



中国船东互保协会  
CHINA SHIOPWNERS 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](http://www.chinapandi.com)

案的判决精神做出了支持船员相关索赔的判决；但值得注意的是，不同于第九巡回上诉法院对 Miles 案的解读，华盛顿州最高法院认为 Miles 案对 Tabingo 案并无拘束力的原因在于 Miles 案仅仅适用于船员非法致死的情形。综上，由于各中级法院间对于联邦最高法院相关先例的解读方法和理解路径存在差异，造成了对相关议题存有不同观点，进而产生了司法实践结果上的矛盾和冲突。显然，解决这个问题的最好方法就是等待联邦最高法院做出明确的判决。但是考虑到美国联邦最高法院“择案而审”的传统，在其 2018 年案件受理议程表已经确定的情况下，此种矛盾和冲突至少在 2018 年还将延续下去。

### 2、地理范围的限制

对于船东而言，美国第九巡回上诉法院相关判决的负面意义是明显的，但其效果也存在地理上的限制，即在第九巡回上诉法院的辖区（包括加利福尼亚州、华盛顿州、亚利桑纳州、爱达荷州、夏威夷州、内华达州、蒙大拿州、俄勒冈州和阿拉斯加州）才具有拘束力。在这其中较为重要的海港有：华盛顿州的西雅图塔克马港；俄勒冈州的波特兰港；加利福尼亚州的长滩等。而第五巡回上诉法院显然对惩罚性赔偿在特定情形下的适用性持否定态度。有趣的是，第九巡回上诉法院同华盛顿州最高法院在相关议题上保持了司法观点的一致。华盛顿州在第九巡回上诉法院的辖区内，但在海商海事案件中，州法院只受联邦最高法院先例的约束，并无遵循巡回上诉法院和联邦地区法院判例的义务。

### 3、某些情况下惩罚性赔偿的适用性具有确定性

另外，值得注意的是，尽管实务界对于第九巡回上诉法院相关判决存在批评之声，且理论上惩罚性赔偿得否适用于船员因为船舶不适航而产生伤亡的案件的确具有争议性，但是对于拒绝支付因工受伤船员供养和医疗福利待遇的情形，惩罚性赔偿的适用性是确定的。上述美国联邦最高法院 Townsend 案中已经做出了明确的判决。同时，从仲裁法的角度而言，确保受伤船员获得充足的供养与医疗福利待遇可能属于美国的公共利益。如马里兰联邦地区法院在 Aggarao v. MOL Ship Mgmt. Co 案中，就拒绝承认和执行菲律宾 POEA 仲裁裁决（美国和菲律宾均为《纽约公约》缔约国），因为相关仲裁裁决限制了工伤船员获得充足的供养与医疗福利待遇，违背了美国的公共利益。而 Aggarao v. MOL Ship Mgmt. Co 案对于雇佣了菲律宾船员的船东也具有重要的警示意义。

总之，对于船东或者船舶经营人而言，给予因工受伤船员充足的供养以及医疗福利待遇是在美国处理船员人身索赔案件中的优先选项和最为重要的原则之一。

#### 参考案例与文献：

- Evichv. Morris, 819 F.2d 256,258 (9th Cir.1987)
- Atlantic Sounding Co. v. Townsend, 557 U.S.404 (2009)
- Milesv. Apex Marine Corp., 498 U.S.19 (1990)
- McBridev. Estis Well Service, 768 F.3d 382,384 (5thCir.2014)
- Tabingov. American Triumph LLC, No.92913-1, 2017 WL 959551 (Wash. Mar. 9, 2017)
- Aggarao. MOL Ship Mgmt. Co., 2014 WL 3894079 (D. Md.Aug. 7, 2014)
- H.W.Perry.Jr 著，傅郁林等译：《择案而审：美国最高法院案件受理议程表的形成》，中国政法大学出版社 2010 年版



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

2018年3月 总第2期

# 防损通讯

## Loss Prevention Bulletin

中国船东互保协会防损部编



### 深水抛锚的风险防范

#### 摘要

锚设备是船舶最重要的设备之一，自古就有“重千钧者系巨舰于狂渊”之说。现代锚设备的设计初衷是为了船舶在港口附近或遮蔽水域临时待泊所用，而实践中锚又被广泛而频繁地运用于检疫、候潮、待泊、过驳中，甚至用于抵御恶劣天气、协助靠离泊以及深水锚泊作业等超大负荷环境中，可谓船舶安身立命之本。丢锚事故已经成为船舶险单损五大索赔之一。航海经验总结，当船舶在水深超过 25 米的水域抛锚时，即视为深水抛锚，不能采取水面备锚自由

### 技术篇

抛落的方式。一次顺利安全的锚泊作业不但要依靠在抛起锚时单纯的技术操作，更重要的是在于从抛锚前的周密计划及设备检查以及锚泊中的谨慎值守乃至起锚前的有条不紊。本文通过一次丢锚事故，分析了整个锚泊过程中存在的典型的问题，供会员公司参考，以期预防或减少此类事故的发生。

