

2013年12月 月刊 第17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](mailto:service@tnzconsult.com)  
[www.tnzconsult.com](http://www.tnzconsult.com)

# 诺亚之风

## 目 录

### 行业资讯

- 全球10月钢铁产量增加 预示行业成长前景好转.....2
- 山东海运临阵倒戈，中远却“已无回头路可走”.....2
- 秦皇岛港煤炭库存持续下降 创5月以来最低值.....3
- 中海发展光船租入散货新船.....3

### 风险管理

- 2014保险年度国际保赔协会续保普调信息(一).....4

### 案例分享

- 英国法院对租约中“船舶污底”争议裁判的新发展.....5

### 走进诺亚

- 诺亚新闻.....7

### 职场人生

- 三点助你提高职场竞争力.....8

## 行业资讯

### 全球10月钢铁产量增加 预示行业成长前景好转

来源:路透社

路透伦敦 11 月 20 日 - 国际钢铁协会的数据显示, 发达经济体产量增长推动全球钢铁生产增加, 反映出该行业的信心好转。

近几个月, 由于需求略微改善, 钢铁产量和价格双双上扬。这鼓舞生产商补充库存, 尽管该行业仍受到供应过剩的困扰。

国际钢铁协会周三发布数据称, 全球 10 月钢铁产量较去年同期增长 6.6% 至 1.34 亿吨。评级机构穆迪也上调了对欧洲钢铁业的展望。

9 月时的产量同比增长 6.1%。

北美、欧洲和日本的大型钢铁生产商产量增长加快, 而最大生产国中国有所减速, 不过基数很高。

日本 10 月钢铁产量增长 7.7%, 高于前月的增幅 5.5%。日本是全球第二大钢铁生产国。

中国 10 月钢铁产量为 6,510 万吨, 较去年 10 月增长 9.2%, 略低于 9 月的 6,550 万吨。中国是钢铁的最大生产国和消费国。

中国钢铁供应远超消费量, 而且很多专家预计这一趋势还将持续。

“中国似乎将继续过量生产钢铁,” Meps 钢铁分析师 Jeremy Platts 表示。

“在需求方面, 有的人希望三中全会能带来好消息, 但近期没有什么变化, 需求不会受到特别提振。”

北美地区 10 月钢铁产量增长 6.6%, 较 9 月增速翻番。

欧盟今年初大力控制钢铁生产, 但产量同样增长: 10 月增 4%, 高于 9 月 0.3% 的增幅。

穆迪周三将欧洲钢铁业的展望上调为“稳定”, 指出市场预期该地区经济小幅增长, 且汽车销售和建材业料有改善。



### 山东海运临阵倒戈, 中远却“已无回头路可走”

来源: TradeWinds

在拓展中国市场的战役中, 淡水河谷 (Vale) 扮演的主要角色并非船东, 而是全球铁矿石分销商 - 至于它的船队, 仅仅是其打造的分销网络的一部分。

观察人士指出, 接下来若再有这家巴西公司将旗下超大矿砂船 (Valemax) 脱手的交易, 很可能会类似于它与山东海运达成的协议 - 即与有地方政府背景的企业签署多方协议, 其中可能涉及国内船东与钢铁制造商、国内或国际码头运营商、地方港口管理局, 甚至包括当地的其它工业企业。为建立这类联盟, Vale 显然煞费苦心。其实, 当它 4 月份突破禁令, 在连云港悄悄卸载 40.2 万吨位的非满载 Vale Malaysia 轮 (造于 2012 年) 时, 这番心思就已经不言而喻。

目前, 有兴趣配合这类联盟的港口估计至少有 3 家, 它们都是业内熟知有能力接纳 40 万吨级船的港口: 大连港 - 在中国政府以安全顾虑为由, 禁止 30 万吨级以上船靠港之前, 该港曾在 2011 年 12 月接纳 Vale

