

诺亚之风

2023/3/15 刊

目录

土耳其大地震引发的不安全港口责任分析.....	7
拖轮守护、监护或护航费谁来买单.....	12
压载舱测量管冻住引起的货差问题.....	15



土耳其大地震引发的不安全港口责任分析

原创：刘卫东

2023年2月6日，土耳其发生了两次7.8级大地震。这严重的自然灾害不仅给土耳其本国带来了严重的人身伤亡和财产损失，也沉重打击了原本就虚弱的土耳其经济，还导致了当地海上经济活动的混乱和受阻。据报道当地主要港口伊斯肯德伦和杰伊汉和港的设施遭到地震破坏，码头服务功能停摆，许多计划在土耳其港口装货或卸货的国际船舶不能按计划靠泊作业。如果租约中没有明示的免责约定，船东可能会承担船舶损害风险和船期损失。我司有船东客户咨询在这种情况下，船东是否可以提出合同港构成“不安全港口”，并有权利终止合同的执行或要求租家改港？



首先需要搞清楚什么是“不安全港口”？根据国际海事专家和法律界的认识，不安全港口包括与港口的物理，政治，法律，气象，环境，设施和服务能力关联的危险。如果用一句话去归纳，可以借鉴英国大法官 Shellers 先生在审理 The “Eastern City” (1958) 2 Lloyd’s Rep 127 一案中的总结。“A port will not be safe unless, in the relevant period of time, the particular ship can reach it, use it, and return from it without, in the absence of some abnormal occurrence, being exposed to danger which cannot be avoided by good navigation and seamanship”。（在某时间段内，在没有突发事件的情形之下，船上又运用了良好船艺，船舶亦不能安全地驶入，挂靠及驶离一个港口，这港口就是不安全港口）

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



笔者认为，遵循上述定义，对于地震前到达了土耳其事故港口计划装卸作业的船舶来说，那些港口很难在英国法下被认可为不安全港口。原因是地震这个突发事件的介入背离了上述定义。土耳其的地震是偶发事件，不可能成为常态风险，地震对港口的影响仅能构成暂时的不安全。而暂时的，临时的不安全在英国法下不足以被认定为常态性的危险。比如，一条正在驶入港池的船舶不慎碰撞了另一条刚刚发生的事故沉船。由于这沉船属于突发事件，该港不会被认为是不安全的。如果沉船事件发生后，港务局长时间内不去采取警示措施（发布航行风险通告，设定危险标志，清除沉船残骸等），对于后来进出港的船舶来说，这个港口则会被认定为不安全港口。

对于地震发生后，签署了目的港为土耳其事故港的租约船舶来说，该目的港会构成不安全港口，尤其当有不断报道和分析说地震仍有可能持续时。也就是说，港口的不安全是动态和变化的。某港在某个时间段（in the relevant period of time）不安全，并不意味着永远不安全。比如，当有瑕疵的服务设施被改善，当持续的自然灾害消除后，当政治法律环境的危机渡过后，不安全港口会恢复为安全港口。反之，原本安全的港口如果发生了损害船舶的风险，该风险会在一定的时间段（in the relevant period of time）持续存在，那么这个港口就变成了不安全港口。

不安全港口除了其定义外，还有一个法律上的分界，目前法律界统一的认识是，列明港口（Named Port）的安全与否，是在租船人指定的时候，而不是船舶到达或驶入指定港的时候。所以，在地震前到达了土耳其地震港的船舶难以认为该港是不安全港，但对于在签订租约时，如果指定的土耳其港口为仍有地震危险的港口，船东可以认为那是不安全港口。船东可以拒绝签约，也可以接受并履约，但要自担风险。

另外值得船东注意的是，根据英国大法官 Shellers 先生的定义，强调的是不安全港口对船舶的威胁和损害。该定义没有包含船舶不能完成商业目的（装卸货物）之风险，也不包含货物的损害与否。这会带来一些争论，比如在履行租约时，双方得知指定港口刚刚颁布了一个短期的货物出口禁令，或者知晓了指定港口发生了火灾烧毁了部分装卸设备等。在这种情况下，不涉及到不安全港口，仅是会关系到履约延误的风险，船东不可以拿不安全港口说事。目前土耳其几个港口如果不会继续发生地震威胁到海上船舶，而仅有可能延误租约的商业目的，就属于这类风险。





