

2013年7月 月刊 第12期

诺亚之风

※航运版※



青岛市太平路 51 号国际贸易大厦 23 楼
电话: 0532-82971085 传真: 0532-82971022
Email: service@tnzconsult.com
www.tnzconsult.com

诺亚之风

目 录

行业资讯

- 台湾17名船员索马里附近失联 2人死亡15人失踪.....2
- MOL Comfort船舶尾段沉入4000米深海底.....2
- 神华中海“神华521”轮命名交船.....3
- 台湾TMT申请破产保护.....3

风险管理

- Gard 船上安全会议案例分析：恶劣天气.....3

百家论坛

- 论船东对船员人身伤亡的法律责任和保险合同的关系.....5

案例分享

- 一宗海上“彭宇”案.....7

走进诺亚

- 诺亚新闻.....8

哲品汇

- 皮鞋的来历.....9
- 一道终身受用的测试题.....10
- 和尚与屠夫.....10

行业资讯

台湾 17 名船员索马里附近失联 2 人死亡 15 人失踪

来源：中新网

据台湾《联合报》报道，台湾高雄籍渔船“春盈号”21日在印度洋作业时失火，船上31人分乘两艘救生艇逃生，其中载有14人救生艇，4天后被发现获救，另一艘救生艇28日寻获，船上只有2具尸体，其余15人生死不明。

“船公司会全力搜救到底，希望有奇迹出现！”春盈号船东李珠清说，下落不明的15人包括台籍船长陈聪德、大副陈奶妹及12名外籍渔工、2名斯里兰卡的佣兵。

台湾“渔业署”调查，春盈号21日凌晨在距索马利亚400多哩的印度洋海域作业时，渔船失火被迫弃船，船上的3名台籍船员、4名印度尼西亚渔工、21名菲律宾渔工及3名武装佣兵，分搭两艘救生艇逃生。

其中一艘载有台籍大厨夏德龙及13名外籍渔工的救生艇，25日深夜被救难飞机发现，随即由在附近作业友船“春盈七七号”救起；另一艘救生艇下落不明，直到28才寻获。

MOL Comfort 船舶尾段沉入 4000 米深海底

来源：TT Club

6月17日，“MOL Comfort”号集装箱船在印度洋航行时遭遇事故，船体断裂成两截，无法继续航行。

6月27日下午日本时间16:48分，商船三井表示，“MOL Comfort”号集装箱船船尾于北纬14' 26" 东经 66' 26" 附近的公海沉没，深度大约4000米。

船上26名船员已成功获救。大约有1700只集装箱随船尾部分一起沉没，有一些已经确认在附近海域漂流。

据估计，船尾部分大约载有1500吨燃油，不过目前未确认有大量石油泄漏。

商船三井称印度当局已经收到了燃油溢出的通知，并且派遣了该海域的巡逻船监测石油泄漏和集装箱漂流情况。

商船三井已经雇佣了 SMIT Singapore 进行救助工作。该公司在附近海域派出四艘拖船。印度海岸巡逻队队员也密切关注海面情况，防止进一步石油泄漏。救助拖船已经用拖绳连接船头部分，将其拖往阿曼。



神华中海“神华 521”轮命名交船

来源：国际船舶网

据悉，6月21日上午，神华中海在中海工业（江苏）有限公司建造的46000载重吨的散货船(船型 船厂 买卖)的首制船命名交接船仪式在中海工业（上海长兴）基地码头隆重举行。神华集团副总经理王晓林为新船命名为“神华 521”轮。“神华 521”轮于2011年6月开工建造，船长189.99米、船宽32.26米，吃水10.5米，载重量46000吨，是可航行于国内近海航区及南京以下的长江各港口江海直达散货船，载入高压岸电系统，可实现节能减排、低碳环保的绿色航运目标。该轮将采用点对点准班轮运行机制，执行黄骅港至国华宁海电厂电煤运输任务。



台湾 TMT 申请破产保护

来源：航运界

6月21日，经过3个月的评估与检讨后，台湾海陆运输集团（TMT Group）董事长苏信吉表示，已向美国法院依第11章法条申请破产保护。TMT 并强调，仍需政府协商帮助与银行团理解。据了解，截至目前，TMT 共负债14.6亿美元。

