



**中国船东互保协会**  
CHINA SHIOPWNERS MUTUAL ASSURANCE ASSOCIATION

地址：上海市虹口区公平路 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](http://www.chinapandi.com)

入期间始终保持通风。只有能够证明该区域内的空气安全时，才可以不带呼吸装备进入。在对于密闭空间内不能实施通风或者是在对密闭空间内的人员实施救援时，必须要佩戴呼吸装备。

相关数据统计显示，发生在密闭舱室内的身伤亡事故中，有超过 50% 的遇难者是那些试图解救被困在密闭舱室中的朋友或者同事的救援者。长期以来，在对危难中的朋友或同事实施救援过程中丧命的情形不断发生。所以请务必牢记，既然已经有人在此处区域遭遇到危险，同样的危险也摆在救援者面前。在进行此类救援时，施救者必须要穿戴呼吸装备。救援行动必须要有统一的协调和指挥，救援队伍必须是受过正规良好的训练。

密闭区域经常是难以进入并且照明条件非常有限，所以在施救的时候应该确保安全进入和良好照明。通常手电筒或手提式照明设备等适当、合格的安全设备是必不可少的。

另外，便携式个人气体检测仪体积轻巧易于佩戴操作，且能够给予在密闭空间作业者提供持续的气体检测，建议在进入密闭空间前，作业者应佩戴此种设备。IMO 的 A.105(27)号决议中，详细明确了关于进入船上密闭区域的操作建议。

#### 空气检测

在任何人进入密闭空间前，都应该对该区域的空气进行测试。但是，需要针对不同空间的性质进行相应的测试。比如说，对于压载水舱，货舱或燃油舱，所要进行的测试就是各不相同的。

气体检测可以分别对氧气含量，可燃气体含量以及蒸气量、有毒气体含量进行针对性测试。检测者应确保所有用于检测的仪器经过检查并正确校准过。

#### 含氧量的测试

含氧量的检测，应该使用经认证，校准过的，合格的氧气测量仪。只有含氧量读数稳定在 20% 以上，才可以允许进入。一种很好的做法是，在同一空间的不同高度来进行测试，如果有适当条件，通常会选取舱室的顶部，中部和底部。

#### 可燃气体或蒸气测试

可燃气体指标仪或“爆炸性气体浓度测验仪”是用来检测空气中可燃气体和蒸气浓度含量的仪器。如果由于某种原因，没有合适的仪器可以使用，那么，可以通过灌入压载水再排出的方法来增加新鲜空气流入，或者安置一个外接的通风设备进行一段时间的通风。通风时间要取决于空间的大小。

只有在单位空间可燃气体含量低于 1%，才可视为可安全进入空间。但同时需要含氧量读数不低于 20%，并且无毒性气体存在。

#### 毒气测试

在许多船上，特别是化学品船，原油船和专业的成品油轮，在密闭的货舱里都会存在有毒物质。其实，对于承运装有毒货物的集装箱的船舶也应该随船配备检测设备。

即使无毒物也会向环境中排放有毒物质。比如说，某些植物或动物油在接触海水后，会挥发硫化氢。

只要有存在有毒物质的可能性，就必须对空气进行检测。进入任何有可能存在有毒气体的空间之前，都要参照国际上最新公认的暴露水平指导标准。

必须要认识到，特别是在有毒气体危险程度接近职业接触限值的情况下，可燃气体检测仪器可能就不再适于检测。在不使用专门的有毒气体检测设备的情况下，会因为危险等级没达到可燃极限值，而仍然显示为未检测到危险的状态。

#### 检测设备

所有的气体分析设备都应进行定期检测。用来放置气体分析设备的便携箱及其背带也要定期检查，以防止气体分析仪器意外掉落导致损坏或损毁。气体分析仪器应该进行定期校准，并送往岸基校准机构进行核查。船上还应保有有效的检测合格证。并且，对潜在危险区域测试的操作人员应当经过充分的设备使用培训。



**中国船东互保协会**  
CHINA SHIOPWNERS MUTUAL ASSURANCE ASSOCIATION

2017年11月 总第1期

# 防损通讯

## Loss Prevention Bulletin

中国船东互保协会防损部编



## 谨防我国沿海商/渔船碰撞

### 引言

我国沿海是商船船员公认的全世界最难航行的水域之一，其渔船密集、浓雾弥漫、会遇复杂、天气恶劣在商船海员圈内被认为是影响航行安全的四大危险因素。特别是禁渔期结束后，在我国沿海形成以北部湾、台湾海峡、舟山群岛、长江口、苏北沿海、成山角、老铁山水道等附近海域为集中的渔船作业区。尤以舟山和成山角附近海域为渔船最密集区，穿行于由南到北铺天盖地的渔船大军中，着实令商船驾驶员头痛不已。

