

诺亚之风

2021/10/14 刊

目录

防损小贴士—请打开“防污模式”	4
近期各类非典型船舶案件警示	9
“SMART”轮案件最新进展——船东根据提单收取运费的开放权利	13



防损小贴士—请打开“防污模式”

原创：刘璐

从发展富锌漆、海洋防污涂料，到限硫令的执行，以及双燃料船被预测将占据航运市场半壁江山，保护海洋环境已成为全人类共同的话题，各地对于海洋污染的监管及防控也越来越严格，从船东到船员需时刻打开“防污模式”。

预防并及时清污大于善后，稍有不慎，船东甚至船员个人都会受到处罚

小编曾遇到这样一个案例，一艘经常往返中日韩的船舶，某次在国内靠泊时粘附上他船泄漏的油污，事发时，该轮已看到海面漂浮着油污，但是疏于检查，该轮船员未发现自己所在的船已粘附上油污。次日，该轮前往韩国某港，到达后，韩方引水立即发现该轮左舷粘附了大片油污，随即报告韩国海警。由于污染面积较大，海警指示该轮到锚地进行清理，并对船上人员进行调查，除了清污费，船东还耽搁了船期，并额外承担了港口费及罚款，一个疏忽导致了一些列的麻烦事。



由于各国关于环境污染的规定不同，造成污染后，除了处罚船东，船员也会面临处罚甚至是被起诉。如小编前不久处理的又一起发生在韩国的油污案件，加油时，由于船员疏忽导致燃油泄漏到海上，经调查后，船东受到的处罚是罚款，但是船上老轨却有可能因疏忽造成油污污染而被起诉，具体依据为：

“In accordance with the Marine Environment Management Act, a person who discharged oil from the vessel to the sea by negligence shall be punished by imprisonment with labor for not more than three years or by a fine not exceeding KRW 30 million.

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



In addition to punishment on a person(employee), the corporation(shipowners) or the individual(employer) also shall be punished by a fine only. Provided that the same shall not apply where such corporation or individual has not been negligent in paying due attention or supervision to the relevant business affairs in order to prevent such offense(oil pollution).”

除此，还有一个案件令小编印象深刻，某轮在日本某港卸货时，发现油污泄漏，案发时油污泄漏原因不明，船东虽向保赔协会报案，但是希望保持低调关注，不要安排通代和检验师介入。不断询问原因后，船东转述了当地代理的承诺：如果该轮不再漏油将不上报港口当局。代理会安排清污公司清理油污，船东与代理私下协商手续费。我们不仅会提出疑问，这位代理是否可靠，这样不合规的做法一旦被发现，船东只能自己背锅，船东为何甘愿冒着保赔协会不 cover 的风险与代理私下处理油污？很侥幸，这个代理的确没有披露此事，该轮也趁机赶紧逃了。事后，我们才知道内情，这起漏油案件的责任人是老轨，如果一旦上报港口当局，船上老轨极有可能受到刑事处罚，所以船东甘愿冒险“救人”

污染物处理须合规

随着国民经济的高速发展、城市化步伐的不断提速，沿海工业化进程的加深，海上运输业规模的扩大以及运输量的不断增加，大量废弃物、污染物与有毒有害物质被有意或无意的排入海洋，严重损害了生态平衡。走可持续发展道路，保护和改善海洋环境，维护海洋生态平衡，须得将造成海洋污染的各种因素降到最低。因此，若不合规的处理污染物或将招致更多麻烦。

小编最近处理的一起案件很有代表性，某轮运输长石到台湾，抵达卸港后发现底层货物被海水污染，出现结块、变色，已不能用作原用途，而根据台湾当地的法律规定，此类货物在丢弃前须经过环保处理，处理成本约 12 万美金。然而，不知是何原因，卸下船的受损货物一夜之间被收货人直接当作废弃物处理掉了，而后货方向船方按全损提出索赔，索赔金额约两万美金。尽管货方的索赔金额仅为处理费的 17%，货方认为他们帮了船方一个大忙，大大降低了处理成本，但是船东的保赔协会认为货方的处理方式不合规，其中有一个重要原因为保赔协会的当地通代认为货方应严格按照台湾关于污染物的处理规定处理货物，每一个人都有义务保护这片海洋，当然本案被保赔协会拒赔的原因很多，在此不一一赘述，但是从通代的意见中可以看出，大家的环保意识在不断提高，保护海洋环境不仅仅是口号，相关环保法规须被遵守和尊重。





