

诺亚之风

2025/09/28 刊

目录

提单纠纷案例分享之三.....	2
船舶维护的重要性及面临的挑战.....	5



提单纠纷案例分享之三

原创：宋石磊

（编者按：客户对我司公众号分享的货物短量纠纷案例反响热烈，希望我们有更多的分享。客户的需求就是动力，编者将继续努力检索相关案例供大家参考，同时为了排序需要将题目从“货物短量纠纷”统一改为“提单纠纷”。接下来分享的是一个船东败诉的案例，希望对船东朋友有所警示。）

案件号：（2013）武海法商字第 00814 号；（2014）鄂民四终字第 00129 号

简要案情：

“J”轮承运 4000 吨棕榈硬脂从印尼装港到中国卸港。船东签发了清洁提单，提单并入租约条款。

在装港，由卖方指定的检验人对“J”轮受载的棕榈油进行检验，其签发的质量证书载明：游离脂肪酸 0.19%，水分和杂质 0.08%。在卸港，CIQ 对货物进行检验，其结果为：游离脂肪酸 0.50%，实际重量 3978.573 吨，比提单数量少 21.427 吨。另外发现货舱里有明水，卸至岸罐静置排放出 5.88 吨水及水油混合物作为废物处理。依据 CIQ 作出的残损鉴定证书，收货人受到的损失共计 1,117,029.61 元，包括 5.88 吨货值及废物处理费用、因为游离脂肪酸指标过高而增加的精炼油成本等。收货人将船东诉至武汉海事法院。

司法判决：

一审法院认为涉案货物在托运时，各项质量指标符合货物发票中指定的要求。而在卸货时，不但发现明水，游离脂肪酸指标 0.50%也不符合合同要求。说明货物的短少和损坏发生在承运人责任期间，承运人未举证证明其免责事由，应对由此产生的损失承担责任，判决船东赔偿提单持有人损失 1,117,029.61 元及利息。船东不服判决，提起上诉。

二审法院认为涉案货物装船时，独立检验人签发了质量证书，并签发了船舱、管道、泵证书，证明船舱、管道和泵适合接受并运载油类。船东签发了清洁提单，对货物的表面状况及货物重量未提出任何异议，对检验人所签发的各项证书亦未提出异议。本案货物装船时完好，卸货时存在货损，货损发生在船东承运期间，船东应承担货损赔偿责任。

关于货损价值的确定问题。原审确定货损价值的主要依据是 CIQ 的检验报告。CIQ 作为中立的国家机构，根据《进出口商品残损检验鉴定管理办法》作出的残损检验鉴定，属于公文书证，符合证据的真实性、合法性与关联性的三性要求，应当作为认定货损价值的依据。船东提交的专家意见、检测报告并不足以

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>



否定 CIQ 的残损鉴定报告，故船东有关货物没有发生短量，提炼费用与仓储费用不合理的上诉理由缺乏证据证明，不能成立。

关于船东提出的游离脂肪酸增长是自然属性，货物品质变化不应由其负责的上诉理由。二审法院认为，船东作为承运人，有义务确保其负责运输的货物的品质变化不超出合理范畴。而涉案货物装船时，游离脂肪酸为 0.19%，到港后经检验，游离脂肪酸为 0.50%，接近装船时的三倍，远远超出了正常增长的范畴。故二审法院认为船东上诉理由不具有事实依据，判决驳回上诉，维持原判。

阅罢判决书，编者颇为感慨。明明船东有比较不错的 merit，却在这场官司中输得彻彻底底。不禁感慨诉讼有风险，也感慨成败在于细节。为了更好地维护好船东利益，编者提出以下几点建议：

1. 船方要做好整个航次中的巡查和记录，这对于认定承运人尽到了合理保管照料货物的义务特别重要。
2. 对于货方检验师提供的单据，尤其是对货物质量，密度等无法确认时，船方在签收的时候一定要加上“Receipt only without prejudice”的 remark，否则就很可能被认定船方认可了单据上的内容，从而构成禁反言。
3. 建议船东在提单正面加上 unknown 条款。相关国际公约及国内立法（如我国海商法第七十五条）规定，承运人在对货方提交的提单记载没有适当的方法进行核对时，可以在提单上进行批注。
4. 证据在诉讼中及其关键。船方要及时参与检验，掌握判定责任和损失程度的关键证据。在安排检验的同时，船东要向货方明确，船方参与检验并不意味着对责任和损失的认可。
5. 租约条款并入提单的同时一般会在提单背面明示并入租约中的仲裁条款。
《纽约公约》要求缔约国法院应依仲裁协议的任何一方当事人的请求，拒绝受理就受仲裁协议约束的争议事项提起的诉讼；并必须将该争议提交仲裁审理，除非仲裁协议经法院认定为无效，失效或不能实行。我国法院通常会认为提单并入租约中的仲裁条款不是收货人和承运人合意的条款而认定无效。但是不管诉讼也好，仲裁也好，船东只要了解其中的风险，采取好应对措施，相信即使是在国内法院诉讼其胜诉概率也会大大提高的。

相关法条：

《海商法》第七十五条 【不清洁提单】承运人或者代其签发提单的人，知道或者有合理的根据怀疑提单记载的货物的品名、标志、包数或者件数、重量或者体积与实际接收的货物不符，在签发已装船提单的情况下怀疑与已装船的货



