

诺亚之风

2021/02/26 刊

目录

航安在冬季.....	7
租约订立小贴士--错配货物麻烦多.....	9
船舱起火怎么办？火灾免责条款来帮忙.....	11



航安在冬季

原创：山东事业部 王鹏

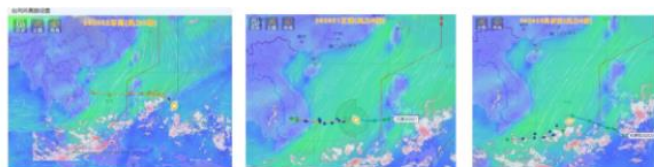
2020 是颇为不平静的一年，年初新冠疫情爆发所衍生的一系列问题，对整个航运业产生了极为深远的冲击和影响。好在航运业在下半年迎来了转机和回暖，但受制于整个国际大环境，航运生态依然不太平。而且，冬季历来是海上事故的多发期，如果没有完整的、有效的、具体的安全保障措施，发生事故和危险的概率就可能增加。今年冷冬现象尤为严重，号称近几十年来最寒严冬。为此，针对冬季大风浪航行的特点、重点和难点，我司结合最近发生的各类事故和经验，特整理发送以下通函，希望能给大家提供实用有效的帮助，从而提升人、船、货的安全。

首先就入冬以来，遭遇的几起重大案件，做一个简单的梳理，希望能引起大家的足够重视和警戒。这几起事故发生的区域大致位于南中国海水域，其中两起重大沉船事件靠近越南东部水域。其中 A 事故发生在 2020. 12. 17 日，据目前反馈的信息来看，该轮从马来西亚 Lumut 港装载货物 Clay，前往目的港台湾，在途中遭遇恶劣天气大风浪，船舶倾斜，计划驶往越南港口避险，但最终在 18 日凌晨位于越南头顿东北的 Phu Quy 岛附近倾覆。事故造成 2 人死亡，2 人失踪（其中 1 人已确认遇难），船舶及货物全损，事故可谓惨烈。与此同时，获悉在此事故发生很短时间内，在附近水域，另一艘船舶 B 轮也遇难。

在 A 事故发生前约半个月，在南中国海附近水域 C 轮，有 2 名船员在船头工作时，不慎被大风浪打成重伤，不得不绕航就近国家菲律宾进行紧急救助。当时情况紧急，绕航同时已联系救助拖轮和救援直升机，最终因为恶劣天气，直升机无法前往，由救助拖轮协助送医救治。

另外，让我们回顾到 11 月份，D 轮满载航行在南中国海域遭遇第 22 号台风，艏尖舱及压载舱意外进水，导致船舶倾斜，好在顺利驶往高雄附近避风排水，保证了船舶安全。但是据了解，该恶劣天气对船舶、设备及货物均造成了不小的损害，船东面临不小的损失。

以上几起事故，均发生在入冬以来的南中国海及其附近水域，该水域其典型的海洋性季风气候，每年 10 月份以后，从西伯利亚和蒙古高原吹来的冬季气流不断奔向南中国海，狂风巨浪是常态。加之台风影响，南海是全球台风活动的主要区域之一。期间，风力狂虐，裹挟暴雨，掀起巨浪，往往对海上航运、海上生产造成重大危害。在此，也简单截取了 2020 年第 21 号台风艾涛，22 号台风环高，23 号台风科罗旺轨迹图，以供参考。



