



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

thereof, in London unless another place is agreed in the Charter Party.”因此，本案的争议焦点之一是考虑到“or any subsequent modification thereof”，Congenbill 1994是否实际并入了YAR 2016 (YAR 2016是目前最新版本的YAR)？

原告律师援引了共损理算界的权威观点、BIMCO通函、有关共损的权威法律著作等，主张YAR 2016是一套全新的理算规则，并非对YAR 1994的amendment或者modification。但一审法院没有采纳其观点，认为YAR 2016是YAR 1994的modification，本案应按YAR 2016理算。理由包括：

1. 虽然YAR 1974存在修正案，但Congenbill 1994的措辞是“any subsequent modification”，一个理性人不会认为“any subsequent modification”仅限于YAR 1994的修正案；
2. 根据条文的一般文义足以认定YAR 2016是YAR 1994的modification，因为二者制定主体相同，用途相同，大部分条款也相同，只是YAR 2016引入了部分新的规则；
3. 该解释更有利于共损理算与时俱进；
4. 原告援引的所谓业界观点并不总能证明原告的主张，部分业界观点甚至可推导出与原告主张相矛盾的结论等。

三、案件对船东处理共损案件的启示

若船东希望适用YAR 1994，为避免前述纠纷/多种解释的可能，应采用更明确的措辞。在The “Star Antares”案中，法官便指出：若当事人希望适用YAR 1994，其应使用Congenbill 2007格式提单。相较于Congenbill 1994，Congenbill 2007规定：“General average shall be adjusted, stated and settled according to York-Antwerp Rules 1994, or any subsequent modification thereof(为便于比较，笔者添加了前述删减内容)，in London unless another place is agreed in the Charter Party”。若对理算规则约定不明，建议船东征求理算人/律师的建议，看可否与各分摊方事后协商达成一致，明确适用的理算规则，避免日后争议；在放货、就共损担保达成一致前，可能是船东促成各方就理算规则达成一致的良好时机。

对于共损，有的船东可能存在误解，误以为在理算人出具理算报告后，就可以根据理算报告分别向自己的船舶险保险人和保赔险保险人理赔。实际上，理算报告计算的是船东、货方和其他方（通常为期租人）应分摊的金额，并非保赔险保险人应承担的金额。无论适用何种理算规则，在理算报告出具后，均建议船东请理算人敦促各分摊方尽快履行分摊共损的义务，因为不排除部分货物保险人/货主或其他分摊方在若干年后丧失分摊共损的财务实力。对于由此无法取得共损分摊款，一般认为不属于保赔险 cover 的风险。实务中，不乏船东通过理算人成功追回共损分摊款的例子，也存在部分分摊方迟迟不表态的情况（既不拒绝，也不同意分摊）。船东应请理算人要求其在限期内表态，并关注不同理算规则对诉讼时效的不同要求，在诉讼时效届满前采取妥当措施，保住时效。

若共损分摊方拒绝分摊，还应尽量要求其说明拒绝分摊的理由。实务中不乏分摊方借故不分摊，或借故尝试少分摊或者对其能拒绝分摊的金额存在过高、乃至错误的预期。换言之，其拒绝分摊的理由最终能否得到法院或仲裁庭的支持不无疑问。在此情形下，一般建议船东委请有处理相关争议经验的律师分析前述拒推理由能否得到法院或仲裁庭的认可，综合考虑决定是否投入更多的费用通过诉讼或仲裁执行共损担保。在此阶段，保赔协会往往难以确认cover相关费用，因为拒绝分摊的理由能否得到法院或仲裁庭的支持，哪些拒绝分摊的理由能得到支持，均无定论；而保赔险一般仅承保会员仅因反运输合同而未能依法从货方或海上航程的其他方取得其本可有权索取的共同海损、特殊费用或救助费的分摊款…，至于因其他原因，会员未能从货方或海上航程的其他方取得的共同海损的分摊款，不在保赔险 cover范围内，对应的费用也不在保赔险 cover范围内。尽管如此，在会员向相关方的追偿的过程中，保赔协会可应会员具体请求，提供建议和协助。



中国船东互保协会
China Shipowners Mutual Assurance Association

2023年12月 总第24期

防损通讯

Loss Prevention Bulletin

中国船东互保协会防损部编



菲律宾船员伤亡索赔的应对

作者：理赔二部 郑宇辉

摘要

相较于国内船员，国内船东对外籍船员的伤病亡补偿问题往往不是很熟悉，发生事故后应如何处理，在处理过程中应注意什么问题，如何避免纠纷，遇到仲裁和诉讼又应如何处理，这些是在雇佣外籍船员前船东不得不思考的问题。国内船东目前雇佣的外籍船员以菲律宾、越南、缅甸籍居多。据不完全统计，涉及菲律宾船员的仲裁/诉讼居多。本文将简要介绍船东对菲律宾船员

