

## 诺亚之风

2026/07/29 刊

### 目录

新旧《海商法》对比 - 货损赔偿计算.....2

浅论租约中的选择权条款.....4

IG 通函——西南太平洋地区镍矿货物安全运输指南.....9

## 新旧《海商法》对比 - 货损赔偿计算

原创：刘 璐

近期我司处理了一起在广州某港口卸散装棕榈壳的货损案件。卸货作业时，现场发现部分货物潮湿结块，存在货损情况。货方在发现问题后第一时间委托专业律师介入，并提出紧急维权要求，请船东出具担保，否则将启动司法扣船程序。

为保障船舶正常营运、避免扣船带来的各项损失，我司协助船东从保赔协会处取得担保函，暂缓扣船风险。

签发担保后的核心问题在于货损金额计算标准，这涉及新旧《海商法》关于货损赔偿计算标准的变更。

1993 年《海商法》规定，货物灭失的赔偿额，按照货物的实际价值计算；货物损坏的赔偿额，按照货物受损前后实际价值的差额或者货物的修复费用计算。

货物的实际价值，按照货物装船时的价值加保险费加运费计算。

2026 年《海商法》规定，货物灭失的赔偿额，按照货物的实际价值计算；货物损坏的赔偿额，按照货物受损前后实际价值的差额或者货物的修复费用计算。

货物的实际价值，按照在交货地交付时的市场价格计算；不能确定在交货地交付时的市场价格的，按照货物装船时的价值加保险费加运费计算。

从法条修订内容可见，尤其第二款关于“货物实际价值”的界定，新规应用在上述案例中会偏向货方利益，新规落地后承运人或将需要承担市场价格波动对应的损失。修订法条确立规则：货主若能举证交货地、交货时的市场成交价，核算货损时优先适用该市场价，不再以 CIF 价格为准。

本文仅供读者参考，如需帮助请联系我们或咨询专业律师。

电话：0532-82971085

诺亚天泽保险经纪

青岛市崂山区香港东路 195 号上实中心 7 号楼 6 楼（邮编 266061）

电话：+86 532 82971085 | 邮箱：marine@tnzconsult.com

网址：<http://www.tnzconsult.com>

邮箱: [claim@tnzconsult.com](mailto:claim@tnzconsult.com)  
[info@tnzconsult.com](mailto:info@tnzconsult.com)  
[marine@tnzconsult.com](mailto:marine@tnzconsult.com)

诺亚天泽保险经纪

青岛市崂山区香港东路 195 号上实中心 7 号楼 6 楼 (邮编 266061)

电话: +86 532 82971085 | 邮箱: [marine@tnzconsult.com](mailto:marine@tnzconsult.com)

网址: <http://www.tnzconsult.com>



## 浅论租约中的选择权条款

原创：刘卫东

选择权条款（Option Clause）是英国商事合同中的典型特殊条款，核心是赋予合同一方或双方在合同履行、争议解决、权利行使等事项上的单方自主选择权，是合同意思自治原则在英国普通法体系下的延伸与细化。区别于对等性合同条款，选择权条款尤其是单方非对称选择权条款，打破了合同双方权利义务的形式对等，通过差异化权利配置实现商事交易风险与利益的精准分配。

英国法院通过数十年判例积累，构建了一套成熟、稳定且层级清晰的选择权条款裁判规则，明确了条款有效要件、选择权行使边界、禁止反言限制、不确定性例外等核心规则，广泛适用于租船合同、货物买卖合同、投融资协议、国际商事仲裁管辖等高频商事场景。本文以船舶租约为合同文件，评析一下选择权条款的意义与作用。

在英国合同法理论与实务中，有真正选择权（True Option）与履行中选择权（Performance Option）之分。英国无成文法明确界定二者，区分规则完全源于判例。一旦发生争议，法院会结合判例梳理二者的本质差异、认定标准及司法适用逻辑，填补实务认知空白。二者外观相似但法律性质、效力规则、行权后果完全不同的“选择权条款”。前者属于独立、不可撤销的合同权利，核心是“无义务约束、仅单方权利”；后者属于主合同履行框架内的程序性选择，本质是“履行方式的灵活性安排”，依附于主合同义务而存在。例如在船舶买卖中，合同约定“买方有权在6个月内选择是否购买船舶，卖方不得撤销要约”，属于真正选择权；而“买方有权选择在伦敦或鹿特丹港接收船舶”，属于履行中选择权。真正选择权下买方无强制购买义务，履行中选择权下买方必须履行购买义务，仅能选择履行细节。

