



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

于定期租船合同向船东提出索赔。

『索赔依据』

承租人提出索赔的依据可能是：第一，根据定期租船合同的雇佣条款，比如 NYPE 第 8 条，船长船员要听从租船人的指令。而租船人在先前航次指令中，甚至可能以单独的邮件提醒船东、船长，在收到代理 SOF 草稿时候要先给租船人审核才能签署，因此船长不能单方面不经审核就在上面签字确认。第二，英国 1982 年提供货物和服务法案（the Supply of Goods and Services Act 1982）第 13 条要求服务提供者在提供服务时要尽到合理的技能和谨慎。

『协会提醒』

虽然船东也会有很多抗辩去否定租船人的索赔并且有成功的案例，但是协会在此提醒各位会员船东和船长，在开航前要特别注意审核 SOF 上面的记载细节以避免将来的麻烦，具体地：如果租船人在先前的航次指令中曾经要求船长在签署 SOF 前先给租船人核实，那么船长一定要如实照办；船长在审核过程中发现与船上日志或者码头日志记载不一样的地方，最好马上要求纠正；如果出于各种原因，不能修改，至少也要在上面做出批注或者写上 Receipt only；如果不能批注，可以签发抗议书（LOP）并发送给各方；还有一种特殊的情况是，在开航前可能有多份 SOF，因为各方（承租人代理、分承租人代理以及货方代理等）都可能会递交自己的 SOF 给船长签字确认，这时船长要特别注意各份 SOF 的记载是否一致……