伤病亡的责任以及在处理相关索赔时应注意的问题，以期协助船东公平合理地处理菲律宾船员的伤病亡索赔。

◆ 一、SEC 下的权益概述

根据协会菲律宾通代提供信息称，所有服务于国际航线的菲律宾船员均享有菲律宾海外就业管理局（POEA）的标准雇佣协议（SEC）项下的权益，其大致包括：

项目	权益
医疗	直至康复或被认定为残疾
病薪	以基薪进行计算，最长不超 120 天
残疾补偿	残疾分 1 ~ 14 级，最高赔偿 6 万美元
死亡补偿	5 万美元
被抚养子女	7000 美元 / 人，以 4 人为限，且年龄须少于 21 岁
丧葬费	1000 美元

参考上述表格，从表面上看船东对菲律宾船员伤病亡的赔偿责任不算复杂，但在实际事故处理中仍有不少值得注意的问题。

◆ 二、疾病或受伤须与工作相关才能依据 SEC 提赔

尽管如此，菲律宾船员仍较易满足该提赔条件。SEC 不仅罗列常见的工伤情形和对应的伤残等级，在 Section 32A 中还罗列了与工作有关的疾病，并在 Section 20.A.4 进一步规定，某项疾病若未列在 Section 32A，也将被视为与工作相关，除非船东能提出相反的证明。因此，实践中某些看似与工作无关的疾病，若船东不能提出相反的证明，也可能被视为与工作有关的疾病，进而须承担赔偿责任。因此，及时准确的事故调查就显得尤为重要了。在船员遣返后，应及时安排船员到公司指定的医院进行诊断治疗，查明船员的伤病是否与工作相关，确保船员能取得有效的治疗，并早日康复。

◆ 三、医疗期与完全残疾（120/240 天规则）

菲律宾船员的伤残补偿金与伤残等级挂钩，不同等级对应不同的系数。例如，7 级伤残对应的系数是 41.8%，则伤残赔偿金额为： $50000 \times 41.8\% = 20900$ US\$，详见下表：

SCHEDULE OF DISABILITY ALLOWANCES			
IMPEDIMENT GRAD		IMPEDIMENT	
1	US\$ 50,000	X	120.00%
2	"	X	88.81%
3	"	X	78.36%
4	"	X	68.66%
5	"	X	58.96%
6	"	X	50.00%

SCHEDULE OF DISABILITY ALLOWANCES			
7	"	X	41.80%
8	"	X	33.59%
9	"	X	26.12%
10	"	X	20.15%
11	"	X	14.93%
12	"	X	10.45%
13	"	X	6.72%
14	"	X	3.74%

To be paid in Philippine Currency equivalent at the exchange rate prevailing during the time of payment.

虽然 SEC Section 20.A.6 规定残疾等级与治疗期无关，但早期的部分判例认为应适用“Philippine Labor Code”，若暂时的残疾持续 120 天仍未康复，船员将被视为已完全残疾，则不考虑 SEC Section 20.A.6 的规定，也不考虑船员的实际康复情况。理论上，哪怕船员在第 121 天康复，也会被视为已完全残疾，有权取得 6 万美元的补偿。菲律宾最高法院对此予以纠正，认为治疗已超过 120 天但因需要进一步治疗、而没有定残或宣告康复的，治疗可以延长到最多 240 天。在这 240 天内，船员可在任何时候定残或宣告已康复。在 2013 年，菲律宾最高院进一步明确，在适用 2010 年前的 POEA SEC 的情况下，船员无法工作超过 120 天，将被视为永久残疾、无法胜任原来的工作，除非公司的医生认为船员需要进一步治疗。在作出进一步治疗的通知后，定残时间将被延长到最多 240 天。

在此规则下，难免部分船员会利用规则的漏洞，尽量推迟定残时间，甚至拖过 240 天，以期获取最高额的伤残补偿。因此，及时向协会报案，密切关注船员的治疗、康复进展，适时评定伤残等级，就显得尤为重要；若船员的治疗期预计将超过 120 天的，也应及时作出延长治疗期的通知，并注明合理的理由，否则船员仍可能索赔最高额的伤残补偿。