根据英国法认为，行使“真正或绝对选择权”时，权利人无需考虑对方利益，可单方做出决定，但需在合理时间内通知对方，否则将被视为弃权；行使“合约履行的选择权”时，权利人无需通知对方，直接履行即可，这是两类选择权的核心区别。

True/Absolute Option（真正/绝对选择权）与Performance Option（履行中选择权）的区别在于：前者是创设新合同关系的独立权利，必须严格按约明示行使。后者是嵌入合同履行机制的自动生效权利，无需明示行使；该区分在租船合同、国际贸易等实务中影响巨大，直接决定权利行使的合规性与责任边界。

在期租合同中，常见“租期6个月，租家有权选择延长6个月”的条款，同时因最后航次完成及还船时间难以严格把控，通常还会约定“还船时间可在租约满期日前后加减30天”的条款。其中，租家延长6个月租期的权利

属于“真正或绝对选择权”，做出选择后需通知船东；而加减 30 天还船的权利属于“合约履行的选择权”，无需通知对方，除非合同另有明确约定。

在 *The “Aspa Maria”* (1976) 2 Lloyd’s Rep 643 一案中，期租租约约定“6 个月租期+延长 6 个月”的选择权条款，同时约定还船时间可加减 30 天的选择权条款。法院认定，延长租期的选择权属于“真正且绝对的选择权”。租家行使这种权利时需提前通知船东；而加减 30 天还船的选择权属于“合约履行选择权”，行使该权利无需另行通知对方。

享有真正选择权的一方可选择以替代方式履行合同，但并非必须行使该权利；若未做出选择，则原合同约定的首要履行义务为唯一履行方式，选择权消灭。真正选择权的行使具有终局性和不可逆转性，一旦行使即不得反悔。此外，真正选择权仅为单方利益，无对应义务，享有该权利的一方可自行决定是否行使，无需考虑对方利益与便利，但行使时必须向对方做出明确、及时的通知或宣告，否则将丧失选择权或构成弃权（waiver）。例如，期租合同中的撤船条款（参见案例 *The “Scaptrade”* (1981) 2 Lloyd’s Rep 425）、房屋租赁合同中的终止条款，以及期租合同中“租家有权选择续租 12 个月，但需在还船前 1 个月通知”的约定，均属于真正选择权。

在 *The “Tropwind”* (No.2) (1981) 1 Lloyd’s Rep 45 一案中，租家未按时支付租金，船东行使撤船权。撤船时船上仍有货物且提单已签发，船东需依据提单义务自费将货物运至目的港交付，后续船东向租家索赔继续运货的费用。法院判定船东的索赔不能成功。租家未按时支付租金，船东的撤船行为合理，没有违约，这是因为合同中有明示的撤船条款。但在普通法下租家的违约（迟延支付部分款项）仅构成对“保证条款”的违反，并未动摇合同根本，受害方仅可主张索赔损失。这种情况下对船东的救济是迟延支付租金的利息，不是船东撤船和索赔续运费用。

期租合同中明示的“撤船条款”旨在突破普通法的限制，但该条款仅赋予船东选择权（并不附带一个请求权）。船东可选择不撤船，继续履行合同并要求租家支付租金及利息。本案中，法官认为船东行使撤船选择权这一介入因素，中断了租家违约与船东产生货物运送费用之间的因果关系，后续续运费用系撤船行为所致，损失由船东自行承担。受害方行使合约中的选择权可能中断因果链，由此产生的损失需由受害方自行承担。船东因租家迟付租金而选择载货撤船，便是典型案例。期租合同中的撤船条款、程租合同中的销约条款以及商务合同中的不可抗力条款，均属于此类选择权条款。

