



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

延伸讨论

1. 英国法下无单放货保函“收货人”的扩展

法院认为承运人对 A 进行的货物交付，可以认定是将货物交付给了 N 所出具保函项下正确的一方。因此 N 在其保函下有向船东 S 赔偿的义务，同样地，G 对 N 有赔偿义务。该案判决在“The Bremen Max”案之后进一步澄清了保赔协会标准无单放货保函格式下货物交付的问题，即就该保函措辞而言，保函中货物交付对象是特定的收货人或“可信任其为或其可代表该特定收货人”的一方。本案表明法院在判断根据保函规定应当交付货物的对象时，会考量并在有充分证据证明时认可商业实践的做法。这一判决对船东在根据无单放货保函主张其权利时是有利的。

2. 无单放货保函在我国法律下的效力

在本案判决中，英国高院支持了船东在无单放货保函下的追索权利，可见在英国法下，航运实践中常常应用的无单放货保函效力获得了法律上的明确认可。但是在我国尚未以明确立法的方式规定无单放货保函的效力。

我国最早有关无单放货做法的官方文件是 1983 年交通部、对外经贸部、国务院港口口岸工作领导小组发布的《关于海运进口货物凭正本提单交货的问题》。其中提到，“在肯定凭正本提单交货的前提下，允许以副本提单加保函或其他有效单据提货。”这部文件虽然不具有法律效力，但却为我国最早对海运中无单放货保函做法的态度。

我国法院处理的第一宗关于海运保函纠纷的案件是“柳林海”案，该案确立了海运保函的善意原则和相对性原则。该案涉及托运人应买方要求为给木薯干开仓通风而向承运人出具保函，木薯干到港后出现短重，承运人赔偿后向托运人索赔的问题。法院最终审理认为：“承托双方的行为均出于善意，符合民事法律的诚实信用原则，不具有对第三人欺诈的故意。被告以保函换取清洁提单，并不是为了隐瞒货物本身的某种缺陷，相反，是为克服客观条件的限制，同时避免货物发生霉变，承运人接受保函签发清洁提单，也无欺诈收货人的意图，只是为了解决由于货物重量产生的争议……本案被告作为保函的义务主体，是保函所产生的义务的承担者。有效保函只在双方当事人之间具有约束力，不能对抗任何第三方。”该案对我国法院有关海运保函效力的明确有着重要影响。

在该案的审理过程中，就保函效力问题请示了最高人民法院。最高院于 1988 年 10 月 4 日发布《关于保函是否具有法律效力问题的批复》，指出：“海上货物运输的托运人为换取清洁提单而向承运人出具的保函，对收货人不具有约束力。不论保函如何约定，都不影响收货人向承运人或托运人索赔；对托运人和承运人出于善意而由一方出具另一方接受的保函，双方均有履行之义务”。

我国《海商法》以及 2009 年 2 月 16 日通过的《最高人民法院关于审理无正本提单交付货物案件适用法律若干问题的规定》中都没有“保函”的概念。但根据实践中的做法以及相关案例判决，我国法院基本主张无单放货保函的善意原则和相对性原则，即保函不能对抗善意第三人，根据是否具有欺诈的目的，海运保函分为善意保函和恶意保函，只有善意保函具有法律效力，恶意保函无效。



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

2018年6月 总第3期

防损通讯

Loss Prevention Bulletin

中国船东互保协会防损部编



风险提示

“船长，请保存好你船的 VDR 数据”

摘要

在 2018 年 1 月发生的东海撞船事故中，上海打捞局 4 名勇士冒险登上“桑吉”轮并成功取下“黑匣子”的画面一度吸引了全球航运界的关注。“黑匣子”专业名称为船载航行数据记录仪 VDR (Voyage Data Recorder) 或简易船载航行数据记录仪 SVDR (Simplified Voyage Data Recorder)，主要用于事发后提取存储数据以还原事故过程，协助判定事故责任。但近年来协会处理及收集的案例发现，有多艘船舶发生事故后 VDR/SVDR 数据没有被及时保存或提取数据失败，从而导致船东在后续的索赔和抗辩中处于非常不利的地位。