确保船上证书齐全，船员操作合规

船员被誉为水上最美逆行者，与这片蓝色海洋朝夕相处，或许他们更见不得海洋被污染，但是船东或者管理人员不能松懈，还需时刻提醒船员谨慎、合规操作，确保船上证书齐全并有效。如在特殊船舶如油船、化学品船、液化气船等任职的，根据《海船船员适任考试和发证规则》应当完成特殊培训，并取得培训合格证，船员需具备适任资格，能够合规操作船舶。再如，运输散装有毒液体物质的国内航行海船，都应备有合格的布置手册系统程序，船舶高级船员必须遵守手册中与有关有毒液体货物处理、洗舱、污液处理及液货舱压载和减压载的布置和操作系统程序，主管驾驶员或大副应将相关操作情况记入货物记录簿等。

为了保护海洋生态平衡、促进航运业健康发展，各国和国际组织制定了许多法律规定，包括指导性意见及强制性规定，相关制度如海上强制责任保险制度也应运而生，这些规定或补救都在为我们保驾护航，但是最重要的还是提高防污意识，时刻处于“防污模式”。

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>



近期各类非典型船舶案件警示

原创：宋石磊

一位海事界的长者时常说，如果操作不当，船可能会成为调皮的“Trouble Maker”。对此，编者深有同感。由于船舶航行于不同国家港口之间，涉及形形色色的主体，由它也会产生千奇百怪的案件。有些案件虽然在常人看来微不足道，但处理起来却颇为棘手，给船东造成不小的损失，尤其是在运价高涨的今天。编者对近期部分非典型船舶案件进行了小结，以供船东朋友参考。



案件 1:

案情简介:

“S”轮在靠泊卸货期间被一艘离泊船“H”轮擦碰，导致“S”轮一舷外板油漆轻微刮擦，船体结构未受影响。船长认为事故极为轻微，与对方船进行了和解并未向港口当局和海事部门报告。第二天“S”轮完货后，海事部门突然要求该轮移泊至一个空闲泊位等待接受调查。最终船期被耽误两天，并产生了一些额外的港使费。同时，海事部门要求船东给代理签署授权书来接受行政处罚。船东对此感到不解，自己作为受害方为什么还要受到处罚？

涉及法规条文:

根据 2021 年 9 月 1 日开始施行的新修订的《中华人民共和国船员条例》第五十二条：违反本条例的规定，船员有下列情形之一的，由海事管理机构处 1000 元以上 1 万元以下罚款；情节严重的，并给予暂扣船员适任证

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>

5



书 6 个月以上 2 年以下直至吊销船员适任证书的处罚：（三）发现或者发生险情、事故、保安事件或者影响航行安全的情况未及时报告的。

另外，即使要理论一下具体次碰撞中的过失问题，根据 2001 年修订的《国际海上避碰规则》的要求，即使锚泊船和停泊船也有法定的义务采取避碰措施。实务中经常看到被碰的锚泊船也被认定承担一定的过失比例，过失的归因往往是关系到船舶的停泊位置，灯号，声号使用不当，船员的值班，观察瞭望，紧急情况下采取的措施不当等。因此即使过失比例较小，主管部门海事局仍然有职责去管理和处罚。

编者意见：

1. 建议管理公司和船长加强相关法律法规的学习，在处理类似问题时做到心中有数。
2. 建议在发生海上交通事故后及时向当地海事部门报告，特别是作为受害的一方，切勿心存侥幸。

案件 2：

案情简介：

“Y”轮某航次在越南卸吨袋货时，代理将一些单据交给船长要求签章，船长并未一一核对而进行了签章。约半年后，该航次货物的保险人找到船东进行追偿并提供了该航次的一份卸货检验报告。报告上显示货物短量若干吨，报告下面有船长签字和船章。最终船东不得不与对方进行了和解。

