

诺亚之风

2020/11/26 刊

目录

引水梯的安全.....	4
运输合同下的托运人.....	6
北溪 2 号和土耳其溪 - 美国新制裁的最新消息.....	9



引水梯的安全

编译：山东事业部 王鹏

一个新的网站—“Pilotladder Safety”最近上线了，协会认为这是一个很好的机会，在推介该网站的同时，也提醒会员其他可用的相关重要信息。该网站设有很多实用章节板块，其中包括一份关于如何安装操纵引水梯的检查单，以及与此相关的各种参考资料链接。

众所周知，船舶航行中最危险的部分发生在引航水域，正是基于这个原因，引航员才被雇用。

对引航员来说，登离船的过程是引航工作中最危险的部分，即使在最风平浪静的条件下，上下引水梯也是充满危险。

尤其随着天气状况的恶化，风险显著增加。因此，为了引航员的安全，在准备安装引水梯时，首先要检查引水梯的结构完整性，并着重考虑安装方式，以确保其符合船舶的设计、装载条件和环境条件。



此外，由于船上人员未能遵守建议的安全操作规程，在操作期间发生的任何导致引航员死亡或人身伤害的事故都可能导致重大的保赔险项下的责任。

因此，引航员上下船安排必须始终遵守《海上人命安全公约》第 V/23 号条例和国际海事组织 A.1045 (27) 和 A.1108 (29) 号决议的要求。国际海事组织 MSC.1/Circ.1428 号通告说明了 SOLAS V/23 要求的引航员上下船的安排。通告包括梯子图纸、操纵布置安排、引水梯绞车卷轴和需要注意的情况。引航员的上下船必须由一名负责任的高级驾驶员监督。

2018 年，国际引航员协会（IMPA）开展了一项安全活动。这项活动旨在确定在审查年度内遵守安全引航员上下船安排要求的程度。从 IMPA 安全活动报告中可

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



可以看出，全球范围内，IMPA 成员就登船安排的安全合规性提交了超过 4000 份数据报告，其中 570 份被认为不符合要求。在具体的上下船方式方面，有 332 例（引水梯）和 151 例（组合梯）不符合规定。

在具体的引水梯缺陷中，有 211 处缺陷（占总缺陷 43.5%）与引水梯的构造有关，其中 87 处缺陷（占 41%）是由于梯板不水平造成的。

143 个缺陷（占总缺陷的 29.5%）直接与引水梯的安装和定位有关，其中 57 个缺陷（约占 40%）是由于梯子没有平铺在船壳上造成的。报告中的照片对于安全缺陷的说明不言而喻。

2012 年，国际引航协会和国际海运公会在国际保赔协会的支持下，编制了第二版“航运业关于确保遵守《海上人命安全公约》的引航员上下船安排指导意见”。

此外，CHIRP（保密的人为因素事件报告系统）海事咨询委员会发表了一篇关于引水梯错误执行状况和缺陷的见解文章。其中包括一些非常危险的操纵布置引水梯的图解，并强调了如果引航员报告某轮有不安全的登船安排，则该轮可能面临被港口国当局滞留的风险。

2019 年，澳大利亚海事局 (AMSA) 发布了“3/2019 引航员上下船安排”的海事安全通告，以提醒各大船舶有义务提供安全的引航员上下船安排。该通告参阅的是《海上人命安全公约》第 V/23 条关于 2012 年 7 月 1 日或之后船舶上安装设备和引航员上下船安排的最低标准。

虽然该通告是在澳大利亚发布的，但它对世界各地的会员来说都是一个有用的提醒。

为促进引航员上下船安全作业，建议各会员将 IMPA 和 CHIRP 报告连同其他参考材料分发给其船队。

此外，还建议在每艘船上张贴 IMPA 宣传海报，说明引航员所需的登船安排。

原文链接：<https://www.steamshipmutual.com/publications/Articles/pilot-ladder-safety092020.htm>

