

诺亚之风

2023/4/21 刊

目录

风险提示：警惕卸港为孟加拉国港口的煤炭业务.....	3
关于巴基斯坦国港口货物索赔的风险提示.....	6
针对海上伤亡索赔发布的指南.....	10



风险提示：警惕卸港为孟加拉国港口的煤炭业务

原创：宋石磊

近期，笔者接连遇到两个运输印尼煤炭到孟加拉国港口被收货人扣船的案子。两个案子有极强的相似性，在此提醒船东朋友们谨慎介入该航线业务。

案例 1：“S”轮运输印尼煤炭到孟加拉海港。工人用船吊卸货至驳船上，卸货过程中不时出现冒烟起火现象。由于还船油量异议租家未支付应期租金，船东根据 TCT 租约规定对船上货物行使留置权。结果在停止卸货的第三天，船东依然没有收到租家的应付租金，收货人却向法院申请强制卸货、扣押船舶并提出高额索赔，包括货损、工人驳船损失等。

案例 2：“M”轮承运同样航次的印尼煤炭货物，在卸完货后收货人声称货物短量向法院申请扣船并提出高额索赔。



两个案件有如下相似点：★

1. 船舶类型及吨位相仿，均是载重吨为两三万吨且带有克令吊的散货船；
2. 涉案货物均为装港印尼，卸港孟加拉国的煤炭；
3. 收货人均不接受协会担保，坚持要求当地银行出具的银行担保。
4. 虽然租家会在其中沟通协调，但是效果均不明显，收货人索赔态度很坚决。
5. 租家貌似都是皮包公司，只表示协调，懈怠履行义务或分摊损失。

以上案例均是有船东合作伙伴的不可靠的因素导致船东陷入困境。对于这种被法院实施的扣押导致的船期损失，保险市场没有相应的险种进行保障，是船东

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



自己承担的。那么船东如何选择可靠的租家呢？笔者根据从业经验提出如下几个建议：

1. 通过熟悉的渠道（比如 broker）联系业务；
2. 订约前对租家进行资信调查，如果该租家口碑较差，建议放弃与其合作；
3. 租家提供的运费/租金明显高于市场价格时，船东要保持清醒，认真做好背调；
4. 要求租家提供 TCL 和 FDD 保单。协会/保险人在为租家提供保险保障前都会从租家的管理力量、公司规模、赔付记录等方面进行认真的调查，如果对方不能提供 TCL 和 FDD 保单或者提供保险保障的保险人风险评级较差，建议放弃；
5. 因未付租金或滞期费对货物行使留置权时，要及早通知违约的租家。避免在卸港与收货人的提货权利发生冲突；
6. 在 TCT 合同中引进“NYPE 2015”文本中的“Suspending Performance Clause”。当租家不及时交付租金时，选择暂停服务，而不是留置货物，以此避免刺激收货人扣船；
7. 船舶如果该租家口碑不好而船东又想做这笔业务，可以要求租家提供银行担保以保证租家不履行租约义务时，船东可以向银行索赔相应损失。

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



关于巴基斯坦国港口货物索赔的风险提示

原创：李国靖

在最近的两年的时间内，编者遇到了超过 20 件关于巴基斯坦国港口货物索赔的案例，在分析了每个案子之后，发现其具有高度的相似性，以下分享两个具有代表性的案例，希望可以引起广大船东和租船人朋友的警觉。

案例 1 一艘载货吨为 5.3 万吨的方便旗船运输散装化肥自中国到巴基斯坦卡拉奇卸货，完货后收货人按照岸磅数字声称短货约 110 吨。船东和租船人水尺数据显示货差为 50 吨，按照国际惯例，该货差在允许的固体散货公差范围内。但是收货人坚持以岸磅数字为准要求船东解决货损赔偿。船东和租船人多次派人协调，并未有效果。船东联系了其保赔协会协调沟通收货人，但被告知收货人不接受协会担保，要求船东提供现金担保。在等待处理货物索赔期间，船舶被移到锚地。虽然船东和租船人催促代理尽快办理离港手续，但是代理反馈是受到来自收货人的干扰，不解决货物索赔无法办理离港手续。该事件，船期损失 1.5 天，货物索赔赔偿金额 USD6.5 万。