#### 一、锚设备简介

锚设备一般包括锚、锚链、锚链筒、制链器、锚机、锚链管、锚链舱和弃链器等几部分。锚通过锚干、锚爪、锚掌、锚冠、横销等

设备的巧妙组合设计在抛锚时能够迅速翻转啃底形成初步抓力。在锚干末端由锚卸扣和锚端链节与锚链相连，锚链是连接锚与船体的锁链，每个普通链环通过浇铸、焊接或锻造技术连接在一起，以节为单位，每节锚链的标准长度约 27.5 米，节与节之间用连接链环相连形成一个整体，在每个连接链环处又作以不同标记来标识抛锚时出链节数。平时锚链通过锚链管被存放在锚链舱内，在锚链末端以一套末端链节与设置在锚链舱壁上的弃链器相连，以便在紧急情况下船员可以从锚链舱外部操纵手柄使锚链与船体迅速脱开。锚链舱底部有污水井，起锚时锚筒内的冲水装置对锚链进行冲洗后残留的水和泥沙以及甲板上浪后涌入锚链舱的海水可以进入污水井内再由喷射泵排出船外。锚机由机械部分、齿轮组、链轮、涡轮、离合器、刹车等设备组成，一般被安置在船首，锚机两侧并挂着缆车和滚筒。锚机为抛起锚提供动力，启动锚机通过齿轮组及链轮将锚链从锚链舱中送出或由外部收回至锚链舱。锚机的刹车装置和制链器用于刹紧锚链，防止锚链滑出船外，并将锚收紧于锚穴或紧贴于船体。

锚泊时，锚爪的抓力和卧底锚链的重力构成总的锚泊力，使船能够抵御风流影响稳定于锚地。国际船级社协会（IACS）基于风速 25 米/秒，流速 2.5 节，无涌浪，船舶出链与水深比为 6~10 的前提条件，根据经验公式  $EN = \Delta/3 + 2.0hB + A/10$  计算出船舶配备锚设备的舾装规范，为船舶安全锚泊提供理论支持。但是锚设备本身长期暴露在外，在锚链舱内的锚链也难于日常保养，再加之船员操作中的疏忽大意，所以因操作错误而造成的丢锚事故时有发生。

## 二、丢锚案例介绍

一艘 PANAMAX 型散货船在萨马林达港外进行抛锚作业时，左锚连同 13 节锚链全部丢失，弃链器变形，锚链舱破损变形、锚链筒和锚链管也有局部变形开裂，幸运的是没有人员伤亡。

事故发生后该轮在萨马林达港进行了临时修理，包括对左锚链舱打孔止裂、焊接弃链器下部锚链舱裂缝、打水泥封堵弃链器上部裂口、封堵左锚链管等。随后在天津港进行了永久性修理，包括更换新锚、锚链、锚机刹车带以及修复受损部件等。经初步统计，事故造成直接经济损失约十多万元。

## 三、事故分析

船东公司、船级社及协会先后指派专业人员对事故进行了调查，调查结果显示此次丢锚事故主要原因是船长及执行抛锚人员对深水抛锚风险认识不足。当然任何事故都不是由单一因素导致，研读调查报告，借助 SHELL 模型，协会技术部来分析此事故产生的具体原因。

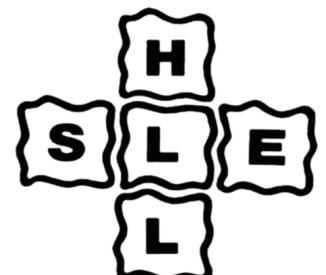
### 硬件问题

(1) 锚机刹车带磨损严重。

第二季度船员进行的锚机刹车带测量记录显示，锚机刹车带的最薄厚度为 8.0 毫米，刹车带的原始厚度为 12.5 毫米，公司保养体系要求，当锚机刹车带被磨损超过 1/3 时，应给予更换，但是船方并没有及时更换，从后期登轮调查看，刹车带磨损严重，老化严重。

(2) 刹车带调节丝杠锈蚀严重。

调节丝杠锈蚀相当严重，没有间隙来对刹车带进行调节以弥补刹车带磨损后导致刹车力的丧失。



### 软件问题

船舶管理工作存在漏洞。第二季度船舶的 PMS 报告显示锚机刹车带测量最薄处厚度为 8mm 时，船长及公司都没有足够重视，公司并给予肯定确认。根据后期登轮调查，刹车调节丝杠的锈蚀十分严重，绝对不是三两个月造成的。同样在第二季度报告中船员报告，丝杠状态良好，而船长和公司没有对此核实确认。

### 环境因素

(1) 锚泊点附近海图水深显示 54~59 米，测深仪显示水下富余水深 51.5 米，船首吃水 6 米，实测水深 57.5 米，基本与海图标注水深吻合，属于深水锚地；

(2) 到达锚地时间为凌晨一点，正是常人熟睡之际，执行抛锚的大副和水手长临时被叫醒到船首参与抛锚，难免会产生疲劳，注意力不够集中。

### 人为因素

在此案例中，引起事故的自身因素定位在船长自身，而在其他外界人员的界定中，报告中没有明显提及引航员的细节，所以其他人员限定为参与抛锚的大副、水手长，一并归为人为因素。

(1) 在 60 米水深锚地采用先送出两节锚链再自由下锚的方法，船长和参与抛锚的大副、水手长对深水抛锚风险认识不足，方法选择错误；

(2) 船长下达给大副的抛锚指令不清楚，使用“不要松多了”这样模糊的指令；

(3) 水手长在松开刹车后，没有及时控制住刹车，还是按照正常抛锚的习惯去刹车，导致刹车时机太晚。

## 四、经验教训及预防措施

根据协会统计，丢锚事故已经成为船舶险单损五大索赔之一。在对丢锚的事故分析中，水深原因位列其中，但实际上丢锚往往不是由单一原因造成的，而是诸多因素互相影响下最终导致的。

