

# 诺亚之风

2025/03/14 刊

## 目录

无单卸货需谨慎.....	4
浅谈租船合同中的安全港口问题.....	9
IG Circular — 电子提单新进展.....	13



## 无单卸货需谨慎

原创：刘璐

在国际贸易中，提单的流转速度往往赶不上货物运输的速度。尤其是在长途海运中，货物可能早已抵达目的港，而提单却仍在银行或其他环节流转，某些情况下，船东不得不选择无单卸货来满足贸易需求。但其实这种行为蕴含着法律风险。



比如，Fimbank PLC v Discover Investment Copr 案，船东接受了租家保函无单卸货，提单持有人为 Fimbank 银行，但是货物卸下后通过伪造的提单被提走，Fimbank 银行既没收到货款也丢失了货物，最终向船东提起索赔，主张船东未能将货物交付给真正的提单持有人。法院认为货物落地后被恶意提走是欺诈行为，并非船东的无单卸货行为，银行虽然是受害者但与船东无关。虽然法院的判决有利于船东，但请律师、应诉等等费时、费力、费钱，也是一笔不小的付出。

且，无单卸货所引发的对外赔偿责任不属于保赔险承保范围。

### 案例一

某轮在中东无单卸货，三天后收货人来凭单提货，但恰好在卸货后的第二天下雨，袋装货被雨泡，货损严重。

### 案例二

某轮在非洲无单卸货，一个多月后货方提货发现短货，后国内保险人向船东追偿，并诉至国内法院。

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>



上述两个案子都因为损失并非在船上发生，遭到保赔保险人拒赔。原因是保赔保险人的责任期间是从货物装上船时起至卸离船舶之时止，无单卸货后已脱离了保赔保险人的责任范围，损失只能由船东自行承担。



#### 防损建议：

1. 可以购买扩展保险，货物卸下船至被提走这段期间依然有保险人承担货损、短货的风险；
2. 接受租家保函时，确认租家资信，确保保函的可执行性，并考虑租家的偿债能力及意愿；
3. 在无单卸货保函中加入货物卸离船舶后将不在对货损、货差负责的条款；
4. 重点考虑代理的控货能力，无单卸货后，船东在很大程度上只能依靠港口船舶代理控制货物，确保在代理收回正本提单后再签发提货单；

无单卸货后，仍需密切关注货物动态，做好证据留存。

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



# 浅谈租船合同中的安全港口问题

原创：张宇

在租船合同中，往往涉及安全港口条款。安全港口问题比较复杂，在程租和期租两种不同情况下，安全港口的法律解释都有各自不同的争议。本文就租船合同中的安全港口问题进行探讨。

## 安全港口的定义

在 1958 年英国法院审理 The “Eastern City” (1958)2 Lloyd’s Rep127 一案中，Sellers 大法官对于安全港口有如下诠释：“...a port will not be safe unless, in the relevant period of time, the particular ship can reach it, use it, and return from it without, in the absence of some abnormal occurrence, being exposed to danger which cannot be avoided by good navigation and seamanship.”

安全港口是指在一段特定时间内，一艘特定的船舶在没有异常事件发生的情况下，能够安全地抵达、挂靠并驶离，且不会遇到任何运用良好船艺也无法避免的危险的港口。



## 安全港口的范围及判定标准

港口的安全性主要体现在两个方面：

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>



### 1) 自然或地理条件上的安全

顾名思义，所谓自然或地理条件上的安全是指在水道、锚地、驻航设施、系泊设备、气象、水文、地质等自然地理条件方面，甚至是当地天气情况下，能保证一艘特定船舶安全的抵达、进入、停留和离开港口。

值得一提的是，港口是否安全具有相对性和特定性，针对特定船舶的不同，安全性的要求也不同。例如某一港口满足大部分船舶的吃水，但是无法满足 VLCC 这种超大型油轮的吃水，该港口对于这艘 VLCC 船舶来说，就构成不安全港口。英国法院在 1932 年审理 Brostrom v. Drefus 一案中诠释过港口是否安全系针对特定船舶而言。

