

2013年9月 月刊 第14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

- 中远船遇袭最新进展：埃及已逮捕3人.....2
- 交通部促航运业升级 准入门槛提至5000总吨.....2
- 中国煤炭危机殃及散货船东.....3

风险管理

- 又一艘散货船沉没，镍矿石事故何时休？.....4

防损公告

- 再次警惕：船舶避免误入日照岚山养殖区.....6

案例分享

- 上诉庭确认船东有权干预运费支付.....7

走进诺亚

- 诺亚新闻.....9

哲品汇

- 倾听故事一.....10
- 倾听故事二.....10

行业资讯

中远船遇袭最新进展：埃及已逮捕3人

来源：TRADE WINDS

据报道，针对一艘中国集装箱船在苏伊士运河遇袭事件，埃及官方已逮捕3人。

路透社援引一位未透露姓名的军方人士的话称，这3个人“当时用机关枪对着一艘穿越苏伊士运河的船扫射。”

8月31日，1.005万 TEU 的 Cosco Asia（建于2007年）在运河北部遭到袭击，所幸歹徒并未得逞。

据当地安全部门的消息人士透露，运河当局曾接到身份不明的组织的威胁，称他们已将运河列为目标。

相关报道称，事后作为预警措施，埃及军方曾一度封锁运河上的一座桥。

对此，英国海事安全公司 Gulf of Aden Group Transits (GoAGT) 建议所有穿越苏伊士运河及地中海的商船“加强安全防护”。

“船长应制定计划，并据此对船员进行必要的培训；船上应安排富有经验的人员以争取宝贵时间，及时召集和保护船员，” GoAGT 表示。

与此同时，埃及政府已宣布从8月31日起，将宵禁的时间缩短。

“目前宵禁时间已从原来的晚7点至早6点，改为晚11点至早6点，” 航运代理公司 GAC 透露称。

因有海陆空同时对运河区提供巡逻防卫，苏伊士运河的交通未因宵禁而受到影响。



交通部促航运业升级 准入门槛提至 5000 总吨

来源：每日经济新闻

在航运业景气低迷的情况下，9月2日，交通部颁布《关于促进航运业转型升级健康发展的若干意见》（以下简称《意见》），鼓励老旧远洋、沿海运输船舶提前报废；提高市场准入门槛，将国内沿海省际运输经营者最低运力规模标准由2000总吨提高到5000总吨，并相应提高内河运输经营者最低运力规模标准。

业内人士指出，交通部此举对正处于困境中的航运业来讲意义重大。

《意见》提出，要淘汰老旧运输船舶，优化运力结构，调整延续老旧运输船舶和单壳油轮提前报废更新的政策至2015年12月31日，鼓励老旧远洋、沿海运输船舶提前报废。同时，对老旧船舶的淘汰改造也可以获得一定的补助。

上海国际航运研究中心航运市场分析部副主任张永峰认为，目前对于航运业来讲，“最大的困境就是运力过剩，现在老龄的船舶比较多，要加快老旧船舶拆检，在新的船型方面，技术方面，要加大新技术应用”。

中投顾问交通行业研究员蔡建明认为，延长老旧船舶与单壳油轮报废更新时限意在鼓励、支持航企拆船，淘汰并更新落后船舶，在一定程度上降低市场供给。

交通部还将提高市场准入门槛，将国内沿海省际运输经营者最低运力规模标准由2000总吨提高到5000

总吨，并相应提高内河运输经营者最低运力规模标准。

《意见》显示，航运企业的压力也将得到减轻。对于航运业的行政事业性收费，交通部表示将会严格规范，目的就是要减轻企业负担，促进企业提高竞争力。交通部表示，将会做好船舶证明签证费、油污水化验费、海事调解费行政事业性收费取消和免征的落实工作。取消“三超”船舶、特种船舶进出沿海港口护航费、船舶进出长江护航费、LNG船舶护航费等5类7项收费。同时，将收费标准与装船货物重量脱钩，根据合理成本原则，确定收费标准等。