航运安全无小事，为此，在 2021 年伊始，寄希望大家强化管理，消除隐患，做好以下防范应对工作，争取在这几十年不遇的寒风凛冽的冬季里，乘风破浪，旗开得胜。

01 提高认识、力戒麻痹。

就冬季大风浪航行来说，其困难程度远比防抗台来得艰巨，因为冬季北半球洋区温带气旋盛行，北太平洋、北大西洋、地中海和黑海等区域常出现寒潮大风或暴风雪，对船舶的影响是全方位、超范围的且持续相当长的时期。由于恶劣天气发展快、气象预报不及时，业界每年都因此发生不少船舶的设备损坏、货损、人员伤亡甚至船舶灭失；气温寒冷、海面结冰，经常损坏车叶，或者造成甲板水管、压载舱和淡水舱等被冻胀裂；船舶露天甲板和舱盖湿滑，有时造成人员跌伤；在锚地锚泊的船舶在夜深人静时刻突然刮大风而走锚地导致搁浅、触礁、沉船等海难事故。

对此，船长和所有船员特别是那些在北半球营运的船上所有人员必须引起高度重视，要像重视防抗台风一样重视冬季船舶大风浪航行的安全工作，船舶要认真执行体系文件，严格按照公司要求，逐项落实安全预防措施，提高执行力度，周密布置，预先防范。

02 组织落实、措施落实。

根据冬季船舶安全工作的需要，各船舶应立即开展以防风、防火、防碰撞、防搁浅、防工伤、防冻、防货损为重点的安全防范工作，保障冬季船舶安全生产和船员安全健康。

各船舶应成立以船长为组长的冬防安全工作小组，认真分析航次情况，研究安全措施，明确各自职责，分工合作，组织全体船员共同做好大风浪航行安全工作。

冬季，各船舶要注意检查船舶的结构安全和载重线安全状况；认真检查“四机一炉”等主要机械设备的工况；要注意检查锚机、刹车带、锚链等是否适合大风浪抛锚的需要；要根据航区情况检查所需的冬防器材、物品、劳保用品配备是否齐全；认真检查救生、消防等各项安全设备是否处于正常状态，以及救生、消防、防污染等应急演练情况。对检查中发现的缺陷，能自修解决的应抓紧时间解决，否则应立即报告公司尽快安排解决。

03 备妥资料，跟踪气象，正确分析。

备妥和查阅航线附近的沿岸海图，并要改正到最新一期通告，了解熟悉水文、地貌，以便视情择地避风。

针对冬季北太平洋和大西洋盛行温带气旋的特点，要密切注视气象等情况，根据航线、货载、人员、机电设备以及气象等实际情况，制订多种方案组成的周密的航行计划，从最困难处着想。

当预期有大风浪来临时，除应接收常规的气象预报外，还应加收气象传真（地面天气分析图、地面预报图、高空天气分析图和预报图、波浪实况分析图和预报图），并结合 NAVTEX 所收到的信息加以综合分析。可用不同颜色的记号笔在传真天气图上将船舶进路上的高、低压、



移向、移速加以标示，并画上当时概略的船位、航向，这样有利于直观地判断船舶的处境。在系统分析后，应果断地决定是保速、保向、续航，还是合理地绕航或避离，不可优柔寡断。

在大风浪中航行应根据当地的实际海况及船舶的具体情况，随时调整航向、航速，必要时调整压载水状况等选择最佳航法。横渡北太平洋和北大西洋的船舶，根据航次合约及租家所安排气象导航所提供的预报信息一并考虑。同时必须密切关注天气情况，选择合理航线。

04 合理配载，加固绑扎。

装货前，要充分考虑冬季的特点，合理积载，保持足够的船舶稳性，减少散装货自由液面的影响，充分考虑甲板以上大量结冰船舶稳性值减少的后果。装运钢材等件装货时，货物要认真绑扎加固，严防货物移动造成货损甚至引发船舶倾侧。

进入大风浪海域前，应对货物进行再检查再加固。

货物配载特别是散粮配载除要计算船舶的初稳性高度外，要进行大倾角稳性、动稳性的计算，计算船舶的剪力、弯矩等。考虑到甲板上层建筑上浪结冰积雪等因素，适当降低船舶的重心高度。散装货要进行适当平舱，装散粮舱口尽量装满，减少货物自由液面的影响；装卸作业时要控制松散的舱口数量，保证合适的稳性，以备随时离泊至海上抗御灾害性天气。

