

# 防损通讯

## Loss Prevention Bulletin

中国船东互保协会防损部编

估和提升 CII 的数据，以此来确保可以满足 MARPOL 公约的要求，实现减低碳排放强度。

在权利义务的分配上，对租家自由使用船舶的权利加以了限制，明确租家的义务包括：在 CII 生效后，必须按照 MARPOL 公约的要求操作和使用船舶，在租期内根据需要不时更改航次指令，以满足要求；以及不得允许租约内实际达到的 CII 值超过租约约定的 CII 值。此处需要提及的是，该条款使用的不得允许（“not permit”），而非保证，这一点非常重要，毕竟很多影响 CII 值的因素并非都受租家所控制，例如天气海况和港口拥堵等。

船东的义务是必须尽到合理谨慎，采取措施减少船舶的营运油耗。包括：规范船舶保养，调整船舶姿态，合理使用主机和辅机，充分使用航行设备和租家提供的气导数据等辅助措施，采取油耗最优的航线等；每天监督和计算实际油耗、向租家提供油耗和航行距离等数据，以便租家计算租约内实际达到的 CII 值；遵守船舶能效管理计划。

#### 四、结语

航运脱碳可以说是一个负责任的行业主体正在进行的一个全方位、多层次的技术改革，随之而来包括技术上、法律上和商业运营商方面的许多措施仍处在不断摸索和尝试的阶段。BIMCO CII 起草委员会曾表示，将尽可能地平衡各方利益，以便既能帮助船东遵守 CII 规定，又能让租家满意。可见航运脱碳需要各方齐心协力，共同应对未知和挑战。

该条款的全文可参考 BIMCO 链接：

<https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/cii-operations-clause-2022>

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



## 警惕克令吊事故

作者：船舶险部 刘家乐



#### 摘要

为了方便装卸作业并降低船舶对码头装卸能力的依赖，许多散杂货船及部分集装箱船上配备有克令吊。克令吊在大大提高装卸效率的同时，也因其装卸过程中的频繁使用而容易发生损坏。近期协会已经处理了多起关于克令吊受损的案件。本文将介绍几个典型的克令吊事故，分析造成克令吊事故发生的主要原因和船东在事故中可能遭遇的损失与困难，并提供一些防损建议，以便会员能够防患于未然。



## 一、克令吊简介

克令吊一词源于英文 Crane 的音译，相比于传统的单吊杆和双吊杆，克令吊操作简便，运转灵活，能适应多种类货物的操作，因此为船舶营运带来诸多方便，配备有克令吊的船舶也一直在航运市场受到货主和租家的欢迎。目前，船舶配备的克令吊多以电动和液压两类克令吊为主，船上通称为电吊或液压吊，两类吊机从外观上看主要由基座（Pedestal）、旋转杆（Slewing Post）、吊臂（Jib）、钢丝绳（Wire Rope）、滑轮组（Shave block）等几部分组成。除前述部件外，液压克令吊的内部还配备了一套较为复杂的电气液压系统，包括电动机，液压马达，液压管路等部件，以帮助其完成货物装卸作业。克令吊事故大多发生在装卸作业中，一旦克令吊故障或者发生事故，不仅会影响船期，还会造成船损、机损、货损及人员伤亡，后续的维修和处理都需要公司和船上付出巨大的人力、物力和财力。

## 二、克令吊事故案例列举

1. 2022年3月，A轮在泰国某港口卸货期间，船员发现克令吊的吊货钢丝回收缓慢，经核查后确认液压马达内部的工作叶片及密封壳体发生损坏，需要对液压马达进行换新。

2. 2022年1月，B轮在越南某锚地装货期间，该轮克令吊的吊臂突然弯折并坠落在舱盖板上，事故造成吊臂弯折，钢丝绳损坏，舱盖受损，抓斗坠落于靠泊于船边的驳船。

3. 2022年1月，C轮靠泊伊拉克某港在使用克令吊卸货期间，吊货钢丝和变幅钢丝绳意外断裂后吊臂坠落，事故造成吊臂弯折，钢丝绳断裂，吊货钩头损坏，舱盖部分变形。

4. 2021年12月，D轮在美国西部某港装卸集装箱时，船员计划在操纵岸吊的装卸工人的休息间隙，使用船上的克林吊装卸物品，结果装卸工人在这期



间将岸吊从二号货舱移动至四号货舱，意外与船舶克令吊的吊臂发成触碰，事故造成吊臂根部变形以及部分固定螺栓断裂。

5. 2021年12月，E轮在巴西某港口卸货期间，吊货钢丝绳从滑轮中脱出，导致货物无法正常起吊，核查后发现滚筒上的钢丝已发生绞缠，船员不得不对整条吊货钢丝进行更换。

