

2015年韩国造船业发展概述

中国船舶工业综合技术经济研究院 阴 晴

渤海船舶重工有限责任公司 王月婷

中国船舶工业综合技术经济研究院 谢 予

摘要: 2015年韩国船企接单重心重返商船,新接订单规模重回全球第一。但在船市持续低迷背景下,船企经营业绩大幅下滑,三大造船企业陷入巨额亏损。在政府和金融机构的支持下,韩国造船业开始全面深度结构调整,同时积极制定政策措施应对海工风险。2016年韩国将加大政策支持和监管力度,推动船企落实结构调整措施,早日走出困境。随着手持海工订单集中交付期到来,三大船企仍有大幅亏损的可能,因此降低海工风险将成为韩国造船业的重要任务。

关键词: 韩国;造船业;企业经营

DOI:10.16176/j.cnki.21-1284.2016.05.001

一、2015年韩国造船业生产经营状况

(一) 造船完工量企稳回升

造船完工量出现小幅回升。2015年前11个月,

韩国造船完工量为2 789万载重吨,同比增长14.2%,结束了之前造船完工量“三连跌”的态势。金融危机后韩国造船完工量统计见图1。

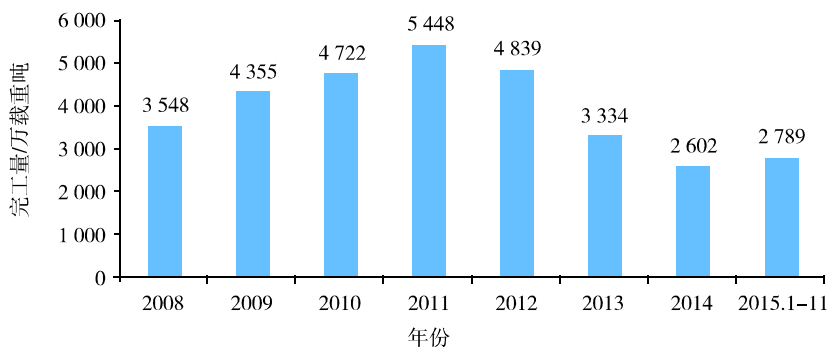


图1 金融危机后韩国造船完工量统计

现代重工集团和三星重工同比出现增长,大宇造船海洋同比下降。2015年前11个月,现代重工集团造船完工量1 446.7万载重吨,同比增长22.4%,排名全球首位。三星重工同比增长11.2%,而大宇造船海洋同比下降23.4%。2015年1—11月韩国主要造船企业造船完工量统计见表1。

(二) 新接订单量重夺世界第一

新接订单量全球第一,同比小幅增长。2015年

表1 2015年1—11月韩国主要造船企业造船完工量统计

造船企业	数量/艘	载重量/万载重吨	同比增减
现代重工集团	186	1 446.7	22.4%
三星重工	31	293.4	11.2%
大宇造船海洋	34	478.5	-23.4%

前11个月,韩国新接订单3 205万载重吨,同比增加12%,全球市场份额达39%,居全球首位。金融危机后韩国新接订单量统计见图2。

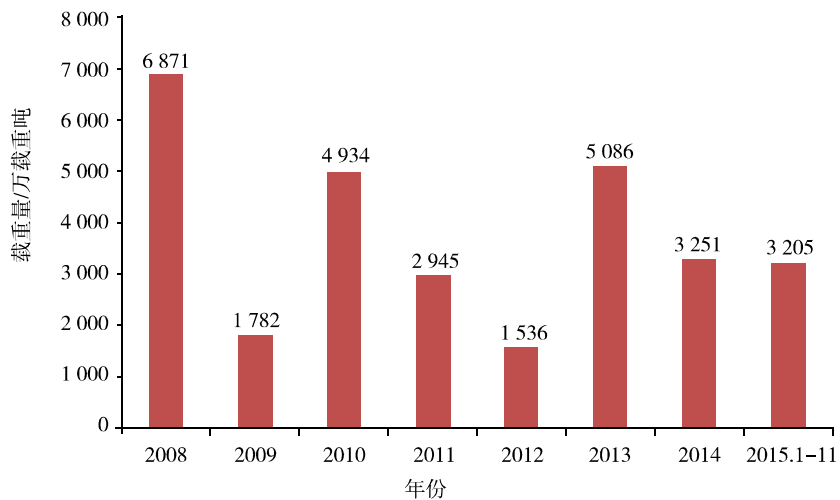


图2 金融危机后韩国新接订单量统计

接单主要船型为油船和集装箱船。从承接船型看，油船2 130万载重吨，占接单总量的66%；其次是集装箱船785万载重吨，占24%。其中，现代重工集团承接LPG船全球市场份额超过五成。三星重工20 000 TEU以上集装箱船接单份额接近四成。韩国2015年1—11月新接订单结构组成见表2。

表2 韩国2015年1—11月新接订单结构

船型	船舶数量/艘	载重量/万载重吨	占比	万修正总吨	占比
油船	141	2 130	66%	424	43%
集装箱船	49	785	24%	300	30%
LNG船	13	117	4%	112	11%
LPG船	30	118	4%	71	7%
其他船型	23	55	2%	88	9%
总计	256	3 205	100%	994	100%

海工接单金额大幅下滑导致三大船企接单金额同比下降，接单目标难以完成。2015年1—11月，韩国三大造船集团承接船舶和海工订单合计280亿美元，同比下跌16%；现代重工集团旗下以船舶建造为主的现代三湖和现代尾浦完成全年接单目标难度不大，而现代重工商船接单金额与去年基本持

平，目标完成率为70.1%，但海工接单金额同比下降79.1%，目标完成率仅为22.2%，海工业务拖累整个集团接单目标实现。大宇造船海洋尚未承接海工订单，接单目标完成率仅为35%。2015年1—11月韩国三大船企接单金额统计见表3。

表3 2015年1—11月韩国三大船企接单金额统计

造船集团	船舶数量/艘	商船	海工	商船+海工	同比	目标完成率	
现代重工集团	现代重工	59	59	12	71	-39%	51%
	现代三湖	41	36	-	36	34%	96%
	现代尾浦	59	28	-	28	55%	93%
	小计	159	123	12	135	-16%	66%
三星重工	49	39	61	100	52%	67%	
大宇造船海洋	31	45	0	45	-56%	35%	
总计	239	207	73	280	-16%	58%	

(三) 手持订单稳步增长

手持订单排名全球第二，年末手持订单小幅回升。2015年11月末手持订单8 438万载重吨，较年

初小幅增长1.5%；全球占比28.5%，排名全球第二位，但与中国1.3亿载重吨的手持订单量相比，还存在较大差距。金融危机后韩国手持订单量统计

见图3。

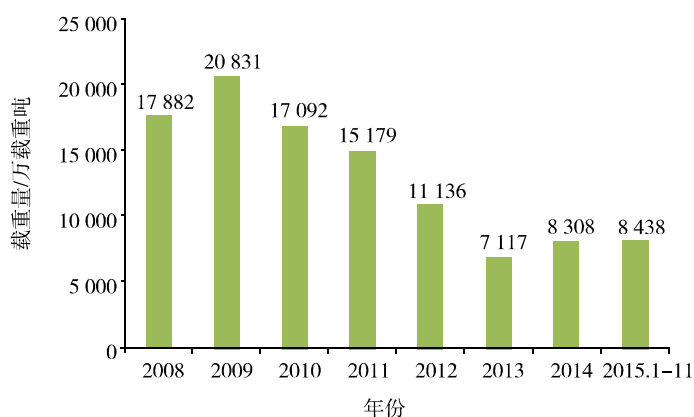


图3 金融危机后韩国手持订单量统计

手持订单交付期集中在2016年和2017年。从手持订单交付期来看，2016年将交付4 255万载重吨，占手持订单的51%；2017年交付2 908万载重吨，占手持订单的35%。韩国2015年11月末手持订单交付期安排见表4。

表4 韩国2015年11月末手持订单交付期安排

交付年份	载重量/万载重吨	占比
2015年	395	5%
2016年	4 255	51%
2017年	2 908	35%
2018年	661	8%
2019年以后	165	2%

(四) 经济效益普遍大幅下滑

造船企业出现大面积亏损，三大船企亏损额创历史纪录。2015年，韩国造船企业亏损面大幅增加，前三季度，七家骨干造船企业中，有六家出现净亏损。三大船企同时出现巨额亏损，营业亏损合计超过60亿美元，这在三家企业成立之后尚属首次。其中，大宇造船海洋前三季度出现近40亿美元巨额亏损，经营陷入严重困难。三星重工营业收入下降三成，营业亏损1.5万亿韩元（约合13.8亿美元）。现代重工集团2014年营业亏损曾超过20亿美元，今年前三季度营业亏损1.0万亿韩元（约合9.2亿美元），亏损幅度减小。韩国主要造船企业2015年前三季度经营业绩见表5。

表5 韩国主要造船企业2015年前三季度经营业绩（合并报表）

船企	营业收入		营业利润		税前利润		净利润	
	金额/亿韩元	同比	金额/亿韩元	同比	金额/亿韩元	同比	金额/亿韩元	同比
现代重工	350 926	-9.4%	-10 418	亏损减少	-11 767	亏损减少	-8 190	亏损减少
大宇造船海洋	92 916	-24.1%	-43 003	由盈转亏	-49 618	由盈转亏	-38 275	由盈转亏
三星重工	64 858	-33.8%	-15 318	由盈转亏	-14 993	由盈转亏	-11 692	由盈转亏
现代三湖重工	70 087	21.5%	-2 928	亏损减少	-4 296	亏损减少	-3 352	亏损减少
现代尾浦	36 512	30.0%	585	扭亏为盈	521	扭亏为盈	354	扭亏为盈
STX造船海洋	24 282	14.6%	452	扭亏为盈	-2 693	由盈转亏	-3 113	由盈转亏
韩进重工	23 692	31.0%	-62	亏损减少	-1 651	亏损减少	-1 421	亏损减少

数据来源：根据企业财报整理，1美元=1 110韩元

二、2015年韩国造船业发展主要特点

(一) 中型骨干船企和大型造船企业加大结构调整力度

金融危机后，韩国中小船企遭遇破产潮，自

2011年开始，骨干中型企业陷入重组阶段。自2014年开始，三大造船集团出现巨额亏损，开始深度调整。目前，韩国三大船企和骨干中型船企均处于重组之中，行业发展面临的风险和困难加剧。

骨干中型企业进行结构再调整。韩国对骨干中型船企的支持方式出现变化，由通过债权银行提供融资方式变为金融机构与大型船企联手帮助骨干中型船企恢复正常经营。三星重工和韩国进出口银行达成对成东造船合作管理协议，三星重工负责销售、采购、生产、技术等业务，韩国进出口银行负责人事、金融等方面。对STX造船海洋的机构调整也将采取这种方式。除此之外，对骨干中型船企的规模和船型定位进行严格规定，避免与大型船企恶性竞争，打造分工明确的竞争格局。STX造船海洋最新的机构调整方案就是缩小造船规模，专注于建造油轮和LNG加油船。

对三大船企的结构调整是韩国造船业结构调整重点，也标志着韩国造船业进入全面改革调整深水区。针对历史上首次同时出现巨额亏损，三大船企采取了全面而深刻的调整。一是更换领导团队。现代重工和大宇造船海洋先后更换了董事长和CEO，并精简领导团队，辞退了一批中高级管理人员。二是进行大规模裁员。为压缩造船规模和应对资金紧张，三大造船企业将裁员5 000~6 000名造船工人。三是推进业务调整和组织机构“瘦身”。采取裁撤部分非主营业务、整合现有组织机构、撤销亏

损业务部门等具体措施。四是出售资产。截至2015年7月底，韩国三大造船企业负债总规模已超过50万亿韩元（约431.1亿美元），为了应对到期债务，防止资金链断裂，三大船企通过出售有形和无形资产获得现金。

（二）采取各种手段规避海工风险，弥补海工能力不足

海工延期、撤单频繁成为亏损主要原因。随着近几年来油价下行，海工装备需求萎缩，加之韩国海工接单比较激进，承接了很多首次建造海工项目，但自身在海工设计能力、海工人才、风险控制等方面存在短板，导致海工项目延期、撤单频繁。2015年以来，韩国有15座海工装备出现撤单、延期交付、更改船型等情况，给船厂带来巨大损失。其中，现代重工有2座半潜式钻井平台由于建造脱期遭到撤单；大宇造船海洋4艘半潜式钻井平台建造脱期，致使其亏损进一步增加；三星重工6艘钻井船分别出现撤单、推迟交付、更改订单问题，对企业造成不利影响。10月份，现代重工和三星重工在季报公布前夕修改季报业绩，因为客户临时通知取消海工船的建造合同。韩国造船企业2015年前三季度海工装备推迟交付及撤单情况见表6。