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

2019 年 6 月 总第 7 期

防 损 通 讯

Loss Prevention Bulletin

中国船东互保协会防损部编



权威发布

2018 年中国海事局船舶安全检查数据

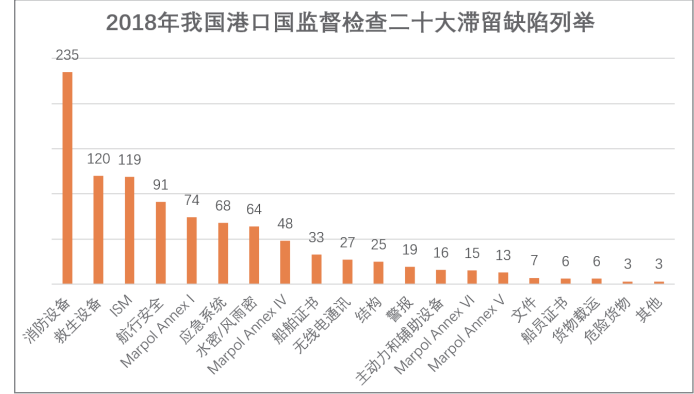
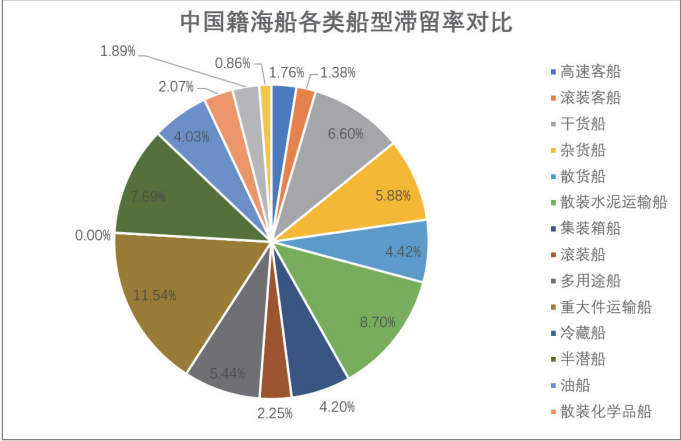
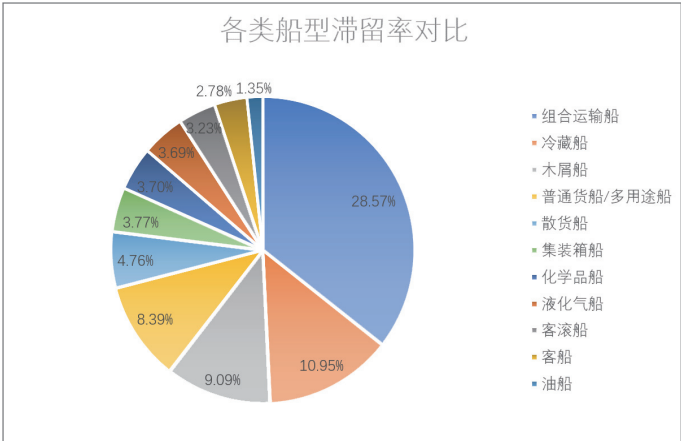
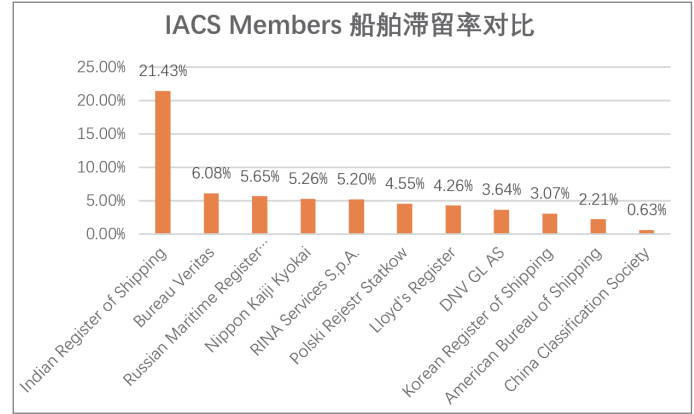
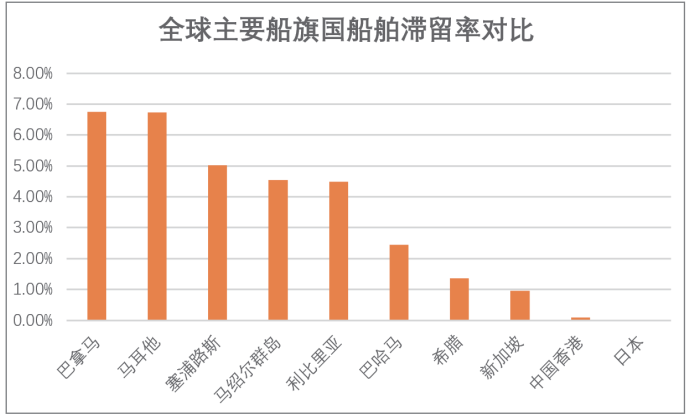
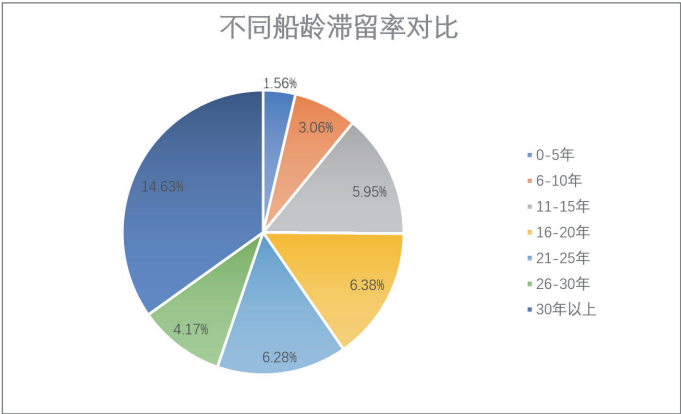
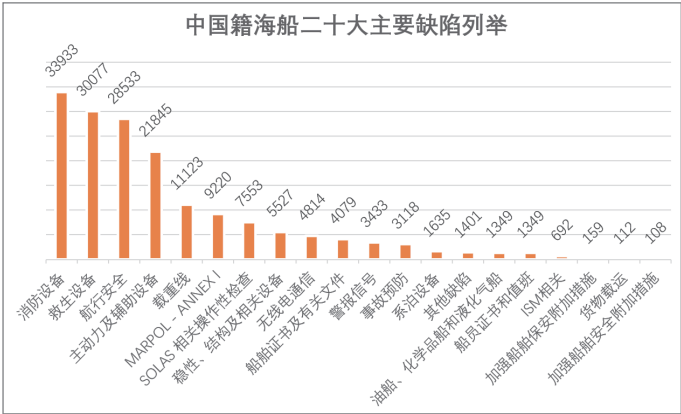
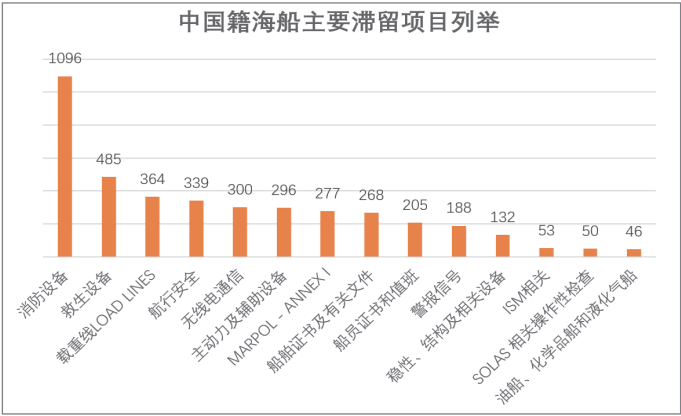
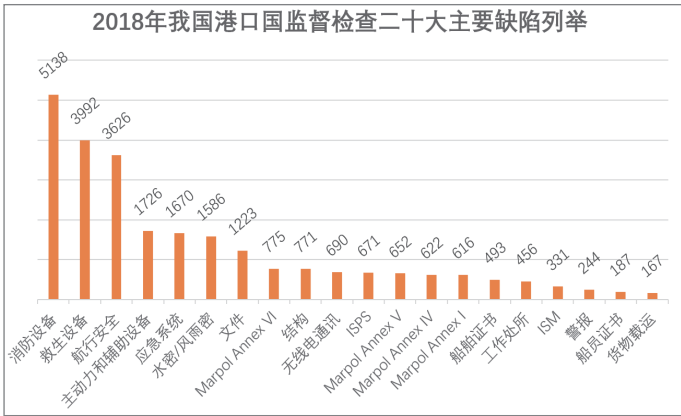
2019 年 5 月，中华人民共和国海事局发布中国海事船舶安全检查工作年报，年报由国际海事研究委员会港口国监督分委会编制，中国海事局 PSC 数据中心提供信息支持，将 2018 年中国海事局全年开展的港口国监督检查报告及执行船旗国监督检查报告进行统计整理。协会防损部将年报中有关港口国监督检查、船旗国监督检查和专项检查的数据统计进行摘录，给予会员公司参考并提醒会员船舶注意，根据列举缺陷自查船舶安全隐患。