### 一、背景简介

2017 年 10 月 16 日交通运输部海事局与农业部渔业渔政管理局联合下发《关于进一步加强防范商 / 渔船碰撞工作的紧急通知》针对今年伏季休渔期结束以来，接连发生多起商 / 渔船碰撞事故，造成重大人员伤亡和较大社会影响，特别强调各级海事、渔业主管部门要切实落实好通知要求各项工作要求，坚决遏止商 / 渔船碰撞事故多发势头，避免重特大人员伤亡和财产损失。协会防损部也借此函提醒会员船舶，应特别注意谨慎驾驶船舶，谨防与渔船发生碰撞事故。

协会防损部技术人员，曾先后对商船驾驶员和渔船船员就有关商 /

风险提示

渔船会遇如何进行有效避让进行过技术交流，其中受访渔船船员分别来自福建、浙江、江苏、山东、辽宁等地，从地域分布上有一定的代表性。交流中获悉，几乎所有的商船船长和驾驶员均表示会避免穿越渔船密集区，对于航行中遭遇遍及几十海里的渔船密集区而不得不穿越时，都会格外谨慎，不希望在自己的职业生涯中发生碰撞事故。而渔船船员则更加提心吊胆，担心被“大船”撞到导致船毁人亡。当然这种调查反馈尤其是来自渔船船员的信息有一定的局限性，但无论是商船船员还是渔船船员对商/渔船会遇危险的共识可见一般。

## 二、原因分析

尽管国家海事和渔业主管部门对海上商/渔船会遇安全高度重视，商/渔船双方亦深知碰撞后果的严重性，但不幸的是，商/渔船碰撞事故还是不可避免地时有发生。中国海事刊登关于2016年水上交通事故情况分析，“仅2016年，全国共发生9起死亡和失踪人数在5人以上的商/渔船碰撞事故，其造成了80人死亡失踪”。此前，协会防损部技术人员也曾参与调查过在我国沿海发生的商/渔船碰撞案件，搜集了很多一手资料，藉此，我们从外界客观因素的影响、商船和渔船在驾管船舶方面的疏忽和陋习三方面来分析商/渔船碰撞事故产生的主要原因：

### 1、客观因素

我国渔船分布范围广、数量多，经常出现渔船回波铺面整个雷达屏幕，渔船灯光照亮整个海面的情况，渔船集中作业区绵延几海里至几十海里，在铺天盖地的渔船中，商船很难彻底让清；

