

2014年4月 月刊 第21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

- 中海集团收购马士基比利时泽布吕赫码头股权.....2
- 中国焦炭出口回升势头明显加快.....2
- 国际海事局：船东小心被下套骗钱.....3
- 大新华1艘30.5万吨级VLCC遭沙钢扣押.....3

### 风险管理

- 如何做好接新船工作.....4

### 案例分享

- 船舶碰撞他人财产(FFO)的侵权赔偿纷争的新发展.....6

### 走进诺亚

- 诺亚新闻.....8

### 职场人生

- 公司就是你的船.....8

## 行业资讯

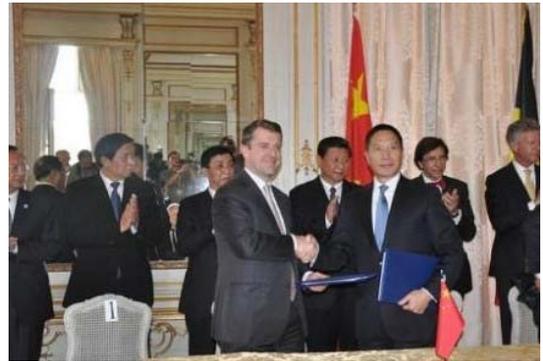
### 中海集团收购马士基比利时泽布吕赫码头股权

来源：国际船舶网

据中海集团官网消息，当地时间2014年3月31日，中海集团与马士基集团在布鲁塞尔签署了关于比利时泽布吕赫码头投资及相关合作协议。中海集团董事总经理张国发先生与马士基集团副总裁 Francois Delenclos 先生在协议上签字。

作为中比双方经贸合作成果的重要组成部分，习近平主席出席仪式。

根据协议规定，中海集团所属中海码头发展（香港）有限公司在收购马士基集团所属 APMT 持有的泽布吕赫码头公司 24% 股权的基础上，将进一步加强在码头产业方面的战略合作，探讨合资经营其他集装箱码头的可行性。



### 中国焦炭出口回升势头明显加快

来源：新华网

2013年，中国正式取消了焦炭40%出口关税和配额制度，转而实行焦炭出口许可制。受这两项出口政策调整的刺激，继2013年大幅增长后，今年前两个月中国焦炭出口回升势头明显加快。

2013年，中国焦炭及半焦炭出口量为467万吨，比2012年出口量增长了358%。据海关总署统计，今年前2个月中国焦炭和半焦炭出口量已经超过去年全年出口量的四分之一，达到了129万吨。

按收货地口径统计，今年前两个月，山西生产的焦炭出口量为124.6万吨，占全国出口总量的97.4%，是中国最主要的出口焦炭货源地。

太原海关相关负责人表示，中国焦炭出口之所以出现恢复性增长，取消焦炭40%出口关税和配额制度起到了极大刺激作用，这使得中国焦炭出口成本下降，不少企业由挂靠经营焦炭出口改为自主经营，经营机制更加灵活，增加了拓展国外市场的积极性。

此外，中国焦炭企业面临价格走低、产能过剩、库存高企等问题，焦炭需求较弱，焦企较以往更注重出口；加之中国出口焦炭在国际市场上仍有竞争力，在保证质量的同时，价格有一定的优势，这也一定程度上刺激了中国焦炭的出口。

由于焦炭价格持续下跌，中国焦化行业仍面临“增量不增效”的尴尬局面。2013年，整个中国焦化行业实现利润约79.22亿元人民币，但利润率却大大低于全国工业平均值，焦化企业亏损面达到38.87%，亏损额高达117.7亿元。

2013年，中国焦炭产量再创新高，达到4.76亿吨。据中国炼焦行业协会预测，2014年中国焦炭产量仍

将小幅增长，预计全年将达4.9亿吨。

“然而，在中国政府大力淘汰落后产能和治理雾霾的大背景下，作为典型的高污染、高耗能产业，中国焦炭行业将面临更加严峻的考验。”山西省发改委宏观研究院院长王宏英说。

业内人士表示，尽管中国焦化行业仍面临重重困境，但是从近一年多来的统计情况看，高关税和配额制度的取消所带来的刺激效果较为显著，焦炭出口业务已经开始迅速复苏，这对于正处于“低谷期”的中国焦化行业来说，无疑是一个利好消息。