### 2) 政治意义上的安全

政治意义上的安全是指船舶在驶进、驶出以及停留港口期间，不会遭受到战争、内乱、暴动、捕获、扣押等风险，船员也不会因政治因素被禁止驶出、入港口。

需要注意的是，政治上港口不安全是针对船舶在驶入、驶出和使用港口时，已经预知船舶将会因为战争、内乱、暴动、捕获、扣押等遭受损失，而不包括之前没有任何信号和征兆显示船舶将在该港口遭受政治方面的不安全。例如，在 *The Evia (No.2)* [1982] 2 Lloyd's Rep.307 一案中，“The Evia” 轮于 1980 年 8 月 20 日挂靠巴士拉港卸货，9 月 22 日卸货完毕准备离港。结果就在 9 月 22 日当天，两伊战争爆发，船舶因港口封锁无法离港。这种情况就构成“异常事件”，因而不属于上述政治意义上的不安全。

## 出租人还是承租人有保证安全港口的义务

出租人还是承租人来保证港口的安全，这需要分别从航次租船合同和定期租船合同来看：

### 1) 航次租船合同

如果装/卸港口已在合同中明确规定，除非合同另有约定，则应由出租人负责并核实港口安全情况；如果装/卸港口由承租人选择或待承租人指定，则应承租人有保证港口安全的义务；如果合同规定允许承租人在某一地域范围内选择一个港口进行装卸，则不论承租人最终选择哪一个港口，承租人负有保证该港口安全的义务。

### 2) 定期租船合同

期租合同的标准合同条款往往要求挂靠的港口或地点应当是安全的。根据英美普通法，即使期租合同对此未作明确规定，承租人也有默示义务保证港口的安全性。在期租合同中，承租人有义务在整个租期内保证所指定港口的安全性。





## 保证港口安全的时间

承租人保证港口安全的时间方面往往包含两层含义：

### 1) 首要义务 (primary obligation)

要求承租人在指定港口当时，该港口可望或者预计是安全的。即，不要求承租人在指定该港口当时，它是必须安全的，但船舶将来抵达、停留或离开该港时，应处于安全状态。

### 2) 继发义务 (secondary obligation)

当承租人指定某一安全港后，由于异常事件发生，导致该港不安全时，承租人有义务取消这一指使。若双方愿意继续履行合同，承租人有继发义务重新指示一个可望安全的港口。但这种继发义务并不是持续存在的，例如在 *The Evia (No.2)* [1982] 2 Lloyd's Rep. 307 一案中，因战争爆发，“The Evia”轮已无法通过安全地离开港口来避免危险，所以承租人不再有另行指定其他港口的继发义务。

## 指定不安全港口的法律后果

如果承租人指定了一个预期不安全的港口会产生什么样的法律后果？可以明确的是，这是承租人的违约行为。在港口被指定当时，出租人、船长不知晓不安全，如果事后知晓港口不安全，则有权拒绝驶往该港；或在船舶已经进入港口后，迅速驶离该港。船长为避免或减少可能对船舶造成的损失而采取的任何合理措施所产生的费用，如拖轮费、减载费等，均可向承租人索赔。如果出租人已明确拒绝驶入、靠泊该不安全港口，承租人仍坚持指示船舶在该港口进行作业，则出租人可以采取撤船行动，从而终止合同。

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



最后，一旦出租人、船长在不知晓港口不安全的前提下接受了该指使，并因为港口的不安全导致船舶损害，出租人可以向承租人提出损害赔偿；因不安全港口而额外支付的费用，也可向承租人索赔。



### 承租人可能的抗辩

在以下几种情况下发生损害，即使承租人负责保证港口安全，也可以抗辩无需承担责任：

#### 1) 异常事件

通常，如果对船舶造成危险的原因是“异常事件”，则承租人是无需承担责任的。“异常事件”并不是一个专业术语，对于“异常事件”的衡量标准，可以参考“Ocean Victory”一案中，最高院所作的诠释。在

