

诺亚之风

2024/9/12 刊

目录

金康 2022 系列之十八: Liberty and Deviation.....	2
租家还船时未支付价款的燃油所有权风险.....	5
提醒-在柔佛东部马来西亚水域锚泊.....	10



金康 2022 系列之十八：Liberty and Deviation

原创：宋石磊

(编者按：续我司微信公众号 7 月 23 日文章《金康 2022 系列之十七：BIMCO Electronic Bills of Lading Clause 2014》，编者现对自由与绕航条款进行解析，与君共勉。)

金康 94 第 3 条：

3. Deviation clause

The vessel shall liberty to call at any port or ports in any order, for any purpose, to sail without pilots, to tow and/or assist vessels in all situations, and also to deviate for the purpose of saving life and/or property.



金康 2022 第 22 条：

22. Liberty and Deviation

- a) The vessel shall have liberty to sail with or without pilots, to two or go to the assistance of vessels in distress, to deviate

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



for the purpose of saving life or property and for any other purpose reasonably necessary for the safe continuation of the voyage, including calling at any place for bunkers, taking on board spares, stores or supplies, repairs to the vessel, crew changes, landing of stowaways or persons rescued at sea, medical emergencies and ballast water exchange, and the owners shall not be liable for any loss or damage (including delay) arising or resulting therefrom.

- b) This clause shall be incorporated into any sub-charter and any bill of lading issued pursuant hereto.

船舶在运营过程中时常会因种种原因而进行绕航，需要注意的是不合理绕航会给船东带来极其严重的后果，即使绕航情形比较轻微。关于不合理绕航，可参阅我司 2020 年 6 月 18 日公众号文章《浅谈船舶不合理绕航》。



不符合法律和合同约定允许的绕航均为不合理绕航。本条款即为租约规定的允许绕航的情形，属于广义上的免责条款。对于免责条款，法院对其文字清楚明确性的要求往往非常苛刻。本条款在 94 版的基础上进行了扩充，明确允许船舶可以在安排偷渡者下船、紧急医疗、接收备件和置换压载水等时进行绕航。

该条款具体内容翻译如下：

22. 自由与绕航

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>



船舶享有是否使用引航员航行的自由、拖带或协助遇难船的自由、为救助人命或财产以及为任何其他合理、必要的航行安全目的而绕航的自由，包括停靠任何地点加油、接收备件、物料或供应上船、修理船舶、更换船员、安排偷渡者或海上获救人员下地、紧急医疗和置换压舱水，船东对由此引起或造成的任何损失、损害（包括延误）不承担责任。

本条应并入任何次租约及据之签发的任何提单。

参考文献：

1. 杨良宜《程租合约》

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>

4



租家还船时未支付价款的燃油所有权风险

原创：刘卫东

期租和 TCT 租船合同下的租船人在合同届满交还船舶时，会依约在船上存留一些有相当价值的燃油冲抵接船时的油料。这些燃油是主权清洁的吗（the title clean or not）？事后会不会有人前来主张这批燃油的所有权（whether a third party would come to claim its ownership）？这是船东头疼的问题，也是在海运实践中经常发生的纠纷。尤其当租家处于跑路，欠付租金，严重违约或财务发生困难时的还船环节中。

如果发生了第三人前来主张燃油的所有权，船东需要清楚自己在法律上的地位（legal position）。无论是普通法，还是大陆法，在动产物权的处理上，一般来说，都会遵循保护支付了价款的“无辜第三人”原则。中国《民法典》第 311 条规定，“无处分权利人将不动产或动产转让给受让人的，…符合下列情形的，受让人取得该不动产或动产的所有权”。（一）受让人受让该不动产或动产时是善意的；（二）以合理的价格转让。英国的成文法和普通法也是一样。（后附相关判例）。



众所周知，供油商为了促销，往往对买方实行赊账方式。同时为了保护自己的权利，会在供油合同中放入一个“所有权保留条款” / Detention of title clause。大体意思是“价款在全部支付之前燃油的所有权仍归与

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



卖方 “/Ownership of goods shall remain with the Seller until full payment has been made ”。这样的条款并不违背普通法或大陆法的交易原则。我国《民法典》第 641 条也有相关规定，” 当事人可以在买卖合同中约定买受人未履行支付价款或者其他义务的，标的物的所有权属于出卖人 “。英国《1979 年货物买卖法》Section 18 对 “货权保留” Detention of title / 权利给予了认可。大体意思是说如果合同规定的某些条件没有得到满足，即使货物已经交付给了买方，货物的卖方仍保留处理该货物的权利，该货物的所有权在卖方设定条件满足之前不会转让给买方。 “ *Where there is a contract for the sale of specific goods or where goods are subsequently appropriated to the contract, the seller may, by the term of the contract or appropriation reserve the right of disposal of the goods until certain conditions are fulfilled and in such a case, notwithstanding the delivery of the goods to the buyer....., the property in the goods does not pass to the buyer until the conditions imposed by the seller are fulfilled*”。

