

诺亚之风

2026/01/15 刊

目录

海事赔偿责任限额大幅提高！船东请注意：您的“护身符”够用了吗？ ...	2
寒冬高纬度航行压载舱测量管防冰措施.....	5
印度巴拉迪布-自热煤.....	8

海事赔偿责任限额大幅提高！船东请注意：您的“护身符”够用了吗？

原创：张 宇

海事赔偿责任限制（limitation of liability for maritime claims）是指在发生重大海损事故时，责任人根据法律的规定，将自己的赔偿责任限制在一定范围内的法律制度。

海事赔偿责任限制作为海商法特有的，旨在保护船舶所有人等责任主体的核心制度，某种意义上可以说是船东的“护身符”。而我国现海商法对于赔偿限额的计算标准已经施行了多年，严重滞后于当前的国际通行标准（以《1976年海事索赔责任限制公约》及其 1996 年议定书作为比较）。新《海商法》关于海事赔偿责任限制的修订，显著提高了海事赔偿责任限额，且明确了海船与内河船舶在同一碰撞事故中适用同一赔偿责任限额。新修订海商法自 2026 年 5 月 1 日起施行。



我们以一艘 10000 总吨从事远洋运输的船舶为例，对于非人伤伤亡的赔偿请求，其限额计算如下：

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>

现海商法:

1. 总吨位 300 吨至 500 吨的船舶, 赔偿限额为 167000 计算单位;
2. 总吨位超过 500 吨的船舶, 500 吨以下部分适用本项第 1 目的规定, 500 吨以上的部分, 应当增加下列数额: 501 吨至 30000 吨的部分, 每吨增加 167 计算单位;

赔偿责任限额: $【167000 + (10000 - 500) \times 167】 = 1753500$ 特别提款权, 约合人民币 16,833,600 元(按照 1 特别提款权约等于人民币 9.6 元计算)

新修订海商法:

1. 300 总吨至 500 总吨的船舶, 赔偿责任限额为 250000 计算单位;
2. 超过 500 总吨的船舶, 500 总吨以下部分适用本项第 1 目的规定, 500 总吨以上的部分, 应当增加下列数额:
501 总吨至 2000 总吨的部分, 每总吨增加 500 计算单位;
2001 总吨至 30000 总吨的部分, 每总吨增加 400 计算单位;

赔偿责任限额: $【250000 + (2000 - 500) \times 500 + (10000 - 2000) \times 400】 = 4200000$ 特别提款权, 约合人民币 40,320,000 元(按照 1 特别提款权约等于人民币 9.6 元计算)

由此可见, 按照新法计算的海事赔偿责任限额相比现法要提高一倍不止。此外, 新海商法第 219 条的新增条款, 明确了与船舶发生碰撞的非用于军事的或者政府公务的其他船艇, 适用同一海事赔偿责任限额。简单来说, 假如一艘沿海内河船舶与一艘远洋船舶发生碰撞事故, 也不能适用交通部《责任限额规定》第四条中“按赔偿责任限额的 50% 计算”的规定, 而须遵循“就高不就低”的原则, 按照海商法中相关规定计算限额。这一原则虽在过往实践案例中已有所体现, 此次修订将其进一步明确。

新海商法对于海事赔偿责任限额的大幅上调, 让受损失方能获得更为充分的赔偿, 体现了对生命权和财产权的保障。同时, 这也推动了我国的责任限额与国际标准进一步接轨, 有助于在涉外海事争议中, 减少因赔偿限额差异导致当事人倾向于选择境外管辖法院的现象, 进而增强了我国法律的可预期性和国际公信力。此外, 新海商法第 219 条的新增条款, 打破了以往海船与内河船的赔偿责任限额的壁垒, 实现了事故相关当事人的平等保护。整体来看, 此次《海商法》中对于海事赔偿责任限制条款的修订, 不仅有助于促进航运业的持续健康发展, 也进一步完善了航运业所必需的风险平衡与分担机制。

特别提醒的是, 对于船东而言, 若之前投保的保险条款有约定责任限额且低于新法标准, 在新法实施后应及时作出调整并补足保险责任限额, 以全面覆盖赔偿责任, 确保自身风险获得充分保障。

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>

寒冬高纬度航行压载舱测量管防冰措施

原创：李国靖

寒冬已至，船舶在高纬度海域航行时，受低温环境影响（极端气温可低至零下20摄氏度），压载舱测量管极易出现结冰风险。此类风险可能导致测量数据失真，进而引发货差纠纷；更可能造成设备损坏，导致货物操作中断，影响航行计划与运营安全。鉴于此，笔者建议航运从业者在寒冬季节高度重视该问题，尽早制定并落实综合预防措施。

一、航次前准备

当船舶接到前往高纬度地区的航行指令时，应提前部署针对性准备工作，为航程安全筑牢基础：

1. 提前研判目的港及途经海域的气象预报，精准掌握低温、海冰等关键天气要素变化趋势；
2. 对船上所有压载舱测量管开展全面检查与功能性测试，确认其结构完好、工况稳定，具备抵御低温环境的能力；
3. 核查融雪剂等防冻物资的储备量，确保存量充足且在有效期内，同时检查物资存储环境符合安全规范；
4. 组织船员开展高纬度航行及港口挂靠专项培训与应急演练，重点强化测量管防冰、融冰操作及应急处置流程的熟练度。

