



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



一份独立的保函；第二，合同订立前提供的保函范本即适用于其后发生的无单放货请求，而无需重新提供一份独立的保函。然而，法官认为以上合同条款的所有措辞应当被当作一个整体去理解。通过整体解释，合同条款 33 (6) 并不要求 B 提供一份独立的保函。而且，通过双方邮件往来以及后续行为来看，双方并不需要这样一份独立的保函。即使需要，双方的一系列行为也构成弃权或共识性禁反言。

综上，法官认为双方在无单放货前已存在有效的无单放货保函，A 可依据该保函请求 B 履行相应义务。

简评

本案是承租人运用租船合同条款来抗辩其无单放货保函下义务的典型案例，虽然协会无单放货保函范本或其他保函范本的措辞对船东颇为有利，而且通常被并入租船合同相应条款中，但如果租船合同中的其他合同条款拟定不利，将导致船东很难依据相应保函范本请求承租人履行义务。比如租船合同条款直接影响保函效力（类似本案），或租船合同条款影响到保函的索赔时效、管辖权或适用法律，进而导致保函形同虚设。

本案虽是出租人胜诉，但法官是通过整体解释合同条款，并适用弃权与禁反言的衡平法救济从而支持原告观点，这显然存在一定诉讼风险，船东应对此提高警觉。笔者如下建议供会员参考：

1. 将协会各保函范本作为租船合同附件，并在租船合同相应条款中述及；
2. 租船合同条款中明确所有保函的措辞皆以协会相应范本为准，当承租人援引租船合同条款而发出指示时，相应保函自动生效；
3. 保函中任何合同条款的效力独立且优先于租船合同条款。



防损通讯

Loss Prevention Bulletin

中国船东互保协会防损部编



「三分钟带你了解船舶 IMO 识别码」

船舶的“IMO No.”在航海实践中被称为船舶 IMO 编码或识别码，原本只是国际海事组织 (IMO) 对悬挂缔约国国旗的船舶进行方便登记管理所使用。在美国对朝鲜、伊朗和委内瑞拉频繁的制裁动作下，利用船舶的“IMO No.”追踪船舶动态引起了包括美国 OFAC 在内的各方的密切关注，“IMO No.”一时间也成为各方想要迫切了解的船舶冷知识。

船舶识别码的由来

船舶最早使用编码登记已无从考证，但使用编码对船舶进行系统登记至少可以追溯到 20 世纪 60 年代以前，劳氏船级社每年会对在其注册下的船舶进行一个编码排序。随后为避免麻烦和规范管理，LR 决定在劳氏登记的船舶所使用的六位数编码将成为船舶的终身代码，不随着船名更改或其他信息变更而改变。在 70 年代初期，LR 又与船东和船厂达成一致，船舶的编码在新造船伊始就已经编好。

为加强海事安全管理、海洋环境保护，防止海事欺诈的发生，并声明无意损害船舶经营中的责任事项、民法行为或其他任何商业行为，IMO 在 1987 年 11 月第 15 次大会上引进了劳氏船级社的船舶识别编码机制，并鼓励当时所有缔约国政府对现有船舶启用“IMO No.”，这就是船舶 IMO No. 的由来。随后在 1996 年，IMO 对 SOLAS 公约第 XI-1 章加强海上安全的特别措施强制生效的同时，也要求符合公约要求的，悬挂缔约国国旗的船舶执行 IMO 编码识别机制。

IMO 对识别码的扩展推荐

虽然 SOLAS 公约第 XI-1/3 条规定，船舶的 IMO 编码识别机制仅适用于 100 总吨及以上的所有客船和 300 总吨及以上的所有货船。考虑到将更多种类的船舶纳入到安全环保的管理体系中来，IMO 在 2017 年第 30 次大会采纳了 A.1117 决议，推荐将船舶编码识别机制适用于：