伤残等级，原则上由公司指定的医生判定，若船员自行雇佣的医生不认同该定残结论，可与雇主共同委请第三位医生进行定残。该医生的定残结论为最终结论，对双方均有约束力(SEC Section 20.A.3)。

◆ 四、CBA 和 SEC 项下最有利的提赔

实践中，不少船东还选择适用《船员集体协议》（简称 CBA）。在此情况下，菲律宾船员可选择 CBA 和 SEC 中最有利的标准进行提赔。例如，若 CBA 规定了高额的死亡赔偿，但没有规定丧葬费，则船员家属可以选择同时适用 CBA 项下的死亡赔偿和 SEC 项下的丧葬费；又例如，CBA 往往规定了更高的残疾补偿金，但只适用工伤情形，不适用于航病或需要满足特定条件才能适用航病。在患病的情况下，菲律宾船员大多会选择依 SEC 主张残疾补偿金；但也有部分菲律宾船员，可能在当地律师的怂恿下，主张 CBA 项下的更高的残疾补偿金（尽管 CBA 根本不适用）。在合同措辞模糊、存在数种解释的情况下，当地司法机构倾向作出有利船员的解释。因此，清晰明确的合同措辞就至关重要了，建议对合同中的关键用词给予定义。



◆ 五、菲律宾船员索赔的司法解决路径

出于保护劳工的政策，菲律宾船员在当地起诉的成本非常低，再加之当地律师的怂恿，风险代理的盛行，滥诉的问题仍屡见不鲜。

若船东对船员的责任不受 CBA 调整，菲律宾船员须向国家劳动管系委员会（NLRC）提起诉请。仲裁员将组织双方进行强制调解，若双方无法达成和解，仲裁员将作出裁决。任何一方不服仲裁员的裁决，可上诉至 NLRC Commission（简称 Commissioners）。由于仲裁员与 Commissioners 均受雇于 NLRC，实践中 Commissioners 很少更改仲裁员的裁决。若

一方仍不服 Commissioners 的裁决，还可以进一步上诉至上院，乃至最高院。尽管船东有继续上诉至法院的权利，但 Commissioners 的裁决已是可执行的裁决；除非船东取得禁令（实践中很难取得），否则船员便可以执行船员外派公司 / 船东 / 协会的担保。后续哪怕最高院改判、作出有利船东的判决，船东往往也很难从船员追回多付的补偿款。虽然单个案子下，船东无法追回的多付的补偿款可能只是数万美元，但累积起来也是个不小的数字。据悉，目前约有 4 千万美元的补偿款（因法院改判，船员须退还船东）未退还船东 / 协会。

若船东对船员的责任受 CBA 调整，船员可选择向国家调解仲裁委员会（NCMB）提起诉请。据悉，相较于 NLRC，NCMB 更倾向作出有利船员的裁决。有行业从业者感叹：虽然表面上看，船东对菲律宾船员的责任、雇佣成本不高，但实际隐形成本不菲。

◆ 结语

在发生菲律宾船员伤病亡事故后，船东应及时向协会报案，以便协会委请通代协助处理，查明船东对船员的责任，以期按照当地的规则，给予菲律宾船员及时、充分、合理的补偿；在面对菲律宾船员仲裁时，应慎重对待，及时告知协会，协会一般可以委请律师协助会员抗辩、在合理范围内和解。就防损而言，为船员安排必要的就业前体检和对船员进行任用筛选不仅有利于从源头上减少事故，也有利于船员自身的利益，毕竟在海上工作不比在陆地工作，在突发疾病时，安排上岸治疗往往需要较长时间。



诚审密察，谨慎签订船舶清污协议

作者：力保海事 刘飞

摘要

船舶污染清除协议是船舶在国内沿海进港前或者港外装卸和过驳作业前，船东所必须签署的一份重要文件。不同于船东与清污单位在船舶污染事故发生后所签订的清污协议，本文所讨论的船舶污染清除协议来源于《船舶污染清除协议制度管理办法》（下称“管理办法”），是在船舶污染事故尚未发生时，为提高船舶污染事故应急处置能力，控制、减轻、消除船舶污染事故造成的海洋环境污染损害，要求船舶应当与相应资质的污染清除单位所签订的协议。对于协议的签署应非常慎重，船舶经营者须重点关注协议的签订文本、清污费率标准、清污单位的资质、能力、信誉等信息。