空船压载。空船在大风浪中有很多不利因素，如：风压增大了倾侧力矩，保向性下降，拍底增大，飞车加剧，失速严重，易发生横摇谐振等等。

为确保航行安全，应制定压水计划进行适当的压载：按照稳性计算手册的规定进行压载，水舱必须压满或排空，减少对船壳和舱内结构的冲击而造成额外的应力和重大的损伤，以提高船舶抗风浪的能力和改善船舶的性能。

船上吊具、左右锚、舷梯、引水辅助梯、救生艇筏以及一切没有固定的对象都要绑牢；做好机舱可移动设备的加固；检查加固室内外各移动设施和房间可动设备；缆车以外堆放在甲板上的大缆放入仓库。

05 保证水密，排水畅通。

检查甲板开口封闭的水密性，必要时进行修复；查各水密门是否良好，不需用的一律关闭拴紧；关闭大舱舱盖、道门，将通风筒关闭，并加盖防水布；天窗和舷窗都要盖好，并旋紧铁盖；链筒盖好，防止海水灌进锚链舱。

位于各货仓甲板通道间的用以进到货仓天梯的道门口盖，务必确保胶条完好、所有的螺丝栓到位、不得有缺失（严禁跨大洋期间只上紧部分螺栓的权宜举动）。

检查排水管系、排水泵、分路阀、规定配备的潜水泵等，保证处于良好工作状态；清洁污水沟（井），保证黄蜂巢和甲板上的排水孔畅通。



06 检查主副机等设备状况，确保正常。

轮机部人员应集中精力加强检查，防止主、副机和舵机发生故障；注意主机转速变化，防止主机飞车和增压器喘振；根据风浪、船体摇摆情况以及主机飞车和负荷变化情况适当降低主机负荷，并调整好主机的限速装置；尽量将分散在各燃油舱柜里的燃油驳到几个或少数燃油舱柜中，以减少自由液面；日用油柜和沉淀油柜要及时放残水，并保持较高的油位和适当的油温；注意锅炉的工况和水位，防止出现假水位；必要时增开一台发电机。

07 做好应急准备，勤测舱水，保障通讯。

保证驾驶台和机舱、船首、舵机室在应急情况下联系畅通；检查应急电机、天线、舵设备等处于良好状态；保证消防和堵漏设备随时可用；加强全船巡视检查，勤测各液体舱、污水沟等。检查日常通讯设备和应急通讯设备，保障通讯畅通。检查助航仪器，确保在正常状态。GMDSS 持证值班驾驶员要坚持在船舶剧烈摇摆和颠簸时保障准确无误地收发信息，并应提前 48 小时接收即将航行海域的天气预报。

08 做好劳动保护，确保人身安全。

要针对冬季天寒的特点，各船舶资深高级船员（Top4）务必要全面落实防工伤的措施，特别要指导船员在天气寒冷的情况下，在甲板或货舱作业时采取安全措施。

船舶进入大风浪海区前或进入严寒海区时，一定要装设甲板扶手绳，保证甲板巡视人员和其他作业人员安全。

在大风浪期间，船员进出房间、生活区、上下机舱、驾驶台，注意手脚不要被门扇突然砸伤、夹伤。在走道、梯口移动时必须抓住扶手或栏杆，上下楼梯不得手持物件，务必保持 3 点接触。

（3 点接触：2 脚踏稳阶梯，一手抓住栏杆，另一手移动，这是 3 点接触的一种；2 手抓住栏杆或扶手，一脚往前移动，这是 3 点接触的另一种方式。）这是上高作业和大风浪期间人员行进的最低限度的要求。

