



中国船东互保协会  
CHINA SHIPOWNERS MUTUAL ASSURANCE ASSOCIATION

地址：上海市虹口区公平路 18 号  
7 号楼中船保大厦 5-7 层  
邮编：200082  
电话：+86 21 3503 6888  
传真：+86 21 6595 0216



www.chinapandi.com

法院认为，船长和制作航行计划的二副没有做到谨慎处理，因为所提及的航行通告已经发到船上，其在制作航行计划的时候应该考虑到这一点。

船东的抗辩是，船东谨慎处理的义务仅仅涉及到承运人责任范围内的事情，而不涉及到船员在航行方面的事情：Owners' obligation to exercise due diligence to make the ship seaworthy only concerns things done (by Owners or their servants or agents) in the capacity of carrier and does not concern things done by the crew in some other capacity, including their capacity as navigators.

但是法院认为，制作航行计划的目的是承运人确保船舶能够安全航行。

船东还提出抗辩，声称其自己已经符合 ISM 规则并且有良好的 SMS 体系，因此自己尽到了合理谨慎。

但是法院认为，谨慎处理的义务是不能委托转移的 (non-delegable)，船东不能说自己尽到了合理谨慎就算达到了标准，其还必须证明船东的受雇人、代理人（即本案的船长和二副）也尽到了合理谨慎的义务才行：it is not sufficient that the owner has itself exercised due diligence to make the ship seaworthy. It must be shown that those servants or agents relied upon by the owner to make the ship seaworthy before and at the beginning of the voyage have exercised due diligence. That is because the duty is non-delegable.

综上，由于航行计划和海图没有经过谨慎处理而有缺陷，船舶在开航前和开航当时是不适航的，货主可以拒摊共同海损。

### 三、案件总结

无论在海上货物运输领域还是共同海损分摊问题上，适航都是一个很重要的问题。在先前的案件中，可能确实很少见到航行计划缺陷导致船舶不适航的先例。但是正如本案的法官所说，随着航海的发展和对安全航行的重视，相关的适航标准也在不断提高，将航行计划纳入到适航范围内就是一个很好的例证。其实航行计划的完整不仅仅关系到适航的问题，还会关系到在安全港索赔中船东、船长是否行使了良好船艺 (good seamanship)，而这对于安全港的索赔至关重要。但协会在处理案件过程中了解到，很多船东和船舶可能对于航行计划这件事并没有给与足够的重视。本案的航行计划其实也并不只有没有标注航行通告这一个缺陷，只是其他缺陷与损失没有因果关系而法院没有过多提及。因此这一点非常值得船东注意。

协会认为，该案的结论可能已经不是一个个案，而有可能发展成一个司法界普遍的观点。例如，在协会近期处理的一起索赔额较大的搁浅案件中，在开庭过程以及最后的裁决中，仲裁庭将航行计划的重要性放在了较高的位置，用了较大篇幅论证船长制作的航行计划的不足之处，并最终导致船东在整个案件陷入被动的局面。可见，对航行计划要求的提高已经不是个案，因此船东要切实注意这一问题。

另外一个值得注意的地方是，在该案判决的第 3 段，虽然与本案无关，法官也同时提到了电子海图在适航中的重要性：The second is the use by ships of electronic charts displayed on an ECDIS, that is, an Electronic Chart Display and Information System. 因此，电子海图在适航和良好船艺的判断中可能也会起到重要作用。

### 四、重要提示

协会将继续跟进该案的后续进展以及其他相关案件。如上所有内容仅是供会员参考所用，并不代表协会针对任何具体案件发表了任何观点，也不可用于任何公开发表的场合。如有问题，欢迎联系协会抗辩险 (FD&D)。



中国船东互保协会  
CHINA SHIPOWNERS MUTUAL ASSURANCE ASSOCIATION

2019年3月 总第6期

# 防损通讯

## Loss Prevention Bulletin

中国船东互保协会防损部编



## 新版《IMSBC 规则》修订要点

规则解读

### 摘要

国际海事组织海上安全委员会第 98 次会议通过了 04-17 号修正案，对《国际海运固体散装货物规则》进行了新修正，并于 2019 年 1 月 1 日起开始实施。