一、船舶污染清除协议的签订

协议的签订主体是船舶经营人（船舶所有人、船舶管理人或者水路运输许可证书上所载的经营人），也可自行或者授权船长、船舶代理人、其他法人或自然人与船舶污染清除单位签订船舶污染清除协议。协议的签订对象是根据管理办法第九条、第十条、第十一条的规定所确定的不同船舶类型对应不同等级的船舶污染清除单位签订，同时第十二条规定了特定的少数情形下可不签订。协议的签订时间是在船舶进港前或者港外装卸、过驳作业

前。海事管理机构按照《海事行政检查规定》等规定，对船舶污染清除协议签订、履行情况实施监督检查，依法对违法行为予以行政处罚。很多海事局将船舶污染清除协议的签订作为进港审批许可的前置条件之一；未按照规定签订污染清除作业协议的，海事部门会对经营人处以 1 万元以上 5 万元以下的罚款。

二、船舶污染清除协议的履行

船舶污染清除协议签订后，船舶经营人将需要根据附录二（1）船舶污染清除协议费用的规定，支付船舶污染清除协议费用，

用于应急防备的合理支出。船舶进港或港外装卸、过驳作业时，清污单位应当按照履行应急值守义务。一旦协议的船舶发生污染事故，船舶及其经营人、船舶污染清除单位应当按照船舶污染清除协议，及时采取污染控制和清除措施，并根据附录二（2）中的船舶污染清除费率并结合合理的作业时间计算清污费用。

三、船舶污染清除协议的注意事项

它山之石可以攻玉，在一起污染案例中，某轮在港区加油期间发生溢油事故，船舶污染清除协议单位参与清污行动，主张高达数百万人民币的清污费用并滞留了船舶。回顾整个事故发生，船舶污染清除协议条款的漏洞较多，包括应急反应费率、清污费用争议解决机制等缺失。同时，由于清污公司过度清污以及坐地起价，导致船东被迫签署“城下之盟”，只能赔款结案。

1. 协议版本的选择

目前国际保赔协会推荐的船舶污染清除协议版本是2014年的修订版本（IG Sample Agreement dated 20 November 2014），这个版本已被大部分清污公司所接受，但是仍有一部分的清污公司未采用。应注意审核所采用的船舶污染清除协议版本是否正确，对于与推荐版本不同的协议版本或条款修订，应报备给保赔协会。

2. 清污费率的合理性

对于协议中的附件二（2）“船舶污染清除费费率”涉及到两个问题，一方面需要船舶经营人判断是否正确地将船舶污染清除费费率并入协议中，避免缺失的情况。船东签署的船舶污染清除协议附件中如果没有约定合适的“应急反应费率”，可能导致事故发生后，清污单位容易“坐地起价”；另一方面，



对于费率也应特别注意审核是否是合理的费率标准，对于较大港口存在国际油轮船东防污染联合会（ITOPF）审核认可过的船舶污染清除费费率。船舶经营人应优先与费率被ITOPF认可的清污公司签署相关船舶污染清除协议，如果在某个港口，所有清污公司的清污费率都未被ITOPF所认可，建议船东考虑签署单航次的船舶污染清除协议，而并非是年度协议。

3. 清污单位的选择

《船舶污染清除协议制度管理办法》对于不同船舶类型，有签订协议的清污单位的资质要求，船东既要在资质要求方面满足规定，同时，各清污单位的商业信誉及实际能力也有所不同，应当考虑选择具有良好信誉及清污能力的清污单位。因此，在清污单位的选择上，应注意仔细甄别和筛选，关注其资质情况、信誉、能力等信息，后续相关清污费用的产生才可能既合规又合理。

清污单位 船舶类型	四级以上	三级以上	二级以上	一级
载运散装油类货物的船舶	600总吨以下仅在港区水域航行或作业的船舶	600总吨以上2000总吨以下仅在港区水域航行或作业的船舶	2000总吨以上1万总吨以下仅在港区水域航行或作业的船舶，以及1万总吨以下进出港口、在距岸20海里内从事装卸或过驳作业的船舶	前三项以外的船舶
载运油类之外的其他散装液体污染危害性货物的船舶			1万总吨以下进出港口以及在距岸20海里内从事装卸、过驳作业的船舶	1万总吨以上进出港口以及在距岸20海里外的我国管辖水域内从事装卸、过驳作业的船舶
1万总吨以上的载运非散装液体污染危害性货物的船舶	2万总吨以下进出港口的船舶	2万总吨以上3万总吨以下进出港口的船舶	3万总吨以上5万总吨以下进出港口，或者在距岸20海里内从事装卸、过驳作业的船舶	5万总吨以上进出港口，或者在距岸20海里外的我国管辖水域内从事装卸、过驳作业的船舶