◆ 港口国监督检查

2018 年，中国海事局 55 个授权开展港口国监督检查工作的海事管理机构共对外籍船舶实施港口国监督检查 9374 艘次，其中初次检查 7549 艘次，发现缺陷 27046 项，平均单船缺陷数为 3.58 项。受检船舶中，360 艘次船舶因存在严重缺陷被实施滞留措施，滞留率为 4.77%。与 2017 年检查数据（初次检查 7242 艘次、单船缺陷 3.83 项、滞留率 5.14%）相比，初次检查数量增加了 4.24%，单船缺陷数降低了 6.53%，滞留率降低了 7.20%。

直属局港口国监督检查统计表				
直属局	检查艘次	缺陷数量	滞留艘次	滞留率
长江局	11	19	0	0.00%
福建局	656	2211	22	4.79%
广东局	933	2937	38	4.90%
广西局	313	806	17	7.76%
河北局	308	892	22	8.76%
海南局	201	400	1	0.71%
江苏局	1033	2902	32	3.72%
辽宁局	652	2564	33	6.59%
连云港局	488	1556	20	5.10%
山东局	1498	5052	59	4.60%
上海局	1187	2322	51	6.40%
深圳局	429	1089	13	3.54%
天津局	721	1719	14	2.16%
浙江局	944	2577	38	4.48%

直属局安全检查统计表						
船舶	海船			内河船		
单位	检查艘次	滞留艘次	滞留率	检查艘次	滞留艘次	滞留率
上海局	2025	117	5.78	2734	117	4.28
天津局	710	24	3.38	12	0	0
辽宁局	1825	49	2.68	166	6	3.61
河北局	1608	48	2.99	7	0	0
山东局	3480	272	7.82	41	6	14.63
江苏局	1952	49	2.51	7476	121	1.62
浙江局	5287	173	3.27	702	5	0.71
福建局	4108	198	4.82	102	0	0
广东局	3775	162	4.29	11637	196	1.68
广西局	566	62	10.95	3769	77	2.04
海南局	951	46	4.84	24	1	4.17
长江局	386	4	1.04	10592	247	2.33
黑龙江局	0	0	0	1485	13	0.88
深圳局	873	67	7.67	939	76	8.09