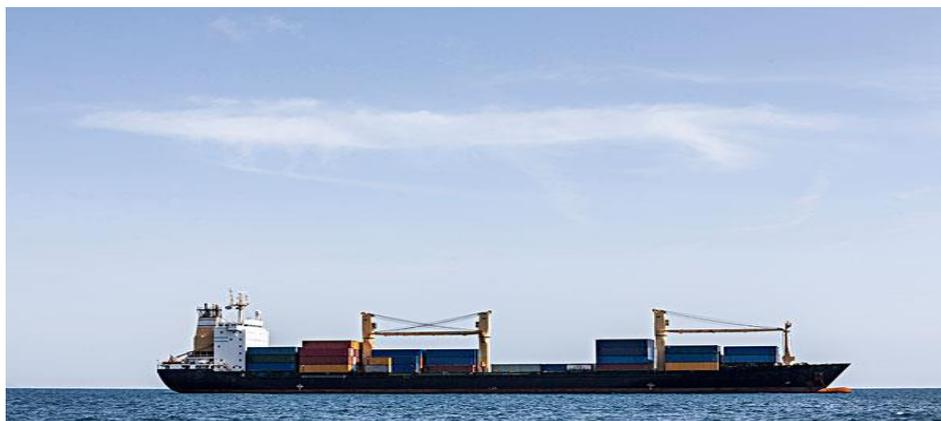
编者意见：

许多船长知道在亚洲一些国家港口卸货时，港口会提供一个文件让船长大副签署。这个文件的抬头是“Convention Note”。“Convention”具有法律含义，表面意思是“约定”，“合意”。该文件如果事后被港方填入了具体内容，则构成船方已经认可港方填入的内容和意见。比如被港方当做不清洁收据使用去描述卸下的货物残损情况。船东和船长事后抗辩很难成功，因为受限于之前的“认可”，禁止反言。

另外，大多数的港口代理是租家指定的，即使是船东支付代理费，也不能保证其不会故意侵害船方权益。类似情况不仅给船东带来损失，也会给船员自身带来麻烦。笔者在做检验师时曾遇到一个挪威船长，代理在开航前拿过来很多单据让船长签章并告诉船长引水员马上就到船，要求船长尽快签好给他。船长逐张仔细检查后盖章，虽然期间代理极力催促并警告可能耽误开航，船长依旧不为所动。编者对这件事至今记忆犹新。所以，建议船东要求自己的船长要坚持原则，否则后果或是及其惨重的。就这一话题



建议参考华洋海事中心隋延航船长的文章 - 《船长签署单据\\文件时要注意哪些问题？想当船长的进来...》。



案件 3:

案情简介:

“R”轮在装港时，部分预装船的饲料货物在仓库曾发生火灾事故，尽管发货人对过火货物进行了清理，但货堆中仍夹杂了一些受损的饲料。船东在发货人出具保函的前提下同意装船并签发了清洁提单。然后，果不其然船东遭到了卸港收货人的货损索赔，并威胁要扣船。后来在船东委托了律师介入后，发货人才对收货人进行赔偿了结了此案。

编者意见:

由于用保函换取清洁提单的做法有时确实能起到变通的作用，故在实践中难以完全拒绝。我国最高人民法院在《关于保函是否具有法律效力问题的批复》中指出：“海上货物运输的托运人为换取清洁提单而向承运人出具的保函，对收货人不具有约束力。不论保函如何约定，都不影响收货人向承运人或托运人索赔；对托运人和承运人出于善意而由一方出具另一方接受的保函，双方均有履行之义务。”所以承运人应当清楚自己在接受保函后所处的地位，切不可掉以轻心。

案件 4:

案情简介:

“X”轮某航次从新西兰 Marsden point 港开出后不久闯入 Poor Knights Islands 海洋保护区。在当地海事部门高频提醒下，“X”轮立即改变航向离开保护区。十多天后，船长收到当地代理转发过来的处罚通知。虽然船



长进行了辩解，声称是因为大风浪天气误入保护区，但最终还是被罚 1.4 万纽币。

资料查询：

新西兰共有 25 个海洋保护区，其中有两个顶级保护区都位于北岛的 Northland：一个是 Three Kings 群岛，另一个就是 Poor Knights。根据法律，船只不得在这两个区内渔猎，长度超过 45 米的船只必须绕行。2016 年新西兰海洋局共向非法闯入 Poor Knights Islands 的船只发出 5 份罚单。2017 年，这个数字涨了 4 倍，该机构共向非法闯入的船只发出 19 份罚单。