*The “Great Marine”* (No.1) (1990) 2 Lloyd’s Rep 245: 该案涉及二手船舶买卖合同纠纷。买方做出预期违约行为，违反了合同中的条件条款，卖方希望买方在履约期限内能够悔改并履行合同，因此未及时表示接受违约。后续发现买方无悔改之意，卖方并没有行使接受买方毁约并提出索赔的权利（弃权）。反而在履约期满前通过行为表示了不再出卖该船。法院判决：卖方未在合理时间内行使解除合同的权利，已构成维持合同的存在（have affirmed the

life of the contract)；之后再去解除合同，卖方自身构成违约。英国普通法下的“选择权”与“弃权”（尤其是“因选择而弃权”）密切相关。

弃权包括放弃一方的重大权利。若合同订立过程中存在误述或胁迫行为，一方知晓对方存在欺诈性误述（使其享有合同撤销权）后，未迅速、明确地采取行动撤销合同（rescind the contract），即视为放弃该权利；胁迫情形下同理（参见造船合同纠纷案 *The “Atlantic Baron”* (1979) 1 Lloyd’s Rep 89）。

“履行中选择权”并非商业意义上的选择权，而是指合同中约定的可通过多种方式履行的承诺。例如，贷款合同约定借款人可使用款项 6 至 9 个月，借款人可选择在 6 个月后、9 个月内的任意时间还款，均不构成违约；因这是其合同项下的固有权利。

**Brightman v. Binge (1924) 19 Lloyd’s Rep 384:** 程租合同约定：“货物为小麦和 / 或玉米和 / 或黑麦，租家有权选择装载其他合法货物……”（a cargo of wheat and/or maize and/or rye, with an option to charterers to load other lawful merchandise...）。租家原本计划装载的小麦被出口国宣布禁运，租家主张合同受阻，船东则认为合同未受阻，租家应选择装载其他替代货物。法院支持船东的抗辩，认定合同措辞并非赋予租家真正/绝对选择权，而是租家负有装载替代货物的义务。

**Vancouver Strikes Cases (1963) 1 Lloyd’s Rep 12:** 同样为程租合同，关于货物的约定为：“整船散装小麦……和 / 或散装大麦和 / 或袋装面粉……租家有权选择装载三分之一散装大麦……租家有权选择装载三分之一袋装面粉……”（a full and complete cargo wheat in bulk...and/or barley in bulk and/or flour in sacks...Charterers have the option of loading up one third cargo of barley in bulk... Charterers have the option of loading up one third flour in bags...）。装货港发生罢工，租家原计划装载的小麦因罢工无法装船，但罢工条款赋予租家免责保护，租家未选择装载替代货物。法院判定租家享有选择权，虽未提供小麦，但仍可依据罢工条款获得免责。

规则要义：上述两个案例存在核心区别：当合同列举多种货物时，措辞需严谨斟酌。若合同明确赋予租家选择权，当原选定货物被禁运时，可能构成合同受阻；反之，若措辞未明确赋予选择权，则租家负有以其他货物替代履行的义务。在 **Brightman v. Binge (1924)** 一案中，合同约定的“租家选择权”并非具有决定性、需及时通知船方的绝对选择权，仅赋予租家挑选可装载货物的自由；而在 **Vancouver Strikes Cases (1963)** 一案中，合同措辞明确，租家享有绝对的选择权利。

2015 年某船舶因为不能归责于船东过失的突发事件，不能在 laycan 日内赶到程租合同约定的装货港受载。船东提前通知了租家。租家选择取消了合同



但事后声称因为找替代船产生了高额费用，向船东提起了索赔。作者为船东抗辩，指出合同中租家的销约权仅是一个选择权，不是请求权，因此无权索赔。租家搞明白后放弃了索赔。

两种选择权有不同的法律属性（Legal Characteristics）。True/Absolute Option（真正/绝对选择权）是独立的合同性权利（Option Contract），以对价为基础，赋予权利人单方决定是否创设、变更或终止法律关系的权力。其行使必须满足合同约定的形式（如书面通知）、期限和方式，否则不产生法律效力。

Performance Option（履行选择权）属于合同履行层面的附属性权利，其效力依附于主合同的履行状态。当合同约定的特定事实发生时，该权利自动触发，权利人可直接享受相应利益（如延长租期、抵扣时间），无需向对方发出专门的行使通知。