表6 韩国造船企业2015年前三季度海工装备推迟交付及撤单情况

船厂	项目	数量	船东	事件
现代重工	半潜式钻井平台	1	Fred Olsen Energy	撤单（船厂建造脱期）
	半潜式钻井平台	1	Seadrill	撤单（船厂建造脱期）
大宇造船海洋	半潜式钻井平台	4	Songa Offshore	工程延期，亏损增加
	钻井船	2	Transocean	推迟交付（2016年10月→2017年10月）
	钻井船	1	Vantage Drilling	撤单（船东违约）
三星重工	钻井船	1	Pacific Drilling	撤单
	钻井船	2	Seadrill	推迟交付（2015年→2017年1季度）
	钻井船	2	Ocean Rig	推迟交付（2017年2月/6月→2019年1月）
	钻井船	1	Cardiff Marine	船型更换（钻井船→阿芙拉型油船）

数据来源：日本海事新闻

加强海工项目风险管控。韩国船企针对出现设计变更、工期延误导致企业巨额亏损的问题，一方面，加强市场营销部门和设计建造部门的融合、统一管理，让设计人员在营销阶段就开始介入项目。现代重工整合下属企业的营销机构，实行统一营

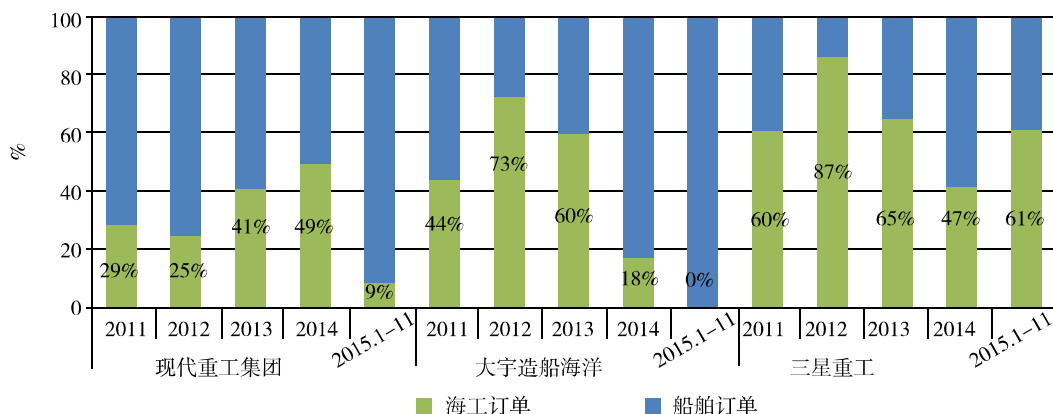
销，三星重工把基础设计人员整合到工程营销部门。另一方面，成立专门机构管控风险。三星重工新成立了综合项目管理部门，直接管控海工及其他大型项目。另外，船企还尝试改变海工签约方式以避免亏损。由之前韩国船企承担全部风险的EPC

(设计、采购、安装)总包方式,转变为采用“生产成本+费用”(cost plus fee)计算造价的签约方式,船厂仅负责建造和设备安装,基本设计和配套设备采购由船东方负责,从而大大降低风险。

(三) 调整接单策略, 加大商船接单比重

新世纪初,韩国将海工装备产业作为发展重点,三大船企海工建造业务比重稳步上升。由于内外部风险不断累积,从2014年开始,三大造船企业先后出现海工建造亏损,影响了企业整体经营业

绩。因此2015年之后,三大船企普遍调整接单策略,增加船舶接单比重,降低海工接单比重。现代重工集团和大宇造船海洋表现明显,2015年1—11月,现代重工集团商船订单比重上升至91%,大宇造船海洋尚未承接海工订单。从明年开始,大宇造船海洋将减少海工接单,目的是将海工船建造业务所占比例从50%以上缩减至不到40%。韩国三大造船企业2011—2015年11月海工订单比重见图4。



数据来源:企业财报数据整理

图4 韩国三大造船企业2011—2015年11月海工订单比重

(四) 加大研发投入, 通过技术创新引领船舶产业发展

韩国船企非常重视研发,从2005年到2013年,主要造船企业研发投入呈每年递增态势,年均增幅达到28%,直到2014年研发投入才首次出现下降。2015年以来,韩国船企继续加大研发投入,发挥技术优势,确保在全球造船业的领先地位。

继续推动绿色船舶、LNG船和海工配套等领域新技术研发和应用。在绿色环保船型方面,研发出降低油耗的“Hi-FIN”节能装置和全球首艘燃汽轮机动力LNG船;在LNG船方面,继大宇造船海洋之后,现代重工和三星重工分别自主研发出了气体处理系统,并将首次实现装船。在海工配套设备研发方面,现代重工集团2015年初出台海工配套设备研发计划,用四年时间将海工主要配套设备国产化率从25%左右提高到54%左右。

重点加强大数据、智能船舶研发,抢占新一轮科技革命和产业变革的先发优势。在推动大数据技术在海运、港口、船舶等领域应用方面,大宇造船

海洋自主研发“新船需求和预测平台”系统可以每天对1 000条以上航运数据进行跟踪、处理和分析,为船厂提供不同船型、不同航线的航运效率、运力供求状态等实时和预测信息。现代重工与国内研究机构合作开展“利用大数据防止海工装备建造延期研究项目”,推动建造工艺流程优化,每年预计节省约500万美元。在智能船舶方面,现代重工与埃森哲开展联合研发工作,并取得阶段性成果。

船企重视研发能力建设。6月,现代重工与韩国KT公司合作,在蔚山厂区内建设LTE高速网络,推进智能船厂建设。现代重工还与蔚山市政府联合成立“创意经济与创新中心”(UCCEI),重点对船舶海工、医疗自动化、3D打印等进行支持,推动包括海工配套设备研发计划在内等重点科研计划的开展。

(五) 海外布局出现新调整

韩国造船企业在海外布局方面采取控制增量、优化存量的方式。增量方面,船厂海外投资计划取消。如三星重工在2014年曾计划于今年投资约

10 000亿韩元（约合9.5亿美元），在印度尼西亚、越南或者马来西亚中选址新建造船厂，建造散货船、油轮以及中小型集装箱船。由于船市长期低迷加上企业自身出现大幅亏损，最终放弃该计划。存量方面，部分船企通过出售亏损海外子公司，优化海外生产企业建造船型等方式，适应船市变化和企业生产经营实际，取得显著效果。如由于位于罗马尼亚的造船厂连续多年出现亏损，大宇造船海洋计划对其造船规模进行缩减或将其出售。现代尾浦和三星重工抓住国际船舶市场产品结构调整时机，及时优化旗下海外造船厂接单结构。截至2015年11月底，现代越南承接6艘7.5万载重吨成品油船和3艘化学品船，三星重工宁波造船厂承接11艘5万载重吨级成品油船。韩进重工将超大型集装箱船建造转移到位于菲律宾的韩进苏比克船厂，后者前11月承接了5艘11 000 TEU大型集装箱船订单和3艘20 600 TEU超大型集装箱船订单。

（六）政府和金融机构加大对造船业支持，但态度更为谨慎

政府通过参与标准制定、加强产品认证、培养海工人才等措施，提升本国海工竞争力。10月，在韩国政府推动下，三大船企与美国船级社（ABS）、海工专业设计公司、大型石油公司等举行会议，目的是促进海工装备及其配套设备设计、建造流程等采用统一标准。同月，韩国船用设备联

合会（KOMEA）与美国石油协会（API）签署合作备忘录，帮助韩国海工配套企业的产品获得后者更多产品认证。为解决海工专业人才不足问题，韩国造船和海工协会（KOSHIPA）牵头，韩国三大船企参与，共同成立了“造船海洋产业人才资源开发委员会”，制定并出台海工人才培养方案，KOSHIPA负责公共课程管理，三大船企负责专业人才培养。

金融机构帮助造船企业结构调整，但态度更为谨慎。为推动大宇造船海洋重组，11月初，债权银行提供4.2万亿韩元的资助，其中，韩国产业银行通过贷款及增资的方式提供2.6万亿韩元，韩国进出口银行将提供1.6万亿韩元。截至2015年11月，韩国政策性银行已向四家中型骨干船企提供了超过8.7万亿韩元（约合75.6亿美元），其中四成以“债转股”的形式给予支持。大量资金援助让韩国政策性银行背上了沉重包袱，坏账风险增加，引起了韩国政府重视。11月1日，韩国金融服务委员会公布要求包括韩国进出口银行、韩国产业银行和韩国中小企业银行在内的所有国有银行5年内逐步撤出在非金融企业的股份。部分金融机构已开始撤回对船企的资金支持，如韩国友利银行已经计划出售SPP造船。韩国金融机构对造船企业的资金支持情况见表7。

表7 韩国金融机构对造船企业的资金支持情况

船厂	主要债权银行	债务规模/亿韩元	其中：债转股/亿韩元	状态
大宇造船海洋	韩国产业银行	42 000	--	--
STX造船海洋	韩国产业银行	45 000	18 800	与债权银行签订自律协议
成东造船海洋	韩国进出口银行	27 200	16 200	与债权银行签订自律协议
SPP造船	韩国友利银行	14 600	--	与债权银行签订自律协议
大鲜造船	韩国进出口银行	5 200	50	与债权银行签订自律协议

数据来源：日本海事新闻

三、2016年韩国造船业发展预测

对韩国造船业来说，2016年将是充满困难和挑战的一年。国际造船市场低迷态势仍将延续，国内造船企业正在经历全面深度调整，面临扭亏为盈的艰巨任务，海工建造短板短期难以消除，风险依然存在。预测2016年韩国造船业将重点推进以下三个方面工作：

一是积极落实结构调整举措。2016年，韩国造船业仍将推进全面结构调整，重点是推进三大船企结构调整。船企提出应对措施，如拍卖资产，出售子公司，精简机构、裁员等调整措施，将在2016年获得实质性推进。一些尚未解决的问题很有可能得到解决。如大宇造船海洋将着眼于改善财务状况，继续推进“瘦身计划”，可能出售位于罗马尼亚的

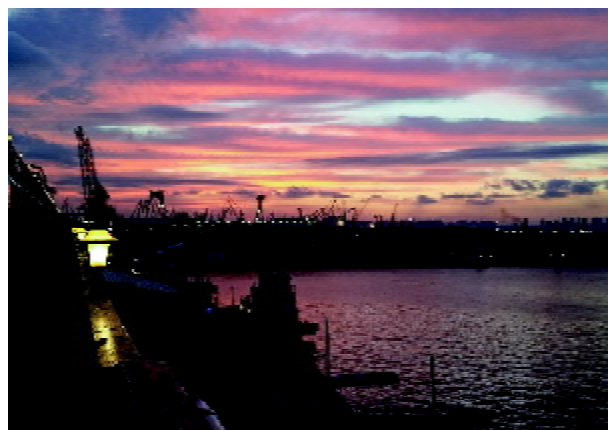
造船厂，STX造船海洋重组方案将会明确，可能被现代重工或大宇造船海洋接管。与此同时，政府、金融机构、行业协会等也将给予一定支持和监督，协助企业改善财务状况，早日走出困境。

应对海工建造可能出现的亏损。目前，三大船企手持海工订单规模相当可观，11月末，现代重工、大宇造船海洋和三星重工手持海工订单金额分别为210.3亿美元、201.2亿美元和243.0亿美元。2016年是海工订单集中交付期，遭遇建造脱期、船东撤单或者延期交付等经营风险的可能性较大，或对企业经营业绩出现较大影响。为了稳定业绩，尽力降低亏损，争取扭亏为盈，三大船企将重点针对海工建造风险采取相应的应对措施。

调整接单策略，加强订单价格管理。凭借三大船企支撑，韩国造船业仍将保持较大体量，高附加值商船依然是其接单重点。但根据国际船市预期和韩国船企实际情况，三大船企2016年将调低年度接单目标，估计三家企业接单目标都将定在100亿美元左右。同时，韩国将加强对订单价格管控，防止

船市低迷和过度竞争导致低价接单。韩国政府已明确提出在三大船企自律基础上，组成监督评审机构管控接单价格，如该机构认为订单无获利空间，银行和金融机构将会拒绝提供船舶融资支援和担保。各船企也将成立专门订单造价评估审议机构，要确保每份订单都要获利，无获利订单可能将被一律放弃。

作者简介：阴晴（1983—），男，硕士，工程师，E-mail: yinqing16@163.com



征订启事

《世界海运》（World Shipping）杂志于1978年10月创刊，由交通运输部主管、大连海事大学主办，国际标准刊号ISSN 1006-7728，国内统一刊号CN 21-1284/U，面向国内外公开发行。

《世界海运》办刊宗旨：以国际的视角聚焦中国航运业发展和航运企业实践中的热点、焦点问题，对国际海运经济、管理、法律和技术领域的相关问题进行专业、深入和前瞻性的解读和分析，着力搭建港航企业、贸易商、制造商和主管机关之间的信息交流平台，积极推进国际交流与合作，为政府、航运企事业单位管理者和从业人员决策、管理和操作提供参考，推动和促进我国航运业健康、快速发展。主要栏目：航运经济与管理，海事管理，海事公约与法规评论，船舶与人员安全，环境保护，航海技术，船舶机电技术，船舶设计与建造，海商法评论，航史天地，航海手记，海运百科。