协会针对新老《规则》正文部分的内容进行比对，以提醒会员公司及船长注意新修订的内容，按新规则的要求规范散货运输操作。



## 一、规则出台背景

固体散货船舶运输过程中的主要危险来自于货物分布不均引起的结构损坏，航行期间失去或减小船舶稳性以及货物化学反应的有关危险。早在1960年国际人命安全会议上，参会代表已经认识到船舶装运散装货物的有关问题，并在当时的《国际海上人命安全公约》D附则第55条建议，在国际海事组织的帮助下起草一套国际上接受的散货运输安全实用规则，即后来于1965年出版的《国际固体散货安全实用规则》简称《BC规则》，规则给予业界很多有关货物安全运输的建议。在2008年国际海事组织海上安全委员会第85次会议上，认识到强制适用统一的海运固体散货国际标准的需要，以第MSC.269(85)号决议通过经修订的《1974年海上人命安全公约》第VI章和VII章修正案，使《国际海运固体散货规则》(IMSBC规则)取代原来的《BC规则》，并依据公约成为强制性规则于2011年1月1日强制生效。

## 二、规则实践功能

《国际海运固体散货规则》提供有关确定的典型固体散货相关危险信息和预计运输固体散货的程序指导，以促进固体散货的安全积载和运输。《规则》自2011年生效以来，历经MSC.318(89)的01-11修正案，MSC.354(92)的02-13修正案，MSC.393(95)的03-15修正案以及最近的MSC.426(98)的04-17修正案。《规则》充分结合散装货物实践运输中出现的新问题和新风险，遵循每两年进行一次修正，经修正后的新规则及补充本用来向主管机关、船舶所有人、托运人、船长和其他所有相关人员提供关于除谷物外的固体散货船的安全积载和运输标准的建议，新规则于2019年1月1日生效。

## 三、新规则要点

### Rule 1.7 散装货物运输名称(BCSN):

原规则规定，如果货物为《IMDG规则》和《SOLAS公约》第VII/1.1定义的危险化学品，该货物在《IMDG规则》中的正确运输名称即为散装货物运输名称，并加以联合国编号补充即可。

新规则中对危险货物的散装运输名称有了详细规定，4.1.1.2当货物是危险货物且不属于《IMDG规则》定义的通用正确运输名称，或者未另列明的

(N.O.S.)的条目，散装货物运输名称须用联合国编号加以补充。4.1.1.3除放射性物质，低比活度，非裂变的或例外裂变的UN2912和放射性物质，表面被污染物体，非裂变的或例外裂变的UN2913外，当货物属于《IMDG规则》定义的通用正确运输名称，或者未另列明的危险货物，其BCSN须包括：

1. 物质的化学或技术名称；
2. 定义物质特性的特殊表述；
3. 联合国编号。

显而易见地，对于具有危险性质的散装货物运输，新规则要求托运人提供更为详尽的货物信息，以给予承运人和船长正确识别货物的潜在危险，保证货物安全。

### Rule 4.2 提供信息

新规则中增加了第16条，货物是否为经修正的《1978年议定书修正的



或性质因任何原因发生了变化，在有理由认为此种变化已经发生的情况下，那么测定适运水分极限的试验须再次进行。

新规则：托运人须负责保证固体散装货物的适运水分极限的测定试验在装货之日前6个月之内进行。尽管有此规定，如货物成分或性质因任何原因发生了变化，在有理由认为此种变化已经发生的情况下，那么托运人须负责保证测定适运水分极限的试验须再次进行。

4.5.2 原规则：测定水分含量的采样和试验时间须尽可能与装货时间接近。如从试验到装货期间遇到大的雨雪，则须进行核对试验，以确保货物水分含量低于适运水分极限。采样/试验与装货的时间间隔不得超过7天。

新规则：托运人须负责保证测定水分含量的采样和试验时间须尽可能与装货时间接近。取样/试验与装货开始日期的间隔不得超过7天。如从试验到装

货结束

日期期间货物

暴露在大的雨雪下，

则托运人须负责保证进行

核对试验，以确保货物水分含量

低于适运水分极限，并尽可能向船长提供证明。

新规则直接明确了托运人在确定适运水分极限和水分含量取样/试验的时间间隔的责任，并将核对试验的期间延伸到装货结束，有效防止了发货人、托运人与承运人之间的责任推诿，在源头上把控货物风险。