这样，问题就来了。如果将燃油折价交付给船东的租家并没有支付燃油的价款，燃油的受让人，无辜的船东和保留所有权的供油商究竟谁的权利更应该受到法律的保护？如果合同适用英国法，英国的司法机关和遵循的先例是如何看待此类纠纷的？

可参考的是 *Angara Maritime Ltd v. Ocean Connect UK Ltd* (2010) EWHC 619 一案。这是一个无辜船东在不知情情况下接手了主权” /title 不清洁燃油的纠纷。Angara 公司将它拥有的 “Fesco Angara” 轮期租给了 Britannia Bullets 公司。后者在营运期间从 Ocean Connect 供油商那里赊账购买过燃油。价值 USD177,305.- 该供油合同适用英国法，也有货权保留条款/Detention of title clause。2008 年发生金融危机，期租人倒闭，但一直没有支付那笔燃油款。倒闭前船舶已经归还给船东，船东在与租家了结各种账务时也为留在船上的燃油做出了结算（船东买回船上的燃油，或允许租家折抵一部分未付租金）。后来供油商向船东追索这笔油款。英国法院判船东属于一个支付了对价的善意买方和无辜第三人，受到英国《1979 年货物买卖法》第 25 条的保护。





该法的 Section 25 规定该法的 Section 18 中的“所有权保留 “ / Detention of title “ 不是绝对的。 “ *Where a person having bought or agreed to buy goods obtains, with the consent of the seller, possession of the goods or the documents of title to the goods, the delivery or transfer by that person.....in good faith and without notice of any Lien or other right of the original seller in respect of the goods, has the same effect as if the person making the delivery or transfer were merchantable agent in possession of the goods or documents of title with the consent of the Owner.....* ”。也就是说在第一个合同中卖方有一个保留货权条款，但买方订立第二个合同并交出相关货物给另一个买方（第三人），这一来第三人善意取得货物，他也不知道原合同卖方对货物有一个权利，就不受到保留货权条款的影响。但条件是第二次的买卖要素要符合英国《1979 年货物买卖法》的基本要求。

The “Saetta” (1993) 2 Lloyd’s Rep 268 一案却有不同结果。该案情节与上述案子相同，也是赊账买燃油的租家未结清油款，同时对船东欠租未付。船东合法撤船。双方存有争议，所以当时双方没有交接清账，船东也就自然地留用了船上留存的燃油。后来供油商以“侵占”为由索赔船东，法院判船东败诉。

船东也曾抗辩说其接收船上燃油抵扣部分未付租金等于是买入了那批燃油。倒闭前的租家占有该燃油，符合《1979 年货物买卖法》（Buyer in Possession）的规定。但是英国法院认为船东的单方“接管”该燃油的行

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>

7



为没有事先得到租家的同意，也不涉及船东付钱给承租人，只是单方将租期内所欠的租金对冲了。另外，法庭还认为，在船上的燃油根本没有移动，不存在买方与卖方的交接，只是账目上的结算而已。这不符合《1979年货物买卖法》 Section 25 的要求。该 Section 要求货物的买卖必须要有一个“交付”/delivery 环节。而该法 Section 61 对交付的定义是，“一方自愿把占有权交给另一方”/ voluntary transfer of possession from one person to another”。而该案燃油的转移不符合法律意义上的“交付”，因此不能对抗供油商供油合同中的“所有权保留”权利。



两年前我司一个船东客户就遇到了这样的问题。TCT 下的租家在欠缴租金情况下跑路了。船东被迫收回了船舶，自然也收留了所余下在船上的燃油。我司理赔人员为船东分析了这种风险，力劝船东对去欧洲的货物行使了留置权。留置权将跑路的租家逼得重新露面，并与船东迅速达成了一个支付部分租金和变卖，交付船上燃油的协议。协议得到了履行。后来一家俄罗斯供油商联系该船东，告知船东那批燃油的价款没有得到支付，供油合同里有所有权保留条款。因此要求船东支付。由于船上燃油的交易都符合法律规定的条件，船东通过租船 Broker 将法理讲给该供油商，供油商也就没有坚持其诉求。

让无辜的船东承担租船人的债务，从大正方针角度看是不公平的。英国法律专家建议船东可以利用衡平法的预防和救济去阻挡这类风险。也就是说，船东可以预先给供油商，服务商一个提示，使得供油商，服务商提前知晓自己的服务含有风险，事后不接受这个风险就会受到“禁反言”规则的约束。具体操作方式是在船长和老轨办公室悬挂一个告示，” Goods