《世界海运》为大16开本全彩色印刷，月刊，每期56页，每期定价16.00元，全年定价192.00元（含邮资）。

订阅方式：全国各地邮政局均可办理邮购，邮发代号为8-32。

欢迎订阅2016年《世界海运》（月刊）



“永盛”轮北极东北航道商业航行实践

青岛远洋船员职业学院 张 晓

【编者按】继2013年8月首航北极东北航道后，中远航运旗下“永盛”轮于2015年夏天再次出征北极东北航道，并首次实现往返航行。北极东北航道的探索性商业航行，不仅为极区航行船舶操纵和管理积累了宝贵的经验，还为极区船舶的设计和建造提供了参考，为最终实现中国商船北极航行常态化创造条件。青岛远洋船员职业学院张晓教授作为航海领域专家参加了本次往返航行的西行航次，本刊编辑部特邀请张晓老师撰文介绍“永盛”轮此次北极航行的准备和实施情况，并对北极东北航道航海资料的可信度、极区气象冰情预报的准确性、极区通导设备的误差及可用性、极区船舶遇险搜救能力等关键问题进行分析，供航运界参考。

DOI:10.16176/j.cnki.21-1284.2016.05.002

一、航次准备

“永盛”轮2015年北极东北航道双向航行的航次准备工作与该轮2013年首航北极东北航道大体相似，包括：船舶准备，船员准备，获得航行许可证，进行航次风险评估，加装适于高纬度海区航行船舶的通导设备，配备通过北极东北航道所需的航海图书资料，配备通过北极东北航道所需的装备，对通过北极东北航道有特殊要求的船舶设备与装备进行检查，编制操作手册和训练手册，制订计划航线，制订航行安全措施，制订应急专项预案和操作须知，等等。

根据俄罗斯北方海航道管理局在其网站上发布的冰情预报及俄罗斯《北方海航道航行规则》，2015年8—9月通过俄罗斯北方海航道（Northern Sea Route，以下简称“NSR”）的船舶需具备冰区加强，拥有冰级。为满足该规定，中远航运再次安排集团目前唯一满足冰级要求的“永盛”轮执行北极东北航道双向航行任务。该轮为一艘多用途普通干货船，2002年建造，LR船级；船长159.95米，型宽23.70米，型深11.95米，夏季吃水8.599米；芬兰瑞典规范1A冰级；载重量19 561吨；MAN B&W

6 S40C-C主机，输出功率7 860 kW；调距螺旋桨；首侧推器；服务航速14节。图1为正在通过北极东北航道的“永盛”轮。



图1“永盛”轮

为满足北极高纬度海区航行要求，“永盛”轮加装了以下适合高纬度海区航行的通信导航设备：适用A4海区的中高频组合电台，两部用于75°以上高纬度海区通信的铱星电话，可在70°以上高纬度进行误差校正的GPS光纤罗经，用于北极水域与飞机和直升机联络的122.5 MHz对空高频，经高纬度误差校正的ANSCHUTZ陀螺罗经，可在高纬度使用的GPS与北斗双系统多功能定位与通信设备，两部红外夜视望远镜。另外，为处理海底阀箱浮冰堵塞，安装了一套低位海底阀箱蒸汽吹洗设备。

为满足俄罗斯方面的有关规定，“永盛”轮添

置了通过NSR所需的船员防寒及保护装备、冰锤与冰斧、便携式气焊设备、100吨/小时能力的潜水泵、船尾可见的手启红色闪光灯、堵漏设备等。

除上述硬件准备工作外，中远航运还在现有体系文件的基础上为“永盛”轮专门制订了一系列航行安全措施，编制了18项应急处置专项预案和操作须知。另外，将IMO公布的北极水域海上搜救联络方式以及俄罗斯方面公布的北方海海上搜救联络方式等资料发给船上，作为船舶应急专项预案的组成部分。

二、“永盛”轮西行通过北极东北航道的概况

- 通过时间：8月2日—8月10日；
- 通过时的最低气温：-1℃；
- 冰区航行时间：45小时15分钟；
- 主要冰区：东西伯利亚海（6成冰），索尼科夫海峡及两端（4成冰）；

● 两个海峡冰情：索尼科夫海峡4~6成冰，维利基茨基海峡主航道无冰；

● 破冰船护航时间：51小时15分钟；

● 破冰船护航航段：东西伯利亚海中部—索尼科夫海峡西口；

● 引航情况：无引航员；

● 编队：1艘破冰船，3艘商船编队通过；

● 航线：白令海峡—楚科奇海—德朗海峡—东西伯利亚海—索尼科夫海峡—拉普捷夫海—维利基茨基海峡—新地岛北部—巴伦支海—挪威北部沿海。

三、“永盛”轮通过北极东北航道时的气象与冰情

“永盛”轮西行航次通过北极东北航道时的气象与冰情见表1。

表1 “永盛”轮西行航次通过北极东北航道时的气象与冰情

	天气	气压/MPa	风向/风力	气温/℃		海水温度/℃		最大冰量
				最高	最低	最高	最低	
白令海峡	多云	1 014	SW/4	11	7	4	4	—
楚科奇海东部	多云到阴天	1 012	SW/4	11	10	4	4	—
楚科奇海西部	多云	1 010	SW/4转NW/5	7	2	3	2	—
德朗海峡	阴	1 012	NW/6	2	1	2	2	—
东西伯利亚海东部	阴到多云	1 017	NW/3转E/2	2	-1	2	2	—
东西伯利亚海西部	阴有雨	1 021 ↓ 1 004	SE5转E/7	2	0	0.5	0	6成
索尼科夫海峡东部	阴转多云，有雾	1 004 ↑ 1 021	NW/4	1	0	1.5	1	4成
索尼科夫海峡	多云	1 025	NW/3	7	3	1	1	1成
索尼科夫海峡西部	多云	1 020	E/6	4	3	1	1	4成
拉普捷夫海东部	晴天	1 010	1SE/7	6	4	1	1	1成
拉普捷夫海西部	多云	1 010	NE/5	2	1	1	1	—
维利基茨基海峡	晴	1 012	NE/4	1	1	2	2	—
维利基茨基海峡西部	晴	1 012	NE/3	2	1	2	2	偶见冰山
喀拉海西部	晴	1 012	SW/3	4	3	2	2	—
喀拉海东部	多云	1 012 ↑ 1 020	N/4	8	5	6	6	—
巴伦支海	阴到多云	1 023 ↓ 1 008	SW/4 转SE/5	10	5	7.5	7	—

四、破冰护航

根据俄罗斯2013年1月17日颁布的《北方海航道航行规则》，俄罗斯北方海航道管理局对进入NSR航行的船舶，视其冰级以及冰情预报，确定是

否其需要雇佣破冰船护航，即船舶在NSR水域重度、中度、轻度冰况下航行是否需要破冰船帮助，由北方海航道管理局以许可证中的信息方式予以指示。在该局2015年3月12日签发给“永盛”轮的NSR通行证上注明：在喀拉海、楚科奇海轻度

和中度冰的情况下，可以独自航行；在喀拉海轻度、中度、重度冰的情况下，在破冰船帮助下航行；在拉普捷夫海和东西伯利亚海轻度冰的情况下，可以独自航行；在拉普捷夫海、东西伯利亚海和楚科奇海轻度和中度冰的情况下，在破冰船帮助

下航行。根据俄罗斯北方海航道管理局今年3月23日发布的NSR 6—8月的冰情预报，楚科奇海与拉普捷夫海的冰情为轻度，东西伯利亚海与喀拉海的冰情为中度，见图2。

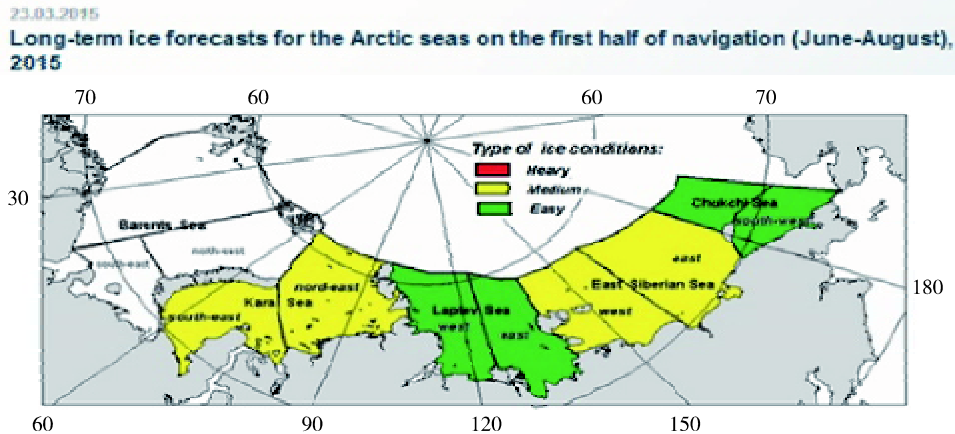


图2 NSR 6—8月冰情预报

按照通行证的要求，只有当喀拉海和楚科奇海为轻度和中度冰、拉普捷夫海和东西伯利亚海为轻度冰的情况下，“永盛”轮方可以独自航行，因为8月份东西伯利亚预报为中度冰，因此“永盛”轮必须请破冰船破冰护航。

按照通行证的要求，只有当喀拉海和楚科奇海为轻度和中度冰、拉普捷夫海和东西伯利亚海为轻度冰的情况下，“永盛”轮方可以独自航行，因为8月份东西伯利亚预报为中度冰，因此“永盛”轮必须请破冰船破冰护航。

“永盛”轮本航次雇用了俄罗斯原子能破冰船公司所属的Taymyr级大型核动力破冰船——“Т А Й М Ы Р (泰梅尔)”轮破冰护航。该破冰船全长150.2米，宽29.2米，吃水9米，满载排水量23 460吨，装备1台核反应堆动力装置，功率48 000马力，航速22节，可持续破1.8米厚冰。破冰护航的起始点为72° 37' N，162° 21' E（东西伯利

五、冰区引航

俄罗斯《北方海航道航行规则》规定：如果船长在北方海冰区航行经历不足3个月，船舶在NSR航行时必须要有冰区引航员在场；在新西伯利亚群岛的桑尼克夫海峡、德米特里拉普捷夫海峡，以及北地群岛的维利基茨基海峡、肖考斯凯海峡实施强制引航见图3。

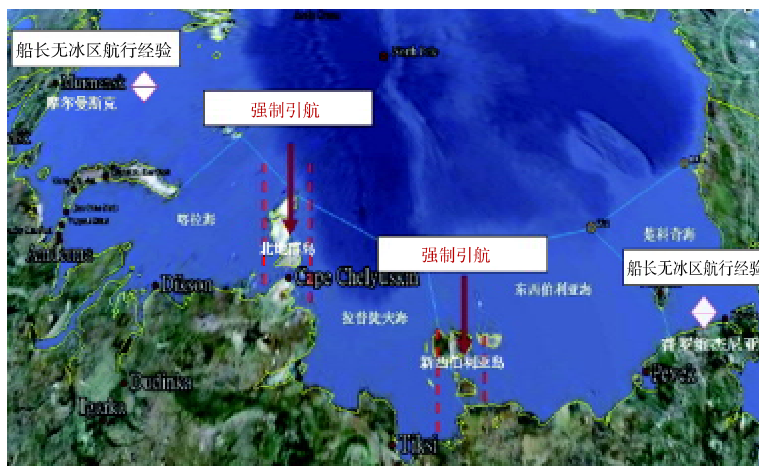


图3 NSR强制引航水域

“永盛”轮本航次通过的桑尼克夫海峡和维利基茨基海峡属于强制引航水域。在NSR的其他水域航行时,由于“永盛”轮船长还没有获得三个月的NSR冰区航行经历,按规定也应请引航员引航。然而,尽管事先提出了申请,本航次在通过NSR的时候,俄罗斯北方海航道管理局并没有为船舶安排引航员,而是由俄罗斯原子能破冰船公司的破冰船为“永盛”轮破冰领航。据了解,该公司有很多船长和驾驶员拥有NSR引航证书,由该公司破冰船引导“永盛”轮通过桑尼克夫海峡,也许满足了俄罗斯方面关于NSR的引航规定。但有疑问的是,在通过维利基茨基海峡时破冰船已离去,改由破冰船指定的参加编队航行的“SASCO AVACHA”轮担任引导船,该轮是否有资格履行NSR的引航职责,是否得到了俄罗斯北方海航道管理局的认可,不得而知,因此令“永盛”轮产生各种担心和疑虑。好在“永盛”轮在“SASCO AVACHA”轮的引导下顺利通过了维利基茨基海峡,否则一旦在引(领)航过程中发生海事,引发的问题处理起来就可能变得非常复杂。