### 9.3.3 具有化学危险的散装物质与包装危险货物间的隔离

对于遇水放出易燃气体的物质与《IMDG规则》中的2.1类易燃气体的隔离由原来的隔离“1”变为隔离“2”。

散装货物(危险性类别)	包装危险货物																		
	类别/小类	1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	3	4.1	4.2	4.3	5.1	5.2	6.1	6.2	7	8	9
易燃固体	4.1	4	3	2	2	2	2	2	X	1	X	1	2	X	3	2	1	X	
易自燃物质	4.2	4	3	2	2	2	2	2	1	X	1	2	2	X	1	3	2	1	X
遇水放出易燃气体的物质	4.3	4	4	2	2	X	X	X	2	X	1	X	2	2	X	2	2	1	X
氧化性物质(氧化剂)	5.1	4	4	2	2	X	X	X	2	1	2	2	X	2	1	3	1	2	X
有毒物质	6.1	2	2	X	X	X	X	X	X	1	X	1	1	1	X	1	X	X	X
放射性物质	7	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2	X	3	X	2	X
腐蚀性物质	8	4	2	2	1	X	X	X	1	1	1	1	2	2	X	3	2	X	X
杂类危险物质和物品	9	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
仅在散装时有危险的物质	MHB	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	3	X	X	X

新老规则都考虑了具有危险性质的散装货物与包装类危险品的隔离，并参照《IMDG规则》中的隔离标准进行货物间的隔离，此两类货物的隔离要求由原来的“远离”变为“隔离”。《IMDG规则》中对于不同类型船舶运输不同种类危险货物的隔离要求有所不同，新规则中引入的隔离类解释为“常规形式积载的危险货物包件的隔离”，即“远离”是指有效地隔离从而使互不相容的物质在万一发生意外时不致互起危险性反应，但只要水平垂直投影距离不少于3米，仍可在同一舱室或货舱内或“舱面”上积载。“隔离”是指在“舱内”积载时，装在不同的舱室或货舱。如中间甲板是防火防液的，垂向隔离，即在不同的舱室积载，可以看成是等效隔离。就舱面积载而言，这种隔离即不少于6米的水平距离。

## 四、协会建议

如上所述，《国际海运固体散货规则》基于《国际海上人命安全公约》已经成为IMO的强制性规定，是各缔约国海事主管机关对于散装货物安全运输监管的基础。新规则内容更加细化了托运货物的技术信息，有助于承运人和船长识别货物潜在风险，同时我们也注意到规则与时俱进并入其他公约的新修正。因此我们建议会员公司和船长特别留意新规则的修订内容，在进行散装货物操作中，不仅要向托运人获取更详细的货物信息，还应注意货物操作的规范性，特别是有关货物残余的排放和具有危险性货物的积载和隔离，避免因操作不当引起船货危险甚至招致不必要的行政处罚。

## 专业解析

# 船舶电子海图与信息系统操作缺陷列举

## 摘要

《国际海上人命安全公约》第V章19条2.10款规定，国际航行船舶应根据建造时间和船舶吨位分类要求装设电子海图与信息系统(ECDIS)，本规则自2011年1月1日生效，最晚将不迟于2018年7月1日或以后的第一次检验前全面实施。在传统纸版海图向电子海图过渡期间，电子海图犹如一把双刃剑，使用者如果能够掌握其安全性和优越性则对加强航行安全和减少值班压力都有极大的帮助，反之由于船长和驾驶员对电子海图操作不熟悉及设置不当而发生船舶搁浅、碰撞等事故也不在少数。在协会对会员船舶开展的防损访船实践中，协会船长也发现仍有不少驾驶员对电子海图的操作不熟悉、使用不当甚至是设定错误。籍此，我们特别将访船实践中发现的问题进行归纳整理并提出具体建议，提醒会员船舶正确设定和操作电子海图与信息系统，以避免由此给船舶带来的航行事故。



## 一、ECDIS的安全参数和报警功能设定不正确或被人为关闭

### 1. 船员不能正确设定安全水深和安全等深线

- 不了解安全水深和安全等深线设定的含义和用途，不了解由哪个设定触发不安全水域触发警报，以及不了解安全水深和安全等深线不一致时的显示模式；
- 安全水深和安全等深的设定被忽视，设定值是系统默认值；
- 安全水深和安全等深线的设定完全背离船舶的实际吃水；
- 公司设定政策有误，把安全水深和安全等深线设定为固定值；
- 安全水深和安全等深线的设定不符合当前进港航段；
- 整个航线安全等深线和安全等深线设定一样，违背公司设定政策。