1. 所有 100 总吨及以上的船舶，包括钢制或非钢制船体的渔船；
2. 小于 100 总吨的客船、高速客船；
3. 从事国际航行的移动式海上钻井设备 (SOLAS 第 V/19-1 条)；
4. 获准在船旗国管辖水域以外作业的小于 100 总吨，但总长度限制为 12 米的所有机动渔船。但下列船只可以除外：
 - .1 无机械推进装置的船舶；
 - .2 娱乐游艇；
 - .3 从事特殊业务的船舶（如灯标船，浮动无线电台，搜救船）；
 - .4 驳船；
 - .5 浮船坞和类似构筑物；
 - .6 军舰和军事运输船；
 - .7 木船，但渔船除外。

船舶 IMO 识别码的应用

SOLAS 公约不仅强制船舶在明显位置永久显示 IMO 识别码，还要求将船舶识别码加入到船舶的各类法定证书中，这大大增加了船舶信息的精准性。同时 IMO 通过海安会通函 (MSC/Circ. 1142) 以及海环会通函 (MEPC/Circ. 425) 要求在船舶的图纸、手册和其他文件中也加入船舶的 IMO 识别码，这对船舶



船舶 IMO 识别码的设计

在船舶新建期间或第一次登记检验期间，船东或认可组织可以向国际海事组织唯一认可的机构 IHS M&T 来申请 IMO No.，IHS M&T 将免费向船舶提供 IMO No.。

船舶的 IMO No. 由 IMO 三个大写字母后接七位阿拉伯数字组成，这七个阿拉伯数字是由一个六位连续的不重复的数字和一个校验数字组成，规律是通过将前六位数字中的每一位数字与从左到右由 7 到 2 的位置数进行相乘，乘积的结果进行相加，相加后得出结果的个位数为校验码。举个例子，某轮 IMO No. 为 9481427，则：

IMO No.	9	4	8	1	4	2	7
位置码	7	6	5	4	3	2	
乘积	63	24	40	4	12	4	147

检验检查和维修保养都提供了极大的便利。由于船舶 IMO 识别码的唯一性，越来越多的船舶的商业证书中也都加入了船舶的 IMO 识别码，这为精准掌握船舶的经营情况以及查询船舶的违法违规记录提供技术支持。船舶的 IMO 识别码也被输入到船舶的各种设备中（如 AIS 和 LRIT），这有效地避免根据重复的船名，更改后的船名，或不同语种的船名所获得信息的混淆。因此船舶 IMO 识别码的设立为精确定位船舶动态，精准掌握船舶信息提供了极大的便利。

提供了极大的便利。

公约对船舶识别码的要求

SOLAS 公约第 XI-1 章加强海上安全的特别措施，使得船舶显示 IMO 识别码成为一个强制性要求，其中第 3 条规定：

1. 本条适用于 100 总吨及以上的所有客船和 300 总吨及以上的所有货船。
2. 每艘船舶应有一个符合 IMO 船舶编号体系的识别码。

3. 该船舶识别码应载入公约规定的证书及其副本中。

4. 船舶识别码应永久地标记在船体或上层建筑，正面可见位置，或者就客船而言，在可从空中看见的水平表面；和机器处所一个横壁上，或舱口或舱壁上容易接近的位置。

5. 该识别码标记清晰可见，与船体上的任何其他标记分开，并涂成有反差的颜色。

6. 该识别码标记可制成凸出的字符，或刻入或用冲制，或使用可确保该标记不易被擦除的任何其他标识的等效方法制成。

案例解析

那些可能导致船舶不适航的航行计划缺陷

英国海事高等法院 ([2019] EWHC 481 (Admly)) 和上诉法院 ([2020] EWCA Civ 293) 都判决 CMA CGM LIBRA 的船东在船舶开航之前和开航当时未谨慎处理使船舶适航，且船舶不适航是导致船舶搁浅的原因，因此承运人无权请求货方分摊共同海损。该判例已完全改变了业内此前对船舶不适航的认识，并将产生深远的影响，使由于航行计划缺陷导致船舶不适航可能成为业内和司法界的普遍观点。