两种选择权的本质差异在于是否需要明示行使以及法律效果的性质。真正选择权是“主动行使的合同变更”履行选择权是“被动触发的履行调整”。 关键区别对比表如下：

| 对比维度 | Performance Option     | True/Absolute Option       |
|------|------------------------|----------------------------|
| 法律性质 | 主合同履行条款的一部分，依附于主合同     | 独立的选择权合同需有对价支持             |
| 行使方式 | 自动生效，无需明示通知或确认         | 必须明示行使(如发书面通知)，否则失效        |
| 触发条件 | 依赖客观履行事实(如停租、违约)       | 依赖权利人的单方意思表示               |
| 法律效果 | 调整主合同的履行状态(如延长租期、抵扣费用) | 创设新的合同关系或权利义务(如续租变更争议解决方式) |
| 举证责任 | 证明约定的履行事实已发生即可         | 证明已严格按约行使(如通知送达、期限合规)      |

本文仅供读者参考，如需帮助请联系我们或咨询专业律师。

电话：0532-82971085  
邮箱：claim@tnzconsult.com  
info@tnzconsult.com  
marine@tnzconsult.com



# IG 通函——西南太平洋地区镍矿货物安全运输指南

编译：殷齐越

## 引言

自 2024 年以来，位于西南太平洋的菲律宾和所罗门群岛的镍矿石出口量大幅增加。这一出口增长与这些地区矿业投资的增加相吻合，而矿业投资的增加则受到全球对镍的需求推动，这些需求来自电动汽车电池生产以及印度尼西亚和中国的新的镍矿加工设施。然而，这一增长引发了人们对某些出口材料是否适合安全运输的深切关注。

由于投资已转向其他供应来源，预计这两个地区的出口量都将增加。若不改进操作方式，镍矿石运输事故的发生频率很可能会持续上升。

本通函由国际保赔协会集团与 INTERCARGO 和 Roxburgh 共同编制。其旨在强调从该地区出口镍矿所面临的挑战，并向会员提出建议，以帮助降低相关风险。

## 区域地质与货物特征

菲律宾（如苏里高、迪纳加特）和所罗门群岛的镍矿通常为直运矿（DSO），装载前在岸上仅进行最低程度的加工，因此外观、成分和颗粒度存在差异。待装载货物主要由像土壤和粘土等较细的颗粒组成。这些较细颗粒（粉土和粘土）在货物中的存在和比例至关重要，因为它们通常决定着货物的性质。

镍矿出口产品的地质特征主要由高比例的矿物粘土和细颗粒组成，这些特点使其具有粘性和低排水性，容易储存水分。正是这些底层特性使得这些地区的镍矿在受到船舶运动累积应力的影响时，更容易发生强度下降（液化、动态分离和循环软化）和积载失稳（货物移位），即使待装货物看起来并不太湿，且包含大小颗粒的组合，也存在上述风险。

细粒级分的黏结性会产生颗粒间作用力，这些作用力能够保持水分，从而在船舶运动的循环应力作用下降低材料强度。这会导致循环软化（通常称为液化或动态分离），即货物压实，饱和度增加，从而导致孔隙水压力升高和强度逐渐降低。在饱和状态下，货物会从类似固体的状态转变为塑性或流体状态，进而导致积载失稳。

## 监管框架

诺亚天泽保险经纪

青岛市崂山区香港东路 195 号上实中心 7 号楼 6 楼（邮编 266061）

电话: +86 532 82971085 | 邮箱: marine@tnzconsult.com

网址: <http://www.tnzconsult.com>

镍矿石属于 A 类危险品，被列入了《国际海运固体散装货物规则》（IMSBC Code）附录 1 的单独货物附表。

在运输 A 类货物时，托运人应向船长或其代表提供由装货港主管当局认可的实体出具的签署的 TML（最高含水量）证书以及经签署的含水量证书或声明。TML 证书应包含或附有助于确定 TML 的测试结果。

当运输 A 类货物时，托运人必须制定取样、测试和控制水分含量的程序，以确保货物装船时的水分含量低于最高允许水分含量（TML）。如果货物是从驳船上装船的，托运人必须制定程序，以保护驳船上的货物免受任何降水和进水的影响。此类程序必须经装货港主管当局批准，并由其检查执行情况。主管当局签发的说明程序已获批准的文件，应提供给船长或其代表。

当 A 类货物需装入船舶的多个货舱时，证书或水分含量声明应证明装入每个货舱的每种细粒货物的实际水分含量。尽管有此要求，但如果根据国际或国家认可的标准程序进行的取样表明整批货物的水分含量均匀，则可接受一份针对所有货舱的平均水分含量证书或声明。

