

诺亚之风

2024/1/03 刊

目录

韩国法院极大的扩展了远程视频审判的应用.....	3
JWC 宣布扩大红海南部战争险除外区域.....	5
签发和接受“小单”会导致船东丧失保险保障.....	11



韩国法院极大的扩展了远程视频审判的应用

编译：孙红霞

几年来我司注意到中国背景的船东，货主有介入在韩国的诉讼和仲裁。韩国司法当局为了方便当事人的参与诉讼，宣传和介绍了韩国法院扩展远程视频审判的服务机制。我司认为对中国背景当事人具有参考作用。特此做出介绍。

韩国法院扩展远程视频审判应用

我们在 2021 年 12 月的新闻通讯中介绍了韩国法院于 2021 年 11 月 23 日首次对民事案件以视频方式进行了审判这一情况。自此，远程视频审判得到了迅速拓宽。采用该远程视频审判的主要原因是法院和律师办公室之间的距离很远。这种方法同样适用于民事和刑事案件。



今年 7 月，首尔中央区法院决定使用远程视频审判对居住在美国的一名刑事案件的证人进行讯问。该案例是关于一家韩国公司在 2017 年宣布，他们已经开发了一种新的细胞和基因以关节内注射的方式来治疗骨关节炎。通过这种轰动性的发展，这家公司成功的诱导了一家韩国政府背景的银行向他们投资 1000 万美元。然而，韩国监察厅以违反《金融投资和资本市场法》为由，起诉了上述公司的主要负责人，理由是该公司通过提供虚假信息和在股票市场上进行虚假披露，欺骗食品和药品安全部门获得其批准。这起刑事案件已经进行了几十次听

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



证会，持续了三年多。一名关键证人目前居住在美国。在这个关键时刻，首尔中央区法院第 24 刑事法庭决定采用远程视频审判方式对证人进行讯问。

一般而言，上述程序应根据国际刑事司法互助条约进行，然而，在美国，只要满足三个条件，外国法院就可以进行上述审查，而不必求助于国际互助条约。他们是 (i) 有关证人自愿接受 (ii) 该证人不是美国政府官员或者美国政府雇员，和 (iii) 美国中央当局、司法部长和其他政府组织无需向该证人提供空间、计算机和其他援助。

预计上述审查将通过在马里兰州 Rockville 的名为 VidyoConnect 私人设备进行，该设备为该审查提供个人和物质环境。所有费用由首尔中央地方法院承担。

近期，韩国法院在促进民事或刑事诉讼方面非常积极，特别是在涉及国际性因素的案件。上述发展是一个伟大的里程碑。

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



JWC 宣布扩大红海南部战争险除外区域

编译：苗红玉

众所周知，目前红海及附近海域的紧张局势正在加剧。此前，胡塞武装以“支持巴勒斯坦”为由对以色列领土频繁发动导弹和无人机攻击，并在红海连续袭击与以色列有关联的船只。胡塞武装表示，他们将继续阻止“以色列船只”在红海和阿拉伯海的航行，直至以色列停止对加沙地带的军事打击。红海水域的紧张局势意味着巴以冲突外溢风险加剧，已波及国际海运。



伦敦保险市场已将红海南部水域列为高风险区域。联合战争委员会（Joint War Committee）于 2023 年 12 月 18 日发布最新版通函 JWAL-032，宣布将 Guyana 列为战争险除外区域，同时将印度洋、亚丁湾和红海南部的战争险除外区域范围做如下更新：

Added:

Guyana, but only calls to offshore installations in the Guyanese EEZ beyond territorial waters

Amended:

Indian Ocean, Gulf of Aden and Southern Red Sea

The waters enclosed by the following boundaries:

a) on the northwest, by the Red Sea, south of Latitude 18°N

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>



b) on the northeast, from the Yemen border at 16°38.5'N, 53°6.5'E to high seas point 14°55'N, 53°50'E

c) on the east, by a line from high seas point 14°55'N, 53°50'E to high seas point 10°48'N, 60°15'E, thence to high seas point 6°45'S, 48°45'E

d) and on the southwest, by the Somalia border at 1°40'S, 41°34'E, to high seas point 6°45'S, 48°45'E

excepting coastal waters of adjoining territories up to 12 nautical miles offshore unless otherwise provided.