所谓第11章法条是将公司交由美国联邦法院监督、控管，避免在重组的过程中面临财务紧缺问题。此外，法院将会帮助企业及债券人沟通协调。

苏信吉指出，过去10年 TMT 非常成功，投资最现代化的世界商船，然而近3年由于景气低迷及经济大环境不利，迫使 TMT 必须申请第11章法条。

另外，银行扣押 TMT 的流动性资产也是一个关键性的原因；由于银行查扣 TMT 的许多商船，导致公司无法继续营运。TMT 共17艘油轮、散货船和滚装船，其中7艘已经被扣。

他强调，为了清偿 TMT 在银行的贷款，需要船队继续营运，但银行的行动重击公司的业务及重组进度。TMT 表示，景气渐渐恢复，美国、非洲与中国的贸易市场已经复苏。相信在台湾政府及银行团的耐心理解下，可以渡过这次危机。

TMT 成立于1958年，原从事香蕉运输。TMT 原名台湾海陆运输，2007年改名 today makes tomorrow。

风险管理

Gard 船上安全会议案例分析：恶劣天气

翻译：诺亚天泽业管中心-刘慧

尽管在海上的人都熟悉恶劣天气，但它仍然会造成人员伤亡，对船舶和货物造成损害，耽误航期和产生额外的燃料成本。

本案例描述了一个关于恶劣天气导致上述风险的事故。事故的内容如下：

一艘杂货船在安特卫普进行装/卸货作业。在将近傍晚驶离时，预报指出英吉利海峡会从西面刮5-6级风，预计晚上风力会加强。

执行了起航前的检查，报告了船头、船尾的吃水，但是没有就恶劣天气进行特殊检查。两边的锚被固定，随时可以刹住以应对紧急情况。船舶在6点后离开了安特卫普。

船舶安全驶离港口，领航员下船，船长在离开驾驶舱前将速度提升到18节。水手报告给值班驾驶员，指出两边的锚安放在指定位置，刹车尽可能刹紧。尽管闸床台块安放在低处，但由于没有恰当地安放链条，它不能起到保障作用。水手返回到生活区，并报告给值班驾驶员他已经离开甲板。

考虑在驶离港口时耽误的时间和天气越来越恶劣，值班驾驶员将速度提高到22节。几个小时后，船长醒了，注意到他卧室的家具在移动。他联系值班驾驶员了解到目前恶劣的天气情况，然而，值班驾驶员确认“不像想象中的那么坏”，船舶在波涛汹涌的海洋中平稳航行。为了按照租家的指示及时抵达下个港口，船舶保持22节的速度行驶。持续到早晨的时候，天气变得越来越坏。

在早晨到来的时候，轮机长越来越担心天气情况，甲板已经在界外。由于甲板情况危险，不可能进行货物绑扎、舱口和锚系固布置的检查。轮机长告知给养和工程队来确保他们部门应对预计的恶劣天气。截止到现在为止，西风增强到8-9级，海面波涛汹涌。然而，船舶的甲板记录上写道“轻微倾斜和摇晃”，而且身处驾驶室的船长决定为了弥补延误的时间，船舶维持22节的速度是安全的。

突然，餐厅的警报信号板响了。二轨看见船尾推进器马达显示温度高，尽管该马达没有运转。船长命令电工和一级水手前去船尾推进器舱调查，发现安全带磨损。突然，船舶收到冲击发生倾斜。由于这突然的倾斜，一些甲板货倾斜，更糟糕的是，一级水手没有站住，狠狠地撞在护栏上，导致胸部和头部受伤。此时，船长降低了航速以应对风浪。

在船尾推进器房间里发现船舶左舷有三个洞。由于船舶倾斜，水溢入到生活区，漫到配电系统和控制面板部位，舱底也充满了水。在检查左舷时发下，左舷锚掉落到海面以下，船尾推进器房间船舶左舷部分有很多的洞。另外，发现一些甲板货的绑扎不恰当，两个货舱有漏水现象，导致货物被海水玷污。水手长被送往岸上救治，船舶由于受损停租10天。

