

# 诺亚之风

2023/6/28 刊

## 目录

案例分享--NOR 是否有效递交引起的租金争议.....	4
谨防假冒执法人员登轮诈骗.....	8
进口到阿根廷的大豆——短卸和海关罚款的最新情况.....	10



## 案例分享--NOR 是否有效递交引起的租金争议

原创：李国靖

NOR (NOTICE OF READINESS) 装卸准备就绪通知，从字面来看，笔者认为：NOR 是否有效递交主要是 a. 船舶是否到达租约或其他约定的约定位置 b. 船舶是否做好了装卸货的准备并适合作业，如果由于某一方的过错导致了 NOR 未能有效递交，过错方应当承担由此导致的损失。虽然看起来比较好理解，但历史证明涉及到金钱的争议从来都不是那么简单，下面笔者分享一个近期碰到的案例，希望能够对大家有所帮助。



案件事实：一艘方便其散货船载运货物到 K 港口卸货。该轮是以 TCT 方式出租。船舶靠卸港之前两天船长曾收到代理提供的来自卸港港务局和气导公司天气预告，船舶到港时可能会受到恶劣天气影响，预计到港时间为周六凌晨。船舶周六凌晨到达了 K 港，船舶并未直接到 K 港锚地，而是到达距离锚地地约 5 海里的位置抛锚并递交 NOR。收到船长邮件后，租家立即指示船长到达 K 港锚地递交 NOR，但未能收到船长回复。半天后船长声称船上网络故障，无法使用邮箱，抛锚后船上曾通过卫星电话呼叫当地港务局，直到周六中午才收到港务局回复，船长随即将船移到 K 港口内锚地并于当日下午在港务局登记。K 港当地周六上午是工作日，如果船舶能在当日 0800LT 之前递交 NOR，船舶将在当日可以靠泊，否则 NOR 只能下周一的 0800LT 递交。租家认为由于船长没有按照指示/租约在 K 港内锚地递交有效 NOR，导致船舶未能赶上周六上午靠泊给租家带

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



来不能有效使用船舶的时间损失，因此租家对此在租金尾款中作了相应扣除。船东不同意，而后发起仲裁。本案租约约定适用英国法，伦敦小额仲裁。

## 01 关于 NOR 递交地点争议和扣租

虽然船东抗辩称船舶没有直接到 K 港锚地递交 NOR 是因为船长考虑安全因素避免船舶安全受恶劣天气影响，但是仲裁庭认为“... the Karachi Port Trust notice did not say that either the port or anchorage were unsafe, or would be closed to vessels. Rather, the recommendations were those commonly issued by port authorities in order to maintain the safety of the port when there was a forecast of bad weather... ..There is no evidence that the Vessel was any safer at that position than within the Karachi port limits...”。显然仲裁庭更倾向于此案中船长没有及时按照租家指示到 K 港锚地递交 NOR 应当被视为“default of the Master”。

仲裁庭认为 C15 “That in the event of the loss of time from deficiencies and/or default of crew or officers and/or deficiency of stores, fire, breakdown or damages to hull, machinery or equipment, grounding... preventing the full use of the vessel to Charterers, the payment of hire shall cease for the time thereby lost...” 将适用，扣租时间截止到船舶恢复听从租船人指令，即船舶开始向 K 港锚地航行。



## 02 关于延迟递交 NOR 导致的损失索赔

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





由于“default of the Master”导致延迟递交 NOR，使得本该在周日早上开始计算的 laytime 推迟到了周二的早上开始计算。租家量化了其损失并向船东提赔。虽然船东辩称该索赔是来自不可预见的分租约中的“remote loss”，但并未被仲裁庭认可。仲裁庭认为租家的损失完全是可以预见的，理由是“...As the Charterers referred to, line 16 of the Charterparty expressly gave the Charterers liberty to sublet the Vessel. From the information available, the Master carried out the usual duties when there is a sub-charter, including tendering a number of NORs ...”，因此仲裁庭支持租家关于延迟递交 NOR 导致的损失索赔。

通过结合以上案例不难看出，NOR 递交时间和地点需要参考租家的指示，船舶到港前面临不可抗力、不安全港口或极端天气都属于船东的航行风险。本案中船长没有尽到“速遣”责任，耽搁的时间被租家扣租是正当的。

以上案例供大家参考，如有不同意见，欢迎随时探讨。

*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



# 谨防假冒执法人员登轮诈骗

原创：宋石磊

船舶运营过程中会遇到形形色色的风险，其中就包括不法分子冒充执法人员登轮诈骗。该种现象在欠发达国家和地区，特别是东南亚时有发生。假冒执法人员往往只是骗取一些财物，但近期发生的一个案例显示风险不止这些，船方还是要加强防范的。