四、结束语

在船舶未实际发生污染事故时，对于船舶污染清除协议的签订，以往更多的是考虑满足船舶进港要求即可，而对于协议的版本、相关条款、清污费率、清污单位的信誉和资质等因素

可能并非太多关注。但是一旦船舶发生溢油污染事故，对于不正确的船舶污染清除协议版本、缺失的船舶清污费费率或不合理的船舶清污费费率，资质或信誉不良的清污单位，船东的风险是巨大的。不仅是可能造成非常高昂的清污费用，甚至可能是会影响到保险理赔，因此，签署船舶清污协议应仔细审查，慎之又慎。



船东接受保函的风险控制建议

作者：理赔二部 严莉芳

摘要

保函作为国际贸易和国际海运业务中搁置分歧与争议，以及提升效率的重要手段，在国际海运实务中应用广泛。通常情况下是船东接受由托运人/收货人/承租人等各方提供的保函，为对方提供商业便利，采取某些违反提单/合同义务而增加自身额外风险（非协会承保风险）的行动，比较常见的有清洁提单保函、电放保函、无单放货保函等。如果保函出具方履行保函义务，船东不会遭受损失，即使在遭受损失后也可以取得保函出具方的补偿。然而，通过近年来协会调查及收集的案例发现，一些保函出具人不仅不履行保函项下义务，反而在船东诉诸法律时，百般狡辩，甚至否认其为保函出具人。此类有违诚信原则的行为往往导致船东在为保函出具方提供商业便利后，不仅得不到及时补偿，反而还要花费大量时间和法律费用进行追索，甚至面临败诉的判决。单因保函出具方的身份识别问题，船东在追偿时就数次面临阻碍，且此类追偿受阻情况一直持续发生。本文就船东接受保函应采取的谨慎提出建议，为船东控制风险尽绵薄之力。

一、履行保函的风险：案例揭示保函出具方的常见陷阱

案例一：案涉货物托运人为申请电放，向承运人出具加盖印章的电放保函，承运人凭保函起诉托运人，要求其承担目的港无人提货产生的各项费用。托运人辩称保函上加盖的为中英文印章，与其所真实拥有的中文公章不一致。法院认为电放保函中托运人的印章与庭审中其提供的印章不一致，且报关单中载明的境内发货人也非该公司，驳回了承运人对托运人的全部诉讼。（青岛海事法院（2020）鲁72民初1451号）

案例二：A公司向船东出具了无单放货保函，其后A公司又起诉船东无单放货。船东向法院提交了案涉保函，保函上抬头为A公司英文名，保函上签章为“A公司”，签字人为“x建”。然而，A公司却辩称：1. 该保函非A公司签发，保函抬头下的地址和电话为上海A公司的（A公司系香港公司，上海A公司与香港A公司英文名称一致）；2. 保函上要求签发保函的人提供授权文书，船东无法提供授权文书，该保函未获A公司授权；3. 上海A公司的负责人为“x健”，而非“x建”。虽然该案中A公司因未能证明其遭受的损失与船东无单放货之间的因果关系，法院驳回了其对船东的诉讼，但可以看出船东接收的这张保函真可谓是“陷阱重重”。（上海海事法院（2013）沪法商初字第1177号）

案例三：船东将船舶航次租给承租人运营，承租人装了一票无缝钢管从上海运往土耳其。钢管装船前有锈蚀，承租人请求船东签发清洁提单。船东接受了承租人与托运人共同出具的保函并签发了清洁提单。卸货港收货人就钢管锈蚀提出索赔，船东在赔付后向承租人追偿。承租人迟迟不履行保函义务，船东无奈只好对承租人提起香港仲裁。仲裁中，承租人不仅否认责任，还否认该保函为其与托运人联合出具，主张保函抬头是托运人，其盖章仅是确认保函出具人为托运人，并无出具保函意图。实际上，船东与托运人没任何联系，在承租人第一次仅提供托运人签发保函时曾拒绝签发清洁提单，并要求承租人共同出具/签署保函。随后承租人在托运人保函上加盖公章，将保函电子版重新命名为“承租人保函”并以电子邮件方式发送