Eritrea

Eritrea, but only South of 18° N

Cabo Delgado

The territorial sea of Mozambique and Tanzania enclosed by the following boundaries:

a) To the north, from Mnazi Bay at 10°19.6'S, 40°18.9'E to high seas point at 10° 10.3'S, 40° 34.44' E

b) To the south, from Baía do Lúrio at 13°30'S, 40°31.6'E to high seas point 13° 29.97'S, 40° 49.7' E

详细内容请参阅后附通函原文。

保险行业对此的反应是全面提高该区域的战争险费率。在此，我们也提醒各位船东朋友们注意，务必谨慎执行红海航次，**建议船舶经过这一区域前，一定要提前 48 小时告知战争险保险人并加保特战险。**

祝航安！

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>

5



签发和接受“小单”会导致船东丧失保险保障

原创：刘卫东

许多年来，航运市场暗行着一种不利于船东/承运人的“潜规则”。这个潜规则对船东/承运人的伤害是巨大的。在此，编者结合船东 P&I Rules 做出揭示和分析。

这就是，当托运人，租船人提供的货物在装船前有部分瑕疵，并被记载在大副收据时，船长会指示船舶代理按照大副收据签发提单。提单成为不清洁的收据/Claused B/L 后，银行就不会给予结汇。如果没有“潜规则”的介入，这种态势会逼迫托运人/租船人撤回瑕疵货物，以完好货物替换之。但是，某些不守规则的租船人为了取悦于托运人和货物卖方，就将船舶代理代承运人签发的 Claused B/L 隐藏起来，自己另去签发一套以船东为承运人的清洁提单，俗称“小单”。更有甚者，租家干脆指示船代不予理睬船长的指示，直接出具一套清洁的，标明代船长签发的提单。部分船东抱着侥幸心理或不想与租家僵持的心态会默认接受这种“小单”。



提单结汇后会随同其他单据文件通过银行渠道流转至卸货港收货人手中。如果上船前的瑕疵不明显，货物兴许会被收货人顺利签收和提取。当瑕疵明显并被收货人发现时，收货人会向承运人提出货损索赔，损失金额较大时收货人的保险人会指示收货人对船舶采取法律措施。

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



在这种情况下承运人虽然无辜，仍无法抗辩收货人的索赔。因为收货人所持的是清洁提单，而货物却有瑕疵。在法律层面，提单对货物表面状况的记载等于是承运人的承诺，海牙维斯比规则的 Article 3(4) 规定提单在善意的第三者手中，船东不得去反证提单内容不正确。“However, proof to the contrary shall not be admissible when the bill of lading has been transferred to a third party acting in good faith” 如果承运人对卸货港的提单持有人声称货物上船前就存在瑕疵，会受到“禁反言”规则的阻碍。

即使船东向收货人出示了“真提单”，也不能对抗收货人/“小单”持有人的索赔权。从提单的流转程序上看，收货人取得的提单或“小单”是船东为承运人的提单。至于船代没有按照船东指示如实描述货物状况，属于船东与其代理人的作为，不能对抗善意（不知情的）第三人。笔者曾经去韩国替某船东与收货人的律师谈判一个涉及“小单”的货损责任赔偿案，笔者出示了有批注的“真提单”，希望为船东开脱责任。韩国律师向笔者提供和解释了韩国商法关于提单的规定。根据韩国法律（其实各国法律都相同），承运人的代理人（船代）的过失，疏忽和侵权只能引发代理人对委托人的法律责任，但是委托人不能以此抗辩第三人。



普通法国家的司法机构的认识也是一样。在 The “ Nea Tyhi (1982) 1 Lloyd’ s Rep 606 一案中，船舶受载了一票胶合板。承租人向承运人说明该票货物可以装载在甲板上。承运人接受货物后，在提单上批注“On Deck ”。但后来承租人隐藏了船东提单，指示代理人签发了船东为承运人的舱内货提单。胶合板受损严重，收货人起诉船东，船东声称自己无辜。英国法院判船东败诉。大法官 Sheen 认为，如果在什么也没做的提单被背书人和“所托非人”的

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



船东之间认定谁更无辜，谁应该承担损失，我当然要毫不犹豫地选择前者更无辜，后者更应承担损失。这段精彩的判词为，“As to the Defendant’s submission that one of the two innocent parties must suffer, if I had to choose whether the ship owner or the endorsee of a bill of lading should be the loser I would have no hesitation in saying that there is more reason that he who contracts with the charterer and puts trust and confidence in him to the extent of authorizing the charterer’s agents to issue and sign bills of lading should be a loser, than a stranger”。