蔡建明表示，上述税费减免等措施能给航企的经营与业绩起到积极的作用，特别是在当前航运业处于“冰川”时期的背景下，任何成本、支出的降低都十分重要。

中国煤炭危机殃及散货船东

来源：TRADE WINDS

中国煤炭业危机给了本就在逆境中求存的国内船东以沉重一击，而对涉身其中的造船商和融资行而言，日子同样不好过。

6月，热能煤价格急转直下。最近从造船业又传出消息称，部分准备接收新船的公司正为筹备船款心急如焚，可求助银行却发现，它们大多因曝险已高，纷纷表示心有余而力不足。

接下来的场面已可预见，船厂的转售船将排起一条长龙。当时盲目乐观的运营商错估形势，以致留下一批大至巴拿马型的船只成为“无主孤儿”。

据了解，广东蓝海航运就是深受其害的公司之一。该公司隶属于煤炭贸易商 - 广东蓝粤能源发展有限公司，两者的老板均为广州煤商蓝文彬。

不过，至本报截稿前暂未能通过电访联系到蓝海方面了解情况。

跟多家面临类似遭遇的船东一样，蓝海与煤商及电业公司关系密切。不同之处在于，其它船东多为国企或省级企业，而蓝海却是无依无靠的私企。其实直到去年，该公司仍十分看好未来走势。自2009年开始积极实施新造船计划以来，该公司一直未停止相关步伐，甚至去年都还在签单。不仅如此，该公司去年还通过民生金融租赁，从熔盛重工长期租入多艘巴拿马型船。

据造船数据显示，该公司在6家中国船厂共订有高达45艘新船，大小从4.8万到7.67万吨位不等。但熟悉实情的人士则称该数据不准，被大幅夸大，因为其中一些船根本从未收到定金。

旗下有19艘船在运营之中

据可靠消息人士透露，实际打造的数量应为12艘。另据主流船舶数据库显示，该公司下水运营的船共有19艘。



为该公司造船的船厂包括：南京武家嘴，浙江扬帆，中海工业（江苏），厦门，泰州口岸以及泰州三福。

其中部分订单自签单或消息传出后就一路波折不断。

例如在泰州口岸订造的10艘5.1万吨位船，据《贸易风》了解，其中确实建成的仅3艘。目前，新船业已下水，而蓝海却因无力应付船款而尚未接收，并试图通过出售山西一座煤矿的股份来为新船筹资。

另一家深陷其中的是浙江扬帆。据经纪商透露，蓝海委托建造10艘7.6万吨位的巴拿马型船，但根据《贸易风》了解到的情况，其中8艘船从未收到定金，也未开工打造。与泰州情况相同，蓝海也无力接付已经造好的2艘船。上述船只完工后被扬帆投入 Navig8 的新 Pan8 巴拿马型散货船联营池运营。

尽管蓝海等船东公司的实际订单并没有传称的那么多，但这并未降低船厂面临的违约欠款风险。因为在某些情况下，船厂会看在分期付款计划非常慷慨的面子上就开工建船。

除上述从蓝海接单的船厂，据悉可能因类似原因而遭遇交付问题的还包括澄西，黄埔，山海关以及渤海。

风险管理

又一艘散货船沉没，镍矿石事故何时休？

来源：TRADE WINDS

运载镍矿石的 Trans Summer 轮不久前在香港海域沉没，反映出镍矿石运输事故的防控措施依旧不到位；随着未来运往中国的货物量上升，镍矿石引发的悲剧还可能重演。

尽管过去两年各方不断改进测试方法，落实安全防范措施，本月仍有一艘装载镍矿石的散货船在香港海域沉没。未来，随着镍矿石贸易日益活跃，也越发引起人们对会否出现更多沉船事故的担忧。