## 三、事故原因分析

基于上述列举的几起克令吊事故，我们简要将克令吊损坏事故的原因归纳为以下几类：

### 1. 操作不当

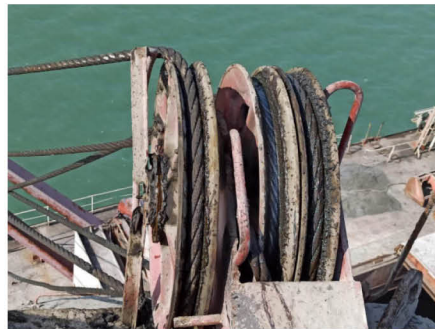
在装卸货过程中，克令吊通常由岸上的装卸工人进行操纵，装卸工人对于船舶克令吊的性能可能并不熟悉，且操作水平良莠不齐，甚至没有取得相应的操吊资质或相应的培训证书，容易发生不规范或过激操作的情形，造成克令吊的部件超过安全负荷并引发事故。

### 2. 维修保养不当

克令吊的塔身及吊臂上分布着滑轮组，各滑轮组必须定期注入润滑油脂，有些部位需要船员登高作业，费时且危险性较高，因此，对某些部位维护工作容易停留于纸面，久而久之容易造成滑轮卡住或钢丝绳因缺油而导致断股的情况出现，而部分电气液压设备由于安装于克令吊主体内部，也容易成为缺乏维修保养的重灾区。

### 3. 偶发性事故

除上述两大类原因外，克令吊还可能因其他事故遭受损失，如上述案例中意外与岸吊发生触碰，又或在船舶碰撞事故中意外受损等。



## 四、船东面临的损失与困难

从上述案件中我们不难发现克令吊的损坏部位，主要集中在钢丝，吊臂，

液压系统等，而船东除了面临克令吊的维修费用外，钢丝绳断裂以及吊臂坠落还将引发次生事故，包括舱盖或船体受损，抓斗坠落损坏和可能产生的人员伤亡等。同时，船东还将面临由于事故处理或克令吊维修而带来的船期损失。在此类事故中船东可能会面临来自两个方面的困难：

### 1. 克令吊的维修

克令吊损坏事故中，除单纯钢丝绳更换或其他简单故障可由船员勉强完成外，如吊臂变形，舱盖以及严重的电气液压系统损坏均需要岸基人员进行维修，受船期、供应商分布和进港限制等影响，备件订购和运输以及维修人员登轮，又或者船舶进厂维修都是有难度的。

### 2. 后续索赔

在事故发生后，船长会要求装卸工人签署损坏声明，声明事故是由于装卸工人野蛮操作引起，以要求租船人或者装卸工人对损坏事故负责并进行赔偿，但装卸工人对此多不配合。船东也很难收集到其他有力的证据进行索赔，相反租船人或装卸工人常以克令吊维修保养不当为由拒绝承担责任。双方的争议如果诉诸于诉讼或仲裁，需要聘请专家或专业的检测机构对事故的原因进行分析和认定，才能取得较为有力的证据，这不但增加了追偿的成本，也一定程度上增加了追偿的难度。



## 五、防损建议

鉴于会员在此类事故中可能面临的损失与困难，我们给予会员下述四点建议，以期从事前预防以及事后减损的角度，尽可能减少事故及后续带来的损失。

### 1. 有效落实吊机的维护与保养

克令吊的维护保养不能留于纸面，船员应当按照保养手册，对克令吊的钢丝绳、滑轮组、旋转轴承以及旋转齿轮进行定期的检查，并对相关部件进行有

效的加油工作，确保油脂能够有效深入钢丝绳的缝隙或者填充至轴承和齿轮的内部等。切实加强对克令吊液压系统的管理与保养，定期清洁液压系统的液压油滤器，保持液压油处于清洁状态，定期对液压油取样化验，以评估液压系统内部状况，对污染的液压油及时进行更换。对克林吊的易磨损部件应增加检查频次，发现超过磨损极限后应当及时维修更换。

### 2. 工作前进行安全项目检查

在装卸作业前应当让克令吊在慢速无负荷状态下进行试验，以确认各安全防护措施是否有效，核查各管路和接头有无松动或泄漏，刹车装置的制动功能是否有效，冷却风机的风门是否处于开启状态等，如发现异常应当及时进行排查，待异常解决后再开始装卸作业。

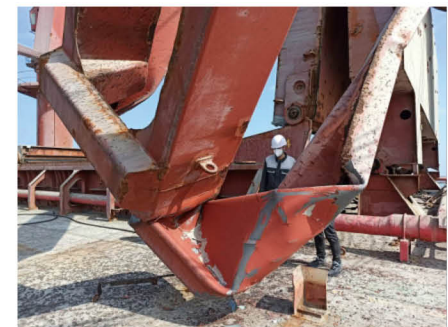
### 3. 加强对装卸作业的监督

在船舶装卸货期间，克令吊的操作主要由码头的装卸工人完成。世界各地的码头工人对克令吊的操作水平良莠不齐，不排除部分港口存在码头工人野蛮操作或不适任的情况，为了有效避免事故的发生以及因此而给会员带来的损失，船员在装卸货期间应当加强巡查，对装卸工人不规范的操作应拍照片或者视频取证，并及时予以指出并进行劝导，对于严重违规操作的情形，船员应当立即要求其停止装卸作业，并要求对该装卸工人进行更换，待确认更换后的装卸工人符合要求后方可恢复装卸作业。