六、极区航行资料的可信度

“永盛”轮北极东北航道航行所使用的极区航行资料包括俄版海图11张、俄版海图索引3本、英版航路指南(NP10)、中版北极东北航道航路指南,以及英版航海天文历、潮汐表、无线电信号表等。俄版海图为新购海图,已改正到最新。3本俄版海图索引也是本航次新购买,中版北极东北航道航路指南是有关方面赠送给船上的,其他航海图书资料均是船上原有的。

关于俄版海图上的水深及其他信息是否准确,一直受到关注。俄版海图上的水深点比较密集,航海所需的各种信息都不缺少,而且新购买的海图保持了更新。在航行中,“永盛”轮曾多次对海图水深进行核对,8月2日14:00时(67°07.5N, 171°06.6W),整点船位的俄版海图水深为43.5米,电子海图的水深为43米,此时测深仪上水深为36.8 m,加上船尾吃水7.8米,实际水深应为44.6 m,减去当时的潮高,与俄版海图标注的水深相差不大。“永盛”轮8月4日抛锚等待破冰船时,

抛锚处海图水深约26米,与测深仪实测值也相差不大。总的来说,俄版海图上的水深及其他信息还是可以信赖的。当然也碰到过俄版海图标注水深与实测水深差别较大的情况,如在科捷利内岛东南侧和驶入拉普捷夫海后,俄版海图标注水深与实测水深差别较大,小则1~2 m,大的时候能达到10 m。

在俄罗斯北方海航行时,目前只能使用俄版海图,这种海图上采用俄文标注,给不懂俄文的驾驶人员造成了很大的困难。如果海图使用者无法准确掌握海图提供的各种资料,如海图资料的来源、海图的投影方式、海图的比例尺、底质以及海图上的一些重要警告、提示和注意事项等,给航行带来的风险还是很大的。

七、对极区气象、冰情预报的评价

“永盛”轮在北极东北航道航行期间使用的极区气象、冰情预报分别来自于国家海洋预报台的“海洋环境预报”、WNI气导公司的“航路气象导航预报”,以及俄罗斯北方海航道管理局的网站上的“北方海航道冰情预报”与“北方海航道冰情分析”。

从这些船上可以获取的北极东北航道气象、冰情预报与船舶实际经历的天气和冰情来看,国家海洋预报台以及WNI气导公司提供的气象、冰情预报是准确的,俄罗斯北方海航道管理局提供的北方海航道冰情分析也是准确的,但是俄罗斯北方海航道管理局提供的北方海航道冰情预报(提前14天的预报)与“永盛”轮实际遭遇的冰情有差异,只能供参考。实践证明,72小时内的气象与冰情预报是可信的,再长时间的气象与冰情预报只能供参考。

八、极区水域通导设备误差及可用性

“永盛”轮在极区水域航行时,各种通导设备的工况如下:

(1) 磁罗经。船舶进入白令海峡后,磁罗经误差越来越大。当船舶进入楚科奇海后,磁罗经的水平指向力严重不足,找北能力变差,而且跟踪慢,反应非常迟钝。随着船舶在NSR中西行,纬度越来越高,磁罗差越来越大。表2是一组在东西伯利亚海(69°24'N, 179°26'E, 磁差:

表2 各种罗经航向对比数据

船首向	陀螺罗经航向	GPS光纤罗经航向	磁罗经航向
0°	000.7°	354.83°	356.0°
45°	045.3°	039.83°	019.5°
90°	090.4°	85.65°	043.0°
135°	135.2°	131.05°	064.0°
180°	179.8°	175.86°	355.0°
225°	224.6°	221.31°	299.8°
270°	269.8°	265.91°	318.0°
315°	315.3°	311.15°	337.5°

5° W) 测试的磁罗经和陀螺罗经以及GPS光纤罗经航向对比数据。从测试数据来看, 磁罗经的自差在船首向北时大约在7° ~ 10°, 在船首向东北或西北时大约在20° ~ 30°, 在船首向东或西时大约在40° ~ 50°, 在船首向东南或西南时大约在70° ~ 80°, 而当船首向向南时, 磁罗经的自差达到170° ~ 180°。在北极东北航道上, 从东西伯利亚海西部至拉普捷夫海东部水域, 海图标注磁差为12° W ~ 15° W, 从维利基茨基海峡到喀拉海东部, 海图标注磁差为15° E ~ 37° E之间, 可以说, 巨大的磁差加上自差, 导致磁罗经在北极东北航道上大部分水域完全不能使用。

(2) 陀螺罗经和操舵罗经经过多次测定, 工作稳定, 两者之间相差0.5° 以内。ANSCHUTZ操舵罗经和GPS光纤罗经测试比对, 随着纬度升高误差变大, 最大相差5° 左右。由于没有机会测定, 不确定GPS光纤罗经本身的误差。

(3) 卫星F站在76.5° N以北有1.5天没有信号。

(4) 卫星C站在接近76.5° N开始有2.5天没有信号。

(5) 中高频每天不间断地和广州岸台进行单边带的测试, 但是70° N后就没有能建立有效的岸台通话, 同时和岸台的DSC测试也收不到回复。在北极东北航道航行期间, 经常能听到广州海岸电台呼叫“永盛”轮, 但岸台听不到“永盛”轮的回复。偶尔也能利用单边带进行语音通话。

(6) GPS和北斗定位。经观察, 在北极东北航道航行的绝大多数时间里北斗定位系统都有信号。船上的GPS和北斗双定位系统显示, 在北极东

北航道东段(楚科奇海、东西伯利亚海), GPS和北斗船位相差1~4海里, 在北极东北航道西段(喀拉海、巴伦支海), GPS和北斗船位相差5~8海里。

(7) 铱星通信设备一直能正常工作, 通话和信息传输效果良好。

(8) DSC VHF、双向无线电话、电子海图仪、测深仪、AIS、GPS、ARPA雷达等工作正常。

(9) 对空VHF没有机会进行测试。

(10) NAVTEX未收到任何信息。

九、极区船舶遇险搜救能力

俄罗斯联邦承担全球航行警告系统的第20区和21区责任, 但“永盛”轮在NSR西行航行期间并未收到来自俄罗斯的任何航行警告。

按国际搜救分工, 俄罗斯联邦承担北极东北航道的搜寻救助任务, 见图4。

在俄罗斯北方海航道管理局的网站上可查到, 俄罗斯将其承担的北冰洋搜寻救助责任区划分成4个搜救区, 自西向东分别是佩韦克搜救区、季克西搜救区、迪克森搜救区和摩尔曼斯克搜救区, 并设立5个搜救分中心, 自西向东分别是普罗维杰尼亚、佩韦克、季克西、阿尔汉格爾和摩尔曼斯克, 以及迪克森搜救协调分中心。由于“永盛”轮在NSR西行期间未上引航员, 也未遇到险情, 与破冰船之间由于语言障碍, 联系不多, 因此, 对俄罗斯当局在北极东北航道的搜救能力无法了解和评价。从俄罗斯有关北方海航行规则来看, 要求船舶未经许可不得离开冰区编队航行, 否则后果自负, 可以认为俄罗斯当局在北极东北航道的搜救能力有限, 能提供搜救服务的大概就是那几艘常年在北冰洋航行的破冰船以及船上的直升机了。

十、北极航线与传统航线效益比较

北极航道的优点之一就是缩短了航程, 节省了船期和燃油消耗, 提高了船舶营运效益。

以下是“永盛”轮本次使用北极东北航道航行与假定使用传统航线航行从装货港至卸货港的营运效益比较:

- 北极航线里程表航程: 7 523海里;

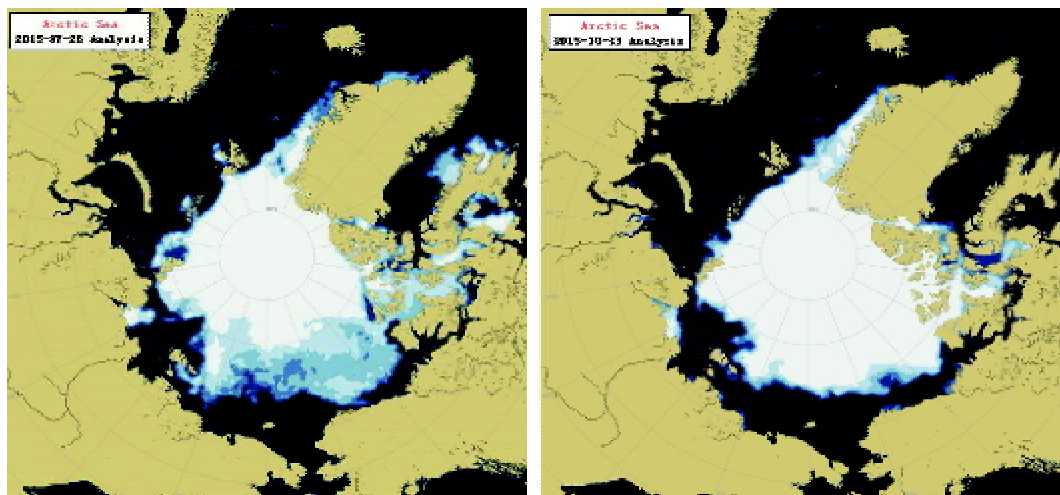


图5 2015年7月25日和10月13日北极东北航道冰情图

探索和研究，同时培养一批极区航行适任船员。2020年—2025年，可以考虑再造两艘有P6以上冰级的船舶，在每年5—10月份开展利用北极东北航道的定线不定期运输。如果在此期间航运市场转好，国际形势和地缘政治更加稳定，应考虑筹建为极区航线班轮运输服务的港口（码头）、仓储、揽货、机构和机制等。2025年以后，预计北极海冰会加速融化，不但北极东北航道每年通航的时间会增长，北极西北航道届时每年也会有一段可以通航，北极常态化通航可以正式拉开帷幕。

十三、结语

“永盛”轮成功往返北极东北航道，拉开了开辟中国往返欧洲新航线的序幕，证实了北极航线的商业价值。但我们也要清醒地认识到，距离实现北极航线常态化运营，还有很长一段道路要走。由于极地冰区航行的特殊性，北极航道全面通航还需要

完整的保障体系，关于船舶安全保障、极地环境保护等诸多内容还有待进一步深入研究。



交流海运信息

传播海运知识

服务海运发展

修正国际海上避碰规则的急迫需要*

青岛远洋船员职业学院 张 铎

摘要: 现行适用的《1972年国际海上避碰规则》的基本架构可追溯到一个半世纪以前的《1863年海上避碰规则》，尽管在形式上有了很大的不同，但对遇、交叉和追越局面的划分以及让路/直航的避碰模式仍然相同。然而，当今的海上避碰环境以及助航仪器的发展和应用已经发生了根本性的变化，现行《1972年国际海上避碰规则》已不能适用于海上避碰实践的要求，急需全面回顾和修正。

关键词: 避碰规则；急迫需要；修正

DOI:10.16176/j.cnki.21-1284.2016.05.003

一、现行《避碰规则》已不适用于当今的远距离避碰

现行适用的《1972年国际海上避碰规则》的核心部分是其“驾驶和航行规则”。该“驾驶和航行规则”，除基础性的戒备要求以及特殊水域中的航法规定外，按是否互见分为两套规则：互见中的行动规则和非互见中的行动规则。互见中的行动规则区分船舶种类（追越除外），即要按照船舶种类分配避碰义务。因此，在适用互见中的行动规则时，会遇的两船需要识别对方船舶的种类。

例如，甲船为机动船，在能见度良好的白天在左前方目视一艘驶近的乙船。假如乙船为机动船，则应适用第15条规定的交叉相遇局面，甲船保向保速，乙船为让路船；假如乙船为失控船，则应适用第18条，甲乙两船的避碰义务相反：甲船让路，乙船直航。因此，甲船在避碰决策阶段就必须知晓乙船的种类，否则就无法适用互见中的行动规则。

在现行《避碰规则》中，表明船舶种类的手段是号灯和号型。然而，由于号型的尺度较小（球体的直径为60 cm），一船需要接近到来船约1 n mile时才能确认其是否悬挂号型；在确认其悬挂号型之

后需要接近到更近距离才能完全识别来船悬挂号型的种类，从而确定来船的种类。夜间，表明来船种类的环照灯的标定可见距离是3 n mile。《避碰规则》中规定的声响信号的可听距离也仅有约2 n mile。所有这些视觉和听觉信号仅适用于一个多世纪以前的近距离避碰时代。当时船舶尺度小、航速低，允许在较近距离以内进行避碰决策并采取避碰行动。

当前，大型船舶的尺度已是一个半世纪以前船舶的5至10倍，航速也增加了几倍。当前要求普通船舶避碰的安全通过距离为1至2 n mile，避碰决策要在5 n mile之外进行。因此，当今的海上避碰已进入了远距离避碰时代，《避碰规则》中规定的视觉和听觉信号已无法满足当今海上避碰的实际需要了。

