

诺亚之风

2026/08/20 刊

目录

谈一下装载钢材货物背后的风险：保函与船长监督权利.....2

共同海损：管理流程与保障追偿.....5

速看！JWC 更新中东战区范围 – 20260729.....11

谈一下装载钢材货物背后的风险：保函与船长监督权利

原创：张 宇

做钢材海运的船东朋友们都清楚，钢材货物货值高、易货损，纠纷多，责任划分复杂。相较一般货物，钢材货物所引发的索赔风险较高。船东对于一些常规的钢材防损手段比较熟悉，但是对于其装载钢材货物背后的风险可能缺乏清晰认知。近期，不少船东咨询相关问题。本文围绕保函与船长监督权利这两点潜在风险，为船东在处理类似事件时提供参考。

保函 LOI

对于装载钢材货物所发现的瑕疵，大副如实记录到提单上后，就会形成不清洁提单。由于不清洁提单往往没办法拿去银行结汇，发货人/租家会协商船东不要出不清洁提单，而是提议出具保函，承诺后续因为货物瑕疵产生索赔，全部由他们负责。船东为避免进一步纠纷以及耽误船期，往往同意接受保函，签发清洁提单，看似解决了当下的难题，实则埋下一连串隐患。

这份保函本质只是船东和发货人/租家达成的约定，一旦卸货时收货人发现货物破损，可以直接向承运人也就是船东发起索赔，船东只能先行赔付收货人，再拿着保函找出具方追偿。可追偿的难度往往远超想象，出具保函的企业一旦经营困难、破产倒闭，或是耍赖拒绝履约，船东很难追回已经付出的赔款。更关键的是，船东保赔协会一般有明确条款，明知货物存在瑕疵仍依靠保函出具清洁提单产生的赔偿，属于保险除外责任。最后，在部分司法体系严格的地区，刻意隐瞒货损换取清洁提单的行为，甚至会被法院认定为商业欺诈。

出于商业考虑，以及现实的紧迫情况，如果船东实在无法拒绝保函，也不能草草签字了事，事前一定要核实对方企业的经营状况与资产实力。如有可能，尽力要求对方提供一定数量的保证金作为补充担保。同时仔细核对保函全部文字内容，把赔付时限、连带担保责任等细节约定清楚，最大限度降低后续追偿风险。

船长的监督权利 the supervision of the Master

一些船东对于现场装货过程船长监督权利（the supervision of the Master）的理解容易产生偏差。我们先以 NYPE1993 和 NYPE2015 为例，看一下租约对此是怎么描述的：

8. ...and the Charterers are to load, stow, and trim, tally and discharge the cargo at their expense under the supervision of the Captain. (NYPE 1993)

8. ...and the Charterers shall perform all cargo handling, including but not limited to loading, stowing, trimming, lashing,

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>

securing, dunnaging, unlash, discharging, and tallying, at their risk and expense, under the supervision of the Master. (NYPE 2015)

对于因积载引起的货损，一些租家就上述租约条款主张由于船长也有监督的职责，该货损应由船东负责，船东可能无从辩驳。在 Court Line v. Canadian Transport 一案中，英国上议院作出终审判例，NYPE 第 8 条已将妥善装卸、积载绑扎的核心责任全部转移给租家，仅以“监督”为由要求船东担责的主张不予支持。

这里需要明确界定，“under the supervision of the Master” 赋予船长的是监督货物作业的权利，而不是承担其职责/义务。船长可对作业过程进行检查、对不安全操作提出异议，并要求租家按照手册要求进行整改。但是，船长不应给出具体的积载和系固等指示（如“这个钢卷应该放在这里”、“用两根钢丝绳绑扎”），一旦船长给出具体的操作指令，后续产生货损索赔，租家可凭此主张损失由船东承担。

是否在装货过程中，船东对于任何装货行为都仅履行监督权利，而不进行具体指示呢？并不是，维持船舶适航是船长的法定职责/义务。如果货舱积载严重失衡，直接破坏船舶稳性，或是绑扎方案存在重大缺陷，航行中极易发生货物坍塌、重型钢材伤害船体结构，这类会给船舶带来不适航的危险操作，船长就不能明知风险，仍默许作业，必须予以干预，保护船舶适航。倘若明知风险却放任施工，后续相关责任可归属于船东。