编者意见：

1. 船东在指派船舶前往某港尤其是陌生港口前，必须查阅有关港口的航行安全信息，了解进出港口注意事项，指示船舶到港前及时向海事部门报告船舶动态。
2. 加强对船舶航海资料的检查，及时更正海图。
3. 船长应仔细审核船舶航次计划，当船舶在保护区附近航行或锚泊时，一定要仔细查阅航路指南和航行通告的内容，避免误入。
4. 不要依赖 P&I 保单可以去对罚款兜底。近几年有的 IG 里的协会表示不再承保任何性质的罚款，而是仅承担有限的几类事由引发的罚款。有的协会甚至修改了 Rules, 收缩了对罚款风险的保障幅度。



案件 5：



案情简介:

“X”轮某航次在莫桑比克一港口装货期间，一名偷渡客登轮并藏匿起来。离港后第三天，该偷渡客被发现。根据调查，该偷渡客是在装港混杂在码头工人队伍中上船的。该轮开航后，该偷渡客先后藏匿于机舱、空调间、甲板克令吊、救生艇中。在处置该偷渡客时，原本计划在南非靠港装货时将其送岸。然而由于新冠疫情肆虐，南非当局拒绝接收。最后在协会协助下，该轮返航莫桑比克将该名偷渡客遣返。虽然相关费用支出由协会进行了补偿，然而船东需要承担往返几天的船期损失。

编者意见:

1. 建议采取各种预防措施，避免此类事件的发生。
2. 如果船舶在开航后发现偷渡客，要及时通知保险经纪和保赔协会。协会将对事件的处理提供专业的指导和协助。
3. 船东应该抓紧做出调查。如果偷渡客的登轮与租船人的活动有关，比如随货物，随装卸工，藏匿于集装箱里等情节，船东和其保赔协会垫付了处理费用后有权向租家追偿。但是这需要有说服力的证据支持。
4. 切勿虐待伤害偷渡客，否则很可能船员会被追究刑事责任，船舶也会被长期滞留。

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>



“SMART” 轮案件最新进展——船东根据提单收取运费的开放权利

编译：修娟

近期，在 Alpha Marine Corp 诉 Minmetals Logistics Zhejiang Co. Ltd, 也就是 (The M/V Smart) [2021]EWHC 1157 一案的判决中，法院认定船东/合同承运人可以主张提单下收取运费的权利，即使船舶处在期租中。

会员应该乐观看待这一判决，这是法院第一次确认即使租家在期租合同下不存在违约时，船东仍有权主张提单下的应付运费，当然超出的金额要有一项说明义务。船东这项权利的重要性是毋庸置疑的，因为除了对违约的租船人有传统的留置运费的做法外，船东在应对租家时多了一项更直接的措施。

案件事实

Alpha Marine Corp (船东) 将其船舶 M/V Smart 期租给 Minmetals Logistics Zhejiang Co. Ltd (期租租家)，租约是基于修改过的 NYPE 格式。租家后将船舶以程租的形式转租给 General Nice Resource (Hong Kong) Ltd (后文简称为 GNR)。之后，船舶驶往南非 Richards Bay 港装煤并签发了船东提单，提单上载明运费按照租约支付/as per charter party。

2013 年 8 月 19 日，船舶刚驶离 Richards Bay 港，就在航道外发生搁浅，随后船舶龙骨断裂。最后，船舶和货物都全损了。



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>

10



紧接着，租家向 GNR 签发了总额为 1,860,390 美元的运费发票。因为程租租约中规定，不论船舶和货物损失与否，运费视同于已经被挣得。租约还约定 GNR 收到运费发票在船舶驶离装货港 45 天时必须支付百分百的运费。基于前述规定，GNR 必须在 2013 年 10 月 3 日前按照发票支付全额运费。

2013 年 9 月 12 日，船东基于提单下到期运费向 GNR 签发运费发票，敦促 GNR 将运费直接付给船东，而不是期租租船人。（这是第一份通知）船东同时另向期租租船人 Minmetals Logistics Zhejiang Co. Ltd 就此事故提起了索赔仲裁。