二、信号体系缺乏可行性

《1863年海上避碰规则》首次规定了汽船的对遇、交叉和追越以及汽船对帆船等四种局面，其中在后三种局面中区分让路与直航，即在适用该套《避碰规则》时需要区分船舶种类。但当时仅考虑

*中国远洋运输（集团）总公司科研项目“《1972年国际海上避碰规则》修正提案研究（2016-1-H-011）”

汽船和帆船两种，很容易区分：挂帆者为帆船，不挂帆者为汽船，只要看到来船就能区分其种类，因为帆船的帆可以视为最大的号型。换言之，在当时，视觉看到来船与知晓其船舶种类是同步的。

在《1972年国际海上避碰规则》中，除机动船（汽船）和帆船之外，又出现了诸如失控船、操纵能力受到限制的船、从事捕鱼的船等这类行动受阻的船舶，并且由此出现了上述四种会遇局面之外的多个新的会遇局面，例如机动船对失控船、帆船对操纵能力受到限制的船等。这类行动受阻的船绝大多数以机动船为基础演变而来，表明其船舶种类的方式是显示相应的号型和号灯。

在此情况下，看到一艘来船时就无法同时知晓其船舶种类。例如，白天在相距5 n mile上看到一艘挂帆的船，该船不一定是一艘帆船，要逼近到1 n mile以内确认其有无悬挂号型；若无号型，则为帆船，若有号型，则可能为机动船或失控船等。同样，白天在相距5 n mile上看到一艘不挂帆的船，该船不一定是一艘机动船，也需要逼近到1 n mile以内确认其有无悬挂号型；若无号型，则为机动船，若有号型，则可能为行动受阻的船。此种情况导致了该传统的信号系统捉摸不定，即看到来船与知晓来船的种类不同步的情况。

就此，“互见”与其知晓来船种类的目的已经脱节。在此情况下，在符合“互见”关于以视觉看到来船的要求时无法同时知晓来船的种类。因此，现行《避碰规则》中关于“在互见之后即要按需要区分船舶种类的规则采取行动”的规定是自相矛盾的。

三、互见中的行动规则已不可执行

按照现行《避碰规则》的设计，互见中的行动规则需要会遇的两船彼此知晓对方的船舶种类才能实施。如上所述，在当前的避碰实践中，130多年前发明的视觉信号系统已无法发挥其表明船舶种类的作用，导致互见中的行动规则无法适用。

使用甚高频电话（VHF）以及自动识别系统（AIS）等现代助航设备可以在远距离上知晓对方来船的船舶种类。然而，现行《避碰规则》中将“互见”定义为仅以人的视觉看到（observed

visually），并以此来适用互见中的行动规则，排斥了以上述助航仪器识别来船种类的方法。因而，在现行《避碰规则》的框架内，互见中的行动规则已不可执行。

四、“互见”的概念已失去存在的必要和意义

当今的船舶通常需要在远远大于能够看清表明船舶种类的号灯和号型情况的距离以外采取避碰行动，自始至终不能逼近到看清号灯和号型情况的距离以内。在此情况下，现行的船舶自始至终都无法知晓来船的船舶种类，即无论能见度是否良好，船舶在采取避碰行动之前的决策阶段依赖视觉手段均无法识别对方来船的种类。反过来看，无论能见度如何，使用AIS等助航设备均能在远距离上知晓来船的种类。

在此情况下，起区分作用的因素是否是装备并使用AIS，而非能见度情况。这一情况的出现，使得“互见”的概念变得没有意义且没有必要了。

五、以是否互见区分两套规则已不可行

如前所述，随着船舶的大型化和高速化，能见度情况已经失去了区分的功能，致使“互见”的概念失去存在的必要和意义。进而，现行《避碰规则》中以是否互见来区分两套行动规则的船舶避碰体系也随之垮塌。

不仅如此，“两套行动规则”的体系存在诸多缺陷。例如，在两船逼近的过程中，两船可能会从不互见变为互见，而且会遇的两船因尺度的不同而可能对初始互见距离的判断上存在差异。在这些情况下究竟适用哪套规则，海员存在疑虑和差异，直接影响两船行动的协调。此外，在互见中，一艘普通机动船应当给一艘失控船让路；如果因能见度不良变为不互见，则在这种更恶劣的环境下，失控船反而要承担与该普通机动船同等的避让义务。这种因“互见”与“不互见”的转换而发生的避碰义务上的突变既不合理，还会引起误解。

可以看出，以“互见”与否来适用不同的行动规则，不仅没有必要，如前所述，也不可行，还使《避碰规则》变得过于繁杂，而且存在无法解决的诸多弊端。

六、全面修正《避碰规则》的紧迫需求

1. AIS的广泛应用颠覆了现行船舶避碰体系

雷达在海上避碰中的应用引起了船舶避碰行为的变革,导致了《1948年避碰规则》向《1960年避碰规则》的演化,并最终融入《1972年国际海上避碰规则》“驾驶和航行规则”条款当中。但雷达只能显示一个抽象的来船回波,不能显示出船舶的种类,因而在《1972年国际海上避碰规则》中按照能否识别来船种类设计了互见中和非互见中两套行动规则。

AIS则可以用直观的文字来显示来船的诸多信息,无论能见度好坏均能够在远距离上知晓来船的种类,解决了在船舶避碰中在远距离上识别来船种类的难题,成为替代以人的视觉和听觉信号来识别来船信息的可靠手段,且不受能见度情况的影响。因此,《避碰规则》中以能见度情况来划分两套规则的做法已经失去了存在的基础。

自2001年AIS强制装备以来的十多年间,其在船舶避碰中的应用已经得到了充分的检验并对海员的海上避碰行为产生了实质性影响。《避碰规则》应当顺势而为,如同半个多世纪以前认识和规范雷达在船舶避碰中的作用那样,评价AIS对船舶避碰以及《避碰规则》的影响,并以此为基础重新架构“驾驶和航行规则”。

2. 自主避碰推动了《避碰规则》的发展

当前“自主船”(或称“智能船”或“无人船”)在技术上已经实现,但在法律层面上遇到诸多障碍,其中一个重要的瓶颈就是《避碰规则》,因为现行《避碰规则》中的“互见中的行动规则”仅在使用人的视力观察到来船时才能适用,因此仅适用于人的遵行,不适用于自动设备的遵行。鉴于海上自主系统技术的逐步成熟及在船舶上的逐步推广和应用,《避碰规则》的这一局限性严重阻碍了新技术在航运业的应用,也引起了广泛的注意。

例如,2014年9月,英国政府资助成立了“海上自主系统规范工作小组(MASRWG)”,来识别和确认现行IMO规范体系中对于海上自主系统所存在的空白及其解决方法。据此,英国、国际航行业

联合会(IAIN)和英国轮机工程及海事科技学会(IMarEST)于2015年向IMO海上安全委员会第95次会议联合提交了标题为“IMO规范性框架及其对海上自主系统的适用”的提案(MSC 95-INF.20),呼吁各方就海上自主系统的应用开展合作。在此背景下,《避碰规则》的全面回顾和修正显得尤为紧迫,以顺应新技术在航海技术中的广泛应用。

3. 强制审核机制对《避碰规则》提出了更高的要求

IMO在其第28届大会上以A.1070(28)号决议通过了“IMO文件实施规则(III规则)”,要求成员国履行包括《避碰规则》在内的IMO文件中载明的义务并采取任何可能需要的步骤来确保其得以遵守。为此目的,IMO大会以A.1085(28)号决议通过了《避碰规则》2013年修正案,新增加了第六章“核实对公约规定的遵守”,将《避碰规则》全面纳入“III规则”的强制性审核机制当中。该修正案已于2016年1月1日生效。

该“强制性审核机制”要求成员国政府通过对履约措施的强制审核来确保公约得以全面和有效地履行。一方面,这一机制的实施对《避碰规则》提出了更高的要求,凸显《避碰规则》中存在的问题,使之无法忽视,必须面对和解决。另一方面,鉴于强制审核的目的之一就是将在审核中发现的缺陷揭示出来并加以修正,因此,《避碰规则》2013年修正案的生效和实施进一步凸显了《避碰规则》全面修正的紧迫性并为此提供了新的推动力。

4. 安全文化促进了对《避碰规则》的完善

IMO早已认识到安全文化对保障船舶安全的重要性,长期以来将识别和评价影响安全文化的因素视为其面临的挑战之一,并倡导对安全文化的建立和提升。作为安全文化的一项原则,为确保安全目标的实现,规则必须得到信守。不言而喻,为使规则信守规则,规则本身必须可行、可靠,给海员一种信赖感和依赖感,并由此产生一份敬畏感。

如上所述,现行《避碰规则》中的某些要求明显落后于时代的发展。例如,按照《避碰规则》第35条第7款的规定,船舶在能见度不良的水域中锚泊时被强制要求在船首和船尾顺次急敲号钟和号锣各约5秒钟,以一分钟作为一个间隔周期。这种做

法仅适用于早期的小船，虽然现行《避碰规则》仍在强制要求执行，但早已被今天的海员无视，因为这一要求不适合于当今船舶的大型化。这种《避碰规则》中的强制性规定遭海员普遍无视的情况导致其对《避碰规则》的敬畏感和信赖感降低，依赖感和遵从感随之降低，对IMO权威性的认同感也降低。这严重损害了IMO所倡导和推广的“安全文化”，有损于遵章守法的意识。

因此，应当适时识别和清理《避碰规则》中不合理和过时的规定，与时俱进，尊重和认可海员的良好做法，从安全文化的认识高度审视《避碰规则》中存在的问题并加以修正。

七、结束语

现行《避碰规则》的核心规则根植于19世纪中期的汽船时代。一个半世纪之后的今天，船舶尺度、航速、助航设备、通航环境等均发生了质的变化，《避碰规则》因此无法满足海上避碰实践的需要而与之渐行渐远。当前急迫需要结合海上避碰实践的现实以及航海技术的发展对《避碰规则》进行

全面回顾和修正，以期使之能够与时俱进，发挥保障海上航行安全的应有作用。

作者简介：张铎（1965—），男，硕士，教授，律师，亚洲船东论坛海员委员会秘书，E-mail: zhangduo@coscoqmc.com.cn

参考文献：

[1]张铎.1972年国际海上避碰规则理解与适用[M].大连:大连海事大学出版社,2007.



欢 迎 投 稿

本刊主要栏目

热点聚焦：聚焦海运业热点问题，由知名专家进行深入分析；**海运经济与管理：**国际航运市场、修造船市场、海员劳务市场分析与评述，国家航运政策、发展战略评述与建议，港口与航运业管理研究等；**海事管理：**船舶安全监督、船员考试与发证管理、通航管理、危险品运输监督、海上污染防治等存在的问题和对策研究；**海事公约与法规评论：**涉及海上安全与保安、防止海洋污染、海事劳工等方面的国际公约和国内法规的评述、解读、建议；**船舶与人员安全：**船舶安全管理、船舶保安、海上搜救等方面的问题与措施建议；**环境保护：**航运减排、船舶节能与防污染技术及管理等方面的现状与问题研究和对策建议；**航海技术：**航海新技术最新发展，典型和关键问题解决方案；**船舶机电技术：**船舶机电技术最新发展，典型和关键问题解决方案；**船舶设计与建造：**船舶设计与建造新理念、新技术、新船型发展动态；**海商法评论：**海事诉讼与仲裁案例评析、海商立法评论和建议等；**航史天地：**中外航海史、古代航海家等；**航海手记：**记录特殊航海经历；**海运百科：**海运领域的名词、术语和标准辨析，重要航运人物、事件、著作等的介绍和评析。

【注】对纯技术类文章，本刊只刊登新技术、新工艺的分析和介绍，典型和疑难问题的处理方法和经验，技术操作和技术管理方面有价值的总结，以及对行业具有重要应用价值的研究成果和解决方案。



航运代理企业面对海运欺诈索赔的法律风险评析和对策

——兼评一起因航次租船合同所引起的海运欺诈纠纷案^①

大连伯宁律师事务所 史 强

摘要：从一起租家以海运欺诈向船代等参与方提出索赔的诉讼案件来探讨中国司法实践中对于“海运欺诈”认识，以及航运代理企业所面临的被以“海运欺诈”为由提起索赔的风险和防范建议。

关键词：航运代理企业；海运欺诈索赔；航次租船合同；海运欺诈

DOI:10.16176/j.cnki.21-1284.2016.05.007

一、引言

航运合同中有很大比例的当事方为离岸公司或“皮包公司”。当出现债务纠纷时，债权人经常会面临不得不受到租船合同中的仲裁条款约束而向遥远的离岸公司启动法律程序。在这种情况下，某些债权人可能会通过主张原合同订立和履行中存在“海运欺诈”而试图规避原海运合同的相对性和仲裁条款的约束，转而在交易中的其他参与方——如在装卸港拥有实体存在的船代和货代公司等——提出索赔。

