

# 诺亚之风

2025/01/15 刊

## 目录

船舶挂靠土耳其港口的风险提示.....	2
案例分享 - 密西西比河保安费用谁来承担? .....	5
IG 协会及中船保 2025/26 续保政策及再保成本一览.....	8



# 船舶挂靠土耳其港口的风险提示

原创：宋石磊

近期发生若干起船舶在土耳其港口被高额罚款或者遭遇严重延误的案件，值得船东朋友们注意。

## 案例 1. 申报油量和实际不符遭受处罚

某轮靠泊土耳其港口后，当地海关登轮检查发现船上实际存油比申报数量高出数十吨。随后该轮被土耳其海关当局临时扣留，并对未申报的燃油签发了没收令，责令该轮卸下多余的燃油。

根据土耳其当地海关法令，前往土耳其港口的船舶必须准确、及时地向海关申报船上所载燃油、货油、香烟、酒精等物品的数量。一旦海关人员登轮检查发现并认定船存物品超过船长到港前申报的数量，或者发现船上存在未申报的物品，海关人员将开展调查并对船方实施相应的处罚，处罚措施包括扣留船舶、罚款、罚没未申报物品以及对船长和相关责任人追究刑事责任。

建议船员平时对船上油料及其他物品做好 Inventory 和 Good house keeping，责任到人，抵港前再次清点确保记录和申报数量的准确性。



## 案例 2. 私自排放甲板积水入海遭受处罚

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



某轮在抵达土耳其港口前，根据当地法律规定将甲板排水孔塞紧。该轮在锚地等待靠泊期间遇到下雨，甲板尾部积水达到 15 厘米，船员打开排水孔将甲板积水排到舷外。这一幕正好被当地环境官员发现录像并采集样品送实验室进行分析。最终该轮被处以十余万美金的罚款。

值得注意的是，土耳其近年来每年都会大幅提高污染罚款金额。2024 年 11 月 27 日，土耳其发布了 2025 年海洋污染罚款费率，比上年度增长了约 43.93%。该污染罚款规定被分为 A/B/C/D 四大类：

A 类：油轮排放石油和石油衍生品（如原油、燃油产品、含油舱底水、油泥、残油、成品油、含油废料等）造成的污染：

1000 总吨以及以下的船舶	4583.90 里拉/总吨
1000 至 5000（含）总吨的船舶	额外增加 1146.01 里拉/总吨
5000 总吨以上的船舶	再额外增加 114.55 里拉/总吨

B 类：油轮排放不清洁压载水

1000 总吨以及以下的船舶	835.15 里拉/总吨
1000 至 5000（含）总吨的船舶	额外增加 166.61 里拉/总吨
5000 总吨以上的船舶	再额外增加 26.44 里拉/总吨

C 类：其他船舶及水上交通工具向海洋排放石油和石油衍生品（如含油舱底水、油泥、残油、燃油产品、含油废料等）

1000 总吨以及以下的船舶	2291.94 里拉/总吨
1000 至 5000（含）总吨的船舶	额外增加 458.40 里拉/总吨
5000 总吨以上的船舶	再额外增加 114.55 里拉/总吨

D 类：船舶及其他水上交通工具向海洋排放垃圾及生活污水

1000 总吨以及以下的船舶	1146.10 里拉/总吨
1000 至 5000（含）总吨的船舶	额外增加 229.21 里拉/总吨
5000 总吨以上的船舶	再额外增加 26.44 里拉/总吨

150 总吨及以下船舶罚款金额：

18 总吨及以下的船舶	25419.48 里拉
18 至 50 总吨的船舶	50843.27 里拉
50 至 100 总吨的船舶	101686.55 里拉
100 至 150 总吨的船舶	152531.26 里拉

船用燃料含硫量超标：

根据新规定，燃料含硫量高于 IMO 条例限值的船舶将面临以下罚款，

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>



1000 总吨以及以下的船舶	1016219.20 里拉/总吨
1000 至 5000 (含) 总吨的船舶	额外增加 126703.02 里拉/总吨
5000 总吨以上的船舶	再额外增加 24564.53 里拉/总吨