一、案件回顾

2011 年 5 月 18 日凌晨，CMA CGM LIBRA 轮在高潮后半小时离开厦门港，船舶吃水 15.15 米，高潮潮高 6.1 米，船上的航行计划设计出港航线全都设计在航道内。但在实际航行时，船长考虑到潮高正在慢慢降低，为避开在 14-1 号浮附近航道内图显 14.1 米左右的浅滩，船长于 14-1 号浮前驶出航道，但由于船长认为 14-1 号浮和 14 号浮之间距离不足以使船安全返回航道，因此保持船舶在航道外航行，最后搁浅在九节礁与浯屿之间图显 30 米等深线的水域。船长之所以敢于驶出航道，是因为海图 (BA3449) 显示航道外九节礁与浯屿之间的水深足够有 30 米左右。但是 2010 年 12 月发布的 NM 6274(P)/10 号航行预告已提示“厦门港航道内最小水深 14 米，但航道外海图水深不可信”。二副在设计航行计划时并没有在海图上进行标注和提醒，导致船长在决定偏出航道航行时，完全没有怀疑海图上显示的航道外水深，最终导致船舶搁浅。事发后有 92% 的货物权益人接受了船东提出的共同海损分摊款，但仍有 8% 的货物权益人认为航行计划存在缺陷使船舶开航时不具备适航条件，拒绝共损分摊并提起诉讼。

2. 不适航发生在开航前和开航当时：《海牙规则》第三条第 1 款划定了一条明确的时间界限，海运货物的风险分配因而有了两套制度。第一套制度为承运人施加了开航前和开航当时不得委托的谨慎处理使船舶适航的义务；第二套制度为承运人免除了开航后航程中发生的航行和管船过失导致的货损责任。法官强调，就像开航前准备物料备件，船舶适航包括船舶应配备包括适当的海图在内的文件，在船舶开航前，由船舶二副准备的有缺陷的航行计划，和未更新的船用海图一样，都属于可能致使船舶不适航的船舶“特性”；

3. 船东没有尽到谨慎处理：谨慎处理使船舶在开航前和开航当时适航是承运人不得委托履行的义务，船长、二副未谨慎处理，准备了有缺陷的航行计划，也等于承运人未谨慎处理使船舶适航。

三、航行计划探讨

本案的判决无疑将产生深远的影响，使得船东在航行计划引起船舶不适航的问题上将接受更多的挑战。实际操作中，航行计划也一直存在各种各样的问题和缺陷，在 2017 年开展的航行安全大检查中，航行计划的缺陷数量在东京备忘录和巴黎备忘录中分别占所有缺陷数的 16% (348 个) 和 23% (169 个)。本案例中航行计划的缺陷是临时通告没有正确改正而导致船舶不适航，可以设想今后的判决肯定会延伸到其他航线计划编制上各种不足和缺陷。但究竟航行计划上哪些不足和缺陷会导致船舶不适航呢？协会曾根据防损访船时发现的问题推送了图文详解船舶 ECDIS 常见操作缺陷和船舶航次计划缺陷列举两篇文章，本文尝试进一步探讨其中可能导致船舶不适航的问题和缺陷，特别是航海技术的进步如电子海图的应用出现的一些新的问题和盲区：

Q1 船东建立了完善的安全管理体系 SMS 是否能完全证明船东已恪尽职守?