因此，对于装运钢材货物，船东需要向船长明确其监督权利限度，避免船长过度参与或者不参与而承担相关责任。

此外，船东在签订租约时，需高度警惕 NYPE 第 8 条可能将责任转移给船东的描述条款，例如增加“and responsibility”这一措辞，可能会从根本上改变约定内容，进而转为船东承担部分责任。

在装载钢材货物的纠纷中，保函与船长监督权利这两类潜在的风险较为复杂。船东充分厘清这两类风险背后的实操与法律隐患，做好保函审核、船长权责明确、租约条款把关这些前置防损工作，能有效减少不必要的索赔，保障自身权利。

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

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>

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>



共同海损：管理流程与保障追偿

编译：修 娟

前言

共同海损是一项历史悠久的海事制度，因日常实务中适用概率较少且分摊机制复杂，导致其在大众乃至不少业者心目中自带神秘色彩。随着国际航运业务的不断扩大，有关共同海损的案例也逐渐增加，近几年我们公司协助客户成功处理了多起复杂的共同海损案件，积累了不少经验。今天我们特别编译了 Gard 理赔协会这篇文章，带大家走近它，了解它。大家如果有疑问或需要加深了解的，可以随时联系我们。

共同海损是海商法中最古老的法律原则之一。它是一项横平原则，用于在海上航程中涉及的财产所有者中，分摊为避免发生危及整个航程的危险而做出的特殊牺牲或产生的额外费用。本文将解释共同海损的运作机制、如何管理相关流程，以及船东从宣布共同海损到最终获得分摊补偿期间如何保护自身权益。

尽管共同海损依法适用，但运输合同通常会并入《约克-安特卫普规则》，以规范各方权利如何调整。该规则 A.1 条对共同海损定义如下：

“There is a general average act when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving from peril the property involved in the common maritime adventure.”

（只有为使同一海上航程中的财产免遭危险，有意且合理地作出任何特殊牺牲或支付额外费用时，方能称为共同海损行为。）

可能导致共同海损情况的示例：

- 搁浅
- 火灾
- 碰撞
- 机械故障

做出牺牲或承担费用的一方（此类行为均为有为之），可向其他各方追偿相应份额。追偿金额应根据航程结束时所保全财产的价值确定。

通常存在风险的财产包括：

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
- 货物
- 燃油
- 集装箱
- 运费

例如，如果为了挽救航程而抛弃货物，货主可向船舶所有人及其他处于风险中的财产所有人追偿。同样，如果搁浅的船舶为脱浅并抢救货物而产生拖带或救助费用，船东可向货物及其他处于风险中的财产所有人追偿分摊费用。

宣布共同海损：何时以及如何宣布

共同海损（GA）可在任何时候宣布。但应在货物交付前宣布，否则船东可能无法从货方获得共同海损担保，因为此时船东将不再能对货物行使留置权。

船东通常会指定一名共同海损理算师，协助进行共同海损担保的收取并出具共同海损理算报告。为确保货物放行，货主需提供共同海损担保。此外，若货物已投保，则需向货物保险人收取共同海损保证；若货物未投保，则需向货主收取现金保证金。

共损理算人将委任一名共损检验员，以客观评估为保全同一海上航程而产生的特殊费用或牺牲。

构成共同海损的费用和/或牺牲的条件：

- 必须是异常巨大的牺牲或支出。
- 必须是为了公共安全的利益而产生的。
- 为保护同一海上航程免受严重且迫在眉睫的危险而采取的行动。
- 必须是故意的、合理的，并取得一定程度的成功。

共同海损牺牲和支出的例子

共同海损牺牲包括：

- 抛弃甲板上货物或卸掉过载的货物；
- 在试图将船舶重新浮起的过程中，造成的机械和/或船底损坏以及设备损失；

- 因货物被抛货而导致的运费损失。

共同海损费用通常包括以下费用：

- 救助；
- 减轻船体重量，以便使其重新浮起或进行维修；
- 为安全完成航程所必需的维修；
- 为进行航行安全所必需的维修而强制卸货；
- 避难港的滞留费用；
- 进出避难港的费用；
- 在某些司法管辖区，向海盗支付赎金以释放被扣押的船舶和货物。