◆ 船旗国监督检查

2018 年，中国海事局共完成海船安全检查 27546 艘次，查处缺陷 170400 项，单船缺陷数为 6.19 项，滞留 1271 艘次，滞留率 4.61%；内河船安全检查 39686 艘次，查处缺陷 214146 项，单船缺陷数为 5.40 项，滞留 865 艘次，滞留率 2.18%。

◆ 专项检查

2018 年中国海事局强化“四类重点船舶”（客船、危险品船、砂石船、易流态化固体散装货物运输船舶）和“六区一线”重点水域（渤海、珠江口、舟山、台湾海峡、琼州海峡及长江）监管，开展内河船舶非法从事海上运输治理、中小型船舶安全管理专项整治、国内航行船舶进出港报告专项整治。2018 年 9 月 1 日至 11 月 30 日，根据亚太地区港口国监督备忘录的总体部署，直属海事系统组织开展了 MARPOL 公约附则 VI（防止船舶造成空气污染规则）集中检查会战。活动期间，中国海事局共进行专项检查 1499 艘次，滞留船舶 35 艘次，滞留率为 2.33%。

海关扣押货物是否可归属为免责条款中的“政府干预”（Government Interferences）

司法实践

航次租船合同或定期租船合同中通常会包含一条除外免责（不可抗力）条款（Exceptions/Force Majeure Clause）来保护当双方的权利。在这一类条款中都会明确若干种一方或双方可以免除责任的特殊情形，如天灾、公敌、火灾、君主禁令、罢工、政府干预等，这些免责条款适用的情形在实际认定中常常有争议。在近期一起英国高院判例（The MV “Muammer Yagci”）[2018] EWHC 3873（Comm）中，法院推翻了仲裁员的观点，判定特定情形中港口海关做出扣押货物的行为，属于租船合同中不可抗力条款中的“政府干预”（government interferences），从而免除了租船人支付相应滞期费的义务。

◎案件事实

船东将船舶航次出租给租船人运输糖类货物，在船舶到达阿尔及利亚卸港时，收货人在向卸港海关提交了清关文件后，海关发现该批货物发票价格和市场价格不符怀疑可能存在非法资产跨境转移，因此海关以报关文件有误为由扣押了货物，从而产生了卸货的延误。后当地检察官又指令将货物转移到国有资产局控制。由于糖易损坏灭失，商贸局又许可国有资产局拍卖货物。其后收货人起诉海关和国有资产局，要求放货并允许重新出口，但诉请被拒。最终，货物被拍卖和卸下。港口海关和国有资产局的上级机关都是财政部。可见除港口海关以外，更高层级的政府机构在该案中也有涉入。

◎争议焦点

该案的争议焦点是，租船人是否能以海关扣押货物属于租船合同不可抗力条款中的“政府干预”为由免除承担扣押货物造成4.5个月的滞期费损失。该案中租船合同第28条“罢工和不可抗力”条款规定如下：

Clause 28, Strike and Force Majeure

In the event that whilst at or off the loading place or discharging place the loading and/or discharging of the vessel is prevented or delayed by any of the following occurrences: strikes, riots, civil commotions, lockouts of men, accidents and/or breakdowns on railways, stoppages on railway and/or river and/or canal by ice or frost, mechanical breakdowns at mechanical loading plants, government interferences, vessel being inoperative or rendered inoperative due to the terms and conditions of employment of the Officers and Crew, time so lost shall not count as laytime or time on demurrage or detention...

◎争议分析

（1）“政府”主体的界定

船东认为本案涉及租船合同条款中的两个词语，即“政府”和“干预”，一个指行为主体，另一个指行为。关于主体，法院同意该案中涉及的是政府单位，尽管仅仅是当

地财政机构。法院还认为该案中的政府机构是具有主权资格的实体。

（2）“干预”行为的界定

关于争议核心的两个词语，最为重要的是“干预”。法院认为，当前案件中法院需要判断的是“卸港港口海关扣押货物的行为”是否是“干预”。通常意义上的“干预”包含这种扣押货物的具体形式，一国政府的行为在这种情况下就是通过港口海关或其他机构的行为实现的。船东主张租船合同第28条有关装卸时间的条款，其中涉及很多例行事项的进行，这些例行事项并不是对卸货的“干预”，而恰恰是正式卸货作业本身的一部分。并强调问题的关键在于“干预”而不是“政府”。船东还引用了判例“The Ladytramp”[2012] EWHC 2879（Com）用来说明某些特定的行为并不能被视为政府干预。