在本案案例中船东也曾提出了船上的 SMS 里包含了适当的航行计划规划指南，并按体系要求安排了合格的审核员进行了内审，但被法官拒绝。其中的理由是：一个完善的 SMS 可能为船东的恪尽职守提供证明，但是为了遵守海牙规则第三条第 1 款，仅靠船东自身的努力使船舶适航是不够的，船东必须确保所依赖的适航的受雇人或者代理人已经谨慎处理包括编制合适的航行计划使船舶在开航前和开航时适航，因为这个责任是不能委托的。尽管大部分公司有一定的审核程序，但通常船东一般都会依靠和采纳船长的计划，根据以上法官的解释，给船东在编制和审核航行计划上提出了更严苛的要求。船东不可能自己每次上船确认航行计划是否完善，实际上仍需依靠船舶船长和驾驶员的专业能力和责任心，恪尽职守编制完善的航行计划。包括完善体系和航行计划指南以及图书资料改正规定并加强船员培训；加强航行计划和图书改正的监控；电子海图和电子图书的使用已给图书的改正提供的很大的便利，但仍在使用纸版图书和以纸版海图为主要航行手段的船舶，建议公司给船舶配备电子航海通告服务和描图纸（tracing paper），以方便图书的及时改正，同时方便公司在线监控；保留所有措施的相关证据以备抗辩之需。

Q2 开航前没有配备所需的最新版海图是否会导致船舶不适航？

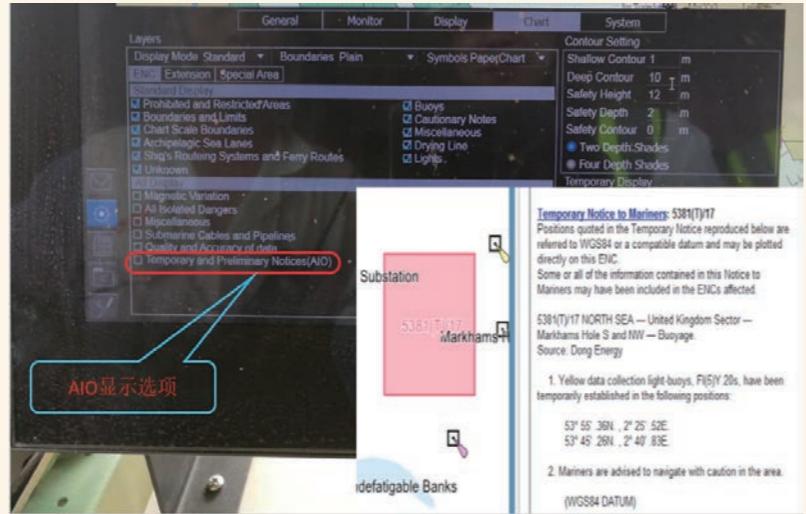
海图有缺陷使船舶不适航已经是长期的共识。本案法官强调：就像开航前准备物料备件，船舶适航包括船舶应配备包括适当的海图在内的文件，在船舶开航前，由船舶驾驶员准备的有缺陷的航行计划，和未更新的船用海图一样，都属于可能致使船舶不适航的船舶“特性”。本案法官认为，当造船知识增进时，船舶适航的标准将随之提高。同样，随着为确保船舶航行安全，而对开航前要合理准备的文件之增加，船舶适航的标准也将随之提高。船舶使用纸版海图时，由于开航后目的港更改而缺少海图，可能不会导致船舶不适航，但随着电子海图的使用，电子海图可以即时提供，但也存在改港后船上的电子海图基础盘没有包含新出版海图，由于受船舶通讯系统流量的限制不能及时供船的情况，可能随着适航标准的提高被认为船舶不适航。所以船上也应配备在航行中获取新出版海图的途径和手段并及时寄送最新的电子海图数据光盘。即使是电子海图可以按需必达，但仍需要注意：电子海图没有覆盖的区域或电子海图引用的数据精度不满足安全航行要求时应提供更详细和更精确的纸版海图；以电子海图作为主要航行手段的船舶也应满足沿岸国配备相关纸版海图的要求；配备双套电子海图的船舶在其中一套电子海图发生故障后可能获得豁免允许航行，但建议配备至修理港的备用纸版海图。