渔场内渔船密度大，单拖、对拖、围网、流网、张网、绳钓等作业渔具复杂，商船防不胜防；

我国沿海海雾浓度大，持续时间长，覆盖范围广、严重威胁航行安全；

我国沿海受台风和季风影响时间长，暴雨天气、大风浪中渔船特别是木制渔船不易被及时发现。

### 2、商船在航经渔船作业区的驾管疏忽

参与驾驶台值班人员不足，疏于瞭望，目前仍然有公司和船舶只安排一名驾驶员独立值班的现象；

没有采取安全航速，值班驾驶员很少采用变速措施，大多只单独转舵进行避让渔船；

值班驾驶员缺乏经验，对于渔船显示的号灯号型不熟悉，尤其是夜间对于渔船的各种灯光信号判断不准，或单凭渔船灯光的亮度而不是全面观测灯光的清晰度来判断距离；

值班驾驶员太过于依赖国际海上避碰规则中有关船舶在互见中的行动规则进行避让，对于碰撞危险、避免碰撞的行动以及背离条款理解不够充分；

值班驾驶员没有正确使用灯光声响信号，没有给予渔船足够警示；值班驾驶员存在驾驶陋习，经常在近距离内采用自动舵进行避让；

值班驾驶员交接班不充分，特别是在夜间交接班，接班船员没有足够时间适应夜视；

值班驾驶员对于穿越渔船区没有把握的局面，心存侥幸没有及时叫船长处理。

### 3、渔船驾管船舶的不良习惯

渔船船员驾驶船舶水平参差不齐，仍然存在“抢过大船头，吃喝不用愁”的迷信思想；

渔船船员对避碰规则不熟悉，对于会遇避让缺乏系统测算，仅凭感觉进行避让；

渔船进行捕鱼作业时，渔船船员忙于作业疏于瞭望及驾驶渔船；渔船号灯号型显示不规范，甚至有夜间不点灯的现象；

渔船船员劳动强度大，在驾驶船舶时经常陷入睡眠，令船舶进入“自由航行模式”；

虽然很多渔船已经配备了GPS、AIS以及北斗定位系统，但渔船与商船的沟通存在障碍。

### 三、建议

基于上述原因分析结合航海实践，协会给予会员船舶以下建议：

合理制定航行计划，航线设计上尽量远离沿岸；

及时接收航行警告信息，尽量避开渔船集中作业区；

利用一切有效的手段包括视觉、听觉、雷达等进行瞭望，在穿越渔船密集区域，可以视渔船密集程度、能见度、天气、海况等情况加派操舵和瞭望人员；

采取安全航速，船长应指令轮机部船员全力配合值班驾驶员用车变速进行避让；

充分理解避碰规则，尽可能地采取“早大宽清”避让原则；

积极使用灯光声响信号来警示靠近渔船，值班驾驶员不要有夜间鸣放汽笛而吵到船长和其他船员休息的顾虑；

严格执行公司安全体系和船长夜航命令，及时叫船长上驾驶台指挥；

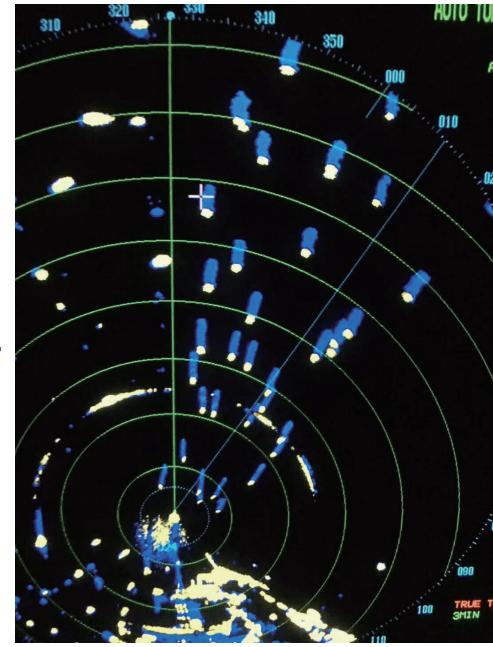
此外，值班驾驶员在夜间还应特别留意淹没在渔船灯光中的其它商船的灯光信号，避免由于疏忽与其它商船形成紧迫局面甚至发生碰撞。

## 四、总结

商/渔船碰撞事故不仅使得船员生命财产遭受重大损失，甚至还会造成海洋环境污染和威胁航行安全。事故后续处理不仅涉及人命、财产的赔偿，还可能涉及海洋环境污染治理和残骸打捞以及刑事责任等诸多事项，很多案件往往历经几年才能彻底结案。无论是商船船员还是渔船船员，其背后都肩负着一个个家庭，一次事故很可能会断送一些船员的职业前程，甚至毁掉几个家庭，藉此我们希望工作在商船上的驾驶员能够提高警惕，谨慎驾驶船舶，船长应以身作则，严格要求，避免碰撞事故发生。

## 五、特别提醒

协会同时特别提醒会员船舶，一旦发生碰撞事故或者疑似发生碰撞事故，船长应及时向公司及主管机关报告，积极采取搜救措施，以期降低碰撞事故带来的影响。沿岸主管机关联系方式可以通过无线电信号表查询，或直接拨打全国水上遇险求救电话12395。

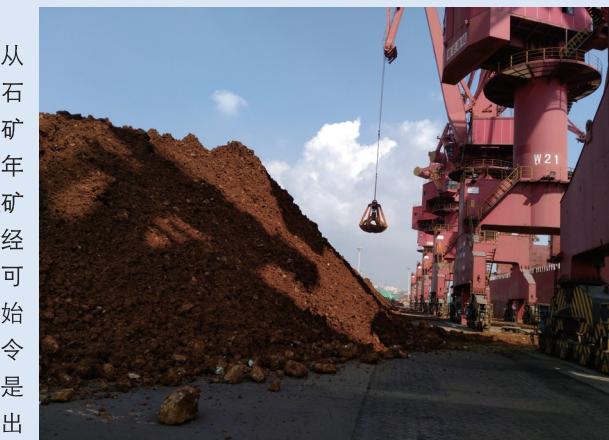


# 专业解析

## 从源头管控再谈镍矿安全运输之“痛”

矿成功入港。

评 论：从2017年4月振石集团获得出口镍矿许可证到2017年5月1日首批镍矿现货运抵中国仅经过了20天，这可能是业内人士始料未及的；但是令业界更加震惊的是仅仅在印尼镍矿出口禁令宣布解除后的半年后的2017年10月13日就再次发生了令业界震惊的镍矿运输沉船事故。这一事故无疑将对印尼镍矿的出口产生深远影响。



## 二、业内相关规定

1.《1974年海上人命安全(SOLAS)公约》第VI章货物运输  
第2条 货物资料

1) 托运人应在装货前及早向船长或其代表提供关于该货物的相关资料，以便能实施为此种货物的正确积载和安全运输可能是必要的预防措施。此类资料应在货物装船前以书面形式和相应的运输单证予以确认。

2) 货物资料应包括：

.2 对于散装货物，应有关于货物积载因数、平舱方法、移动的可能性(包括稳定角，如适用)以及任何其他有关特性的资料。对于浓缩物或可流态化的其他货物，还应有关于货物含水量及其可运含水极限证书的资料；