案例 2 一艘载货吨为 7.9 万吨方便旗船运输大豆自巴西到巴基斯坦卡拉奇卸货，完货后货方声称短货 59 吨，按照国际惯例，该货差也在允许的固体散货公差范围内。船东和租船人多次以货差在允许公差范围内抗辩，但是均被收货人

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>

4



无视。最终为避免损失，租船人出面与收货人解决了货物索赔。该航次时间，船期损失 2 天，货物索赔赔偿金额 USD5 万。

回顾编者过去的两年内遇到的在巴基斯坦国港口发生的货物索赔案件，结合上述两个代表性案件，不难发现它们都具有以下共同点：

1. 都是运输大宗散货的散货船，载货吨在 5-8.2 万吨左右；
2. 卸货港为卡拉奇或瓜达尔等巴基斯坦国港口，卸货由收货人安排；
3. 收货人会在卸货完成后以岸磅数据声称短货和索赔，不认可船东或租船人水尺，甚至夸大索赔金额，无视国际惯例的公差允许范围，并要求船舶开航前必须解决索赔；
4. 收货人不接受保险人的担保，要求必须是现金担保或者现金和解；
5. 完货后代理不能成功的为船舶办理离港手续，理由是因为收货人要求在解决货物索赔之前，港方不会为船舶办理离港手续；
6. 保险人的通代也会与收货人沟通和协调，但是效果并不明显，如果货物索赔不能得到很快的解决，可能会导致扣船；
7. 最后一般是由船东或租船人的其中一方来解决货物索赔，不可避免地会发生船期的损失；

以上案件不但产生数额不低的货物索赔，船期损失外，还会导致船东和租船人在后期的租金结算、责任分配和索赔金额分摊上要产生分歧，花费大量费用、时间和精力。鉴于此，我们建议船东和租船人朋友们可以考虑以下措施：

1. 船东和租船人在订约之前，务必要严格审视并警惕可能涉及该航线上的特殊风险；
2. 大宗散货卸货，船东和租船人可以适当考虑当地聘请检验师团队全程跟踪卸货，以获取证据对抗收货人；
3. 巴基斯坦当地法律错综复杂，政府部门效率参差不齐，和收货人在当地诉讼的风险和成本不可控。船东和租船人可以在订约之初，对该航线做出特别的约定：如出现货物索赔，为避免争议时间过长导致损失扩大，可由一方先行解决索赔，后期根据各自的责任比例或约定来进行分摊损失。
4. 发生货物索赔或可能会发生潜在索赔时，要尽快通知各自保险人，以便保险人及时安排通代/检验师第一时间到达现场查勘和收集证据，并提供法律和技术上的指导和建议。





关于船期损失，根据英国法院的判例，责任的归属是这样划分的：船舶处于程租时，如果卸货港的收货人提出不合理的要求阻碍，延误和拖长了卸货时间，时间损失仍算为装卸时间或滞期时间（因为货物尚未卸完）；如果收货人非难承运人，完货后仍不让船舶办理手续离港，该时间损失由船东承担，与 Laytime 或船舶滞期无关（因为卸货作业已经结束）。见案例 The “ Forum Craftsman” (1991) 1 Lloyd’ s Rep 81。

当船舶处于期租时，如果收货人因为货损货差导致卸货时间拖长，该时间损失不可以扣租（尽管租约的扣租条款里包含” detention by average accidents to ship or cargo”）。见案例 The “ Marshall A.S “ (1977) 1 Lloyd’ s Rep 368。由此推论，完货后如果收货人因为“货损货差”制造的麻烦延误了船期，时间损失不可以扣租；如果是港口当局因为“货损货差”制造的麻烦滞留了船舶，需要认真结合扣租条款去分析评判。

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>



针对海上伤亡索赔发布的指南

原创：孙天鹏

IG 救助委员会与联合海事索赔委员会（JMCC）共同起草了新的指导方针，以帮助改善处理航运伤亡方面的协作。议定书文件旨在促进有关各方之间更有效的沟通，以确保迅速向遇险船只部署应急服务。

承保种类

市场承销商可能对大量不同的保险产品中的任何一种都感兴趣。常见的海上财产保险产品包括：

被保险人可能成为受益人且共同受益范围最大的保险有：

1. Hull insurance
2. Additional Value hull insurance
3. War risks insurance (hull risks & liability risks)
4. Kidnap & Ransom