### 4. 积极应对事故处理

发生克令吊损坏事故，船东与租船人的争议往往在所难免。因此事故发生后，船方应及时保存好事故现场的证据才能有效明确事故责任，为后期向租船

人追偿以及抗议租船人停租提供有力的支持。一旦发生此类事故，船员应保存好克令吊此前的维修保养记录，核实事故发生时操作人员的资质，并对当时装卸货物的重量做好记录。尽管事故发生后，船东与租船人会安排联合检验，但其仍有一定的滞后性，因此建议船员可通过照片或视频的形式记录好事故现场的情况，以供后续事故处理参考。



# IMB 2022 年全球海盗事件报告

作者：防损部 王 勇

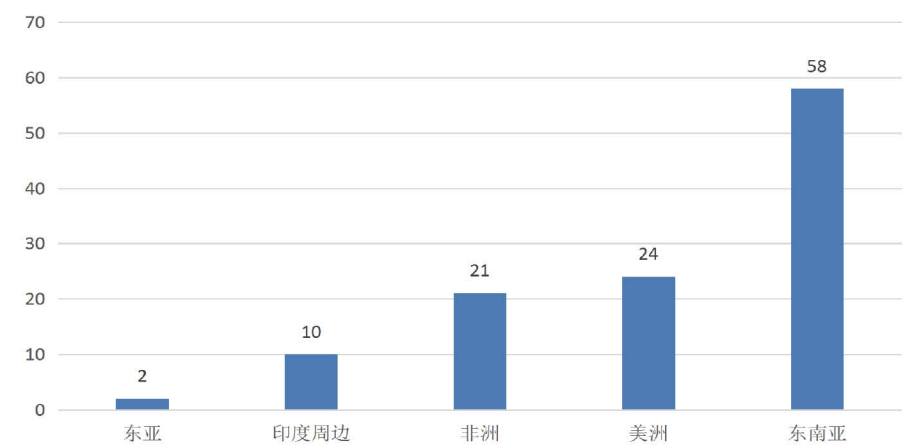


## 摘要

近期，国际商会（ICC）下的非盈利组织国际海事局（IMB）发布了2022年全球海上海盗和武装抢劫事件报告，并从海盗袭击区域、作案方式和受袭船舶类型等不同维度分析了业已收到报告的115起海盗事件。同时，报告指出，115起事件也是近30年来全球海盗袭击船舶的新低，尤其是几内亚湾，报告的海盗袭击事件已经非常少。总体而言，海盗事件逐步减少的趋势与各国海事、海警、海军和民间组织的积极参与密不可分。尽管如此，海盗袭船数量的减少并不能说明海盗的隐患已经减少，更不应是航运界放松警惕的时候，每一起袭击事件对个体船舶和船员而言，都可能是一场灾难。地缘政治、经济危机及环境恶化的影响，都可能导致海盗铤而走险，随时向商船发动袭击。

## 一、海盗袭击发生区域

纵观2022年度，全球发生海盗袭击船舶事故最多的区域是在东南亚，主要集中在新加坡海峡、印尼、马来西亚和菲律宾水域，这其中尤以新加坡海峡为甚，一共发生38起针对在航船舶的袭击事件。



东亚的两起事故主要发生在越南的 Vung Tau 锚地。

印度及周边国家地区的海盗事件，最为严重的是孟加拉国的 Chittagong 港，在孟加拉国的 Mongla 港外锚地也发生了两起盗窃行为，印度的 Kandla 和 Haldia 分别在锚地和港口也发生海盗登轮事件。

美洲海盗事件的重灾区是在秘鲁的 Callao 港，其次是巴西的 Macapa 锚地，发生了4起海盗事件。

原本非洲地区海盗肆虐的尼日利亚在2022年没有报告一起海盗事件，而报告显示比较严重的是加纳和安哥拉这两个国家，尤以加纳的 Takoradi 锚地和安

哥拉的 Luanda 锚地最为严重。

东非索马里和亚丁湾没有报道海盗袭击事件。

## 二、海盗袭击船舶方式

很遗憾的是，在2022年的115起海盗袭击事件中，海盗通过绳梯和钩子等设备最终登上船舶的事件占据了约95%，只有5起事故中，机警的船员提前发现了海盗，拉响了警报并采取积极操作和应对，导致海盗登船落空。这说明，海盗袭击事件对船舶和船员的威胁仍然十分严重。



其中，在赤道几内亚 Bioko 岛附近的一起海盗袭击事件中，9 名海盗还使用武器向在航船舶进行射击，并登轮绑架了两名船员。

另外两起劫持船舶的恶性事件分别发生在西非象牙海岸的 Abidjan 附近水域和塞拉利昂的 Turtle 岛附近，团伙作案的海盗们持枪劫持了在航的油轮和滚装船，挟持了船员，偷盗了船上的货物、物料和船员的财产。