从以上案件中我们可以学到什么：

基于以上案例和关键词，您现在应该执行的是事故的风险评估和查明发生的因素。请记住船舶的程序和步骤。

您也可以讨论以下关键词并确定需要提高警惕的船上的部位：

- 天气如何影响您的航行计划和其他方面（包括速度、与船舶航线相关的波向等）
- 是否有任何改变在依赖于出发前的天气预报方面？



- 讨论程序关于在航行中检查和加强货物的皮带和锚刹车。
- 紧固货物。根据货物安全系固手册核查并审批。
- 讨论相关程序（1）检查和牢固货物的捆绑（2）检查航行中的锚刹车。您是否有一个操作和维修起锚机的操作指南？
- 讨论怎样验证您的锚刹车情况良好，以及如何调整。
- 您的链闭锁装置能够在任何情况下保持锚链是运转的吗？链闭锁装置的铰链销和安全销情况良好，没有过度磨损吗？
- 我们如何处理租家由于时间产生的相关利益以及船东由于船舶安全的利益。
- 在什么情况下您会降低航速和/或改变原来的航行计划？

我们建议将以下风险评估表格用作模板来讨论这个故事并开展风险评估的操作。

1	在上述案例中哪些因素造成了事故的发生？
2.	风险评估：可以找到一些船上的因素吗？（他们出现的频率是多少，如果存在的话，严重程度如何）
3.	在风险转移区（红色和黄色），你会建议采取什么操作来控制风险。能否告知任何其他的障碍？

百家论坛

论船东对船员人身伤亡的法律责任和保险合同的关系

作者：诺亚天泽理赔董事-刘卫东



众所周知，海上航行是一项风险很大的行业。船舶和海员无时不受到自然灾害和意外事故的威胁。这些危险的发生往往会打断船舶经营人的生产计划和事业发展计划。对于代表财产的船舶，因为金额巨大，其损失与否常常决定了一家船公司的生死存亡而备受船东的关注，故对船壳的保险，船东都会做出足额的安排，而不会抱着侥幸心理脱保或不足额投保。

但是，船东们往往忽视了另一个重大的风险，即船员的人身保险。为什么要购买船员的人身保险？这取决于国家公权力对用工者用工活动的干预。依照法律，雇主要对雇员在工作期内的人身安全负责，就海运业来讲，船东有摆脱不掉的法定雇主责任。（不能靠签署用工协议减轻或者排除掉）船员因工发生人身伤害，承担后果和压力的乃是船东。

最近，我国一家船公司的某艘船舶发生了机舱爆炸恶性事故，数名船员不幸烧伤，产生的医疗费用估计超过千万元人民币。雇主船东寄希望于保险保障来解决问题。但是发现由于船员责任有限额，问题不能得到如愿解决。这使得船东产生了许多疑虑。例如，雇主船东对雇员船员的责任到底有多大？这种责任有没有最高限额？这种责任能否通过购买保险完全地，完整地转移出去？人身保险关系产生的合同责任与雇

主依法产生的赔偿责任是一种什么关系？让我们逐一分析研究，得出结论。

一. 船东对船员的责任性质

船东作为雇主，对船员的责任基于国家法律产生，所以其性质是一项法定责任。相信任何一个雇主，如果在雇佣合同中约定对于雇员的因工死亡不予负责或仅仅承担某限额之内的责任，就会被认为是违法而被看作是无效条款。这是因为用工活动属于劳动关系，牵涉到劳动者的人身权利。在保护劳动者权益方面，国家用公权力予以干预。不使雇主滥用合同自由的权利而越过法律底线。除了《民法通则》外，我国体现公权力对雇工和劳动者的保护和规范上还有多部法律，如《工伤保险条例》，《劳动法》，《劳动合同法》，《侵权责任法》，2003年最高院《关于审理人身损害赔偿案件适用法律若干问题的解释》（简称03解释），《2001年精神损害赔偿司法解释》和《海商法》等等。根据这些法律法规，用人单位和雇主对因工受伤的雇员负有救治的法定责任，对因工死亡负有赔偿责任。