## 设定提示:

设定和划分可安全航行水域是 ECDIS 一项重要的设定, 包含安全等深线、安全水深、浅水等深线和深水等深线, 其中最重要的是安全等深线和安全水深的设定。安全水深主要通过灰色的水深(深于安全水深)和深色的水深(浅于安全水深)来显示可航水域和不可航水域, 但不能触发警报; 安全等深线用于划定安全和不安全水域, 船舶通过安全等深线进入不安全水域能触发警报。安全水深和安全等深线的设定值应相同, 但现阶段 ENC 里的等深线间隔比较稀疏, 如 5 米、10 米、15 米、20 米为间隔, 如果设定的安全等深线在 ENC 里没有, 系统将默认到下一条更深的等深线, 这就存在被安全等深线划定的不安全水域里, 仍有水深大于安全水深的可航水域, 需要船员将深色水深点用人工图画出不可航水域 (NGA)。浅水等深线和深水等深线只在水深四色显示时显示。安全水深和安全等深线的设定不恰当, 将造成值班驾驶员对警报和不安全水域的忽视以及不能正确显示危险障碍物。安全等深线设定值过小时, ECDIS 将错误划定安全水域, 船舶进入不安全的水域 ECDIS 将不会触发警报; 但安全等深线设定值过大, 船舶通过安全等深线进入不安全水域时, ECDIS 触发的警报过早, 真正的航行危险也容易被驾驶员忽视。另外孤立危险物标在安全水域会自动突显, 但在不安全水域里如果没有被选择显示将不会突显。具体设定建议如下:

安全水深 = 最大静吃水 + 公司 UKC 政策 (富余量 + 下沉量 + 涌浪高度 + CATZOC) - 潮高

安全等深线 = 安全水深 (和安全水深相同的系统电子海图等深线或下一条更深的等深线)

浅水等深线 = 船舶吃水或临近安全等深线的上一条浅等深线

深水等深线 = 两倍船舶最大静吃水或按目的 (坐底深度、最深抛锚深度、换水深度)

## 2. 危险探测功能 (Look Ahead) 设定不当或被关闭, 使 ECDIS 不能对危险及时预警

前述安全等深线的设定以及其他不安全水域报警的启用是监控船舶航经目标区域时触发报警提示, 但不会提前预警, 如果真有潜在危险, 驾驶员很可能没有足够时间和距离采取避让措施。而 Look Ahead 危险探测功能, 应用其前测矩形或扇形区设定, 能够监控本船预计航经区域内的浅点、危险物标、特殊区域等, 达到提前预警的作用。如果不正确的设定或关闭该项功能, 将导致船舶进入危险前不能提前预警, 船舶将失去规避风险的最佳时机。



## 设定提示:

Look Ahead 功能设定应能使驾驶员收到警报后有时间和距离采取避让行动, 其设定参数主要应考虑船舶尺寸、操纵性能、航行水域、通航状况以及驾驶员的反应时间等。需要注意, 过长的时间和距离的设定会触发过多不相干或不需立即采取行动的警报, 反而可能引起驾驶员的麻痹大意, 而过短时间和距离的设定则对船舶预警毫无意义。另外危险探测功能仅对 ENC 物标报警, 而不会对雷达和 AIS 物标进行探测预警。

## 二、船员仅依赖 ECDIS 连续显示的卫星船位 (GNSS), 不熟悉使用其他定位方式来进行核对船位

ECDIS 在航海实践中的应用, 改变船员在传统纸质版海图船舶定位的方法。除了清晰直观外, GNSS 船位还能实时连续将船位显示在电子海图上, 使驾驶员从频繁定位工作中解脱出来, 有更多的时间专注于了望, 尤其是在夜间可以保持连续夜视能力。但 GNSS 的船位需要通过其他定位方式来交叉核对, 以保证 GNSS 船位的精准度, 进而保证船舶不会驶入不安全水域。其中核对的方法可以通过手动定位 LOP (雷达距离方位)、雷达影像覆盖 RIO、两个主副 GNSS 船位间核对、平行标尺技术等。交叉核对船位的时间间隔, 公司和船长可根据航行水域在安全管理体系或船长的常规命令里详细规定, 在确定时间间隔时要考虑到过频的核对船位会失去 ECDIS 的优越性。另外船位的交叉核对可以通过截图功能、事件功能、记录表等方法保留记录以备后续使用或检查。