旗下 38.8 万吨位的 Berge Everest 轮（造于 2011 年）；董家口港 - 隶属青岛管辖，地处该城市沿岸；以及舟山群岛的马迹山港。



不过，还有几家中国港口也在酝酿这方面的计划。比如扩张力度颇大的连云港 - 近年来它加紧为新的干散运项目征收土地，并开始逐步增加泊位及水道的吃水深度。此外，据称华北的曹妃甸港、鲅鱼圈港及日照港，华东的宁波港，以及靠近越南边境的防城港，也均渴望跻身有能力接纳大型干散货船的港口行列。

值得一提的是，Vale 旗下 35 艘 Valemax 船均根据相应的主要装卸港、省份及国家的名称命名，而中国“有幸”入选的港口包括曹妃甸港，大连港，董家口港，马迹山港以及青岛港。

### 秦皇岛港煤炭库存持续下降 创5月以来最低值

来源：中国煤炭网

从秦皇岛煤炭网了解到，截至 21 日，秦皇岛港煤炭库存降至 504 万吨，进一步逼近 500 万吨大关，创下自今年 5 月初以来的最低值。

秦皇岛煤炭网数据显示，截至 11 月 21 日，秦皇岛港煤炭库存降至 504 万吨，6 天下降 67 万吨，在大秦线检修结束后煤炭供应恢复的同时，库存持续下降，为今年以来的第四低值。

10 月 28 日大秦线检修之后，煤炭发运量恢复到了此前每天近 130 万吨的正常水平，日均提高了 25 万吨左右，但是由于待装煤炭船舶较多，秦皇岛等主要煤炭发运港口调出量持续增加。

进入 11 月份后，秦皇岛港煤炭调出量保持在日均 70 万吨水平以上，19 日秦皇岛港煤炭调出量达到 82.8 万吨，创下近 8 个月以来的高值后，20 日调出量达到 79.4 万吨。

煤炭行业专家李学刚表示，目前秦皇岛等主要煤炭发运港口锚地待装煤炭船舶数量继续维持在较高水平，11 月秦皇岛港锚地待装煤炭的船舶日均高达 150 艘，而在今年 7、8 月份曾经较长时间维持在不足 30 艘。

一位煤炭行业专家表示，当前下游消费企业对煤炭需求增加，煤炭市场持续转暖等因素支撑下，秦皇岛等环渤海地区动力煤交易价格在短期内维持上涨格局。

### 中海发展光船租入散货新船

来源：中国船舶网

中海发展（CSDC）近日签署光租协议，从而将 2 艘散货新船纳入船队经营。

该公司旗下的中海散运 (CS Bulk) 已租入刚下水不久的 2 艘新船 - 3.5 万吨级的“青峰岭”轮和“石龙岭”轮，租期为 3 年，至 2016 年 11 月。

它将为此向同属中海集团旗下的兄弟公司 - 大连海运支付每船每年 1215 万人民币 (约合 205 万美元) 的租金，也即每天约 5,600 美元。

中海发展称，它需要这两艘船来“维持在油品和散货运业务领域取得的稳定增长。”



这份租约“预计能让集团提高国内外运输能力，以及在国内外散运市场的市场份额。”

## 风险管理

### 2014 保险年度国际保赔协会续保普调信息 (一)

近期，国际保赔协会各成员陆续公布了2014年2月20日的续保普调比例，具体请参阅以下表格：

Club	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
American	10%	20%	29%	0%	2%	5%	10%	10%
Britannia	5%	15%	12.5%	5%	5%	5%	12.5%	2.5%
Gard	5%	10%	15%	0%	0%	5%	5%	5%
London	7.5%	17.5%	15%	5%	5%	5%	12.5%	10%
North of England	7.5%	17.5%	17.5%	5%	3%	5%	15%	7.5%
Skuld	2.5%	7.5%	15%	5%	0%	0%	0%	0%
Standard	5%	15%	15%	3%	3.5%	5%	7.5%	12.5%
Steamship	9%	15%	18%	5%	0%	5%	7.5%	10%
Swedish	7.5%	15%	15%	2.5%	2.5%	5%	7.5%	7.5%
UK	7.5%	17.5%	12.5%	5%	5%	3%	7.5%	10%
West of England	5%	15%	10%	5%	5%	5%	7.5%	7.5%
Japan	10%	20%	21.1%	12.5%	10%	3%		7.5%
Shipowners	5%	20%	10%	5%	0%	0%	5%	5%

