

集装箱船大型化趋势及其影响

大连海事大学综合运输研究所 谢新连

摘要: 近年来集装箱船大型化愈演愈烈,船舶大型化给船方、货方、港方带来好处的同时,也会产生一些不利影响。目前集装箱船大型化已经接近一个阶段性限度,进一步大型化需要船方、港方基于科学技术进步并对由此带来的利弊做出量化测算与深入分析后理性决策。

关键词: 集装箱船;船舶大型化;海运市场;利弊分析

DOI:10.16176/j.cnki.21-1284.2016.10.001

随着全球经济一体化、世界贸易量增长以及海运技术进步,近年来集装箱船大型化进程加快。集装箱船大型化对全球班轮航线布局和集装箱运营模式将产生深远的影响。大型集装箱船在带来规模经济效益的同时,也对港口水深、装卸设备、场地设施及集疏运条件等提出更高的要求,对相关基础设施升级换代提出新的挑战。因此,探讨集装箱船大型化趋势及应对策略具有现实意义。

一、集装箱船大型化进程

国际集装箱运输的蓬勃发展促使船舶大型化愈演愈烈。2006年马士基建成“Emma Maersk”号,总长397米,型宽56米,设计吃水15.5米,航速25.5节,载箱量接近15 000 TEU,开创了大型集装箱船进入额定载箱量万箱时代。2013年7月马士基首艘3E级集装箱船投入使用,载箱量18 000 TEU;2014年12月中海集运的“中海环球”号上线,载箱量19 100 TEU;2015年1月地中海航运公司的“地中海奥斯卡”号下水,该轮装载能力达到19 224 TEU,再次打破全球最大集装箱船额定载箱量纪录。2015年11月底,上海外高桥造船有限公司为中国海运(香港)控股有限公司开工建设

21 000 TEU集装箱船。不仅如此,英国海运咨询公司Ocean Shipping Consultants(OSC)已经进行24 000 TEU集装箱船的研发,且原来预计于2016年开始建造。^[1]

在集装箱船大型化的同时,全球集装箱运输巨头之间组建新的联盟也风起云涌。在由马士基和地中海航运组成2M联盟,中海集运、法国达飞和阿拉伯联合航运组成O3联盟,中远集运、川崎汽船、阳明海运、韩进海运和长荣海运组成CKHYE联盟,赫伯罗特、日本邮船、东方海外、美总轮船、现代商船和商船三井组成G6联盟的短暂格局下,随着航运企业的重组或并购以及原有联盟协议的陆续到期,出现大班轮公司之间重建更大联盟的动向。例如,中远集运、法国达飞轮船、台湾长荣海运和香港东方海外已经开始组建新的航运联盟——“Ocean Alliance”,预计于2017年开始正式运营。航运联盟通过合理的航线配船、舱位互租等措施,能够在更大范围内优化航线设置,提高船舶的装载率,从而在改善综合服务质量的同时,有效降低运输成本,充分发挥大型集装箱船的规模经济效益。航运联盟的出现和发展引导了集装箱船大型化的发展趋势,二者互相促进、相辅相成。

集装箱船大型化的趋势有没有止境? 步伐还会加快吗? 这是船舶大型化趋势下的一个备受关注的问题。表1中列出了迄今为止人类已经开发建造出的各类最大船舶的主尺度参数值, 从中可以领悟船舶大型化发展的程度。虽然难以证明船舶大型化的极限所在, 但通过回顾、分析船舶大型化的历程也许能够获得一些启示。人类对458米长、69米宽的超大型油船已经有了30多年设计、建造和使用经验, 在此期间尽管大宗货物的运量持续增长, 船舶大型化的趋势一直延续, 但始终没有突破这一尺度。显然, 突破这一尺度的大型船舶在结构强度、船体振动等诸多技术方面, 在港口靠泊、装卸设备

等诸多配套设施方面, 以及在货物组织、集疏运等效率方面都存在极大困难。超规范设计的第一个尝试者必然承受巨大的投资风险。此外, 船舶大型化到一定程度, 其规模经济效应也会被增大规模所带来的负面效应逐渐抵消。例如, 大型集装箱岸桥的单位操作量能耗增大,^[2]集装箱船自身强度和承载能力需要提高, 货物集疏运拥堵成本增加。由此可见, 即使存在突破这一尺度限制的技术可能性, 其运营阻力也不可小觑。正在研发的24 000 TEU集装箱船也只有430米长、62米宽, 与这一保持了30多年的世界纪录还有一段距离。

表1 世界各类最大船舶典型主尺度参数

船型	总长/m	型宽/m	型深/m	设计吃水/m	结构吃水/m	航速/kn	承载能力	建成时间
超大型油船	458	69	29.8	24.6		16	56.5 × 10 ⁴ t	1981
超大型矿砂船	360	65	30.4	22	23	14.8	40 × 10 ⁴ t	2011
大型邮轮	360	60.5 ^①	22.55	9.3		22.6	6 300 p	2009
大型集装箱船	400	59	35.5	16		22	19 100 TEU	2014
	400	58.6	33.5	14.5	16	22	20 988 TEU	2017 ^②

注: ①最大型宽; ②预计时间

二、船舶大型化带来的影响

显然, 与船舶大型化利益密切相关的主要是船舶投资经营人或承运人、托运人和港口投资经营者。

从承运人角度看, 集装箱船大型化带来的直接好处就是降低单位运输成本及节能减排, 从而提高市场竞争力。间接好处包括: 表明公司较强的技术、管理、经营、财务实力, 产生公司具有较强市场竞争力的形象。在带来这些好处的同时, 也引发一些风险和不确定性, 包括船舶技术方面、运输组织方面和投资经营方面。例如, 表1中所列的世界上最大油轮出现振动问题, 引起交船纠纷。大型船舶单位运输成本低及节能减排是在船舶装载率达到一定数值之上才能体现出来, 如果货源不足、船舶装载率较低, 这些好处就会弱化, 甚至荡然无存。大型船舶能够挂靠的港口和可以选择的航线较少, 缺乏经营的灵活性; 其投资成本回收对贸易运输需求的变化和市场的波动更加敏感, 特别是在需求减少时, 表现得更加脆弱。类似这些风险和不确定性

随着船舶大型化而明显增加。因此, 船舶大型化到什么程度, 需要船东认真考虑、全面权衡后进行科学决策, 绝非是船舶越大越好。

从托运人角度看, 问题相对简单。托运人需要的是运价低、服务好、发船频率高、运力充足的航线运输服务。承运人为提高其竞争力, 通常会通过降低运价将船舶大型化带来的规模经济效益让利一部分给托运人, 这就使托运人直接获得了船舶大型化带来的单位运输成本低和运输能力扩大两方面的好处。所以, 只要其他方面的服务标准不降低, 船舶大型化给托运人带来的尽管不是“免费午餐”, 也是“降费午餐”, 托运人通常会有一定的获得感。

港口也是制约船舶大型化的一个关键因素, 在船舶大型化的进程中, 最为纠结的要算港口码头经营人。从港口经营人角度看, 船舶大型化给挂靠大型船的枢纽港带来的直接好处是巨大的集装箱吞吐量。在显著增加港口收入、扩大影响力的同时, 通过收取港口建设费、促进城市建设、带动相关产业发展直接惠及港口城市及周边地区经济, 直接和间