## 三、不熟悉使用用户图功能在电子海图上进行海图作业

纸质海图上的所有海图作业同样适用于电子海图, 负责海图作业的驾驶员应把所有用于航行的信息通过用户图功能标绘在 ENC 上, 如手动定位、标绘能触发报警的不可航水域、垃圾排放和大气排放特殊控制区域、应急锚地、折返线、VTS 报告点、船长指示或命令、解除无人机舱、通知备车点等。

## 四、船长没有使用航线自动检查功能和目视检测对整条航线进行核查确认

当船舶驾驶员在电子海图上完成了计划航线的设计后, 只有在船长对整条航线进行检查确认后该航线才能启用。计划航线的确认和验证可以通过 ECDIS 的“航线自动检查功能”来核查, 计划航线设定的允许偏航区域内 (XTE) 是否存在违反安全设定、危险水域、障碍物等危险, 在验证过程中如发现有此类危险, 应通过修改航线或修改安全设定予以纠正, 直至消除所有危险。

## 航线验证注意事项:

• 根据航经水域设定合适 XTE 值, 避免 ECDIS 频繁报警;

• ECDIS 能检测并高亮凸显允许偏航区域内 (XTE) 非安全水深和设定报警区域, 并把这些警告信息以文字列表和高亮凸显形式提醒使用者, 以注意或调整计划航线。在需要提醒的一些禁航区、警戒区、养殖区、军事演习区等条目打钩选择, 则这些区域将被高亮凸显, 没有选择的报警区域仅会以文字列表显示, 而不会被高亮凸显;

• 航线或航线参数的任何更改, 均须重新检查航线, 以确保新修订的航线没有危及船舶的安全;

• 航线在主 ECDIS 上通过验证后, 如果船舶配有备用 ECDIS, 则同样需要在备用 ECDIS 重新检查;

• 即使航线已通过 ECDIS 的自动航线

检查, 也需要通过手动来验证航线, 以避免有危险被遗漏。手动验证时应把 ENC 调到大比例尺并在适当的比例尺上滚动图表以检查整条航线。

## 五、航行计划没有进行更新以符合 ECDIS 的航行模式要求

船舶安全设备证书已经列明了 ECDIS 为主要航行用图, 但航行计划表的内容没有进行更新以符合 ECDIS 的航行模式, 如缺少安全水深、安全等深线、预警区的设定等内容。部分以纸质海图作为备份的船舶, 船员还是主要依赖纸质海图航行。因此建议当船舶在使用 ECDIS 作为主要航行用图, 公司安全管理体系应加入使用 ECDIS 进行航线计划的程序, 同时需更新航线计划表以适用电子海图航行模式, 包括增加安全和警报设定的要求, 以及核对卫星船位的方法以及时间间隔等, 同时在航线检

查和评估清单里加入 ECDIS 相关内容。

## 六、综合建议

ISM 规则和 STCW 公约都有对特定 ECDIS 的培训要求, 但没有对培训内容和培训证书提出详细要求, 所以要求船东和管理公司应按照船旗国的要求, 确保驾驶员在上船前接受 ECDIS 的特定形式培训。虽然绝大部分驾驶员都接受了 ECDIS 通用培训和厂家的特定形式培训, 但实践检验效果并不尽如人意。因此我们建议船东以及管理公司把 ECDIS 操作程序完全纳入公司针对该船制订的安全管理体系中, 并要求将显示设定、安全设定和警报设定的详细标准张贴在 ECDIS 附近以正确指导船员。有关 ECDIS 培训信息请参考 The Nautical Institute 的行业建议: <http://www.nautinst.org/en/forums/ecdis/index.cfm>

## 警惕

## 风险提示

## 租船合同中的 ITF 条款可能给船东带来麻烦

### 摘要

悬挂方便旗并未与船员签订 ITF (International Transport Workers' Federation) 认可的 CBA (Collective Bargaining Agreement) 的船东应特别注意租船合同中的 ITF 条款, 其中可能会要求该船舶雇佣船员的合同或协议需符合 ITF 的要求并被其接受。而实践中, 出于各种原因, 即使船东与船员签订的雇佣合同符合国际公约和国内法的规定, ITF 也不一定接受船东对船员的雇佣合同, 进而可能会导致租船人的各种索赔。

### ITF 条款实例

现今的租船合同条款大多都会在 Rider 里面并入 ITF 条款, 下面是几个定期租船合同中 ITF 条款的实例:

1. Owners guarantee that vessel's crew are employed under terms and conditions approved by ITF or ITF affiliated.

2. Officers and crew of the vessel are covered from the duration of the Charter Party by and I.T.F. agreement or other bona fide trade union agreement conforming to I.T.F. standards, acceptable to the ITF.