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>



运输合同下的托运人

编译：华南事业部 李川

提单上列明的托运人并不一定是运输合同下的托运人。

在最近的法院判例“MVV Environment Devonport Ltd v. NTO Shipping GmbH & Co. KG MS Nortrader [2020] EWHC 1371 (Comm)”中，原告对一仲裁判决提出了管辖权异议，原告提出在提单中将其列为托运人是一个错误，原告并不是运输合同下的托运人。法院对此给予了认可，并基于原告不是提单中包含的仲裁协议中的一方，撤销了仲裁判决。

事实背景

原告，MVV Environment Devonport Ltd (“MVV”)公司，公司主要业务致力于废物产品转化能源。在该公司进行废物产品转化的过程中，产生了一种废物产品“unprocessed incinerator bottom ash” (“UIBA”)，针对该UIBA，MVV公司与RockSolid BV (“RS”)公司签订了UIBA的处理合同 (“the IBA Contract”)。

在该合同项下，从UIBA在MVV公司的工厂被装运到RS公司的运输车辆上开始，UIBA就开始成为RS公司的财产及责任，RS公司负责安排将UIBA运输到RS公司在荷兰的工厂。运输程序包括租船、安排UIBA装船以及签发提单。在2015年7月到2017年1月之间，上述运输程序进行了33次。

在其中一次运输过程中，UIBA货物在装船后在船上发生了爆炸，RS公司遭受了货物损失。RS公司从被告处租船“MV Nortrader”。该被告发起仲裁，向作为托运人的原告MVV公司提出损失索赔，MVV公司提出其不是运输合同下的托运人并要求撤销仲裁判决。

提单及运输合同

提单中并入了RS公司和船舶二船东之间的航次租约的相关条款。该租约列明，RS公司作为租家，MVV公司作为托运人，Sanders Stevens Ltd. (“SS”)公司作为租家装货港代理。SS公司做相关文件准备工作，包括提单，提单中列明MVV公司作为托运人，RS公司作为收货人。对每次货物运输中，在运输文件出具后且UIBA被装运到船上后，SS公司会将运输文件的副本发送给各相关方。

在考虑本案各方在运输合同中的身份时，法院指出，由提单证明的运输合同下的各相关方是提单中列明的托运人及承运人，可作为该考虑的一个出发点。但法院也指出，上述仅仅是一个出发点，因为运输合同的达成通常是在提单签发前，其包含相关条款也已提前达成。

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>



最重要的问题是，本案原告是否是由提单证明的运输合同下的一方，提单中列明的托运人是否同样是运输合同下的托运人？如果不是，原告将不是和被告达成仲裁协议的一方，即仲裁庭将没有管辖权。

是否有代理关系？

该问题取决于 RS 公司或 SS 公司是否有权作为原告的代理去签署一份运输合同。在英国法下，有非常多不同方式可导致代理关系的产生，但在本案中，法院认为 RS 公司或 SS 公司都没有权利作为 MVV 公司的代理。

01：明示授权

公司并没有同原告之间有任何明示的或默示的协议。将原告作为托运人是 SS 的错误行为（依据 RS 公司提供的信息），原告对此不予回应并不等同于一个“SS 公司被授权签署一份运输合同”的默示协议。

02：默示的实际授权

在 the IBA Contract 项下，RS 公司全权负责 UIBA 货物的运输。非常明确的是，该合同并不是一个代理协议，而是一份双方之间直接的“principal to principal”协议。SS 如果一方被给予明示授权去代表另一方，在特定的某些情况下，根据各相关方的行为来推断，该方有默示的实际授权去做一件特定的事。默示的实际授权要依附于明示授权。但是在本案中，RS 公司或 SS 公司都没有被给予明示授权去代表原告，所以其没有默示的实际授权。

03：名义代理权

当一方，通过其言辞或行为，呈现出另一方被授权去代表该方作为其代理。在本案的事实中，原告并没有这么做。综上，SS 公司或 RS 公司都没有权利代表原告去与被告签署运输合同。所以原告并不是运输合同中的一方，即使原告被列明为提单上的托运人。因此，原告并不是运输合同中并入的仲裁协议的一方，仲裁庭对原告没有管辖权。

综上评价

该法院判例提醒，提单只作为运输合同的证明-其并不是运输合同本身，提单上列明的各方并不一定是运输合同中的各相关方。会员应注意了解当发生索赔争议时，哪一方签署了合同，哪一方有权提出诉讼请求。