Q3 开航前没有对图书进行改正并识别所有危险是否会导致船舶不适航？

答案是肯定的。《SOLAS》公约第 27 条规定海图和航海出版物，如航路指南、灯塔表、航海通告、潮汐表，以及预定航程所需

的所有其他航海出版物均应充足并保持最新。同时国际海事组织 1999 年发布的《航行计划指南》要求航行计划必须包含“所有危险情况”。本案主要焦点就是二副编制航行计划时没有把航海通告（NM 6274(P)/10）中关于中国厦门港航道外水深不可靠的内容进行正确的标识和提醒，导致被判定船舶不适航。

相比以前仅能通过邮寄纸版通告进行手动改正，随着航海技术的进步，适用纸版海图的电子航海通告软件和描图纸（tracing paper），以及电子海图的相继应用，极大的便利了通告的获得和改正，所以永久性的航海通告基本上都能被及时修改，但由于临时通告和预告（Temporary and Preliminary Notices - T&Ps）的临时特性常常被船员甚至公司管理人员认为重要性不及永久性通告，所以不论使用纸版海图还是电子海图，船员忽视 T&Ps 通告的改正的现象仍普遍存在。



Q4 UKC、安全水深 / 安全等深线等航行参数计算和设定不准确发生搁浅等安全事故是否会被判不适航？

IMO《航行计划指南》要求评估整个航程中的所有风险包括不可航水域和碍航物。使用纸版海图作为主要航行手段时，编制航行计划时主要通过目视检查可航 / 不可航水域和碍航物，由于人为因素没有识别危险水域造成船舶搁浅等事故不在少数，但基本上都以船员的航行过失免除船东责任。现在随着纸版海图向电子海图过渡，航线检查可通过自动结合目视检查，大大提高了航行的安全性。但电子海图的航线自动检查功能主要依靠人工输入的安全水深 / 安全等深线等航行参数来进行提示和报警，如果输入的参数不正确，电子海图将根据不正确的设定错误地提醒和报警，从而导致航行事故的发生。近年来由于使用 ECDIS 不当发生搁浅等航行安全事故不在少数，随着本案例的判决，船舶不适航可能延伸到更多不当使用 ECDIS 编制航行计划的情形。例如：

1. 安全深度和安全等深线是 ECDIS 设定和划分安全航行水域的一项重要设定，不恰当的设定将不能正确识别安全和不安全水域，从而可能导致船舶搁浅等航行安全事故的发生；

2. 计划航线的确认 / 验证是通过 ECDIS 的航线自动检查功能来核查是否在计划航线设定的允许偏航区域内（XTE）存在违反安全设定、危险水域、障碍物等危险，如果 XTE 值设置值不恰当，将导致不能正确识别所有危险；

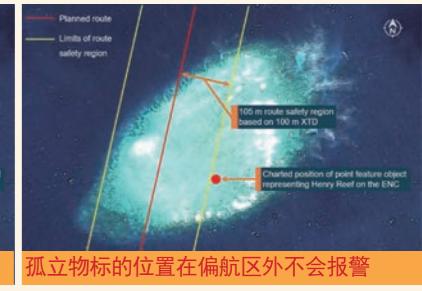
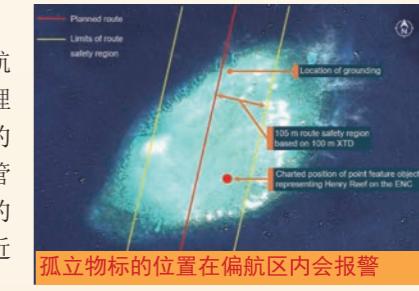
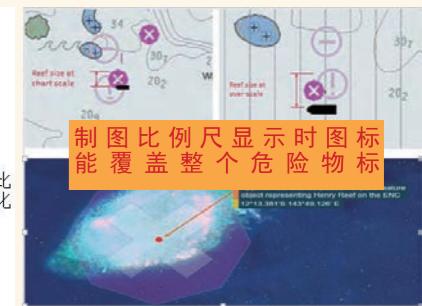
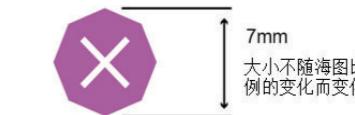
3. 现在电子海图上的孤立危险物标只提供一个点位置信息，而孤立危险物标是有一定范围的，如果设计航线时没有远离孤立危险物标且点位置不在设定的偏航区域或危险探测范围，电子海图将不会产生报警，将可能导致搁浅事故的发生；