\*虽然 Skuld 宣布其2014保险年度的续保普调比例为0，但他们将根据各船队的具体情况及赔付记录进行相应调整。

目前，虽然这十三家国际保赔协会拥有的自由储备金总额已达到 USD40 亿，但已公布的续保普调比例显示，在上调再保成本之前，这些协会还有 USD2.25 亿~USD2.5 亿的保费缺口。

关于再保成本，据我们了解，随着“Costa Concordia”轮案件的预估损失金额提高至约 USD14亿，之前各方对于再保成本可能大幅上涨的担心变成了现实。有关再保成本上调的具体额度将在2014年1月宣布，届时目前的再保合同极有可能还会有以下两方面的调整：

- 各协会（尤其是大协会）将在目前 USD900万的基础上寻求进一步上调自留额；
- 2. 四种主要船型（clean tanker, crude tanker, dry cargo, passenger ship）的格局可能会发生改变；目前正在讨论将集装箱船从散货船中分离出来，甚至将游艇从渡轮中脱离出来。

我们将密切关注各国际保赔协会的续保动态，随时更新相关信息。

## 案例分享

### 英国法院对租约中“船舶污底”争议裁判的新发展

摘自 INCE & CO 2013 年 11 月航运电子通讯

期租租约纠纷经常涉及到船舶在租船人的调度下驶往和停留在某些港口时，会产生船体污底的情况。通常情况下，船东都会根据 NYPE 第 8 条的默示赔偿条款向租船人索求清理船舶污底的费用。如果必须通过仲裁解决，一般会预计船东的主张会得到仲裁庭的支持。但是通过最近的案例分析，情况有了新的变化。船东如果想要达到目的，则要做好严格的事实上和条件上的准备。INCE & CO 2013 年 11 月的航运电子通讯刊登了相关案例和评述，特提示给船东公司，以供参考。（诺亚天泽保险经纪，刘卫东）



期租合同通常会允许船舶在“协会保证区域限制”（“IWL”）内自由营运。这会允许租家指示船舶到某些港口，虽然这意味着如果船舶在港口停留时间较长，可能存在船体受污损的风险。在某些地区，船舶可能要等一到两周或者有时甚至三周才能靠泊 - 这样船体水下部分污损的现象就很常见。

船东当然希望租家承担船体清洁费用，并承担由此造成的船舶性能下降的风险。在某伦敦仲裁 24/05 号裁决中，依据 NYPE 第 8 条的默示赔偿条款，就船舶在三个巴西港口停泊 14 天导致的船体污损，船东成功向租家追回了相关的清洁费用。

然而，以下两个英国法院判决使得这个问题现在似乎不是那么明确了。

#### The Kitsa [2005]案

Kitsa 轮被期租出去 7 至 9 个月，租约为 NYPE 格式。租约允许船舶在 IWL 范围内自由营运。该船在印度的维萨克停留了 22 天，等候卸货（煤炭）。期间船体受到污损，导致船舶性能下降。船东依据第 8 条的默示赔偿条款向租家索赔清洁费用。

仲裁庭驳回了船东的请求。依据 The Island Archon [1993]一案，尽管广义来说，船东承担的费用或许可以被视为是租家合法指示所引起的，但如果该费用是基于船东订约时所同意承担的风险而产生的，那么租家对此就没有默示的赔偿义务。仲裁庭认为：