2.《IMSBC规则》强制性规定

根据《1974年海上人命安全(SOLAS)公约》及其议定书制定的《国际海运固体散货(IMSBC)规则》是运输散装货物国际公认的强制性规则。

镍矿货物的IMSBC规则归类

镍矿

镍矿颜色不一，有可变颗粒大小和含水量的不同类型的矿。有些可能含有象粘土一样矿。对于精矿，见镍精矿。

特征

静止角	散货密度(kg/m³)	积载因数(m³/t)
不适用	1400至1800	0.55至0.71
大小	类别	组别
各种各样	不适用	A

危害

该货物在含水量超过其适运水分极限(TML)的条件下易流化。参见本规则第7和8节(可流态化货物和可流化货物的实验程序)该货物为不燃物或失火风险低。

IMSBC规则对A组易流态货物危险性的描述

## 第7节 可流态化货物

### 7.2 产生危害的条件

7.2.1 A组货物含有一定比例的小颗粒和一定水分。A组货物即使有粘性并已整平，在航行期间仍可能流态化。流态化会造成货物移动。对这一现象可作如下说明：

- .1 随着货物因船舶的运动等而压实，颗粒之间的空隙体积减小；
- .2 货物颗粒之间的空隙减小引起空隙内的水压增加；
- .3 水压的增加减小了货物颗粒的摩擦，造成货物抗剪强度减小。

7.2.2 当货物由大的颗粒和块体组成且水穿过颗粒之间的空隙，水压不会增大时，流化。不会发生。

7.2.3 当含水量超过 TML 时，可能发生流化引起的货物移动。有些货物易有水分有迁移，即使平均含水量低于 TML 也可能形成危险的潮湿底层。尽管货物表面可能呈干燥状，仍可能发生流化而不被发现，造成货物移动。含水量高的货物易于滑动，特别在货物较浅且受到较大横倾角影响时。

7.2.4 在所造成的粘滞性流体状态中，货物可能随着船舶横摇而流向一侧，但可能不会随着船舶摇向另一侧而完全流回来。因此，船舶可能逐渐达到一个危险的倾侧度而突然之间倾覆。

#### 说明

由以上可以看出，IMSBC 规则定义的 A 组易发生流化的货物是指货物运输时如果其“水分含量”(MC) 超过其“适运水分极限”(TML)，货物极易流化。如果发生流化的货物在船舶航行途中由于船舶摇晃而发生货物移动，则会使船舶稳性减小或丧失，以至于导致船舶倾斜，如果货物继续向一侧移动，船舶向一侧倾斜将加剧直至过度倾斜，海水倒灌到船舶货舱，从而导致船舶倾覆或沉没。

#### 3. 参考性规定

2011年11月9日，中华人民共和国交通部发布施行关于《水路运输易流态化固体散装货物安全管理规定》简称“国家规定”的通知。国家规定第四条在 IMSBC 规则的基础上将易流态化固体散装货物延伸至本身含有部分细颗粒和一定量水分、当其含水率超过适运水分极限时可能形成自由液面或固液两相流动层的固体散装货物，包括铁精矿、高岭土、红土镍矿和其他具有类似物理性质的货物。根据规定第二十六条中国籍船舶从事易流态化固体散装货物国际运输可参照本规定执行。

## 三、IMSBC 规则对船舶装载镍矿货物运输的指导意见

### 货舱清洁度

货物处所必须清洁和干燥。

### 天气预防措施

当货物由符合本规则 7.3.2 要求的特别建造或装备的货船以外的船舶载运时，应符合下列规定：

- .1 应使货物的含水量在航行期间低于其 TML；
- .2 除本细目另有明文规定外，该货物不得在降水期间装卸；
- .3 除本细目另有明文规定外，在该货物装卸期间，装载或待装载该货物的处所的所有未用舱口均应关闭；
- .4 如货物的实际含水量远低于其 TML，使实际含水量不会因降水而超过其 TML，则可在降水期间装卸该货物；和
- .5 如某一货物处所的全部货物要在港口卸完，则该货物处所在降水期间卸货。

### 装载

按本规则第 4 和 5 节的相关规定进行平舱。

当该货物的积载因数小于或等于  $0.56M^3/T$ ，舱底可能受力过大，

除非货物在舱底均匀铺开以使重量平均分部。在航行和装载期间，应充分注意确保内底不因货物呈堆状而受力过大。

### 预防措施

舱底污水井应保持清洁、干燥并适当遮盖以防货物进入。装载该货的货物处所的污水系统应作试验，以确保其能工作。

### 通风

在航行期间，不得对载运该货的货物处所通风。

### 运输

该货物的表面外形应在航行期间定期检查。如在航行期间观察到货物表面出现自由水或货物呈现流体状态，船长应采取相应行动防止货物的移动和船舶可能的倾覆，并考虑设法紧急驶入避难地。