3. Owners warrant that the Officers and Crew are covered, for and during the currency of the Charter Party, by an ITF Agreement or other bona fide trade union agreement conforming to ITF standards acceptable worldwide.

不仅如此, 还要特别提醒起船东注意的是, ITF 条款还可能出现在船舶详述 (Vessel's Description) 一栏内, 通常是 Rider 的第一条, 比如:

1. ITF TO BE IN ORDER;

2. OWNS GTEE VSL FULLY ITF COMPLIANT.....

### ITF vs FOC

上述条款都无一例外地要求船员雇佣合同经过 ITF 的批准或者符合 ITF 的要求并为 ITF 所接受。然而 ITF 作为国际运输工人工会的联盟, 一个非官方组织为什么会受到航运业者如此“忌惮”? 其主要原因在于 ITF 对方便旗的长期抵制。目前被 ITF 认定为方便旗的船旗国有 32 个, 方便旗作为船舶开放登记制度的一种, 对船东无国籍限制, 提供优惠的登记税率, 允许船东自由雇佣外籍船员, 船旗国监管相对较少, 其宽松便利的登记条件吸引了相当一部分船东选择注册方便旗。但 ITF 认为方便旗船为逃避船舶所有权所在国家或地区的劳动法规提供了条件, 并导致船员从事高强度和不安全工作及低薪的状况, 同时 ITF 认为由于方便旗船舶没有“真正的船籍”, 它们可以摆脱任何国家或地区海员工会的制约。所以 ITF 从 1948 年开始抵制方便旗运动, 旨在确保工作在方便旗船上的任何国籍海员不受船东剥削, ITF 最终目的是废除方便旗。





## ITF的三类协议

1. 标准协议
2. 整船船员薪资总额协议 (Total Crew Cost, TCC)
3. 国际协商论坛协议 (International Bargaining Forum, IBF)

其中 ITF 标准协议通常是在发生劳工运动或者发现公司违反先前协议的情况下签订的, 对船东而言, 它是成本最高的协议。而 IBF 协议要求只有与 ITF 一起参与国际协商论坛 (IBF) 的船东协会的船东会员才有资格签订, 所以船东一般签订的是 ITF TCC 协议, 这个协议可以采用 ITF 统一 TCC 协议, 或采用同盟协会根据国内法律修订后经 ITF 认可的 TCC 协议。具体办理可以通过当地同盟工会或直接联系 ITF: 填写 ITF16 个咨询问题 (16-point questionnaire) 并送 ITF 审核 (需 2-4 周); 签订特别协议 (Special Agreement) 支付工会会费和 ITF 福利基金; 签订 TCC 协议并获得蓝卡。

## ITF的影响力

随着 ITF 逐渐确定关于在方便旗船

上工作的任何国籍船员的工资与工作条件标准的集体协议, 并在全球建立了检查网络, 其影响力越来越大, 特别是在北欧、北美、澳洲、日本等 ITF 强势的地区, 一旦 ITF 检查发现船员的工资或工作条件低于 ITF 标准或违反协议, ITF 经常以工会的力量, 调动码头工人、拖船船员、引航员、代理、理货等, 通过怠工、拒绝装卸货物等手段对船舶行使其主张。由此可能带来租船合同下的

各种索赔, 比如: 装卸工人拒绝提供服务产生时间损失, 租船人停租; 或在洽谈合同过程中, 分租船人在知晓这一情况后可能拒绝接受船舶, 使得船舶的营运受限找不到生意, 从而带来租船人的利润损失等。如果船东为了避免船舶受抵制而继续执行租船合同的义务或货运义务, 就会被迫与 ITF 签“特别合同”, 除需向 ITF 支付一定费率的会员费和福利基金外, 还要求船东向船员补发“欠付的工资” (Back Pay)。

《MLC2006 公约》生效以后, 国际社会日益重视对船员利益的保护, 各国家和地区的很多航运工会和航运公司等相应出台了各自的标准船员雇佣合同, 比如中国海员建设工会与中国船东协会适用于中国籍船员或者中国籍船舶聘用船员发布的《中国船员集体协议》。虽然这些格式都符合国际公约及国内法律的规定, 但很难被 ITF 及其同盟工会认可。因此, 如果在租船合同中船东承诺了船舶符合 ITF 的条款 (ITF-Compliant), 而船舶悬挂方便旗且航行区域在 ITF 检查范围内, 船东最好要与 ITF 或当地同