### 国际海事局：船东小心被下套骗钱

来源：航运在线

该机构近日提醒称，船东须对一种由不法分子精心设计的骗局引起警惕，以防大笔钱财掉入他人口袋，切勿掉进陷阱。

国际商会 (ICC) 下属的国际海事局 (IMB) 透露，最近他们接报一起此类案件，一位不幸的船东因此被骗去大量金钱。



据悉这类诈骗案原本集中在西非地区，但现已有扩散迹象。骗子主要利用伪造的法律文件，让船东误信有一票从俄罗斯运往阿拉伯湾的原油未能送达，因而需要处理相关索赔。

此外，该船东还误信海湾地区已针对该船发出扣捕令，但他本身则因担心船有被扣押的风险，而不愿将事件升级到司法层面。

于是他决定支付索偿款作为了结，以免因未能送达货物而遭受违约处罚。

国际海事局要求船东在接到任何此类虚假索赔时，及时向它报告。

“如果是有组织的犯罪活动，那么这很可能只是首起案例，接下来全球各地的船东都可能收到此类虚假索赔。因此，收集此类诈骗案的信息并找出其中的关联度相当重要。”

“国际海事局可向船东提供一系列服务，协助他们确定贸易文件的真伪，其中包括由专业的文件检验员提供详细分析。”

### 大新华1艘30.5万吨级 VLCC 遭沙钢扣押

来源：航运在线

据来自海航集团的代表透露，经澳大利亚上诉及海事法庭 - 澳联邦法院全席裁决，17.58万吨级的 Bulk Peace 轮（造于2010年）已于周六被下令释放。之前对该船发出扣押令的是西澳地方法院。

海航的代表律师向《贸易风》表示，该散货船的船东将就此次误扣事件索求赔偿。

但沙钢一计不成再生一计，上周五又在韩国的光阳港 (Gwangyang)，将 GC Guangzhou 轮扣下。

针对本次油轮被扣事件，本报尚未取得海航代表的置评。

据了解，沙钢曾是中国最大的私营钢厂 - 沙钢集团旗下的航运分支，代表它处理扣船案的是英国夏礼文律师行 (Holman Fenwick Willan) 驻上海代表处。至于海航方面，它已将在澳大利亚的法律事务交由总部设于悉尼的HWL Ebsworth 律所负责。

过去4年来，沙钢已多次以扣船的方式向海航集团下设公司发起追索，目的是讨回约6640万美元的租船费用及利息。相关纠纷源起 Dong-A 旗下17.93万吨级的散货船- Dong-A Astrea 轮 (造于2010年) 所签的7年期租约。当时，沙钢以5.25万美元的日租金，将这艘船转租给大新华轮船(香港)，并从其母公司 - 海航集团那里获得履约担保。

纠纷发生后，沙钢曾屡次立誓要针对海航在全球各地的资产发起追索，目前取得的主要进展是2015年2月，伦敦高院将就相关案件举行听证会。

两周前，《贸易风》网站新闻曾报道沙钢在澳大利亚扣押 Bulk Peace 轮的消息。

在这之前，一位纽约法官刚授予沙钢传唤权，允许其要求7家与海航有关联的中美银行提供海航的账务信息。

这起追索案中其它值得关注的事件包括：2011年3月沙钢在印度扣押 Bulk Peace 轮；去年4月它迫使大新华轮船 (香港) 进行破产清算；去年9月它又在韩国扣押4.7678万总吨的游轮 - “海娜”号 (造于1986年)。最后这起事件导致一整船的中国游客被牵连，并因此登上中国各大媒体的头条。

有消息称，GC Guangzhou 轮已被沙钢及海航的其它债权人扣过至少3次。

沙钢的代表在一份声明中表示，“迄今为止，扣船等法律手段被证明是迫使海航偿还债务的唯一途径，因此我们将继续诉诸这类手段对海航发起追索。”



## 风险管理

### 如何做好接新船工作

来源：中国海员之家

接船工作千头万绪，但若熟悉整个流程，分清主次，循序渐进，就能做到胸有成竹，忙而不乱，顺利完成接船任务。

#### 一、接船前的准备工作

得到接船任务后，轮机员特别是轮机长应及时到船技部门了解一下船舶的相关情况。主管人员会向接船船员介绍船舶的技术规范，接船时的注意事项，船舶需建立的基础工作，备件及物料如何申请，港口国检查等各方面对船舶的最新要求等等。轮机员应积极主动地向有接船经验的同行们虚心请教学习，或者在