## 四、协会对镍矿安全运输的建议

根据协会技术人员对同类事故的分析，认为发生镍矿以及其它 A 组易流态化货物及其它类似 A 组货物流态化恶性事故的最根本原因是船舶船员在装货过程中未严格按照公约规定及相关指导性文件（保赔协会通函）要求，从源头上管控所装镍矿和其它 A 组易流态化货物及其它类似 A 组货物状况，致使所装易流态化货物含水量超标以至于导致恶性事故频发，因此从货源头上管控所装货物状况无疑将是预防易流态化货物运输恶性海难事故的主要措施。

协会在此提请各会员公司注意装载镍矿等 A 组易流态化货物时一定要严格执行《国际海运固体散货规则 (IMSBC 规则)》及协会通函的相关要求，在装货过程中从如下几个方面严格控制装船货物状况：

### 1. 确保收到托运人对货物的申报

《SOLAS 公约》要求托运人应该提供完整的货物声明，货物声明材料应包括货物的特性以及有关货物装载和运输安全操作程序建议；托运人除了提供货物声明外，还必须同时提供有效的货物水分含量证书 (MC) 和适运水分极限允许值证书 (TML)。如果托运人没有提供该声明及证书，则不应该开始装货。

《1974 年海上人命安全 (SOLAS) 公约》第 VI 章 货物运输 第二条规定：

### 第 2 条 货物资料

1 托运人应在装货前及早向船长或其代表提供关于该货物的相应资料，以便能实施为此种货物的正确积载和安全运输可能是必要的预防措施。此类资料应在货物装船前以书面形式和相应的运输单证予以确认。

### 2 货物资料应包括：

.2 对于散装货物，应有关于货物积载因数、平舱方法、移动的可能性（包括稳定角，如适用）以及任何其他有关特性的资料。对于浓缩物或可流态化的其他货物，还应有关于货物含水量及其可运含水极限证书的资料；

### IMSC 规则规定：

#### 4.3 实验证书

4.3.1 为获得 4.2.1 所要求的资料，托运人应安排货物的妥善采样和试验。托运人应向船长或其代表提供本规则所要求的相应实验证书。

4.3.2 当载运可流态化精矿或其他货物时，托运人应向船长或其代理人提供一份署名的 TML 证书，每份证书由装载港主管机关认可的机构签发。

4.3.3 当载运易流态化精矿或其他货物时，托运人应制定采样、实验和控制含水量的程序，以确保船上含水量小于 TML，并考虑到本规则的规定。这些程序应经装载港主管机关批准，且其实施应经装载港主管机关核查。主管机关签发并证明程序已经批准的文件应提供给



船长或其代表。

4.3.4 如果货物从驳船装至船上，按 4.3.3 制定程序时，托运人应纳入保护驳船上的货物免于摔落或进水程序。

4.3.5 当可流态化精矿或其他货物要装入船舶一个以上货物处所时，含水量证书或申报但应核准装入各货物处所的每一种精细颗粒物质的含水量。尽管由此要求，但如按国际或国家接受的标准程序进行的采样表明整批托运货物的含水量均匀，则可接受所有货物处所平均含水量的证书或申报单。

### 2. 掌握装港天气及气候情况

建议拟载运镍矿货物的会员公司提前对矿山开采情况和堆场货堆情况进行了解，特别是装货港装货之前七天的天气情况，或通过保赔协会通函了解镍矿开采情况和堆场情况，以提前评估货物装载的安全性以便对拟装货物含水量有一个大概的估计。

3. 确保船长知晓《SOLAS 公约》第五章 34-1 条赋予船长的绝对权力并支持船长正当行使。

### SOLAS 公约第 V 章第 34-1 条 船长决定权

船东，租船人，第 IX/1 条所定义的船舶经营公司，或任何他人均不得阻止或限制船长根据其专业判断作出或执行为海上人命安全和保护海洋环境所必需的任何决定。

### SOLAS 公约第 XI-2 章第 8 条 船长对船舶安全和保安的决定权

1. 船长依照其专业判断而作出或执行为维护船舶安全或保安所必需的决定，应不受公司、承租人或任何他人的约束。这包括拒绝人员（经确认的缔约国政府正式授权的人员除外）或其物品上船和拒绝装货，包括集装箱或其他封闭的货运单元。

2. 如果依照船长的专业判断，在船舶操作中出现适用于该船的安全和保安要求之间发生冲突的情况，船长应执行为维护船舶安全所必需的要求。在这种情况下，船长可以实施临时性保安措施并应随即通知主管机关，如情况适宜，还应随即通知该船所在或拟进入的港口所属缔约国政府。根据本条采取的任何此类临时性保安措施应尽最大可能相当于主要的保安等级。在识别这种情况后，主管机关应确保此类冲突得以解决并使其再次发生的可能性减至最低。