当时，5.6824万吨位的 Trans Summer 轮（造于2012年）在香港海域躲避台风“托特”时沉没。所幸全部船员均被当地的海上救援机构救起。

该船所属船东是总部设在香港及厦门的西凌海运，目前该公司拒绝对沉船事故置评。

据当地消息人士透露，这艘几乎全新的船舶当时正从印尼运输一批镍矿石货物，之后因货物液化且重心移位，

导致船体倾斜。但上述分析未经官方证实。

为该船评级的法国 BV 船级社坚称该船不存在结构性问题，不可能因此引发事故。在发给《贸易风》的声明中它写道：“Trans Summer 轮入级法国 BV 船级社，且完全符合船级社的建造规范。我们未收到任何有关该船存在结构性缺陷或结构性问题的报告。据我们所知，该船沉没时装载的是镍矿石。本社将与船旗国全面合作调查沉船原因。”

但最令业界担心的是，多方的防控努力竟未能阻止事故发生。此前，该船投保的 UK 保赔协会，以及其它多家船东互保协会，均对此类货品多次发出警告，要求对货物的水分含量进行准确检验。

促安全防事故活动

自2010年年末起，全球接连发生6起因这类货品引发的重大沉船事故，之后，业内就此全面展开事故防范活动。镍矿石是一种容易液化的货品，并因此导致重心偏移，从而引发船舶发生灾难性倾斜。当地对这类货品的检验标准多被指不够严格，此外货主在申报水分含量时是否存在隐瞒也引发质疑。不久前《贸易风》曾报道，一家亚洲镍矿石出口商试图阻止船东对货品进行检验，并将此要求列入租约条款之中。

去年，UK 保赔协会曾向全体会员发布一项强制通知，以确保正确的检测标准能得以落实，其中就针对来自印尼及菲律宾的镍矿石货物。该保赔协会表示，如果会员从上述地区运输镍矿石产品而不予告知，则将导致保险赔付“受到损害”。

之后，它与劳氏船级社共同签发了一本名为“干散货安全运输指南”的手册，旨在让船员，船东以及运营商充分了解《国际海运固体散装货物规则》中列明的货运规范。

同时，国际干散货船东协会(INTERCARGO)也在印尼为货主举办了多场研讨会，以向他们解释镍矿石货品正确的检测标准以及安全防范措施。

可惜，尽管上述措施纷纷出台，而且年初 Harita Bauxite 轮的沉船之痛仍令人心有余悸，Trans Summer 轮又不幸步之后尘。

此外，另一些客观因素也增加人们对将来再次发生类似事故的担心。今年，面向中国的镍矿石贸易日趋活跃，货运量节节攀高；而按照以往的数据，事故的发生多与贸易量的攀涨成正比。

据船舶经纪商 Clarksons 估计，今年镍矿石货运量将飙涨 22%，至 9000 万吨。



事实上，干散运行业近年来发生的镍矿石安全事故均与贸易量突然激增有关 - 东南亚向中国的出口量已从 2009 年的 2240 万吨，翻番至 2011 年的 5440 万吨。

不锈钢市场

Clarksons 将镍矿石贸易的蓬勃高涨归因于中国不锈钢制造业的庞大需求。他指出：“尽管据悉中国镍矿石库存很高，但其进口量仍旧居高不下。”

另一个因素是，需求大增却偏逢产地大雨。印尼当地的货物经常不加遮盖，因此受雨水潮湿的影响较大。虽说夏季一般被视作“干季”，但今年印尼因受季风影响，多地均出现罕见强降雨。

自 2010 年 9 月起，因装载镍矿石而导致失事的船只包括：5.68 万吨位的 Nasco Diamond (造于 2009 年)；5 万吨位的“宏伟”轮 (造于 2001 年)；4.5 万吨位的“建福星”轮 (造于 1982 年)；5.6 万吨位的 Vinalines Queen 轮 (造于 2005 年)；5 万吨位的 Harita Bauxite 轮 (造于 1983 年)；以及看来已加入这个行列的 Trans Summer 轮。在上述事故中，共有 66 名船员不幸遇难。