法院认为，船东对政府干预的理解过于宽泛笼统，应当将其置于具体案件情形之中。关于船东引用的判例，其并没有明确定义“政府干预”的明确范围，而仅仅列举了一些不能被视为政府干预的行为事项，对于本案，“扣押”不是通常的例行事项，为明确该案中的“扣押”是否属“政府干预”，本案的仲裁员判断的标准是当地海关的行为是否是“通常行为”，并且最后认定该案中海关“扣押”货物的行为是通常行为。仲裁员还指出因为在报关文件有误的情况下，“扣押”行为就很有可能产生，具有可预期性，因此是通常行为。法院认为“扣押货物”是港口当局重大行政权的行使，不能被视为是“通常行为”。即便具有可预期性，可预期与通常行为不是同一个事情。通常货物是不会被扣押、财产权也是不会被随意侵犯的。

对于政府的不同行为，船东还做出了如下区分：

其一，不可预期的、胡乱干涉的、不受当事人控制的政府干预行为；

其二，针对货物和货物文件的事先存在的法律的可预期的和日常的执行行为。

并且认为第一种是不可抗力，第二种即不属于不可抗力。法院认为租船合同第28条中的政府干预所表达的不是第一种的意思，而船东第二种行为解读也不能对应该案中的扣押货物行为。同时，该条的标题虽然用了不可抗力这个词，但是这只是下面列举事项的一个标签，并不能用来限制下面免责事项的含义。

船东认为，租船合同第28条中的政府干预指的仅是超出通常法律法规适用范围的事件引起的海关扣押行为，只有符合这种条件才属于该条意义上的政府干预。法院认为租船合同中的“政府干预”不能作此理解，“政府干预”这个词并没有这个意思。船东还认为，将港口海关扣押货物归入到“政府干预”中就违背了商业常识，这种扣押只不过是“普通的事件”。法院认为，船东的观点等于将海关扣押货物等同于在坏天气下要求船舶离泊或者由于火灾原因要行政上重新安排货物等情况，显然本案的情况是不能与上述两种情况相比的。法院同时引用“The Ladytramp”的判例中法院对行使不同政府行为与职能的主体的区分描述，即主要区分为不同于日常行政职能行使主权利利的政府机构和仅仅行使日常行政职能的政府授权部门。

（3）因果关系的界定

有关本案的争议焦点，船东的另一个主张是导致货物4.5个月延误损失的原因是递交有误的报关文件而不是当地海关扣押货物的行为。法院不认同船东该观点，并说明租船合同条款的内容和争议的核心都明确指向海关扣押货物的行为，并且是扣押行为导致了时间延误。即便因为递交了有问题的报关文件，当地海关或其他政府机构也不一定必须要扣押货物，做出扣押货物的行为是包含了当地政府的自身决定的。

◎判决结果

最后法院判定本案海关扣押货物属于28条不可抗力条款中的政府干预，但同时也明确指出该结论并不是适用于任何案件，只是当前案件的情形适用判决的结论，即判决是基于有主权资格的国家政府或其相关机构做出了扣押货物行为。尤其在当前案件中，除了港口海关还有高层级政府机构也牵涉其中突显了适用28条的合理性。但法院也指出是否有高层级政府机构涉入并不会影响本案判决的主体内容。

◎案件启示

本案的争议主要集中于对于免责事项的解释。原则上，由于租船人

新加坡港外锚地（OPL）实已名存实亡

风险提示



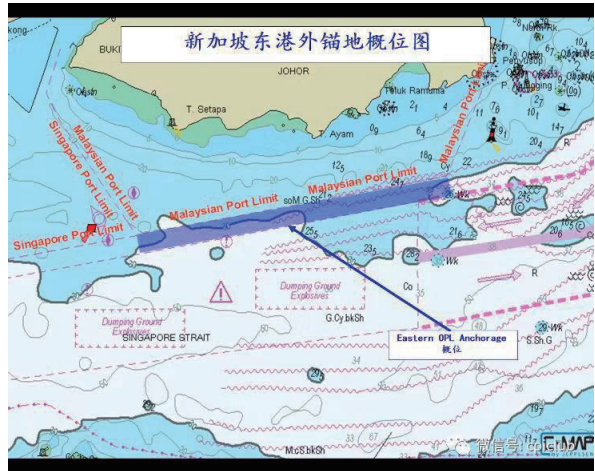
新加坡 MPA 曾在繁忙的新加坡海峡认可东西两个 OPL（Outer Port Limit）锚地，为船舶加油、过驳、备舱、待航、停运、补给和更换船员等操作提供了便利，并为船东节省了很多港口使费和引航费。但随着锚泊船数量的不断增多，锚地内船舶碰撞和破坏海底电缆等事故也开始逐渐增多，同时相邻马来西亚和印尼两国对领海的争端问题也越发凸显。而东部 OPL 锚地也已被扩大到南海新加坡海峡入口处，马来西亚和印尼两国对领海水域的监管也随之加强。因此原来被新加坡认可的东西两处 OPL 锚地实则名存实亡，已不允许船舶抛锚，如果船舶未经允许锚泊在两国的领海里将会面临罚款、扣留等风险。