大风浪期间，未经船长批准，严禁擅自到甲板上，除非有紧迫的必要，且得到船长的批准并做适当的航速调整后，需要到甲板上时，不可单独一人前行，至少 2 人陪伴，相互关照，特别是携带物件往外走到通往露天甲板的水密门时，空手的人员需要站稳马步后，为携带物件的伙伴缓缓开门，以防水密门突然关上而造成手或脚受打伤、夹伤。

后勤部的大厨和服务生要预防沸腾的汤水烫伤。炉灶上的汤水只能保留在平常的三分之二的水位。烧开的汤水要两人互相协助才可从灶台上搬移。

在有严寒、有风浪的引水站，接送引水员，确保引水员上下船的安全和接送引水员的当值人员自身的安全，接送引水员的当值人员务必穿戴救生衣。



养成良好习惯，因工作需要，安全门、道门等处于开启位置时，都要挂上安全钩或插上安全插销，以防人员受伤。

船员房间的物体摆放、睡觉的姿势都要保持警惕。大风浪期间，从船上摔下来，在房间时被滑落的物体砸伤的事故应加以避免。

09 坚持巡查，消除隐患。

无论是航行值班还是停泊值班，都应坚持安全巡查制度，每班都要对各层居住甲板、主甲板各舱口、首尾甲板全面巡查一遍，及时发现和消除隐患，这对航行安全尤为重要。

船舶除按要求落实各种安全预防措施外，要做好与公司的联系，通报情况，以便取得公司职能部门的及时指导和支持。

10 重点关注，防范在先。

由于天气寒冷，风浪大，有些港口的引航员登船地点移近港口，各船舶应分析当地港口的风险而有效控制好抵达引航站的时间，尽量避免在狭窄航道内长时间滞航等引航员；要控制船舶位置防止漂移搁浅；在引航员登、离船舶时，要特别注意保证引航员人身安全；冬季大风容易造成航道浮筒移位、航标遗失；冬季是枯水季节，许多港口尤其是河道港口水深变浅，在到港前一定要咨询当地代理是否有与自己当前吃水相当的其他船舶进出该河道，停靠即将靠泊的泊位，并取得当地代理的书面确认，并在当地引水员上船后再次核实，以防止搁浅或码头座浅。

进出船闸及靠离泊位时，要考虑到大风、冰冻对船舶操作的影响，应申请足够的拖轮协助。冬季进行扫舱、洗舱、冲洗甲板作业过程中，滑倒、摔伤比暖和天气作业更突出，更要注意人身安全。

总之，要制定预案，防范在先，确保安全。

11 重视浪后检查和修理, 总结经验教训, 完善整改措施。

大风浪过后的及时检查是不可或缺的重要一环。要定期对易造成损伤的设备进行检查，尤其装运高密度货物和遭遇过大风浪的船舶。

抵港后发现问题，要及时修理解决，决不能因船期或费用推迟解决。易损伤部位除上甲板、货舱和压载舱外，第一舱是事故多发区，尤其是 1、2 舱隔舱板、双层底、外板肋骨及其肘板和相邻的外板。

最后，希望各公司提醒船上抓好落实工作，船长利用业余时间立刻组织全体船员培训、学习，做好防范的布置工作。船舶在布置工作中，需要船公司提供岸基支持的要及时提出，各公司请务必给予及时的指导和督促。



2020，充满坎坷波折，酸甜苦辣。有效减少事故的发生是攻坚克难、提质增效的基础。岁月不居，时节如流，凡是过往，皆为序章。愿大家逆风上扬，百尺竿头，开启 2021 美好的新篇章。

本文仅供读者参考，如需帮助请联系我们或咨询专业律师。

感谢华洋船舶管理有限公司提供的防损指导。



租约订立小贴士--错配货物麻烦多

理赔中心：王凤景

从事航运的朋友都知道，订立租约是一件繁琐又细致的“苦差事”，稍有不慎，就会影响租约的顺利履行。今天，我们就通过几个案例提醒大家注意一下租约的基础条款之一——关于货物。