租家指示船舶在维萨克停靠是正常的租船服务的一部分，在维萨克等候 22 天是在该船船东合理的预料

之内，由此导致的船体污损的风险在签订租约时也是可以预料的。

鉴于此，船东依照租约履行对船舶的维护义务（船体清洁），并默示同意承担该清洁风险和费用（正常的营运费用），因而这排除了租家的默示赔偿义务。

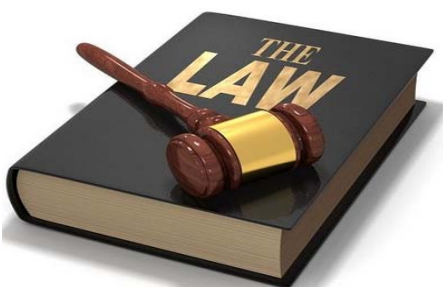
当然也有例外。例如，如果船体污损的风险是未知的，或者引起污损的延误是由于和船东无关的货物纠纷，那么船体污损就不会是订约时船东所同意承担的风险，这样的话，依据第 8 条默示的赔偿条款船东就可进行索赔。

船东上诉后，法院认为应该维持仲裁裁决，理由是，就某个依据默示赔偿义务条款的索赔而言，应该由仲裁庭决定船东所默示承担的风险是什么。

### The Pamphilos [2002]案

该案中，Pamphilos 轮按照某 NYPE 格式租约要求，履行从塞佩蒂巴（巴西）到布加斯（保加利亚）的航次，车载货物为铁矿石。

该船船体在四个月之前进行过油漆。船舶在塞佩蒂巴锚地停靠了 21 天等候靠泊指示，而在进入泊位后又等了 3 天。在此期间船舶水下部分受到了污损。船东索赔要求：（1）租家退回因为船舶在履行航次时的性能不佳而扣减的租金（船东的理由是租家无权扣减租金，因为船东已经遵守了租约项下维持船舶、使船舶适航、合理装备船舶的义务）；及（2）租家赔偿船体清洁费用（理由是租家没有按照第 4 条规定以“相似的良好状态”交还船舶）。



仲裁庭支持了船东的第一个主张，理由是船舶性能不佳是船体污损的结果，但驳回了船东的第二个主张。

在对仲裁庭上述裁决进行上诉后，法院支持了仲裁庭对船东第二个主张的裁定，理由是对船东来说，船体污损是一种固有的行业风险，可作为第 4 条规定的“正常磨损”（而船东需要承担相关的费用），除非污损的原因是由于某个非正常的事件 - 例如由于在船舶刚进过干坞之后由于遵守租家的指示而很快又遭受船体严重污损。

### BIMCO 2013 期租租约船体污损条款

鉴于以上内容，期租租约通常会加入某些条款，规定如果在港口的等待时间过长，则由租家负责清理船体并承担相应的时间和费用。在征询了行业代表及船漆生产商的意见之后，BIMCO 推出了自己的条款，规定：

如果船舶在热带或非热带水域“在某地、锚地及/或泊位停留时间或来回移动时间的总和”超过 15 天（或者约定的其他时间），则对该船的性能保证将中断，并取决于进行一次水下检验的结果，任何一方均可要求水下检验。该检验将由双方共同安排，但风险、费用及时间由租家承担。

在检验之后，如果任何一方要求水下清洁船体，则租家必须和船东进行协商后进行此安排，船体的清洁必须按照船体油漆生产商的指引且在船长的监督下进行。相关的风险、费用和时间由租家承担。如果条件不允许进行船体清洁，或者在检验进行地无法进行清洁，又或者租家推迟船体清洁，船舶的性能保证将持续中断直到船体清洁完成。如果船东拒绝进行船体清洁（尽管具备了适当的设备、设施），船舶的性能保证将重新恢复。