新加坡 OPL 锚地的变化

1）新加坡东港界外锚地（Eastern OPL Anchorage）是从柔佛港（Johor）进口航道以东由柔佛港界和新加坡分航通道（TSS）边界围成的狭长地带。

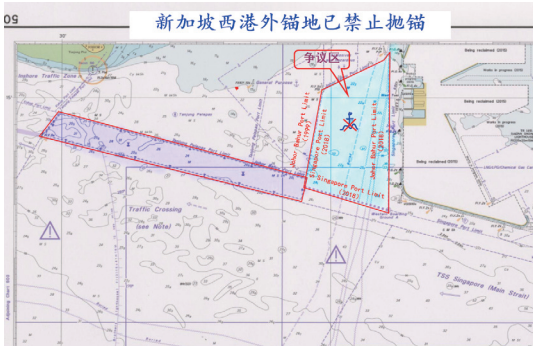
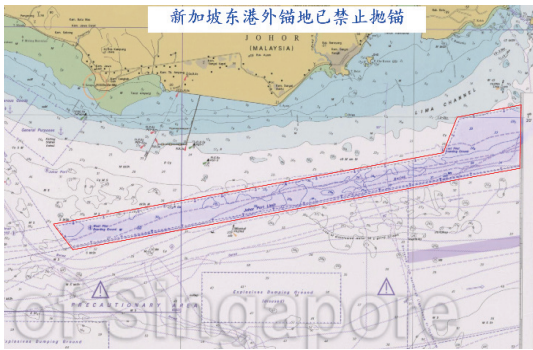
2）新加坡西港界外锚地（Western OPL Anchorage）是新加坡西面靠近马来西亚丹絨柏乐巴斯港（Tanjung Pelepas）由新加坡港界、马来西亚新山（Johor Bahru）港界和 TSS 边界围成的区域最初船舶被允许抛锚，马来西亚对该水域也监管不严。

3）由于在 OPL 锚地锚泊的船舶增多，锚泊船逐渐延伸进海峡的通航分道（TSS）内，严重影响了船舶航行安全，同时在港外锚地碰撞和破坏海底电缆等安全事故也不断发生。2001 年新加坡和马来西亚曾先后发布通函禁止在马六甲和新加坡海峡非指定锚地抛锚，但效用不大。2009 年 11 月 27 日，IMO 在印尼、马来西亚和新加坡的共同要求下发布了关于在马六甲和新加坡海峡通航分道内锚泊的安全信息的通函 SN. 1/



岸国的罚款、滞留等处罚，同时会通报船籍国进行处理。

3) 船舶未经许可进入所属国领海或港界内非锚地水域锚泊将受到罚款、扣留等处罚：



Circ. 282，同时三国政府各自先后发布了关于“禁止在马六甲和新加坡海峡抛锚”的函函，详情可参阅新加坡 MPA 于 2017 年 1 月 19 号发布的 03/2017 号通函和马来西亚海事局于 2010 年发布的通告 35/2010（明确了禁止抛锚的区域，即东西 OPL 马来西亚所属海域）。