受益人可能与被保险人不同的，且存在较大利益冲突风险的有：

5. Mortgagee's lien insurance
6. Cargo insurance
7. IG reinsurance

建立联络的好处

更具体的好处可能包括：

- a. 在索赔的早期建立直接的沟通渠道，一个伤亡情况下需要作出紧急决定时，这可能特别有用。
- b. 协调处理共享 RDC 碰撞责任索赔的方法。
- c. 对具有共同利益的恢复行动采取一个共同办法。
- d. 在救助的情况下：
 1. 在搜集救助资源时，需要在降低船壳保险公司的救助成本和不给保赔协会造成污染或打捞沉船的责任之间取得平衡。
 2. 分享有关船舶情况的知识，将确保决策是基于相同的事实。
 3. 了解其他保险公司所关心的问题，有助于避免在就最适合提供协助的承包商和合同条款（未修订的 LOF 或反应速度不是优先的谈判）达成协议时出现延误。
 4. 就调查、现场报告和法律代表进行联络，包括保护法律特权。
 5. 及早就提供担保（包括反担保安排）的条款达成协议。
 6. 更好地利益冲突的管理。

诺亚天泽保险经纪

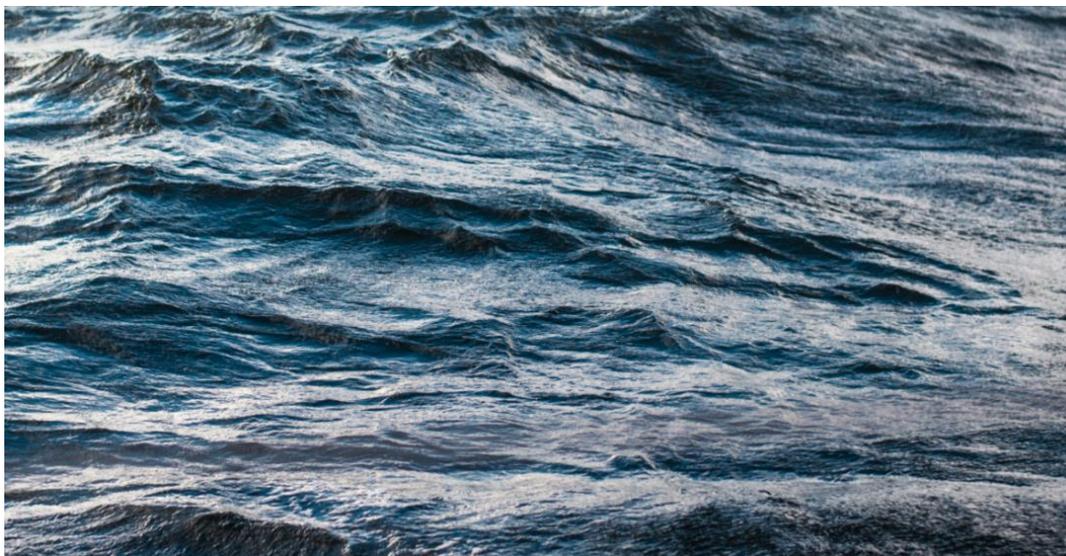
青岛市崂山区香港东路 195 号上实中心 7 号楼 6 楼（邮编 266061）

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

网址：<http://www.tnzconsult.com>



7. 明确政策限制，包括特定风险是否被限制(例如，通用战争险保单上的船壳险和责任险。以及任何保单上的救助成本)。
8. 明确承保范围限制(例如，根据船壳保单，一艘被宣布为 CTL 的船舶可能会将伤亡反应从救助改为打捞残骸，仅由承保的保赔协会承担)。