然而，因延误导致的船舶或货物的损失或损坏不构成共同海损。

共同海损理算人通过纳入所有允许的共同牺牲和费用来制作共损方案，确定获救财产各自的净价值，以及相关方的共损比例。

以下是一个简单的共损分摊示例：

<u>Loss</u>	
Jettisoned cargo (i.e. G.A. sacrifice)	USD 135,000
Freight at risk lost to owners by reason of jettison	USD 20,000
Towage cost (i.e. G.A. expenditure)	USD 45,000
Total	USD 200,000
<u>Net contributory values</u>	
Ship	USD 900,000
Freight	USD 200,000
Cargo	USD 900,000
Total	USD 2,000,000
<u>General average contribution</u>	
Ship pays [=USD 900,000/USD 2,000,000 x USD 200,000]	USD 90,000
Freight pays	USD 20,000
Cargo pays	USD 90,000
Total	USD 200,000

总损失

抛海货物损失（共同海损牺牲）：	135,000 美元
抛货造成船东运费损失：	20,000 美元
拖航施救费用（共同海损支出）：	45,000 美元

合计损失： 200,000 美元

参与分摊财产净值总额

船舶价值：	900,000 美元
运费价值：	200,000 美元
货物价值：	900,000 美元

分摊总价值： 2,000,000 美元

各方应承担共同海损分摊款

船舶分摊：	$900,000 + 2,000,000 \times 200,000 = 90,000$ 美元
运费分摊：	20,000 美元
货物分摊：	90,000 美元

分摊总额： 200,000 美元

征收共同海损担保和共同海损分摊

从货方处获得的共同海损担保，即由货主提供的、由其保险人提供担保的共同海损担保，该担保包含签署方的承诺——在共损调整完成后会支付相应分摊款项。

根据《约克-安特卫普规则》D 条（该规则通常被纳入所有提单和租船合同），在引发共同海损行为的处理过程中，不考虑是否存在过失问题，但各方仍保有针对该过失的法律救济权利。如果运输合同排除了对相关行为的责任，则一般不视为本条意义上的过失，索赔人通常仍有权获得共同海损分摊。D 条的实际效果是，航程各方可在无需考虑谁有过失的情况下解决紧急情况并收取共同海损担保，而过失问题将在后续阶段另行解决。

因此，如果因船长的疏忽驾驶导致碰撞，并且为防止船舶沉没而必须将船搁浅，则船东很可能有权向货物方请求分摊为重新浮起船舶所必需的拖带或救助费用。这是因为根据《海牙规则》或《海牙-维斯比规则》第 IV 条第 2 款 (a) 项，在适用这些规则的运输合同中，承运人对疏忽驾驶不承担责任。然而，如果运输合同受《汉堡规则》约束，则承运人无法以疏忽驾驶作为抗辩理由，因而很可能无权获得共同海损分摊。

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>

保赔协会保险人的作用

保赔协会保险人通常为以下索赔提供保障：

- 因船东违反运输合同而无法从货物或其他利益方追偿的共同海损分摊费用；
- 由于船舶在标准船壳险保单下投保不足，因此根据船舶的船壳险保险（包括任何超额责任保单）无法追回的共同海损分摊。然而，此类保障仅在协会行使自由裁量权决定在特定情况下提供保障时方可获得。

通常情况下，准备一个共损方案（以及随后的诉讼）可能需要数年时间。因此，当船东追偿分摊款项的努力已失败或在无重大延误的情况下难以成功时，保赔协会可在适当情况下自行决定向船东预付资金，但前提是船东需提供反担保，以确保保险人日后有权追回该笔预付款。

救助：管理流程及相关费用

当需要进行救助时，强烈建议船东立即联系其保险人。经验丰富的海上保险公司及其法律和其他顾问将针对船舶遭遇的具体情况，提供最佳合同选项的建议。劳合社公开格式（LOF）是一种历史悠久且广为人知的救助合同，但并非适用于所有救助情形，因此有必要探索其他更具成本效益的合同选择，例如残骸雇佣（Wreckhire）、残骸拖带（Wreckstage）、拖航雇佣（Towhire）、英国拖航合同（UK Towcon）等。