“Ocean Victory”一案中，租家命令该船在日本鹿岛卸货。在卸货过程中，泊位受到相当大的涌浪和蒲福氏 9 级大风的影响。在离港过程中，由于受到大风和涌浪的影响，船舶撞上防波堤搁浅。两个月后，船舶断裂沉没全损。最高院认为根据港口 35 年来的气象记录，涌浪和蒲福九级烈风同时发生的情况非常罕见。该危险发生的次数和频率均不能使其成为港口的特征或者寻常情况。因此，鹿岛港并非不安全港口。

由此可见，“异常事件”除了字面本身的意思，还应当考虑其发生的现实可能性，即该事件是否足够频繁地发生以至于其已成为该港口的惯常现象。另外，还应该关注其本质属性，而非将其割裂开来看待，应该关注其过去发生的频率以及未来发生的可能性。

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) 良好的船艺

承租人可以以船长/船员是否行使了良好的船艺来抗辩该港口到底是否安全。回到安全港口的定义上，如果船舶遇到的危险是可以通过良好的船艺避免的，这些风险并不会导致港口不安全。如这些内在的危险非得运用高超的航海驾驶技术方可排除，那么这个港口就被认为是不安全的。法律上并没有对于良好船艺的定义，对于个案的良好船艺的界定，可能需要专家们进行判断。在 *The Polyglory* [1977] 2 Lloyd's Rep. 353 一案中，该船在坏天气中离港时走锚而损坏了海底油管，船舶所有人基于港口不安全要求承租人赔偿损失。承租人以船长船艺不好为由抗辩，认为船长太早起锚，没有及时运用主机来协助船舶，船员没有及时发现右锚走锚等。最终，法院认定本案造成的离泊危险只有相当高水平的船艺才能避免，已经超出了“良好船艺”的范围，因此认定为不安全港口。

## 3) 船员过失

即使承租人指定的港口是不安全的，但在航行操作过程中，船长、船员也存在过失，承租人可能以船员过失来进行抗辩。这种情况下，一般需要根据因果关系原则来判断造成损害的近因是什么。

总之，安全港口问题值得出租人和承租人给予充分的注意，对于有些争议，应当根据事实情况作出判定。作为出租人和承租人都应该明确自己的责任，合理谨慎地行事，从而尽量避免可能发生的损失。

*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>

9



## IG Circular - 电子提单新进展

编译：修娟

关于电子提单的新进展，协会特此通函告知各会员。

1. 保赔集团很高兴地宣布，从 2025 年 2 月 20 日起，无纸化交易系统如果符合某些要求，将被“视为已获批准”。“视为批准”的要求是：

i) 该系统仅允许“合规”的电子提单（“提单”），即受管辖法律约束的电子提单，该法律承认其等同于纸质提单；和

ii) 如下文第 7 ii) 段所述，该系统是可靠的，并且有证据证明是可靠的。

2. 为协助会员，今后任何向保赔集团申请批准其系统并符合要求的系统提供商都将在保赔集团网站上列出。这既适用于成功完成下文第 8) 段所述的审批流程的系统，也适用于“视为已批准”的系统。下文列出了未来所有供应商审批流程的进一步指导。



### 背景

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



3. 协会条款规定，协会承保无纸化贸易系统下货物运输产生的责任，但前提是该系统首先得到保赔集团的批准。鉴于之前电子提单在法律上缺乏广泛认可，保赔集团参与审批是为了确保系统不会损害会员的保险利益。自 2010 年 2 月 20 日以来，集团已批准了 13 个电子系统。（<https://www.igpandi.org/article/ig-approved-electronic-bill-of-lading-systems/>）

