

诺亚之风

2022/12/16 刊

目录

Covid - 19 案件中涉及的几个 PNI 条款.....	5
在卸货港为滞期费留置货物可行吗?	11
浅议英国法下合同的成立.....	18



Covid - 19 案件中涉及的几个 PNI 条款

原创：刘 璐

自入秋以来，我国部分地区存在疫情持续蔓延状态，疫情防控形式依然严峻，防控工作依然艰巨。然而，随着时间推移，国外对于疫情防控态度有别于我国，虽无法使用统一标准丈量松紧度，但总体而言，国外较之前的管控变松。那么国际保赔协会关于船员感染新冠案件的理赔态度是否也在发生变化呢？

根据最近处理的船员感染新冠案件来看，保赔险理赔涉及的相关条款主要为以下三类：

1. 船员疾病类；
2. 绕航
3. 传染病检疫条款



以下两个典型案例基本可以说清上面三类条款的适用情况：

1) W 轮船员进行核酸自测后，发现一名船员阳性，属于无症状感染者，此时，该轮已达国内卸港，代理报告港方后，阳性船员下船隔离、就医，而该轮自此开始了漫长的隔离及卸货操作，每天卸货量不过百来吨。产生了巨额船期损失、额外油耗以及港口费用等。



本案提赔时，主要提赔项目有两个，一个是围绕船员感染新冠疾病产生的各项费用，另一部分是围绕船舶被迫隔离、缓慢卸货带来的额外油耗、港口费用以及消杀费。

保赔保险人关于上述案件的理赔思路主要为：围绕船员感染新冠下船就医的花费，适用 rules 中 Illness clause，所设条款例如 “Liability to pay damages or compensation for illness or industrial disease of a seaman of an entered Ship and hospital, medical, funeral and other expenses necessarily incurred in relation to such illness or industrial disease including expenses of repatriating the seaman and sending abroad and/or awaiting a substitute to replace him.”

而另一部分额外油耗、港口费用等，则涉及 Quarantine clause，所设条款例如 “Additional expenses incurred by the Assured as a direct consequence of an outbreak of infectious disease on an entered Ship, including quarantine and disinfection expenses and the net loss to the Assured (over and above such expenses as would have been incurred but for such outbreak) in respect of bunkers, insurance, wages, stores, provisions and port charges;”



基于上述条款的适用，案件中围绕船员产生的相关花费基本得到保赔险的 cover，而围绕检疫条款项下的费用被拒赔，原因是只有一个船员感染新冠，保赔保险人不认为这种情况属于 outbreak，如果船上没有爆发传染病，协会 rules 中 Quarantine clause 将不适用，因此 W 轮隔离期间产生的消杀费、额



外的油耗以及港口费用均不在 P&I cover 内。当然条款中并没有对 outbreak 进行明确的定义，但是大多数理赔保险人认为一个或两个船员感染新冠不能认为船上爆发了传染性疾病，但是具体几人感染算 outbreak 的情况需 case by case 讨论。在此提醒，预防 outbreak 发生而产生的费用根据大多数保险人的意见认为不在 cover 内，因为船东有预防、规避风险的义务。

2) G 轮在国内某港口进行船舶维修保养时，港方测出两名船员新冠阳性，随即命令该轮立刻离港。此时，两名阳性船员均为轻症，但是船上其他船员很焦虑，G 轮船东联系国内外的代理后，只有菲律宾适合遣返阳性船员，随机该轮开到菲律宾安排阳性船员下船就医及遣返，后又返回国内继续维修船舶。

本案提赔时，提赔项目主要有三点：a) 围绕阳性船员下船产生的相关花费，包括隔离、就医及遣返等；b) 船舶在菲律宾安排船员下船产生的港口费用，额外油耗等；c) 绕航费用