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

案例列举

一货船在墨西哥湾触碰勘测船的光缆，几天后公司收到代理邮件后才获悉此事故，与船长核实后得知事发当时的 VDR 数据没有及时保存，早已被覆盖；

一集装箱船在码头遭遇恶劣天气被港方强制离港，此时有很多甲板上的集装箱未完成绑扎，在离港后导致其中部分集装箱落海，而船长当时并没有意识到这种事故需要保存 VDR 数据；

一油轮碰撞溢油事故中，由于船长忙于指挥船员控制溢油和对外报告，而忘记存储 VDR 数据，碰撞当时重要数据已被完全覆盖，这导致船东在后续的事故认定和船员刑事责任判定上处于非常不利的境地；

一大型集装箱船在搁浅后，虽然船长确认已经按程序保存了 SVDR 数据，但三天后岸上技术人员上船提取数据时发现事故当时的数据并没有被保存，而被完全覆盖；

另外，在协会的防损访船中，协会登轮人员也发现有些船舶在 VDR 设备附近并没有张贴 VDR 数据存储的提醒和操作方法，这些疏忽都可能导致关键性数据在事故后被覆盖。

综上，导致船舶 VDR 数据没有被保存或提取数据失败的原因主要有：

1. 船长和船员对船上 VDR/SVDR 设备不了解，数据存储的操作程序不熟悉；
2. 由于船长和船员在发生事故后的慌乱和疏忽，忘记及时保存数据；
3. 船长和船员不了解何种事故需要保存 VDR/SVDR 数据；
4. 船长和船员可能为了逃避责任而故意不保存对其不利的数据；
5. 除非发生事故，船员很少去保存和提取 VDR/SVDR 数据，导致系统发生故障如一些数据的丢失很难及时发现。

VDR / SVDR 配备要求

外接设备/信号	VDR MSC. 861(20)	SVDR MSC. 163(78)	VDR MSC.333(90)
日期和时间	强制	强制	强制
船位	强制	强制	强制
船速和船向	强制	强制	强制
驾驶台音频	强制	强制	强制（包含驾驶台两侧使用单独信道的音频）
VHF 通讯音频	强制	强制	强制
雷达	强制	强制（如无雷达输出可用 AIS 代替）	强制
AIS	可选		强制
测深仪	强制		强制
ECDIS	可选		强制（若为主要航行手段）
驾驶台主警报	强制		强制
操舵指令和响应	强制		强制
主机操作和指令(包含船侧推如安装)	强制		强制
船体开口状况	强制（如驾驶台要求显示）		强制（如驾驶台要求显示）
水密和防火门状况	强制（如驾驶台要求显示）		强制（如驾驶台要求显示）
加速度和船体应力	强制（如有）		强制（如有）
风向风速	强制（如有）		强制（如有）
横摇运动			强制（如有）
配置数据			强制
电子航海日志			强制（如有）

VDR MSC.861(20)	1. 2002年7月1日以后建造的所有客船和总吨大于3000的货船 2. 2002年7月1日及以前建造的所有客船 3. 固定式记录最少12小时
SVDR MSC.163(78)	1. 2002年7月1日及以前建造 2. 总吨大于3000的货船 3. 固定式或自浮式记录最少12小时
VDR&SVDR MSC.214(81)	1. 2008年6月1日及以后安装的设备 2. 应提供一个用于将数据下载到外接电脑上回放信息的接口 3. 配备下载和回放的软件
VDR MSC.333(90)	1. 2014年7月1日以后建造 2. 客船和总吨大于3000的货船 3. 固定式和自浮式记录最少48小时 4. 长期性记录最少30天/720小时