二. 船东对船员的责任范围和责任限额

综合上段论述，得知船东作为雇主，对雇员船员因工产生的人身伤亡承担的是一种法定责任。那么，这种责任落实到经济账上到底有多大？答案很明确，即，要结合具体的伤亡严重程度和相关的法律法规制定的标准来计算。由于目前大部分中小船公司雇佣的船员都不是自己公司签约的长期员工，而是由船员外派机构推荐后录用的不定期雇员，再由于船东一般不会为这些雇员交纳工伤保险费，所以当计算船员因工死亡的赔偿时，我国国务院颁布的《工伤保险条例》不合作为对口的依据。（当船公司使用自有船员时会为船员交纳工伤保险费，发生事故后可从工伤保险基金得到部分赔偿）



由此，目前可以依据和操作，能够说明雇主责任范围的法律规定一般是《03解释》。该司法解释中规定了因生命，健康和身体遭受侵害时，赔偿权利人和赔偿义务人的权利义务关系，赔偿权利人可以主张的权利范围，雇用活动中雇主对雇员的赔偿责任，受害人因伤致残或死亡时赔偿义务人的赔偿项目和赔偿计算依据。虽然人的生命是无价的，但是对于死亡事故的死亡赔偿金该部司法解释还是划定了一个可以计算出限额的公式。根据该公式，单人死亡赔偿金这单项赔偿大约不会超过人民币70万元。单人残疾赔偿金大约也不会超过人民币70万元，

但是，意外事故或侵权事故发生时，大多数情况下带来的是受害人的误工损失，和医疗费用。根据《03解释》，赔偿义务人对受害方的误工损失的赔偿责任大小取决于合理的误工期限。**《03解释》对受害方发生的医疗费却没有明确的予以限制。只是规定“医疗费根据医疗机构出具的医药费，住院费等收款凭证，结合病历和诊断证明等相关证据确定。”**如此，这就将船东对船员因工受伤进行救治的责任置于一种很难预测上限的境地。如果说意外事故对船员身体造成损伤引起的天文数字的医疗费用，船东作为雇主也必须面对和解决，除非费用金额超过了我国《海商法》规定的海事责任限制金额。

我国《海商法》实施的船东对船员人身伤害可以享有的海事责任限额是根据肇事船舶的总吨位为基础分几个档次来计算的。第一档为总吨位300吨至500吨的船舶赔偿限额为333,000计算单位，（一计算单位大约相当于1.25美元）第二档501吨至3000吨的船舶每吨增加500计算单位。第三档3001吨至30000吨的船舶每吨增加333计算单位，第四档30001吨至70000吨的船舶每吨增加250计算单位，第五档超过70000吨的船舶每吨增加167计算单位。

这就是船东作为雇主对雇员船员的因工人身伤害的赔偿范围和责任限额。按照这种感觉标准分析，船舶如果发生船员群死群伤的事故，对于船东来说责任负担是相当重的。

三. 法律责任和保险的关系

清楚了雇主的法律责任，雇主们会自然地想到风险转移问题。购买保险的确是一种风险转移的科学方式。但是，由于法律责任和商业保险本是不相干的事情，怎样安排保险和安排什么样的保险便成为值得研究的问题。

首先我们要理解，一个人的法定责任产生于法律规定，按照法律规定去履行和受到法律上的合理限制，而保险仅是一种合同行为。两者的结合来自赔偿义务人的赔偿责任最终由经济赔偿形式来体现。由于许多雇主对两者的关系认识不清，在船东和船舶管理公司中便产生的一种误解，认为雇主给船员安排的保险可以完全替代雇主的法定责任，该保险金额也是雇主对雇员的法律责任限额。于是，船舶管理公司或外派公司在其船员雇佣合同中常常出现这样的条款：“甲方或船东为乙方购买不低于保障为XX万美元的保险，该保险金额也是甲方和船东对乙方发生人身伤亡事故损害的最高赔偿限额。”要知道，人身伤害保险的安排从本质上说，是雇主为了减轻伤害事故给雇主本人带来的经济赔偿压力，而不能完全地上排除雇主依法应该负担的经济赔偿责任和其他责任（例如行政处罚责任，刑事处罚责任）。在以上的例子中，如果实际损害金额大于船员的人身保险金额，被保险人有权向雇主索赔高于保险金额的赔偿金额。原因是船东所依据的合同条款与法律相比减轻了雇主的责任而无效。所以，保险的安排不能消灭雇主的法律责任，保险金的给付不一定完全解除雇主的赔偿责任，除非约定的保险金额等于和高于法律赋予的经济赔偿责任金额。

