



## TT Talk 第204期

1. 船舶起重机械的变革
2. 澳大利亚标准贸易合同的修订

### 1. 船舶起重机械的变革



现已发现，船舶起重机械（SLA）的维修与检验机制并不到位，从而导致本应避免的事故发生。通过立法进行变革需要一定的时间；在此期间，操作和监管的人员需要小心谨慎对待。具体可详见 [TT Talk 184 期](#) 的背景介绍和相关建议。

TT Club 先前已强调过使用不适合或不安全的船舶起重机械装载船舶供给品，以及在港口岸吊不适用的情况下装卸货物可能存在的风险。随着令人不安的一连串的船员和岸上人员的人身伤害以及货物和财产损害事故的发生，IMO 组织就相关全球标准和法规的缺乏，加强了游说，以期将相关的安全法规并入强制性的 SOLAS（海上人命安全）公约。

#### SLA: 两头落空

ICHCA（国际货物装卸协会）是推进国际海事组织对此进行变革的非政府组织之一，其理由是，迄今为止船舶起重机械仍没有被并入船级检验社对船上设备进行检验的项目之中。当然，其他法规有涉及此类机械设备的检验，如欧洲出台的 LOLER

（起重操作和起重设备规范）及其他地方类似的要求，但是并没有全球通用的国际法规。

许多代表团在国际海事组织会议上反对变革，认为援引 ILO 152（国际劳工组织关于码头工作健康与安全第 152 号公约）对起重机械设备的检验与测试已经足够。然而，TT Club 支持 ICHCA 组织的立场，认为 ILO 152 号公约虽然规定了较好的基础性要求，但大约仅被 170 个沿海国家中的 27 个所批准适用。从技术层面上而言，机器故障的频发，特别是有关基座式起重机上定位螺栓和回转支撑内圈，反映了 ILO 152 号公约的不全面。

## 事故推动改革

第一份统计数据系从多年以前新西兰的一个调研之后开始收集，由此可见事故十分常见。一些相关方，包括国际保赔集团，均有协助 ICHCA 整理事故数据，这些数据表明了问题的严重程度，可见事故会导致起重机灭失、货物损坏和许多严重的岸上及海上人员人身伤害，其中至少九例是致命的。

**“事故数据，表明了问题的严重程度，可见事故会导致起重机灭失、货物损坏和许多严重的人身伤害”**

由于国际海事组织辩论会议中存在的强烈反对声，尽管有新西兰和日本主管当局的强力支持，但在其他代表团中，该争议被传递回“上层”MSC 组织（海事安全委员会）作出决议。在 6 月召开的 MSC 会议上，就提出一份 [SOLAS 修订案及附带指导方针](#) 这一日程项目，得到大多数支持，一个负责编纂具体内容的通讯小组也已成立。

## 邀请参与

日本主管当局作为协调员，已制订了 SOLAS 修订草案和相关的[指导方针](#)。ICHCA 正代表日方整理对此草案和指导方针的评论意见。欢迎读者通过 TT Club，最迟不超过 8 月 14 日，将任何意见反馈给 ICHCA 的技术顾问，Richard Brough 船长，电邮地址为 [rwab@broughmarine.co.uk](mailto:rwab@broughmarine.co.uk)，以便评论意见能被及时整理并发送给协调员。评论意见既可以自己编写，也可以使用既定的[问卷表](#)。

任何提供评论意见的人，将自动被纳入下一轮有关该议题的 ICHCA 内部通讯群组。如果您现在没有意见，但希望能参与下一轮讨论，请联系 Richard Brough。

通讯小组将于 2016 年 3 月向 IMO 下属的船舶系统与设备 (SSE) 小组委员会报告。ICHCA 感谢所有至今为止对这项工作做出贡献的人员，特别是那些为这项工作辛苦提供数据的人，如果没有他们这场游说运动不会取得成功。

## 2. 澳大利亚标准贸易合同的修订



TT Club 多年来一直为支持我们会员的业务经营，而提供各种标准条款。考虑到各种立法的发展，我们近期在现有条款范围上为澳大利亚的货运代理经营人补充了修订版货运代理标准贸易条款。

虽然 TT Club 通常会接受澳洲国家货运协会的标准条款，并很乐意将其并入到货代经营人的保险单中，有些货代经营人几十年来更愿意以协会起草的条款作为其标准贸易条款的基础。