二、案情背景

中国天津的R公司与登记在巴拿马共和国的C公司在2011年4月2日订立了一份航次租船合同，约定由R公司从C公司租用T轮将约4万吨煤炭从印尼加里曼丹港运输至中国上海港。同时，在航次租船合同中约定，R公司应预先支付总运费的20%作为保证金（deposit）支付至C公司所指定的其代理S公司的账户中。后由于该份租约并未履行。双方经协

商后在2011年4月18日再次签署了另一份航次租船合同，约定将卸货港变更为中国福州港、泉州港或者厦门港，R公司已经支付的保证金将继续作为该合同下的保证金（deposit）。但案涉船舶仍未能在第二份租约的受载期内抵达装港，后R公司取消合同并要求C公司返还保证金及赔偿损失。两份租船合同中均包含有仲裁条款，约定“仲裁在香港，适用英国法（arbitration in Hong Kong, English law to apply）”。

尽管R公司和C公司订立有包含仲裁条款的租船合同，但R公司并未根据仲裁条款针对C公司提起仲裁，而是在上海海事法院以登记船东伊朗B公司、C公司的代理S公司和作为经纪人的Z公司及其天津分公司等多个主体为被告提起了“海运欺诈纠纷”诉讼。后上海海事法院认为其对于该案无管辖权，遂移送至天津海事法院审理。

在一审中，R公司认为Z公司及其天津分公司通过谎称其是案涉船舶的股东，并与船东B公司共同欺骗R公司与C公司订立的航次租船合同。基于

^①见（2012）津海法商初字第36号案（一审）和（2014）津高民四终字第77号案（一审）。

此，R公司主张要求Z公司和B公司承担连带的侵权责任。R公司还主张，S公司作为保证金的实际收款人，应当承担返还保证金的义务，并基于此向S公司提出了索赔。R公司在庭审中提供了证人出庭称有关被告有欺诈行为，但除此之外，并未提供其他证据直接证明四被告存在欺骗行为。

Z公司及其天津分公司在庭审中主张，R公司诉请的损失是基于航次租船合同产生的，R公司应当依据租约同C公司来处理。另一方面，Z公司仅是R公司和C公司之间的居间人，不应当承担侵权责任。

S公司在庭审中则提出了以下的抗辩观点，包括：（1）S公司仅是案外人C公司的代理，并非涉案争议的当事人，S公司的行为应当由C公司承担；（2）S公司也从未介入过R公司所称的Z公司和B公司的行为中，S公司与Z公司和B公司并不存在共同侵权的行为，不应当承担连带责任。为此，S公司向法院提供了相关证据，包括经过公证认证的C公司有效存续的文件、C公司对S公司的授权、C公司从B公司租用案涉船舶的证明以及S公司与C公司就案涉保证金使用的证据等。船东B公司始终未参加案件一审和二审的法院诉讼程序，也未进行答辩。

天津海事法院经过审理认为，R公司是以“海运欺诈”为理由提起的诉讼，则其有义务证明被告在涉案租约订立和履行的过程中存在欺骗行为、获得非法利益。法院经过审查各方提供的证据后认为，原告R公司所提供的证据并不能证明被告Z公司及其天津分公司存在欺诈行为；船东B公司并未参与案涉租船合同的订立，也无证据证明其存在欺诈行为、获取了非法利益；被告S公司收取、支配保证金行为均是根据其委托人C公司的指示，并不存在欺诈行为，且即使R公司的损失存在，被告S公司也不存在过错，不应当承担侵权赔偿责任。

在一审判决后，R公司不服一审判决向天津市高级人民法院提起了上诉。在二审庭审中，R公司修改了其在一审中提出的观点，并提出了新的主张：（1）案涉船舶及B公司分别是联合国安理会对伊朗的制裁范围内的船舶和公司，故而认为案涉船舶及B公司不具有履行本案租船合同的条件，而C公司实际是B公司设立的空壳公司（但对此观点并

未提供证据证明）。（2）案件四被告均具有告知虚假情况和故意隐瞒真实情况等共同欺诈行为，诱使R公司订立了租船合同并发生了损失。

天津市高级人民法院首先认为，案涉纠纷属于侵权纠纷，根据《涉外民事法律关系适用法》，该案应当适用中国法律审理。天津高院进一步认为，R公司应当就其诉称的该案的被告在案涉租船合同的订立和履行过程中存在欺诈行为承担举证责任。

经过对该案证据的审理，二审法院认为：鉴于证据证明案外人C公司是合法存续的主体，租船合同履行过程中的争议应当根据租船合同的规定在合同当事方之间来解决，被告Z公司及其天津分公司仅是订立合同的居间人，并不承担责任；对于R公司提出的被告Z公司明知B公司和C公司不能履约而订立合同的主张，法院认为，原告R公司所提供的证据并不能证明C公司及案涉船舶因遭到制裁而无法履行合同，更不能证明Z公司故意隐瞒重要事实或提供虚假情况；对于R公司向B公司提出的索赔，二审法院认同了一审法院的观点，即没有证据证明B公司知悉并参与了案涉租船合同的订立，R公司主张B公司存在欺诈行为不能成立；对于S公司的责任，二审法院认为其仅是在R公司与C公司之间的租船合同项下代收保证金的第三方，其行为均按照C公司的指示而为，故R公司主张S公司存在欺诈行为依据不足。最后，二审法院维持了一审法院的判决，驳回了原告的诉讼请求。

三、评析

1. 海运欺诈纠纷的法律性质及其法律适用与管辖地

根据2016年3月1日实施的《最高人民法院关于海事法院受案范围的规定》，海运欺诈案件属于海事法院的受案范围。但何为“海运欺诈”在我国《海商法》中并未有明确的规定。尽管如此，我国民法对于民事欺诈行为的内容是有规定的。根据《最高人民法院关于贯彻执行〈中华人民共和国民法通则〉若干问题的意见（试行）》（下称“《〈民法通则〉意见》”）第六十八条的规定，“一方当事人故意告知对方虚假情况，或者故意隐瞒真实情况，诱使对方当事人做出错误意思表示

的，可以认定为欺诈行为”。从语义的逻辑上，海运欺诈行为应当也属于民事欺诈行为的一种，应具备上述《〈民法通则〉意见》中的基本行为特征。

在学术界，普遍观点也将“海运欺诈”界定为包括了国际贸易和国际航运过程中进行的欺诈行为，通常为利用海运单证、租船合同、海运保险和船舶航行过程等多种形式进行的欺诈行为。^[1] 司玉琢教授编撰的《海商法大辞典》也将“海运欺诈”纳入了该《辞典》的词条中。根据其中的释义，所谓海运欺诈为“在国际贸易和航运过程中，一方或几方当事人以非法占有为目的，用虚构的事实或隐瞒真相的方法从另一方当事人骗取资金、货物或船舶的行为”^[3]。

根据前文所提及的标准，笔者认为，“海运欺诈”的特征可以包括：（1）发生在国际贸易和航运过程的环节中；（2）采用了欺骗手段，包括虚构或隐瞒事实使对方产生错误的认识，通常表现为利用海运单证、租船合同、海运保险、船舶航行等国际贸易和海运中制度；（3）利用对方的错误认识达到非法占有对方财物的目的。

海运欺诈案件在司法实践中被法院归于侵权纠纷加以审理^①。作为侵权案件，海运欺诈案件的法律适用应当根据侵权纠纷的准据法来加以确定。对于具有涉外因素的“海运欺诈”案件，根据《涉外民事法律关系适用法》对于侵权法律关系的法律适用规定，侵权责任适用侵权行为地法律。最高院2015年颁布的《关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法〉的解释》（下称“《2015民诉解释》”）则指出“侵权行为地”包括“侵权行为实施地”和“侵权结果发生地”。

在本案中，二审法院在判决中以我国《涉外民事法律关系适用法》中对于侵权案件的法律适用对该案应适用的法律进行了判断，并认为案涉的侵权行为（即R公司所称的“海运欺诈”行为）发生在中国境内，故而适用中国法审理该案。

对于“海运欺诈”案件的管辖，我国《海事诉讼特别程序》并未基于“海运欺诈”案件单独的管

辖地确定标准，而仅是规定了海事侵权案件的管辖地，即侵权行为发生地和被告住所地。在该案中，四被告的住所地分别是伊朗德黑兰（B公司）、中国北京（Z公司）、中国天津（Z公司天津分公司）和中国香港（S公司）。根据该案中R公司诉请内容，仅有Z公司和其天津分公司行为可能位于在中国大陆境内的。由于R公司是诉称的遭受损失的一方，故其住所地也可以被认为是侵权结果发生地。因此，在本案中，对案涉海运欺诈纠纷享有管辖权的我国法院仅为天津海事法院——既是侵权行为地，也是共同被告之一Z公司的分公司的所在地。原告R公司首先在上海海事法院提起诉讼，但上海并非对于案件具有管辖权的法院地，故案件被移送至天津海事法院。

2. 海运欺诈索赔的举证责任

海运欺诈案件的另一个特殊之处在于该诉因可以突破合同相对性和管辖权条款的约束。作为一种侵权损害赔偿纠纷，即使因租船合同引起的海运欺诈纠纷，索赔方也可不仅向租船合同的相对方提出索赔。作为侵权纠纷中，索赔方可以基于共同侵权的理由向多个主体提出海运欺诈索赔。在实践中，原告可能在策略上对这一点加以运用，以扩大承担责任的主体，如本文所评述的案例就是一例：原告以海运欺诈的案由来向租船合同出租人之外的登记船东、国内的代理等主体提出索赔。客观而言，这些主体或因拥有船舶，或因营业地点处于国内，更有利于索赔的实现。

但是，由于海运欺诈被作为一种侵权行为，索赔方所承担的举证责任要重于合同下的违约损害赔偿索赔。我国《民事诉讼法》第64条第1款规定了当事人应当对自己提出的主张承担举证责任。因此，提出海运欺诈索赔的原告有义务证明其诉请的海运欺诈责任符合侵权责任的构成要件。对于侵权责任的构成要件，我国法律并未有明确的规定^②，而学术界也有不同看法，但权威观点认为我国法律对于侵权责任的构成要件采“四要件”说，即包括违法行为、损害事实、因果关系和过错。^[4]因此，

^①山东省对外贸易集团有限公司与辽宁省轮船总公司海运欺诈纠纷提审案（（2004）民四提字第2号）。

^②《侵权责任法》仅在第六条对侵权责任进行了一般规定（“行为人因过错侵害他人民事权益，应当承担侵权责任”），但并未详细规定侵权责任的构成条件。

在海运欺诈案件中，作为主张存在海运欺诈行为的一方，其必须提供证据证明上述构成要件的存在才能够成功主张被索赔方承担海运欺诈造成的侵权责任。

鉴于海运欺诈的性质，索赔方需要证明的违法行为和过错也不同于普通的侵权案件根据《〈民法通则〉解释》中对于“欺诈”的界定，索赔方需要证明侵权行为人或存在“虚构事实”或存在“隐瞒真相”的行为。由此可见，索赔方要证明被索赔方存在主观的故意不告知真实情况的行为，而不仅需证明被索赔方因疏忽而未告知。

在本案中，原告即是从上述两方面进行了举证和提出主张。原告所提出索赔理由也针对上述两个方面。在一审中，原告主要以“虚构事实”作为主张的基础，以Z公司及其天津分公司虚构了其是案涉船舶所有人的信息、案涉租船合同中记载的船舶登记所有人与签约公司不同等观点来主张涉案租约的订立和履行中存在欺诈行为，也提供了证人证言来证明在订约和履行中存在欺诈行为。但一审法院认为，原告所提供的证据并不能达到此类案件所要求的证明标准。原告所提供的证人虽然称被告行为存在欺诈，但并未提供相关证据而仅是其主观的观点。

在二审中，原告在开庭中调整了索赔的事实理由，增加了证明有关当事方存在“隐瞒事实”的行为，并对于虚构事实的理由也做了修正。原告在二审审理中主张案涉船舶和登记所有人因被列入制裁名单而无法履行合同，但涉案当事人并未告知原告上述情况，并继续“欺骗”原告订立租船合同。原告为此提供了一系列的证据以证明针对案涉船舶和船东的国际制裁的存在。但二审法院经过审查相关证据，仍维持了一审法院的裁定结果，认为原告所提供的包括有关联合国制裁决议在内等证据既不足以证明案涉船舶无法履行有关租船合同，也不能证明案涉的被告在合同订立和履行中存在任何欺诈行为，尤其指出原告的证据不能证明Z公司在明知C公司不能履约而故意隐瞒重要事实和提供虚假情况。而对于S公司的行为，法院认为，因为原告仅以S公司可以证明其是作为C公司的代理人按其指示行事的，故原告主张S公司存在欺诈行为的依据