## 出口地区的运营挑战

1. 在菲律宾和所罗门群岛，托运人的运营规模和水平差异很大。菲律宾矿山的成熟运营可能已建立一些货物管理程序，但通常存在显著的不一致性，并且在装载前对货物成分和含水量的控制不足。
2. 所罗门群岛较新或重新开放的矿山往往缺乏健全的程序，取样质量参差不齐，既有浅坑法，也有全深度钻探，导致缺乏关于货物成分变化的准确数据。
3. 据观察，许多托运人变得越来越严格，不允许代表会员指定的检验师参加装货前检验，而只接受他们自己提名的检验公司。
4. 在某些地方，缺乏合格的当地检验师，装货前检验只能远程进行，其结果通常不尽如人意。
5. Roxburgh 指出，托运人对镍矿石货物运输的相关风险了解有限，一些作业和当地检验师仅凭以往货物据称顺利抵达卸货港的经验开展工作，导致出现自我监管和未经验证的“内部”材料测试等系统性问题。
6. Roxburgh 还指出，所罗门群岛的少数装货作业聘请了可信的第三方专家进行取样和设置测试协议/程序。然而，即便在这些情况下，对测试数据解释中的不一致和错误也屡见不鲜。

7. 流度台法 (Flow Table Test) TML 测试方法的选择和应用不当是司空见惯的事。
8. 当地检验师经常错误地应用和解释补充测试程序, 如摔罐测试和抓握测试。
9. 水分含量和 TML 测试认证明显不准确的情况很常见。托运人提供的托运人声明和 FMP/TML/水分含量证书通常存在约 6-10% 的误差, 水分含量有时甚至会出现更大的偏差。
10. 托运人的含水量管理程序不足, 无法在货物储存、驳船运输和转运过程中防止其反复或大量暴露于降雨环境中。
11. Roxburgh 观察到, 托运人提供的粒度分布 (PSD) 数据往往是通过干筛法得出的, 这种方法可能会低估通常控制货物特性的细颗粒和黏土, 从而导致对货物运输相关风险的误解和歪曲。
12. 通常, 所申报的平均含水量与最大含水量 (TML) 的差异在 0.2% 至 1% 之间。未加工的直运矿 (DSO) 面临的一个主要挑战是其成分的固有可变性, 这种可变性超出了发货人的控制范围, 并直接导致含水量的大幅波动。因此, 对于任何发货人而言, 将含水量保持在低于最大含水量 0.2% 至 1% 的狭窄公差范围内是不现实的。在实际操作中, 同一批货物的含水量可能相差 2% 至 3%, 这意味着即使申报的平均值符合要求, 部分货物的装载含水量也可能超过最大含水量。
13. 申报的含水量通常约为 35%, 但由于水分被较细的颗粒所束缚, 货物可能看起来很干燥, 这使得当地检验师使用依赖于视觉评估方法的补充测试程序 (如摔罐测试和抓握测试) 变得非常不准确且具有误导性。
14. 这一增长趋势与发生的航行中涉及轻微货物偏移的“险情”报告, 以及更严重的事件 (包括重大货物偏移和液化事件) 相符。

## 托运人取样与检测要求

因此, 托运人对货物进行代表性取样至关重要, 以便准确评估其黏聚性、排水能力以及可能对船舶运动产生的应力的反应, 同时需考虑以下因素:

1. 货物类型;
2. 粒度分布 (PSD);
3. 货物成分及其可变性;

4. 货物在堆场、驳船、铁路货车或其他容器中的储存和运输方式，以及通过货物搬运系统（如输送机、装料槽、起重机抓斗等）进行转运或装载的方式；
5. 化学危害（毒性、腐蚀性等）；
6. 需确定的特性：含水量、最大含水量（TML）、堆积密度/装载系数、休止角等；
7. 由于天气条件、自然排水（如排至料堆或容器的较低位置）或其他形式的水分迁移，可能导致的整个货物内部水分分布的变化；
8. 货物冻结后可能发生的变化；
9. 货物各部分的粒度分布、成分和变异性等，对于准确评估材料的黏聚性、排水能力及其对船舶运动产生的应力的可能反应至关重要；
10. 根据 IMSBC Code 第 4.4.4 节，任何看似被污染或在特性或在含水量与货物主体显著不同的部分，必须单独取样和分析。根据这些测试的结果，可能有必要认为这些货物不适合装运。