与第一起案件类似，a 项适用 Illness clause，基本都在 P&I cover 内。b 项和 c 项都被拒赔，拒赔原因主要为，理赔保险人认为船员属于轻症，生命安全没有处在紧急危险中，不具备绕航的必要性。由于新冠疫情在国外的管控政策较国内松动，基本不认为这种疾病属于高危、严重的传染病，更类似于普通感冒，曾有理赔保险人开玩笑说总不至于因为一个“小感冒”而绕航就医吧。另外，保险人表示新冠疫情发生至今已有三年，相信这种疾病对于船东来说不算突发情况，一名合格、谨慎的船东需具备应对这种情况的能力，因船员感染新冠而产生的额外营运损失不在协会 cover 内。而 c 项拒赔的原因同上，理赔保险人认为船上并没有爆发传染病，因此，相关的消杀费、隔离费以及港口费用不在 cover 内。

根据理赔保险人目前的理赔态度，新冠案件已基本没有特殊性，船员感染新冠后，理赔险会像承保其他船员疾病一样，是否 cover 需遵守 rules 规定。在此，小编给予以下建议：





1. 提醒船上做好防疫工作；
2. 关注船员接种疫苗情况，仔细阅读保单中关于新冠事项的约定，若需船员完全接种疫苗等约定的，需严格遵守并保留凭证；
3. 若有船员在船感染新冠，启动应急预案，预防、避免全船爆发，船东有义务防止损失扩大；
4. 及时报案及报告相关进展，例如，有绕航需要，需及时通知保险经纪人，以便保险人第一时间了解船东需求，给予合理建议及风险评估。
5. 关注船员心理健康，生活需求，避免引起船员焦虑、恐慌。

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>



在卸货港为滞期费留置货物可行吗？

原创：刘卫东

为收取装港和卸港发生的船舶滞期费，许多船东动过留置船上货物的心思，但由于不清楚其法律原理，会被上述问题困惑。有时会错过时机，蒙受损失，有时则会过于激进招致货方的反索赔。为解此惑，笔者从法律层面做出分析，以馈船东。

首先我们去要搞清楚船东对货物的留置权之性质。留置权 Lien，分为两类。一种是法定留置权，即不需要在合同中约定，船东也会享有的（根据英国普通法或根据各国的立法，海商法等）。另一种是约定留置权或合同留置权（属于“契约自由”下的产物），如果没有事先在合同里约定，船东就不可以行使。法定留置权很少，仅限于为共损分摊留置货物和为到期未付运费留置货物。而约定留置权就范围广泛得多，只要双方同意，船东可以为许多债权行使留置权，比如为滞期费，滞期损失，亏舱费，以及船东为货物垫付的各种花费等。



再议论一下留置权的主体。根据航运实践，行使留置权的主体当然是船东或光租人。一个期租进，程租出（TC In, VC Out）的二船东是很难行使留置权的。道理是，享有留置权的前提（各国法律的认识都一样）是权利主体对被留置的客体/Subject Matter 已经处在占有（In Possession of...）的状态中。比如修车车厂占有在修车辆，加工人占有加工物等。登记船东或光租人利用船舶和船员占有和控制着船上的货物，因此就有了行使留置权的条件。而二船东，三船东是不占有货物的。如果一个 TC In, VC Out 的二船东想要为其下家欠付的滞期费去留置货物，则要说服出租人船东配合，以船东的名义去行使权利，这很难。因为船东与分租船人没有合同关系，主张留置权没有约因 Consideration。虽然出租人船东的期租合同里也有一个留置权条款 lien Clause，但是该条款是船东专门为了对付作为二船东的租家的。当期租人欠缴租金时，出租人可以去留置租家提供的船上货物，当租船人财务发生危机涉嫌无力履约时，去“接手”二船东从其下家收取租金或运费的权利的。总之，绝不是为了配合二船东留置他人货物做的合同铺垫。

留置权的客体也值得分析一下。这当然是船上的货物。当今船舶承运的货物大都不属于租船人所有，除非该租船人同时也是货物的 FOB 买方。如此，船东在行使留置权时就会遇到一个法律争议，就是涉嫌对货物所有人的侵权。英国法对于船东的约定留置权的解释是比较宽松的，认为船东可以为欠下的滞期费去留置货物是来自“契约自由”原则，该做法并不违背公共政策 Public Policy。但是大多数货主国家的法律是不支持的。所以经常看到船东在动了留置意图后去咨询自己的保赔协会时，协会的意见都会是需要咨询卸货港当地律师才能确定。还有许多国家不方便明面上背离英国法的主流认识，就间接地设置壁垒和障碍。比如在自己的海商法中规定，承运人要为滞期费留置货物的，应该在提单正面明确注明。这在实践中根本办不到，因为会构成不清洁提单，打乱贸易链条。中国海商法第七十八条第 2 款就属于这一类。内容是，“ 收货人，提单持有人不承担在装港发生的滞期费，亏舱费和其他与装货有关的费用。但是提单中明确载明上述费用由收货人，提单持有人承担的除外”。