另一个问题是，船舶被租用时，谁负责安全港口责任？英国法普通法认为有权选择港口的一方要对港口的安全负责。当船舶租给租船人使用时，当然是租家有选择权。所以租船人是对港口安全负有责任的当事人。但是有一个例外，就是在程租中，船舶要去的港口都会在合同中列明。考虑到船东对于港口情况知道的可能比租家更多，也有渠道（通过船代）查询清楚（比如港口的吃水，天气，航道安全，港口设施，法律问题等），所以程租合同会列明港口（Named Port）。英国普通法认为船东自负列明港口的安全责任。这个立场早在 *The "Houston City"* (1954) 2 Lloyd's Rep 148 案例中被确定下来。审理该案的 Dixon 大法官论述道，“When the charterer ... specify the place at which he desires to deliver the cargo, the shipowner must take the responsibility of ascertaining whether he can safely berth his ship or will take the risk of doing so. If he agrees upon the place, then, subject to excepted perils, his liability to have his ship there is definite”。这种由船东负责港口安全责任的划分也适用于列明了装卸港口的 TCT 租约和列明了交船港和还船港的期租租约。

程租下在土耳其港口的船舶是否有权要求租家改港？答案是否定的。在英国普通法下安全港口责任是一个绝对责任，不属于尽到“恪尽职守”/Due Diligence 或自己不犯错就可以过关的宽松责任/相对责任。所以，无论是事先（签约时）知道港口不安全，还是后来才知道了港口不安全，只要接受了该港，船东都要自担风险，不可以要求改港。但是，在实务中船东仍有避险的出路。目前程租租约都会并入了“金康 94”文本。该文本第一条赋予了船东一项权利，就是“临近条款”/Near To Clause。（...the Vessel shall proceed to the ...ports ...as ordered on signing Bills of Lading, or so near there to as she may safely get....）。该条款给了船舶去临近港口装货或卸货的权利。等于船东没有说死他承诺一定要去租约约定的那个港口。“契约自



由”下产生的合意其效力超越了普通法的默示立场。这个“临近条款”的设置主要是为船东们应对遭遇了合同港有罢工，战争，冰封，瘟疫等风险，也包括合同港口的安全问题。



在期租下船东为不安全港口伤脑筋的负担会轻松许多。原因是除了英国普通法的默示立场外（有权选择港口的一方承担港口的安全责任），目前市场上流行的期租租约文本都有明示的条款约定租家负责安全港口责任。根据“契约自由”原则，安全港口的责任就划分得更清楚了。在这种情形下如果租家指定了不安全港口，船东担心船舶会受损，有权利要求租家临时改港，租家也有义务主动去改港。在期租中，租船人会根据营运需要，不断地安排不同的航次，也就会告诉船长具体要去的港口。在指定这些港口时该港是安全的，但船舶驶入时该港口变得不安全了，租船人是否仍有责任？换句话说，租船人对安全港口的责任是局限性的（指定时）还是持续性的？根据判例 *The "Evia" No. 2* (1983) 1 AC 736，英国法认为这个责任不是持续性的，仅在指定时有此要求。该案的判词是，“Charterers does not assume responsibility for unexpected or abnormal events which occur suddenly and which create conditions of un-safety after he has given order to proceed to the relevant port”。但是英国法又认为租船人对安全港口有两个责任。一个是主要责任，即提供安全港口；租家还有一个次要责任，就是当指定的港口变得不安全时，租家有责任安排船舶改港，躲避危险。在 *The "Evia" No. 2* (1982) 2 Lloyd's Rep 307 一案中，该轮被租家派往中东的巴士拉港装货。当时巴士拉港口是正常的。船舶作业时两伊战争突然爆发，船舶被困，推定全损。英国法院判定租家没有及时安排改港，因此承担全部责任。