盟工会签订 ITF 协议并取得蓝卡 (Blue Certificate)。

尽管 ITF 协议仅适用方便旗船, 但 ITF 有时仍会对悬挂未被列入方便旗船旗的船舶进行检查, 要求在船上工作的海员必须受到船旗国 ITF 同盟工会所签订的 CBA 的保护, 特别是开放登记但严格监管的国家或地区, 香港就是一个典型地区。香港目前有三家 ITF 同盟海员工会, 即: 香港商船高级船员协会 (Merchant Navy Officers' Guild-Hong Kong), 香港海员工会 (Hong Kong Seamen's Union) 及香港航业海员合并工会 (Amalgamated Unions of Seafarers-Hong Kong), 船东可以通过三家工会成立的香港海员工会协调委员会 (HK Seafarers' Coordination Committee HSCC) 来协助办理并取得适用于普通船员的蓝卡和适用于干部船员的白卡。

## 协会防损建议

ITF 虽然不是官方机构, 但是其影响力向来不容小觑。鉴于此, 协会提醒会员船东, 特别是悬挂方便旗并且不使用 ITF 标准 CBA 格式的船东, 注意租船合同中 ITF 条款的要求与其实际使用的船员雇佣合同是否一致。如果确有不一致的地方, 建议: 在洽谈租船合同过程中, 妥善修改措辞, 以免将来产生争议; 在履行合同过程中, 一旦发现问题应及时联系 ITF 相关机构进行处理或者联系协会, 更多信息可参见 ITF Seafarer 网站 (<https://www.itfglobal.org>)

## 案例分析

# 有缺陷的航行计划 可能导致船舶不适航



**摘要:** 航行计划是确保船舶安全航行的重要手段。英国高等法院在 Alizev Allianz 案 [2019] EWHC 481 (Admlty) 中认为航行计划的缺陷会导致船舶在开航前和开航当时不适航, 并且这有可能变成一个普遍的观点。而在实务中, 航行计划导致船舶不适航这一问题可能并未引起船东足够的重视, 因此需要特别提起船东和船长注意。

## 一、案件简述

涉案船舶从厦门港离港, 由西北往东南方向航行。附图中蓝色的线显示的是船舶航行计划 (passage plan) 的计划航线。根据计划, 该计划航线全部位于水道 (fairway) 内。但是在实际执行航次过程中, 由于船长担心东面水深不足等各种原因, 船舶的实际航线偏西, 即从第 15 号灯浮后完全偏出了水道。最终导致船舶在水道外浅滩上搁浅。船长之所以敢于在水道外航行, 是因为根据标准海图, 水道外的水深有 30 米左右, 足够船舶吃水。但是, 先前有诸多航行公告, 特别是第 NM 6274(P)/10 号航行公告, 都提示厦门港水道外海图水深非常不准确, 不能完全依赖海图水深 (numerous depths less than the charted exist within, and

in the approaches to Xiamen Gang); 在另一份航行公告 NM 1691/11 中甚至提及, 在海图上 30 米等深线上实际分别已测出了 4.8 米和 1.2 米的水深。而在船长做的航行计划以及海图上, 根本没有提及这些航行公告, 这导致船长在决定偏出水道航行时, 相信海图上面水深超过 30 米的事实, 忽略了航行公告的提示并最终造成船舶搁浅。

货方拒绝分摊由于搁浅导致的共同海损, 因此本案的争议焦点是: 航行计划有没有缺陷; 航行计划的缺陷会不会使船舶不适航。

## 二、法院判决

### 1. 航行计划是否有缺陷?

法院认为, 随着海事法律规定的发展, 特别是 IMO 在 1999 年要求所有船舶都要做航行计划, 到事发时 (2011 年), 航行计划已经是确定需要的文件。航行计划的目的是让船舶能够安全航行, 因此这里的问题就是: NM 6274(P)/10 号航行公告的内容究竟需要以哪种方式呈现到航行计划上来: The question in the present case was as to the manner in which it was prudent to note the danger identified by NM 6274(P)/10?