该法院判例同样提供了一个有益的提醒，针对代理关系下的不同授权方式。

原文链接：<https://www.steamshipmutual.com/publications/Articles/why-the-shipper-was-not-the-shipper082020.htm>



电话：0532-82971085
邮箱：claim@tnzconsult.com
info@tnzconsult.com
marine@tnzconsult.com



北溪 2 号和土耳其溪 - 美国新制裁的最新消息

编译：大连事业部 宋石磊

北溪是一个从俄罗斯到德国的海上天然气管道项目。它包括两条管线，一条是从俄罗斯维堡到德国格赖夫斯瓦尔德的管线，即北溪 1 号 (NS1)；一条是从俄罗斯乌斯特-鲁戈港到德国格赖夫斯瓦尔德的管线，即北溪 2 号 (NS2)。NS1 由北溪股份公司所有并运营，其主要股东是俄罗斯国有公司-俄罗斯天然气工业股份公司。NS2 由俄罗斯天然气工业股份公司的全资子公司-北溪 2 号股份公司所有并即将运营。

NS1 于 2012 年 10 月 8 日完工。NS2 的铺设工作在 2018-2019 年期间进行，但因美国的制裁而中断。在美国实施制裁之前，NS2 预计将于 2020 年年中投入使用。

土耳其溪 (TurkStream) 是一条从俄罗斯到土耳其的天然气管线。它始自俄罗斯 Anapa 附近的 Russkaya 压气站，穿越黑海到达位于 Kiyikoy 的接收站。土耳其溪于 2017 年 5 月开工，2020 年 1 月 1 日开始通过该管道向保加利亚输送天然气。

本通函关注于美国为加强针对 NS2 和 TurkStream 管道项目建设以及为这两个项目提供船舶及有关服务者的制裁规定所做的努力。最近美国的努力主要集中在两项立法上-《以制裁反击美国敌人法案》(CAATSA)和《欧洲能源安全保护法》(PEESA)。虽然 CAATSA 和 PEESA 中授权制裁的措辞不同，但两个立法都有可能影响到非美国船东和其他海运从业者(包括保险公司)的活动。下面是这两项立法的概要：

《以制裁反击美国敌人法案》(CAATSA)

美国国会于 2017 年通过了 CAATSA。CAATSA 第 232 条包含了一项条款“允许(但不要求)政府针对某些高价值投资或其他与俄罗斯能源出口管道建设相关的交易进行制裁”。该条款授予了美国国务院与美国财政部协商实施制裁的权力。

国务院在 CAATSA 颁布时采取了一项政策，即不针对在 2017 年 8 月 2 日当天或之后签署了项目合同的俄罗斯能源出口管道。这个政策有效地将 NS2 和土耳其溪从第 232 条的制裁范围中排除。2020 年 7 月 15 日，美国国务院宣布改变政策，明确第 232 条的实施重点将放在更大范围的俄罗斯能源出口管道上。政策的改变现在也囊括了 NS2 和土耳其溪。在宣布改变政策时，美国国务院表示，制裁的目的是让俄罗斯为其所谓的“……恶意行为，比如对美国及其盟友和伙伴的侵犯行动的回应”付出代价。



随着政策的变化,对于为俄罗斯联邦销售、租赁或提供符合第 232 (a) 条规定的公平市场价值门槛的商品或服务,和直接且显著地促进了 NS2 或土耳其溪的扩张、建设或现代化的个人,可能会受到制裁(包括被美国封锁)。货币门槛是在 12 个月内的公平市场价值达 100 万美元或以上,或总价值达 500 万美元或以上。

当前的迹象表明,国务院将广泛地解释第 232 条的规定,以涵盖与 NS2 建设相关的广泛服务。被定为目标的服务不必直接和俄罗斯联邦订约即可纳入第 232 条之列。因此,提供与 NS2 或 TurkStream 有关的任何类型的船舶或向此类船舶提供服务(例如管理,保险,港口服务等)可能都会导致非美国人受到第 232 条规定的制裁,而无论合同订约方是何种身份。货币门槛仍然需要考虑,但是这些门槛也可以被广泛解释。不应假定所提供的船舶或服务的公平市场价值仅限于对适用合同中规定的价格进行分析。例如,管理服务的公平市场价值可能不限于管理费。