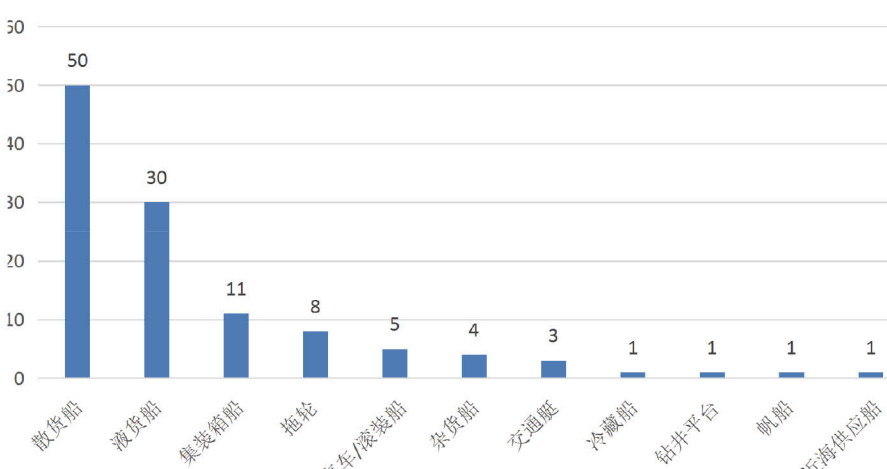
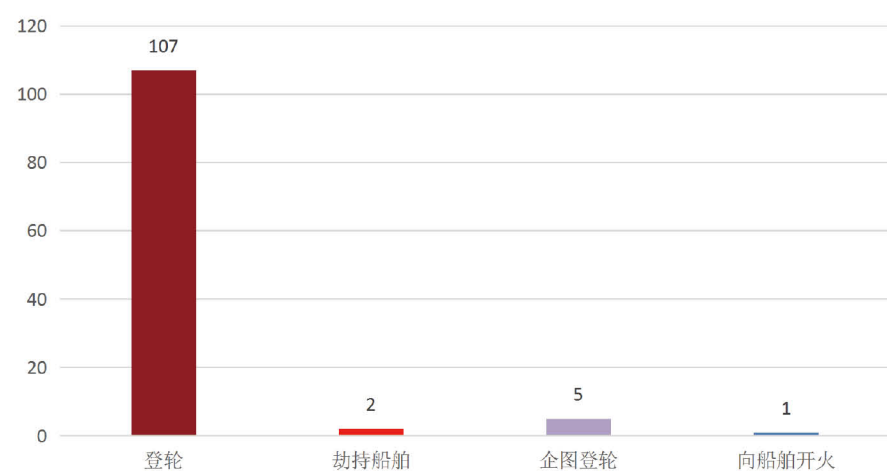
海盗登船的成功率这么高，除了天气和海况外，还是与船速和船舶干舷高度有主要关系。

### 三、受袭击船舶类型

无论是固体散装货船还是液体散装货船都是海盗袭击的首要目标，究其原因一方面是因为这两大类船舶的数量占比大，另一方面原因则是因为这两大类船舶的船速相对较慢，干舷相对较低，海盗乘坐的快艇比较容易接近并挂梯子登船；此外，劫持油轮后利用驳船来盗取油品货物，也是海盗向油轮发动袭击的一个刺激因素。除了散装货轮外，集装箱船和拖轮也是海盗袭击的主要目标。分析数据也进一步指出，任何类型的船舶都可能成为海盗袭击的目标，因为任何船上都有他们非法想要索取的物资，比如，他们可以盗窃船上的物料、备件、货物和船员的财物，他们甚至可以绑架船员索要赎金。

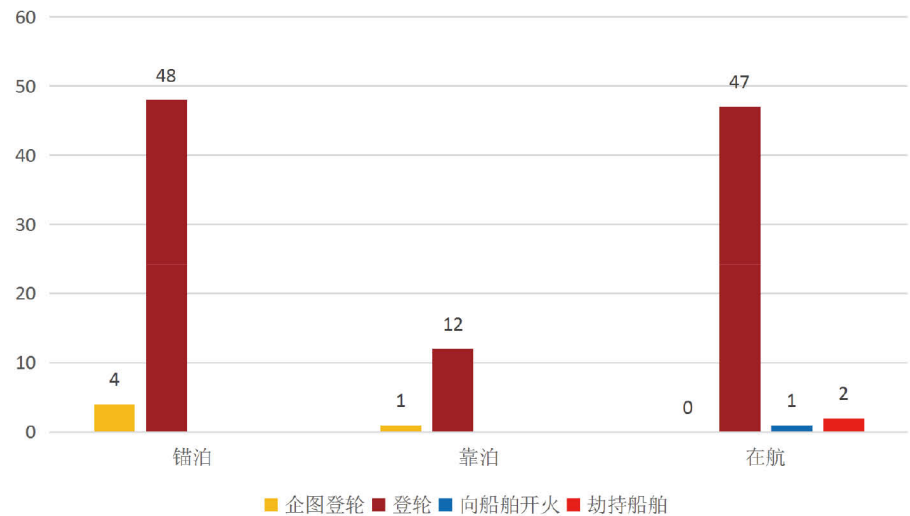
### 四、受袭击船舶动态

锚泊和在航中的船舶，是最容易被海盗锁定的攻击目标，这是因为受袭船舶即使在锚地、航道以及公开水域发出警报，海事、海警和海军等救助资源也



需要一定的反应时间赶到现场。

2022 年度，在航船舶受到海盗袭击的 47 起事件中，最主要集中在新加坡海峡，共发生了 38 起，占比超过了 80%。这个数据确实让人大跌眼镜，新加坡海峡的海盗袭击事件从 2019 年开始突然猛增，而且近几年有愈发严重的趋势，多发小股海盗在夜间针对过往的船舶发动突然袭击，主要目标为拖轮和驳船。那



