

诺亚之风

2023/8/29 刊

目录

关于转船运输需提前向保赔保险人申报的提醒.....	6
防损小贴士 - 船舶代理“小插曲”	9
吨袋货物运输安全小提示.....	12



关于转船运输需提前向理赔保险人申报的提醒

原创：王凤景

转船运输时有发生，但因转船遭受货损索赔并不十分常见，这其中隐藏的风险也往往被大家忽略。近日在与保赔协会交流时，保赔协会提到有些会员因为没有注意到驳船转运中隐藏的风险而导致保险受到影响的情况。在此我们特整理出来与大家分享，希望能引起大家的注意。

对于大船与驳船转运，作为船东想法往往比较简单：如果是在我船上发生的货损，我当然会负责；但如果从我船上卸下后发生在驳船上的货损，当然不需要我负责。但实际从法律关系上讲，并没有那么简单。



承运人责任影响因素

船东作为提单签发人最终是否需要承担货损责任，往往需要看以下关键两点：

1. 谁安排了驳船？

这种安排不同对船东意味着风险不同。

一种情况：收货人安排驳船卸货。如果在驳船上发生货损，明显属于收货人的管货责任，收货人不会找船东索赔；如果不确定货损发生在大船上还是驳船上，也需要收货人举证证明货损发生在大船上，船东才需要承担责任。大船上发生的货损责任也属于保赔协会的标准承保范围，保险方面不会有争议。

另一种情况：租家安排驳船卸货。在收货人看来，无论是大船还是驳船，都不是货方责任。收货人往往会第一时间根据提单找大船索赔，至于大船船东最后

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>



是否能免责、赔偿货方后是否能找驳船或租家去追偿，大船船东都要首先面对、处理、解决货方的索赔。

2. 港口卸货习惯如何？

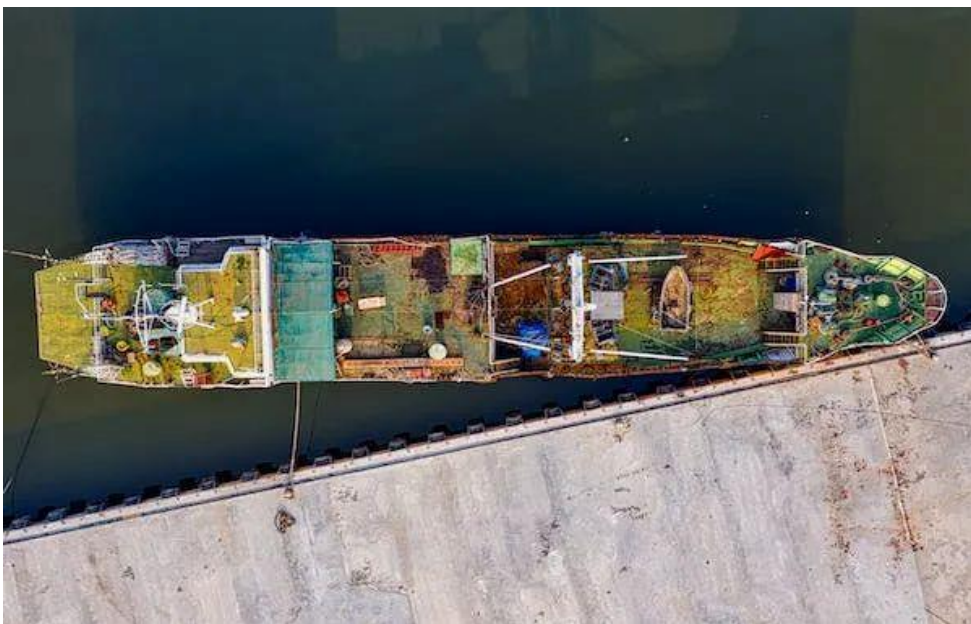
一种情况：由于港口天然条件限制，大船无法靠泊卸货，港口习惯都是驳船接货。即使船东签发的是港口提单，大家（包括收货人）应该也都明白大船不可能泊位交货，收货人不能期待大船有义务把货物安全送至泊位；

另一种情况：港口习惯是大船直接靠泊卸货。在这种情况下，如果船东签发的提单还是港口提单，收货人有合理的期待大船应该把货物安全送至泊位，所以在驳船上发生的货损收货人也可能主张应该由大船负责。

由此可见，上述因素对船东最终的责任和风险影响是非常大的。

保赔协会提醒

1. IG 保赔协会对于拟载于、正载于或曾载于入会船舶上的货物责任、费用的标准承保范围是自船舶在码头边接收货物至船舶在码头边交付货物。
2. 该标准承保范围仅限于入会船舶所实施的货物运输，而不承保“联运”（比如大船转驳船）下的货物责任，除非联运合同事先经过协会批准。
3. 如果会员打算或被租家要求执行涉及转船运输的航次，无论是装转还是卸转，为确保保险有效，建议会员一定提前向协会报告此运输安排，征得协会对运输合同/安排的认可，以便协会加保这种额外的风险。否则协会将无法承保。



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>

3



IG 协会相关条款

我们查阅了各大保赔协会的相关条款，虽然措辞有所不同但意思几乎一致，对这种联运或转运安排都要求提前征得协会的书面同意。在此摘取两家协会的条款方便大家参考：

Skuld P&I Club

"5.2 Exceptions (例外)

However the standard insurance shall not cover liabilities, costs and expenses arising out of any of the following:然而，标准的保赔保险不承保下列情况导致的责任和费用：

5.2.1...