防损公告

再次警惕：船舶避免误入日照岚山养殖区

作者：诺亚天泽理赔中心-尉倩倩

近些年船入养殖区的案子频频发生，据称过去一年在该海域发生的船入养殖区案超过四十件，涉案金额较大。近来，我司接到的船舶误入养殖区的案子又有增长的趋势。继我司去年发布的船舶误入日照岚山养殖区防损通告后，再次发本文提醒各位船东提高警惕，尽量避免船舶进入岚山养殖区。

一、一般船舶进入岚山养殖区有以下几个共同点：

- 1、该区域养殖户基本都持有连云港市赣榆县颁发的海域使用权证和养殖证，可初步认定该区域养殖户拥有合法养殖权。
- 2、养殖区紧贴岚山港航道布设，离航道最近距离仅几十米，且绝大部分养殖区未设置可以辨识的警示标志。而今年开始，有合法养殖证的养殖区已经遍布航道周边，船舶一旦偏离航道，就闯进了养殖区。
- 3、船方都配备了最新的海图，但海图未有清晰标识出养殖区具体位置，海图中仅仅有“注意养殖区、严格按照航道行进”的警告。
- 4、发生时间来看，事故多发生在天黑能见度低的情况，如傍晚或天刚亮，这个时间段能见度低，船员也正属于交班的疲劳期，易疏于瞭望。
- 5、事故发生后，一般流程为：养殖户聘请律师向船东提出巨额索赔并要求担保，保险人一边同对方律师商谈降低担保金额，同时派律师和检验师联合对方对现场勘验，对方拿到担保后放船，之后对方会提出正式索赔，递交的证据通常有：海域使用权证、养殖证、航迹、对方的损失评估报告。
- 6、今年之前海事局不愿介入调查，自今年开始，一旦有船进入养殖区，日照海事局即采取扣船等积极手段介入处理。同时，在日照海事局网站上查到过去一年连续发布四次有关养殖区的航行通告。
- 7、一些养殖户已经在多个案件中出现，不排除存在重复索赔的可能性。

二、该区域近二十年来船入养殖区案层出不穷，其背后有深厚的历史背景。

苏鲁海域分歧由来已久，尤以“苏鲁前三岛之争”为甚，有兴趣的朋友可以搜索一下。为了解决争端，在新世纪初，国家对全国海域进行勘验划界，在划界时，以平岛—日照为界，将该界限以北水域归山东管辖，界限以南水域归江苏管辖。而唯独属于山东省日照市的岚山港被划入了江苏连云港水域。该水域物产丰富，尤以海虹（Sea Mussel）著名，当地许多岚山养殖户为了养殖海虹等养殖物，向日照渔业局申请养殖两证。然而，该海域由于属于连云港，日照渔业局无权管辖。另外，日照—岚山港是山东省重点发展的港区，海事部门亦不希望过多的养殖区影响航道通行安全，对岚山养殖户不予支持。这些岚山渔民便纷纷向有海域管辖权的江苏渔业局申请两证，并得到连云港赣榆县渔业局大力支持。连云港和日照—岚山港在该海域都想扩大自己的影响力，然而由于勘界的争端，许多山东岚山的渔民不得不到江苏连云港赣榆县渔业局申请到两证，在该片海域成片地设立养殖区，该区域主要集中在一号、二号锚地及航道南北两侧，养殖区域之大将岚山港航道限缩在狭小的范围之内，许多养殖区与岚山港航道距离不到一公里，对航行安全造成了很大的威胁，而



岚山港也被列为了不安全港，这对岚山港造成了很大的负面影响。

由于复杂的历史原因和背后的经济争端，导致该水域权责不明，继而成为这些船入养殖区的案件层出不穷的根本原因。作为日照岚山海事局，没有权力将不属于其管辖水域的养殖区标注在海图上，标注养殖区，一是越权行为，二则是承认该养殖区的合法性；另外，出了事故，海事局只能管到船舶和港口狭窄的航道安全，对于此类案件基本上都是作为主动方的船方负有主要责任，海事局一旦立案，就要调查出结论，然后必须根据海上海事行政法规对船舶进行处罚。依海事局的逻辑，管也不是，不管也不是，出了案件最好私下解决。海事局唯一能做的，一是定期发布航行警告，二是通过 VTS 给船舶导航。但这两个行为只是海事局的公共服务项目，不属于行政指令。对船舶根据航行警告和 VTS 的指路而进入养殖区的案件，海事局不负责。

