

台风天集装箱倾倒跌落

谁该为绑扎系固责任埋单？

□ 全媒体记者 甘琛 通讯员 魏小欣

受台风影响，舱内集装箱发生大范围倾倒、跌落，导致大量货物货损和集装箱箱损。定期租船合同中船舶承租人与船舶出租人就集装箱绑扎系固的责任归属、台风是否构成不可抗力等问题产生争议，诉至上海海事法院。日前，上海海事法院对这起定期租船合同纠纷案作出一审判决，认定船舶出租人应承担绑扎系固的合同义务及由此产生的相应责任。该案二审维持原判，判决已生效。

“初航未捷”：
遇台风致货损箱损

原告航运公司和被告船务公司签订《租船合同》，约定被告作为货轮船东，将配备船员的船舶租赁于原告从事国内沿海货物运输，租期为五个月。合同签订后第五天，轮船满载货物开启了深圳至珠海、泉州、太仓等港口的夏日航程。

怎料，在第一个履约航次中，货轮便遭遇了台风天气。中央气象台发布台风红色预警，台风中心经过的附近海面或地区风力可达14—16级，阵风17级或17级以上。为躲避台风影响，货轮驶往惠州大亚湾锚地进行抛锚避台处置。抛锚期间，台风影响依然不小，船舶摇摆剧烈，导致货舱内集装箱及箱内货物受损。

损害发生后，原告委托保险公估公司登船现场查勘。《公估报告》

记载，检验师在船查验时未发现舱内集装箱放置定位锥，无法有效防止集装箱位移摇晃，30多个集装箱内的菜籽油、小麦、调味品等货物受损，近50个集装箱发生箱损。

对此，原告根据双方协议管辖约定，将被告诉至上海海事法院，请求法院判令被告就原告遭受的损失承担赔偿责任。

各执一词：
围绕争点激烈辩论

庭审中，双方围绕“谁应承担绑扎系固的合同义务及由此产生的相应责任”“遭遇台风是否构成不可抗力”这两大争议焦点展开激烈的辩论。

原告诉称，根据合同约定，被告作为船舶出租人，应当负责集装箱绑扎系固作业，因被告未能按约履行相关义务，就原告遭受的损失承担赔偿责任；尽管船舶遭遇台风，但货损是因被告未履行绑扎系固的义务造成的，不可由被告所采取的防台准备及抗台措施。

被告辩称，作为定期租船合同的船舶出租人，仅负责向原告提供符合配员要求的适航船舶，船舶的日常运营及货物的装卸绑扎等货物运输事宜应当由原告负责，与被告无关；货损系由于遭遇超强台风所致，属于不可抗力，船长船员已经在当时情况下采取了最为合理可行的避台措施，不存在过失。

法院判决：
条分缕析定分止争

法院经审理后认为，该案系当事人在履行定期租船合同过程中引

起的货物损失纠纷。原、被告订立的《租船合同》依法成立、有效，被告应当按合同约定履行船舶出租人义务，妥善绑扎系固集装箱，定期检查集装箱及绑扎牢固情况。

法院同时认为，根据法律规定，“不能预见”“不能避免”“不能克服”三个条件必须同时具备，才能构成不可抗力。该案中，被告未举证证明对集装箱进行了有效的绑扎系

固，未举证证明绑扎系固充分到位的情况下台风的影响力和破坏力，未举证证明其已尽到善良管理人的注意义务。因此被告应承担举证不能的法律后果，其主张适用不可抗力免责的理由不能成立。

据此，法院判令被告向原告支付货损赔偿款人民币375000元，集装箱箱损12000美元，额外作业费用人民币88566元以及相应利息。

【连线法官】

涉案台风免责抗辩不能成立

□ 上海海事法院海商庭庭长 张姗姗

每年夏季，我国东部及南部沿海地区常常面临台风侵袭的考验。对航运业而言，因台风引发货损、箱损而诉至法院的情况屡见不鲜。界定租船合同项下的权利义务、明确台风免责抗辩理由能否成立是审判中的重点、难点。

定期租船合同的特点之一是由船舶出租人提供配备船员的船舶，这是定期租船合同与光船租赁合同的主要区别。在定期租船合同中，船舶的营运与调度通常由船舶承租人安排，有关航海方面的指示则由船舶出租人通过船长控制。定期租船合同中的当事人享有订约自由，本案货物绑扎系固的责任归属，应当取决于双方租船合同的特别约定。合议庭对涉案合同进行

了充分审查，认定该案中对集装箱进行有效绑扎系固是被告的合同义务。

在台风引起的货损事故中，承运人、船舶出租人或码头经营人作为不同的主体一般都会援引台风免责抗辩。通常情况下，台风系气象部门已经预测并正在蔓延的自然灾害，除非实时风力已超越气象部门预报，否则难以认定不可预见。除此之外，定期租船合同项下负有绑扎系固义务主体的船舶出租人还欲援引此项免责，须举证证明涉案船舶开航前按照合同约定对集装箱进行了有效的绑扎系固，并举证证明其已尽到善良管理人的注意义务等，否则应承担举证不能的法律后果，适用不可抗力免责条款的理由不能成立。