3. 鉴于船长可能会被托运人施以压力或威胁在没有看到充足证据证明货物符合安全标准的情况下要求装货，或托运人不允许船长对货物进行自由取样等恶性事故，建议会员公司给予船舶船长所有必要的支持及法律协助。

### 4. 不盲目采信货物检验报告信息

考虑到印尼当地检验公司的货物检验报告可信度不高，存在托运人提供的货物声明及货物水分含量证书 (MC) 和适运水分极限允许值证书 (TML) 等数据存在不准确性或不可信等情况，建议采用

IMSBC 规则规定的补充实验程序并拍照记录以监控所装货物的水分含量。如果在圆罐测试时发现测试的货物样品开始液化或货物液面出现水分，则表明该货物为不安全，装货应立即停止并应立即通知公司等各有关方面，以便采取进一步的安排，如咨询专家或者安排检验师登轮协助等。另外，规则进一步明确指出要避免过度依赖圆罐实验，根据规则，如果在圆罐实验后样品仍然是干的，物质的含水量可能仍超过适运水分极限 (TML)。

### IMSBC 规则第 8 节 可流态化货物的试验程序

#### 8.4 确定流化可能性的补充实验程序

8.4.1 船长可在船上或码头边用下是辅助方法进行核对实验，大致确定货物流动的可能性：

用一份物质样品将一圆罐或类似容器(0.5 至 1 升容量)装至一半。一手持罐，将其从约 0.2m 高度猛力摔在牢固的桌面之类坚硬表面上。以 1 或 2 秒为间隔，如此重复 25 次。检查货样表面是否出现游离水分或流动状况，则在接受该物质装载前应对其安排另作实验室试验。

8.4.2 如果在圆罐实验后样品仍然是干的，物质的含水量可能仍超过适运水分极限 (TML)。

### 5. 做好装货记录

装货过程中全面记录和保存港口装卸事实记录，包括但不限于气象实况、开关舱时间，开、收工时间（装卸作业时间）、船舶状况、定期观看水尺及记录，根据情况相应调整货物装载和压载作业，每天测量污水沟水位并记录。船长还应督促值班船员对拟装货物进行拍照并注明日期、地点并对货物取样留存。

### 6. 通知保赔协会

中国船东互保协会要求，对于从印尼或菲律宾装运镍矿等 A 组易流态化货物的会员船舶，船舶 / 船东应及时通知保赔协会。协会将会提供相关货物防损信息给船东，以便采取相应措施、降低风险，如委派当地有资格的检验员协助船长。通知内容包括，船名；预计抵达港口 / 锚地的时间；预计装货时间；租家 / 托运人的详细资料；代理详情；托运人货物声明及相关证书等。

## 结束语

镍矿等 A 组易流态化货物的运输无疑存在潜在风险，协会提请会员船东应根据相关公约规定及协会通函要求谨慎对待，从源头控制装船货物状况，通过委托保赔协会指定检验师对货物的含水量进行检测，控制装船货物含水量在适运范围之内，并且在航行途中认真做好管货义务，以确保船舶、货物和人员的安全，杜绝运输过程中货物流态化及或沉船等恶性事故的发生。

**摘要**

在船舶经营过程中，船东有时会遇到承租人（也可能是托运人或者收货人）要求在已签发的正本提单原件被盗、遗失、灭失等情形下交付货物的情况。此时，船东如果同意在未收回正本提单的情况下就交付货物，将面临着无单放货的巨大风险。实务中，船东往往出于商业因素的考虑，接受承租人提供的保函后交付货物。需要指出的是，此种情况除了像无单放货那样接受保函外，还有其它的处理方法以交付货物。我们于近期接到了几起船东关于相关问题的咨询，特在此说明对于此类问题的处理原则和方法。

**一、中国法律的规定**

对于此类问题，中国法律有比较明确的规定加以应对：

《中华人民共和国海事诉讼特别程序法》第一百条规定，“提单等提货凭证持有人，因提货凭证失控或者灭失，可以向货物所在地海事法院申请公示催告”。

由于区别于普通的民事诉讼公示催告程序和船舶优先权公示催告程序，学理上，《海事诉讼特别程序法》第一百条中所规定的公示催告程序也被称为海事公示催告。

**记名提单**

关于公示催告程序适用的单据类型，我们认为，在中国法下，即使船东签发的是记名提单，如果遇到正本提单丢失、被盗、灭失时，公示催告程序也对记名提单适用。原因在于：

第一，《海商法》第七十一条中已经将记名提单作为提单的一种类型，并未对其做任何特殊化的处理；

第二，在2009年《最高人民法院关于审理无正本提单交付货物案件适用法律若干问题的规定》第一条中就明确规定：本规定所称正本提单包括记名提单、指示提单和不记名提单。第二条则进一步规定：承运人违反法律规定，无正本提单交付货物，损害正本提单持有人提单权利的，正本提单持有人可以要求承运人承担由此造成损失的民事责任。这一条也没有区分记名提单、指示提单或是不记名提单。因此即使是记名提单，承运人在没有收回正本记名提单的前提下放货，仍有可能面临无单放货的索赔。此时，对于船东/承运人而言，最好的保护自身利益的方法就是要求收货人/提单持有人申请公示催告程