面对这样复杂的僵局，日照海事局在2010年在《中国水运》杂志中发表了文章《船舶误入海上养殖区成因及预防措施》。该文章再次要求船方严格要求航行通告、航道进出港，同时要求船方配备最新海图、了解港区最新动态、加强瞭望、在恶劣天气加强值班、保持警惕等。

三、船方义务

- 1、船舶必须持有有效证书；
- 2、船舶必须适航；
- 3、船长、船员有合法资质；
- 4、船舶必须遵守相关海上交通安全的规定、要求；
- 5、船舶必须严格按照海图、海事局要求在航道行驶；
- 6、船舶应具备最新的海图、航行警告等相关资料；
- 7、船员要注意合理瞭望。



四、总结

船舶进岚山港时要尽量避免进入养殖区，作为船方来讲，首先要更新海图、敦促代理更新信息、关注海事局网站、向港方取得信息；其次航行中要严格按照航路行使，加强瞭望。

案例分享

上诉庭确认船东有权干预运费支付

摘自英士律师事务所2013年7月航运电子通讯

英国商事法院在对The Bulk Chile一案进行审理时，判决船东有权收取提单项下的运费且可以依据租约的规定留置转租运费，而这个权利与收取提单项下运费的权利是分开的。现上诉庭支持了英国商事法院的一审判决。主流观点仍认为，对转租运费的留置是以质押(charge)为形式的一种担保；某些国家或地区的法律可能会要求船东在租家破产时对该留置权进行登记方生效。值得注意这种质押权利在英国也是可以登记，而且英国法下关于质押登记的规定自2013年4月6日开始有一些变化。

案件事实情况

DBHH（船东）将船舶期租给KLC，KLC之后又转租（期租）给Fayette。两份期租合同都是NYPE格式合同，第18条均规定“就本租船合同下租家尚未支付的款项，船东对所有货物及所有转租运费享有留置权”。

Fayette又将船舶转租（程租）给了Metinvest。之后KLC未能支付租金，因此DBHH分别向Fayette及Metinvest发出通知，要求他们将“租船合同、提单或其他运输合同”项下运费或租金直接支付给船东。

之后，船东就一批货物签发提单，提单上载明“运费按[程租合同]支付”及“运费预付”，尽管运费实际上尚未支付。提单是船东提单，发货人是Metinvest。之后Metinvest将运费支付给了Fayette。DBHH因此提出索赔，索赔依据为提单及租船合同下的留置权。



商事法院的判决

Andrew Smith 法官认为DBHH有权要求Metinvest向它支付提单项下的运费。该权利独立于DBHH享有的租约18条的权利，且可以在运费被支付前任何时间行使。

租约18条规定，对应支付给KLC的“所有转租运费”可作为DBHH的担保。该担保是通过以质押(charge)的方式转让权利(assignment)来实现。KLC和Fayette之间的租约包含同样一个条款(18条)，这个条款实质上给了KLC担保权益，即KLC有权收取Fayette在航次租船合同下有权收取的运费。换句话说，Fayette将收取程租合同下运费的权利作为担保，转让给KLC，而KLC又将该担保转让给了DBHH。由于在Metinvest支付运费之前，DBHH已经发出了通知，这些通知构成一个要求对方支付提单项下的运费的有效要求。由于KLC违约，该等通知也是有效行使租约合同项下的针对对应支付给KLC的“所有转租运费”的留置权。因此，Metinvest有义务将运费支付给DBHH。Metinvest将运费支付给Fayette则并未完成该等义务。

上诉庭的判决

上诉庭支持一审法官的判决，即DBHH有权要求将提单项下的运费直接支付给它。由于该提单是船东提单，它证明了DBHH和Metinvest之间的合同关系，即使该提单是依据Fayette和Metinvest之间的程租合同签发的，也不影响DBHH和Metinvest之间的合同关系。DBHH及Metinvest是提单合同仅有的两个当事方，而DBHH有权收取提单项下的运费。