在澳洲，我们专门针对澳大利亚和新西兰的业务单独制定了标准贸易条款。由于这两个相邻法域立法的差异，在每个国家提供服务时需要采用不同的标准贸易条款。因此，TT Club 已为澳大利亚的货运代理人推出了新修订的标准贸易条款。这些条款可用于行业内的所有服务，包括空运代理、海运代理、国内运输和报关。修订条款中的一些关键规定，将通过本文下述内容阐述。

### 部分关键条款的审查

新条款强调购买货物运输保险是货主的责任。如果澳大利亚货运代理人希望代表货主来安排货物保险，那么他必须持有金融服务牌照或使用一个经批准的第三方机构。TT Club 所提供的货物运输保险，可让货运代理人为他们的客户货物提供即时的保险保障。出人意料的是，据了解大概只有低至 60% 的全球运输有货运险保障，所以当货代合同条款排除或限制对货主的赔偿时，就会出现不幸的商业纠纷。

正如预期的那样，这些条款允许货运代理收取其代垫的费用，以及他自己的处理和管理费用。此外，除了给客户开发票收取的费用，货运代理有权接收和保留任何经

纪费或佣金。考虑到不断变化的国际法规，货运代理还可以对货物重新称重、重新检查或重新估价，收取相应的额外费用。

鉴于“澳大利亚个人财产保护法案”（PPSA）已于2012年生效，“留置权”条款，现名为“安全利益”条款，已被大幅重新起草，以提供额外的补救和保护措施。PPSA现仍处于起步阶段，该法的影响和可执行性都尚未通过法院验证。然而，这一条款本质上保留了货运代理对货物行使留置权的权利，从而可追回任何未支付的费用。该条款规定所欠的任何款项都是有担保的债务，并且任何为清偿债务而向货运代理支付的款项，并不意味着有优先权。如果当一个客户进入清算程序时，这点显得尤为重要。此外，该条款还规定货物应视为由货运代理控制，即使货物实际由分包商控制。另外，此条款还赋予货运代理为未清偿债务实际占有客户货物的权利，并且在此情况下无须对造成的任何货损负责。

之前被称为“赔偿金额”的责任限制条款，已被修订并扩大，以解决货运代理在违反消费者法下担保后的救济问题，这是2010年联邦竞争和消费者法案及同等国家和地区立法所默示要求的。如果违反这项法律，责任限额取下列低者：

- 再次提供服务的费用
- 重新提供服务的成本支出，或
- 货运代理接收货物提供服务时，货物的价值

当发生其他损失或货物损坏时，标准责任限制按重量计，每公斤赔付2美金，该条仍予以保留。

对1974年的贸易实务法的援引已被2010年的联邦竞争和消费者法代替。此外，鉴于已有单独针对在新西兰提供服务的标准贸易条款，援引新西兰法律的内容已被删除。

为适应国际和国家法律的发展及实践变化，我们还对这些标准贸易条款做了其他更新。任何会员如有兴趣——可协同您经常用的律师一起——评估这些修订条款是否适合您的具体业务操作，请联系我们TT Club。

## 结束语

我们真诚地希望上述内容对您的风险管理有所帮助。如果您想了解更多信息，或有任何意见，请给我们发电子邮件，或借此机会将此内容转发给您认为可能有兴趣的同事。我们期待着您的回音。

百富勤·斯托斯-福克斯(Peregrine Storrs-Fox)

风险管理总监

TT Club

TT Talk是TT Club不定期出版的免费电子通讯文件，原稿由TT Club伦敦发放，其地址是英国伦敦芬彻奇街90号，邮编EC3M 4ST。(90 Fenchurch Street, London, EC3M 4ST, United Kingdom)

您也可以登录我们的网站阅读本通讯和过去所有的通讯文件，网址是：

<http://ttclubnews.com/2RU-3KPNT-ODGCHMVA76/cr.aspx>

我们在此声明，TT Talk 中的全部内容仅供参考，不能代替专业的法律意见。我们已采取谨慎措施，尽量确保此份电子通讯的材料内容的精确性与完整性。但是，编者、文章材料的撰写者及其他相关工作人员，以及 TT Club 协会本身，对于任何依赖 TT Talk 信息内容所造成的灭失与损害将不承担法律责任。

如果您想要了解本公司的登记注册信息，请点击以下网址：

<http://www.thomasmiller.com/terms-and-conditions/company-information/>