2015 年 3 月 2 日，船东发给 GNR 第二份通知，同时抄送了期租租家，这份通知中表示：船东有权根据期租租约条款留置提单下的运费，因为期租人违反了安全港口保证，租家应对船东的损失负责。（这是第二份通知）

2016 年 5 月 6 日，船东、租家和 GNR 就争议运费签订了一份三方共管协议。

仲裁庭认为，期租人在事实上做出了安全港口保证，但事故是由船长操船中的疏忽导致的。在仲裁中仲裁员支持了租家的论点，即：除非租约中的租金和/或其他款项到期未付，船东有默示义务不得剥夺租家在提单下收取运费的权利。所以，当本航次中租家没有违约且没有拖欠船东到期款项，租家有权向船东追索 GNR 尚未支付的运费来弥补自己的损失，当然需要减去共管账户中的金额和多付了的租金。与此同时，仲裁庭支持了船东可以收回根据租约条款产生的燃油费用，因为这与安全港口保证条款无关。

在仲裁庭对运费做出裁决后，根据仲裁法案第 69 条，船东获得了上诉权利。

当事人在上诉中提出的观点

船东抗辩道，仲裁庭对于船东有默示义务不可以剥夺租家根据提单收取运费的权利的判定是错误的。船东分析说基于商务效率的考虑，这种默示义务是没有必要存在的。所以，船东享有“不受束缚的权利”去撤销租家提单下收取运费的权利，只须通知租家即可。

租家认为仲裁庭的判定是正确的，基于以下三点：

1. **全额运费默示条款**：如果租家违背了租约中规定的义务，那么船东有权收取全部运费，即使该笔运费总额超出了由于租家违约船东可向租家索赔的金额。但是在船东发出第一封通知时并没有任何的租家到期未付债务。



2. 全额运费（金额已确定）默示条款：船东没有剥夺租家收运费的权利，除非租约下有到期未付的款项并且金额已经确定。然而，很明显在本案中，船东的第一封通知是为了确保他们可以就不安全港口进行索赔，他们并没有说明租家应还给船东的油费的确切金额。

3. 单位美元默示条款：只有在租家在没有向船东支付到期债务方面存有违约时，船东才有权利撤销租家收运费的权利，但不能超过租约中租家到期未付给船东的那部分款项，超出部分船东不可行使权利。所以，鉴于本案中船东剥夺租家的运费权利金额高于租家应还给船东的油费，船东在上述条款中存在违约。



判决

大法官布彻先生支持了船东的观点，参考最高法院在 Marks and Spencer v. BNP Paribas Securities Services Trust Company (Jersey) Ltd [2016] AC 742 案中的相关阐述，认为本案中的该条款（船东不能撤销租家根据提单收取运费的权利）的默示效力没有满足上述案例关于必要性和明显性的考量。他总结认为只要将运费与租约到期款项的超额部分告知租家这一义务满足后，船东享有撤销租家收运费的权利是无可争议的，这一做法也应予以保护。所以，除非有限制船东干预的默示条款，租约中不应该缺乏商业上的和操作上的协调性。

法官进一步驳回了租家的论点，即船东根据提单收取运费的权利会干扰他们对船舶的使用。法官认为船东发出第一次通知时船舶已经发生了事故，程租租约应该是已经终止。



法官也考虑了租家对于默示条款理解上的发挥，但没有接受其中任何一个说法。法官认为租家对这些条款的解释都会带来不确定性。

最后，法官认为在租约链中如果租家有可能无力偿还债务，尽管这种债务尚未到期，船东同样有权根据提单去收取运费。这样理解在商务中才具有意义。

评论

如前所述，这一判决对会员而言有积极影响，因为它明确了即使租家不存在违约，船东仍能根据提单收取到期运费的权利。鉴于这一权利被添加到船东的留置权中，此后，引发的有趣的趋向不但是运费留置权争议是否会减少，也会引发租家是否会在租约中加入明示条款来限制船东留置运费的权利，约定只有在租家违约时，船东才能行使留置权？让我们拭目以待吧。

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] 本文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>

13