5.2.3 loss, shortage, damage or delay occurring whilst the cargo is in the custody of another carrier or during lightering operations, except insofar as lightering is approved by the Association, or occurs in port and is customary."货物在另一个承运人的照料之下或者在过驳过程中发生的货物灭失、短少、损坏或迟延，除非过驳得到了协会许可，或者过驳在港内发生且是惯常性的。

London P&I Club

"9.19.1.1 Liabilities, costs and expenses set out in Rule 9.19.1.1 - 9.19.1.4 in respect of cargo intended to be or being or having been carried in an entered Ship, extending from the time of receipt for shipment on quay or wharf until final delivery from quay or wharf, namely:对拟载于、正载于或曾载于入会船舶上的货物，协会承保 Rule 9.19.1.1 - 9.19.1.4 列明的责任、费用：9.19.1.1 liability (other than in respect of a contract of through carriage entered into by the Assured) for loss, shortage, damage or other responsibility; 货物灭失、短少、损坏或其他责任（特别指明：被保险人签订的非联运合同责任）；

... ..

9.19.1.4 liability for loss, shortage, damage or other responsibility in respect of any contract of through carriage of cargo partly to be performed by the entered Ship and including transit by land or air to or from the entered Ship and intermediate storage necessary to perform such contract, but only to the extent that the terms of such contract shall have been approved by the Association in writing, for

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>



which the Association may require an increased Call;入会船舶参与部分运输的联运合同下产生的货物灭失、短少、损坏或其他责任，包括陆运/空运转船运、或者船运转陆运/空运、执行联运合同所必要的临时存储，但仅限于协会事先书面批准这些联运合同条款，为此协会可能会要求加收保费。”

虽然上述 London P&I Club 的条款中没有提到“in port and is customary”的意思，但我们与该协会核实过，对于像印尼这样根据惯常操作必须在锚地驳货的情况，他们也不要求提前向协会报备。



总结建议：

1. 大家在遇到过驳运输安排时要提高风险意识，提前问清转运安排，提前咨询保险人或其他专业人士，提前做好风险安排。
2. 如果不确定是否需要报备，建议及时咨询保赔协会或联系我们。
3. 对于涉及转船运输的航次，船东在签订租约或签发提单时应注意合理保护自己的权益。比如在签订租约时表明不承担货物卸船后的责任并将租约并入提单，或者在提单的卸货港一栏明确标注为港口锚地等。

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



防损小贴士 - 船舶代理“小插曲”

原创：刘璐

船舶代理与船东有密切的合作关系，船舶进出港安排，办理手续、输送物资等都离不开代理的支持，代理在船舶运输中扮演者十分重要的角色。然而，实践中，船东与代理沟通不顺、合作不畅也时有发生，结合近期案件，小编特别提醒各位船东朋友警惕如下风险：

1. 当船舶行驶在渔场附近时，船上要求代理及时发送进入锚地及靠泊的路线，以便充分了解渔场分布，以免进入养殖区。因代理的疏忽未及时更新信息，导致船舶误进养殖区；
2. 船东或船长对各港政策和特别要求并不熟悉，需要代理的指导，若代理未及时提醒，可能会引起很多麻烦。例如，近期发生的一起案件，D轮在德班发生事故，根据当地政策需要船长将此事故自行报告当地海事局，船长对当地这一要求并不知悉，只将事故报告给了代理，代理也未提醒船长还需报告海事局，结果等海事局发现事故后以该船长违反了当地行政法规为由对船舶进行罚款，甚至提出对船长个人进行处罚。船东感到非常冤枉，请我司帮忙咨询，我司联系通代后，得知根据当地法律规定的确要求船长而不是代理将这类事故第一时间报告当地海事局。一个称职的代理应提醒船长特别注意这一规定。
3. 在卸港若发生短货或者货损，有时代理通过自己的小权力可以实现变相扣船。比较典型的如在孟加拉、巴基斯坦港口发生短货时，代理立马变成收货人的“代言人”，威胁船东若不赔偿，或不能达成和解，就不办理离港手续。这一招真是坑苦了船东，考虑到船期损失，即便知道被讹了，也只能认栽，尽快和解了事。
4. 因代理的欺诈或者疏忽导致两套提单在外流转，通常代理得到承运人的指示作为承运人的被代理人签发提单。但并不是每个代理都值得信任，例如，我司处理过一起原正本提单未及时收回的案子，经承运人同意，代理签发了第二套提单，虽然船东千叮万嘱一定要收回第一套正本提单后再签发第二套提单，但是代理并未成功收回，致使两套提单在外流转。另外，笔者曾读过一个案例，承运人的代理人就同一票货物签发了两套托运人不同的正本提单，违背了一票货物只能签发一套正本提单的国际惯例。代理人的上述签单行为存在明显的欺诈故意，依法应当向原告承担提单侵权的赔偿责任。本案经过法院审判，最终承运人与代理承担连带责任。