接的利益在多方面得到体现。但是，为了适应大型船的靠泊、装卸以及大量集装箱的集疏运，港口经营者必须改善其港口航道水深、码头装卸设施、场地作业效率及集疏运条件等。

首先，为了满足大型集装箱船的挂靠，港口需要花费巨资增加航道和码头前沿水深。例如，2 000 TEU船舶满载吃水约为12米，8 000 TEU船舶的满载吃水约为14.5米，12 500 TEU船舶满载吃水约为15米，而20 000 TEU的大型集装箱船对航道和泊位水深的要求一般达到18米以上。

其次，船舶大型化会导致港口原有装卸机械无法适用。大型船舶不仅长度增加，其宽度和高度也有所增加，这就要求装卸机械具有更长的外伸距、更高的起吊幅度，要求装卸机械也大型化。例如，18 000 TEU集装箱船要求岸桥的外伸距达到68至70米以上，轨上起升高度达到46米至50米，现有的第五代岸桥已无法满足这种要求。

此外，集装箱船大型化客观上要求更高的作业效率与之相适应，如果港口装卸效率低，船舶在港时间增加，营运成本上升，就会带来规模不经济。因此，面对船舶大型化，港口必须进一步改善其装卸工艺，加大对装卸机械投资以提高作业效率、加快货物周转速度。与此同时，大批集装箱同时到港，需要迅速地从码头前沿疏散至港区后方堆场并快速移送到腹地，致使货物集疏运系统承受巨大压力。为了避免或减轻拥堵就必须加大港口的集疏运系统投资，否则，大型集装箱船航速快和规模经济效益的优势将被弱化，对货主的吸引力也将下降。

港口及其设施的升级改造都需要巨额投资，而且是初始集中投资大，回收见效周期长。由于船公司对大型船挂靠港口有更大的选择主动权，导致枢纽港之间竞争更加激烈。在中国经济进入转型发展和中高速增长的新常态，一些港口的通过能力已经出现过剩迹象的情况下，大型深水港口的建设仍然在继续。一旦未来的箱量达不到预期，那么这些港口企业的巨额投资就难以收回。

三、集装箱船舶大型化趋势下的应对策略

对船舶大型化起决定作用的是船舶投资经营方和港口投资经营者，其中船方起主导作用。作为主

导方，班轮公司追求更大船舶的内生动力在于其节能、减排效益和展示实力、形象。只要经过理性分析、权衡，确认这种收益大于由此带来的风险、不确定性等负面影响，并能够说服港口配套方投资更新设施、设备，满足船舶大型化的要求，船舶投资者就具备了建造更大集装箱船的基础。所以，就船舶大型化可能带来的利弊情况看，船方应对的策略比较清晰、简单。

从港口投资经营者的角度看，情况稍微复杂一些。首先，在接卸大型集装箱船的码头、场地和集疏运等设施投资巨大的情况下，集装箱港口体系中逐渐分化形成枢纽港和支线港两大类。长距离运输的货物将越来越集中到少数几个枢纽港，没有能力接卸大型船舶的港口则只能开展支线运输，成为枢纽港的喂给港。其次，从我国大陆沿海各个集装箱港口的建设基础及现状、地区经济发展趋势和沿海总体布局合理性等主要条件看，天津、大连、青岛、上海、宁波-舟山、厦门、广州、深圳八个港口已经基本成为能够接卸大型集装箱船的枢纽港。因此，下面主要讨论这些大型集装箱船的枢纽港在应对船舶大型化中应采取的策略。

1. 基于科技进步动态制定港口升级战略

作为为大型集装箱船挂靠服务的港口经营者，不能被动应对船舶大型化带来的水域深挖、设施扩能等耗资挑战。港口经营者必须对船舶大型化的发展进程做出科学预判，基于自身的经营环境、发展目标以及优化计算，按照适度超前的原则，审时度势制定出港口升级改造战略。

2. 优化升级港口基础设施

在集装箱船大型化过程中，这些已经形成优势的集装箱枢纽港，必须保持相应基础设施建设的领先地位，主动适应船舶大型化的要求，借码头扩建、设备更新等时机，适时引进规格更大的岸桥、场地作业设备。在公路集疏运系统的基础上，进一步开发沿海、沿江支线，以及铁路集疏运系统，提高港口运营综合效率。枢纽大港只有不断优化集疏运体系，提高集疏运效率，才能在船舶大型化趋势中取得发言权。

3. 提高港口综合服务与合作水平

为了应对集装箱船大型化与集装箱海运公司联

盟,港口应通过广泛合作来优化其内陆集装箱货运站、铁路运输、卡车运输、支线运输系统和相关增值活动。在向船方、货方提供有竞争力的船舶等待时间、货物装卸效率和转船服务的基础上,通过转型升级为港口用户提供高附加值服务。同时,也要加强同政府主管部门的沟通,关注政府相关政策的变化,必要时寻求政府对港口工作的支持。通过更加积极、主动地与各方交流、合作,共享船舶大型化的红利。

4. 拓宽港口升级改造资金来源

集装箱船大型化直接导致了港口成本的增加,增加的成本必须得到补偿,港口才具有可持续发展能力。补偿应主要来源于船舶大型化的受益各方,包括但不限于如下渠道:

(1) 港口与班轮公司联合投资兴建专用码头,这样既能缓解港口的资金压力,又能提高对班轮公司大型集装箱船的定向服务质量。也可以通过协议约定集装箱船运输公司或联盟的大型船舶挂靠数量以及带来箱量的最小值来保证港口的规模经济效益。

(2) 争取将按照规定征收的港口建设费中的一部分用于补偿船舶大型化给港口公共基础设施建设和维护带来的成本增加。既然港口所在城市和区域是船舶大型化的受益者,^[3]那么从港口建设费的地方分成中支付一部分也是合理的。

(3) 通过对挂靠的超大型船舶加收超大型船

舶附加费来补偿港口设施为此而升级改造的成本。针对众多可能的投资或成本补偿形式,需要准确测算船舶大型化给各受益方带来的效益,以便选择各方都能够接受的且综合利益最大化的解决方案。

四、结束语

集装箱船大型化是全球经济一体化进程加快、普通货物装箱率提高、集装箱运量大幅度上升、承运人追求更低运输成本的必然结果。在当前技术与经营环境下,集装箱船的大型化已经趋近于阶段性上限。建造运营更大的集装箱船,需要船方、港方都对由此带来的得失做出量化测算与科学分析,不能仅停留在主观想象与追求形象的层面。否则,船舶大型化就失去了根基,也难以具有可持续发展能力。

作者简介: 谢新连(1956—),男,博士,教授, E-mail: xxlian77@yahoo.com

参考文献:

- [1] Peter Shaw-Smith. The 24000 TEU containership just two years away[EB/OL]. (2014-06-26)[2015-04-29]. <http://www.seatrade-global.com/news/>.
- [2] 彭传圣. 岸边集装箱起重机作业能耗分析[J]. 港口装卸, 2010(5): 8-11.
- [3] 许攀, 徐剑华. 谁来为船舶大型化买单[J]. 中国港口, 2015(2): 17-22.