序，通过法定程序，依据海事法院裁定的指令将货物交付给指定的人来完成交付货物的义务。

**电子提单**

另外，公示催告程序也应适用于电子提单。当然，电子提单不会出现传统物理意义上的“遗失”、“被盗”、“灭失”等情形，但是仍会出现“失控”的情况，比如电子数据交换系统的故障、密码被篡改、破译等情形，进而也会产生与传统提单丢失一样的，无法提取货物的效果。从这个意义上讲，《海事诉讼特别程序法》中“失控”的措辞是颇具前瞻性和概括力的。反倒是在其后颁布生效的《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国海事诉讼特别程序法〉若干问题的解释》第七十条规定“海事诉讼特别程序法第一百条规定的失控指提单或者其他提货凭证被盗、遗失”，似乎是将眼光局限在了传统意义的纸介质提单上。

**海运单**

但对于海运单这种“认人不认单”类型的单据，则无适用公示催告程序的必要。收货人只需证明身份即可提货。

关于公示催告的期间问题，海诉司法解释规定：

第七十二条：海事法院决定受理公示催告申请的，应当同时通知承运人、承运人的代理人或者货物保管人停止交付货物，并于三日内发出公告，敦促利害关系人申报权利。公示催告的期间由海事法院根据情况决定，但不得少于三十日。

这个期间长度少于2012年修订的《中华人民共和国民事诉讼法》第二百一十九条中所规定的公示催告程序六十日的公告期间，也少于《海事诉讼特别程序法》第一百二十四条中所规定的船舶优先权六十日的催告期间。

而公示催告的期间也可能因为特殊原因而缩短。上述司法解释规定：

第七十五条：“公示催告期间，国家重点建设项目待安装、施工、生产的货物，救灾物资，或者货物本身属性不宜长期保管以及季节性货物，在申请人提供充分可靠担保的情况下，海事法院可以依据申请人的申请作出由申请人提取货物的裁定。”

**二、英国法律的态度**

英国法下并没有类似中国法公示催告程序的概念。在SA SUCRE EXPORT v. NORTHERN RIVERSHIPPING LTD (The Sormovskiy 3068) [1994] 2 Lloyd's Rep. 266一案中，Clarke法官认为，当提单丢失或者被盗时，是无单放货的一种例外 (the simple rule to which I have referred does require some exceptions because the bill of lading might have been lost or stolen)，但船长须在满足以下两点时，方可交付货物：

1、请求交付货物的人有权占有有关货物 (the person seeking delivery of the goods is entitled to possession)；

2、解释说明提单丢失或者被盗的原因 (what has become of the bill of lading)。

但是Clarke法官也同时指出，在提单丢失或者被盗的情形下，

其准确的定性仍然有值得继续探讨的空间 (the precise nature of the exceptions will no doubt require further consideration in the future)。

同年，英国上诉法院在KUWAITPETROLEUM CORPORATION v. I & D OIL CARRIERS LTD. (The Houda) [1994] 2 Lloyd's Rep. 541一案中，则做出了不同的认定：除非另有协议（如船东/承运人接受保函），那么向法院申请相应的裁定才是足以保护船东/承运人的做法 (Where a bill of lading is lost, the remedy, in default of agreement, is to obtain an order of the court that on tendering a sufficient indemnity the loss of the bill of lading is not to be set up as a defence)。

上述“The Houda”案件，涉及了1990年8月，Houda轮在科威特Mina Al Almandi装港装运原油时，由于伊拉克入侵，导致整套提单丢失，不知去向，进而引发的一系列争议。考虑到案件审判的针对性，审理法院的效力层级等因素，应当说，“The Houda”案所确立的原则相对于“The Sormovskiy 3068”案更加具有指导意义。在提单失控或者灭失时，可以通过法院程序主导货物的交付，中英法律在这一点上的处理原则和精神是趋同和类似的。

另外，类似中国法律的规定和实践，英国上议院2005年在“The Rafaela S”案件中也认定记名提单需要凭单放货。因此，在英国法下，即使是在记名提单丢失、被盗、灭失等情形下，如果在货方无法提供令船东满意的保函的情况下，设法获得法院关于交付货物方面的裁定或指示才是万全之策。