4. 尽管 ECDIS 能提供自动航线检查功能，但由于不同于纸版海图的直观，有船员可能由于对电子海图的使用不熟悉而不能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，导致不能识别所有风险而可能发生搁浅等航行安全事故；

5. IMO《航行计划指南》在航线的设计上，除标绘航线外，需标明所有危险区域如不可航水域以及 T&Ps 和航行警告等，但由于船员不熟悉使用用户图功能在电子海图上进行标识，导致船舶发生搁浅等事故可能被判船舶不适航；

6. 船员不能正确使用 ECDIS 编制、执行和监控航行计划，导致船舶发生事故，可能涉及到公司安全管理体系运行的有效性。建议船东以及管理公司把良好的 ECDIS 作业程序完全地纳入公司对于该船制订的安全管理程序，特别是各种显示设定、安全设定和警报设定的详细标准，并要求把设定的详细标准张贴在 ECDIS 附近以正确指导船员。

水深少于安全等深线的孤立危险物标



Q5 不是泊位到泊位的航行计划发生安全事故是否将导致船舶不适航？

IMO《航行计划指南》要求航行计划应是整个航程从泊位到泊位的详细计划，包括那些需要引航员的水域。如果航行计划不是泊位到泊位，而事故恰好发生在没有航行计划的进出港航程，极可能被判船舶不适航。协会在访船中也经常发现有的航行计划仅是引航站到引航站，特别是发生在不少使用 ECDIS 为主要航行手段的船上，主要原因是船员对 ECDIS 使用不熟悉，认为在航道内启用航线会导致警报过于频繁而影响航行，从而疏忽了进出港航程的航行计划。

结束语

随着航海技术的发展，电子海图的不断升级以及 E-Navigation（电子航行）应用，船舶适航性对航行计划的标准也会越来越高，船东和管理公司的安全管理体系和航行计划的相关指南也需“与时俱进”以保证在开航前和开航当时船舶适航，并确保船舶安全航行。

《民法典》对保赔案件处理的影响小议



《中华人民共和国民法典》（以下简称《民法典》）自颁布以来，在社会上引起广泛关注与热议。当前，业界对《民法典》的讨论突出集中在物权、人格权及婚姻家庭等方面，在与航运业相关的问题研究，尤其是结合保赔案件处理的方面稍有不足。经过我们近期的集体研习，笔者从保赔保险视角出发，初步分析了《民法典》可能对保赔案件处理带来的影响，并总结了如下几方面的重点内容，希望借此探讨《民法典》对保赔险理赔业务可能产生的影响与应对。

一、重视生态环境索赔的处理

1. 《民法典》第九条明确将保护生态环境作为民事主体从事民事活动的一大要求同时这一内容也在之后的条文中加以具体化规定，主要体现在侵权责任编中设专章明确环境污染与生态破坏责任。

2. 《民法典》新增加了惩罚性赔偿条款。就条文来看，对于惩罚性赔偿，如果比照已生效的《中华人民共和国消费者权益保护法》第 55 条规定，此处的严重后果应当理解为造成严重的人身损害后果，单纯的严重财产损失可能不会涉及惩罚性赔偿问题。但结合《民法典》第 1232 条和《民法典》对于“绿色原则”的重视来看，重大的生态环境损失在条文上可能也属于此处的严重后果。这一问题的法律规定还有待相关司法实践予以明确。另一方面，惩罚性赔偿由于其特殊的惩罚性属