船东们还需注意的是英国法下的“契约自由”原则可以改变默示的（关于责任划分的）法律立场。所以船东们一定要仔细检查合同条款。比如，由于中东出



口石油地区经常发生政治危机和战争，租家会在中东港口贸易的租约里约定租家的安全港口责任仅是一个相对责任（非严格责任），租家尽到 Due Diligence 和自己没犯错误就可以免除责任了。还有，在租约链中，二船东 /Head Charterers 要争取做到安全港口条款的背靠背，否则也会出问题。Dow Europe S.A v. Novoklav Inc (1998) 1 Lloyd's Rep 306 一案涉及到租约链。分租约/Sub-charter 里的安全港口责任是严格责任制，但主租约 Head charter 约定的却是相对责任制。后来发生了不安全港口事故导致船舶损坏。二船东与船东和解赔偿了 950 万美元。由于不安全港口的根源在指定了该港口的分租船人 Sub-charterers 身上，二船东就要求分租船人承担责任去补偿其全部损失。分租船人不接受，抗辩说在安全港口方面，二船东对船东仅负责相对责任，尽到 Due Diligence 就可以脱身了，不应该不战而和，赔偿太高的金额。结果搞得二船东非常被动。



总之，不安全港口的争论极少由船东和租家达成一致，更不由得船东自说自话，往往是由仲裁庭或法院裁判才能定性。著名的 The "Ocean Victory" (2017) UNSC 35 案件大家都已耳熟能详。船舶在日本的鹿儿岛港卸货时被大风刮到防波堤上翻沉。船东认为损失原因是租家提供了不安全港口。租家不服。案件经过了仲裁，英国高等法院的审理，上诉法院的二审和英国最高法院的终审。法庭参考了海洋科学专家们的分析，得知平时鹿儿岛港偶尔有较高的长浪生成，也得知在该事故季节该港常有强烈的北风，但是许多年来强力北风绝少与长浪同时爆发 (Concurrently Occurred)。而 "Ocean Victory" 轮不幸遭遇了这两者的同时袭击，这两种不同的自然灾害的同时发作在该港极其少见。它们的联袂作乱属于偶然突发事件并构成了事故的近因。最高法院判定该案中不安全港口不成立。



总之，不安全港口争执比较复杂，即牵涉到事实，又涉及到法律。如果船东无把握以港口不安全搞定租家，又不想继续将船舶留在原地，程租下船东可以考虑运用租约里的 Near to 条款，或提出双方都有“速遣”义务，不可以无限制地延误等说法；期租下船东即使在签约时知晓并接受了港口的不安全风险，仍可以在危险程度发生实质上的加重时要求租家配合改港。

以上是诺亚天泽保险经纪公司结合最新时事（土耳其地震），就安全港口问题为船东和租家朋友们提供的浅显意见，供大家参考和指正。

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



拖轮守护、监护或护航费谁来买单

原创：李 川

船东朋友们可能对如下几个事故处理情节并不陌生：

船舶 A 在主航道附近水域时全船失电，海上搜救中心安排该轮至航道外水域锚泊抢修，协调拖轮现场守护。

船舶 B 在锚地发生辅机故障，海事部门统一指挥安排拖轮对船舶进行现场应急监护。

船舶 C 航行途中因主机异常，申请进港检测维修。维修完成后，船舶申请起锚试航。交管中心要求在试航过程当中增派两艘拖轮护航。



上述提及的拖轮并未实际进行拖带或顶推作业，而是进行了守护、监护或护航。事故处理完成后，船东可能会从港口代理或拖轮公司收到拖轮费账单，要求船东支付此类拖轮守护、监护或护航费。在投保了船舶保险的情况下，船东通常会认为该费用属于救助费用，应属于船壳险的承保范围，继而向船壳险保险人提出索赔寻求赔付补偿。但在部分案件中，部分船壳险保险人对该类费用提出过异议，甚至拒赔。下文将假设某案件适用《中华人民共和国海商法》，船舶保险条款为《中国人民财产保险股份有限公司

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>

8



司船舶保险条款（2009版）》，船上未载有货物且暂不讨论共同海损的情况下，对该问题进行探讨。

一、什么是救助费用

我国海商法海上保险合同一章没有明确规定承保“救助费用”。以中国人民财产保险股份有限公司船舶保险条款（2009版）为例，其中规定了保险人对“救助费用”予以承保，但对“救助费用”的定义并未具体予以列明。在司法实践中，“救助费用”一词在海上保险合同的语境下往往用来泛指被保险人因海难救助行为而支出的金额，包括雇佣救助下的救助费用及“无效果，无报酬”救助下的救助报酬。