给船东。本案中，仲裁庭虽然没有支持承租人的抗辩，但因承租人是一皮包公司，仲裁裁决也没能得到有效执行，船东最终承担了“追偿不能”的后果。（香港仲裁案（2020））

二、接受保函的风险：作为船东自身的风险

作为船东，接受保函而从事了某些特定行为后，遭受索赔的风险会大大提高。由于保函只在保证人和受益人之间有效，并不能对抗第三人，当出现提单收货人根据清洁提单要求船东赔偿货损、提单收货人根据正本提单要求船东承担无单放货责任等情况时，船东依提单法律关系须赔偿权益相对方，将本属于保函出具方应承受的风险转移到自身。

因这些风险不属于保赔协会所承保的风险，如果保函出具方不主动赔偿相应损失，船东为维护自己的合法权益，通常会采取法律途径要求其承担责任以避免独自为该风险买单。然而，通过本文所列举的、以及协会近年来收集和处理过的案例来看，保函出具方会从证据的真实性、合法性、关联性等方面质疑船东提交给法庭/仲裁庭的保函，并使出浑身解数逃避保函项下的合同义务。

如果船东不能提供充分的证据佐证保函的效力，法院/仲裁庭很可能会对保函不予认定，从而驳回船东的诉讼。即便法院/仲裁庭支持了船东的请求，也可能因为保函出具方无资产可供执行，导致船东的胜诉判决最终难以获得执行。

三、协会相关建议

当会员因接受保函而先行对第三人承担了风险和责任，却又无法从保函出具方处获偿时，会员的损失就实际产生了。协会建议船东在接受保函时从以下方面控制风险：

1. 核实保函出具方注册及资信状况

海运实践中，有些公司可能只是为特定目的而成立的皮包公司，没有实质性的资产，其所出具的保函的可执行性较差。因此，船东在接受保函前，首先需要了解并评估保函出具人的资信情况。在中国注册的公司，均可在国家企业信用信息公示

系统 www.gsxt.gov.cn 中查询到该公司的公示企业登记信息，可以通过公司成立年限、实缴出资情况、董监高变更频率等初步判断该公司的资信状况。如果是境外公司，建议船东要求该出具人提供公司注册文书等文件，以便核实该公司的真实注册情况及资信情况。当然，在与对方尚未达成合作，尚不方便要求对方提供公司内部文件的情况下，也可以通过各国工商网站的信息简单评估该公司的资信，如：

(1) 香港公司 <http://www.icris.cr.gov.hk/csci/>

进入香港公司注册处综合咨询系统的网上查册中心 <http://www.icris.cr.gov.hk/csci/>，可以作为无账户使用者进行登记注册，进入查阅界面，选择要查询的信息，例如公司名称、公司资料、董事索引等，输入公司编号或公司名称（中英文均可）进行搜索，部分项目如查询公司股东、董事的具体信息需要付费。

(2) 新加坡公司 <https://www.acra.gov.sg/>

进入 ACRA（新加坡的会计和企业监管局）的网站 <https://www.acra.gov.sg/>，点选 BizFile > Buy Business Information 后，输入公司名称进行搜索，找到目标公司后，点击右边的 Business Profile（包括董事股东在内的最新企业信息都会显示在 Business Profile 中），确认无误就可以付费获得相关信息。

(3) 德国公司 <https://www.unternehmensregister.de>

通过访问 <https://www.unternehmensregister.de>，可以调取德国公司的工商登记册，获知企业的注册资金、注册地址、成立日期、总经理、经营范围、以及企业过往变更记录等公开信息，部分内容如股东信息等需要付费查询。

(4) 英国公司 <http://wck2.companieshouse.gov.uk>

登录英国工商局的网站 <http://wck2.companieshouse.gov.uk>，输入您要查找的公司名进行搜索，然后点击突出显示的公司注册号码，可以看到公司的详细信息，包括：公司名字和注册地址、公司的注册号码、公司状态、成立时间、公司类型、公司营业性质、报税日期、年审日期等。