些干舷低、船速慢的散杂货，油轮也是其攻击目标。

在锚地袭击船舶最严重的是在秘鲁 Callao 港，在过去一年中，一共发生了 11 起针对锚泊船的海盗事件，另外还有一起是发生在 Callao 港 APM 码头。

在东南亚菲律宾的 Batangas、马来西亚的 Sabah 和印尼的 Belawan, Balikpapan, Panjang, Mapur Island 和 Jakarta 港口，也有海盗在锚地袭击船舶的事件发生。而在菲律宾的 Santos, Bantangas，马来西亚的 Sabah，印尼的 Belawan 还发生了船舶在港口靠泊期间被盗窃的事件，这些港口的安保情况值得船长和 SSO 密切关注。

印度及周边国家港口地区海盗在锚地袭击船舶最严重的是孟加拉国的 Chittagong 港，一共发生 4 起海盗袭击事件，甚至一次是袭击在码头停靠的船舶，在孟加拉国的 Mongla 港口外锚地也发生了两起盗窃行为，其中一起性质较为恶劣，18 名海盗手持长刀登上一锚泊散货船，偷走了船上的油漆、物料和备件，并劫持了一名甲板值班船员以要挟船长

交赎金救人。此外，印度分别在 Kandla 锚地和 Haldia 码头也发生了针对船舶的盗窃行为。

非洲的加纳的 Takoradi 锚地也发生了 5 起海盗袭击事件。

### 五、海盗袭船武器使用

近年来，不仅海盗袭击船舶的整体数量在下降，海盗在袭击事件中所使用的暴力武器的数量也在下降。

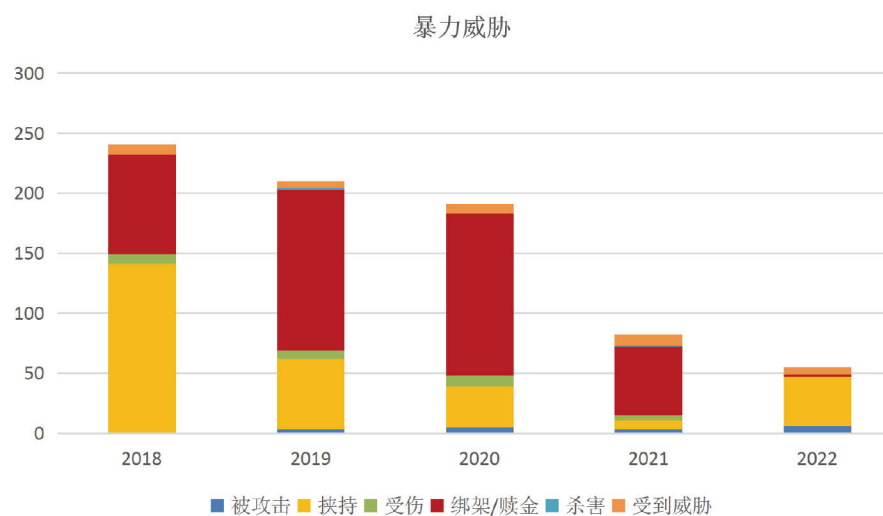
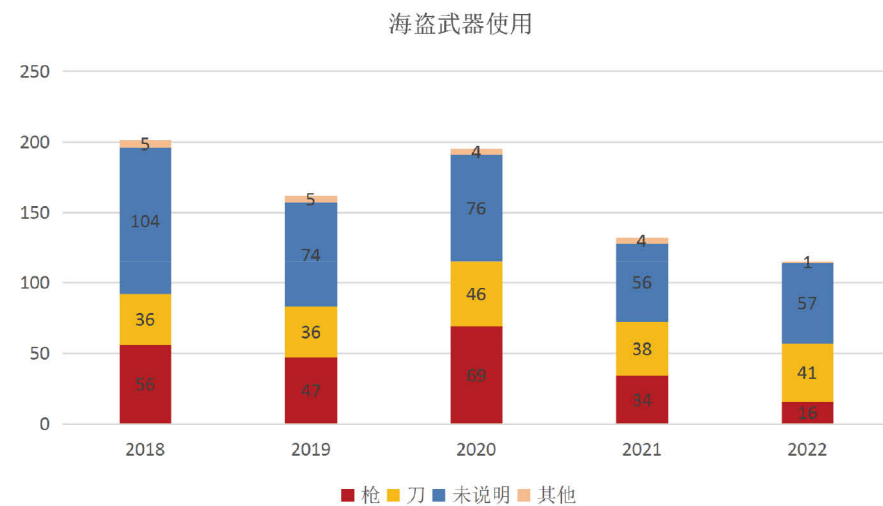
以使用枪支为例，从 2018 年至 2021 年，海盗持枪袭击船舶的事件平均占比约为 30%，而 2022 年同期，这一比例下降至 14%，仅在 16 起袭击事件中，海盗使用了枪械。其中：新加坡海峡 3 起，菲律宾 Roxas 附近水域 1 起，巴西的 Macapa 锚地 3 起，秘鲁 Callao 锚地 1 起，海地的 Lafiteau 港 1 起，墨西哥的 Dos Bocas 港 1 起，赤道几内亚在 Bioko 岛和 Bata 附近各 1 起，加纳 1 起，象牙海岸的 Abidjan 港 2 起，塞拉利昂的 Turtle Islands 1 起。

