承租人的指示直接导致出租人产生不可预见的责任、损失或费用，通常可以作为默示补偿（The Island Archon[1994]），换言之，当污底是由于意外的或者不可预见的事件造成时，可产生默示补偿。

以下情况下不可能产生对出租人有利的默示补偿：在暖水区港口花费的时间是正常的且符合该特定港口的预计情况（见The Kitsa[2005]）；海洋微生物是正常的



且符合该特定地点特定时间的预计情况；或者任何一方当事人在船舶航行至某地之前都已经了解当地的环境因素。

较好的作法是事先在租约中订立一个全面的条款,而不是依靠并不确定的默示补偿。

b)出租人能否因承租人还船未达到“相同的良好状态”而索赔？

承租人还船时，船舶应卸载完毕、清洁并且无之前货物残留。但是,如果对于船舶租赁进行的营运而言，船壳污底是“自然损耗”，出租人则不能因船壳污底声称承租人违背了还船义务，而要求承租人承担责任（The Pamphilos [2002]）。

总而言之，出租人有保养船舶的义务，以下情况，出租人没有权利因租船期间产生的相关损失或因承租人未能交还“相同的良好状态”的船舶而索赔：

- 损坏是由于依照合法的通常雇佣指示产生的；和/或
- 损失或损坏在租船时是可预见的。

3) 承租人能够提出的索赔：

a)承租人能否提出停租和/或船舶性能下降索赔？

如果在交船前或交船当时，船舶的性能被船壳污底所影响，那么承租人对任何损失的时间要求停租（The “Ioanna” [1985]）。

如果船体在租期内污底，承租人可以提出船舶污底是一个“阻碍船舶处于充分的工作状态的原因”和/或“船体缺陷”（NYPE第15条），要求停租。然而，当船壳污底造成船舶性能下降、时间损失，且该污底是租约下使用船舶的自然结果，则不能根据第15条要求停租。

同样地，除非船速和油耗的保证适用整个租约期间（即并非仅在根据租约交船时），否则承租人不能提出

船舶性能下降的索赔，因为保证仅存在于交船当时，而污底却是租约期间使用船舶的自然结果。

如果承租人能够证明出租人在租船期间内因没有执行合适的抗污底项目，或未在合理时间内清洁船体而违反其船舶保养义务，则也许可以根据出租人保养条款提出索赔。但是，如果承租人在使用船舶过程中未给出租人提供清洗船体的机会，则不能控诉出租人违反保养条款和/或提出船舶性能下降的索赔。

b)承租人能否因清洗污底而提出时间损失索赔？

尽管出租人需要承担清洗污底的费用，但船舶清洗污底的时间并不属于第15条的停租事由，该时间损失通常由承租人负担。然而，为谨慎起见，清洗船体的时间和地点应取得承租人的同意。

如果租约中包含绕航条款，则出租人因其个人原因而绕航（例如清洗船体）时，通常可按停租处理。在船舶已装载货物的情况下，为完成清洗工作的绕航可能构成海牙/海牙-维斯比规则下的“绕航”，可能影响到协会的承保。在这种情况下应当与协会取得联系。

总而言之：

- 如果船壳污底是租约下使用船舶产生的自然结果，那么该污底所直接造成的时间损失（例如，由于减速航行）将不会导致船舶停租；
- 出租人有保养船舶的义务，如果船壳明显污底，应当在合理时间内清洗船体；
- 当出租人在租约期间对船体进行保养/清洗时，有可能会停租。

4) 保护性条款

为了避免在热带水域的延误风险，租约通常会包含保护性条款。然而这些条款措辞有时并不充分，经常不能为出租人提供其想要的保护。

在谈判过程中，出租人和承租人会提出其自己的措辞。该条款有时会引发超出预期的结果。出租人应当注意以下几点（本列举并不穷尽）：

- 该条款在哪些地点适用？该条款在船舶处于泊位、港口、锚地、在港界外漂航等待装/卸时适用，还是在船舶被指示等待承租人业务安排时所停靠的任何地点都适用？

- 该条款在什么期间适用（例如，“船舶位于锚地或港口25天以上”）？如果船舶在锚地停泊10天又在港口停泊15天怎么办？或者船舶被要求为优先的船舶提供位置而离开泊位某段时间怎么办？

- 多少天之后该条款生效？比较明智的作法是，在该条款中对热带水域和非热带水域加以区分。（暖水浅水区会加快污底产生。）

- “热带水区”的含义是什么？明智的作法是，给该条款的适用水域定义一个地理区域或纬度和温度范围。

- 如果延期停留不是连续的怎么办？如果船舶移泊，而延期停留因此被几个小时的加油作业时间打断怎么办（例如“船舶在等待地点和/或泊位之间移泊，或少于12小时的海上航行都不视为中断停留”）？承租人指示船舶进行当地短程航行从而中断停留期间，并且阻止产生连续延期的作法很常见。

- 承租人是否承担清洗船体的严格义务（例如，“由承租人承担清洗船体的时间和费用，否则出租人关于船舶速度和耗油的描述无效…”）？如果是航次期租应该怎么办？上述条款并不是要求承租人承担清洗义务，而只是说明承租人不能提出船舶性能下降的索赔。如果这是最后航次，并且船舶在还船港污底了怎么办？

- 尽管清洗费用由承租人承担，谁负责清洗？出租人或承租人谁负责清洗更好？

- 证据：从出租人的角度来看，最好约定在热带水域港口停留后由承租人负责清洗船体，不需要出租人额

外证明存在船壳污底。但实际上，承租人可能不会同意这种条款。此时，出租人需要提供证据吗？承租人需要承担倒置的举证责任，以证明船舶延期停留在暖水区之前就发生船壳污底了吗？从出租人的角度出发，最好约定由承租人承担举证责任，证明污底不是因船舶在港口延期停留而导致的，而是出租人缺乏保养导致的。

概括而言：

- 如果条款无效，那么当事人需要根据上文讨论的案例法解决争议；

- 出租人仍然需要证明延期停留导致了污底。

5) 证据

如果对于延期停留是否导致了船壳污底有争议的话（无论延期停留条款是否并入租约中），争议处理结果将很大程度取决于证据情况。如果缺乏可靠证据证明污底是由于特定延误造成且非先前存在，船壳污底的索赔会因此受到限制。取得证据证明特定污底是在何地、何时产生的很重要（例如，使用船壳污底的照片和样本）。承租人会试图声称污底是先前存在的，或者通过辩称船体遭受了超过本应遭受的污底程度，因出租人使用的抗污底漆不充分，或者油漆的功效因时间流逝而降低，或者船舶需要重新涂漆正如原进干坞计划。

出租人可采用的小技巧：

- 如果有理由预计到可能发生延误和污底，在船舶到达港口时给船体拍照。最好获取航行之前船体情况的证据，而不是依靠事后重建证据；

- 完整保留船舶清洗和涂漆的历史记录；

- 在清洗前取得充分证据证明污底的性质和程度很重要，最好做一个高质量的水下检验；



· 一旦发现了污底，专家可能会从得到的证据中推断污底留存在船体上的时间。因此，水下检验人取样很重要。

可以通过以下网站查看新 BIMCO 条款：

https://www.bimco.org/Chartering/Clauses_and_Documents/Clauses/Hull_Fouling_Clause_for_Time_Charter_Parties.aspx

本文由协会香港办公室的 Julien Rabeux 撰写，并由 Holman Fenwick & Willan（伦敦）补充完成。