我们再看看约定留置权这个权利义务关系的出处。当然是程租租约而不是提单。虽然有的提单背面也会有一个 Lien Clause，但是该条款说的是共损分摊或运费方面的法定留置权。等于是一种重复，因为不说也会有。那么，约定留置权为什么会与提单持有人有了瓜葛？这是因为非班轮营运的船东提单都并入了程租租约。租约的 Fixture Note 正文里有关于留置权的约定。即使没有，大部分的程租租约也会并入“金康 94”文本，而该文本里有详细的留置权条款。





就连最新版的 Gencon 2022 程租租约文本也加强了 Lien Clause。内容为, The Owners shall have a Lien on the Cargo and on all sub-freight payable in respect of the Cargo for freight, deadfreight, demurrage, general average contributions, salvage, claims for compensation or damages and for other amounts due under or pursuant to this Charter Party and all costs of recovering same, including legal costs。这部 Gencon 2022 文本的 Lien Clause 还加上了救助费, 其他损失和为行使留置权而发生的法律费用)

有人会质疑, 这种约定留置权利毕竟是原生于租约, 后来才并入提单的。其“并入”的合法性如何? 能约束提单持有人吗? 会不会触犯了调整提单关系的《海牙威斯比规则》第 3 条第 8 款而被法律排除掉? 《海牙威斯比规则》第 3 条第 8 款全文是“运输合同中的任何条款, 约定或协议, 凡是解除承运人或船舶对由于疏忽, 过失或未履行本条规定的责任和义务, 或以下同于本公约的规定减轻这种责任的, 则一律无效”。

根据各国司法实践, 该约定留置权条款是可以合法并入提单的。虽然租约里条款很多, 英国法认为被并入的条款只能是与货物的运输, 照料, 装卸和交付有直接关联的条款, 包括滞期费条款和留置权条款。但不可以并入符属性条款(像仲裁条款, 索赔时效条款, 法律适用条款, 管辖权条款等)。



中国海商法第八十七条规定，“应当向承运人支付的运费，共同海损分摊，滞期费，和承运人为货物垫付的必要费用以及应当向承运人支付的费用没有付清，又没有提供适当担保的，承运人可以在合理限度内留置其货物”。这等于是将滞期费留置权变成了法定留置权。虽然国内专家对该条款的“留置其货物”有很多质疑，本文探讨的是对约定留置权的并入效力，在此我们不去过多议论法定留置权问题。



让我们结合案例分析一下在实践中约定留置权是应该如何合法实施的。在 The “Miramar” (1984) 2 Lloyd’s Rep 129 一案中，租船人欠交滞期费 25 万美元。租约第 21 条允许船东针对欠下的滞期费留置货物。在该案中租船人倒闭了。船东遂在卸货港留置了一万吨货物。船东向收货人索要滞期费。最后双方和解，以收货人提供了一份 15 万美元的担保换取船东继续卸货和交付货物。事后收货人不付款，纠纷打到法院。在英国高等法院，大法官 Mustill 判决道：（1）提单并入的租约装卸时间条款和滞期费条款有效；（2）但该滞期费条款仅写明租船人有义务支付，该条款合并到提单并不表示可以把租船人自动变更为收货人或提单持有人。（3）租约里的留置权条款也可以并入到提单中。

Mustill 大法官的判决认为收货人并不负个人责任要代替租船人支付滞期费。但是船东有权为欠下的滞期费留置货物，而不管后来，最终是谁前来付清欠款以换取释放货物。他阐述道，I am of the opinion that the Lien Clause can be incorporated into the bill of lading contract without any strain. If this is so, the incorporating words have produced a really useful practical result. The rights which the



Shipowners most wishes to preserve are those relating to his demurrage. In theory, a power to sue the consignee directly in respect of the indebtedness will be of value. In practice, however, the shipowner is not really interested in litigating for his demurrage. For practical purpose, what he needs is the capacity to enforce his claim on the spot and for this purpose the Lien is what matters.