船体清洁必须在还船前进行。然而，如果租家无法在还船前进行船体清洁，则双方将就船东进行船体清洁的成本约定支付一次性费用。

如果租家能够证明船舶的性能仍在保证范围内（尽管有上述第1段的延长等待的情况），船舶的性能保证将会重新恢复，而租家的检验/清洁的义务也不再适用。

## 评论

整体来说，BIMCO 条款是比较明确的，也似乎在租家和船东之间达到了很好的平衡。船东会乐意接受 15 天的默示期（这比目前租约条款中规定的期限要短）。不过 BIMCO 在解释该条款的通告中敦促当事人在确定这个期间时考虑以下因素：（1）航行区域/限制；（2）船体油漆的质量/类型及船漆制造商何时提及船漆的性能开始受影响；及（3）频繁/过度的清洁导致船漆的性能降低。



然而，如果船舶在两个或多个不同的港口逗留的时间超过了 15 天，该条款并没有提到说会适用这种情况。它只是提到在“某个地方”（单数）停留超过 15 天，且该条款提到的“合计时间”应该是指船舶在某港口的锚地停留的时间加上在泊位停留的时间以及在两者之间来回移动的时间。因此，如果某船舶在 A 港口停留了 10 天及在邻近的 B 港口停留了 6 天，该条款似乎不适用。

而且，如果船舶停留不超过 15 天而导致了船体污损，该条款同样不适用。船东维护船舶的义务开始适用 - 要求船东在最早、最合理的时间内清理船体，但并不是说仅仅因为该条款不适用所以船东须对船舶性能下降负责。然而，为明确起见，条款最好还是写明这一点。

最后，和它的“减速条款（期租租约）”相似的是，BIMCO 的上述条款并没有对由减速引起的船体污损问题作出规定。如果船漆要求船舶保持一个最低速度来维持其性能，那么这个问题将如何解决尚不明确。

## 走进诺亚

※ 诺亚自成立至今，走过了近 10 年的辉煌历程，诺亚走过的每一天都离不开全体员工的共同努力。为共同分享诺亚人记忆深处最动人的情感，充分展示诺亚 10 年的辉煌历程，一起展望美好的未来，公司开展了“诺亚十周年庆”系列活动之主题征文比赛，活动一经启动，便收到众多优秀稿件，肺腑之情溢于言表。至此评选已圆满结束，此次活动共评选出一等奖 1 名，二等奖 2 名，三等奖 2 名。本期将一等奖作品（鉴于篇幅，有删节）予以刊登，供大家赏读

### 《诺亚赋》

作者：诺亚天泽业管中心 刘慧

二零零三癸未羊年，经济建设大潮如火如荼，诺亚应运而生，时称信和海事。二零零六丙戌狗年，改弦更张，革故鼎新，诺亚立而并信和，明烛天南，紫气东来，扶摇直上，成就顾问专家。白驹过隙，倏忽双秋，



诺亚扎根上海、福州和大连，立志光耀九州。次年韩资注入，中外合力，其利断金。今之诺亚，又名诺亚天泽，迁徙总部于沪，坐拥繁华，旖旎风光。辛卯兔年，姊妹相随，天泽顾问降香岛，黄金之城伴成长。纵春夏秋冬之变，专业诚信永不悔，任东西南北之往，高效周到牢记心。

天地恢弘一瞬间，责任义务立心间。古今中外重博贤，诺亚大义再上演。所谓公司，非谓有利润之谓也，有人才之谓也。看我诺亚，精英荟萃，藏龙卧虎。年长者，不吝赐教；年幼者，学而不厌，鸿儒俊彦均接踵连绕。学之有道效前辈，前辈无私启后昆，和睦相处，团结友爱，其乐融融。闲暇之时，养花育草，广播体操，瑜伽健身，旅游拓展，流连忘返，乐不思蜀。航运论坛，统保竞标，实习基地，无不见证十年风雨历程。