## 订立运输合同前建议索取的信息

A 类货物的托运人应能够提前提供信息，证明其符合规则的要求。在签订合同（或接受订单）前对租家进行尽职调查时，建议会员索取以下信息。若托运人不愿意或无法提供此类信息，则可能表明其未遵守 SOLARS 公约第 6 章第 1 条、第 1-1 条、第 1-2 条和第 2 条的规定。托运人提供的信息可能需要专家审查，这为各方开展积极沟通创造了机会。

建议索取的信息包括：

1. 取样、测试和含水量控制的详细程序。
2. 证明装货港主管当局已批准程序并检查其执行情况的证据。
3. 托运人的实验室在取样和测试时采用哪些国家或国际标准。
4. 托运人实验室已获得装货港主管当局认可的证明。
5. 实验室测试数据，包括含水量、最大含水量和粒径分布范围。
6. 托运人进行了何种评估，以确保所选的 TML 测试程序适用于拟装载货物。
7. 托运人的实验室采用何种方法来确定流动水分点和/或最高水分极限。
8. 库存和取样活动的照片。
9. 托运人有哪些程序用于预测和监测降雨事件。
10. 托运人如何评估并证明降雨事件对货物各部分含水量的影响。

## 装载与航行注意事项

船长应密切关注天气预报，确保在降雨期间暂停货物装载作业。

由于货物托运通常采用驳船运输，并用防水布覆盖以防止水分进入，因此在装货时需移除防水布，并在降雨前或降雨期间重新覆盖。船长应监测驳船装货地

诺亚天泽保险经纪

青岛市崂山区香港东路 195 号上实中心 7 号楼 6 楼（邮编 266061）

电话: +86 532 82971085 | 邮箱: marine@tnzconsult.com

网址: <http://www.tnzconsult.com>

点的降雨情况，并拒绝那些暴露在大量降雨中且未重新覆盖的驳船，直至托运人能够证明货物已通过深度剖面重新取样、重新测试，且水分含量剖面明显低于其最大允许水分含量（TML）。

托运人经常尝试对被拒收的驳船进行风干处理，但对于富含粘土的货物（如镍矿）而言，这种方法效果甚微，通常只能使表面略微干燥。因此，船长应对任何据称经过风干处理并重新装载的先前被拒收的货物部分持怀疑态度。

船长应仔细检查驳船/登陆艇上提供的待装货物，如对含水量有任何疑问，特别是在经历降雨后，应进行摔罐测试。IMSBC Code 第 8 节将摔罐测试描述为船长在怀疑货物状况时可以进行的一种抽查，但它并不意味着可以替代或取代实验室测试，后者是托运人的责任。第 8 节规定，如果样品显示出自由水分或流态液体状况的迹象，应安排在接受装载前对材料进行额外的实验室测试。然而，绝不能仅凭摔罐测试就接受货物，因为很难准确判断样品在罐中的表现及其含水量。

镍矿中高含量的黏土成分往往会使货物在运输过程中因反复的岸上装卸、驳船装载、转运以及船舶颠簸中强度不断降低。这一特性可能导致货物在运输途中意外且迅速地失稳。

因此，在航行期间，船员在确保安全的前提下，应定期对货物进行日常检查。检查应关注货物积载的以下变化：

1. 高度降低；
2. 表面变平；
3. 外围变软；
4. 表面出现水/泥浆（动态分离）；
5. 货堆与舱壁/舷侧之间出现间隙；
6. 货舱污水井测量结果异常。
7. 随船舶运动而有节奏的摆动；
8. 货物移动。

如果上述任何变化正在发生，船员应寻求第三方专家的支持，并采取措施减少对货物的能量输入（例如，避免横浪）。在货物检查过程中提供照片/视频证据，可显著提高第三方支持的有效性。

## 其他建议预防措施

1. 在船长获得托运人根据 IMSBC Code 或当地法规（在不与 IMSBC Code 冲突的情况下）有义务提供的所有必要货物信息和文件/证书，并确信货物可以安全装载和运输之前，不得开始装载。根据 IMSBC Code，水分含量证书应在装载开始前七天内签发；