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>

8



and/or service being hereby acknowledged and/or ordered solely for the account of Messrs (租船人公司名称) as Charterers of MV (船名) and not for account of said vessel or her Owners. Accordingly no lien or any claim against said vessel or her Owners can arise thereof “。中文的意思是，“ 在此接受和/或订购的物品和/或服务，完全由（船名）的承租人（公司名称）公司负责，而不由船舶或船东负责。因此，不得对该船舶或其船东提出任何船舶优先权或索赔：。

这种纠纷给人的教训是，事先要有预防措施，事中一定要和租家签订书面结账协议，表明油属于租家的或租家合法占有的。还船时的燃油是经过清楚结算和交付的，以显示船东的善意和无辜。

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



提醒-在柔佛东部马来西亚水域锚泊

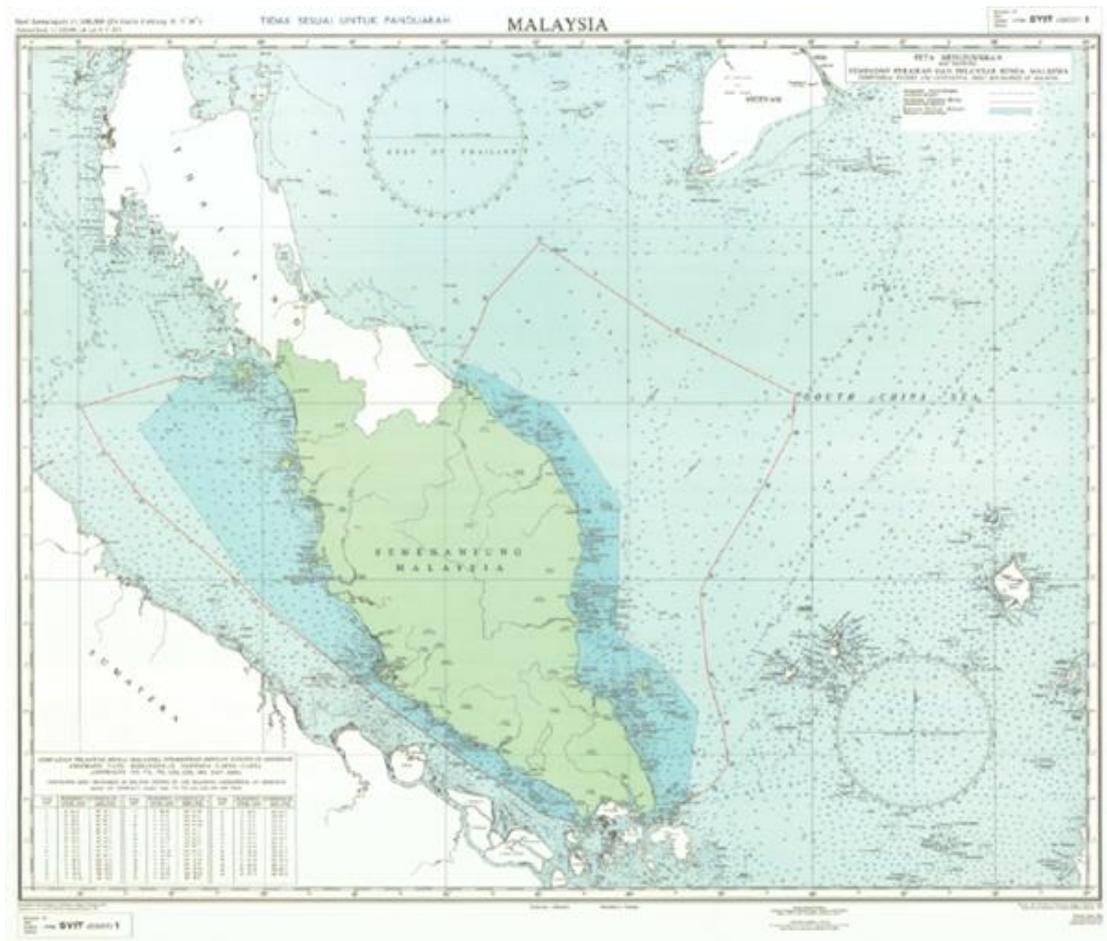
编译：殷齐越

多年以来，Gard 承保的几条船因未经当局必要许可在柔佛州东部水域停泊而被马来西亚海事执法局拘留和罚款。

2021 年，马来西亚当局在未经马来西亚海事局局长事先书面许可的情况下，针对停泊在柔佛州东部水域的船只开展了一项名为“Jangkar Haram”的特别行动。即使三年过去了，对此类船只的扣押仍在继续。