案例一

A 轮自东南亚装运散装柱状椰粕（Copra Extraction Pellets in Bulk）到国内卸货，船到卸港发现货物变黑变黄，不能做原用途使用，进而引发货方索赔。保险人在协助船东组织抗辩材料的过程中，发现根据此票货物的含油量及含水量，该货物不仅属于《国际海运固体散货规则》（IMSBC Code）中规定的货物，而且属于《国际海运危险货物规则》（IMDG Code）UN No. 1386 调整的货物。这就意味着，该类货物的运输不仅要满足 IMSBC Code 中的相关要求，而且要满足 IMDG Code 的相关规定；该船舶不仅要有 IMSBC 符合证书，还要有 IMDG 符合证书。

然而，在非货物专业人士看来，该货物不像 IMSBC Code 中 A 类货物（如镍矿、铁矿）一样易于液化，也不像 B 类货物那样有毒高危。相反，它来自于人们熟悉且颇具好感度的椰子，是椰肉榨油后产生的残余物，貌似并不具有什么危险性；而且不是所有的散装柱状椰粕都属于 IMDG Code UN No. 1386 中规定的货物，而是只有在含油量、含水量同时满足下列情况时才属于：

- 1) 含油量不大于 10%且含水量不大于 10%；和
- 2) 含油量不大于 10%，含水量大于 10%时，含油量和含水量之和不超过 20%。

这些都导致该货物的危险性容易被忽略。此案中也未能幸免，船舶因不具备 IMDG 符合证书而被认为是不合法运输进而影响了保险赔偿。虽然该案中只是简单的货损，并未引发恶性事故，但保险人认为合法运输是绝对严肃的事情，不容妥协。

另外值得注意的是，与上述椰粕同样属于 IMDG UN No. 1386 中规定货物的，还有满足上述含油量、含水量的可可、花生、玉米等大家异常熟悉的籽类货物榨油后的残余物。

案例二

B 轮是油化船，船东代表在与租家经过大量的细节协商后，终于欣喜地谈定了一票货物。但就在租约刚刚生效后，却惊奇地发现船舱是不适合装运该货物的。如果强行装运，可能会腐蚀船体，不仅会造成船体损坏，还可能发生更严重的安全事故。鉴于此，船东只能选择解除租约。无辜的租家只能另找船舶运输该货物，船东也难免被索赔相应增加的费用以及由此导致的一系列损失。

案例三



C 轮是轻抛货船。在委托租船经纪人订租前，特意告知经纪人该船可以装一般的散货，但不能装粮食之类的重货。但在 TCT 租约签订过程中，关于适合装运货物的条款并未特别涉及该特点，未明确声明不可装粮食之类的重货。不幸的是，此次租家指定装运的货物恰恰是散装粮食。然而此时租约已成立，船舶已交付，船长却不得不遗憾地告知租家，为保证船舶稳性，船舶不能装运指定数量的散装粮食。可想而知，租家即刻宣布船东违约，并向船东索赔由此导致的所有损失和费用。

此案中，作为一开始就向租船经纪人做了明确声明的船东，这样的结果对他们来说是委屈的。显然，经纪人在订货和起草租约的过程中存在疏忽，但是否可就此向经纪人索赔、经纪人是否有能力承担相应的责任，这些都是问题。而且租家毫无疑问会首先向作为租约相对方且有实际资产的船东索赔，船东的损失在所难免。

引发的思考及建议

上述案例有一个共性，即在订约环节，给船舶安排了不适装的货物；这种不适合在之后的环节被发现时，损失已不可避免。我们知道，作为船公司生存之本的核心，负责订约的商务人员工作往往是紧张又繁忙的，而且商场如战场，商机稍纵即逝，时间和效率是商务人员所永远需要排在首位的。但通过上述案例我们也可以看到，租约带来的并非都是利润，还有仓促间始料未及的麻烦和重大损失。