亦不足。

从本案中法院对于原告证据的审查标准可见，我国法院在实践中对于“海运欺诈”案件中原告所提供证据的证明标准较之一般的侵权案件要高：在海运欺诈案件中，原告不但需要证明被告所告知的信息存在错误，而且还要证明被告的行为存在着欺诈和非法占有财物的故意。在本案二审中，尽管原告以案涉船舶属于制裁名单且有关被告并未告知该情况为由试图证明存在“欺诈”，但从法院的判词可以看出，即使原告可以证明案涉船舶将因为制裁而无法履行案涉租约，原告仍需要承担进一步的举证责任即证明本案的被告（Z公司和S公司）故意隐瞒了该事实或提供了虚假事实。因此，在海运欺诈纠纷中，原告即使能够证明被告的行为存在一定的疏忽和错误，其还需要进一步证明被告行为存在主观上的故意而无法达到“海运欺诈”的证明标准。

3. 提供船舶代理和货运代理公司面临被控海运欺诈的风险

在本案中，原告试图以“海运欺诈”为理由将租船合同中的居间人Z公司（货运代理公司）和船舶代理人S公司均作为被告加以索赔。虽然法院最终以原告未提供充足的证据证明有关被告存在海运欺诈，但是该案仍表明了船代和货代公司为境外主体进行代理业务可能存在涉及“海运欺诈”的法律风险：当有关的海运合同履行中出现纠纷，尤其是负有给予费用义务的一方未得到合同履行作为对价时，该方可能以履行过程中存在欺诈为由对包括可能涉及的货代公司或船东公司等合同之外的第三方提起共同侵权的索赔。本文认为，这种风险主要源于海运代理人在业务中存在的以下三方面因素。

（1）委托关系确立形式较为简单

国际海运中往往存在复杂的租约链条。装卸港口安排作业的委托经常不是船舶的实际所有人，而更多地是来自于租约链条中的定期租船合同或航次租船合同租家。这些公司经常是以离岸公司的形式注册在国际上诸多的避税地（如巴拿马、马绍尔群岛、英属维尔京群岛等），提供当地代理服务的公司恐难以查询到其详细的登记信息和存续情况。例如，本案中的C公司就是登记成立在巴拿马的一家公司。同时，代理人在接受委托时往往是通过简单

的电子邮件往来形成委托合同。这种客观情况可能会导致遭受损失的货方认为委托方可能并不存在，或者即使存在，也仅是“幌子公司”（本案二审中R公司即提出了此观点）。

在本案中，S公司为了证明其是根据案外人C公司合法授权而行事，向法院提供了其自身与案外人C公司的存续证明、授权文件、双方往来邮件等相关材料并经过了公证认证手续。法院根据这些材料确认了C公司与S公司之间确存在着委托关系，并认定S公司仅是作为代理人根据委托方C公司的指示行事。如果S公司无法从委托方处获得证明有关委托关系存在的证据，则S公司很可能会无法证明其拥有授权，而可能被法院认定需要承担责任。对此，最高人民法院在《关于审理海上货运代理纠纷案件若干问题的规定》（下称“《货代规定》”）中已经指出，不能证明取得承运人委托而代承运人签发提单的货运代理人将承担承运人的责任。尽管该规定是针对货运代理人签发提单行为的规定，但由此可见我国法院仍倾向于认为代理人负有证明其所主张的委托关系的实际存在的举证责任。

因此，对于从事船舶代理业务的主体而言，若无法提供证据证明委托关系真实存在，则存在被法院认定未获得授权而行事从而直接承担委托人的责任的法律风险。

（2）营业地往往位于发货方或收货方所在地而成为诉讼的目标

对于发货人或收货人而言，在海运纠纷中针对运输方提起索赔，首先要考虑的重要问题之一便是日后执行问题。尽管租船合同或运输合同中多存在仲裁条款，且《纽约公约》的存在使得仲裁裁决的可执行性远高于法院诉讼。但是，现实中的一个问题是，国际租船合同或运输合同经常是由离岸公司订立的，纵使索赔方获得了胜诉的仲裁裁决，其在离岸公司的登记地执行离岸公司的资产也显得毫无意义。另一方面，由于船舶航行的全球性以及船舶所有权变动的频繁，货方即使针对船舶所有人提起诉讼和仲裁也可能存在日后执行的难度。

船舶或货运代理人则不同于租船合同当事方。

前者往往就是装货港和卸货港的本土公司，并可能在当地拥有一定的资产和声誉。因此，在索赔方的角度，如果能够向位于港口所在地且未履行合同提供了服务的代理公司提出索赔，则日后执行的难度较之执行那些离岸公司要更为便捷和经济。本案就是非常典型的一起案例。原告所起诉的四个主体中包括了在天津有分支机构的Z公司。故仅从执行角度，原告向中国境内公司申请执行胜诉判决的难度要低于凭借胜诉仲裁裁决向针对出租人C公司在巴拿马申请执行。

笔者所在本所曾经代理过另一家船舶代理公司处理过另一起涉及海运欺诈的案件。^①在该案中，该船舶代理公司因卸货港货物不明原因遗失，而作为装港的船舶代理人被货方以“海运欺诈”提起同船舶所有人一并提起了诉讼。但为了应对“海运欺诈”索赔，该船舶代理公司也不得不披露其接受委托的过程和往来通信，这在客观上可能使得索赔方能够掌握更多的相关信息。不过，在审理过程中，因存在证据证明有关船舶及货物的确装运上船，从而索赔方撤销了“海运欺诈”诉讼而变更为针对承运人的“海上运输合同”之诉。虽然仅在诉讼程序中难以确实了解该案原告首先以“海运欺诈”诉因提起诉讼的真正目的，但是从结果来看，该案原告的确通过“海运欺诈”案件的审理而获得了案涉船舶的动态、租约链条中当事方的关系及船舶代理人的委托人的相关信息等有助于其在随后提起海上运输合同索赔的信息。

从这两起案件中可见，索赔方的确会选择不加区别地对“海运欺诈”行为可能涉及的相关主体一并提起诉讼。这可能是基于索赔方的诉讼策略——尽可能扩大可能承担责任的主体范围——也可能是因案件本身事实情况的不清楚而意图迫使所涉及的当事方在应诉中提供案件事实的信息。但无论何种情况，代理公司均面临着成为“海运欺诈”中的侵权人或共同侵权人的可能。

（3）委托人指示可能存在违法性

代理公司也可能因履行业务而被动地牵涉入海运欺诈的事件中。在海运欺诈中比较典型的情形包括了签发倒签提单、预借提单或凭保函签发清洁提

①（2013）津海法商初字第345号。

单等行为。代理公司作为承运人或船舶所有人在港口的代理很可能在业务联系中了解到上述行为的存在，甚至更有可能直接转递了有关上述行为的往来，或者有关提单本身就是船舶代理人代表承运人签发的。尽管船舶代理人可以主张上述行为均是凭借有效的授权和委托人的指示而为之，但是根据《民法通则》第六十七条的规定，^①如果船舶代理人知道其委托人的指示违法而仍继续代理行为，则其不能以代理人身份抗辩，而需与被代理人承担连带责任。尽管上述的欺诈行为可能未达到触犯刑事法律的程度，但显然这种行为违反了民法中的诚信原则，会被认为是一种违法行为。

但是《民法通则》第六十七条所列的情形，仅限于被委托代理的事宜本身属于违法行为，而并非是在委托人从事了违法行为的情况下，代理人就必须承担连带责任。如上文中所提及的第二起案件中，即使案涉货物在卸货港的失踪的确存在着民事欺诈的可能，笔者认为，该案中的装港船舶代理人也不应当向货方承担赔偿责任，因为案涉船舶的确抵达了装港并装载了货物，装港船舶代理人并不知悉后续运输的情况，其所接受的委托事宜是完全合法的，其行为并不存在欺诈的主观故意。

4. 对于海运欺诈索赔风险的防范

(1) 核实委托方的背景

作为代理人，代理公司应当也有法律义务确认委托方是合法存在的主体。尽管我国法律对于代理人的注意义务并无明确的法律规定，但如代理人在接受委托时未核实委托方的合法身份，则笔者认为代理人的行为是存在瑕疵的。如果委托方并非是合法存续的主体或其法律地位不能得到证明，则代理人只能自行承担其行为的后果。因此，代理公司在接受委托时应当核实委托方的背景是避免潜在法律风险的重要途径。

在实践中，对于船舶所有人直接委托的情况，代理公司可以通过船舶的资料来核实船舶所有人的背景情况。但对于定期租船合同或航次租船合同下的承租人直接委托船舶代理的情况，代理公司核实委托方身份会面临较大的困难。由于代理人与委托

方之间的委托关系往往是通过电子邮件的方式确认，且接受委托与否的答复时间往往比较短暂，代理公司会在接受委托当时要求委托方提供公司注册文件和存续证明的确存在比较大的困难。尽管如此，笔者认为，如果委托方要求代理公司代其或承运人签发单证、其他文件或处分财产等，则代理公司应在签单前要求委托方或承运人提供主体证明和书面授权，尤其是货代公司则应当按照《货代解释》中界定的货运代理人代表承运人和无船承运人处理事务所承担责任的规定来要求委托方提供。

(2) 保存处理委托事务的详细文件

在题述案件中，S公司抗辩成功的一个原因即是其提供了案外人C公司授权文件及后者指示其处置保证金的具体书面指示以证明其并非是擅自行事。这可以看出，代理人保留委托方具体书面指示对于抗辩“海运欺诈”索赔有重要的作用。根据《民法通则》和《合同法》，代理人或受托人只有在委托权限内处理委托事务的法律后果才由委托人承担。如果受托人无法证明其被控为“海运欺诈”的行为确有委托人的授权和指示，则受托人将很可能无法以其代理的身份抗辩，而被法院认为是独立的行为。

另一方面，对于法院审判“海运欺诈”案件而言，翔实的文件记录也可能从侧面证明涉案的业务是真实存在的，并非是虚假或虚构的业务。在本案中，案涉租约的装运港在国外，且在订立租约时，案涉船舶也并未在国内港口。这种情况下，索赔方很有可能会主张涉案船舶或相关的合同并不存在，船舶代理人实际提供了一个虚假的业务。对此主张，如果代理人并未有翔实的与不同有关方的业务记录，则很可能将面临不利的情况。在该案中，S公司即向法院提供了比较详实有关案涉租约及前序租约履行中的各相关方（如船长、二船东、当地港口代理人）之间的往来邮件以证明船舶未抵达装货港的原因。

5. 结论

“海运欺诈”纠纷是一种特殊类型的侵权案件，但其不同于一般的侵权索赔中索赔方仅需要证

^①《民法通则》第67条规定：代理人知道被委托代理的事项违法仍然进行代理活动的，或者被代理人知道代理人的代理行为违法不表示反对的，由被代理人和代理人负连带责任。

明被索赔方的行为存在过错。在实践中,对于某些单方不履行合同的案件,已经给付价款的一方也可能会基于海运欺诈的诉因将不属于合同主体的当事方,尤其是船舶代理公司和货运代理公司等,在装卸港口有实体存在的主体,列为被告提起索赔。但是,这种诉讼策略会给索赔方带来很大的举证难度。根据“海运欺诈”的界定,在海运欺诈案件中,我国法院在实践中要求索赔方必须证明被索赔方存在故意隐瞒事实或虚构事实的主观状态。

但即便如此,由于海运过程中的复杂性,代理公司因海运过程中的因素面临海运欺诈索赔的可能性还是比较大的。对此,笔者建议代理公司在接受委托时应当尽可能核实委托方的背景,并在必要时要求委托方的书面授权和主体证明。同时,代理公司也应当尽可能地保留履行代理业务过程中的书面记录。

作者简介: 史强(1984—),男,博士研究生,律师, E-mail: qiang.shi@boeninglaw.com

参考文献:

- [1]金正佳.谈谈海运欺诈[J].中南政法学院学报,1990(1):90-91.
- [2]王四平,周风翱.国际海运欺诈与法律防范[J].河北法学,1992(3):6-8.
- [3]司玉琢.海商法大辞典[M].北京:人民交通出版社,1997:681.
- [4]杨立新.侵权法论[M].4版.北京:人民法院出版社,2011:155.