不考虑风浪影响，业内对锚泊作业最安全锚地水深的界定为 1.5 倍的船舶最大吃水，但是现实中的很多港口锚地水深都远远超过这个衡量标准。航海经验总结，当船舶在水深超过 25 米的水域抛锚时，即视为深水抛锚，不能采取水面备锚自由抛落的方式。同时深水抛锚也正是对锚设备所有安全措施的综合考验，很多船舶于深水锚地丢锚，其实不仅仅是水深过大问题，而是诸多潜在缺陷被集中暴露，深水抛锚只是一个直接诱因而已。一次顺利安全的锚泊作业不但要依靠在抛起锚时单纯的技术操作，更重要的是在于从抛锚前的周密计划及设备检查以及锚泊中的谨慎值守乃至起锚前的有条不紊。针对此丢锚事故，协会技术人员对整个锚泊过程仔细研究发现了若干典型的问题。基于此，协会提醒船长在进行深水锚泊时应注意下述问题：

船长首先应尽一切可能避免在深水区下锚，特别是水深超过 80 米时。国际标准化组织《ISO 4568 规则》中对锚机进行的动力试验，是以 3 节标准锚链( 82.5 米 )水深为抛起锚测试标准。在船舶试航时，船厂、生产厂家、船级社、船东在进行的联合试验中，也是基本参照这一试验原则。船舶长期营运后，锚设备频繁使用，不可避免地会导致锚机性能下降，特别是刹车性能的下降。在超过 80 米水深抛锚，用锚机送出锚链没有问题，但起锚时很可能会起不来，最终导致锚链被崩断或转环脱落或锚冠被拽掉或锚机过载故障。船长应该与当地代理保持紧密联系，及时获取靠泊信息，如果可能，应采用在港外开阔水域漂航来代替深水锚泊；

船长和大副应该充分了解船舶锚设备的技术细节，包括锚机的

动力装置、控制装置、制动装置、锚的种类及拉力试验负荷、锚链等级及拉力试验负荷、连接链环的拉力试验负荷及破断负荷。这些资料在锚设备的使用手册和型式认可证书中可以查阅，但建议船长将其复印，附于船长和大副交接班报告中；

每次到港前，船长应安排大副、水手长及甲板部人员至少提前一天对锚设备进行彻查，包括测试锚机动力装置，控制单元、刹车、制链器、弃链器，外观检查锚冠、锚爪、横销、连接卸扣、转环组、末端连接链环等，并做好到港前检查记录。这种检查相当重要，尤其是船舶执行长航程又遭遇坏天气后，锚的某些连接装置很有可能被浪打松了，诸如连接卸扣销子脱出、末端连接链环破裂、转环组严重磨损、锚冠安全横销脱出等。提前做好全面检查，一旦发现问题，可以有充足的时间临时解决问题，也可以避免到港前盲目抛锚导致不明原因的丢锚；

船长在确定到港前需要抛锚待泊后，特别是在深水锚地抛锚，应召集锚泊小组进行风险评估并尽快制定锚泊计划。计划中应包括预计选定的锚地锚位、预计到达锚地的时间、锚地天气和水流情况、锚地水深和底质、准备抛哪个锚（正常情况下左右锚交替使用）、驾驶台团队和抛锚团队的配置、指挥团队和操作团队的通讯方式，特别是在拥挤锚地多艘船共用一个工作频道时，更应该明确区分抛锚口令。提前制定好详尽的抛锚计划，才能在抛锚时按部就班有条不紊。船舶经常于夜晚常人熟睡之际到达港口，如果船舶临时接到锚泊指令，船长勿忙上驾驶台，紧接着叫醒大副或其他执行抛锚人员到达抛锚现场，没有任何事先计划准备，很容易在船员迷迷糊糊的状态下产生程序上的混乱和技术上的纰漏。船长在到港前应该在海图上明确标识出叫船长点（Call Master），尤其是在夜间，正常人的视力适应夜视需要 5 分钟，要达到最佳夜视能力，适应驾驶台夜间瞭望则要 20 分钟，因此在此建议，夜间到港船长至少提前 2 小时上驾驶台，在船舶到达繁忙、复杂的港口水域之前，适应驾驶台操作环境，再提前叫醒抛锚小组落实抛锚计划，最终能够有条不紊地进行抛锚操作；

深水区抛锚所采取的方法与锚地实际水深和当时的风流影响以及抛锚船密度等因素直接关联。如前所述，当锚地水深超过 25 米时，抛锚时不能采用自由抛落式，可以采取用锚机先将锚链送出距离海底 5~10 米，再自由抛落。但这也不是绝对标准，还是要视锚机刹车、锚地风流涌浪情况而定。若水深超过 50 米，则建议采取全程用锚机送出法。锚位应选在底质良好的泥底或沙底，等深线均匀分布的地方，避免在等深线交接处下锚，这样极易造成锚向更深的区域滑落造成走锚、锚绞不起来甚至丢锚事故。船长还应该充分意识到船舶于公开水域的深水区抛锚所面临的更大风险，在公开水域内，海图标注底质不详尽，周围没有遮蔽，受风浪影响大，丢锚的风险更大，所以非到万不得已，不要在公开水域抛锚；

船舶于深水区下锚可以采用进速抛和退速抛，这取决于当时的风流作用，当船舶顶风或顶流或偏顶进入锚地时，可采取退速抛锚，当船舶顺风或顺流进入锚地时，可采取进速抛锚，深水区水深足够，不必担心进抛时锚链刮船底。业内很多声音不建议大型船在进速下抛锚，很多船长也不习惯进抛法，不过借此也要特别提醒船长在锚泊船密度大的锚地，可以灵活运用进速和退速抛锚法，一味地采取退速抛锚可能会在掉头时由于船速慢受到风流影响大导致船位无法控制，而产生与锚泊船碰撞的危险。船舶采取倒车退速抛锚时，随着船速降低，倒车排出流横向力的影响逐渐增强，而伴流横向力逐渐减弱，对于定距桨船舶，船首将出现明显的右偏，变距桨船则会出现左偏。虽然船仍有进速，但倒车排出流却大大降低了舵处的来流速度，此时基本没