提单上载明“运费按[程租合同]支付”表明Fayette被指定为代理来代表DBHH收取运费。作为提单下的承运人，DBHH有权通知Metinvest说该指定已取消，并要求Metinvest将运费直接支付给DBHH。由于Metinvest本身就是发货人，即使提单上载明是“运费预付”，这也不会影响Metinvest的责任。“运费预付”不足以证明Metinvest没有责任支付运费，特别是他们明知运费还没有支付。

法院判决认为，如果船东介入收取运费，那么船东应当将该运费超过原租船合同下尚未支付的租金的部分返还给相关方。法院也注意到破产将增加案件的复杂性。但法院很肯定地认为，这些复杂性不应影响船东收取运费的权利，而且该权利可能恰好就是破产案件时船东最需要的。与租约项下对转租运费的留置权不同，DBHH介入提单下运费支付的权利并不取决于KLC是否违约。这个观点会不会造成船东由此经常性介入运费支付呢？法院对此并不担心，因为法院认为实践中不大可能会发生这种情况。法院还考虑到，如果租家没有违约，租家可能会有权利抗辩船东要求直接将运费支付给自己的权利，理由是：船东已经同意将收取运费的权利转让给租家。

DBHH向Metinvest发出的通知足够使船东有权利收取提单项下的运费。这些通知发出的时候Metinvest还没有支付运费，且这些通知明确告知了Metinvest可能被要求支付两次运费的风险。通知早于提单签发并不是关键问题。

对租约下转租运费留置权的登记

Andrew Smith法官在判决中指出，租约下对转租运费的留置权是通过质押(charge)方式转让权利(assignment)来实现的一种担保。上诉庭没有对该观点作出任何评论。这个观点似乎代表了英国法现在的立场，同时也与最近的一个案例(The Western Moscow [2012] EWHC 1224)的观点一致。

这些案例进一步表明，如果期租合同的租家是一家英国注册的公司，对转租租金或者转租运费的留置权或许需要经登记方可有效对抗租家的清算人、破产管理人及/或债权人。如果其他索赔人对租家的资产享有其他形式的担保，或许会产生这些索赔人之间谁应优先享有运费所代表的金额的权利。如果船东没有对留置权进行登记，那么这可能意味着该留置权是无效的，从而使船东成为租家无担保的债权人之一。

新登记规则

对英国公司的资产设置质押的登记时限是自该质押权成立之日起21天内。主流观点认为该等质押权由期租合同设置，因此必须在签订租约合同后的21天对该担保权利进行登记。

英国法关于质押登记规定的修改于2013年4月6日生效。新规则适用于所有质押登记申请，即使该质押是在2013年4月6日之前设立的。登记的期限仍是21天。然而，出质人（即租家）不再有义务对该质押进行登记—即该登记是自愿的，所以质押权人（即船东）就需要尽力保证质押已登记。

新规则规定对质押进行登记需要发给公司注册处质押明细，连同经认证设立质押的文件（即租约）副本和登记费。经适当登记的对转租运费的留置权可以对抗租家的清算人、破产管理人及债权人，也可以使船东对转租运费享有优先受偿的权利。

新规则适用于任何时间在英国注册的租家，而无论该公司的资产位于哪里。该规则并不要求海外公司对其资产上设有的质押进行登记，即使该资产是位于英国。然而，如果船东希望保证对转租租金或转租运费的留置权有效，那么他应该核实其他相关的管辖区是否有类似的要求。

评论

从上诉庭在 The Bulk Chile 一案的判决中可以清楚地看出，如果涉及的提单是船东提单且转租租家是发货人，船东可以有权直接要求发货人向他支付提单项下的运费。因此，如果期租的租家违约且船东也能够使用这种救济方式，那么要求发货人直接支付提单项下的运费比行使对转租运费的留置权会相对简单一点而本案没有明确的是如果船东要面对来自清算人、破产管理人、破产程序中的受托人（第11章的破产情形）及或期租租家的其他债权人的索赔，那么此时船东还能否保持对提单项下运费的优先受偿权。因此，如果船东希望对转租运费及转租租金设立留置权，应尽力保证该留置权在租约链上的各个租约下均有规定，且也得到了适当登记（若有必要）。