诺亚天泽保险经纪

青岛市崂山区香港东路 195 号上实中心 7 号楼 6 楼（邮编 266061）

电话: +86 532 82971085 | 邮箱: marine@tnzconsult.com

网址: <http://www.tnzconsult.com>



2. 经与协会协商后，会员应考虑在装载前代表船舶指定一名检验师以协助船长。但是，在与主管当局、托运人和租船人沟通时，应明确指出指定检验师并非旨在解除托运人根据 IMSBC Code 或当地法规（在不与 IMSBC Code 冲突的情况下）所承担的义务。

验船师的委派范围可能包括但不限于以下内容：

- (a) 协助船长履行 IMSBC Code 和当地法规（在不与 IMSBC Code 冲突的情况下）规定的义务。
- (b) 与托运人联系并沟通，以确定用于装载至目标船舶的货物货堆，并确认托运人已根据 IMSBC Code 第 4.4 节和第 4.6 节的规定正确提取了代表性样本。
- (c) 在符合公认国家和/或国际标准的独立实验室（可能位于国外）对代表会员提取的样本进行测试。
- (d) 与独立专家联络，确保托运人实验室按照 IMSBC Code 附录 2 和/或公认的国家/国际标准进行水分含量和最高含水量的测试。
- (e) 将托运人出具的证书与会员自己的测试水分含量结果进行对比。船长应警惕矿山实验室提供的水分含量证书以及与总水分极限非常接近的平均水分含量百分比，和/或这些数据并不能代表货物的成分变化。如果在测试时间和装船时间之间有大量降雨，托运人必须进行复核测试，以确认货物的水分含量低于最大含水量数值。
- (f) 全程监控装载作业，特别关注天气状况以及驳船/登陆艇上是否存在潮湿且成分变化的货物。
- (g) 如需对所装运货物的任何部分进行进一步的湿度和/或摔罐测试，则应暂停装货（见 IMSBC Code 第 4.5.2 节和第 8.4 节）。
- (h) 监控货堆和/或驳船的情况，以确认所提交装运的货物来自指定且经过检验的货堆和/或驳船。这需要对提供装载的驳船/登陆艇进行仔细清点和识别。

3. 如果船长或指定检验师收到任何要求其确认货物可安全运输的文件，他们应拒绝签署。根据 IMSBC Code，托运人有义务声明货物可安全运输，签署此类文件可能会损害会员在后续发生事故时对托运人的追索权。

4. 如有对船长、检验师或专家施加商业压力或进行恐吓的情况，应立即向协会报告，以便国际保赔集团与印度尼西亚、菲律宾、所罗门群岛当局交涉。

5. 会员在同意承运镍矿之前，应考虑如何通过合同保护自身利益，例如，可纳入 BIMCO 于 2012 年推出的《承运易流态化货物租约条款》。同样，会员也不应被迫签订限制其充分适用 IMSBC Code、自行选择指定独立检验师或提取并测试货物样本等权利的租船合同。

6. 会员应向协会反映其在印度尼西亚、菲律宾和所罗门群岛装载的镍矿货物相关的任何合同和/或安全运输问题

## 对保险可能造成的损害

会员应意识到，如果他们未能通知协会其计划订立运输合同或租赁船舶，或已接受指令从印度尼西亚、菲律宾或所罗门群岛的港口装载镍矿，可能会损害其保单效力。

国际集团内的所有成员协会均已发布类似通知。

*本文仅供读者参考，如需帮助请联系我们或咨询专业律师。*

电话：0532-82971085

邮箱：claim@tnzconsult.com

info@tnzconsult.com

marine@tnzconsult.com

**[免责声明]** 本文仅代表作者个人观点，与诺亚天泽保险经纪月刊无关。诺亚天泽保险经纪仅翻译、转载，免费分享给大家，其原创性以及文中陈述文字内容和图片未经本刊证实，对本文以及其中全部或者部分内容文字、图片的真实姓名、完整性、及时性本月刊不作任何保证或承诺，请读者仅做参考。如果因此而产生法律纠纷，与诺亚天泽保险经纪月刊无关。如涉及侵权等相关事宜，请联系我们会在第一时间删除。

诺亚天泽保险经纪

青岛市崂山区香港东路 195 号上实中心 7 号楼 6 楼（邮编 266061）

电话: +86 532 82971085 | 邮箱: marine@tnzconsult.com

网址: <http://www.tnzconsult.com>

15