来 稿 须 知

本刊诚待各界人士踊跃投稿。投稿时应注意以下问题:

1. 文章一般不超过8000字(版面字数,含图、表),标题不宜超过20字。
2. 投稿请附作者简介,包括性别、工作单位、学历、职称、所从事的工作或研究方向、详细通信地址、邮编、电话、E-mail。论文请同时附中文摘要、关键词。
3. 投稿作品须为作者原创,本刊维护首发权,请勿一稿多投。作者应保证对作品拥有合法的著作权,本刊不承担由于作者原因产生的著作权纠纷的任何连带责任。如稿件出现一稿多投、剽窃或抄袭,一切后果由作者自负。
4. 作者投稿后自本刊收稿之日起1个月未得到本刊录用答复的,可以自行处理稿件。本刊不退稿,作者自留底稿。
5. 编辑部有权对来稿进行内容层次、语言文字和表现形式方面的修改。
6. 本刊已加入“中国知网”“万方数据——数字化期刊群”“超星”等网络数据库,作者如不同意文章被收录,请在来稿时注明,本刊将作适当处理。

船舶引缆撇缆头结问题探讨

青岛远洋运输有限公司 刘广利

摘要：介绍一起船舶在澳洲靠泊过程中因未使用正确的撇缆头结遭到码头工人投诉，引发澳洲海事局（AMSA）严格调查，开具限制令，造成负面影响的案例。关于撇缆头结的使用，澳洲港方尊重业界现有最佳实践，如，英国海事和海岸警备局（MCA）“商船海员安全工作守则”规定和西英保赔协会安全提示：撇缆头结只允许使用绳子和碎布制作，不允许附带其他重物。为船舶使用撇缆头结提供建议。

关键词：撇缆头结；最佳实践；制造标准；使用守则

DOI:10.16176/j.cnki.21-1284.2016.10.008

一、事件回顾

2016年3月17日上午，“TRH”轮在靠泊澳洲HAY POINT No.1泊位过程中，于10:20带尾拖，当时尾拖已靠近船尾左舷，接到拖轮人员指令后，水手将撇缆抛下，撇缆头在距离拖轮人员大约1m多远落到拖轮甲板并弹起，拖轮人员将撇缆头解下系好他们的引缆进行了正常的拖带作业。站在驾驶台左翼的船长和引航员都看到了这一过程，船长看到撇缆头被解下，忙和身旁的引航员沟通，询问是否存在什么问题。引航员在和拖轮简单对话后，回复没什么问题。

下午，船舶得知拖轮已向澳洲当地麦凯海事局（MACKAY AMSA）、好船组织（RIGHTSHIP）、港口当局必和必拓港务公司（BHPB）和船东投诉：船员使用不安全的撇缆头结对拖轮船员安全造成威胁，并附带撇缆头被从中间切开内部包裹圆柱金属棒的图片（如图1）。15:29 MACKAY AMSA以“TRH”轮撇缆头结存在重大安全隐患为由开具限制令，要求船舶在规定时间内完成缺陷整改。船舶迅速采取补救措施，在船岸共同努力下，18日11:29 MACKAY AMSA签署缺陷整改关闭报告，从投诉事件发生到关闭共约20小时。事件虽未影响船

舶货物作业及开航，但在业界造成不良影响。图1为被投诉的手雷形撇缆头。



图1 被投诉的手雷形撇缆头

二、事件调查

事件发生后，船管公司迅速针对此问题和厂家沟通。经查，此批撇缆头（又名抛缆头、撇缆球、抛缆球）为外包丁腈橡胶内含铸铁件结构，由国内南方某塑料制品有限公司生产，厂家营业执照、组织机构代码证、税务登记证等证件手续齐全。针对这种撇缆头的尺寸、材质和制造标准，咨询国内海事局和多家知名消防救生厂家得知：目前，中国对撇缆头的材质及标准没有硬性规定。市场上产品规格同样五花八门，IMPA船舶物料指南上也没有对撇缆头的界定。大部分厂家生产、供船的抛缆头规格如下。材料：外包丁腈橡胶内含铸铁件；重量：0.45 kg；尺寸：60 mm × 120 mm；颜色：黑色；拉

力承限：120 kg；孔径：10 mm（可配10 mm及以下缆绳、救生绳、漂浮绳使用）；主要用途：广泛用于水上救生、水上运动以及船舶、游艇等靠岸时投掷使用，可与救生圈、水上救生漂浮绳、救生漂浮环等配合使用。这种标准一直在沿用，供应国内外船舶，厂家也没有关于国家出具的产品标准和证书，里面是否包含铸铁件根据客户要求定制。

尽管AMSA没有对船舶引缆撇缆头结给出具体要求，但是，一旦有码头工人投诉，会根据港口系泊带缆最佳实践（Best Practice）受理。同时，AMSA也建议船舶参照2012年6月12日西英保赔协会发布的安全警示SA-012“Monkey’s Fists on Heaving Lines—Use of Inappropriate Weighting Material”（《引缆上的撇缆头结——使用不适当的重物》）要求执行。

三、问题探讨

西英保赔协会SA-012安全警示如下：

过去，船员经常会利用废金属或者砂石，或者系上例如钩环等重物来加重引缆末端的撇缆头结以使引缆能够抛得更远。此种操作方式已被禁止，因为这将增加带缆工、岸上工人或者带缆艇上船员在系泊操作中被该物体击中，或者船上系泊人员在引缆被抛回时被击中而导致严重人身伤害的风险。

2015年9月28日英国海事和海岸警备局（MCA）发布的“商船海员安全工作守则”第25.3.2条规定：“船舶引缆的一端需要配备‘撇缆头结’。为防止人身伤害，‘头结’只能由绳索制作，不能附带额外的重物。”

西英保赔协会解释说，纯橡胶材质的撇缆头因过硬、过重也不允许使用，无论顶部是否带金属环，无论是纺锤形、手雷形、蒜锤形。可使用的撇缆头结见图2、3、4三种图例，图4撇缆袋内为Fast draining pea shingle or similar，重量不超过0.5 kg。



图2 绳索制成的撇缆头结



图3 绳索和布片制成的撇缆头结

图4 撇缆袋

如果使用加重的引缆，在引缆回收前，头结或者附带重物有可能被带缆工或者拖轮船员割断。此外，有些港口禁止使用额外的重物，如果在引缆末端附带重物，船舶可能因违反当地规定遭受罚款。因此，在制作撇缆头结时，切记不可附带额外的重物。船舶应对使用中的撇缆头结进行检查，确保未附带额外重物。如果发现撇缆头结附带了此种材料，应予以拆除和替换。任何情况下，均不得将钩环等其他重物系于引缆末端。

在抛引缆前，船上系泊人员应提示带缆工、带缆艇和/或拖轮船员和附近的任何其他人员将要抛缆。抛缆作业只有在引缆落点区域没有人员时才可进行。

“TRH”轮实地试验撇缆头数据如下：（1）使用纺锤形撇缆头（称重377 g），水手现场投掷撇缆测试距离为26 m。（2）使用绳索编制内部包裹细沙袋撇缆头（称重350 g，直径90 mm），水手现场投掷撇缆测试距离为25 m。（3）使用绳索编制内部包裹纯橡皮球的撇缆头（称重156 g），水手现场投掷撇缆测试距离为16 m。（4）使用纯麻质绳索制成的撇缆头（称重150 g），水手现场投掷撇缆测试距离为15 m。使用绳索编制内部包裹纯橡皮球的撇缆头或使用绳索或绳索和布片制成的撇缆头结，因重量轻，投掷距离会受到影响。

四、处理建议

船舶对撇缆头结的隐患排查应仔细认真彻底，应采用钻孔或剖开同一批次撇缆头方式确认撇缆头内部是否包裹金属物质，仅仅使用磁铁吸引方式排查撇缆头安全隐患的方法是不全面、不可取的。撇缆头规定是当地港口要求，从咨询澳洲AMSA、英国West of England、美国USCG、日本运输省、欧洲等机构回复信息看，对撇缆头结要求较为明确的是

英国的MCA和West of England, 因此, 建议船舶抵港前提前咨询港口代理、引航使用符合当地港口要求的撇缆头结或者参照英国MCA和West of England要求去做:

(1) 不要使用简易橡胶块制作的撇缆头。

(2) 禁止使用内部包裹金属物质或绳索编制内部包裹砂石的撇缆头结。

(3) 在使用带缆艇带缆港口、英国、澳大利亚等港口船舶应使用绳索或绳索和布片制成的撇缆头结, 船舶抵达欧盟港口建议也按照MCA要求做。

(4) 在认可使用纯橡胶材质撇缆头港口, 在确保安全情况下, 谨慎使用纯橡胶材质(见图5)或绳索内部包裹橡皮球编制撇缆头结。



图5 日本港口使用的 $\phi 6\sim 8$ mm纯橡胶质蒜锤形撇缆头

五、结束语

安全无小事, 人命大于天。在安全、生产、效率之间, 我们应毫不犹豫选择安全。改革开放30多年来, 我国海运业发展水平迅速提高, 成就显著, 我国已成为世界重要海运大国。但船舶撇缆头制造标准、使用守则却一直缺失, 在类似海运规范、技术标准制定中仍是西方国家主导, 我国成为海运强国引领世界海运发展的进程仍任重而道远。21世纪是海洋世纪, “十三五”期间, 我国将由海运大国向海运强国迈进, 在国家航运硬实力不断提升的同时, 也应高度重视航运软实力建设, 大处着眼, 小处着手, 把每一件小事都做成精品, 只有这样才能实现由海运大国向海运强国的转变。

作者简介: 刘广利(1969—), 男, 高工, 副经理, E-mail: liukwangly@sina.com

船员发展“十三五”规划发布: 提升职业吸引力 加快建成船员强国

日前, 交通运输部发布《中国船员发展规划(2016—2020年)》(简称《规划》), 提出以促进船员职业发展为导向, 统筹推进改善船员发展的政策环境、市场环境、法治环境和社会环境, 提升船员职业吸引力, 促进船员队伍科学发展。到2020年, 我国将基本实现由船员大国向船员强国的转变。

围绕发展目标, 《规划》提出实施6项主要任务。一是建立应用型船员培养模式, 建立健全船员教育培训规范标准, 落实船员培养主体责任, 打造高素质的船员人才队伍。二是创新船员考试发证模式, 调整优化船员考试内容, 改进船员证书签发模式, 实现考试发证与培训协调一致。三是建设公开透明、规范有序、开放共赢、高效运行的船员市场体系, 促进船员市场健康发展。四是深化海事船员管理改革, 构建服务型船员管理模式, 推行智慧管理, 推动管理转型升级。五是搭建平台、创新方式, 建设船员公共服务体系, 提高船员公共服务水平。六是改善船员职业发展环境, 建立促进船员发展合作机制, 推进船员权益保障机制建设, 深化船员文化建设, 促进船员队伍可持续发展。

截至2015年年底, 全国注册船员达137万余人, 其中海船船员63万余人、内河船员73万余人, 分别比2010年增长25.6%、68.56%和2.72%, 与我国签署互认或单边承认船员适任证书协议的国家(地区)增至24个。另外, 我国已于2015年11月正式加入《2006年海事劳工公约》, 这为船员权益提供了有力保障。

摘自交通运输部网站

英国法下期租停租条款中代理人问题分析

——评“GLOBAL SANTOSH”案

辽宁伯宁（上海）律师事务所 黄青业

摘要：本文涉及的案例是英国最高法院就期租合同下船舶停租纠纷与代理人问题的最新权威判决。该案历时七年多，先是经过伦敦仲裁，然后先后上诉至高等法院、上诉法院，最终至最高法院，最高院于2016年5月11日作出最终判决。本案纠纷主要涉及期租合同下停租问题，重点解决了承租人代理人的认定问题并对此作出权威解读。以该案例为基础，就英国法下期租条款中代理人问题予以探讨。

关键词：停租；代理人；英国法

DOI:10.16176/j.cnki.21-1284.2016.10.009

一、案情简介

本案^①已知租船合同链如下：2008年9月11日 NYK Bulkship (Atlantic) NV作为二船东（下称“NYK”），将“Global Santosh”轮（下称“船舶”）航次期租给承租人Cargill International SA（下称“Cargill”）执行瑞典至西非航次，租船合同格式为经修订的纽约土产（NYPE）格式，约定适用英国法，伦敦仲裁。Cargill又将涉案船舶航次转租给Sigma Shipping Ltd（下称“Sigma”）。

涉案贸易合同关系为：2007年12月14日 Transclear SA（下称“Transclear”）作为卖方以“C&FFO”价格条款将散货水泥卖给IBG Investment Ltd（下称“IBG”）。涉案货物是六票货物运输中的其中一票。依据“FO”（free out）条款，卸货作业由IBG负责，合同还约定如果IBG未在约定装卸时间内完成卸货，则Transclear有权收取滞期费并对货物享有留置权。因此，根据已有案件材料很有可能Transclear会是该船舶的最终承租人，但尚不确定其是否直接从Sigma处租船。

涉案期租合同有关条款为：（1）转租条款：在本租船合同租期下，承租人有权就全部或部分租期进行转租，但承租人应仍负责本租船合同的履行。（2）租船合同第8条约定，船长将会依从承租人命令与指示，视为承租人雇佣和代理，承租人自担费用负责货物装卸。（3）租船合同有多达三条停租条款：第15条为标准格式停租条款，第48条停租条款与第15条很大程度上存在重叠，与租船合同第49条附加停租条款。本案所涉争议主要在第49条，其约定：“如果在合同存续期间，船舶被任何当局或因任何法律程序而被捕获、逮捕、滞留或扣押，直到船舶被释放，租金应停止支付，但该捕获、逮捕、滞留或扣押系由承租人或其代理人的个人作为（personal act）、不作为（omission）或违约（default）导致的除外。”

2008年10月15日船舶抵达尼日利亚的哈科特港并递交NOR，但因港口拥挤（部分原因是IBG卸载机故障），船舶一直待在锚地，直到12月18日才被通知去靠泊，但最终却未靠泊成功，因为港口当局

^①The Global Santosh [2016] Vol 1 Lloyd's Rep 629.

依据12月17日尼日利亚联邦高等法院签发的命令拒绝船舶靠泊并命令其返回锚地。该法院命令系由Transclear申请获得，目的是为从IBG获得156万美元滞期费的索赔担保，不过显然该法院命令错误地将船舶也列为扣押对象，理应只针对货物。随后，Transclear与IBG达成和解，法院签发命令允许船舶靠泊卸货，船舶于2009年1月15日开始卸货直到1月16日卸货完毕。

二、争议双方的主张

本案纠纷在NYK与Cargill之间产生：

Cargill认为该案情况符合租船合同第49条规定，船舶理应在扣押期间停租，于是扣留了船舶被扣押期间的租金，并于实际开始卸货时恢复租金支付。

NYK则认为，依据该租船合同第49条规定不应停租，因该逮捕或滞留系IBG或Transclear的个人作为或不作为所致，而IBG或Transclear正是租船合同第49条所述的承租人代理人，包括正在履行Cargill责任（尤其卸货责任）的转租承租人（不论是否分合同当事方）和收货人：（1）IBG作为收货人，在卸货方面是Cargill的代理，而船舶被扣押也是由其所引起——未能在规定时间内完成卸货，未能支付因此产生的滞期费，也未能为Transclear滞期费索赔提供担保；（2）Transclear作为转租承租人，也是Cargill在卸货方面的代理人，而扣船命令正是Transclear为保证滞期费索赔而申请获得。不过NYK也提及前述理由（1）是其首要依据，理由（2）只是锦上添花而已。