**三、我们的实践**

在这里，扼要介绍一下我们在2017年4月处理的一个相关案件：

协会某入会船从中国连云港装运一批钢材货物至南非德班港。承运人在装港签发了不可流转的记名提单，但提单在快递寄送买方的过程中丢失。承租人方面随后致电船东，希望船东在提单丢失的情况下，在南非德班将货物交付给提单中载明的收货人，并愿意提供信誉担保以担保船东方面可能遭受的索赔或损失。船东考虑到同承租人合作时间短，对接受其信誉担保心存疑虑，于是向协会方面咨询处理意见。

根据上述情况，我们建议船东，在对方不能提供可靠担保（如现金担保或者一流银行的银行担保）的情况下，应要求货方（承租人和/或收货人）向南非高等法院 (high court of South Africa) 申请法院的放货裁定 (order of the court)。收货人于2017年4月13日向南非高等法院德班KWAZULU-NATAL地方法庭申请放货裁定。船东方面在4月19日收到法院的放货裁定，指示德班当地船代将有关货物交付给提单中载明的收货人。至此，案件在不到一周的时间内得到了比较圆满的解决。

在此简单提及，南非没有专门的海事法院，而是由高等法院的地方法庭负责审理第一审的海事案件，并采用独审制。绝大多数的第一审海事案件都会依照地理上的分布，由位于德班或者开普敦的地方法庭审理。

**四、结论**

综合以上论述，我们认为：

在正本提单被盗、遗失、灭失等情形下交付货物，船东/承运人除了考虑接受货物利益相关方出具的保函之外，还可以考虑同

通过公示催告程序或者获取法院关于交付货物方面的裁定或指示等法律程序来保护自己的合法权益。而且后者对于船东/承运人的保护更为周全，相当程度上消除了不确定性和潜在的风险，原则上是处理此类问题应当首先考虑采取的方法。但必须承认的是，船东/承运人在考虑使用此种方法时，仍可能面临下述的困境：

(1) 有关法律程序的所需时间可能会由于不同的法域而长短不一。有时可能时间过长；

(2) 各国法律规定不尽相同。比如在美国1916/1994年联邦提单法下，记名提单可以凭单放货，如此，美国法下，在签发的记名提单被盗窃或者丢失时，承运人只需辨识提单载明的收货人，而不必要收回正本提单；

(3) 商业上的考虑和压力；

(4) 租约中可能存在特定的条款。

因此，公示催告程序或者获取法院的裁定或指示在具体的案件中是否具备可行性，仍需具体问题具体分析。

最后必须指出的是，在正本提单被盗、遗失、灭失等情形下交付货物，极有可能产生无单放货的风险，进而可能影响船东保赔保险的承保。因此，船东在面临此类问题时，在做出决策前，应同协会密切联系，寻求意见。

**安全警示****警惕隐形杀手，进入船上密闭空间的安全措施****摘要**

尽管进入船上密闭空间的风险是众所周知的，但是每年仍有发生多起由于该原因造成的船员伤亡事故。仅在今年，协会入会船就接连发生此类事故，造成多人伤亡。

某中国籍货轮从非洲港口开航前例行偷渡检查时，船员在未做空气检测，未佩戴安全设备的情况下进入船舱，大副和一水中毒身亡，另有一名水手受伤。

某中国籍货轮在货舱熏蒸后，船员未经充分通风即入舱检查，导致一人中毒死亡，两人受伤。

某成品油轮在洗舱过程中，水手长在未佩戴任何安全设备的情况下进入货舱中毒死亡。

协会希望通过本文再次提醒会员和船员的注意。无论何时何地，在进入密闭/危险空间前，务必要按照规定，采取所有必要的安全防范措施，避免因疏忽大意造成不可挽回的损失。

**密闭空间**

密闭/危险空间是指缺氧或存在爆炸性气体或有毒性气体或其他性质不明气体的区域。尽管难以将船上所有此类区域逐一列出，但至少包括以下区域：

货舱/货油舱；压载水舱；双层底；深舱；淡水舱；燃油舱；污水存储或处理舱；隔离空舱；空舱；轴隧；燃油泵操作室；液化气船压缩机房；焚化炉和锅炉炉膛；压力容器（包括储气罐和锅炉等）；曲拐箱；制冷室；惰气室（包括洗涤塔等）；电池柜；固定灭火系统储藏室；缆线和管线围蔽通道；锚链舱；油漆间；侧推间；一些中空的区域。

任何一处封闭且不具备全面通风条件的区域都应被视为密闭/危险区域。

**进入程序**

进入密闭空间或者危险区域前必须认真做好工作计划和任务安排。所有的安全操作程序应该符合进入许可的要求，并且应该对区域内气体进行检测，符合安全标准后，才可以进入。

通常来说，如果任何区域内环境条件对人的生命安全构成威胁或可能构成威胁，就应在进入前进行气体检测。该区域应进行全面通风，并且在进