有舵效，所以采取倒车抛锚时应在倒车入位前适当用反舵来克服倒车后的船首偏转。如果船舶配有首侧推器，应该启动侧推器来协助船舶摆位。相比之下进速抛锚比退速抛锚的优点在于船位更好控制，锚位更加精准，只要控制好余速即可。由于深水锚泊时锚链悬垂长，重量大，特别是大型船，船舶惯性很大，所以在抛锚时，无论进退都要将余速控制在 0.5 节为宜，船速过快，会对整个锚设备带来很大冲击。在进速抛锚中，对于抑制船舶的淌航惯性，可以采取倒车停船再进车打舵摆正船位顺势送锚的方式。至于深水抛锚出链长度，一般保持 4~5 节锚链卧底。《ISO4568 规则》中对于锚机在工作负载下的性能要求为具有连续工作 30 分钟的能力，绞锚速度不小于 0.15 米/秒，因此在 30 分钟内，锚机正常可以绞起约 10 节锚链。假设深水区锚链悬垂 3 节，加之卧底 5 节，在锚机正常工作性能期间内，理论上 25 分钟可以绞起 8 节锚链，则剩余 5 分钟可以作为进车调整锚链垂直和最终将锚绞离底的安全余量；

深水锚泊期间，船长应该安排好锚泊值班，不要因为船舶锚泊掉以轻心而减员值班，有些船舶值班期间只留一名驾驶员值守，殊不知夜间驾驶员一人值班，在无人监督的情况下很容易造成驾驶员困倦甚至睡着。所以锚泊值班应等同于在航值班，船长应督促值班人员格外注意锚泊安全，定期派船员到船头观察锚链受力方向和锚链与锚链孔处的磨损程度，特别是船舶在重载时，如果锚链有向前趋势并与锚链孔有摩擦，说明锚链受力很大，可以适当再送出些许锚链，一则可以减少锚链持续受力而产生走锚，二来可以减少锚链局部摩擦严重。如果船舶在锚地抛锚时间比较长要注意走锚，即将锚绞起来再重新下锚，否则锚很有可能会下陷，特别是在沙底，锚下陷会很厉害，起锚时很可能绞不出来。船舶起锚前同样需要制定好起锚计划，船长应充分考虑到深水起锚时的锚机负荷大，所需时间长，还有可能锚绞不起来的情况。实践经验表明，在深水区特别是当水深超过 80 米时，在锚接近离底时，极有可能绞不起来。例如阿曼的 Fujairah 港，其锚地 A,B,D,S 大部分区域水深超过 100 米。因此起锚前的准备工作是非常重要的，在冬季应该提前预热锚机，当锚绞不起来时，可以用刹车和制链器将锚链刹住，用微速进车再停车再微速倒车来活络锚，再绞，再刹锚链，再动车活络……如果多次尝试未果，不可持续用车，可以用另一部缆车协助拉锚链，如果船上有起货设备和开关舱设备，也可以用事先插接好的钢丝绳通过导缆孔或导缆轮与锚链相连，来协助拉锚链。一旦锚绞离底后，从锚离底到出水可能需要相对较长时间，比如三节锚链彻底绞清水面要大约 10 分钟，船长应该格外注意此风流对船位的影响，必要的话要在锚出水前调用舵、舵、侧推器来调整船位，以避免船被风流压向附近其它锚泊船或者危险浅滩。当锚出水后，现场指挥人员应给予操作人员以警示，命令放慢提绞速度，以免造成绞锚速度过快，在锚归位时与船体或锚唇或锚穴产生撞击导致锚设备损坏；

锚回收到位后，正常情况下制链器应该与锚链卡紧，锚冠和锚爪也应紧贴于锚唇或被收入锚穴内，但是锚经过长期抛起后，在拉力作用下锚链会被局部拉长，如果锚被收紧后，制链器将与锚链相抵触，不能完全卡住，如果放松锚链使制链器卡住锚链，则锚爪和锚冠将不能完全贴合于锚唇或不能收紧于锚穴内，船在航行中受风浪拍打震荡，锚暴露于船首外部，锚爪、锚冠、连接卸扣、转环组及连接部位会与船体及锚链管相撞，极易使锚设备损坏、断裂甚至丢锚。为了避免这种间隙对锚设备带来的潜在风险，建议应该彻底收紧锚，即使制链器卡不住，也可以用钢丝和松紧器进行额外绑扎，使锚与船体紧密结合；

单纯地考虑到锚设备的安全而不顾及商业影响，在恶劣天气来临前船舶起锚驶离深水锚地是避免在恶劣天气影响下于深水区丢锚的一个重要举措，然而现实中船长将不得不考虑驶离锚地躲避恶劣天气产生的多余油耗以及再次办理进出口手续等额外开支。如果船舶不得不在深水锚地锚泊来抵抗恶劣天气，在抛锚时可以采用双锚一点抛法，并在大风浪来临前备车，用车来抵御风浪影响以减少锚链受力。实践证明一点锚是最能够有效减少走锚及防止单锚受损的双抛法。