三、仲裁庭的裁决

仲裁庭以多数意见认为：（1）没有任何证据表明Cargill同意Transclear扣押船舶或其所载货物。

（2）没有证据表明Transclear是在代为履行Cargill的责任去装卸货物。（3）如果Transclear确实在装卸货物，也不是作为Cargill的代理人，而只是作为所在合同上家或上上家的代理人。（4）在扣船或扣货行动中，Transclear只代表自己，并非Cargill代理人，因为Transclear有针对IBG的滞期费索赔，但Cargill却没有。

所以，仲裁庭认为在该案中船舶被扣押的情况并不符合租船合同第49条规定的“但书”情况，船舶被扣押期间理应停租。

四、高等法院、上诉法院与最高法院的判决

（一）高等法院判决：驳回仲裁裁决，判决NYK胜诉

NYK不服仲裁裁决，上诉至高等法院（HIGH COURT）。高等法院Field J法官认为：

（1）租约中有很多规定都表明租约由各方通过“代理人”经营操作。第49条规定并不局限于承租人具体指定的当事方履行承租人职责而引起的船舶被捕获、逮捕、滞留或扣押的情形。对于Cargill来说，其通过转租船舶，已经将其租船合同下的职责履行委托或再委托给转租承租人或再转租承租人或收货方，不管代理人与租船合同链上家之间已存在的确切合同关系，这些当事方则可能构成Cargill在第49条项下的代理人，但该第49条只适用于代理人在履行代理事务中的作为、不作为或违约。

（2）Transclear扣押货物和船舶的行为并非是在履行Cargill委托给其的代理职责。仲裁庭以多数意见以Transclear是合同转租方而非代理人为由驳回了NYK基于Transclear系Cargill代理人的索赔主张是错误的，不过以没有证据证明Transclear卸货是在履行Cargill职责为由拒绝NYK的索赔则是正确的。

（3）欲确定船舶扣押是由IBG的作为、不作为或违约所致，需要先确定两个问题：一是，NYK所依据的IBG的作为、不作为或违约发生在IBG履行作为Cargill代理人的卸货职责过程中；二是，进一步确定作为、不作为或违约是在关键时间（material time）导致扣船。

（4）NYK索赔所依据的IBG作为、不作为或违约具体是指IBG未能在规定时间内完成卸货，未能支付因此产生的滞期费，也未能为Transclear索赔滞期费提供担保。租船合同第8条规定，“承租人自担费用负责货物装卸”，通过买卖合同（包括滞期费规定），IBG成为Cargill在租船合同第8条项下的代理人去负责卸货。根据第49条，IBG未能在装卸时间内完成卸货就是其在履行Cargill委托的卸货

职责过程中而产生的作为、不作为或违约。Cargill赋予了代理人自由决定代理条款的权利。IBG未能支付滞期费或提供担保确是发生在其履行代理职责过程中，因为IBG履行的卸货职责包括要支付所有必要费用以清除履行职责中的障碍。

(5) 第49条规定中的“导致”(occasioned by)一词引入了因果关系概念。作为一般商业常识，作为、不作为或违约与第49条停租事件之间因果关系应是前者导致后者发生。可毫无争议地认为，未能在装卸时间内完成卸货导致滞期费索赔，未能支付滞期费或提供担保导致去法院申请命令，因此导致船舶被错误地扣押。由于本案中因果关系是一般商业常识，三位熟悉航运事务的商业人士组成的仲裁庭可以很好地决定该因果关系问题，所以因果关系问题将发还给仲裁庭处理。

所以，高等法院认为IBG属于租船合同第49条所规定的承租人代理，Cargill应对受托人完成委托事项中的作为或不作为负责。Transclear扣船行为本身不属于卸货，不是委托事项，所以无关，但IBG未能在约定卸货时间内完成卸货且没有支付滞期费则属于委托事项中有关卸货方面的不作为，故第49条规定理应适用，Cargill无权停租。

(二) 上诉法院判决：支持高等法院判决，判决NYK胜诉

Cargill不服高等法院的判决，上诉至上诉法院(COURT OF APPEAL)；NYK也提起交叉上诉。

Cargill上诉认为第49条规定仅适用于相关代理人在履行承租人委托事务之时。Cargill在租船合同第8条项下的责任仅限于自担费用负责货物装卸，并没有义务在任何特定时间内完成卸货，所以Cargill在租船合同下的责任与IBG在货物买卖合同下的责任存在重大差别。Field J法官对第49条“但书”范围的限制解释是正确的，但其得出“但书”部分适用的结论却是错误的。Transclear和IBG均非在履行Cargill的委托事务。

NYK提起交叉上诉认为Field J法官将“在代理人履行代理事务过程中”加入到第49条“但书”规定中是错误的。转租自由条款对于期租合同来说是中心要素，“代理人”一词应作广义解释。所需证明的只是Cargill代理人的作为或不作为导致船舶被

逮捕、捕获、滞留或扣押即可。租船合同计划表面看来就是扣船导致停租。第49条“但书”规定是一种例外，反映出出租人和承租人不同身份导致扣船的结果不同。法官本应基于发现的事实准许上诉，而不应该将问题交由仲裁员处理。

上诉法院Gross法官认为：(1) 对于第49条“但书”规定的真正解释，“代理人”(agents)一词不应局限于严格意义上所谓的代理人。Cargill的受托人(delegates)可成为其该“但书”规定的代理人，而不管该受托人与合同上家之间是否已存在的确切合同关系。“代理人”一词可相应地延伸到转承租人、再转承租人和收货方。争议中的作为或不作为或违约并不局限于必须发生在受托人履行委托事务过程中。第49条所规定的基本方案就是船舶一旦被扣押或滞留则停租。这一基本方案将涵盖NYK方面或与NYK或Cargill都无关的第三方的作为或不作为。但Transclear和IBG之间的争议明显在Cargill方面，结果就是根据因果关系问题租金继续支付至涵盖相关期间。Transclear和IBG的作为或不作为导致上述结果，这也影响了出租人和承租人责任范围(sphere of responsibility)的常见区分。Cargill的责任和其受托人责任之间没有必要必须具有一致性。因此，对于第49条“但书”规定的解释问题，虽理由不同，但同意Field J法官的解释。

(2) 上诉院不会干涉Field J法官作出的发还仲裁庭处理因果关系问题的决定。仲裁员并未裁决是否Transclear和/或IBG的作为或不作为导致船舶滞留或错误，而当事方有权获得该裁决。仲裁员应对此种问题作出裁决，包括肯定答复情况下因果关系链是否已中断的问题。进一步讲，任何情况下，该Field J法官有权自由作出决定。

所以，上诉法院认为对代理范围的认定应依据责任范围，该解释相较于高等法院更为宽泛：有关船舶与船员的管理问题属于船东的责任范围，而对船舶的营运安排则是承租人的责任范围。据此，Transclear与IBG的滞期费争议问题与NYK无关，而应该归属于Cargill对船舶的营运安排，故属于Cargill的责任范围，因此Cargill无权停租。基于此，上诉法院认为NYK与Cargill的上诉均应驳回。

（三）最高法院的判决：驳回上诉法院判决，维持仲裁裁决

Cargill不服上诉法院的判决，上诉至最高法院（SUPREME COURT）。最终最高法院未采纳高等法院和上诉法院观点，并以四比一多数意见支持了仲裁裁决。持多数意见的法官认为：