网上查询有关接船方面的内容，一个小小的建议或许就能让我们少走弯路。

船用机电设备随着社会发展和竞争有所变化或提高，不过有些发展中接近顶峰的东西不会再有太大的变化。新造船机电设备选型上无非就是那么几种，只不过是在原有基础上有所改进和完善，并进一步走向智能化，和我们以前工作过的船上设备的结构和原理大同小异，所以不必过于担心自己是否能够胜任。

接船前期准备工作很重要，准备充分了我们就能做到心中有数，有的放矢，起到事半功倍作用，为顺利接好船打好基础，同时也减轻了心理压力。



## 二、船舶交接过程的工作

为做好接船工作，使船员能熟悉和掌握船上设备性能和操作情况，以便早日顺利投入营运，接船船员会根据安排分批抵达船厂，先期到达的干部船员在监造组和船长的领导下，根据船厂的日程安排，参加日常检查、试验和清点等工作。主要的内容有：参加试航，清点备件、图纸资料、证书等，确认船存燃、润油数量，机电设备试验及演示，查找质量和技術上的问题并监督、验收等等。这个过程非常重要，做好这项工作，可为船舶今后的日常管理打下一个坚实的基础，这对于保证船舶航行安全具有十分重要的意义。这个过程的重点简单概括为：“学”、“全”。

学，即学习，是顺利接好船的基础。接新船期间，各负责人员的事情较多，主管的设备很多，短短几天里根本没时间去阅读说明书和图纸，这就要虚心向监造人员学习，向设备安装技术人员学习，向船厂服务人员学习。船舶从铺设龙骨到能扬帆出海这一两年时间里，监造人员对该船的结构和设备状况了若指掌，设备安装人员对每一颗螺丝钉的作用都清楚不过，船厂服务人员更是设备的专家，任何问题都难不倒他，大好机会绝不能放过，接船人员有任何疑问要及时向他们反复讨教，做到确实弄清搞懂，对自己分工的机电设备要做到操作管理、维修保养有把握，会预防和排除故障，懂得各种应急处理方法。

全，即全面，是顺利接好船的关键。船舶营运后，所有机电设备都要投入使用。这样，我们就要面面俱到，根据职责分工，对全部设备都要进行试验。船舶试航期间，几乎每个设备都会运行，因而试航工作更是关键中的关键。对参加试航的轮机人员来说，这是一次熟悉船舶设备的好机会，我们要充分利用这短暂的时间（一般为两天）了解设备基本技术状况。试航工作有以下几个要点：

(1) 试航前船厂会提供一份试航项目及时间安排表，接船人员要认真阅读轮机试航大纲，了解各项目的内容及试验方法以及时间安排情况，按照个人职责进行各设备的试验。

(2) 对于试航中的关键项目，要牢牢掌握，熟练操作。如驾控、集控及机旁各位置的操车试验，自动控制加/减负荷、取消试验，主机飞车试验，碰撞停止停车试验，舵机及应急舵试验，通用和救火警报试验，轻重油转换等等。

(3) 机械设备初次运转，会有很多问题产生，建议从如下几方面去发现：a.响声——以主机为例，在不同的转速阶段，仔细倾听主机曲拐箱、齿轮箱、凸轮箱及缸头层有无异常响声。b.漏泄——检查机械设备有无漏气、漏油、漏水及漏烟的地方，特别是主机排烟管和燃油管路等。c.振动——主机一旦动车，很多设备、管路及阀件等部件因固定不到位，会产生振动。在主机平稳运转期间，进行全方位检查，上到烟囱层，下

到机舱舱底、管子弄，前到首尖舱，后到舵机房，全面彻底检查振动情况并做好记录。d、仪表——检查各机械设备的仪表是否正常，特别是为主机服务的压力、温度表显示是否正常，是否与操纵台上的仪表及电脑里显示的数值一致。

(4) 试航中接班人员不得随意调整设备，或者启停某个装置，毕竟目前船舶所有权还是属于船厂。若有疑问可向厂方主管人员提出并要求答复，直到弄明白为止。

(5) 试航结束后，接船人员对试航及平日发现的问题整理出来，以书面形式交给监造组，监造组会移交厂方进行协商解决。

## 案例分享

### 船舶碰撞他人财产（FFO）的侵权赔偿纷争的新发展

作者：诺亚天泽理赔董事--刘卫东



当船舶不慎碰触到码头上的岸吊，散煤，散粮的装货设备或装货机械的延伸部件时，可能会招致不同程度的营运损失和收益损失的索赔。在最近的一个案子中，船方的律师成功地抗辩了一个金额巨大营运损失索赔（大约 2700 万人民币）。抗辩的依据是侵权损害不赔遥远损失（不可预见的损失）原则。