协会建议

1. 加强培训使船长和驾驶员熟悉本船 VDR/SVDR 设备，包括数据保存和读取的操作程序、设备最少存储时间、本船连接 VDR/SVDR 的设备和信息等；
2. 在安全管理体系的应急响应程序和应急演练里加入 VDR/SVDR 数据保存要求，并详细列明需要保存和读取数据的故事和险情，指导船长和船员正确操作；
3. VDR/SVDR 设备旁应张贴操作程序和事故后保存数据的提示；
4. 在进行 VDR/SVDR 年检时，建议要求技术人员对船长和船员进行培训，特别是数据存储和使用读取 / 下载软件的演示；
5. 发生事故后，公司应及时提醒船长保存数据。如确认船长不能完成数据的提取，应尽早安排岸上技术人员上船提取数据，避免数据的破坏或丢失；
6. 大部分船上安装的 VDR/SVDR 可能仅满足最基本的要求，会员船舶可以考虑对 VDR/SVDR 进行升级：
 - 扩展数据存储容量达到更长的储存时间；
 - 增加连接端口以连接更多的设备以获取更多的航行数据，如同时连接两部雷达；
 - 增加关键场所的麦克风，如增设驾驶台两翼麦克风；
7. 随着新的通讯技术的应用（如 VSAT）使通讯费用大幅下降，安装远程回放设备使技术管理公司能在办公室定期下载和回放 VDR/SVDR，既能保证数据及时备份，也可应用于管理船队的一个有效工具。



司法实践

中国法院审理散装大豆货物短量案件的探讨

摘要

本案是协会协助处理的一起非常特殊的大豆短量案件。在本案中，作为国内具有进出口商品检验资质的官方检验机构，对于进口货物货量的确定先后依据水尺计量和岸磅计重出具了两份不同数量的报告，从而导致船东和货物保险人依据不同的证据对交付货量产生争议，最终对簿公堂。

案情简介

某会员入会散货船于 2014 年 5 月在阿根廷装运 66,000 吨黄大豆回国，并于同年 7 月到达我国北方某港口卸货，当地 CIQ 做出的船舶水尺计重为 65,980 吨，比提单数量少了 20 吨，随后岸磅重量检验证书显示货量为 65,648.16 吨，比提单数量少了 351.84 吨。据此，货物保险人向被保险人赔付之后行使代位求偿权，在天津海事法院起诉船东，索赔货物短量损失共计人民币 568,988.62 元。鉴于 CIQ 先后出具了《水尺计算单》和《岸磅重量证书》两份报告，而两份报告所示的货物数量相差了 331.84 吨，船东认为应以《水尺计算单》所示的数量作为交货数量，而货物保险人则坚称以《岸磅重量证书》为准，双方在货物交付数量上产生争议，最终本案历经一审、二审直至最高院。

案情简介

在本案的一审和二审审理中，货物保险人提出的主要观点如下：
1. 船东提出的以水尺计量为计重标准仅有《水尺计算单》为证，并非官方出具的《水尺计重报告》，并且事后 CIQ 登轮检验人对此计量单申明并非其亲自签名，证据效力存疑。
2. 此案的检验机构 CIQ 通过岸磅计量的方式出具了《岸磅重量证书》，应以此作为计算重量的依据。

船东提出的抗辩主要有：

1. 岸磅计量超出了承运人的责任区间，对承运人不具有约束力，并且原告未能充分举证证明货物短少发生在承运人的责任区间内，应当承担举证不能的不利后果。
2. 对于收货人提出的岸磅计量结果，因为缺乏证据证明检验前对仪器的精准度进行核实，在计重过程中无跑车、



漏车的情况发生，并且在卸货港已经做了水尺检测，那么水尺的计量结果应是证明承运人交付货物重量最准确、最直接的证据。
一审、二审均驳回了原告的诉讼请求，原告申请了再审。最高人民法院主审法官前往事发地的 CIQ 进行调查，对当时出具《水尺计算单》的工作人员进行了询问，了解了事发当时案件的基本情况，并责令天津高院法官主持了双方的调解工作，并最后促使双方通过调解结案。

争议焦点

1. 涉案货物短量是否发生在承运人的责任期间内
我国《海商法》第四十六条规定了承运人的责任期间：“……承运人对非集装箱装运的货物的责任期间，是指从货物装上船时起至卸下船时止，货物处于承运人掌管之下的全部期间。在承运人的责任期间，货物发生灭失或者损坏，除本节另有规定外，承运人应当负赔偿责任。”
就如何理解以上条款，最高院法官认为，在认定承运人对于散杂货物的责任区间时，不仅需要考虑“从货物装上船时起到卸下船时止”，还需要考虑到“货物处于承运人掌管之下的全部区间”的法律规定。在很多情况下，