当然这一数据并不是十分全面和精准的，因为报告中另有 57 起报告未指明海盗是否使用了武器或使用了何种武器。

### 六、船员遭受的暴力威胁

对比前几年，在 2022 年的海盗袭击事件中，没有船员伤亡的事件报道。船员被绑架索要赎金的事件，在 2019 和 2020 年最为猖獗，每年有超过一百三十多名船员被绑架并索要赎金。而 2022 年，绑架船员赎金案件仅发生 1 起，在赤道几内亚的 Bioko Island 东南 48 海里附近水域，九名海盗乘快艇上了一交通船，并绑架了两名船员。

但不可忽视的是，船员的生命仍然会受到海盗的威胁，在 2022 年的海盗事件中，仍有 41 名船员在海盗登轮后被挟



持，海盗以此来要挟进行盗窃行为和控制在航船舶。

### 七、防海盗建议

尽管近年来海盗袭船的事件呈整体下降趋势，但 IMB 仍然鼓励和警示船舶应遵守“防海盗最佳管理措施”（BMP 5 & BMP WA），并始终保持谨慎驾驶和认

真瞭望。船舶雇佣私人武装护卫也是防海盗中值得推荐的好办法，但要注意私人武装护卫的合法资质和遵守沿岸国的法律规定。同时，IMB 也鼓励船长和船员积极报告船舶所遭受的任何海盗袭击事件，只有让这些非法事件曝光，才能引起业界更多的关注，从而为减少和消除海盗威胁做更多的努力。



## 船长报关小失误，达喀尔海关大罚款

作者：防损部 王 勇

### 摘要

为避免利用船舶作为载体进行走私活动和从事非法贸易，全球几乎每个沿海国的海关当局都会规定，船舶到港前

要向海关当局进行船上货物及船舶物品的申报。据保赔协会案例统计，近十年来，一直不断有船舶在塞内加尔遭受到海关罚款的行政处罚，特别是在达喀尔港。当船舶的报关单与实际数量存在差异时，

或者货物溢卸或短量时，就会被处以罚款。随着塞内加尔海关当局在船上进行彻底检查，塞内加尔的海关的行政处罚款越发严格。因此，前往塞内加尔的船舶一定要充分了解海关规定，高度重视海



关罚款问题的严重性，保证船舶海关申报单的精准性，避免船舶及船员遭受处罚。

## 一、近年来典型处罚案例

通代 BUDD2019 年报告，一散货船在达喀尔卸货，船舶水尺数量比提单数量多 54.5 吨，岸上数据比提单数量少 36.36 吨。最终海关以其认可的检验师的数据为准，对船舶实施扣留，并处以约一万欧元的罚款，最终在收到理赔协会通代的承诺担保后，准许船舶开航，罚款的具体金额后续协会通代与海关进行了进一步协商。

通代 TCI2019 年 10 月报告，塞内加尔海关再次强调对船舶的申报错误不能容忍，并大幅增加罚款水平。一船舶仅因货物舱单申报错误而被处以 233 万欧元的罚款，最终在各方的协调下，海关同意将罚金降低至 30 万欧元。

2021 年 12 月，理赔协会获悉，一船由于润滑油和固定灭火 CO2 的数量申报不当，导致船舶被扣留，并且海关开出了 25 万美元的罚单，最终在理赔协会通代的协调下，船东支付了 13 万美元的罚款，船舶才被准予放行。

2022 年 11 月，理赔协会获悉，某轮船长在抵港 9 天前提交了海关申报声明。当地代理回复他们将审查信息并回复，但是船长并没有收到任何反馈，也没有向代理再次确认。当船舶抵达达喀尔后，海关上船检查并要求在海关官员下船前提供一份过境货物舱单。在随后的检查中，该船因未申报过境货物舱单、错误申报到港货物舱单数量和错误申报燃油数量而被罚款，罚款总额超过 300 万美元。

## 二、船舶错误申报的处罚

塞内加尔海关当局有一份海关申报清单，根据塞内加尔《海关法》第 74 条，要求船舶对货物（无论是进口货物还是过境货物）以及船舶用品（包括船舶和个人）进行正确申报。当船舶到港后，海关官员会登轮对船长的海关申报单进行现场核查，如果发现船舶申报的货物、物料、备件、燃料等的申报数量与船上实际数量不符，即便是很小的误差或者是漏报，都将处以高额罚款，罚款金额甚至可以高达未申报物品价值的四倍，并且在罚款未缴纳或者未收到海关认可的承诺前，船舶还将被扣留，不允许离港。