案例简介：

某轮在中东某港口靠泊卸货期间，一个声称是海关官员的人登轮要求检查船员房间和 Bond Store。值班驾驶员告诉他 Bond Store 已经封存，但是此人还是坚持要求值班驾驶员打开 Bond Store 检查并带走几瓶酒。之后，又有海关官员登轮检查发现此事，对该轮进行了罚款，理由是船方违反 ISM 规则。

对于此类事件，国内海事部门曾发布如下防骗攻略：

## 攻略一 着装不规范，船员需警惕

海事执法人员执法时着装规范，制服上配有海事徽章及号牌，执法时持有执法记录仪，登船检查时态度认真严谨。如遇异常，请船员朋友们提高警惕。



## 攻略二 出示证件有躲闪，此人必有蹊跷

海事局执法证件制作规范，字迹清晰，请广大船员仔细甄别。海事执法人员登轮检查时会主动出示海事执法证件，保证执法的权威性；如遇出示证件一晃而过或故意推诿不出示证件的情况，请广大船员提高警惕，必要时请与海事局监督部门联系。



## 攻略三 群众监督力量大，政府网站查一查

船员若对执法人员身份产生怀疑，请立即到海事局主页网址查询，了解海事执法相关问题或拨打监督电话进行核实。

## 攻略四 若与金钱挂上钩，监督电话立马打

海事执法人员廉洁执法意识强，规范执法素质高。如果遇到威胁索要金钱财物尤其是以贩卖中华香烟为由，索要钱财的情况，请船员及时拨打监督电话进行报告，必要时应与当地公安机关取得联系。

当然不可否认，在某些外国港口确实存在执法人员向船长索要财物的现象。这些执法人员态度蛮横，船员顾忌其身份不敢核查其证件，这也是导致题述现象屡禁不止的根源。我司认为这种认识是存在误区的，因为船员核查登轮人员身份是公约赋予的权利，即《国际船舶和港口设施保安规则（ISPS 规则）》，现已成为 SOLAS 公约第九章。公约缔约国是要像遵守法律一样遵守公约的。至 2014 年，SOLAS 公约有将近 160 个缔约国，适用于全球 98.6% 的船舶。

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>

6





我司建议，

1. 船东公司及船员要加强学习公约规定，根据公约要求进行培训、演练和演习，以确保熟悉保安计划和程序并严格按照公约要求执行；
2. 在港期间，梯口要 24 小时值班，值班人员要对登轮人员进行身份确认和记录。遇到不配合者，要据理力争不予放行。这也能对某些执法人员的不法行为进行心理震慑；
3. 执法人员登轮检查不得少于 2 人，且必须统一着装、佩戴统一执法标志，并出示执法证件。如果遇到异常，船员就需要格外警惕；
4. 在遇到可疑情况时，要及时通知船长和大副，请求港口设施保安员协助确认要求登轮人员的身份。
5. 船舶保赔险承保范围内含有罚款一项，如果遇到这种情况，应当及时寻求协会协助。

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





## 进口到阿根廷的大豆——短卸和海关罚款的最新情况

编译：李明峻

协会的阿根廷协会通代 Pandi Liquidadores 提供了与大豆进口有关的短卸和海关罚款的最新情况，最近该国经历了历史上严重的旱灾。

今年阿根廷已经出现了大豆卸货短少的情况，这可能导致未来的货物索赔。

协会建议成员在装货港安排吃水检验并进行舱口密封(在可能的情况下，由托运人和海关共同安排)，并在船舶抵达阿根廷之前，正式邀请海关和收货人进行联合检验并检查舱盖的密封性。如有可能，亦建议共同发出“空舱证明书”。



如需了解更多信息，请参考协会的如下通函：

众所周知，阿根廷是一个典型的主要粮食出口国。然而，在像当前这样的季节，当收成不足时，就有必要进口谷物——特别是大豆——用于当地的工业生产。主要是出口植物油和副产品。

阿根廷 2022/23 年的收成受到历史上干旱季节的严重影响，与上一季的 4200 万吨收成相比，目前估计收成为 2500 万吨。据一些媒体报道，阿根廷将不得不进口大约 1000 万吨大豆，其中一半预计将来自巴西。

我们已经看到今年阿根廷大豆出口出现短卸的趋势。这引发了船舶代理人的安全警示，这引发了保函的需求，代理人或承运人或共同，或分别根据海关情况提出此种要求，而海关是对货物的卸货和岸上的地磅差计算短卸数额。到目前



为止，我们还没有看到收货人或他们的保险公司提出货物索赔，但我们预计在不久的将来会看到这种情况。

如前所述，协会的建议是：1、安排在装货港的吃水检验并进行舱口密封（如果可能的话，由托运人和海关共同安排）；2 在船舶到达前正式邀请海关和收货人进行联合检验并检查舱盖的密封性；3，如果可行，联合签发和“空舱证明书”。

*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。