联络的不利因素

如果不提前解决，这些问题可能包括：

1. 直接或通过非正式市场沟通方式分享被保险人敏感的信息。
2. 疏远被保险人或其经纪人，如果他们不支持直接联系的概念。

而进一步的考虑是：

3. 如果方法不是来自相关的市场保单的 leader，将要给予的早期想法是他们的包容。
4. 注意不要冒险破坏 IG 协会向其再保险公司制定的良好报告准则。

管理不利因素时保证最大化利益

在双方建立一个高层结构以促进初步接触是可取的，既可以促进利益，也可以管理潜在的陷阱。

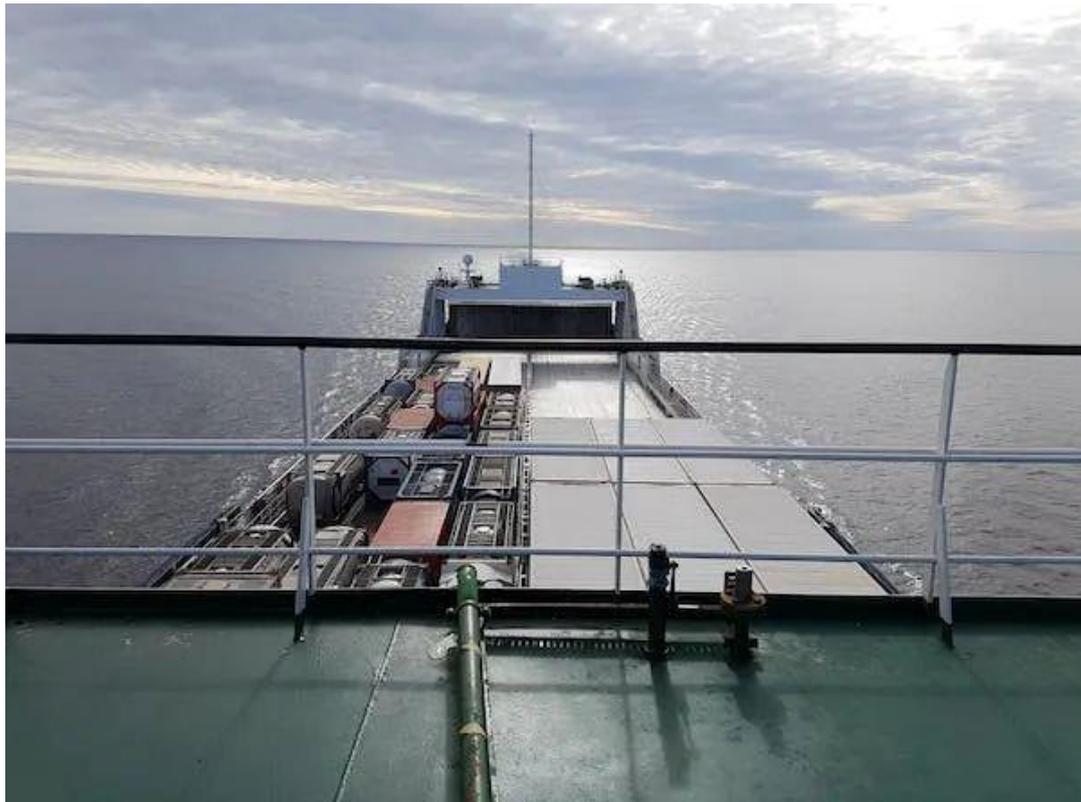
建议伦敦市场承销商通过 IG 秘书处、救助委员会主席或重大意外险委员会主席之一与相关 IG 协会联系(详情见下文)。

建议保赔协会与 JMCC 主席、副主席或 JHC 索赔代表之一联系(详情见下文)。



在与联系人联系时，联系人将以书面形式寻求以下最少的细节包括：

1. 船名
2. 事故/索赔的性质
3. 联系保险人及联系人姓名
4. 被保险人的名称
5. 确认他们拥有索赔权和保单
6. 可识别的其他相关权益的详细信息(例如作为再保险的参与人)
7. 潜在的共同利益领域



在将保险利益通知给有关保险公司时，所接触的个人将分享此文件，方便提醒其潜在的利益和限制，同时考虑到：

1. 超过 1000 万美元的索赔将会启用 IG 协会的 pool，因此低于该水平的任何风险由实际负载的保赔协会和任何再保险公司保留，因此在伤亡事故上的合作不太可能存在规避报告准则的风险。
2. Pool 索赔在 1 亿美元以上由 IG 进行再保险，因此在此风险之下存在规避报告准则的适度风险。
3. 有可能产生超过 1 亿美元风险敞口的索赔需要特别小心，以避免损害 IG 国际投资计划工作层的领导，建议协会理赔人员在回应之前与 IG 的主要经纪人米勒(联系人:Stuart Normand)讨论合作。

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>

9



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。

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