这个案件之所以具有非常的意义在于审理的法院是中国法院，而法官们在作出裁量时运用了一些英国法中的原则。法院对本案的裁判对于船东和船东保赔协会都具有鼓舞作用，并给不慎产生侵权责任的船东们在分析和处理对外赔偿范围，运用抗辩技巧上提供了借鉴。

根据英国法，违约和侵权中的过错方对受害方负担的一个总的原则是“复原原则”。在违约损害赔偿中，英国普通法要求“去令受害方回到一个合同被履行的地位”。在侵权损害赔偿中，则要求“去令受害方回到一个侵权没有发生的地位。”现实中因为违约产生的赔偿责任可能因为合同中有事先约定使得过错方的赔偿责任受到限制。例如提单中约定有各种免责条款，单件责任限制等。这些条款可以使海上承运人免除或者减轻对货方的赔偿责任。而侵权行为产生的过错方的赔偿责任一般不会有这种豁免。这是因为在合同行为中，协议被双方达成之前，当事人就会预料到违约可能发生和产生的责任范围。当事人可以根据英国法赋予的“合同自由原则”在不违反公共利益的前提下与对方协商如何承担赔偿责任。但是在侵权行为中，由于当事人事先没有一纸契约，也不知道侵权行为何时发生，是否会发生，所以侵权人一般都会遵循法律精神中的“复原原则”去承担受害方的全部损失，使得受害方的利益恢复到“侵权行为没有发生的地位。”

但是，为了体现更高的法律原则，即，公平原则，“复原原则”在侵权损害赔偿中也会受到一定的局限。根据英国法，在考量侵权赔偿范围时要同时考虑“因果关系”和“损失遥远性”可能给予的局限。“因果关系”考虑的是作为“原因”的侵权行为和作为“损失”的结果是否有一条直接的，没有被打断的关系。而“损失遥远性”这一小的法律原则被用来局限和排除那些不可能合理地被侵权人事先预料到的损失。

在以下的案例中，“因果关系”和“损失遥远性”原则都被体现在法院的审理和裁判中。因此本案通过

这两个法则的运用，更加合理地诠释了“复原原则”，最终显示了更高的法律原则，即“公平原则”。

### 案件事实

2006年9月25日，利比里亚旗船舶XXX轮在临时靠泊天津港时，该轮不慎碰触了码头前沿的装船设备上的煤炭送料槽管。该设备是由A工程公司正在为B公司（码头所有者）安装的装船设备。在该工程项目中，设备是A公司购自C公司的一套装船流水线，原计划在22个月内为B公司安装完毕，如果安装工程延迟，A公司将赔偿B公司一笔议定的赔偿金，数额为整个安装合同金额的10%。

船舶的碰触造成了安装工程的延迟，A公司遂赔偿了2700万人民币的议定赔偿金给B公司。随后A公司向XXX轮船东提起索赔，要求赔偿散煤送料槽管的更新零件，发生的检验费和其赔偿给B公司的议定赔偿金。



### 天津海事法院的一审

关于2700万元人民币的营运损失索赔，天津海事法院审理后认为，碰触导致了煤炭送料槽管损坏且不能按期投入使用，营运损失产生，此种损失应该认定。但是，A公司并不是码头的主人，因此无法证明自己的营运损失的出处。A公司也无法证明自己付给B公司的那笔议定赔偿金恰恰与营运受阻带来的损失金额相符。于是，天津海事法院便驳回了A公司2700万元人民币的营运损失之诉。

### 双方的上诉请求和上诉抗辩

A公司遂上诉到天津高级人民法院，诉称根据中国最高人民法院关于审理船舶碰撞财产损害赔偿的规定的第1条和第6条（下称碰船规定），船舶对其因碰撞导致的第三方财产的费用和损失应该进行赔偿。A公司还诉称，根据侵权赔偿的“恢复原状”原则，A公司的损失，包括付给B公司的2700万元议定赔偿金都应该全部得到船东的赔偿。

船东在上诉审中的抗辩理由是，在侵权损害的损失认定中最重要联系因素是因果关系原则。这也是为什么法律使用“后果”一词，而该词汇是对因果关系的强调。再就是，原因与结果的关系不应该很遥远。