上述判词的意思是船东并不关心能否向收货人起诉追讨滞期费，船东真正关心的是能否通过留置货物去逼迫出那笔滞期费。不论最后是租船人，收货人还是抵押权人愿意去支付。该案最后 Mustill 大法官判决船东可以获得担保金额的 15 万美元。但仍然欠下的那 10 万美元余额，船东不可以向收货人追索。收货人不服，官司打到上诉法院和最高法院（当时的贵族院）。最高法院支持了英国高等法院的判决。



通过上述案例，对于船东能否和如何针对欠下的滞期费在卸货港行使留置权，我们可以总结如下。1 可以根据提单并入的租约条款行使留置权。2 行使留置权的相对方（**债务人**）是租船人，不是收货人。3 因此不可以直接逼迫收货人支付欠下的滞期费，虽然大家都明白船东留置货物是“项庄舞剑，意在沛公”。4 应该向所有的关系人宣称船东要在卸货港行使留置权，包括对租船人，收货人，发货人，卸港船代，港口和买方开证银行（它有可能是货值抵押权人）。5 为了避免在卸港发生新的船期损失争议，行使留置权的宣布应该及早作出，以方便债务人和相关人做好妥协准备。如果是为了装港的滞期费，应该在航程半途就宣布。6 如果租船人倒



闭或跑路，当收货人表示愿意支付时，应该与收货人达成协议，表明收货人的支付性质是代替租船人，而不是其他原因。否则，有可能发生收货人先予支付，等卸下货物后申请法院扣押船舶要求船东吐出滞期费。这完全有可能，因为在英国法下，收货人不是滞期费的债务人，收货人的支付没有约因 Consideration。反之如果和解协议明示是代租船人（债务人）支付，船东则可高枕无忧矣。

需要注意的是，如果租约 Fixture Note 里或者并入的租约文本里已经约定滞期费应该在货物卸船后某一时间内根据船东提供的相关单证支付，船东就没有了在卸货前行使留置权的依据，强行留置货物会构成违约。

以上是关于为保障滞期费利益，船东在卸货港能否和如何行使留置权的分析，供船东们参考。

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



浅议英国法下合同的成立

原创：刘卫东

国际贸易，国际经济合作，国际航运所统领的许多合同都适用英国法。让实行大陆法国家的当事人很头疼的一个问题是，根据英国法，合同在什么情况下算是达成了，在什么时刻合同会有了约束力 binding effect? 这个问题搞不清楚，轻则导致谈判无效，耽误商机，重则会构成预期违约/Anticipatory breach of contract，招致重大索赔。

预期违约是指，合同达成后，履约的时间尚未到来，履行方就明确以行动或文字向对方表示自己不会履约。这种情况经常发生，包括应该履约的一方没有意识到合同已经成立而不去履约。这在英国法下会导致受害方有权索赔损失。



我司客户某中资船东与外国租船人商量租船事宜。双方在邮件里谈谈停停，主要条款达成了一致，但仍有一些细节（中方认为重要，外方认为不重要）没有逐条落实。由于市场比较平稳，双方在后边的两周内没再联系对方。后来运费市场突然上涨，外方租家来函询问船舶位置，要求履约。中方船东表示与该租家的合同并没有生成，故两天前已经将船舶租给他人。租家认为船东毁约，提出高额索赔。

在另一桩纠纷中，我司客户为中方租船人。该公司与外国船东协商准备租用 B 轮。因为是有过多次合作过的老客户，双方同意基本

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>

12



条款按照之前承租的 A 轮合同文本。当然，还有一些条款需要改动使用（比如船名，时间，地点，租金费率等）。后来租家看到有另一条在装港附近的船舶可用，接触后发现租金更低。该租船人想与其成交但又不知道是否已经与 B 轮公司有了有效合同，是否会构成违约.....。

这种忧虑很常见。因为按照中国商家的思维和意识，这么重要的租船合同应该在双方签字盖章后才有约束力，在这之前说的话，写的文字都不算数。但是，英国法却不是这样认为。司法机构认为合同是否有了约束效力不一定以当事人的主观意识为准。在 “Intra transporter” (1986)2 Lloyd’s Rep 132 一案中，英国法庭评述道，If in the course of correspondence....., it is apparent that a firm offer and acceptance has been achieved, then there will be a binding contract although the parties may not have realized or intended that such was the effect.