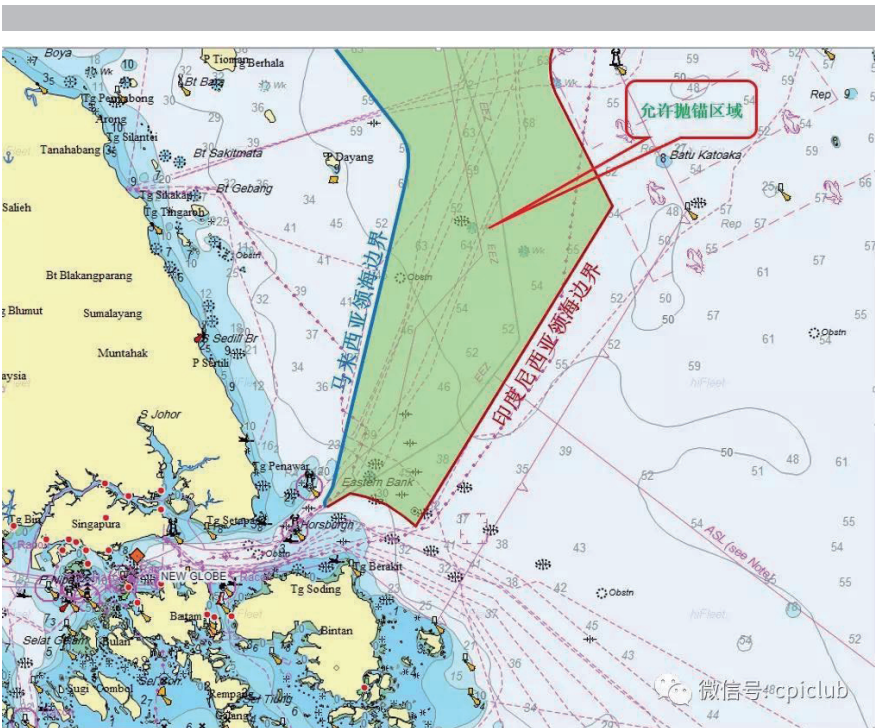
4) 2018 年马来西亚和新加坡在西柔佛海峡 (Off Tuas) 发生海域纠纷，同年 10 月 25 日，马来西亚发布了政府公报 P. U. (B) 587 宣布修改新山 (Johor Bahru) 港界，将部分新山港界向东延伸，跨越了自己 1979 年所划之国界，进入新加坡领海，紧贴新加坡港界。作为反制，新加坡于同年 12 月 6 日发布修改港界通告 (Port Marine Circular No. 9/2018)，宣布新加坡港界向西扩大直到 1999 年发布的新山港界，覆盖马来西亚 10 月 25 日所扩大之部分（参下图），并禁止在港界内非锚泊区域抛锚。彻底取消了原来唯一在“新加坡领海内”相对“合法”的西港界外锚地。另据最新消息，马来西亚与新加坡双方已同意自 2019 年 4 月 8 日零时起，暂停实施扩大港口海域界限，双方港界分别恢复至 2018 年 10 月 25 日前和 2018 年 12 月 6 日前的状态。请参新加坡 MPA06/2019 号港口通告。

5) 自 2008 年航运危机后，越来越多的等待航次命令或暂停营运的船舶都选择在南海新加坡海峡入口附近抛锚，其中很多船的锚位都在马来和印尼两国的领海范围内。但随着马来西亚和印尼两个国家对领海水域的监管加强，如最近印尼海军对非法锚泊在宾坦岛附近水域的船舶的扣留，同时受新加坡海峡入口航道、水下电缆等障碍物影响，可抛锚水域已严重压缩。

新加坡 OPL 锚地风险

1) 船长在没有引航员协助下自行前往 OPL 区抛锚，由于对锚地的情况不熟悉，增加了碰撞和损坏海底电缆等安全事故发生的风险。

2) IMO 以及新加坡、马来西亚和印尼三国政府已明确禁止船舶在海峡内非指定锚地水域锚泊，如果违规在新加坡 OPL 锚地抛锚，不仅将受到相关沿



• 新加坡海事与港务管理局发布了 2019 年 08 号通告禁止在新加坡港界内非指定锚地区域锚泊，违反规定者将处罚款最高至 2 万新币，如定罪后继续违法，将追加每日 2 千新币的罚款；

• 根据马来西亚航运通告 (Shipping Notice 5/2014)，如果船舶在马来西亚水域的非锚地区域抛锚或打算进行通告里指出的任何活动前没有按要求通知马来西亚海事处并获得许可，一经查实，船舶所有人或者船舶代理人将被处以十万令吉以下的罚款，或者处二年以下的有期徒刑，或者并处罚金。同时马来西亚海事部门有权对未按要求通知的船舶进行滞留处理；

• 据印尼 17/2008 号航运法律第 194 条第 3 款：如果船舶在印尼领海内停泊，则需要向印尼港口当局报告进出动态，即便船舶仅仅在印尼领海内锚泊，而无货物作业、船上补给、替换船员等行为，船东也需委请当地代理办理进出港手续。该法律已于 2008 年 5 月生效，但直到最近由于加强打击走私才得到普遍执行。