在卸货港发生收货人的索赔时，船东一定会向船东保赔协会报案，期望得到协会的 Protection & Indemnity。如果发生了船舶被扣押，船东还希望协会出具担保使得船舶获释。但是，保赔协会们有上百年的处理 Cargo Liability 成熟经验，程序和套路。会借助会员必须提供的相关文件将货损的性质调查清楚。比如，首先查阅货物的 Pre-loading Survey Report，再要求会员提供大副收据，再对比提单，装箱单，舱单，SOF，卸货港的签残单和检验报告等主要海运文件。如此，货物的损失性质就很容易地厘清了。如果是装船前的问题，协会一般都会表示 Reserve Cover（不承担赔偿责任）。协会们这样做的依据是其 Rules 里的条款。条款规定协会不负责的 Cargo Liability 中有“船东船长不在提单，海运单或其他货物收据中如实记载货物的表面状况”。

协会拒赔后许多船东会抱怨支付了保费但得不到保障，协会不讲诚信。但是这种怨言于事无补。保险是合同行为，Rules 是合同条款。虽然是格式合同，也算是双方达成的合意，对协会和会员有拘束力。保赔险承保的是承运人责任。海上承运人对货物的责任有明确的责任起讫期间（海牙规则，各国海商法），就是始于货物上船，终于货物卸下。而保赔协会的责任与承运人责任完全同步，不承担货物装船前的瑕疵和卸船后的损失算是中规中矩，无可厚非。



对船东的此类损害起源于租船人或船代签发了小单。船东丧失保险保障后要独自处理收货人的索赔。如果金额巨大，则是一种灾难。其实，这个“潜规则”对船代和租家也存在很大风险。即使承租人有租家责任险，该险种也不会为租家提供这类的责任保障。如果船东蒙受了损失，当然会对乱签“小单”的当事人追偿。尽管代理或租家间或能蒙混过关，但如果损失金额较大，或国外收货人借题发挥，故意将较小的原残损失编造得很大时（一带一路路上不乏塞外刀客），船东诉诸法庭去追偿，签发“小单”的一方在劫难逃。笔者经历过受害的船东穷尽全部手段去追索代理或租家，包括提起诉讼或仲裁，包括查封账户，财产保全，包括申请法院将租家公司清盘，甚至包括借助司法程序去揭开公司面纱.....。

当船舶在装港被提供了有瑕疵货物，而估计租家或代理会签发“小单”时应该如何面对呢？笔者建议的应对方式是，首先要求托运人换货。如果船舶处于期租或 TCT 中，不要担心这种争议会引起船期损失，因为期租和 TCT 下船期压力在租船人身上。无效的扯皮会使租家因小失大。当船舶处于程租时，船东应该将消除提单批注的扯皮环节控制在 Laytime 之内，不要在完货之后。这样就会避免非 Demurrage 性质的船期损失。

第二，如果争议很大，应该通知船东保赔协会，请协会委派货物专家去现场指导，确定是否应该批注提单。实际上争议很大时往往不涉及到租家和发货人的不诚信，反而仅仅涉及到船，货双方对货物状况的善意不同看法和意见。为了不耽搁船期，船东也要按照前述策略控制专家介入时间。



第三，当争议不能尽快解决，而租家或托运人拒绝换货，明确表示要指示船代签发清洁提单时，船东应该对托运人或租船人发出书面抗议函。就船东与租家，托运人的法律关系方面，发出抗议是为了将来船东本人或船东保赔协会代位追索租家或托运人时不被“禁反言”规则拘束，等于是保留了权利，等于是接受有争议货物的前提是“Without Prejudice”。

第四，从根本上杜绝“小单”的出现，船东可以在租约中约定必要时有权指定保护代理专门负责签发提单。但这会给船东带来额外费用负担。船东只能根据风险的大小，审时度势去选择是否使用保护代理。

笔者还有一个建议，就是在给船代签发提单的指示函中，添加一个条款，明示如果不按照大副收据签发提单导致委托人丧失 P&I 保障时，代理要承担赔偿责任。“Agent is aware that failure to follow Owner’s instruction of issuing bills of lading accurately according to Mate’s Receipts shall result in Owner’s losing P&I’s cargo liability indemnity, for which the Agent is liable and compensable.” 目前市场上大多数船舶代理公司并不清楚签发“小单”会导致船东的 P&I 保单下的 Cargo Liability 保障丧失。如果代理知道后果如此严重，应该会三思而后行。

以上是笔者就“小单”和保赔险下 Cargo Liability 责任关系之分析，希望被船东们认真参考，也希望对不知风险深浅的代签提单的当事人一种善意警示。

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、及时性本刊不作任何保证或承诺，请读者仅作参考。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>