4. 分布式账本技术等新技术的出现以及新的立法成为了电子提单系统发展的催化剂。例如，2023 年 9 月，英国的《电子贸易文件法》（下文称“该法案”）受到保赔集团的欢迎，该法案在英国法律中对包括电子提单在内的电子贸易文件给予了法律认可。该法案符合《电子可转让记录示范法》（MLETR）的要求，该示范法是联合国国际贸易法委员会（UNCITRAL）于 2018 年通过的统一示范法。其他国家已经通过或计划通过类似的立法。国际商会（“ICC 数字标准倡议”）在此处提供有关各国立法更新的信息。（<https://www.digitalizetrade.org/mletr>）

5. 鉴于上述情况，保赔集团于 2023 年审查了其立场，并引入了一种简化的方法来批准仅限于使用电子提单的系统，这些系统进行法律约束，可以将电子提单的有效性等同于纸质提单。与此同时，保赔集团发布了一份“常见问题”文件。（<https://www.igpandi.org/article/electronic-bills-of-lading-faqs/>）

## 立法变化的影响

6. 根据该法案，电子提单的有效性取决于系统的可靠性，该法案规定了可靠性测试。虽然这严格来说是一种法律测试，但它实际上是一种技术测试，因为只要技术满足某些可靠性要求，法律就会得到满足。自该法案生效以来，行业机构一直在审查行业标准，为所有利益相关者建立可靠性和共同标准。国际商会数字标准倡议推出了数字贸易可靠性评估工具（<https://github.com/dgc-cgn/CAS-Digital-Trade-Documentation>）。迄今为止，保赔集团还没有发现任何其他类似的举措。

7. 鉴于这些立法、行业和技术的发展，各个协会现已同意进一步修改其方法。从 2025 年 2 月 20 日起，如果系统符合以下标准，则将被“视为已批准”：

i) 该系统只允许合规的电子提单，这意味着它们受管辖法律的约束，该法律承认它们与纸质提单具有同等效力；和



ii) 该系统是可靠的，并通过以下方式证明：

由独立机构进行审计；或  
由监督、监管或认证机构或适用的义务计划发出的声明；或  
满足适用的行业标准。

有关协会保险变更的确切细节，建议会员查看并遵守自己协会的条款，如与本通知不一致，以协会条款为准。

8. 对于不符合“视为批准”要求的系统，现有的批准制度应继续适用，直至另行通知，建议系统提供商通过以下方式联系保赔集团秘书处：[secretariat@internationalgroup.org.uk](mailto:secretariat@internationalgroup.org.uk)，  
登录以下网站浏览要求：<https://www.igpandi.org/news-and-insights/?themes=9#news-filter-point>。

## 2025年2月20日起的审批流程

9. 为协助会员确定哪些系统获得批准，从2025年2月20日起，任何向保赔集团申请批准其系统且符合要求的系统提供商都将在集团网站上列出。各个协会将不再像迄今为止那样发布通函来通知批准。

如果满足标准的系统提供商希望被列明在协会网站上，建议他们联系集团秘书处，并提供满足标准的支持证据。

10. 所有已成功完成现有保赔集团审批流程（包括过去和未来）的系统也将列在集团网站上。

## 现有已获批准的系统提供商

11. 为避免疑义，集团迄今为止批准的系统提供商的状态保持不变。

## 协会保险效力的提醒

12. 最后，提醒各位会员，协会条款规定的保赔险下的有关货物运输的除外责任将继续适用，无论提单是以纸质形式还是通过经批准的电子提单提供商签发的。这些除外责任包括但不限于在运输合同规定的港口或地点以外的港口或地方卸货、预签电子单证/记录或倒签电子单证/记录、计价提单产生的责任、因运输条款不如海牙-维斯比规则而产生的责任，除非强制适用，以及在不出示可转让电子文件/记录的情况下交付货物，在经批准的电子交易系统中，这意味着不按照该交易系统的规则交付货物。

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](mailto:marine@tnzconsult.com)

网址：<http://www.tnzconsult.com>



13. 保赔集团内的所有协会都发布了类似的通函。

*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。