二、航行中监控

为保障船舶在目的港顺利开展货物操作，航行全程需持续强化对低温风险及测量管状态的监控，关键措施如下：

1. 实时跟踪目的港及周边海域的气温、海冰覆盖范围等气象水文数据，动态调整监控频次与防控策略；
2. 若航行途中途经水温适宜的海域，可结合航行计划合理安排压载水置换作业，通过注入温水降低压载舱内水体结冰概率；
3. 海水冰点约为零下3摄氏度，当外部气温接近或达到该阈值时，需定时观测气温变化，并对各压载舱测量管进行逐一检查，及时发现初期结冰迹象；
4. 当外部气温持续低于冰点时，应启动压载水循环系统，通过少量、持续的压载水注入与排出，保持舱内液面动态波动，从根源上抑制结冰；
5. 若发现测量管出现结冰迹象，可向管内适量投放融雪剂，并定期搅动管内水体，破坏冰层形成条件，防止结冰加剧；

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. 监控气温的同时，需严格控制压载水装载量，不得超过舱容的 90%，或确保液面低于甲板 20 厘米以上，为压载水结冰体积膨胀预留充足缓冲空间，避免舱体及测量管因膨胀压力受损；同时，适当松开测量管量水孔盖子，防止结冰后体积膨胀导致管道变形或破裂。

三、应急处理方式

即便落实了全面预防措施，仍可能出现测量管结冰情况。一旦发生结冰，可按以下流程开展应急处置：

1. 融雪剂融冰：向结冰的测量管内适量注入融雪剂，利用其降低冰点的特性促使冰层融化；需注意，若气温过低（低于融雪剂有效工作温度），此方法可能失效，需及时更换处置方案；
2. 机械破冰：使用钢丝、钢条等专用工具，在确保测量管结构不受损伤的前提下，小心凿碎管内冰层；操作时需控制力度，避免工具戳穿管道或导致冰层碎裂后堵塞管道；
3. 加热融冰：采用电热棒伸入测量管内通电加热，或引入锅炉热水循环加热的方式融化冰层；操作过程中必须严格遵守安全操作规程，配备绝缘防护装备，严防触电、烫伤等安全事故；
4. 替代测量：若上述方法均无法疏通测量管，在确保舱体结构安全、通风良好的前提下，可开启压载舱人孔盖进行人工测量；需注意，舱壁可能存在挂冰现象，会导致测量结果存在误差，需在测量记录中明确标注误差风险。

发现测量管结冰后，船东应第一时间向承租人、货主等相关方通报情况，说明结冰原因、已采取的应急处置措施及预计解决时间。应急处置全程需做好详细书面记录，内容涵盖气温变化曲线、结冰位置与程度、处置措施、操作时间及操作人员等关键信息，以备相关方核查。

若最终无法通过融冰措施恢复测量管功能，需完整记录处置过程及结果，主动与租家、港方、商检等相关方沟通协商，通过人孔盖人工测量获取压载水近似数据，并结合船舶舱容表、吃水数据进行综合估算。全程需留存完整的测量、估算记录，必要时在提单及相关货运文件中对数据误差风险进行批注。待测量管疏通后，需立即重新测量并与估算数据进行比对，若两者差额超过千分之五的允许误差范围，应立即通知所有相关方，及时联系保赔协会（P&I）获取专业支持，同时整理完善所有相关记录，为后续可能产生的货差纠纷抗辩做好充分准备。

本文仅供读者参考，如需帮助请联系我们或咨询专业律师。

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>

电话：0532-82971085
邮箱：claim@tnzconsult.com
info@tnzconsult.com
marine@tnzconsult.com

印度巴拉迪布-自热煤

编译：孙红霞

协会已注意到多起从印度巴拉迪布港运出的煤炭发生自燃的事件，情况令人担忧。这些事件凸显出当地一些托运人对煤炭危险性及《国际海运固体散货规则》要求的认知存在严重不足，同时也暴露出该地区应对突发问题的资源匮乏。

在某次事件中，煤炭被误报为 C 类货物，且未说明该煤炭是否具有自热或者释放甲烷的特性。托运人也未按《国际海运固体散货规则》的要求向船长提供货物运输指示。装货结束后，货物立即出现可见冒烟的严重自热迹象，且堆场内的煤炭也有发热（冒蒸汽和/或烟）迹象。在泊位上没有将燃烧的无货从船上卸下的方法。不得不在锚地处理舱内火灾一段时间后，该轮才获准靠泊一个配有起重机的泊位以卸煤。

因此，提醒会员和检验人员注意：

- 所有煤炭的申报应严格遵循《国际海运固体散货规则》（IMSBC）。申报内容须经核查无误放，方可开始装载。
- 切勿轻信托运人提供的煤堆温度数据。应在装货前立即对煤炭测温，并在装货过程中多次测量，尤其是当更多的煤炭暴露在空气中时。
- 需要特别强调的是，煤炭散发任何蒸汽或烟雾都表明存在升温迹象，必须待其冷却至 55° C 以下方可装载。
- 使用固体热电偶探头通常能获得最准确的煤堆温度数据，因为高温煤往往位于表层之下。
- 若仅备有红外测温仪，应严格按照制造商操作指南使用，确保测量区域尽可能小。在任何情况下，离测温货物测量距离不超过 3 至 5 米，超出此范围可能导致测温度数不准。
- 应在货物上的多个点位测量温度，以检查是否存在热点。
- 货物装载时的温度绝不能超过 55° C。
- 所有检验师和船舶应配备适当的气体检测设备，以便在货舱关闭后立即开始测温。检验人师和船员应熟悉如何正确使用检测器。强烈建议船舶配有备用方案，并配备足够数量的检测器以防设备故障或损坏。

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>

- 船上应备有 Span Gas 以便在需要时校准和确认检测器的准确性。

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

[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。

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>