不能单纯考虑货物卸离船舶的事实便认为货物已经完成交付。事实上，很多大宗散货尽管卸离了船舶，但收货人尚未持正本提单换取提货单，货物仍处于承运人的受雇人（即码头经营人）的掌管之下，在此情况下，仍应认定货物并未交付，货物的卸下与交付并不等同。

2. 《水尺计算单》和《重量证书》的效力问题

最高院的法官认为，在不考虑证据本身瑕疵的情况下，由同一具有进出口商品检验资质的官方检验机构，因履行法定职责出具的《水尺计算单》和《重量证书》出现相互矛盾的时候，该检验机构应有权做出解释。

案情启发

根据以上案件分析，以及最高院法官对于本案争议焦点的观点和看法，对于会员今后处理卸货事宜可有以下几点可供参考：



1. 关于承运人的责任期间

如前所述，最高院法官的观点认为，对于承运人责任期间并不能当然理解为以货物越过船舷为分水岭，更应该考虑到货物卸下船舶但仍处于承运人掌管的区间。如若收货人未以正本提单向承运人提取货物，并且货物卸下船舶后处于承运人受雇人的管理之下，自货物卸下船舶至真正将货物交付于收货人之时，此区间仍然属于承运人的责任区间，承运人需对货物在此区间内发生的灭失或者损坏负责。

2. 在委请检验机构出具检验报告时应注意

（1）出具水尺计量报告的单位必须是具有进出口商品检验资质的检验机构。

（2）在做完水尺计量后，应要求检验机构出具正式的水尺计重报告。

（3）如若采取岸磅计量，必需核实衡器的精度、在计重过程中如可能，应安排监磅，确保无跑车漏车的情况发生。

3. 关于货物短量 5%是否应该被扣除

最高院与本案所涉的天津高院和天津海事法院对于货损货差 5%是否应该扣除达成了一致意见：

（1）若货物的短少量小于 5%，则可证明货物短少的情况并未实际发生，短量应为计量的合理误差或者自然损耗所致，因此，承运人对于小于 5%的货损货差应免于承担责任。

（2）一旦短量超过 5%，则证明货物的短量从量变上升为了质变，不能单纯用计量误差来解释，也就是说，货物的短量确实存在，因此计量允差和自然损耗将不再扣除，承运人必须按照实际短量的数额赔偿。

【摘要】

近期，协会连续获悉有船舶在我国沿海违规排放含有货物残余的冲洗甲板水而遭受处罚的案例，究其原因主要在于船长对于 MARPOL 公约附则 V 的细则及我国有关环保法律法规理解不够充分，导致此类违法行为发生。



案件背景

涉及违规排放的两起案件都发生在散货船上，事发当时两条船都在我国沿海冲洗甲板，装卸货期间撒落在甲板上的货物残余，随着冲洗甲板水一起流入海中。受到污染的海水被海巡执法总队的空巡固定翼飞机发现，空巡队员对船舶进行多角度拍照和摄像取证，并经 AIS 确认船名后，报告给当地交管中心，随后海事介入调查，并依法对违法行为进行了相应处罚。在随后的案件调查中，我们发现 MARPOL 公约要求下的垃圾广告牌业已在船上张贴，而且船长对于公约中规定的排放标准也有所了解，而且船长还特别强调，货物残余本身对海洋环境没有毒害影响，船舶排放含有货物残余的冲洗甲板水时，距离“最近的陆地”超过了 12 海里，这是船长在海图上基于当时船位至最近的陆地或岛礁经过确认的距离。至此，我们了解到违规排放的根源在于船长对公约要求下的船舶排放货物残余的细节要求理解出现偏差。

MARPOL 公约附则 V 中有关船舶货物残余的排放规定

种类	在特殊区域外	在特殊区域内
货物残余	船舶在航行途中，距最近陆地不少于 12 海里，并尽可能远离陆地，货物残余不含有对海洋环境有害的物质。	禁止排放
含有货物残余的清洗水	船舶在航行途中，距最近陆地不少于 12 海里，并尽可能远离陆地，货物残余不含有对海洋环境有害的物质。	船舶在航，距最近陆地不少于 12 海里，并尽可能远离陆地，货物残余不含有对海洋环境有害的物质。同时应满足出发港和下一目的港没有足够的接收设施；两个港口在同一特殊区域内；船在两个港口之间不会驶离特殊区域。