举凡诺亚人，学于兹，立于兹，沐浴春之晨曦，抚捋夏之赤日，肩披秋之冷霜，贯衔冬之彻寒。天道酬勤，厚德载物。谦逊以明理不怠，敦行以稳健不尤。

岁月辉煌，历史沧桑，河清海晏，人和政通。国有长忧，人有远虑，空谈误国，实干兴邦。齐心协力，铸就辉煌，舍我其谁！奋发图强，兴我诺亚，舍我谁当！

噫唏嘘，十年一轮回，从此再出发，且看诺亚天泽崛起日，就在今朝！

时维深秋，方诺亚十岁之时，小女稍有顿悟，遂作斯赋。公元二零一三年十一月十一日。

※ 2013年11月25日-29日，Navigators Insurance P&I的承保经理 Simon Collins 和理赔经理 Michelle A Smalley 分别到我司上海及青岛分公司拜访。Navigators Insurance P&I 主要为中小型船舶提供保赔险服务，收取固定保费。其标准普尔评级为 A (Strong)，与我司一直保持良好的业务合作关系，两位负责人此行的主要目的是就现有业务进行探讨，并深化双方合作。11月29日下午，双方首先就目前业务、案件等一系列保险事宜进行了详细的交流和讨论，取得了非常好的效果。随后，也就未来的进一步合作进行了深入探讨，并达成了一致。



## 职场人生

### 三点助你提高职场竞争力

无论在何种处境之下，优胜劣汰的道理恒久不变。尤其在当下社会这样一个急需高素质、高学历以及高能力人才的社会中，对于职场人而言，具备某种竞争力更是显得相当重要。

什么是职场竞争力？

职场竞争力，就是在职场中与他人相比，你所具备的优势及长处。

如何提高职场竞争力？

**首先，在工作中，在你考虑如何做一件事之前，你要先弄明白你做的是做什么。**

我们总是一步就跳到思虑该如何执行工作，这种倾向产生了几问题：我们也许并不明确我们要做的是做什么，为什么我们要执行它或者完成有多大的可能性。跳过细节，直接就开始去做是行不通的，并且可能会束缚我们。新的一年，记得要先明确每一个你想要实现的想法，并确定这个想法背后更大的目标是什么，然后再开始着手去做。重要的不是你做什么，而是为什么你要去做。

**第二，要有目标，每天至少花一刻钟的时间去想想比你的“待办事项”更长远的目标。**

这是决定性的一点。我认为这件事应该在每天早上完成，但是对于少数人来说，也许最有效的是在晚上做这件事，为第二天早上做好准备。你现在有什么长远的目标？一年以后回顾现在，你会因为自己接下来的一天做了什么而感到庆幸？若从十年之后回顾呢？为了实现你的这些目标，有什么大事项需要完成？

我们每年付出的努力总量反映了我们问自己这些问题的严格程度。每天花几分钟的时间问这些问题。也许并非每个问题你都能想出答案，但在这个过程中你会做出更聪明的选择，并更快的走过那些小的挫折。对于我来说，工作日开始前花五分钟向自己提问，加上晚间写博客是帮助我跳出每天的待办事项并认真思考最重要的事情是什么的有效方式。你想要用什么方式来让这种反思变成常规行为呢？

**第三，要有好人缘，想想什么事情能够让你的同事凝聚在一起，而不是自己能从中得到什么。**

世界上最好的工作环境有一些共同之处，那就是同事们共享集体的发展前景，他们会为彼此做任何事。相比于弱肉强食的残酷竞争环境，我更偏爱的是这种环境，因为它对于我和我的组织来说都更有益。试着去建立这种友爱的环境，找出你和同事们都想要的东西是什么。在这个过程中，建立信任，及时肯定他人的成绩，为了集体更大的利益牺牲一些个人的小利。

如果你是管理者，你需要在你的上下级之间传达信息，用无私的态度面对这件事，不要试图抢占别人的功劳。最后，这是让每个人都收获成就和快乐的最快的方法。