船东还抗辩说，本案涉及到的对第三方的议定赔偿金的出处是一份有关方的协议，但是它与码头装船设备使用受阻可能发生的实际营运损失毫不相干。根据该损失的不可预见性质，该笔议定赔偿金不应该被包含在损失赔偿之内，因为对于一个设备安装合同之外的第三方来说，该损失太遥远，无法预见。

### 天津高级法院的二审

二审法院认为：

1. 根据碰船规定第5条，A公司有权索赔该设备中煤炭送料槽管的修理费以及在修复前因为不能投入生产而丧失的收益损失。

2. 但是在评量损失时，应该遵守两个原则。首先，收益损失应该合理，应该能够被侵权人合理地预见。第二，收益损失应该是在船舶碰触事故中的受害方在生产中或商务活动中的收入损失。

在本案中，A公司的损害赔偿请求建立在其与B公司的协议基础之上。然而，这种损失既不属于船东可以预见的损失，也不属于A公司自己的生产收入损失。故此，上诉法院不支持这种缺乏事实和法律依据的A

公司支付给 B 公司的议定赔偿金损失之诉请。

不能预见损失法则是在确定侵权损害赔偿范围中的一个重要原则。在船舶碰撞事故中，特别当产生金额巨大的营运损失索赔时，对于有责任的船舶来说，这一原则在抗辩中是非常有用的。

中国虽然不是一个适用“普通法”司法辖区的案例法国度，天津高级法院对于本案的审理可以成为中国法院将来审理其他类似案件时的一个令人深思的指导。

## 走进诺亚

※ 在这春林初盛，草长莺飞的日子里，诺亚天泽保险经纪于 2014 年 3 月 27 日开展了海边健步行比赛，本次比赛全程 5 公里，旨在让员工走到户外，去感受大自然的气息，放松身心。

伴着柔和的春风，沐浴着温暖的阳光，欣赏着沿途优美的海滨景色，大家一路上互相帮助、鼓励，齐心协力完成挑战路程，共同感受着运动带来的健康和欢乐…

## 职场人生

### 公司就是你的船

这个世界并不缺少能力超群的人，但最缺少能与公司共命运的人。只有与公司共患难，才可能与公司同成长。事实上，最令人陶醉的成就，是与公司同舟共济、历经艰难取得的成就。

在市场海洋里，公司就像是一条船。无论是老板还是员工，一旦踏上这条船，他们的命运就紧密地联系在一起了，他们有着共同的方向、共同的目的地，船的命运就是所有人的命运。



本福尔德号是美国海军一艘价值 10 亿美元的导弹驱逐舰，装备着最现代化的导弹系统，它的雷达甚至可以精确追踪到 80 千米外一个海鸟大小的目标，而它的时速也达到了惊人的 55 千米/小时。尽管这是世界一流的军舰，但船上的水兵士气消沉，很多人都想赶紧退役，早日离开这个地方。

但是，两年以后，这种情况彻底发生了改变，全体官兵上下一心，整个团队士气高昂。本福尔德号变成了美国海军的一艘王牌驱逐舰。

船长迈克尔·阿伯拉肖夫用什么魔法使得本福尔德号发生了翻天覆地的变化呢？

当上舰长之后，阿伯拉肖夫立刻意识到了，要想改变这种情况，他必须首先改进自己的管理水平。在

短短的二十几个月里，阿伯拉肖夫为美国海军造就了一支充满自信、同舟共济而且极富责任心的团队。在这个过程中，他最常用的口号就是：这是你的船！

阿伯拉肖夫对士兵说：“这是你的船，所以你要对它负责，你要让它变成最好的，你要与这艘船共命运，你要与这艘船上的所有人共命运。所有属于你的事，你都要自己来决定，你必须对自己的行为负责！”

从那以后，“这是你的船”就成了本福尔德号的口号，所有水兵都认为管理好本福尔德号就是自己的职责所在。在这种主人翁精神的感召下，船上所有成员都尽心尽力地做好每一项工作，努力把本福尔德号打造成最好的船。

对于员工来说，公司就是你的船，一荣俱荣，一损俱损。日本著名企业家松下幸之助说：“我的员工要像企业家那样思考，不能只像个被雇来干活的人。”一个员工，只有把公司当成一条与自己命运息息相关的船，像企业家一样思考、工作，才能提升自己的能力，打造过人的业绩。



诺亚天泽成员：



董事长田丰先生



总经理赵凌青女士



业管中心-水险部



业管中心-非水险部



理赔中心



财务部



行政/信息部



上海分公司



福州分公司



大连分公司