此外，从 2017 年开始，塞内加尔海关当局还将船上的固定式二氧化碳灭火

剂、泡沫及其他灭火器的数量和滑油的量，包括甲板机舱设备中使用的滑油量也加入到船舶报关的检查之列，这在其他国家的海关报关操作中是很少见的，这也导致不少船舶因漏报和误报而遭受处罚。

## 三、货物短量、溢卸的处罚

依据塞内加尔《海关法》第 62、280、30、386、396、398 和 391 条，塞内加尔海关当局还会对袋装或散装谷物和其他散装货物的任何“溢卸”和“短量”处以罚款。海关会根据卸货作业完成后装卸工报告的最终数字来评估短缺和罚款，更为麻烦的是，有时候装卸工在卸货结束时向海关报告货量短缺，海关往往会直接向港务局发出船舶扣押令，并将其副本通知港口警察。令人遗憾的是，海关或港务局很少在第一时间主动向船东或其代理人或协会通代披露该文件，这也使得船东对船舶扣押问题的介入调查和后续处理处于一个被动的局面。

同样，在未与代理或通代直接协商之前，海关不会出具海关罚款的文件，初始罚款金额往往基于据称短交货物的海关市场价值。近年来，海关当局会指定其认可的当地检验公司来检查监督船舶的卸货作业，一旦产生短量，罚款数额可能非常巨大，一次罚款甚至可能超过 30 万欧元。

海关当局可以接受协会的担保（LOU），但只能是法语的措辞。通常要求在给定的期间内商定出担保金额，而且会对协会担保的常用措辞提出异议，特别是倾向于要求担保受塞内加尔法律管辖，塞内加尔法院具有管辖权。待海关收到担保或者罚没款项，海关会通知港务局放船，并抄送港口警察。如果船东和海关就有关罚款的讨论时间过长，港口警察经常威胁要没收船员护照。

## 四、船员非法交易的处罚

塞内加尔《海关法》对走私和贩卖违禁品的定义和解释非常宽泛，因此，船舶还应该特别注意在塞内加尔港口锚泊期间，有些当地小渔船会提出与商船进行物品交换，以一些海鲜或者鱼类换取船上的柴油、油漆等物品。船员可能会误以为船位距岸较远，港口当局不会发现。但在大多数情况下，当交易完成后，与商船完成交易的渔民会直接到海关办公室进行举报。海关随即对船舶开展走私调查，一旦此类交换行为被定性为走

私或触及未经许可的违禁品交易，不仅船舶将遭受行政处罚，船员还将面临刑事起诉。

## 五、海关要求的申报清单

根据塞内加尔前方通代理提供的参考信息，船长在进行海关申报前，应至少准备好下列文件清单，并保证清单所列数据的精准性，当然以下信息只作为一个参考，具体最新报关要求和材料，还以当地港口代理的信息为准。

1. 货物舱单（标明任何过境货物）
2. 提单
3. 船舶挂靠港口清单
4. 船员名单
5. 船员个人物品清单
6. 船长免税库清单
7. 船舶伙食清单
8. 油漆库存清单
9. 化学品库存清单
10. 灭火器库存清单
11. 泡沫库存清单
12. 固定式和便携式二氧化碳灭火器存量清单
13. 船舶燃油、柴油和轻质油的存量
14. 滑油存量（包括任何油舱、桶装、罐装、废油柜、集油槽和机器系统中使用的量，以及污油的存量）。

## 六、防损建议

根据航海实践经验以及塞内加尔前方通代的建议，请计划或正在前往塞内加尔港口的会员船舶参考以下谨慎做法：

1. 提前向船舶代理书面请求海关所有的最新要求，并在抵达港口前准备好海关申报单，如遇任何要求有疑问，切不可自行解读，请咨询代理确认澄清；
2. 彻底核查船上的所有物品及消耗品，确保燃料、物料、食品、油漆、文具、船员个人物品等均已准确地列入申报单中；
3. 将所有海关申报单保存在一个特定的文件中，在报送给海关官员前，由当地代理再次确认资料的完整性；
4. 要求船舶代理陪同海关官员一起登轮办理海关手续；
5. 严禁船员在锚地、靠泊及任何时间与任何外部人员进行任何物品及钱财交易行为；
6. 无论任何原因，在船舶靠泊时文件还没有准备好，则在代理登船后保持舷梯升起，直到完成所有的申报文件；
7. 船长和船员在任何情况下都不得

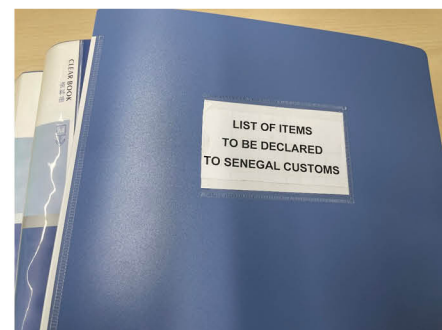
以非正式方式向海关官员支付现金解决问题，这可能被视为公开贿赂，并导致船长被监禁以及船舶被扣留；