走进诺亚

※ 福建省船员服务行业协会于2013年5月就福建省海员意外险统保项目对保险经纪人和保险人进行了公开招标。经过激烈角逐，诺亚天泽保险经纪（上海）有限公司凭借专注海上保险的背景特点、专业系统的服务团队、“高效周到”的服务案例阐述，获得评委会的高度认可，从十余家投标单位中脱颖而出，被确定为福建省船员意外伤害保险统保项目的保险经纪人。从2013年7月起福建船员协会各会员单位外派海员的境外人身意外伤害保险均通过诺亚天泽保险经纪（上海）有限公司安排投保。



福建省船员意外伤害保险统保方案在推进过程中，得到了福建省海事局和地方领导的高度关注和大力支持。这是全国首次由船员服务行业协会牵头组织的外派海员意外险统保项目，也是首次在船员保险中以招标方式首先确定保险经纪人再议定保险方案和保险公司。

※ 2013年8月22日，应诺亚天泽保险经纪之邀，太阳联合保险（中国）有限公司派代表赴青岛举办了一场公益性的货运险讲座。来自青岛各大国际贸易公司、物流公司、船务公司的代表近40人参加了此次讲座。太阳联合保险中国区副总经理赵亦斌先生及其水险负责人顾伟先生分别介绍了太阳联合保险的历史和现状、货运险的综述以及货运险理赔方面应注意的事项，并与参会嘉宾进行了积极互动，就货运险事宜进行了深入探讨，受到参会嘉宾的高度认可。太阳联合保险是全球水险业务规模最大的一家国际性保险公司，服务网络遍布各大港口。本次货运险讲座旨在为严冬之下的贸易行业送去一缕春风，鼓励贸易从业人员对出口业务采取 CIF 贸易方式，通过给贸易行业较低的保险费成本，来为国际贸易行业获取利润增长点。

哲品汇

倾听是一种能力，一种态度，一种习惯。希望能通过下面的两则小故事让我们慢下来学会倾听。



故事一

一位母亲问她五岁的儿子：“如果妈妈和你一起出去玩，我们渴了，又没带水，而你的小书包里恰巧有两个苹果，你会怎么做呢？”儿子歪着脑袋想了一会儿，说：“我会把两个苹果都咬一口。”可想而知，那位母亲有多么的失望。她本想像别的父母一样，对孩子训斥一番，然后再教孩子怎样做，可就在话即将说出口那一刻，她忽然改变了主意。

母亲摸摸儿子的小脸，温柔地问：“能告诉妈妈，你为什么要这样做吗？”儿子眨眨眼睛，一脸的童真：“因为...因为我想把最甜的一个给妈妈！”霎时，母亲的眼里充满了泪花！我们都为那位母亲庆幸，因为她对儿子的宽容和信任，使她感受到了儿子的爱。我们也为男孩庆幸，他纯真而善良的流露，是因为母亲给了他把话说完的机会。

【即使最爱的家人之间都会有误解，说明沟通、解释可以让爱传达的清楚明白。爱一直都在，可说不出来，看不明白，而沟通、倾听、等待、耐心让爱展露真实的面貌。给爱一个机会，从更多沟通开始。】

故事二

父亲在洗车，儿子拿起小石头在车门上划起来。

父亲见此大怒，拿起扳手就打了下去，后来儿子被送到医院，证实手指骨折。

面对父亲，儿子轻声说道：爸爸，手指会好的，不要担心了。

父亲内心无比自责，一怒之下，冲回去要把自己的汽车给砸了。他看见儿子划的痕迹：爸爸，我爱你。

【有些事是否在看清楚、想明白之后再决定更好呢】