船舶所有人可以对罚款提出异议，但必须在处罚决定送达之日起三十日内向管辖法院提起上诉。

如果向海洋排放危险物质或有害废物，罚款金额将是违规排放石油及石油衍生品的十倍。

如果在船舶起航前或 30 天内付清罚款，可减免 25% 罚款总额。

根据之前于 2022 年发布的修正案，如果污染发生在包括马尔马拉海和一些港口在内的环境特别保护区范围内，则污染罚款金额将增加一倍。

专家建议：

- 只有在确认压载水清洁的情况下，才允许进行排压载水操作；
- 除冷却水外的其他所有舷外排出阀都应该关闭、紧固，并打上铅封；
- 所有的甲板排水孔都应该塞紧，甲板积水切勿排出舷外；
- 切勿冲刷甲板、上层建筑和设备；
- 生活污水和废水经处理后应储存起来，在驶出土耳其水域之前不得排放；
- 锚泊和靠泊期间，切勿割换船板以及敲锈油漆；
- 在修船厂期间保持警觉，因为船方要对任何污染事故负责，即使是由船厂或承建商的疏忽所引致。

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



## 案例分享 - 密西西比河保安费用谁来承担？

原创：李国靖

在 2001 年 911 事件之后，美国政府采取了一些措施，旨在使国家免受进一步的恐怖主义袭击。其中之一是对美国海岸警卫队法规的修订，使海岸警卫队能够对任何被认为构成潜在安全威胁的来访船舶施加某些要求，最常见的就是在整个在港期间强制要求安排安保人员到被指定为构成潜在安全威胁的船舶上。船员的国籍是决定是否实行这种要求一个重要因素。

安保上船必然会产生一些相关的安保费用，该费用谁来承担，船东和租船人往往会有各自的立场，意见不一。究竟孰是孰非呢？下边引入一个案例来详细了解一下：

### 案例：

某轮 2002 年 7 月 TCT 给租船人到美国新奥尔良装货，该船船员是乌克兰人和巴基斯坦人混派被写进了租约中。当船舶按照承租人的命令快要到达新奥尔良时，船长收到通知，因为船员对港口安全构成潜在威胁，港口船长命令该轮停泊锚地，直到提交书面船员控制安全计划。在该计划提交并获得港口船长批准并且保安人员到位之前，该轮不得进入密西西比河。该轮被要求至少需安排 5 名武装保安，在靠港期间每天 24 小时待在船上，等等要求。

港口代理和船东保赔协会也都从当地获取了一些信息，在过去的几个月里，美国海岸警卫队一直在执行一项要求，即将保安安排在被指定为“对港口安全构成潜在威胁”的进港船舶上。将船舶指定为“潜在威胁”的原因是保密的，但似乎某些船员国籍(如埃及人或巴基斯坦人)可能会触发这种指定。

租船人为此支付了 32,650 美金的安保费用，并就谁应当承担这笔费用与船东发生争议。

### 相关条款：

1. That the owners shall provide and pay for all provisions, wages and consular shipping and discharging fees of the Crew; shall pay for the insurance of the vessel, also for all the cabin, deck, engine-room and other necessary stores, including boiler water and lub oil and maintain her Class ...

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



2. That the Charterers shall provide and pay for all the fuel ... Port Charges, Pilotages, Agencies, canal tolls and fees, tugs, Commissions, Consular Charges (except those pertaining to the Crew and vessel), and all other usual expenses except those before stated ... Fumigations ordered because of illness of the crew to be for Owners account.
8. ... The Captain ... shall be under the orders and directions of the Charterers as regards employment and agency ...”



仲裁庭经过查明和审理，认为该笔费用应由租船人承担，具体如下：

1. 在仲裁庭认为，本案中进入密西西比河要求船舶需要有保安人员的原因是船舶上有巴基斯坦船员，海岸警卫队的法规在该船挂靠新奥尔良之前已经存在了几个月，并且该政策也已经被进行了宣传。
2. 仲裁庭需要考虑租约中 1 和 2 的规定是否为纠纷提供了答案，特别是这笔特定保安费是否属于 2 中所述的“Port Charge”或者“other usual expenses”。
3. 仲裁庭认为实际上对于任何和该轮船员配备类似的船舶，必然会被指定为构成威胁，因此必然会被当局要求安排保安，并且在该船挂靠前几个月当地已经开始这样做了。因此对于该船来说，要求安排保安人员并没有任何异常和特别之处。此外仲裁庭考虑了案件事实后引用了 The Trade Green[2000] 2 Lloyd’ s Rep. 451 一案中 Moore-Bick J

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>

6



的说法“any charges which the vessel would ordinarily incur as a necessary consequence of entering or staying at the port in question”，认为该船要靠泊新奥尔良就必然会产生保安费，所以将此笔费用划分为“Port Charge”；

4. 仲裁认为，即使保安费用没有被恰当的解释为“Port Charge”，那也应当属于“other usual expenses”，没有理由将“other usual expenses”解释为所有在该港的船舶都要承担这些费用，重要的是港口的要求对特定船舶来说什么是“usual”。如果在2001年9月之后对于和该轮类似的船舶在任何时间停靠密西西比河都会有同样的要求，那么对于船舶来说，保安费用就是“usual”的。
5. 仲裁庭认为尽管租约中1规定和船员有关或船员造成的费用将由船东承担，但并不意味着所有关于船员一切都由船东承担。根据期租租约，租船人通常应当承担他们所选择的特定区域贸易相关的特定风险，因此保安费用由租船人承担。

“...Under a time charter it was (subject to the particular contractual provisions in question) normally the charterers who bore the particular risks associated with the particular trading of the ship for which they opted...”