除此之外，锚设备的维修保养对于防止丢锚也至关重要。锚设备大多数被安置在船首，由于设备沉重，使用频繁，而且长期暴露在外受风浪直接侵袭，所以锚设备受损快且难于保养。尽管如此，在一线工作中的船员也应该尽量对锚设备进行保养。在船舶锚泊期间，如果天气条件允许，船员可以通过救助艇对锚设备进行检查，尤其是锚冠、锚爪、锚杆、各类销子、连接卸扣和转环组等这些平时难以近距离检查的装置。通常可以每半年检查一次，并做好检查记录。锚机刹车带应定期测量其磨损程度，目前还没有统一标准规定刹车带磨损多少或者使用多长时间要进行更换，这要根据刹车带厂家给出的具体标准来确定。当在实际使用刹车后刹车带掉落粉尘较多甚至有小块状带皮脱落，或刹车瓦上的沉头螺栓有普遍松动，或正常使用刹车出现打滑时，船员应意识到刹车带磨损严重而需要更换。船员在使用锚机刹车时，应该尽量让刹车片和轮毂之间保持清爽，不要让油脂、灰尘等进入间隙中，否则对刹车带功效影响很严重，甚至可以减少 25% 的刹车功效，而且没有好的解决办法只能更换刹车带。除非锚机刹车带明显处于良好状态，否则在船舶进厂修理期间，建议船舶更换刹车带，在此特别提醒刹车带有反正面，切记不要装反了。船员自行更换锚机刹车带是个很艰难的工作，并不仅是因为更换刹车带程序上有多么复杂，而是因为有些连接装置长期不动，很难活络

拆解，再加上船员缺少专业工具，作业确实有难度。  
同时在坞修理期间还应对整个锚包括锚的失重、裂纹、锚磨损极限、链环变形松将全部连接链环拆解重一节锚链互换，最后油漆



船上工作应该秉承“传统”，船长应该对甲板部全体安全操作培训并在风险不大中让驾驶员及参与，这样才员在锚泊作业船员的风险意识。

锚泊作业后，很多船长和大副对于这项习以为常的工作不以为然。曾有些船员戏称“抛锚简单如丢下一块大铁”，殊不知这种思想上的麻痹正是“无知者无畏”的表现，思想上的松懈是导致程序上的混乱和操作上的失误的一个近因，也是在丢锚事故调查中容易被船员有意隐藏的一个重要因素。祸患常积于忽微，只有在平时对锚设备多检查、多保养，同时船员自身多积累、多学习，才能在具体的锚泊作业中的放矢，不慌不乱。船长及参与锚泊作业的每位船员应该以自己生平第一次作业时的小心谨慎来对待每次抛锚和起锚，这样的话，相信丢锚事故势必会大大减少。



## 防损提醒： 船舶 VHF 通信设备值守陋习

### 摘要

协会协助处理了一起由于船长和驾驶员没有按规定值守甚高频（VHF）电话在国内港口遭到海事行政处罚的案件，此案暴露出当前驾驶台无线电值守的一些不规范行为，而此种不规范或者疏忽使船舶处于危险境地甚至造成搁浅碰撞等事故在航海实践中也时有发生。如果简单的守听高频电话尚且如此，那么其驾驶台的值班力度可见一斑。

**案情简介**  
一外籍 D 轮在港口引航员的协助下进入我国北方一港口内锚地抛锚待泊。抛锚作业结束后港口引航员随即离船，随后港口 VTS（交管中心）值班员发现该轮的船位距浅滩过近，存在搁浅的危险，为了安全起见，VTS 值班员随即通过 VHF CH 08 交管频道多次呼叫该轮，要求该轮起锚重抛，但是该轮驾驶台一直没有任何应答。无奈之下 VTS 值班员立即联系了刚刚离船的引航员，要求该引航员立即返回该轮，起锚重新将船位移至安全水域。

最终，该轮在引航员再次协助下完成二次锚泊作业，避免了潜在的搁浅危险。待 D 轮靠泊后，当地海事主管部门登轮对此事进行了调查，调查结果显示，该轮在进港过程中，为了避免干扰船长和港口引航员之间的及时沟通，该轮驾驶员故意将值守港口引航服务频道 CH73 的 VHF 电话声音调的很高，而将值守港口交管频道 CH08 的 VHF 电话声音调低，后来忘记将 VHF CH08 调整回正常音量，最终错过港口 VTS 的多次呼叫。

**行政处罚**  
基于该轮的上述疏于值守行为，当地海事机构认定该轮违反了《中华人民共和国海上交通安全法》和该港口《海上交通安全条例》以及该港口水域《船舶报告制度》的相关规定，并根据《中华人民共和国海事海上行政处罚规定》第二十六条第一款、第二款第（十九）项有关规定，对于该轮船长和船舶经营人分别处以罚款 8000 元人民币的行政处罚。

### VHF 通信设备值守

谈及船舶无线电通信值守，不得不回顾一百多年前震惊世界的“泰坦尼克号”冰海沉船事件，在泰坦尼克号撞上冰山后，船上的无线电报务员对外连续发出了求救信号，由于当时国际上尚未完全实施统一的遇险信号及没有强制要求船舶保持 24 小时连续无线电值守，遇险求救信号没有被及时接收，致使仅在 18 海里外的加利福尼亚人错过了最佳的救援时机。痛定思痛，在其后 1914 年制定的第一部《国际海上人命安全公约》即《SOLAS 公约》中规定，船舶必须配备无线电设备并保持 24 小时值守。

时光荏苒，随着无线电和卫星通讯技术的迅速发展，全球海上遇险与安全系统（GMDSS）已经在船与船，船与岸之间建立了一个全方位及时有效的救援体系。而甚高频（VHF）通讯设备由于其在海上具有稳定便捷的技术特点，成为海事救援中最主要的通讯工具。