物不符，或者没有适当的方法核对提单记载的，可以在提单上批注，说明不符之处、怀疑的根据或者说明无法核对。

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>



船舶维护的重要性及面临的挑战

编译：李明峻

船舶维护对于维持船舶的适航性至关重要。

根据 Skuld 协会多年来在货损、航行事故（碰撞与搁浅）、污染、船员伤亡相关的索赔趋势数据来看，许多此类案例均由技术故障引发。

而这些技术故障往往可追溯至维护措施不到位或维护操作不当。

值得注意的是，妥善的维护不仅是保障运营效率与安全的必要条件，还有助于延长船舶使用寿命。定期维护（包括检查、测试与维修）能够最大限度减少停机时间、预防事故发生、提升运营性能并降低运营成本。

由《国际海上人命安全公约》（SOLAS）强制推行的《国际安全管理规则》（ISM 规则）强调，全面的计划性维护保养体系（PMS）是船舶安全管理体系（SMS）的核心要素，具有至关重要的意义。

该规则要求航运公司确保所有船舶维护工作均遵循制造商建议、相关法规及公司政策执行。

一套典型的计划性维护保养体系（PMS）通常包含预防性维护、纠正性维护与预测性维护三类。

计划性维护保养体系中的典型任务包括日常检查、测试、润滑与涂脂、维修、保养、检验、分析及零部件更换。

船舶专职船员是计划性维护保养体系的核心力量，他们的实际操作经验对于执行关键维护任务不可或缺。

尽管船员尽职尽责、相关法规与政策初衷良好且行业拥有最佳实践标准，但船舶因技术故障引发的事故仍时有发生。为何会出现这种情况？

深入探究船舶实际维护工作的现状便会发现，船员在工作中面临着诸多挑战。

要解决这些挑战，就需要采取果断行动，直面问题根源，并实施有效、可行的解决方案。

忽视维护，终将导致故障

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>



Skuld 协会通过事故调查收集的事实，尤其是船员的第一手描述与技术经理的经验总结，揭示了船员在开展船舶维护工作时面临的系统性障碍：

1. 人员配备不足、时间受限与运营需求压力

船舶通常仅配备最低限度的船员，且要求缩短周转时间，这使得用于妥善开展维护工作的时间受到限制。长此以往，维护工作可能出现延误或缩水，进而增加船体及机械设备故障的风险。

2. 疲劳与压力问题

高强度的日程安排与工作负荷会导致船员疲劳和压力过大，这会使船员注意力不集中、工作表现下降，进而影响维护工作的质量。

3. 天气因素

恶劣天气不仅会阻碍和延误维护工作，还会加速船舶的磨损老化。

4. 预算限制

当船舶面临资金紧缩时，维护计划往往会被推迟，必要的备件与耗材供应也会受限。这可能会损害运营可靠性，甚至引发严重的机械故障。此外，任何拖欠工资的行为都会打击船员士气，进而对其工作表现产生严重影响。

5. 备件与工具短缺

船舶必须储备充足的、符合本船需求的备件及维护工具。若缺乏这些资源，船员将无法获得及时开展关键维修与维护工作所需的必要物资。

6. 船员培训不足与熟练度欠缺

当引入新技术、新燃料及新法规时，船员可能缺乏处理复杂维护任务所需的专业知识与专项培训。

对于更复杂或专业性更强的任务，通常需要岸上专业技术人员及专业维修车间的参与。

船东往往难以留住经验丰富的船员，这使得维护操作的一致性难以保障。

7. 老旧船舶问题

老旧船舶的机械设备可能已过时，导致备件难以获取，也无法妥善开展维修或维护工作。

通过二级市场收购的老旧船舶，交付时往往存在维护滞后的问题，且缺乏可靠的计划性维护保养体系（PMS）记录。在许多情况下，现有文件要么过时要么不准确，这可能会引发代价高昂的问题。

8. 船岸沟通不畅

沟通不畅可能会中断整个维护流程，导致误解、延误、停机时间延长及额外费用增加。



9. 船舶人体工程学挑战

船舶及其系统的设计往往未充分考虑船员的操作便利性。因此，船员可能需要在危险区域、受限空间作业，面临行动不便的问题，暴露于噪音过大、高温、振动过强等极端环境中，同时还可能缺乏专用工具及面临操作流程不切实际的问题。

关爱船员，船员会守护船舶

综上所述，必须明确一点：船舶维护工作常受到现实挑战的阻碍，例如人力短缺、时间紧张、商业压力、人体工程学设计不佳、环境恶劣及资源有限等。

尽管船员在船舶安全高效运营中发挥着关键作用，但同样需要认识到，维护工作的需求往往超出了船员仅凭自身能力所能合理承担的范围。忽视这一现实，只会引发意想不到的后果。

航运业必须正视那些阻碍船员开展妥善维护工作的“棘手事实”。解决方案的制定，必须基于对这些挑战的客观、坦诚评估。

具体而言，解决方案应包括：赋予船员更多自主权、积极倾听他们的关切、及时提供充足资源，以及促进开放沟通与持续支持。

当船员感受到自身被倾听、获得充足装备且受到尊重时，他们不仅会胜任工作，更会全身心投入。

同样重要的是，有效的船舶维护应从“让工作适应人”开始。当工作流程根据船员需求进行调整，而非强迫船员去适应设计不合理的任务与环境时，高效且可持续的维护工作才能真正实现。

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

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>



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。