（1）在决定租船合同第49条“但书”规定是否适用时，应衡量“代理人”IBG的作为或不作为是否构成Cargill违反了期租合同下的某项义务，只有在扣船缘由与Transclear和IBG正在履行作为Cargill“代理人”的职责之间存在关联（nexus）时，“但书”规定才适用。从2008年10月15日船舶递交NOR至2009年1月15日实际开始卸货期间，IBG未能卸货，这不应被视为IBG在代为行使Cargill在租船合同项下的某种权利。IBG未能按时卸货是否属于代为行使权利或违反义务应该依据期租合同进行确定，而非货物买卖合同。

（2）Cargill在期租合同项下没有义务使得船舶在特定时间内完成卸货。Cargill在期租合同项下对IBG在货物装卸作业中的作为或不作为所承担的责任仅限于在装卸作业进行当中所实际发生的作为或不作为。船舶被扣系IBG与Transclear之间的滞期费争议所致，转租合同项下滞期费责任的产生或追索不应视为在代为行使期租合同项下Cargill的权利。

因此，最高法院最终驳回了上诉法院判决，支持了仲裁裁决。

五、相关问题探讨

（一）英国法下代理概述

依据*Bowstead and Reynolds on Agency*一书关于代理（Agency）的定义，代理是指两人之间存在的信托关系（Fiduciary relationship），其中一方明示或暗示表明另一方代表其作出一定行为以致影响其与第三方之间的关系，而另一方同样同意去作出一定行为或作出如此行为（The fiduciary relationship which exists between two persons, one of whom expressly

or impliedly manifests that the other should act on his behalf so as to affect his relations with third parties, and the other of whom similarly consents so to act or so acts）。^①

另外，杨良宜先生在其《国际商务游戏规则——英国合同法》一书中将代理定义为是一种委托人（principal）与代理人（agent）的合约或允许的关系，委托人授权代理人去为他与第三者订约。^②

代理关系的成立条件中非常关键的是委托人的授权（authority），而授权主要有三种形式：明示授权（express actual authority）、默示授权（implied actual authority）与表面授权（apparent or ostensible authority）（也称“表见代理”）。明示授权，简而言之，为文字具明，并不拘泥于具体形式。默示授权，通常基于代理人的特定身份，其在为一定行为时被认定应有委托人的授权，比如船长会被认为在关于船舶安全等方面具备默示授权，可去代表船东签订救助合同等。表面授权，则是通过委托人向合同当事方作出的表现（representation），想要表现出或者合同当事方据以认为代理人有权代表委托人在“表面”授权范围内签订合同，以至委托人要对其在合同项下的责任承担履行义务，进而在委托人与合同当事方之间确立的一种法律关系；代理人并不知晓如此创设的法律关系，其不需要意识到（尽管通常知道）这种表现的存在，但决不能意图以自己为委托人去订立该合同；合同当事方依据委托人的表现，与代理签订合同，此时这种表现就被“禁止翻供”（estoppel），委托人就不能主张其不受合同约束，而代理是否有实际授权去签订合同则并无关联。^③

另外，还存在追认代理和特殊的紧急代理人（agent of necessity）。两者均实无授权，前者需委托人事后追认生效，后者则主要是指一方没有任何授权也可以紧急代理人身份去为委托人签订合同或作出一定行为，而委托人则要受此约束，此种情况比较常见的例子就是海上救助中船长作为货方的紧

^①Peter G Watts, “Bowstead and Reynolds on Agency”, Sweet & Maxwell Ltd, 19 edition, August 23, 2010, Para 1-001.

^②参Freeman & Lockyer v. Bunkhurst Park Properties (Marga) Ltd. (1946) 2 Q.B. 480. 转引自杨良宜，《国际商务游戏规则——英国合同法》.北京：中国政法大学出版社，2000年3月修订版，第109页。

急代理人签订救助合同，而这也要求无法与货方取得联系或即使取得联系却无法获得明确指示。

（二）本案代理问题分析

1. 期租承租人的代理人认定

依据上文所述，严格来说，代理人是委托人授权代表其作出一定行为的人，而从这个意义上，Transclear或IBG均非Cargill的代理人，因为他们与Cargill之间并没有合同、授权或其他法律关系。

在期租租船合同中，履约过程中的承租人“代理人”未必局限于严格法律意义上代表承租人作出一定行为的人或者那些与承租人有直接法律关系的人。即使期租承租人以自己名义租船，通常的卸货作业也一般是由独立的合同当事方或者收货人以自己名义进行。由于船舶可以转租，所以实际上租船合同链将很可能包括一个或更多的期租承租人或程租承租人，而租船合同条款在一些方面也未必“背靠背”，在这种情况下，租船合同操作所享有一些权利和应履行的一些义务就会被代理性地（vicariously）延续：在船东与期租承租人之间，期租承租人的权利可被租船合同链中的下家获得，一些期租承租人的责任通过转承租人的行为得以履行完毕，最终进行卸货作业的人就是在行使从承租人处直接或间接获得的合同权利。

本案第49条“但书”规定所涉代理人即为上述情况，IBG和Transclear虽非严格法律意义上的代理人，但却符合该条款中“代理人”一词的自然语言意义。本案中租船合同承租人享有权利指示卸货地点和时间，最终享有这一权利者就是货方，即Transclear和IBG，在此目的下，他们就是Cargill的代理人。当然，他们是Cargill为此方面的代理人并不意味着Cargill就要为他们可能导致扣船的任何行为负责，因为并非转租合同当事方的所有行为都可视为是在代为行使期租承租人的权利或履行其义务，除非扣船原因和Transclear或IBG在履行作为Cargill代理职责之间具有某种关联。该案中期租合同项下的权利就是要求卸货，而相应责任则是进行卸货作业，这一点上，Transclear或IBG作为Cargill代理人行使前述权利并履行前述义务就没有任何争议，问题是确定代理人所涉作为或不作为的内容外延范围。

2. 代理的范围认定

本案期租合同并未明确货物装卸作业的具体操作问题，但依据其第8条规定，Cargill应负责货物装卸作业。这就使得船舶要直接遵照Sigma的要求，并间接遵照Transclear和IBG的指示，同样，这也要求确保恰当完成卸货作业并支付费用。但是Cargill并无合同义务保证船舶在任何特定时间内卸货，其对卸货作业时间并没有合同利益。Cargill的责任是支付租金，而这正由第49条决定，但该条款中停租事件就是船舶被捕获、逮捕或扣押，并不考虑对卸货的影响。虽然Transclear与IBG之间对于卸货时间确实有合同责任，但NYK和Cargill却均非该合同的当事方。所以NYK的索赔就存在两个问题：

第一，NYK与Cargill之间，卸货作业尽管是IBG进行操作，但是在代表Cargill并根据期租合同第8条的规定遵照Cargill指示并承担费用进行。从船舶递交NOR到实际开始卸货作业期间，IBG并未进行任何卸货作业，就不能视为是在行使Cargill在期租租船合同下的权利或履行义务，因实际上并未代表Cargill做任何事情。因此，Cargill在期租租船合同下对IBG在卸货作业方面的作为或不作为所承担的责任仅限于其在实际卸货作业过程中的作为或不作为。

第二，NYK索赔的是船舶被扣押所导致的时间损失，而这是由Transclear和IBG之间的滞期费争议造成，转租合同项下滞期费责任的产生或追索不应视为是在代为行使期租合同项下Cargill的权利。

所以，本案中在Cargill要对其代理在装卸货作业过程中的作为或不作为负责时，但IBG作为代理并未进行卸货作业，有缺陷地进行卸货作业和实际没有进行卸货作业则是非常不同的两种情况。