(5) 英国 BVI 公司 <https://www.bvifsc.vg/certificate-validation>

BVI 公司具有很强的保密性，除非该公司公开其登记册（很少发生），公众较难获取 BVI 公司的相关信息。自新修订的《BVI 公司法》于 2023 年 1 月 1 日生效后，网上 VIRGIN 系统将开放 BVI 公司的现任董事姓名给注册用户查阅。建议要求 BVI 公司提供公司注册证明 CERTIFICATE OF INCORPORATION，根据注册证明中的证书编号，可以到英属维尔京群岛金融服务管理局网站的网上 VIRGIN 系统 <https://www.bvifsc.vg/certificate-validation>



validation 进行查询核验，并可在该系统中查询 BVI 公司的现任董事姓名信息。

若保函出具方的资信状况欠佳或存疑，船东可以拒绝接受保函，或是要求对方提供具有实际偿付能力的母公司或者其他主体出具的保函。

航运实务中，很多境外注册公司多为空壳公司，有些船东、承租人、船舶管理公司在不同的国家或地点注册名字相同或相近的公司（例如两个 ABC 公司，一个为香港公司，一个为 BVI 公司），船东如果不仔细辨认，可能会弄错主体。另外境外公司出具的保函后续追索执行的难度较大，建议船东在接受境外公司出具的保函时，要求该公司实际控制人或股东或董事就相关担保事宜，承担连带责任并提供相应的身份证复印件等资料。

2. 确保保函签字人是否得到充分授权签署保函。

正常情况下，中国公司的法定代表人有权代表公司签署保函。英国、新加坡等适用普通法系国家地区的公司，没有“法定代表人”的概念，保函可能需要董事会或公司股东的授权，单个董事（即使是董事长）也不一定有单独代表和约束公司的权利。船东在接收境外公司出具的保函时，最好要求由该公司的董事会出具决议授权相关人员进行签署，即便签署文件的就是公司董事，也须要求其提供公司章程以核实其是否有权代表公司签字。

3. 核查保函上的盖章是否合法有效。

在我国，根据《国务院关于国家行政机关和企业事业单位社会团体印章管理的规定》，各企事业单位的公章刻制应符合企业注册登记、公安机构的相关管理规定，且在刻制完成后应在市场监督管理局备案。建议船东要求保函出具方在保函上加盖经过备案的公章，并注意该公章是否符合我国公司印章的常见制式要求。公司为企业单位，有限责任公司、股份有限公司公章应为圆形公章，直径小于 4.5CM，通常为 4.2CM，中央刊五角星，五角星外刊单位中文名称；中外合资、外商独资经营企业的公章通常为横径 4.5CM、竖径 3.0CM 椭圆形。香港、台湾公司通常会使用小圆章作为其印章，即双边加内圈，外圈为公司英文名称，内圈为公司中文名称，加米字号，颜色多为蓝色及紫色。新加坡公司通常也会使用直径为 24MM 或 26MM 的圆形印章，双边加内圈，外圈为公司英文名称，内圈为 Singapore 或公司中文名称，加小五角星（区别于香港公司的米字号），颜色多为蓝色及紫色。境外公司通常还会使用长条形签字章，此时需要核实公司的名称全称以及具体签字人的身份及相应授权。当保函出具方为境外公司加盖英文印章时，船东须仔细核实保函抬头、保函落款及印章上的英文名称是否一致。曾有协会船东接收租家（国内公司）提供的保函，保函抬头的公司名称后缀为“Co., Ltd.”，落款处加盖的并非国内公章，而是长条形签名印章，且公司名称后缀为“LIMITED”。当协会船东向保函出具方索赔时，其却辩称保函上加盖的非其公司的印章，拒绝承担责任，后经核实保函上的印章显示的公司，实际上是该公司实际控制人在香港注册的公司，名称极其近似，实为两个公司主体。

4. 留存保函正本

在一些情况下，为了提高效率，船东可能会接受保函出具方通过电子邮件发送的保函。然而，电子邮件作为电子数据存在被篡改的可能，且当邮箱容量受限时出现删减邮件的情况，而举证环节，法院往往会要求举证方当庭在计算机上登录邮箱并打开邮件，以核实邮件内容的真实性。如果相关邮件不慎被删除或接受保函的邮箱已无法登录，只能提交储存在本地的 *.Eml 文件或者邮件的截屏，在对方不认可邮件的真实性的情

况下，法院难以采纳该邮件作为定案依据，相关保函的效力可能不会被认可。因此，我们强烈建议船东要求保函出具方将纸质版保函邮寄至船东公司，留存好保函正本和相应的邮寄面单（要求对方从公司地址寄出）。同时，船东也须保存好相关电子邮件的原始载体，在重要员工离职后，可以通过修改邮箱密码及绑定的手机号收回对其邮箱的控制权。

5. 注意邮件及邮箱信息体现的主体身份识别。

海运实务中，包括保函在内的很多文件，均通过邮件进行沟通。在商务实践中，相对规范的公司都会要求业务人员使用公司名称作为邮箱后缀，但还有很多的业务人员仍然在使用的 gmail, hotmail, 126, 163 等公共邮箱后缀。此种情况下，仅从邮箱地址无法识别其身份，而当邮件落款也语焉不详时，我们更需要在邮件往来中说明各方所代表的主体信息、经办人名字和身份、往来磋商的具体事由，将这些事实固定下来，以避免日后争议时连责任主体都无法明确。