我司建议：

1. 抵达港口前与代理落实锚地与靠泊路线，及时了解各渔场分布情况，减少误入养殖区的风险；
2. 如果在港口发生事故，及时询问代理当地法律及行政规定，避免迟报引起罚款等行政甚至刑事责任。如不信任当地代理，可请保护代理或及时通知保险经纪以咨询保险人及通代意见；
3. 在纠纷多发且法制不太完善的国家，若代理并不是船东委托，建议提前安排保护代理，并安排监卸检验；
4. 如果不得不签发两套提单，一定确保收回并作废第一套正本提单！另外，承运人指示代理签发提单，一定要督促并落实代理是否按照指示签发，例如，我司遇到承运人指示代理签发带批注的提单，但是代理并未按照要求执行，而是签发了清洁提单，发生索赔后，承运人并不能完全依赖代理违反指示而撇清自身责任，至少保赔协会认为承运人在给予指示后有义务继续监督或检查代理的签发结果。

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



吨袋货物运输安全小提示

原创：李国靖

吨袋(Flexible Intermediate Bulk Containers, 简称 FIBCs 或 Jumbo Bags), 是一种柔性运输包装容器, 根据使用场景不同分为多种型号。吨袋便于货物的装卸、搬运, 极大地提高了货物装卸效率, 尤其是方便了粉末或小颗粒状货物的运输。吨袋近年来发展很快, 需求量与日剧增, 尤其是在化工行业、建工行业、矿产行业等国际贸易中表现尤为突出。



吨袋货物一般都是单件重量较大, 货量比较多, 所以基本都是依靠船舶运输。船型要求一般是散杂货船, 装载形式一般是紧密地排列在货舱内。虽然吨袋方便运输, 提高了装卸效率, 但是在运输过程中也会面临着各种特别的风险, 笔者结合了最近 IG club 各成员出现的一些案例或通函, 给大家分享以下两个案例参考:

// 案例 1

某轮装载吨袋化工原料, 自 A 港到 B 港卸货。船舶到卸港 B 后开舱卸货, 发现货物起火冒烟, 虽然船东安排了专业消防团队处理最终灭火, 但舱内货物基本全损。起火原因还在调查中, 但已查明的是吨袋化工原料分为多种, 彼此之间会发生化学反应, 多种货物混合之下给消防团队灭火带来极大的困扰, 货物基本没有办法被抢救。

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



// 案例 2

某轮装载吨袋化肥、车辆和钢卷自 A 港到 B 港和 C 港卸货，按照租家计划是先到 B 港卸下吨袋化肥、车辆，然后到 C 港卸下钢卷。船长对于钢卷周围和上方搭建木框架，上边积载吨袋化肥，车辆最终积载在吨袋化肥上边。尽管船长和船东担心木框架可能会倒塌导致货物移位造成货损并发出了 LOP，但是装载仍在进行并未改变。船舶抵达第一卸港后，车辆和吨袋化肥被卸下，除了少数几包破包的化肥洒到了下层的钢卷上，并没有其他异常，完货后船舶顺利开航前往 C 港。到达 C 港后，发现大量的钢卷外包装被化肥所污染生锈，货方提出了巨额索赔。



通过以上两个案例，我们可以看出，吨袋货物运输还是存在很大风险的，特别是在混装货物的情况下，特别容易出现巨额索赔。那么该如何降低这些风险呢，笔者建议不妨尝试从以下几点着手：

1. 吨袋货物上船前，托运人有没有按照法律法规要求准确地申报货物名称，告知货物性质、运输和积载过程中的注意事项；
2. 租家或船东的积载计划是不是合理，有没有严格按照装载/系固手册（Cargo Loading/Securing Manual）、货物积载和系固安全操作规则（Cargo Stowage and Securing (CSS) Code）、国际海运危险品规则（International Maritime Dangerous Goods Code）、以及 SOLAS 公约等相关的法律法规要求制定积载计划；
3. 遇有吨袋货物破包、污染其他货物的情况，尽可能及早清除，避免损失扩大。



如果各相关方都能各司其责，严格审视货物性质、装载计划，严格按照法律法规等要求装载和运输货物，相信大部分风险都能被控制。如果对此存疑，各方同样也可以向货运专家、积载专家、自己的保险人、保险经纪人等多方咨询，力求降低事故发生风险，避免产生大额索赔。

以上是笔者的一些分享，如有朋友面临同样的疑问或问题，欢迎随时探讨。

上述文章仅供读者参考，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。