四. 解决问题的建议

为了克服上述难题和解除上述威胁，最重要的措施是船东们要加强船舶安全管理和人员的安全管理。其次，船东在安排保赔保险时不要一味考虑保险费的节俭，要争取购买船员人身伤害不带最高限额的保险保障。虽然近几年来保赔保赔险人尤其是商业保险公司倾向于在保险单中就人员伤亡加入单个事故每个人员的赔偿最高限额，但是船东可以通过经纪人多方询价，尽量争取保赔险里的船员责任保障无限额或者高限额。

再者，船东和管理公司，用人单位还可以为船员购买额外的人身伤害附加大额医疗费用保险。如果保险公司每张保单上设有限额，则可以购买多份来获得保障。总之，为船上人员的投保不是小事，不应为了节省保费持侥幸心理，而应当看做是对雇主自己风险的保障。

案例分享

一宗海上“彭宇”案

— 船公司要有自我保护措施，防止成为替罪羊

摘自：敬海律师事务所《福建法讯》



日前，我所李荣存律师受某国际集装箱班轮公司委托，代表其应对某国内物流公司主张退还运费、港杂费、集装箱超期使用费、集装箱搬移费和集装箱堆存费等费用的索赔。经过厦门海事法院一审、福建省高级人民法院二审，最终法院驳回原告的无理诉求。案件标的额虽然不大，但其中反映出来的问题，值得回顾和反思。

2012年9月，某国内物流公司向厦门海事法院起诉某国际集装箱班轮公司（以下简称为“YM公司”），要求返还多收运费、港杂费、集装箱超期使用费、集装箱搬移费和集装箱堆存费等共计人民币180,275.10

元。理由是 YM 公司在协助其及时提取货物、协调物流公司与其装货港代理之间的运争议（YM 公司所做的工作主要是协助查询运费、将运费从预付改为到付）中形成了新的合同报价并为此多收了费用，故此诉之法院。

此案经两审开庭审理，基于 YM 提交了大量的来往邮件，法院认定：

1、针对该诉争货物，自始至终只存在一份运输合同，合同主体并没有因为运费支付条款的变化而改变；

2、合同早在货物在装货港启运之前早已成立，运费(包括项目、数额、支付条款等)也早在装货港通过各方的代理人商定；

3、货物启运后，因物流公司贪图廉价运费、所托非人，并进一步被该装港代理要挟扣留货物。在此情形下，物流公司寻求 YM 协助，法院进认定 YM 从中协调，协助查询运费、将运费从预付改为到付等行为并不构成新的合同，原来各方通过装港代理达成的运费数额有效约束各方当事人。

4、为协调解决争议，YM 代物流公司另外收取的代理费用缺乏法律依据，理应退还，但因物流公司错过诉讼时效，丧失胜诉权。

案件启发和评析：

从案件纠纷发生根源上来看，本案纠纷完全是由于物流公司与其装货港代理之间的费用纠纷而引起，我们认为物流公司企图将其损失转移到船公司身上这种索赔，不但在事实上还是在法律上都是站不住脚的，在道德上也是可耻的。虽然 YM 公司经历了二审抗辩，从而得以证明清白，但因抗辩需要，花费了不少律师费用，可以说虽胜犹败，从本案中我们也由此建议：

第一、尽量保存来往邮件。本案中，正是 YM 公司提交了大量的来往邮件，特别是装货港有托运安排和运费协商的邮件，给法院断案提供了大量事实依据。

第二、接受来自有关方面的协助请求时，一开始就要求请求方提交书面的请求申请书（加盖公司公章）并保证该协助行为不会带来责任。

第三、鉴于事态的复杂性和多样性，在协调时尽早引入专业律师，在专业律师指导下开展协助工作，这样可有效避免后续的无谓争议。



走进诺亚

※ 第十届中国国际海上保险研讨会于 2013 年 6 月 17 日在上海召开，此次会议由新加坡再保险有限公司和上海保险同业公会联合主办，我司与美国 URS 协办，《亚洲保险》杂志承办。整个会议围绕“加强航运保险服务，促进上海国际航运中心的发展”的主题展开。来自保险、航运、司法、公估等航运界专家参加了本