我们曾经遇到过类似案例，对方业务人员的邮件邮箱后缀为“@abc-carrier.com.cn”，邮件中的附件是代表“ABC International shipping”发送的，邮件落款又是“As Agent of abc GLOBAL - Bimco Member”。实际上，邮箱地址、邮件落款及邮件文件所代表的主体是完全不同的三家公司：邮箱后缀

代表了国内 A 公司，发送邮件的具体事项是代表了香港 B 公司，而邮件落款代表的是香港 C 公司。尽管 A、B、C 三个公司系关联公司，但它们是完全不同的法律主体，各自承担相应法律责任、履行法律义务，会造成具体案件处理中身份识别的难题。

6. 获取保函出具方与下家之间的保函。

海运业务通常会涉及一系列相关方。承租人向船东提供保函之时也取得了承租人下家提供的背靠背的保函，承租人下家则取得货方提供的背靠背保函。我们建议船东要求保函出具人披露其与下家之间保函的签发情况，取得链条当事方出具的层层保函，特别是货方（包括托运人）签发的保函。这样，在承租人无力偿还债务的情况下，船东可以立即依据链条当事方出具的保函对其进行索赔，避免相关方履约能力不足及相关时效问题。

四、结束语

综上，我们建议船东在海运实务过程中，在接收相关方保函等重要文件时，心存警惕，对交易对方、保函出具方的公司注册情况、经办人员的身份情况进行详尽的核实，并就业务往来中的重要文件留存正本，防范风险，避免后续追索的困难。



从 The “Star Antares” 案谈船东对共同海损案件的处理

作者：理赔二部 郑宇辉

摘要

2023 年 11 月 10 日，英国法院在 The “Star Antares” [2023] EWHC 2784 案中首次回应了共同海损中的一个重大问题，Congenbill 1994 并入的是 1994 年《约克 - 安特卫普规则》（简称“YAR 1994”），抑或 2016 年《约克 - 安特卫普规则》（简称“YAR 2016”）。该案的一审判决颠覆了 Congenbill 1994 并入的是 YAR 1994 的传统观点，认定该案应按 YAR 2016 理算。在按 YAR 1994 理算，且适用英国法的情况下，船东向货方要求分摊的时效可能长达 6 年，而按 YAR 2016 理算意味着更短的诉讼时效，这也敲醒了认为还来日方长的船东。为避免 The “Star Antares” 案的潜在影响，船东应进一步明确合同措辞、优化共同海损案件的处理策略和保险安排。

一、案件对船东处理共损案件有重要影响

上述问题之所以重大，是因为 Congenbill 1994 被广泛使用于杂货、粮食等干散货运输。而在该判决作出前，相当一部分共损理算人（简称理算人）认为，Congenbill 1994 没有并入 YAR 2016，并入的是 YAR 1994，而 The “Star Antares” 案否定了该观点。在理算报告中，理算人一般会先确定本次理算适用的规则。若理算人认定应适用 YAR 1994，且船东要求分摊共损之诉适用英国法，船东一般不会急于在理算报告作出 1 年之内向货方提起诉讼，因为 YAR 1994 没有类似 YAR 2016 诉讼时效的要求，即，船东向货方要求分摊共损的时效为 1 年，自理算报告作出之日起算，且不能晚于共同航程结束后 6 年。The “Star Antares” 案可能令部



分船东陷入错过诉讼时效的尴尬局面。The “Star Antares” 案虽只是英国法院的判决，但相当一部分国际运输适用英国法，对于从事国际运输的船东仍很有借鉴意义。

二、The “Star Antares” 案简介

本案原告承运人于 2021 年 9 月至 10 月期间，基于 Congenbill 1994 先后出具了 7 份提单。在前往第二卸港途中，Star Antares 轮疑似触碰了水下不明物体。原告随后于 2021 年 11 月 19 日宣布共同海损。本案被告是货物保险人，其为涉案货物提供了共损担保。双方就本案应适用的理算规则产生了争议，原告主张应按 YAR 1994 理算，被告主张 YAR 2016。Congenbill 1994 并入理算规则的措辞为：“General average shall be adjusted, stated and settled according to York-Antwerp Rules 1994, or any subsequent modification