二、拖轮守护、监护或护航费是否构成海难救助

根据《中华人民共和国海商法》第一百七十一条“本章规定适用于在海上或者与海相通的可航水域，对遇险的船舶和其他财产进行的救助”的规定，海难救助的条件包括：1. 被救物为法律所承认的船舶和其他财产；2. 被救物处于危险之中；3. 救助方实施了救助行为；4. 救助行为发生在海上或者与海相通的可航水域。

根据不同案件的具体情况，需要考虑，

---被救物是否为法律所承认的船舶。

---被救物船舶是否处于危险之中，譬如

船舶是否存在机器设备故障（主机，辅机，全船失电等），大型船港内受限水域本身操纵性能就差，主机故障可能导致没有舵效，导致偏离航道搁浅

船舶配员是否不足

船舶停泊区域是否存在恶劣天气问题（大风大雾等）、避风条件是否不良锚地通航环境是否复杂、船舶周围进出港渔船是否较多

等安全隐患，判断事故情况是否足以对船舶的安全构成严重威胁。

---拖轮对船舶进行现场应急守护、监护或护航，目的是否是保护船舶安全，是否取得了救助效果。

---行为发生地是否属于海上区域。

假设上述条件都成立，在我国的司法实践中，法院可能会认定拖轮对船舶进行守护、监护或护航的行为构成海难救助，应适用海商法第九章关于海难救助的规定。而且根据海商法第一百九十二条“国家有关主管机关从事或者控制的救助作业，救助方有权享受本章规定的关于救助作业的权利和



补偿”的规定，救助作业如果是在海事处的统一指挥下进行的，救助方有权享受海商法第九章规定的权利和补偿。



三、船东是否应支付此类拖轮守护、监护或护航费

根据海商法第一百七十九条“救助方对遇险的船舶和其他财产的救助，取得效果的，有权获得救助报酬”的规定，如果拖轮对船舶进行现场应急守护、监护或护航，保护了船舶的安全，取得了救助效果，法院可能会认定救助方有权获得救助报酬。

四、船壳险保险人是否应赔偿救助费用

假设上述第二、三项都成立，但船壳险保险人并非对被保险人承担的所有救助费用都予以赔偿。中国人民财产保险股份有限公司船舶保险条款（2009版）规定必须是发生了承保风险造成的保险事故而引起的救助费用，保险人才负赔偿责任。承保风险包括，

1. 地震、火山爆发、闪电或其他自然灾害；
2. 搁浅、碰撞、触碰任何固定或浮动物体或其他物体或其他海上灾害；
3. 火灾或爆炸；
4. 来自船外的暴力盗窃或海盗行为；
5. 抛弃货物；
6. 核装置或核反应堆发生的故障或意外事故；
7. 本保险还承保由于下列原因所造成的保险船舶的全损：
 - 1) 装卸或移动货物或燃料时发生的意外事故；
 - 2) 船舶机件或船壳的潜在缺陷；