次会议。

会上，我司总经理赵凌青女士就“中国船舶保赔保险的现状与今后发展急待解决的问题”这一主题做了演讲，博得了与会人士的高度评价。

在专题演讲结束后，大会还针对“如何加强中国航运保险”举行了专题讨论，我司总经理赵凌青女士做为讨论组的专家成员与参会代表进行了充分交流，就如何促进中国航运保险尤其是上海航运保险中心的发展提出了中肯建议。



※ 根据亚太地区保险界广大人士的积极建议，在2013年《亚洲保险》杂志组织的亚洲航运保险业卓越贡献专业人士评选活动中，我司总经理赵凌青女士得到评委会的一致推荐，荣获“亚洲航运保险卓越贡献专业人士”奖。



哲品汇

小故事、大道理，希望这里的每一个小故事，都能给您一点点启发、一点点感悟。

皮鞋的来历

很久很久以前，人类都还赤着双脚走路。有一位国王到某个偏远的乡间旅行，因为路面崎岖不平，有很多碎石头，刺得他的脚又痛又麻。回到王宫后，他下了一道命令，要将国内的所有道路都铺上一层牛皮。他认为这样做，不只是为自己，还可造福他的人民，让大家走路时不再受刺痛之苦。但即使杀尽国内所有的牛，也筹措不到足够的皮革，而所花费的金钱、动用的人力，更不知凡几。虽然根本做不到，甚至还相当愚蠢，但因为是国王的命令，大家也只能摇头叹息。

一位聪明的仆人大胆向国王提出建言：「国王啊！为什么您要劳师动众，牺牲那么多头牛，花费那么多金钱呢？您何不只用两小片牛皮包住您的脚呢？」国王听了很惊讶，但也当下领悟，于是立刻收回成命，改采这个建议。据说，这就是「皮鞋」的由来。

小哲理：想改变世界，很难；要改变自己，则较为容易。
与其改变全世界，不如先改变自己——「将自己的双脚包起来」。
改变自己的某些观念和作法，以抵御外来的侵袭。
当自己改变后，眼中的世界自然也就跟着改变了。
如果你希望看到世界改变，那么第一个必须改变的就是自己。



「心若改变，态度就会改变；态度改变，习惯就改变；习惯改变，人生就会改变。」

一道终身受用的测试题

你开着一辆车，在一个暴风雨的晚上，你经过一个车站，有三个人正在焦急的等公共汽车。一个是快要临死的老人，他需要马上去医院。一个是医生，他曾救过你的命，你做梦都想报答他。还有一个女人/男人，她/他是你做梦都想嫁/娶的人，也许错过就没有了。但你的车只能在坐下一个人，你会如何选择？

我不知道这是不是一个对你性格的测试，因为每一个回答都有他自己的原因。老人快要死了，你首先应该先救他。你也想让那个医生上车，因为他救过你，这是个好机会报答他。还有就是你的梦中情人。错过了这个机会。你可能永远不能遇到一个让你这么心动的人了。

在200个应征者中，只有一个人被雇佣了，他并没有解释他的理由，他只是说了以下的话：“给医生车钥匙，让他带着老人去医院，而我则留下来陪我的梦中情人一起等公车！”

每个人我认识的人都认为以上的回答是最好的，但没有一个人（包括我在内）一开始就想到。

小哲理：是否是因为我们从未想过要放弃我们手中已经拥有的优势（车钥匙）？有时，如果我们能放弃一些我们的固执，狭隘，和一些优势的话，我们可能会得到更多。

和尚与屠夫

从前有一个和尚跟一个屠夫是好朋友。和尚天天早上要起来念经，而屠夫天天要起来杀猪。为了不耽误他们早上的工作，是他们约定早上互相叫对方起床。

多年以后，和尚与屠夫相继去世了。屠夫去上天堂了，而和尚却下地狱了。

Why?

因为屠夫天天作善事，叫和尚起来念经，相反地，和尚天天叫屠夫起来杀生……

小哲理：你做的事情你认为是对的，事实上却不一定是对的。