马来西亚东柔佛海域的范围

在 Gard 处理的几乎所有案件中，船员都错误地认为他们的锚泊位置在马来西亚领海之外。正如我们的通代 Spica 在他们的通函中报道的那样，这些水域有时被称为新加坡 OPL 东部，有时甚至被称为国际水域。



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



马来西亚规定其领海界限的管辖法律是《2012年领海法》(TSA)。为了确定一艘船是否进入了马来西亚领海，马来西亚海事执法局(MMEA)和马来西亚海事局的依据是“1979年领海图”。下图是该图表的图像，用于说明船只被扣留的区域，该区域在下图中以蓝色阴影表示。该区域可能未在商船常用的航海图上标记，这导致船员缺乏清晰度。因此，建议船只通过当地代理商获得马来西亚“1979年领海图”的副本。

最近的所有扣押都是根据1952年《马来西亚商船条例》第491B(1)条进行的。本节规定，船舶在马来西亚水域内进行各种活动时，必须通知海事处处长。本条中有关船只被海事处扣留的相关规定是491B(1)(L)，这是一项绝对规定，要求“海事处处长确定的任何其他活动”必须获得批准。该条款篇幅很长，难以质疑。

马来西亚第05/2014号航运通知旨在澄清“任何其他活动”的定义，包括以下内容：堆放；焊接和其他动火作业；在非锚地锚泊；以及任何形式的水下作业。该通知的效果是，被扣留船只的船东现在更难辩称他们不知道锚泊前需要许可的事实。

我们以前也看到过船只因涉嫌不支付灯塔费而被MMEA扣留。1953年《联邦灯塔费法》第3(1)条要求停靠马来西亚半岛任何港口或地点的每艘船舶的船东、代理人或船长支付灯塔费。

扣留船员和录取口供

一旦船舶被扣留，船东可以预料到MMEA会采取以下调查步骤：

1. 船长和大副/轮机长通常被带上岸到MMEA办公室进行陈述。
2. 船长和大副/轮机长可能会被问及他们的资格和经验、航行细节以及在该特定地点锚泊的原因等。
3. 船员的护照和船舶文件也被MMEA没收。

船东必须指定一名马来西亚当地代理人，建议船东代表(当地代理人、通代或律师)在MMEA调查官录取陈述时陪同船员。船东的当地代表将能够协助将调查人员提出的问题翻译成英语，并代表船东与当局打交道。

我们了解到，调查可能需要1-3天，甚至更长时间，船东可能不得不通过当地代理安排船长在岸上过夜。

释放船只

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>

11



一旦从船员那里获得陈述，MMEA 将把案件移交给海事处。为确保船只获释，可在地方执法官前安排听证会。船东通常在听证会上由律师代表，并被要求根据《刑事诉讼法》第 413 条支付保证金以释放船只。保证金是船东为释放船只而支付的担保，作为以后设定罚款或复合罚款的担保。以法院指定的委托人（通常是当地代理人）的名义开立账户，保证金以定期存款的方式支付。

一旦支付了保证金并将船舶文件归还给船舶，船舶就可以放行。此后，可以决定是否承认责任并支付赔偿金，即支付较低的罚款以换取承认对指控的责任，或对指控提出异议。每项违法行为的最高罚款为 MYR100000（约合 USD24000）。

释放船只的整个过程可能需要几天到几周的时间。

建议

- 建议船只通过当地代理商获得马来西亚“1979 年领海图”的副本。
- 如果锚泊在 1979 年《领海图》声称的边界内，建议船东在马来西亚指定一名当地代理人。Gard 获悉，马来西亚海事局已在柔佛州东部海域建立了专门的停泊锚地。船东可以联系当地代理以获取更多信息。
- 船员必须与指定的当地代理核实，在锚泊前已通知海事处处长并获得书面许可。
- 根据保赔条款第 47 条，Gard 可能不承保这种性质的罚款，因此不在保赔范围内。话虽如此，如果船只被扣留或逮捕，我们鼓励会员联系协会寻求帮助。

这种扣留也可能导致船东和租家之间的商业纠纷。可以参考我们的文章“仔细检查你可以锚定的地方——AFRA OAK 决定的教训”。值得一提的是，在过去几年中，有几条船也因非法停泊在印度尼西亚群岛而被其海军逮捕。请参阅我们的警示文章“在印度尼西亚水域非法锚泊的船舶扣留”以获取更多信息。

我们要感谢 Joseph&Partners 的 Jeremy Joseph 和 Matthew Van Huizen 为本次警报做出的贡献。

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

[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，请读者仅作参考。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。