合同啥时产生效力问题首先涉及到邀约和承诺。各国的民事法律都认为承诺发出时或到达时合同成立。如果承诺夹带着新的条件或要求，等于是承诺方“杀死”了原邀约，含带新条件的信息构成一个反邀约/Counter Offer（也称还盘）。等待对方的承诺或拒绝。



在 Brinkibon Ltd Appellant v Stalag Stahl (1983) 2 AC. 34 一案中，英国买方 B 公司欲从奥地利 S 公司买进钢材。数轮交涉后主要条件谈妥。关于付运时间，S 公司提出了分批供货的意思



表示。这是一个 Counter Offer，但是买方 B 公司没有对此回复明确意见。奥地利卖方 S 公司认为英国买方不接受分批付运，合同没有达成，就没有备货。英国买方后来起诉奥地利卖方毁约。英国法院驳回了原告和上诉人 B 公司的诉请，认为反邀约没有被接受。

在 Hyde v Wrench (1840) 3 Beat 334 一案中。被告给出一块地皮的出卖 offer 是 1000 英镑。原告回盘表示愿意出价 950 英镑。被告不接受。后来原告又写信表示同意支付 1000 英镑买进。被告仍没有答应。原告起诉，英国法院判决原告败诉。理由是合同尚未达成。被告的原 offer 已经被原告的 counter offer 950 英镑杀死/kill off，不再有效了。

上述案例提示国际商家，在谈判时如果受盘人 Offeree 在接盘时附带了新的成交要求，哪怕是不太重要的条件，仍然构不成一个承诺。发盘人 Offeror 绝不可以认为交易已经达成。反之，如果受盘人收到了发盘人的 offer 也表示了基本符合意见，承诺就成立了，哪怕受盘人单方认为还有一些事项待谈。

英国法认为承诺在实际表达/Be communicated to the offeror 给邀约方开始生效。这个表达有多种形式。英国法对表达承诺的时间有上一个古老的 Postal Rule。过去电信不发达，如果当事人双方不在同一地点，承诺在承诺人将承诺信函投入到邮筒那个时刻生效。这种信件沟通和电报沟通需要一些时间才能到达邀约人，因此被称为“非即刻表达”/Non-instantaneous communication。

但是这个 Postal Rule 在 Household Fire Insurance v. Grant (1879) 案子中暴露出问题。在那个案子中，承诺信函被投入到了邮箱，但是该信函一直没有真正送达。这种情况下承诺被认为生效，引发了巨大争议。在后来的 Byrne v Van Tienhoven (1880) 5 CPC 345 一案中，英国法院判定 Postal Rule 应该受到限制，仅在邮政是合理可行的沟通渠道时才为有效。





随着科学技术的发展，后来出现了许多其他沟通方式，其中有些沟通不再需要邮政服务，而会被当事人即刻收到。比如面谈，电话，电传，传真，电子邮件，视频会议等。这种沟通被称为即刻沟通 *Instantaneous communication*。如果承诺方采用了即刻沟通方式，一般来说会被法律认为承诺生效了。但是后来的案例证明仍会发生一些例外情况，比如，传真机，电传机受控于第三人，而第三人转达不及时，导致承诺不会即刻生效，承诺生效的事件会拖后。总结不同案例后，英国法要求无论承诺采取什么方式，该承诺被实际沟通/*Be communicated to* 到邀约人才为有效。