保险公司将确保技术合格的代表尽快赶赴现场，监督救助作业，而救助公司通常也会每日报告进展。然而，建议船东及其保险公司与救助公司保持密切合作，并与其总部及现场人员保持定期联系，以确保及时、高效且经济地寻求最佳解决方案。

保护船东在共同海损分摊追偿中的利益

尽管某些共同海损情况在因果关系和事件顺序方面较为简单明了，但许多情况则十分复杂且技术性强，涉及船舶设备或机械的故障或操作不当，或货物自燃、自爆或发生功能失常。因此，这些情况往往引发争议性的技术争论，各分摊方（尤其是货主）可能对共同海损分摊金额提出异议。

当货物以船舶不适航为由拒付货款时，船东可依赖保赔协会的保障作为后盾。然而，强烈建议船东对事故前后发生的所有事件进行每日记录；若出现技术故障，应保留所有受损的机械部件或可能起火的货物残骸，并保存事故发生前后的技术、维护记录、船级社报告以及制造商报告。这将有助于船壳险保险人、

共同海损理算师、保赔协会及其各自的技术和法律顾问查明事故的真实原因，确保正确追偿。

船东应吸取的经验与最佳实践措施

共同海损情况通常属于紧急事件，不仅对船员构成挑战，也对船东以及受事故影响的岸上人员带来困难。尤其重要的是，必须全力支持船员及其他直接参与的相关人员。

船东通常是共同海损情况的主要处理方，但他们应充分利用并积极与保险、法律和技术顾问合作。专业的海上保险和保赔协会保险公司已处理过多种共同海损及相关情形，能够就必要步骤提供专业指导。

证据在处理和善后船舶共损事故时至关重要，而未能保留的证据往往很快就会消失，尤其是在事故发生于外国司法管辖区的情况下。船东应尽可能详尽地记录所有相关流程，并保留关键文件，包括制造商报告和技术评估、报价单与招标文件、维修账单、船级社报告、货物记录、甲板日志和机舱日志等。如有疑问，请咨询您的保险公司。

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

速看！JWC 更新中东战区范围 - 20260729

编译：马 雪

鉴于近期中东多条战线同步升温，沙特与胡塞武装的冲突也持续升级，且自 2026 年 7 月 20 日起，胡塞宣布对沙特航运实施封锁，所有往来沙特港口船只将面临打击。在此情况下，伦敦保险市场联合战争委员会（JWC）于 2026 年 7 月 29 日正式发布 JWLA-034 号最新通函，跟之前的 033 号通函相比，战区更新如下：

1. 修订了沙特阿拉伯战区，之前是“Saudi Arabia (Gulf coast) 和 Saudi Arabia (Red Sea coast) excluding transits”，现在是“Saudi Arabia”，整个沙特全境均为战争高风险区域；
2. 修订了红海南部纬度线，之前为“a) On the northwest, by the Red Sea, south of Latitude 18° N”；现在是“a) On the northwest, by the Red Sea, south of Latitude 25.5° N, (not including Egyptian territorial waters)”；
3. 修订 Eritrea 战区，之前是“Eritrea, but only South of 18° N”，现在更新为“Eritrea”；
4. 删除巴基斯坦高风险区 (Deleted Pakistan)。

详细内容请以 JWLA-034 号通函原文为准。

如您有特战险方面的需求或咨询，欢迎随时与我司联系：

山东事业部：

莫思思 电话：18661620029；

邮箱：shandong@tnzconsult.com

华东事业部：

刘慧 电话：18669860207；

邮箱：echina@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>

11



大连事业部:

赵泉 电话: 18525333595;

邮箱: dalian@tnzconsult.com

华南事业部:

苗红玉 电话: 13792906262;

邮箱: s-china@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>

原文附后：

Joint Committee Circular

Committee	Joint War
Date	29 th July 2026
Circular reference	JWLA-034
Contact	Neil Roberts neil.roberts@lmalloyds.com

JWC Listed Areas Hull War, Piracy, Terrorism and Related Perils

Amended: Saudi Arabia

Amended: Persian/Arabian Gulf, Gulf of Oman, Indian Ocean, Gulf of Aden and Southern Red Sea

a) On the northwest, by the Red Sea, south of Latitude 25.5°N, (not including Egyptian territorial waters);

Amended: Eritrea

Deleted: Pakistan

The application of this list on individual contracts will be a matter for specific negotiation.