3. Clarke大法官的异议

Clarke大法官对其他四位大法官的意见持有异议，认为：（1）虽Cargill相对于NYK并无合同责任确保在特定时间内进行卸货，但是对于货物操作时间确有利益关联，其知晓合同链下游合同，应领会到完全可能会有滞期费责任。（2）船舶是等候卸货还是在实际卸货过程中，并没有实际商业意义上的区别。故船舶被扣押期间不应停租。

（下转第48页）

海上货物运输合同纠纷案评析

大连海事法院 信 鑫

DOI:10.16176/j.cnki.21-1284.2016.10.012

[提要]

保险公司在支付保险赔款后,依照《海商法》第二百五十二条第一款和《中华人民共和国民事诉讼法》第九十三条的规定,依法取得在保险赔偿范围内代位行使请求赔偿的权利。第三人即保险代位求偿权的相对方可依法行使其对被保险人的抗辩权对抗保险人。对于散装液体货物运输是否短量的证据效力的认定,可依据最高人民法院(2005)民四他字第1-1号批复中第2项“关于对散装液体货物交货数量证据效力的认定。在收货人未能提供有效证据证明货物短少发生在承运人责任期间的情况下,承运人提供的船舶干舱证书、空距报告,具有证明散装液体货物交货数量的效力。收货人提供的岸罐重量检验证书,除非经承运人同意,否则不具有证明散装液体货物交货数量的效力”。虽然可能由于不同的计量方法等原因,在形式上确实表现为货物数量短少,但若承运人能举证证明,这种形式上或实际上数量短少的原因是承运人得以免除赔偿责任的情形,承运人不应承担赔偿责任。

[案情]

原告:A保险公司。

被告:B船舶公司。

2012年9月19日,买方C化工公司与卖方D集团(新加坡)有限公司签订《货物买卖合同》,由C化工公司购买印度尼西亚产散装RBD棕榈油,并约

定了货物质量与数量、规格、单价等内容。《货物买卖合同》第4条质量与数量约定:根据提单,数量为11 500公吨,允许2%的溢短装,由卖方选择;由卖方指定一个国际认可的独立检验机构依据装货港标准操作来确定数量,检验结果和提单下的记载是最终且约束买卖双方,装船数量为最终数量,装船质量为最终质量。2012年10月4日至6日,在印度尼西亚L港,由卖方指定的Intertek检验人对“B”轮受载的RBD棕榈油进行检验。2012年10月6日,“B”轮大副与Intertek检验人共同签署的《空距报告》和《船舱柜计算报告》中记载的船载各舱货物温度(44℃、43℃、42℃)与对应的密度值同卖方提供的《密度表》所列温度与相应密度值完全一致。2012年10月6日,垂布特公司的代理人签发BYIN号清洁提单,提单记载:装货港印度尼西亚L港、卸货港中国Y港、货物为RBD棕榈油(散装)、货物数量11 500.858公吨、通知方C化工公司。

Intertek检验人于2012年10月8日出具《重量和质量证书》,记载实测岸罐温度为49℃、48℃、46℃、43℃、44℃,实测温度下对应的密度值、体积数,计算交付货物数量为11 500.858公吨;同时记载了货物样品的质量检测数据,未列明货物实测密度。C化工公司在该《重量和质量证书》中签章确认。经法院比对,装货港《重量和质量证书》及《空距报告》《船舱柜计算报告》中记载的各温度下对应的货物密度值与卖方提供的《密度表》所

列温度与相应密度值均一致。

2012年10月21日,涉案货物运抵Y港,于次日卸货完毕。C化工公司作为提单持有人提取了货物,货物进口报关单价1 080美元/公吨。卸货前,CIQ商检与大副共同签署了《空距测量记录单》,实测舱内货物温度44℃、45℃,大副批注只确认空距和温度。CIQ商检对提取的货物样品采用ZBX04012-86检测标准进行了实验室密度检测,测得20℃下密度为0.917 8 g/mL。2012年10月24日,CIQ商检出具《空舱证书》,确认“B”轮各舱清空无剩余货物,并已完好交付。CIQ商检按照实验室检测的20℃密度及修正系数0.000 64/℃对卸货前船载货物数量进行了计算,计算依据有检测的船舱空距、舱内货物温度、检验体积、20℃下实验室密度0.917 8 g/mL、密度修正系数0.000 64/℃、重量(密度)修正系数(W.C.F)等数据,计算到港货物数量为11 355.255公吨,并于2012年11月21日出具《重量检验证书》《干舱证书》和岸罐《鉴定报告》,记载船舶载货量为11 355.255公吨、岸罐数量为11 379.418公吨。

被保险人C化工公司与A保险公司于2012年9月27日签订货物运输保险单,A保险公司承保涉案货物海运货物一切险,承保货物数量11 500.858公吨,保险金额13 663 020.00美元,货物短量免赔额0.3%。2013年1月7日,A保险公司向C化工公司支付保险赔款103 284.72美元,C化工公司同意将其保险标的全部权益在保险赔款范围内转让给A保险公司。A保险公司理赔款的计算是以提单数量11 500.858公吨扣减卸货港岸罐数量11 379.418公吨、免赔额34.50公吨(提单数0.3%)后得出的数量,按单价1 080美元/公吨加10%保险加成得出。

受B船舶公司委托的律师事务所委托,上海某保险公估有限公司(以下简称上海公司)就涉案货物短量事件进行评估。上海公司依据《货物买卖合同》、《密度表》、装卸两港空距报告、船舱计量报告、CIQ商检《重量检验证书》、《空舱证书》等文件,于2013年4月12日出具《公估报告》,评估意见认为索赔方声称的短少主要归于两个原因:(1)由于装、卸港采用了不同的密度计算而造成的差异,即CIQ商检通常只采用自己实验室对样品

检测的密度来计算,其数值往往低于发货人提供的密度;(2)船岸差异,即船舱计量结果和岸罐计量结果(体积)的差异。如果按照卸货港船舱计量报告和装货港《密度表》计算,船舶在卸货港的到港数量与提单数量相比没有任何短量,且比提单数量多1.264公吨。评估结论认为船方不应对声称的货物短量赔偿。

另查,在国家标准网服务平台公开的查询信息显示,ZBX04012-86已经于2000年5月1日起失效。

[争议]

涉案货物是否在承运人责任期间发生短量,以及B船舶公司是否承担赔偿责任。

[审判]

法院认为,本案为保险人行使代位请求赔偿权提起的诉讼,A保险公司不是与承运人B船舶公司订立海上货物运输合同的当事方,故不论涉案提单中是否有法律适用的规定,均不能约束A保险公司。因诉讼标的为承运人在中国交付的货物短量纠纷,依照《中华人民共和国海商法》(以下简称《海商法》)第二百六十九条的规定,本案应适用与争议有最密切联系的中华人民共和国法律。

根据《海商法》第七十一条、第七十八条的规定,C化工公司作为提单持有人与B船舶公司之间成立海上货物运输合同关系,合法有效。A保险公司根据其于C化工公司建立的海上货物运输保险合同关系,在支付保险赔款后,依照《海商法》第二百五十二条第一款和《中华人民共和国海事诉讼特别程序法》第九十三条的规定,依法取得在保险赔偿范围内代位行使请求赔偿的权利。B船舶公司可以依法行使其对C化工公司的抗辩。A保险公司与C化工公司之间的保险理赔是否符合保险合同及法律的规定,不属本案审理范围。