但社会生活是复杂的，百密仍有一疏。承诺的到达可能发生在邀约人的非工作时间，夜晚，假期，或被第三人损毁等意外情况。因此英国法不再给出一个绝对的承诺生效时间定义，而是尊重当事人的意愿 (*Freedom of Contract*)，或参照行业实践习惯。或由法院去判决。这种特殊行业情况在生活中的确不少。比如悬赏性广告，拍卖，展销/*pick it or leave it*，自助消费 *self/service* 和特殊招投标等。

困扰中国当事人的第二个问题是合同的形式问题。英国法认为合同形式不限于书面，口头沟通也能达成合同。英国法对合同重实质而轻形式 *The law looks to contracts' substance rather than formality*。英国法要求必须采用书面形式的合同仅有少数几种，比如信托合同，担保合同，抵押贷款合同，土地买卖合同，保险合同等。既然大部分口头合同有效，这就等于不再计较合同的成立一定需要书面形式。

还有，即使有了书面载体，合同是否需要当事人签章才能生效？英国普通法认不认为签章是合同生效的绝对条件。英国法认为签



章仅是一个形式 Formality，而法律重视的是实质 Substance。所以我们可以看到在即刻沟通 Instaneous communication 的场合，大多数承诺性质的电传，传真，邮件是不会有发件人的签章的。普通法强调即使一份合同没有被双方签署，只要双方同意了该合同内容，效果会是一样。在 *McCutcheon v. Macbrayne (David) Ltd* (1964) 1 W.L.R 125 先例中，大法官 Devlin 勋爵判明，“It seems to me that when a party assents to a document forming the whole or part of the contract, he is bound by the terms of the document, **read or unread, signed or unsigned**, simply because they are in the contract, and it is unnecessary and possibly misleading to say that he is bound by them because he represents to the other party that he has made himself acquainted with them”。

英国法下不签章不生效的合同种类比较少。这类合同称之为 Deed。Deed 合约属于意义重大的契约或契据，仅使用在更加严肃的交易中。比如信托合同，赠予合同，保证合同，土地买卖合同。Deed 俗称“盖印合同”/Contract Under Seal。Deed 与普通合同有两个重要区别。一是 Deed 不需要有“对价”/Consideration（比如赠予财产）。二是 Deed 下的诉讼时效为十二年，长于六年的英国普通诉讼时效。



还有，如果一份合同的主要条款已经谈妥，英国仲裁机构和法院一般会倾向合同的存在。如果纠纷诉诸法庭，法官们会尽量想办法支持合同已经存在，而不是尚未达成。这是中国当事人应该了



解的现实。法官之所以这样认为，其依据是默示法律规定在起作用。这个观点与东方商家的思维模式有很大距离，非普通法国家的商家们要额外注意。在 *Pagnan Spa v. Feed Prodects Ltd* (1987) 2 Lloyd's Rep 601 国际货物买卖一案中，买卖双方通过经纪人谈妥了货物的数量，质量，价款，开信用证日期和付运日期等主要条文。但是一直没有谈妥装货时间，滞期费，速遣费和仓储费等条款。后来市场发生波动（货物落价），买方退出了谈判，认为合同没有达成。而卖方主张合同已经成立。双方诉诸法庭，英国高等法院和上诉法院都判定卖方胜诉。理由是没有谈拢的次要条款可以由法律做出默示，不会令该合同无法执行。

（编者释：根据英国 *Sale of Goods Act 1979*，没有明示的事项可以在“合理”框架内推定）。

由此可见，中国背景的船东或租船人以东方思维看待涉外合同的达成和生效与西方思维的结果有很大不同。而英国法下的（1）合同成立无需书面，（2）生效不一定需要签章，（3）即刻沟通/Instantaneous communication 方式的约束力和（4）英国司法机关对主要条款的协商好的合同倾向已经达成之现实，使得中国当事人要常备风险意识和提高警惕。

规避这个风险的办法是，去明确约定合同的达成以某些条件的成就为准。英文表达是 Subject to contract 以签署合同为准；Subject to details 以细节谈妥为准；Subject to finance 以融资成功为准；Subject to approval by board of directors 以得到董事会批准为准，等等。或者更明确地表达，除非……，本合同尚为生成。“Contract does not exist unless ……”。

上述文章仅供读者参考，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>

17



[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。