VHF 是英文 Very High Frequency 的首字母缩写，是指频带由 30MHz 到 300MHz 的无线电电波，其作用距离在 25 海里左右，这也是《SOLAS 公约》第 IV 章无线电通信设备 C 部分对于 A1 海区船舶配备通信设备的要求。

相对于诸如 C 站、F 站、MF/HF、NBDP、EPIRB 及 NAVTEX 和 EGC 等遇险信息收发终端，VHF 虽然作用距离小，但其确为最有效的海上遇险与救助设备，上述其它几个终端的遇险与转发信息，使得船舶在几百里甚至是几千米之外就能收到遇险船舶发出的求救信息，但是救援船舶于千百里之外赶往事发地点进行施救，这显然是不科学的救援措施，只有 VHF 电话及其 DSC 值守（CH70）收到了遇险信息，才表明遇险船舶就在附近，才能在短时间内赶往救援现场进行救助，而在现场救助中，VHF 电话通讯又成为救助船和遇险船之间最有效的通讯工具。

基于此 VHF 通讯的灵活性和便捷性，其不仅被应用于船舶遇险与救助，更被广泛应用于船舶避让、海事管理、港口生产调度等多方面。特别是船舶配备了 AIS 后，配合使用 VHF 给船舶与外界通讯带来了极大的方便。

### VHF 电话使用中的乱象

实践中使用 VHF 电话的不规范行为不仅表现如案例所述，甚至还有很多五花八门的混乱现象，比如：

船舶在进出港期间及通航于交管水域，没有按照要求值守相应的港口和交管频道。当港口服务机构较多时，需要多频道值守时，不会合理使用双功（DUAL）值守；

驾驶员或者舵工在驾驶台执行操船期间，为了避免 VHF 电话干扰其听清船长或引航员的指令，随意调整 VHF 电话的音量，甚至关闭 VHF 设备；

夜间航行当船长不在驾驶台时，值班人员故意调低 VHF 电话音量；

船舶在海上交换会遇或安全信息时，长时间占用公共 16 频道；

当接收到 DSC 信息时，驾驶员不进行信息核对，而是直接按静音取消信息，甚至是让值班水手和实习生直接取消警报；

船长缺乏针对 VHF 设备操作的系统培训，缺乏驾驶台管理规范，驾驶员及实习生随意操作 VHF 设备，导致内部设置被更改，从而使设备不能正常值守；

在 VHF 电话公共频道上进行聊天、唱歌、播放音频等无聊行为。

### 专业建议

分析上述违规现象，究其根源主要在于船员对于 VHF 在遇险救



助和安全通讯方面的重要性认识不足，同时船长对驾驶台设备仪器管理不到位，缺乏对驾驶台值班人员的专业培训。在海事监管方面，目前国内很多海事主管部都可以运用 DF 无线电测向仪及 AIS 系统监控锁定在辖区内在 VHF 公共频道上故意捣乱的船舶，从而进行处罚来规范船舶无线电值守。

进而我们建议会员公司自查上述列举的但不限于这些不良行为，有则改之无则加勉，制定并落实驾驶台值班规则及驾驶台值班检查表，让驾驶台值班人员运用良好的船艺，遵循航海规矩，严守驾驶台规则，时刻牢记安全无小事。当船舶在海上航行时，应根据《SOLAS 公约》的要求连续保持 VHF DSC CH70 的值守，及时接收确认接收到的信息，运用良好船艺保持 VHF CH16 守听，而到了港口及交管水域，应根据《航路指南》《无线电信号表》《进港指南》及《港口资料》等信息值守相应的港口监管与服务频道。安全规范地给自己船舶也给附近其他的兄弟船舶营造一个良好的无线电值守环境。

## 航运实务

**警惕！租船合同“期间停租条款”  
在验舱不过案件中可能导致船东利益受损**

### 摘要

在很多装港，租家会对船舱清洁程度在锚地待泊期间进行预检。此时，船东要注意租船合同中的停租条款。有些时候，一旦预检不通过，租船人在没有时间损失的情况下也有可能会停租。

### 装港验舱预检（preliminary survey）不通过，承租人停租

近期，协会处理了一些船舶在装港因为货舱清洁程度未达到租约要求被承租人停租的案件。这些案件一般发生在美洲，比如美国、墨西哥等，通常是去装运粮食或者其他干净货物。船舶到达装港待泊期间（可能是因为拥挤等原因导致不能马上靠泊），承租人或者托运人通常会派自己的检验人上船对货舱的清洁状况进行预检，等到靠泊之后再进行正式检验。经常会发生的是，船舶预检不能通过，船长和船员被要求马上对货舱进行清理，以确保在靠泊之后不耽误装货。而相应地，承租人会将在锚地清洁船舱的时间损失停租。此后，租双方就会针对承租人能否停租产生争议。

“净时间损失条款 ( net loss of time clause )”和“区间停租条款 ( period off-hire clause )”

在这里首先简单介绍一下租船合同停租条款中的“净时间损失条款”和“期间停租条款”的区别。原则上二者都是针对在发生停租之后多长时间可以停租。在“净时间损失条款”下，承租人必须先证明自己的时间损失有多少，然后才能把这些时间损失进行停租；而在后者，只要约定的情况发生，承租人就可以将整个期间停租，而不管承租人自己有多少时间损失。判断二者的依据是租船合同的具体措辞。前者典型例子比如 NYPE 93 第 17 条：the payment of hire and overtime, if any, shall cease for the time thereby lost。后者比如本文下面的条款措辞。当然，在英国上诉法院 The “Athena”一案之后，“净时间损失条款”的应用可能会受到一些限制。