性以及对主观故意要件的规定，可能也对保赔案件处理和理赔产生直接影响。

3.《民法典》将承担侵权责任的主体由“污染者”调整至“侵权人”，发生相应纠纷时承担举证责任的主体由“污染者”调整至“行为人”，在出现故意污染环境、破坏生态造成严重后果的情况下，国家规定的机关及法律规定的组织可以代为履行相应生态环境修复责任再向侵权人追偿。尽管这些新修改的概念仍需要司法实践予以明确，但作为一般法的《民法典》对生态环境问题的加大重视或将会带来对现有生态环境损害赔偿相应规定的重新梳理与补充完善。结合环境公益诉讼制度，相关公益诉讼主体追究对生态环境损害责任的索赔问题，尤其是修复责任问题会对保赔案件处理带来直接影响，如处理油污损害问题时应充分重视对于生态环境的影响，积极关注生态环境修复过程和惩罚性赔偿的处理，维护会员利益的最大化。

二、关注人身损害赔偿规定的新进展

首先，《民法典》侵权责任编中，对人身损害赔偿的范围作出了更详尽的规定，吸收了《最高人民法院关于审理人身损害赔偿案件适用法律若干问题的解释》（即《人损司法解释》）的相关规则，列明营养费与住院伙食补助费也在赔偿范围之中。同时，尽管保留了《侵权责任法》中因同一侵权行为造成多人死亡的，可以以相同数额确定死亡赔偿金。但《中共中央国务院关于建立健全城乡融合发展体制机制和政策体系的意见》提出，要建立健全有利于城乡基本公共服务普惠共享的体制机制，改革人身损害赔偿制度，统一城乡居民赔偿标准。随着统一城乡居民赔偿标准试点范围逐步扩大，司法实践将如何考量具体案件将是一个重点。

其次，《民法典》进一步扩大了精神损害赔偿的适用范围，侵害对象由人身权益扩大到具有人身意义的特定物，加强了对受害人的保护。如何认定物品“具有人身意义”有待关注新的司法实践，尽管《民法典》的条文与《最高人民法院关于确定民事侵权精神损害赔偿责任若干问题的解释》第4条规定并不完全一致，但参照该司法解释的规定，只有在该特定物因侵权行为永久性灭失或毁损时才可以主张精神损害赔偿。相关司法判例的实践对于这类精神损害持较为谨慎的态度，只有在确实存在严重精神损失时才加以支持。

另外，《民法典》将人格权单列成编，特别强调法律对人格权保护的重视。在某些人身损害案件中，受损害人或其近亲属可能会主张精神损害赔偿。在司法实践中法院的裁判与认定有着严格的标准，且也有观点认为这一赔偿已包含在相应的伤残赔偿之中。

最后，就宣告死亡制度而言，《民法典》新增了意外事件下落不明时，有关机关证明该自然人不可能生存的申

请宣告死亡不受二年时间限制的规定，取消了申请宣告死亡的利害关系人的顺序，确定以意外事件发生之日起视为其死亡之日。但“有关机关”的具体范围、意外发生后会员是否属于可以申请宣告死亡的利害关系人等问题，还需要关注未来的具体实践，待有关问题明确后再探索实务解决方法。

三、注意诉讼时效制度的适用

《民法典》总则编规定向人民法院请求保护民事权利的诉讼时效期间为三年。法律另有规定的，依照其规定。尽管这一变化可能不会影响《海商法》具体规定的几类诉讼时效，但总则对诉讼时效强行性的规定，即相关的中止中断延长不能由当事人约定，可能影响了一些国际条约中允许当事人对诉讼时效约定的条文的效力。尽管《海商法》规定我国缔结或参加的国际条约优先适用，但此时可能仍面临着旧的特别法与新的一般法发生冲突的问题。在未有对这一具体问题的明确解释前，保赔案件可能面临着相应诉讼时效约定效力不确定的问题。

四、重视习惯在纠纷解决中的实际应用

《民法典》第十条提及了习惯在处理民事纠纷的适用，体现了立法对于“习惯”行为的重视和肯定。实践中，就特定行业的一些商事习惯、行业习惯、惯常做法以及主体间的特定交易习惯如何在裁判中把握和适用，也会对保赔案件处理带来影响。