1. 关于货物在承运人的责任期间是否发生短量

法院认为:本案为散装液体货物运输,依据最高人民法院(2005)民四他字第1-1号批复中第2项“关于对散装液体货物交货数量证据效力的认定。在收货人未能提供有效证据证明货物短少发生在承运人责任期间的情况下,承运人提供的船舶《干舱

证书》、《空距报告》，具有证明散装液体货物交货数量的效力。收货人提供的岸罐重量检验证书，除非经承运人同意，否则不具有证明散装液体货物交货数量的效力”的规定，本案属于适用《批复》规定的情形。

虽然提单记载的数量是承运人对接收货物的确认，但承运人在接收散装液体货物时并没有对货物自然特性（包括密度、品质）的法定检验和保证义务，故承运人无义务必须在提单中标注已装船货物的温度和密度。但承运人可以按照《海商法》第五十一条第一款第（九）项的规定，以装货港检验人对货物温度、密度等做出的检验报告所代表的货物自然特性来抗辩提单持有人或收货人提出的货物短少主张。再根据《批复》第2项的规定，卸货港的空距报告和空舱证书证明货物已经卸空，在没有证据证明货物品质（质量标准）发生自然特性或固有缺陷之外原因导致的变化时，应推定货物品质未发生变化，故衡量卸货数量时仍应以装货港代表货物自然特性的《密度表》来计算，即便《密度表》可能不真实反映货物的自然特性，但对于善意从事货物运输的承运人而言仍应予以推定真实。按CIQ商检《空距报告》和《密度表》计算，结合《空舱证书》，实际卸货数量为11 502.104公吨，比提单记载的数量多1.246公吨，货物并未发生实际短少。

2. 承运人是否承担赔偿责任

根据《海商法》第七十一条的规定，承运人负有按提单记载的数量交付货物的义务。虽然前述涉案货物到港后货物重量并未发生实际短少，但提单记载的数量与CIQ商检《重量检验证书》的数量确实存在数字表面差额，构成形式上的货物短少。A保险公司认为，即使装卸两港采用不同的密度值计算产生了差额，但按照“质量守恒”定律其结果应在合理的计量误差范围内，而本案货物短少明显超出了合理的计算误差，故这种形式上数量短少不符合“质量守恒”定律，就应被认定为货物数量实际短少，承运人应当承担赔偿责任。

法院认为：根据《海商法》第五十一条第二款的规定，B船舶公司应对货物形式上或实际上数量短少的原因承担举证责任。货物交付后没有人主张货物品质在承运人责任期间发生变化，应当推定货

物品质未发生变化。在此情况下，B船舶公司提供的证据可以证明造成货物数量形式上短少的原因应当属于以下三种原因：（1）发货人的原因，即发货人提供的《密度表》不真实；（2）货物自然特性（密度、液体挥发等）发生了变化；（3）卸货港检验错误。依照《海商法》第五十一条第一款第（八）（九）（十二）项的规定，上述三种原因分别属于托运人的行为、货物的自然特性或固有缺陷、非由于承运人的原因等三种承运人得以免除赔偿责任的情形，故B船舶公司对于此种虽与“质量守恒”定律不符，但属于免责事由的形式上的货物短少依法不应承担赔偿责任。

综上，A保险公司的证据不足以证明在垂布特公司的责任期间发生货物实际短少，且垂布特公司的证据可以证明造成提单数量与CIQ商检《重量检验证书》数量差异的原因不应由其承担赔偿责任。依照《中华人民共和国海商法》第五十一条第一款第（八）（九）（十二）项、第二百六十九条的规定，判决驳回A保险公司对B船舶公司的诉讼请求。

【评析】

针对海上货物运输合同中散装液体货物运输，最高人民法院（2005）民四他字第1-1号批复中第2项对散装液体货物交货数量证据效力的认定作出了说明，确定在审查认定散装液体货物交付数量时，应在满足《批复》规定的适用条件成就时采用两种证据认定法则。适用条件是收货人未能提供有效证据证明货物短少发生在承运人责任期间。两种证据认定法则为，一种是承运人接受或同意岸罐重量检验证书情况下的直接认定，另一种是承运人对岸罐重量检验证书不同意情况下的依据《干舱证书》《空距报告》等证据做出的推定。本案中，A保险公司提供的卸货港《重量检验证书》虽不是岸罐重量检验证书，但卸前重量检验证书与岸罐重量检验证书除检验节点与承运人的责任期间有区分外，两证的密度均是以实验室检测20℃的密度经修正后得出。根据被保险人C化工公司确认的Intertek检验人《重量和质量检验证书》及法院确认的《密度表》的记载，可见提单上记载的货物重

量源于发货人提供的密度表和空距报告，发货人和Intertek检验人只实测了装船货物温度，但未实测货物密度。由于装、卸两港检验人采用的密度值不同，以及卸货港检验人测试密度采用的取样方法、检测方法、检验标准选用及误差等方面的影响，极大可能导致提单数量与卸货港检验重量的差异，因此卸货港的《重量检验证书》本身不能作为衡量货物短少是否发生在承运人责任期间的有效证据。本案适用《批复》规定的条件成就。

作者简介：信鑫（1974—），男，副庭长，法官



（上接第35页）

（三）措辞修改建议

如本案欲达到不停租的效果，则需要对第49条的条款措辞进行修改，笔者建议修改为：

“如果在合同存续期间，船舶被任何当局或因任何法律程序而被捕获、逮捕、滞留或扣押，直到船舶被释放，租金应停止支付，但该捕获、逮捕、滞留或扣押系由承租人或其代理人或其转租人或再转租人或收货人的个人作为（personal act）、不作为（omission）或违约（default）或其他任何原因所导致的除外。”（“Should the vessel be captured or seized or detained or arrested by any authority or by

any legal process during the currency of this Charter Party, the payment of hire shall be suspended until the time of her release, unless such capture or seizure or detention or arrest is occasioned by any personal act or omission or default or anything whatsoever of the Charterers or their agents or their sub-charterers or sub-sub-charterers or receivers/consignees. ...”）

作者简介：黄青业（1986—），男，硕士，律师，E-mail: qingye.huang@boeninglaw.com

参考文献：

[1]杨良宜.国际商务游戏规则——英国合同法[M].修订版.北京:中国政法大学出版社,2000:107.

内河航运市场秩序专项治理10月起实施

日前，交通运输部印发《长江等内河航运市场秩序专项治理行动方案》（简称《行动方案》），提出排查治理长江等内河航运市场存在的规范、不安全、不公平的经营行为，专项治理自今年10月1日起实施，为期1年。

行动将对经营资质条件不达标、船舶违规挂靠、船舶超载、船舶配员不足、新改建船舶检验质量、涉企违规收费6类问题进行专项治理。各地水路运输管理部门要组织开展水路运输经营者、船舶管理业务经营者经营资质不达标专项治理，并会同海事管理机构加强监督检查，严禁船舶管理业务经营者、水路运输经营者违规接受船舶挂靠。海事管理机构要强化船舶现场检查效果，按不低于2%的比例进行现场抽查；结合船舶到港登轮检查或船舶安全检查，加强对船舶配员情况的检查，在专项行动期间应覆盖所有内河营运船舶；加强对专项行动期间新建或重大改建完工船舶的检验质量监督管理工作；各地港口行政管理部门要加强港口经营服务性收费的监督管理，规范收费行为。

据了解，此次专项治理将分3个阶段，10月1日至今年年底为自查整改阶段，2017年1月1日至7月31日为集中整治阶段，2017年8月1日至9月30日为抽查总结阶段。

摘自交通运输部网站