8. 船长应谨慎在海关当局出具的任何文件上签字，尤其是一些法语的文件，除非船长完全理解文件上的内容；

9. 如果确实出现船舶被视为违反海关规定的情况，请船长和会员及时通知协会，协会也会及时协调当地通代，尽

早介入与当地海关友好协商，以免案件的行政化和复杂化；

10. 此外，据通代报告，达喀尔移民局也因海员的护照和服务簿记录不准确而处以罚款。这些罚款并不多见，罚款金额通常不超过 300 欧元。建议会员船舶提高警惕，确保海员的护照及海员证件在有效期内，上面的个人签名完整，船员的服务海员簿正确完整记录。



## 租约实践 BIMCO 适用于定期租船合同的 CII 运营条款

作者：香港公司 吴剑平

### 摘要

针对航运脱碳的大趋势，BIMCO 在 2021 年 12 月和 2022 年 5 月，先后发布了适用于定期租船合同的现有船舶能效指数 EEXI 过渡性条款和排放交易配额条款。随后，在今年 11 月 18 日如期发布了适用于定期租船合同的第三个碳排放条款，即航运界翘首以盼的碳排放强度指数 CII 运营条款。该条款的出台，将承租人拉入到履行碳排放合规的关键责任当中，将船东保证船舶适航和科学管理与租家保证高效运营绑定在一起。”笔者基于对 CII 的学习和理解，在下文中对该条款做简要分析和介绍，仅供会员参考。

### 一、IMO 气体减排初步战略

2015 年 12 月 12 日，197 个国家在第 21 届联合国气候变化大会上通过了《巴黎协定》。《巴黎协定》于 2016 年 11 月 4 日正式生效，成为继《京都议定书》后第二份具有法律约束力的气候协议。《巴黎协定》提供了持久的政策框架，确定了加强对气候变化所产生的威胁做出全球性回应，实现与前工业化时期相比，将全球温度升幅幅度控制在 2 摄氏度以内，并争取把温度升幅幅度限制在 1.5 摄氏度的核心目标。

国际海事组织为确保对气候变化问题作出应有贡献，在 2018 年通过了《IMO 船舶温室气体减排初步战略》。该政策框架设定了关键目标，包括：到 2050 年，从事国际航行的船舶年温室气体排放量与 2008 年水平相比减少至少一半。除此之外，在 21 世纪要努力尽快逐步实现船舶温室气体零排放。这一战略



还特别提及减少二氧化碳的排放，目标是到 2030 年将从事国际航行船舶的碳排放强度平均降低至少 40%，并力求 2050 年的碳排放强度比 2008 年的水平降低 70%。

为了实现这一战略目标，IMO 海洋环境保护委员会通过了《国际防止船舶污染公约》（MARPOL）附则 VI 的修正案。该修正案结合技术改造和操作方法来提高船舶的能源效率，分别引入现有船舶能效指数 EEXI 和碳排放强度指数 CII 两项短期措施。该修正案已经于 2022 年 11 月 1 日正式生效。

### 二、E&C 对船舶的技术要求

现有船舶能效指数 EEXI 适用于 400 总吨及以上的船舶，可以说是船舶能效设计指数 EEDI 的延伸。通过对现有船舶进行技术改造，使船舶实际所达到的 EEXI 指标低于 EEXI 的要求指标。EEXI 的要求指标几乎与 2023 年 EEDI 的要求指标相同，以此达到到现有船舶的设计能效可以与新船持平。

碳排放强度指数 CII 则适用 5000 总吨及以上国际航行船舶。在 2022 年年底之前，每艘船舶需要在船舶能效管理计划中制定 CII 达成计划。从 2023 年 1 月 1 日起，使用 IMO 的船舶燃油消耗数据收集和报告系统，收集每年的燃油消耗和航行距离的数据。从 2024 年 1 月 1 日起，计算并报告年度 CII 值，并据此进行评级。CII 等级按照优劣分为 A-E 五级。船舶至少需要达到中间级 C 级，若船舶评级为 E 级，或者船舶连续三年评级为 D 级，则需要在船舶能效管理计划中制定整改计划。所需的 CII 按照 CII 参考基线乘以每年规定的折减系数计算。2019 年到 2023 年的折减系数为每年 1%，所以 2023 年折减系数为 5%。而随后每年再加 2%，直至 2026 年的 11%。IMO 将在 2026 年 1 月 1 日前重新审视实施 EEXI 和 CII 的有效性，以便在需要之时做进一步的修正。

### 三、CII 营运条款下权利义务分配

CII 评级是对船舶上年度营运效率的评级。在定期租船合同下，租家决定船舶的营运，因此该 CII 运营条款设计，确认承租人履行碳排放合规的关键责任。但鉴于 CII 的复杂性，条款首先强调船东与租家要坦诚合作，除了分享能够提升船舶能效的发现和最佳实践外，还要每天收集、分享和报告能够帮助评