以案说法

搜救连线
天津大沽口海事
火速救起落水者

本报讯(全媒体记者 杨柳 通讯员 刘树剑 李博冰轩)7月18日，天津大沽口海事局辖区内一名人员落水，该局全要素水上“大交管”立即启动应急预案，快速反应，火速救援，25分钟后成功救起落水人员。

当天9时15分，大沽口海事局水上交通管理中心接报，在天津港高沙岭港区防波堤附近发现一名落水人员，情况危急。

接报后，大沽口海事局迅速开展应急救援工作，科学研判报警信息，在监控系统上迅速锁定落水人员位置，快速将险情信息报告相关部门，并调派正在执行巡航任务的“海巡0203”轮赶往现场开展应急处置工作。同时，协调事故水域附近的施工船舶“鑫民999”轮立即赶赴现场。

9时40分，在应急力量的高效协同配合下，落水人员被成功救起，经现场检查，被救人员生命体征正常，搜救行动圆满结束。

南宁海事紧急救助
翻沉船舶

本报讯(全媒体记者 龙巍 张植凡 通讯员 梁晓霖)7月18日凌晨1时57分，南宁市水上搜救中心接到报警：南宁辖区那莫大桥上游2公里处发生一起船舶翻沉事故，船上3人弃船，船舶向距离下游几公里处的老口船闸漂移，船上共储备2吨柴油，情况十分紧急。

接报后，南宁市水上搜救中心迅速反应，利用广西海事智慧监管系统精准定位，派出执法人员到现场进行救助，先后协调上游2条船舶下游4条船舶前往事发水域对失控船舶进行先期处置，并通过短信平台、广西海事智慧监管系统向过往船舶发送提醒短信。同时，调派溢油应急设备做好防污染准备工作。

经过紧张施救，事故船舶于凌晨5时成功控制在桥下下游1000米处水域南岸，船体稳固。海事和水质监测等部门人员在铺设吸油围栏，以防溢油扩散。此次事故无人伤亡，船上3人被成功救助上岸，其他救助工作和事故相关调查正在有序进行之中。

厦门加快船舶污染防治和应急能力建设

本报讯(全媒体记者 王有哲 通讯员 陈旭)近日，《厦门市“十四五”防治船舶及其有关作业活动污染海洋环境应急能力建设规划》(简称《规划》)正式发布，明确到2025年基本建成快速反应、高效处置的现代化防治船舶及其有关作业活动污染海洋环境应急体系。

《规划》在全面总结梳理“十三五”期间厦门船舶污染防治和应急能力建设取得成效的基础上，紧扣“防治和应急”两个核

心、聚焦“体制机制队伍、信息系统、设备设施”三类建设，突出“污染排放控制和监视监测能力、海上溢油应急处置能力、海上危化品风险识别和防控、海上危化品事故应急处置能力”四大能力提升工程，明确了厦门“十四五”时期防治船舶及其有关作业活动污染海洋环境应急能力建设的指导思想、基本原则、规划目标、主要任务、保障措施及重点项目。

《规划》有效衔接港口、生

态、应急、海洋等相关领域的“十四五”规划，找准短板和差距，并对标国内外顶级港口，保持适度超前。《规划》明确加快构建现代化应急体系，完善和优化应急能力结构，强化应急处置能力，提升应急响应效率，切实保障海洋生态环境安全，保护群众生命财产安全，维护社会稳定，有效服务厦门港口和海洋经济高质量发展，为更高水平建设高素质高颜值现代化国际化城市提供可靠的防备应急保障。



黄石海事查处船舶生活污水偷排直排行为

本报讯(通讯员 李博阳)“你船尾水域被染红，涉嫌生活污水直排!”7月18日黄石海事局棋盘洲执法大队在日常开展船舶生活污水直排检测的过程中，查处一艘污水直排船舶。

7月18日8时，黄石海事局棋盘洲大队执法人员运用“江船零排”对辖区到港船舶开展船舶铅封情况核查时，发现停靠在黄石新港临时停泊区的“翔运XX”没有任何铅封记录。随后执法人

员通过“船E行”系统对该船的生活污水交付情况进行查看，发现该船近期交付生活污水量存在异常。

随后，棋盘洲大队执法人员乘艇赶往事发水域，对“翔运XX”轮进行登船检查，立即对该船卫生间进行着色剂冲水测试，测验该船污水排放情况。发现该船尾水面有红色染料流出，初步证实该船有生活污水存在直排嫌疑。随后，执法人员进入该船舶机舱