This list will be published on the LMA and IUA websites and will be accessible to all on www.lmalloyds.com and www.iua.co.uk.

**Neil Roberts
Secretary**

Joint War Committee Circular



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>

13



JWC Listed Areas Hull War, Piracy, Terrorism and Related Perils	
Africa	
Benin	
Cabo Delgado, waters as defined overleaf	
Djibouti	
Eritrea	
Gulf of Guinea, waters as defined overleaf	
Libya	
Nigeria	
Somalia	
Sudan	
Togo	
Europe	
Sea of Azov and Black Sea waters plus inland waters as defined overleaf	
Persian/Arabian Gulf, Gulf of Oman, Indian Ocean, Gulf of Aden and Southern Red Sea	
Waters as defined overleaf	
Middle East	
Bahrain	
Iran	
Iraq, including all Iraqi offshore oil terminals	
Israel	
Kuwait	
Lebanon	
Oman	
Qatar	
Saudi Arabia	
Syria	
United Arab Emirates	
Yemen	
Russia	
South America	
Guyana, but only calls to offshore installations in the Guyanese EEZ beyond territorial waters	
Venezuela, including all offshore installations in the Venezuelan EEZ	

Defined Waters

Europe

1) Sea of Azov and Black Sea waters enclosed by the following boundaries

- a) On the west, around Romanian waters, from the Ukraine-Romania border at 45° 10.858'N, 29° 45.929'E to high seas point 45° 11.235'N, 29° 51.140'E
- b) thence to high seas point 45° 11.474'N, 29° 59.563'E and on to high seas point 45° 5.354'N, 30° 2.408'E
- c) thence to high seas point 44° 46.625'N, 30° 58.722'E and on to high seas point 44° 44.244'N, 31° 10.497'E
- d) thence to high seas point 44° 2.877'N, 31° 24.602'E and on to high seas point 43° 27.091'N, 31° 19.954'E
- e) and then east to the Russia-Georgia border at 43° 23.126'N, 40° 0.599'E

2) All inland waters of Ukraine, including inland waters within Crimea and other Ukrainian territories under Russian control

3) Inland waters of Russia within the following areas:

- a. River Don, from Sea of Azov to vertical line at 41° E
- b. River Donets, from River Don to Ukraine border

4) All inland waters of Belarus south of horizontal line at 52° 30' N

Cabo Delgado

The territorial sea of Mozambique and Tanzania enclosed by the following boundaries:

- a) To the north, from Mnazi Bay at 10°19.6'S, 40°18.9'E to high seas point at 10° 10.3' S, 40° 34.44' E
- b) To the south, from Baía do Lúrio at 13°30'S, 40°31.6'E to high seas point 13° 29.97' S, 40° 49.7' E.

Gulf of Guinea

The waters enclosed by the following boundaries:

- a) On the west, from the coast of Togo 6° 06' 45" N, 1°12'E, south to
- b) high seas point 0° 40' S, 3° 00' E
- c) and then east to Cape Lopez Peninsula, Gabon 0°40'S, 8° 42'E.

Persian/Arabian Gulf, Gulf of Oman, Indian Ocean, Gulf of Aden and Southern Red Sea

The waters enclosed by the following boundaries:

- a) On the northwest, by the Red Sea, south of Latitude 25.5°N, (not including Egyptian territorial waters);
- b) on the northeast, from the Pakistan coastline at 25°19'15"N, 65°E;
- c) on the east, by a line to high seas point 10°48'N, 65°E, thence to high seas point 10°48'N, 60°15'E, thence to high seas point 6°45'S, 48°45'E; and
- d) on the southwest, by the Somalia border at 1°40'S, 41°34'E, to high seas point at 6°45'S, 48°45'E.

Definitions:

Named Countries shall include their ports and coastal waters up to 12 nautical miles offshore, unless specifically varied.

Named Ports (where individually listed) shall include all facilities/terminals within areas controlled by the relevant port authority/ies (or as may be more precisely defined by Insurers) including offshore terminals/facilities, and all waters within 12 nautical miles of such but not exceeding 12 nautical miles offshore unless specifically stated.

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。