值得注意的是，含有货物残余的清洗水不仅包括洗舱水，还包括冲洗甲板水，实践中散货船进行传统装卸作业，不可避免地会在舱盖和甲板上撒落货物残余。船舶无论在特殊区域内还是特殊区域外排放符合要求的货物残余，首选应保证船舶处于在航状态或在航行中，其次是距最近陆地不少于 12 海里。公约中有关最近陆地的定义为：“距最近陆地”一词，系指距该领土按国际法划定其领海的基线，以及公约框架下的一些特殊除外情况，具体请详见公约附则 V 定义的详解。

污染防止

船舶违规排放 冲洗甲板水遭受处罚

我国法律对船舶货物残余排放的基本要求

我国是 MARPOL 公约缔约国，公约附则 V - 防止船舶垃圾污染规则于 1989 年 2 月正式对我国生效。不断完善的国内立法不仅完成了对 MARPOL 公约附则 V 及其修正案的履约，同时也出台了我国对控制船舶货物残余排放的严格法律规定。

中华人民共和国海洋环境保护法

第八章 防治船舶及有关作业活动对海洋环境的污染损害
第六十二条 中华人民共和国管辖海域，任何船舶及相关作业不得违反本法规定向海洋排放污染物、废弃物和压载水、船舶垃圾及其他有害物质。

中华人民共和国水污染防治法

第五节 船舶水污染防治
第五十九条 从事海洋航运的船舶进入内河和港口的，应当遵守内河的船舶污染物排放标准，禁止向水体倾倒船舶垃圾。

防治船舶污染海洋环境管理条例

第三章 船舶污染物的排放和接收
第十五条 船舶在中华人民共和国管辖海域向海洋排放的船舶垃圾、生活污水、含油污水、含有毒有害物质污水、废气等污染物以及压载水，应当符合法律、行政法规、中华人民共和国缔结或者参加的国际条约以及相关标准的要求。



中华人民共和国防治船舶污染内河水域环境管理规定

第三章 船舶污染物的排放和接收

第十六条 禁止向内河水域排放船舶垃圾。

中华人民共和国船舶及其有关作业活动污染海洋环境防治管理规定

第十二条 在中华人民共和国管辖海域航行、停泊、作业的船舶排放船舶垃圾、生活污水、含油污水、含有毒有害物质污水、废气等污染物以及压载水，应当符合法律、行政法规、有关标准以及中华人民共和国缔结或者加入的国际条约的规定。

协会提醒

在上述涉及的两起违规案件中，船长忽略了公约要求的两个细节，一条船是在锚地冲洗甲板没有满足在航要求，而且不满足距最近陆地 12 海里的要求，另外一条船虽然是在航，但是在距离上仍然不满足 12 海里的要求。籍此特别明确在 MARPOL 公约中“距最近陆地”是以国际法下划定的领海基线为准，而不是按照海图上标注的实际陆地和岛礁进行测距。我国业已公布领海基点详列于国务院于 2015 年 8 月 1 日发布关于印发全国海洋主体功能区规划的通知（国发〔2015〕42 号文件）。同时，在我国沿海正逐步实现三位一体的防污染巡查机制，特别是空巡执法的参与，使得偏远水域，重难点水域的防污染监控得以有效开展。综上，协会提醒各会员船舶，在进行货物残余包括洗舱水和冲洗甲板水排放时，应严格遵守国内外相关法律法规，不要心存侥幸，谨防违规事故发生。



英国高院对保赔协会
有关无单放货保函标准格式条款的判决

典型判例

摘要

实践中，要求船东根据无单放货保函交付货物的做法并不罕见，保函在国际贸易中的重要意义不容忽视。货方或其相关利益方在没有拿到正本提单的情况下，为了不耽误贸易的进行常常向船东出具保函取得货物。此种情形下显然存在着错误交付、贸易欺诈等风险。在干散货或液体散货贸易中，货物价值通常较大，船东根据保函无单放货面临的风险也尤为重大，也因此产生了不少相关诉讼及判例。