引用：

*London Arbitration 1/04*

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



# IG 协会及中船保 2025/26 续保政策及再保成本一览

编译：苗红玉

截至目前，12 家国际保赔协会及中船保均已宣布了其 2025/2026 保险年度的续保政策（以下排名不分先后）：

保赔协会	保赔险	抗辩险	保赔险免赔额	抗辩险免赔额
American	增长目标 7%	增长目标 7%	—	—
Britannia	增长目标 7.5%	—	最低免赔额基准调整如下： 船员：USD10,000; 货物：USD22,500; 其他：USD15,000	取消最低免赔额，会员承担总费用的 1/3，协会承担 2/3，直至保单限额
Gard	增长目标 4%	增长目标 4%	—	—
Japan	7%	0	—	—
London	增长目标 5%	增长目标 5%	—	—
NorthStandard	5%	5%	低于 USD30,000 的免赔额上调 USD1,000	费用的 25%，最低免赔额 USD10,000
Shipowners	0	—	—	—
Skuld	增长目标 5%	—	—	—
Steamship	5%	5%	—	—
Swedish	5%	5%	未达到以下基准免赔额，上调 10%，最低上调 USD1,000; 货物：USD15,000; 船员：USD10,000; 第三方责任：USD25,000; 其他责任：USD10,000;	基准免赔额 USD12,000,超过 USD250,000 的部分增加 25%
UK	6.5%	5%	免赔额统一上调 10%，最低增加 USD1,000，上限为 USD50,000	—
West of England	5%	—	—	—
CPI	5%	5%	免赔额在现有基础上统一上调 USD2,000	—

## 简评：

1. 各家协会 2025/2026 的续保政策在普调比例上要么与上年度持平，要么略有下调，但是总体费率继续走高。此外，多家协会宣布上调续保免赔额，随着理赔成本的增加，免赔额多年来呈上涨趋势。2024/2025 保险年度，IG 协会发生了 14 起进 POOL 的案件，其中 DALI 轮碰撞巴尔的摩桥梁案是最大的一起。
2. Steamship、Gard、Britannia、Skuld 在其通函中宣布会对续保的会员返还一定比例的会费。

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



- 根据会员的船队规模、历史赔付记录以及后续发展计划等，协会将给予每个会员具体的续保方案。建议船东在收到保赔协会的续保方案后，及时核对自己船队的赔付记录，并将更新后的赔付记录连同船队的发展计划（如有）告知或通过经纪人告知保赔协会，以便与保赔协会协商达成最优续保方案。

除续保普调比例外，国际再保险费用的调整也是船东不得不考虑的一部分成本。因为按照惯例，再保险成本上涨的部分将由被保险人承担。上周，国际保赔集团宣布已完成 2025/2026 保险年度再保险续转谈判，并公布了 2025/2026 保险年度国际再保成本调整比例：

船舶类型	2024 年预估费率\$/GT	2025 年预估费率\$/GT	2025 年较 2024 年 调整金额\$/GT	2025 年较 2024 年 调整比例
Persistent Oil Tankers	0.6163	0.6258	0.0095	1.5%
Clean Tankers	0.3982	0.4337	0.0355	8.9%
Dry Cargo Vessels	0.5863	0.6054	0.0191	3.3%
FCC	0.7204	0.8903	0.1699	23.6%
Passenger	3.3842	3.4390	0.0548	1.6%
Chartered tankers	0.3127	0.3246	0.0119	3.8%
Chartered dries	0.1526	0.1577	0.0051	3.3%

### 根据国际保赔集团发布的通函内容：

- 明年各类船型的再保成本均有不同程度的上调，但集装箱船的再保成本增幅最高，达到 23.6%。众所周知的“DALI”轮在美国撞大桥一案是此次再保险谈判过程中举足轻重的一环。
- 各家 IG 保赔协会的自留额度依然维持在 1000 万美金。
- IG 再保险结构基本维持不变。

受各家 IG 保赔协会的续保政策及国际再保成本上调的双重压力，2025 年 2 月份的续保无论对协会还是对船东，都是一个新的挑战。

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>



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。