#### 验舱不过停租条款的措辞

回到本文要介绍的情况。租船合同通常会针对装港验舱不过这一问题规定有专门的停租条款来保护承租人，而这些措辞不同的条款也就可能会带来不同的后果。

举一个例子，在某租船合同中，约定如下：

- VSL TO BE DELIVERED OR ON ARRIVAL AT FIRST



LOADING  
PORT AND  
AT THE  
TIME WHEN  
EACH IS  
FIRST  
USED FOR  
CARGO  
WITH ALL  
HOLDS  
CLEAN IN  
EVERY

#### 参考解决办法

由上可见，租船合同中的“期间停租条款”可能会给船东带来额外的损失，导致待泊期间的“时间损失”被转移给了船东。因此，协会建议船东特别注意租船合同中的验舱不过停租条款，如果可能，尽量将其修改为“净时间损失条款”，即加上 FOR ANY TIME LOST THEREBY。

另外一种可以考虑的解决方式是在条款中明确将这种预检带来的损失排除在外，即一切以靠泊之后的正式检验为准。

如上只是协会提供给会员的参考意见，不代表协会针对任何具体案件发表任何观点和评论。如有任何问题，欢迎与协会相关人员取得联系。

法  
律  
关  
注  
• 惩  
院  
罚  
对  
性  
船  
员  
赔  
偿  
人  
美  
国  
第  
九  
巡  
回  
上  
诉  
中  
法  
  
引言  
  
2018 年 1 月 23 日，美国第九巡回上诉法院对“Christopher Batterton v. Dutra Group”一案做出二审判决，肯定船员由于船舶不适航的原因而受伤时，有权向船东提出惩罚性赔偿索赔要求作为救济措施。有关判决将对在美国第九巡回上诉法院所辖的加利福尼亚州、俄勒冈州、华盛顿州、阿拉斯加州和夏威夷处理船员人身伤亡案件，特别是对船员因船舶不适航造成受伤案件的处理产生重要影响。一方面由于具体个案中惩罚性赔偿会否成立和可能的惩罚金额的不确定性，势必造成相关案件处理及评估的不确定；另一方面，该判决实则等于变相鼓励船员诉讼，增加潜在索赔金额和船东诉累。整体上看，该判决的做出可能使船东或船舶经营人在上述相关区域处理船员受伤案件索赔时面临潜在风险，增加相关法律费用的支出（如需证明船舶不适航等）。故通过本文介绍有关案件情况，分析法院判决脉络，展望发展可能，提出应对之道。

#### 案件事实：

本案原告及被上诉人 Christopher Batterton 系工作于被告及上诉人 Dutra Group 所拥有和经营的船上的一名水手。在船工作期间，由于船舶本身缺乏合格的排气系统将舱盖下方逐渐积累的空气导出，致使空气压力过大，舱盖挤压该船员左手致永久伤残。据此 Christopher Batterton 认为船舶不适航，并于 2014 年 10 月向加利福尼亚

RESPECT READY TO RECEIVE CHRTS' INTENDED CARGO TO INDEPENDENT SURVEYORS SATISFACTION. IF VSL FAILS INSPECTION AT 1ST LOADING PORT VSL TO BE PUT OFF HIRE FM THE TIME OF FAILURE UNTILL ALL VSL HOLDS FULLY PASSING THE RE-INSPECTION.

显然，该条款规定了从验舱不过一直到通过的时间，承租人都可以停租，是一个“期间停租条款 ( period off-hire clause )”，即不管租船人有多少时间损失。而结合协会遇到的诸多案件，此时船舶可能正好因为泊位拥挤等原因在等待泊位，租船人根本没有时间损失。但是遗憾的是，根据上述条款，该时间损失很有可能会被租船人停租了。

无独有偶，在伦敦仲裁 24/16 中，租船合同约定：

- HOLD CONDITION ON ARRIVAL AT 1ST LOADING PORT TO BE CLEAN ... AND READY TO RECEIVE CHARTERERS' INTENDED CARGO ALL RESPECTS SUBJECT TO THE SHIPPERS SURVEYORS' INSPECTION. IF THE VESSEL FAILS SUCH SURVEY, THE VESSEL TO BE PLACED OFF-HIRE FROM TIME OF THE REJECTION UNTIL ACCEPTED IN ALL HOLDS.

该船也是在到达装港的待泊期间验舱不过，产生了 70 小时的清理时间损失。仲裁员认为上述条款为“期间停租条款”，因此即使承租人在待泊期间没有时间损失，承租人也是可以停租的。

中区联邦法院提起诉讼，并提出惩罚性赔偿的要求。

Dutra Group 提出了驳回惩罚性赔偿的反对动议，未获一审法院支持，但法院批准其可以向第九巡回上诉法院提出中间上诉。第九巡回上诉法院在本案中并不审理事实问题，即在个案中 Christopher Batterton 是否可以获得惩罚性赔偿不在法院上诉审理的范畴内，而法院只对在船舶不适航的情形下，惩罚性赔偿可否作为对因不适航而受伤的船员的一种救济措施展开研判并进行判决。

#### 第九巡回上诉法院的分析思路

##### 1、肯定惩罚性赔偿的先例及适用标准

第九巡回上诉法院首先回顾了其在 1987 年审理的 Evich v. Morris 案（以下简称 Evich 案）。在该案中，第九巡回上诉法院就确认了在一般海商法下，因船舶不适航导致船员伤亡，船员有权寻求惩罚性赔偿。尽管 Evich 案中涉及的是船员非法致死案件，但第九巡回上诉法院认为并无必要区分船员非法致死和受伤两种情况其均可适用惩罚性赔偿。