2018 年 3 月 2 日英国高等法院商事法庭对“Songa Winds”轮（Songa Chemicals AS v Navig8 Chemical Pool Ltd）有关海上货物运输无单放货保函一案做出了判决。该案作为英国高院对保赔协会有关无单放货保函标准格式条款的最新判例，拓展了“收货人”这一概念，认可了保函中货物交付对象是特定的收货人或“可信任其为或其可代表该特定收货人”的一方。

背景信息

在无单放货的情况下，船东常会通过保函赋予的追索权保护其利益。保赔协会通常不承若无单放货的货物风险及各类保函的风险，但协会会为船东提供推荐保函格式文本。当前保赔协会无单放货标准保函格式有如下相关条款：

“request you to deliver the said cargo to “X [name of the specific party] or to such party as you believe to be or to represent X or to be acting on behalf of X” at [insert place where delivery is to be made] without production of the original bill of lading. ”

该条要求船东在没有正本提单的情况下，将货物在指定地点交给特定的收货人，保函中的措辞表明收货人应当是特定的收货人或“可信任其为或其可代表该特定收货人”的一方，并且保函还包括了交货地点的指示约定。

在“Songa Winds”轮案之前有关此类保函下责任的判例是 2008 年 11 月英国高院商事法庭关于“The Bremen Max”案 [i] 做出的判决。判决表明保函下对船东的任何赔偿责任实现的前提是，货物按照保函规定交付给指定的收货人。在该案中，标准保函格式只是简单规定了收货人的名称。相较于“The Bremen Max”案，本案判决使得保函标准格式中的“收货人”这一概念范围被扩大了。

[i]FarencoShipping Co Ltd v Daebo Shipping Co Ltd (The Bremen Max) [2008] EWHC 2755(Comm); [2009] 1 Lloyd’s Rep 81;

案件事实

“Songa Winds”轮是一艘油品化学品船，船东 S 将其期租给 N，N 将其航次租船给 G，载运葵花籽油至印度。租船人 G 将货物卖给 B，B 又将货物转卖给 A。

货物在没有出具正本提单的情况下交付给 A，B 给 G 出具了保函，要求无单放货给 A 或 G 可信任其为或其可代表 A 的一方。同样地，G 给 N、N 给承运人 S 出具了类似保函，保函中均有要求无单放货给 A 或可信任其为或其可代表 A 的一方。

S	N	G	B	A
船东	期租承租人	航次承租人 货物卖方	中间商	货物买方



B 未从 A 处收到货物款项，因此对船东 S 提起了提单下错误交付索赔。B 主张其为提单的合法持有人，承运人 S 应当将货物交给 B 而非 A。此种情况下，船东 S 对 N 就其出具的保函提起了索赔，N 对 G 就其出具的保函提起了索赔。各方都声称在将货物交付给 A 后拥有保函项下的追索权利。

法院判决

关于对 A 进行货物交付是否构成了保函规定的货物交付这个问题的判断，法院认为根据案件的事实状况，以及有确切证据证明的 B 与 A 之间的通信表明，尽管 B 没有收到货款，但其明确表示希望 A 代 B 接受货物交付。B 和 A 之间关于不出示正本提单、甚至不付货款的情况下进行货物交付的实际做法被法院认可了。因此法院认为，就 N 和 G 出具的保函而言，货物可以认为交付给了 B。

法院在进行综合分析后，做出以下判决：

1. 如果通过将货物交付给 A 能够实现对 B 的交付义务，那么就如 B 出具的保函所规定货物交付的情况，这就是一个关于 A 地位的事实问题。当 B 未收到货款，但同时有证据表明在这些当事方之间，预先支付货款并不是必要的行为，此种事实意味着 A 是作为 B 的代表主张货物交付的。
2. 法官附带意见表示，假设 A 并不是代表 B 接受货物交付，那么保函中所称的“相信”实际接收货物交付的人是代表特定收货人行事的，则指的是做出货物交付的人，即代表承运人进行交付的船长所相信的情况。
3. G 应当承担根据该航次租约第 38 条下的保函责任。