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

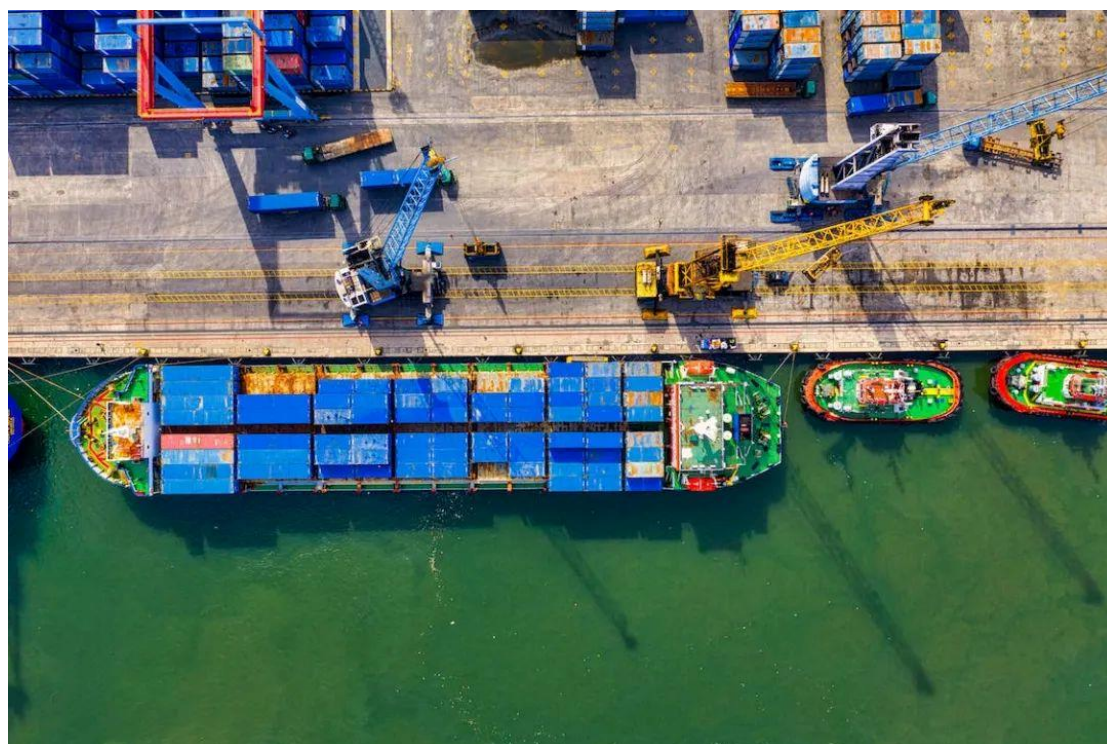


- 3) 船长、船员有意损害被保险人利益的行为；
- 4) 船长、船员和引水员、修船人员及租船人的疏忽行为；
- 5) 任何政府当局，为防止或减轻因承保风险造成保险船舶损坏引起的污染，所采取的行动。

但此种损失原因应不是由于被保险人、船东或管理人未尽职尽责所致的。

所以，对于拖轮守护、监护或护航费是否能被认定为属于船壳险承保范围的问题，我们可以依据上述逻辑进行初步综合分析。

另外，值得特别注意的是，如果救助方要求船东支付的费用包括在救助过程中对环境保护有关的特别补偿，譬如理由是避免船舶搁浅溢油或避免对海洋生态环境造成严重影响等等，船壳保险人对此类特别补偿将不负赔偿责任。