(上接第30页)因事件为止。^[5]

在船人员伤亡事故的特点之二是海事部门的事调查和伤亡人员的赔付、救济关系不大,其主要任务是找出事故原因,防范类似事故再次发生。事故原因的查找可以用IMO推荐的方法结合事故树分析方法开展,而防范类似事故的发生主要是针对其直接原因及潜在原因提出安全管理建议。为了提高安全管理建议的针对性,本文推荐IMO提出的防护分析方法,该方法认为防护是产生或合并系统中以保护人或设备的差错。防护主要有三种类型,分别是物理、管理、监督,因此,在找到事故直接原因或潜在原因后,可以从上述三个方面去考虑、设计其防护措施,从而提出相关的安全管理建议。

五、结束语

统计数据表明,在船人员伤亡事故总数占水上交通事故总数的近1/3,而工伤死亡的人数在水上交通事故死亡总人数中占比超过1/3。可以预见,在船人员伤亡事故必将成为水上交通事故调查中的重点,如何防范、减少在船人员的人身伤亡将是海

事调查工作中的重要课题。本文对在船人员伤亡事故调查工作进行了摸索,尝试回答事故调查人员面临的新问题,旨在厘清事故调查人员的工作思路,为更好地开展在船人员伤亡调查提供支持。相信通过海事部门以及船公司、船员的共同努力,在船人员伤亡事故将显著降低,在船人员的人身安全将更有保障。

作者简介: 许岩松(1973—),男,硕士,高级海事调查官,高级工程师, E-mail: 1515645527@qq.com

参考文献:

- [1]卢明.生产安全事故调查不应代替工伤认定中的事故调查[N].中国安全生产报,2009-07-18(003).
- [2]刘广利.一起船员工伤事故的启示[J].世界海运,2014(1):32-33.
- [3]吴文正.基于Reason模型的海事调查模型[J].世界海运,2011(4):42-45.
- [4]中华人民共和国海事局.水上交通事故调查概论[M].大连:大连海事大学出版社,2004:158-162.
- [5]江婷.事故树分析法在事故调查中的应用[J].中国水运,2007(8):36.

海上保险合同纠纷案评析

大连海事法院 汤 红

DOI:10.16176/j.cnki.21-1284.2016.05.009

[提要]

被保险人的举证责任限度只需达到待证事实存在“极大可能”的标准，并不要求是“确定的”，学理上称之为“最低证明责任”。按照实体法的规定，被保险人只要提供了其客观上所能提供的证据材料，且该证据达到了保险事故发生、保险标的受损的“极大可能”标准，即完成了举证责任。

[案情]

2014年10月6日，A作为投保人及被保险人，B保险公司作为保险人，双方签订了国内货物运输保险协议书，承保险别为综合险，权利义务适用《国内水路货物运输保险条款（2009版）》，A依约支付了保险费。2014年10月8日，A委托案外人C公司作为水路集装箱运输承运人运输玉米，收货人为案外人D有限公司，装货港为锦州，卸货港为太仓，集装箱号为TEMU40和TEMU41，运单号为XHM143006，航次为1436S，该两箱货物的保险金额为60000元。2014年9月25日，TEMU40和TEMU41号集装箱在装船前由锦州某物流公司过磅，显示货重为47.92 t。2014年10月12日，TEMU41号集装箱在中转港上海港码头发生破裂导致箱内玉米散落，A当日进行了报案，B保险公司委托上海公司进行了查勘，反馈信息为A货物受损的原因系包装破裂导致玉米散落所致。后A委托案外人C公司将散落

玉米装到另一TEMU47号集装箱内，同TEMU40、TEMU41号集装箱分批运至太仓港，由收货人案外人D有限公司运至目的港仓库。经太仓某货运有限公司过磅，TEMU40及TEMU41号集装箱货重为34.65 t，TEMU47号集装箱货重为3.54 t。

为将装有散落玉米的TEMU47号集装箱运至目的港仓库，A委托上海某有限公司承担从上海港至太仓港的海运运输，并取得该公司专用收据一张，记载运费金额为1750元；委托太仓某货运有限公司承担自太仓港接货并至仓库的陆路运输，同时取得该公司收款收据一张，记载金额为2340元。

原告A诉称：2014年10月12日，因在中转港上海港码头二次装船作业不当造成TEMU41号箱箱门打开，导致箱内玉米散落。经上海码头处理，收起的散落玉米仅3.54 t并装到新的TEMU47号箱内，产生额外运费、港杂费及拖车费共计4090元。TEMU40和TEMU41号箱内玉米在目的港仓库过磅货重为34.65 t，较装船时玉米减少47.92 t - (34.65 t + 3.54 t) = 9.73 t，按A签订的购销合同中约定的2550元/t计算，损失费用总计为30848.5元，其中：玉米散失损失价格为9.73 t × 2550元/t = 24811.5元，3.54 t散落玉米因掺入杂质以低于原销售价格550元/t处理损失3.54 t × 550元/t = 1947元，此次事故所造成处理费用共计4090元。因A所交纳保险额度不足，只是按照货物价值的一半进行

投保，所以B保险公司应按照总损失的一半即15 424.25元进行赔付。虽经A多次要求索赔，B保险公司却始终不予赔付，故诉至法院，请求法院判令B保险公司给付保险赔偿金15 424.25元。

被告B保险公司辩称：1.对A在B保险公司的投保没有异议，出险后，B保险公司委托了上海机构进行了查勘，反馈信息是A的损失是因包装破裂引起的，按照约定，B保险公司不负责赔偿；2.A请求的各项损失需要其提供相应的证据予以支持，否则不予认可；3.即使A所述的保险事故确实发生，依照双方的保险协议，每次事故的绝对免赔额为1 000元或10%，以高者为准。

[争议]

本案的争议焦点为：1.关于案涉货物的损失是否属于保险公司的承保责任范围。2.关于保险赔偿金额的确定。3.如何确定海上保险合同纠纷案中被告人的举证责任限度。

[审判]

法院经审理认为：本案系海上保险合同纠纷，原、被告双方在平等协商基础上签订的国内货物运输保险协议书系双方当事人真实意思表示，内容不违背法律规定，合法有效，双方当事人均应全面自觉履行上述合同并承受上述合同项下的权利义务与责任。本案中，A作为被保险人如约交纳了保险费，并在知悉货损的情况下及时履行了报险义务。B保险公司作为保险人亦负有及时勘验事故现场、查明事故原因、评估货损价值并对发生在保险责任期间内的保险事故所造成的货损承担保险赔偿的责任。

关于案涉货物的损失是否属于B保险公司的承保责任范围。庭审中，B保险公司虽对案涉保险合同的效力未提出异议，但主张案涉保险标的物的货损原因为“包装破裂”，依照双方约定，对于“包装破裂”导致的损失不应当予以赔偿。对此，双方约定适用的《国内水路货物运输保险条款（2009版）》第七条综合险第（二）项明确载明的赔偿范围包括“因包装破裂致使货物散失的损失”。B保险公司亦未能提出任何证据予以反驳或对“除外责

任”予以证明，其单方提出的抗辩主张并无法律及事实依据，故本院对案涉事故属于B保险公司承保责任范围这一事实予以认定。《国内水路货物运输保险条款（2009）版》第十一条约定：“保险责任自签发保险单（凭证）后，保险货物运离起运地发货人的最后一个仓库或储存处所时起，至该保险凭证上注明的目的地的收货人在当地的第一个仓库或储存处所时终止。”案涉的保险事故发生在中转港上海港，B保险公司亦进行了正常的出险勘察，故可以判定案涉货物的损失发生保险公司的保险责任期间内。《中华人民共和国海商法》第二百三十七条规定，发生保险事故造成损失后，保险人应当及时向被保险人支付保险赔偿。据此，B保险公司应当在法律规定及双方约定的范围内承担向A给付保险赔偿金的义务。

关于保险赔偿金额的确定。案涉TEMU40及TEMU41号集装箱在装运港及卸货港仓库均采用两箱共同过磅的计量方式，装运港显示货重共为47.92 t，卸货港显示货重共为34.65 t。此外，装有散落玉米的TEMU47号集装箱运至目的港仓库经过磅显示货重为3.54 t。据此，案涉货物自装运港仓库至卸货港仓库前后损失重量为47.92 t-34.65 t-3.54 t=9.73 t。本案中，A与B保险公司均未提供双方对案涉保险标的价值有过约定的相关证据，《中华人民共和国海商法》第二百一十九条规定，保险标的的保险价值由保险人与被保险人约定。保险人与被保险人未约定保险价值的，保险价值依照下列规定计算：（一）船舶的保险价值，是保险责任开始时船舶的价值，包括船壳、机器、设备的价值，以及船上燃料、物料、索具、给养、淡水的价值和保险费的总和；（二）货物的保险价值，是保险责任开始时货物在起运地的发票价格或者非贸易商品在起运地的实际价值以及运费和保险费的总和；（三）运费的保险价值，是保险责任开始时承运人应收运费总额和保险费的总和；（四）其他保险标的的保险价值，是保险责任开始时保险标的的实际价值和保险费的总和。本案中，B保险公司在答辩中对A提供的购销合同价格不予认可，认为该单价因包含了利润而过高，但对采用案涉保险金额计算出的损失赔偿单价即60 000元÷47.92 t=1 252元/t予

以认可，A亦表示同意，则案涉玉米的货损金额为 $9.73\text{ t} \times 1\ 252\text{元/t} = 12\ 181.96\text{元}$ 。A虽主张散落玉米因掺入杂质导致每吨低于原购销价格550元，并要求B保险公司承担散落玉米的销售损失，但其在庭审中对该项诉请并未提供任何合法有效的证据，故本院不予支持。《中华人民共和国海商法》第二百四十条规定，被保险人为防止或者减少根据合同可以得到赔偿的损失而支出的必要的合理费用，为确定保险事故的性质、程度而支出的检验、估价的合理费用，以及为执行保险人的特别通知而支出的费用，应当由保险人在保险标的损失赔偿之外另行支付。保险人对前款规定的费用的支付，以相当于保险金额的数额为限。保险金额低于保险价值的，除合同另有约定外，保险人应当按照保险金额与保险价值的比例，支付本条规定的费用。本案中，因案涉集装箱破损导致部分玉米散落，A委托上海某有限公司将散落玉米回收、装箱并运至太仓港，委托太仓某货运有限公司收货并运至目的港仓库的行为，既属于合理自救亦属于为防止或减少保险标的物损失的进一步扩大所采取的必要措施，本身并无不当，据此而发生的费用依法应予赔付。装有散落玉米的TEMU47号集装箱自上海港运至太仓港仓库的海运费及陆路运输费用共计为 $1\ 750\text{元} + 2\ 340\text{元} = 4\ 090\text{元}$ 。另，案涉保险为不足额保险，A自认仅按保险价值的一半进行了投保，依法应当按比例赔偿，故应当赔付的运费损失为 $4\ 090 \div 2 = 2\ 045\text{元}$ 。此外，双方签订的国内水路货物运输保险单记载，B保险公司的绝对免赔额是1 000元或损失金额的10%，以高者为准。依此约定，该批货物的绝对免赔额应为 $(12\ 181.96 + 2\ 045)\text{元} \times 10\% = 1\ 422.696\text{元}$ 。故案涉货物的保险赔偿金额应为 $14\ 226.96 - 1\ 422.696 = 12\ 804.264\text{元}$ 。

故依照《中华人民共和国海商法》第二百三十七条、第二百三十八条及第二百四十条的规定，作出如下判决：

一、被告B保险公司于本判决生效之日起十日内给付原告A保险赔偿金12 804.264元；二、驳回原告A的其他诉讼请求。

【评析】

基于海上货物运输的特点，被保险人（托运人）在货交实际承运人后便丧失了货物的直接占有，难以掌握货物运输的状态，当发生保险事故时，其本身并不在现场。参照举证责任分配的“证据距离”理论，被保险人距离证据较远，若让其提供再现保险事故发生时的所有信息，难免过分苛责，有违我国民事诉讼法的举证公平原则。因此，《中华人民共和国海商法》第二百五十一条规定：“保险事故发生后，保险人向被保险人支付保险赔偿前，可以要求被保险人提供与确认保险事故性质和损失程度有关的证明和资料。”《中华人民共和国保险法》第二十二条第一款规定：“保险事故发生后，按照保险合同请求保险人赔偿或者给付保险金时，投保人、被保险人或者受益人应当向保险人提供其所能提供的与确认保险事故的性质、原因、损失程度有关的证明和资料。”依据上述规定，我国法律将保险索赔方证明保险事故的举证责任仅限定于其所能够提供的证明和资料，即只要是保险索赔人依照其自身条件提供了其客观上所能够提供的证明和材料，并到了证明责任的最低标准，即视为完成了举证责任。本案中，保险公司提供的《水路货物运输保险条款（2009版）》第七条综合险第二项规定，保险公司负责赔偿“因包装破裂致使货物散失的损失”。A在知悉集装箱破损且货物短量情况后立即拨打了保险公司的全国服务热线进行报案，并在诉讼过程中提供了购销合同、货物托运委托书、水路集装箱货物运单、衡重记录单、电子地磅单等证明保险事故发生及货物因散失造成短量的损失程度的证明材料，能够证明案涉货物确系由B保险公司承保并发生了货物短量，至于集装箱究竟因何种原因破裂，其并不在被保险人的举证责任限度内。因此，A在本案中所提供的上述证据已经形成了确信保险事故发生、货物造成短量损失的完整证据链条，达到了使法官确信保险事故发生并由此导致货损的“最低标准”，完成了被保险人的举证责任。

作者简介：汤红（1969—），女，大连海事法院锦州法庭庭长