五、结论

综上，《民法典》对保赔案件处理带来了一系列新变化和新挑战，我们将持续关注立法和司法实践中的新变化和新趋势，并及时向会员更新有关进展。



『租约实践』无单放货保函条款再审视

在航运实践中，承租人经常运用租船合同条款来抗辩其在无单放货保函下的义务。英国高等法院于今年3月宣判的The “Miracle Hope”案 - [2020] EWHC 726 (Comm) 即是如此。本案中，法院通过整体解释租船合同措辞，并运用弃权及禁反言理论承认了无单放货保函的效力，进而支持了原告的诉求。船东应对此问题引起警觉，并在订立租船合同时用清楚明晰的措辞来保障自身权益。



案情
概述

在 A 与 B 的租船合同确定前，A 未提供给 B 协会保函范本，但在无单放货前，B 通过邮件请求 A 提供保函范本，A 随后向其提供国际保赔协会集团的保函标准范本。依据该范本，保函签发人有义务在船舶因无单放货而被扣押时，提供充足的担保以协助放船，并提供充分的资金以协助保函受益人处理相关索赔。B 随后向 A 转发了 C 的卸货指示，并要求 A 依据租船合同无单放货。

涉案货物系通过信用证安排付款，银行作为合法提单持有人，在未收到货款后申请法院扣押了船舶，要求船东承担无单放货责任。船东要求 A 提供充足担保以释放船舶，A 转而要求 B 依据上述租约合同条款提供相应担保，B 拒绝提供担保并否定无单放货保函的存在。A 诉至法院，申请禁令迫使 B 履行保函义务。

无单放货保函争议的裁判

B 就本案共提出四个抗辩，其中两项涉及无单放货保函，即：A 未依据合同条款 33 (6) 的约定及时向 B 提供保函范本，因此无权依据该款要求 B 履行保函义务；B 未依据合同条款 33 (6) 的约定向 A 提供独立的保函，因此本案并不存在无单放货保函。根据 B 的抗辩和双方争议，法院做出如下裁决：

1. A 是否及时提供给 B 保函范本

关于该争议，B 提出如下抗辩：由于 A 未在租船合同订立前告知 B 保函范本，因此 B 无法知悉保函措辞。而且，A 自身也无法说清其意图是使用 IG 保函 A 格式或 C 格式中的哪一个，事实上两种 IG 格式范本都未曾发给过 B；合同条款 33 (6) 赋予 B 商讨保函措辞的权利，如果 A 在租船合同订立前提供保函范本，B 可能不会同意保函中存在“为释放船舶而提供担保”或“提供资金以支持船东抗辩”这样的措辞。

法官认为，在租船合同订立后，B 事实上已向 A 要求提供保

函范本，A 相应地提供了范本，B 随后依据合同条款 33 (6) 发出无单放货指示。因此，B 在无单放货前已知悉保函措辞，其随后继续请求无单放货的行为进一步表明其同意保函措辞。法官不认为合同条款 33 (6) 要求 A 必须在租船合同订立前提供保函范本，只要其在无单放货前能提供范本即可。而且，从弃权与禁反言角度分析，B 在合同订立后向 A 索要保函范本的行为，以及其随后援引合同条款 33 (6) 请求无单放货的行为，已明显构成弃权或共识性禁反言 (estoppel by convention)。

2. 是否需要独立的保函

关于该争议，B 认为从合同条款 33 (6) 中“以承租人提供相应保函为对价，且保函措辞应参照船东在租约订立前发给承租人的船东互保协会保函范本”措辞来看，A 应当依据一份独立的保函向 B 提出请求，而 B 并未提供过一份独立的保函。

法官认为，如果独立地分析以上合同条款的部分措辞，确实可解释出两种含义：第一，虽然合同订立前提供了保函范本，但在真正援引合同条款 33 (6) 而请求无单放货前，应再提供