综上，本文对拖轮守护、监护或护航费是否能被认定为属于船壳险的承保范围进行探讨，以期对船东朋友处理保险理赔有所裨益。

上述观点仅在学术研究中供各方参考。如有具体案件，需咨询业内专业人士意见。我司作为专业的保险经纪人，可以为客户提供专业的指导和建
议，如有需要欢迎随时联系我们。



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

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>

12



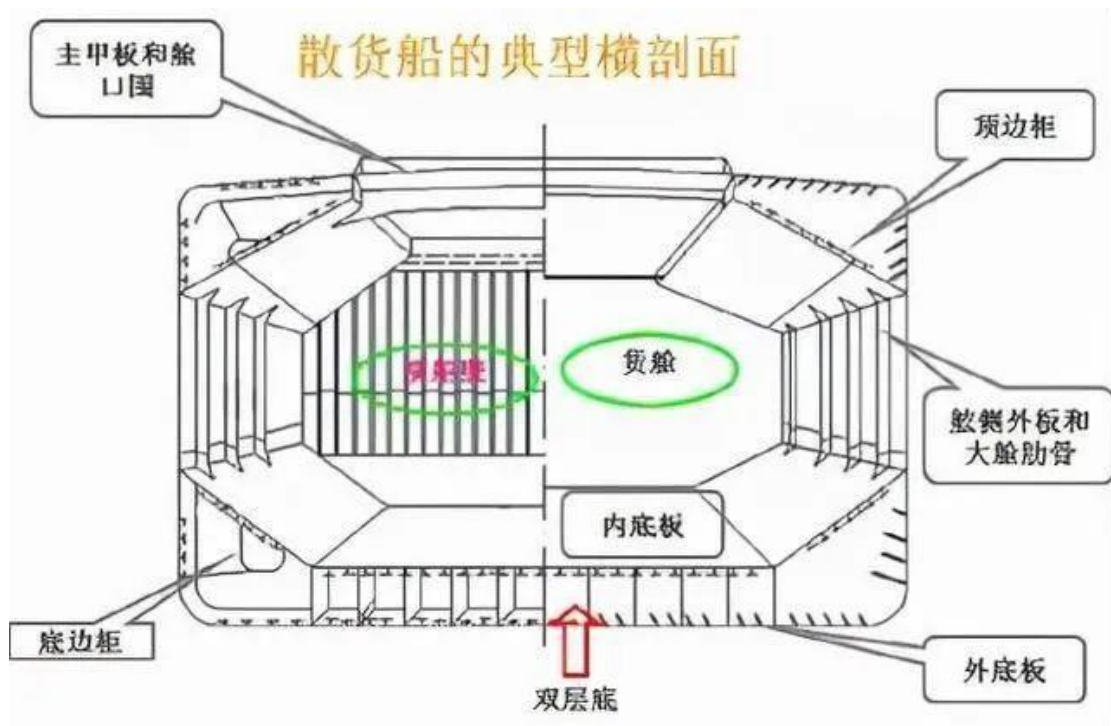
压载舱测量管冻住引起的货差问题

原创：孙天鹏

近日遇到几起船舶到俄罗斯装货，由于当地温度较低（通常在零下 20 度以下），压载舱的测量管被冻住，更有甚者整个甲板都被冰封，不能准确计算出船上压载水的数量，进而导致卸货港出现短量的案件，主要是大宗散货。就其中产生的相关问题，现汇总说明如下：

1. 压载舱构造及用途

为了满足船舶强度和稳性，几乎所有船舶均设计配备有一定数量的压载水舱以满足船舶经常调整压载水的需要。船舶空载时会将压载水打满，满载时会将压载水排空。压载水数量也是水尺计算中的一项重要因素，通过测量管测量压载水高度并结合船舶的舱容表可准确计算压载水数量，进而计算船舶装卸货的数量。船舶压载舱构造图大致如下：



2. 预防措施

通过和船东朋友们的交流，了解到主要采取的防冻措施有如下几点：

- 1) 在温度不是特别低的时候（零下二十度左右），向压载舱测量管内添加防冻液或海盐并间隔 1-2 个小时使用测量锤或者铁棍搅拌测量管的水面来防止水管冻住，会有一定的效果。



- 2) 一般情况下压载水在水线以下不会冻结，因此，在到达温度较低的地区前，可先排空 UPPER TANK 的压载水，该方式对温度不算太低的情况还是有效的，既能保证压载水舱测量管不被冻住，也可以防止压载舱的海水冻在压载舱的内壁上。
- 3) 海水一般会在零下 3℃ 时开始结冰。在抵达寒冷气候海域前，确保压载舱只保有温暖海域压进的海水，或者使压载水循环，即压进/排出少量压载水以保持舱内液面动荡，防止冻结。

除上述方法外，船上也可根据现场实际情况采取更有效的预防措施，分享自己的经验和心得。

3. 冰冻后的处理

即使船方采取了各种措施，在温度过低的区域，也不能完全避免船舶被冻住的可能，另外一个相当关键的问题是压载舱内的压载水冰冻，压载水冰冻直接造成大量压载水无法排出，导致货物短装并且无法准确计量。最后即使能开启压载舱 MANHOLE，人员通过 MANHOLE 对压载舱进行测量。但对于冻结在舱壁上的海水数量，还是无法准确计算，货物数量仍是会有影响。

如有此种情况，要及时通知各相关方包括租家，如果可以，将此情况标注在货物提单之上，声明船方对此情况造成的货物短量不承担责任。对于经常航行至此类区域装货的航次，最好是也能在租约中约定此类情况产生后的责任归属问题

理赔保险负责船东在保险船舶承运货物的过程中因货物发生各种损失及产生各种费用依据运输合同应承担的赔偿责任，其中由于船上货物的灭失短少所产生的索赔是货物责任的主要内容。一旦在卸货港发现货物短量，也要及时报告给理赔保险人。

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

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>



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。