协会建议

1) 综上所述，除靠近新加坡海峡东进口的南海水域，新加坡 OPL 锚地实已名存实亡，船东在安排航次任务或签订租船合同时需谨慎对待 OPL 的操作和 OPL 的条款，以避免违法和 / 或违约的责任事故发生。

2) 船舶因等候指令或备舱需在新加坡海峡东进口的南海水域抛锚，应避免进入马来西亚和印度尼西亚领海水域，并尽量远离主航道和 underwater cables 等障碍物。

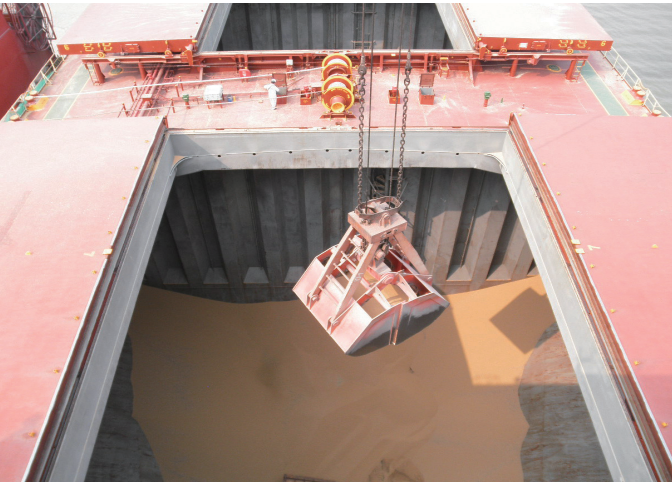
3) 船舶如果确实因紧急情况，需进入马六甲和新加坡海峡沿岸国的管辖水域非指点锚地区域进行锚泊作业时，需通过代理提前通知相关主管当局并获得许可：

• 马来西亚航运通告要求使用规定的表格通过电邮、传真等方式至少提前 12 小时或由代理亲自在工作时间通知马来西亚海事处当地办公室；

• 据印尼航运法规，印尼适用沿海贸易原则，规定领海水域内的所有作业包括过驳、装卸货物、供应、更换船员等仅允许印尼航运公司营运的印尼籍船和船员来进行；同时除无害通过外，任何船舶进入印尼领海即使无货物作业、船上补给、替换船员等行为，船东也需委请当地代理办理进出港手续。

航运实践

SOF (Statement of Fact) 在实务中是一份非常重要的文件。如果船长在开航前没有仔细核实 SOF 上面的记载信息是否正确，这可能会导致定期租船合同下租船人的索赔。因此船长在开航前要特别注意核实 SOF 的信息，必要时要先给租船人确认，然后才能签字。



「SOF」

SOF 是一份记载船舶在港内等泊、装卸活动等非常重要的文件，上面通常详细描述了在何时间段内船舶从事了何种活动，比如何时递交 NOR、何时打开舱盖、何时开始装卸、装卸期间天气、何时停止装卸等。SOF 可能会成为很多索赔的依据，甚至是最重要的依据，比如租船人的停租索赔，以及本文涉及到的装卸时间和滞期费索赔。

「实践案例」

在协会近期处理的案件中，遇到了定期租船合同下一类相似的索赔：船长没有仔细审核 SOF 上面的记载导致租船人在下租船合同（程租合同）中不但不能向分承租人收取滞期费，反而要向其支付速遣费，进而租船人会以船东违约为由向船东索赔滞期费与速遣费的差额。由于 SOF 通常是在船舶开航前代理呈交船长签字（当然也有先前就分段签好的情况），而此时船长忙于开航前的各种准备，因此就可能忘记对 SOF 上面的记载进行严格审核从而导致未能发现和更正上面记载的错误之处，而直接在 SOF 上面毫无保留地签字：在一起案件中，SOF 记录的下雨时段与事实不符；在另一起案件中，SOF 记录的减载驳船不能 STS 装卸的原因是天气问题，而实际原因是港口驳船本身就不足……这些错误的记载都可能会导致租船人在下租船合同中的滞期费索赔遭到麻烦（大部分程租合同装卸时间条款可能都会约定 WWD）。直接的影响是承租人在下租船合同中可能会少收滞期费；有些时候，承租人甚至要向分承租人支付速遣费。租船人进而都会就这些损失基

船长在开航前要仔细审核 SOF 上面的记载