《欧洲能源安全保护法》(PEESA)及其解释

2019 年 12 月,美国颁布了 PEESA。该立法在 2019 年 12 月签署后立即生效。PEESA 本质上要求对从事与 NS2 和 TurkStream 有关的管道铺设的船舶以及那些为这些项目的建设故意出售、租赁或提供船舶或为提供这些船舶而进行欺骗性或结构性交易的外国人实施制裁。PEESA 核准的制裁类型包括冻结受美国管辖的外国人资产,拒绝签证及外国公司高级职员和主要股东进入美国。

显然是对 PEESA 缺乏制裁力度以及 NS2 的持续建设感到不满,一群参议员和众议员最近对 PEESA 提出了修正案。参议院第 3897 号法案和众议院第 7361 号法案均提议通过《PEESA 解释法案》来增强和解释 PEESA。这两个法案在用语上有微小的差异,但都试图扩大需要强制制裁的活动类型。

除了针对铺管船,这两个法案还扩大了 PEESA 的范围,将参与“铺设管道”活动的船舶也包括在内。此类活动被定义为有助于管道铺设的活动,例如“现场准备、挖沟、勘测、放置岩石、串接、弯曲、焊接、涂覆、安放管道和回填”。尽管这两个法案的用语在这方面略有不同,但这两个法案也都针对那些出售、租赁或提供此类船舶或为出售、租赁或提供此类船舶提供帮助的人。另外,这两个法案都提出了一项条款,要求对为 PEESA 中所述的船舶(例如从事管道铺设或管道铺设活动的船舶)提供承保服务或保险或再保险的任何人进行制裁。按照他们目前的意见,这些法案不包括针对承保人、保险人和/或再保险人的尽职调查免责。此外,与 CAATSA(上文所述)不同,PEESA 解释不包含实施制裁的货币门槛。

这两项法案得到了共和党和民主党以及两党在国会两院的支持,但目前仍在国会进行讨论。因此,尚不确定这些法案是否或何时由国会统一并通过以提交总统签署。如果获得通过,PEESA 解释可能会对非美国船东、运营



人及其保险公司产生重大影响。此外，如果在提交给国会的报告中将某船确定为从事“铺管”活动，则该船的保险人也可能在报告中被确定。一旦在报告中确定了某公司，技术上将以 PEESA 解释的明文规定强制执行制裁，尽管如果颁布 PEESA 解释，最终将如何执行这些规定还有待观察。

对协会承保的影响

没有协会承保。

因此，保赔协会强烈敦促所有会员评估和减轻签订涉及 Nord Stream 2 或 Turk Stream 建设项目合同的风险，并尽最大可能做尽职调查，以避免遭受制裁或强制行动。

结论

保赔协会提醒会员，任何参与非法活动和/或使协会有遭受违反制裁危险的船舶，均不予承保。鉴于 CAATSA 和 PEESA 对保险公司构成的直接制裁威胁，任何涉及 Nord Stream 2 或 Turk Stream 建设项目或与之相关的活动都将考虑到上述情况，对于非美国船东、保险公司等来说更紧迫的担忧是 CAATSA 的第 232 条。美国国务院于 2020 年 7 月 15 日明确表示，第 232 条的规定将适用于 NS2 和 TurkStream。因此，那些拥有或经营与 NS2 或 TurkStream 相关的船舶，或为此类船舶提供服务的个人和实体，应考虑其活动是否可能触发适用第 232 条的制裁规定。

此外，鉴于拟议修正案规定的制裁的强制性和增强性，监测 PEESA 解释的进展是很重要的。

国际保赔协会集团中的所有协会均已发布类似措辞的通函。

原文链接：<https://www.picclub.or.jp/en/news/31980>

上述文章仅供读者参考，如需帮助请联系我们。

电话：0532-82971085

邮箱：claim@tnzconsult.com

info@tnzconsult.com

marine@tnzconsult.com

[免责声明] 上述文章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、及时性本月刊不作任何保证或承诺，请读者仅做参考。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>