前车之鉴，后车之师。谨希望引起朋友们的警觉，并在意识到可能存在风险的同时，想办法尽量规避这类风险。对此，作为非专业人士，谨在以下方面提醒大家：

1. 日常加强对商务人员进行自家船舶特点的普及和培训，以便对各船舶的适货情况有初步的认识和掌握；
2. 公司内部加强相关技术人员对货物运输要求（如 IMSBC Code/IMDG Code）相关知识的学习和培训；
3. 最重要的，加强部门及相关人员间的沟通与交流。在订约前，尤其是对于某种不熟悉的货物，最好与公司内部相关技术人员进行核实，也可向同业者、保赔协会等相关渠道咨询了解相关货物信息，提前确定船舶的确适合该货物；
4. 对于期租或 TCT 的租约，由于订约当时并不明确将来要装运的货物，对于不能装运的货物，一定要在除外货物条款中明确列明；
5. 租约定稿前，记得最后审查租约条款，确保重要事项准确无误。

金无足赤，人无完人。货物如此，船亦如此。惟愿通过大家勤奋和细致的工作，为货物找到合适的船舶，为船舶配载合适的货物，携手共促顺利履约，并肩打造平安航运。



船舱起火怎么办？火灾免责条款来帮忙

原创：华南事业部 李川

海商法第五十一条规定：在承运人责任期间，货物发生的灭失或者损坏是由于下列免责事项中的一项或几项造成的，承运人不承担损害赔偿责任：…(二)火灾，但是由于承运人本人的过失所造成的除外；…承运人依照前款规定免除赔偿责任的，除第(二)项规定的原因外，应当负举证责任。

在实务中，我司处理过如下成功援引火灾免责的理赔案件：

船舶 A 轮在执行中国北部港口装货至东南亚港口的航次中，中途靠泊中国山东港口进行年检，年检时发现船舶需要进行相关修理才能取得年检证书。但在修理期间，因修理船舶工程单位工人的工作失误，船舱发生火灾，造成部分货物烧毁受损。



货方主张：货物在船东掌管期间发生损失，且船舶不适航，船东对货物损失应承担赔偿责任。

船东主张：承运人对火灾造成的货损免责，本案不存在不适航情况，货损的直接原因是火灾，造成火灾的直接原因是修理船舶工程单位工人的工作失误，并非船东公司本人的过失所致。

法院认为：

1) 承运人本人过失的举证责任在货方。修理船舶工程单位以自己的风险独立完成工作，而货方并无证据证明承运人本人对火灾的发生存在过失。同时，船东的修理工作已在修理前在相关部门进行了完备的备案工作，货方也无证据证明船东对修理工程单位的选任等方面存在过失；

2) 有关货方对船舶不适航的主张，船东已经披露了齐全的船舶证书，货方无证据证

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>

10



明船舶在起运港开航前和开航时不适航。船舶在中途港停靠后发现的问题，同样不能因此推定船舶在起运港开航前和开航时不适航。船检师提出的船舶修理建议，同样不代表船舶已处于不适航状态。

3) 综上，货方不能举证证明承运人本人对火灾的发生存在过失，对船舶不适航的主张也不能成立。承运人可以对火灾造成的货损免责。

可以看出，“火灾免责”在承运人免责条款中具有一定的特殊性，主要表现在：

1、火灾免责的条件是承运人本人无过失。承运人的雇佣人或代理人的过失做法，不影响承运人享受免责；

2、承运人无须对火灾产生缘故及过错责任承担举证责任，火灾系承运人本人过失造成的举证责任由请求人承担。相较于其他免责事项，火灾这一举证责任的的规定是例外或倒置的。

总之，当承运船舶发生火灾，承运人即可主张援引火灾免责条款免除其对承运货物的赔偿责任。当然，这要求承运人本人对火灾无过失，且承运人应该恪尽职责使船舶适航。

[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。