货方认为, 船东有义务将所有危险的地方在海图上标注为 “no go areas”, 但是这种做法被法院认为是会使海图过于繁琐 (busy), 因此没有被法院接受 (笔者提示: 这个说法要谨慎对待, 因为实践中大多数船长还是会标注 “no go areas”, 本案可能只是基于特殊的事实, 更何况法官认为这也是一种更加谨慎的做法);

还有观点认为, 航行通告只要以附件的形式附在海图后面即可, 但是法院认为, 本案的航行通告涉及的内容太多, 以附件的形式达不到提示船长的作用, 因此也没有获得支持。

最终的结论是, 危险需要在航行计划和海图上面进行标注 (writing a note on the chart)。而本案的航行计划和海图没有进行标注, 也没有以附件形式附上航行通告, 因此航行计划和海图是有缺陷的。

### 2. 航行计划缺陷是否会造船舶不适航?

船东认为, 尽管航行计划发生在航次开始之前, 但是实际上是航行 (navigation) 的一部分, 不关系到适航的问题。

法院认为, 的确, 航行计划是为航行做准备的, 但这不代表航行计划就与适航无关。仅仅是为了安全航行做准备不代表其就与适航无关。比如, 在开航前准备好机舱的物料也是为航次中船舶安全管理做准备, 但是这并不代表准备充足的物料就与适航无关。适航包括船上有适当的文件, 包括海图。如果当局通知需要修改海图, 则船东必须相应地修改, 否则船舶就是不适航的。现在公认的是, 船舶的航行计划或者海图已经构成了船舶的本质 (attribute), 正如一个正确的海图, 正确的航行计划也是船舶在开航前所必需的。

船东还认为, “一次性有缺陷航行计划”并不使船舶不适航。承运人的责任仅仅局限于提供给船长和二副足够的资料并且有适当的体系保证船长和二副在开航前能够制作完整的航行计划即可。

法院不支持这个观点, 认为: 如果船长在开航前没有制作完整的航行计划, 则其“一次性的过错”就足以使船舶不适航。船



东的观点混淆了适航与谨慎处理 (见下文) 的关系, 船东认为适航的义务仅仅局限于船东本身而排除了船东的雇佣人员或者代理人是错误的, 谨慎处理使船舶适航的义务是不能委托转移的。

船东进一步认为, 以前从来没有案例认为航行计划有缺陷会导致船舶不适航。

法院认为, 情况可能确实是这样。但是随着对船舶安全航行所需文件的认知的提高, 适航的标准也在提高: just as the standard of seaworthiness may rise with improved knowledge of shipbuilding (see Scrutton at paragraph 7-025) so may the standard of seaworthiness rise with improved knowledge of the documents required to be prepared prior to a voyage to ensure, so far as reasonably possible, that the vessel is safely navigated. 法官确信, 在 2011 年 (事发时候), 一个勤勉的船东会坚持在开航前准备好完整的航行计划。

### 3. 航行计划缺陷与搁浅之间是否有因果关系?

根据法律的规定, 不适航与损失之间需要有因果关系。

货方认为, 如果当初船长和二副知道水道外的海图水深是不可靠的, 则船长就不会选择在水道外航行。船东提出四点意见认为不适航与搁浅之间没有因果关系。

第一, 船长在开航之前已经熟悉航行公告的内容 (这样损失的原因就可以归结为船长的驾驶过失, 船东可以免责)。但是法院认为, 没有证据显示船长熟悉航行公告中的内容。

第二, 即使航行计划和海图上面标明了水深的警示, 船长也会选择绕出水道航行。法院不接受这个观点, 认为如果海图上面有警示, 船长不太可能会离开水道。

第三, 并不是离开水道的决定造成了损失, 而是执行这个决定的方式, 因为船舶在离开水道后船长给的几个指令都给晚了, 如果给得早一些, 船舶本可以提前航行回水道, 也就不会搁浅。法院认为, 离开水道的决定与执行这个决定的方式不能分来看待, 它们都属于同一个航行决定。船长离开水道航行的决定使船舶产生了可能搁浅的危险, 而这个危险也发生了, 因此二者有因果关系。

第四, 损失的原因是港口当局没有及时告知船舶浅滩的存在。法院认为, 即使这个可能是造成损失的原因之一, 也不妨碍航行计划和海图缺陷也是造成损失的原因之一。

### 4. 是否有尽到谨慎处理?

海牙规则规定的适航标准是在开航前和开航当时要谨慎处理。