为加强其论据，第九巡回上诉法院还援引了美国联邦最高法院审理的 Atlantic Sounding Co. v. Townsend 案（以下简称 Townsend 案）的判词：历史地看，惩罚性赔偿就存在于普通海商海事诉讼中。而又基于船舶不适航则是典型的海事海商诉因，据此，第九巡回上诉法院认为美国联邦最高法院事实上在 Townsend 案中，默示认可了船舶不适航引起的船员伤亡案件中适用惩罚性赔偿。必须要加以说明的是，在 Townsend 案中，被上诉人，船员 Townsend 在其雇主，即上诉人 Atlantic Sounding 所拥有的拖船上工作时滑倒受伤。船东拒绝支付供养和医疗福利待遇，船员提出诉讼，并索赔惩罚性赔偿，获得了第十一巡回上诉法院和联邦最高法院的支持。但是该案中，船员受伤并非是由于船舶不适航造成的；并且联邦最高法院在判决中指出，对于过失，船舶不适航和拒绝支付供养和医疗福利待遇所寻求的救济措施有不同的来源，在某些情况下，申请相应的救济措施可能有不同的原则与程序。换句话说，Townsend 案针对的是拒绝支付船员供养和医疗福利待遇的情形，同船舶适航与否不存在直接关系。对于船员因船舶不适航引致的伤亡案件，得否适用惩罚性赔偿，美国联邦最高法院并未明示。

至于适用惩罚性赔偿的标准，第九巡回上诉法院认为，对于（赔偿义务人）玩忽或无情漠视他人权利的行为或者重大过失或实质恶意或刑法意义上的放任均得适用惩罚性赔偿。

##### 2、对美最高院 Miles v. Apex Marine Corp 案的评论

在上诉过程中，上诉人 Dutra Group 认为美国联邦最高法院在 1990 年的 Miles v. Apex Marine Corp. 案（以下简称 Miles 案）中已经对惩罚性赔偿在海商海事案件中的适用加以限制，其判决内容已经推翻了第九巡回上诉法院审理的 Evich 案所得出的结论，并对法院具有约束力。Miles 案同样涉及船员非法致死的情形，相关船员被另外一名在船上工作的海员刺死。根据 Miles 案的判决，海商海事诉讼中对于非金钱损失的索赔，如丧失亲人的痛苦，并不能成立；对于死亡船员，法定的救济仅限于承认对金钱损失索赔的赔偿。第九巡回上诉法院驳斥了 Dutra Group 做出的推论：因为他们对 Miles 案的解读失之于宽，即 Miles 案中对非金钱损失索赔的限制不能等同于联邦最高法院在该案中否定了惩罚性赔偿的可适用性。

第九巡回上诉法院进一步分析到，所谓金钱损失，就是损失了

钱财。长期以来，非金钱损失赔偿则被认为是与身体疼痛、精神苦恼或羞辱有关。至于惩罚性赔偿，则不属于损失，也不是赔偿性的，它是一种惩罚，尽管像所有的赔偿一样，是以金钱的形式所体现出来的。举例来说，对于死亡船员的遗孀而言，她可能无法索赔因其丈夫离世而造成的丧亲之痛，但这无关是否可以惩罚船东或者船舶经营人在船员人身安全方面的疏忽与漠视。因此，美国联邦最高法院审理的 Miles 案并未否认惩罚性赔偿，也不能说明 Evich 案被 Miles 案所推翻。同时，如上文所述，第九巡回上诉法院认为毫无必要去区分船员非法致死和受伤两种情况，因此，在船员因为船舶不适航而受伤的情况下，也得有惩罚性赔偿的适用空间。

#### 3、对第五巡回上诉法院有关案件判决的批评

在本案的上诉审理过程中，第九巡回上诉法院也对第五巡回上诉法院在 2014 年审理的 McBride v. Estis Well Service 案（以下简称 McBride 案）中的结论也做出了批评。在 McBride 案中，第五巡回上诉法院认为惩罚性赔偿属于非金钱损失，因此可能无法依据琼斯法或普通海商法获得救济的实现。第九巡回上诉法院不能认同第五巡回法院对于惩罚性赔偿的定性，并再次强调了惩罚性赔偿的惩罚功能，而非对于金钱损失或非金钱损失的赔偿。

第九巡回上诉法院认为第五巡回上诉法院对于 Miles 案的解读存在问题，因为 Miles 案处理的是“金钱”损失和“非金钱”损失，而从未涉及惩罚性赔偿。

#### 对案件的评析

##### 1、美国法院之间司法观点的冲突仍将延续

在美国第九巡回上诉法院对 Christopher Batterton v. Dutra Group 案做出判决前，在美国法院系统（包括联邦法院和州法院）内，由于联邦最高法院并未对相关议题做出清晰明确的回答，对于由于船舶不适航造成的船员人身伤亡案件中能否适用惩罚性赔偿就存在不同的态度。如前文所述，第五巡回上诉法院在 McBride 案中就做出了否定的回答。而华盛顿州最高法院 2017 年在 Tabingo v. American Triumph LLC 案（以下简称 Tabingo 案）中就支持了船员的相关索赔：该案案情同本案案情类似，船员 Tabingo 在渔船上工作，同样是因为在工作中舱盖挤压手指而导致受伤。船员认为船舶的液压系统存在问题，导致舱盖不能正常工作，而船东早在两年前就知道相关缺陷而一直未对其进行修理。据此，船员认为船舶不适航，并提出了惩罚性赔偿的要求。华盛顿州最高法院同样依据联邦最高法院 Townsend