查看生活污水直排阀的情况，发现该船直排阀未完全关闭，涉嫌生活污水直排。

执法人员对该船生活污水直排长江的行为进行了批评教育，要求船员迅速整改违法行为，并立案调查。

目前，该案件正在进一步调查中。

上图为海事执法人员向船员宣传船舶污水排放要求。
李博阳 摄

船舶转籍『不停航办证』服务
广州海事实施

本报讯(全媒体记者 龙巍 张植凡 通讯员 曹远燎 梁志锋 谷肖雨)7月19日上午，广州海事局根据粤港澳大湾区船舶转籍“不停航办证”服务政策，向“建功968”轮原船舶所有人提供船舶注销登记服务，标志着粤港澳大湾区首次船舶转籍“不停航办证”服务成功实施。

“要是放在以前，整个二手船买卖交易流程走下来，至少需要30天。现在有了新政策，不仅办证方便快捷，而且船舶可以正常营运，整个转籍流程能为我们公司节省约20万元的运营成本。”广州市建功船务有限公司总经理李言忠告诉记者。

此前，受制于“逐项办理、互为前置”的船舶转籍登记业务，航运企业要在海事、船检、港航等多个部门之间来回办事，提交相关材料，在一定程度上影响了跨区域转籍船舶的登记效率。

自7月4日起，广东海事局在粤港澳大湾区八市试点推行船舶转籍登记“不停航办证”服务，通过“并跑申办”“分离办理”等便利举措，打破区域限制，大幅压缩转籍时间和成本，实现船舶转籍、营运“两不误”。船舶所有人通过转籍登记“并跑申办”，可同步向新、旧船舶港海事部门申请转籍登记手续，海事部门同步审批、同步发证。

“我们在收到‘建功968’轮的不停航办证申请后，与佛山海事局协同办理、同步审批，实现船舶登记证书办理的无缝衔接。”广州海事局政务中心副主任陈岱伟说。船舶转籍期间，船东可以较为宽裕地安排船舶检验、营运证办理等各项工作，而又不必面临停航风险。按照当前粤港澳大湾区航运价测算，以一艘1万吨吨散货船为例，“不停航办证”服务每日能够为船舶节省营运成本约3万元，在整个转籍登记过程可节省70万元以上。

“不停航办证”服务打破原有的行政区域限制，通过粤港澳大湾区海事管理机构协同办理，实现“注销、登记跨区并联办”，预计登记办证耗时降低80%，船舶转籍登记效率大幅提升。

涠洲岛暂停接待旅客
北海海事35小时紧急疏散
滞岛旅客近2万人

本报讯(全媒体记者 龙巍 张植凡 通讯员 吴超)自7月14日广西北海涠洲岛旅游区暂停接待游客上岛起，广西北海海事局全力保障滞岛旅客有序离岛，截至7月15日19时50分，共协调45艘次船舶参与疏散，保障滞岛旅客近2万人安全返回北海。

受新冠肺炎疫情影响，自7月14日起广西北海涠洲岛旅游区暂停接待游客上岛，并根据疫情防控形势适时调整。为避免大量旅客滞留海岛可能造成群体性事件发生，北海海事局把做好抗疫情物资运送上岛和及时疏散旅客安全返程作为当前首要

工作。

海事人员加强与客运公司的沟通协调，动态统计在岛旅客人数，并要求客运公司7月14日起不再运送旅客上岛，以降低疏散旅客压力。并且，利用VTS、VHF、CCTV、广西智慧海事监管系统等科技监控设备，对客运船舶实施全程跟踪，确保船舶航行安全。为避免群体性事件发生，海事人员积极配合地方政府，努力做好解释安抚工作，并开辟绿色通道，对滞留旅客中感染风险较高的老人、儿童实施分流，提前登船，尽量避免旅客大规模聚集，降低群体感染风险。

秦皇岛海事全力保障
电煤运输平稳有序

本报讯(全媒体记者 王寅娜 通讯员 张家瑜)“海事部门已启动能源物资运输保障二级响应，将更加紧密地携手各保供单位，进一步简化‘绿色通道’工作程序，创新‘即时办’政务服务举措，实施安全生产信用管理……”7月18日，记者从秦皇岛海事局新闻发布会上获悉，针对电煤需求季节性增强特点，海事部门启动能源物资运输保障二级响应，全力保障迎峰度夏水上电煤运输平稳有序。

据悉，今年上半年，秦皇岛港累计保障近8800万吨电煤和4428艘次电煤运输船舶的水上安全运输，电煤船舶水上交通事故数量为零，航标正常率100%。自7月1日启动能源物资运输保障二级响应以来，秦

皇岛海事部门单日最大保障电煤运输60.7万吨，电煤运输船舶近40艘次，有力保证了辖区水上交通安全形势持续稳定。

秦皇岛海事局联合北海航海保障中心秦皇岛航标处等5家保供单位，加强协调会商，将“6+N”(6家保供单位+N家被服务企业)机制协调会议调整为“每日会商”，提高保障工作的及时性、预见性和针对性。并且，建立政务服务快捷通道，为存在急办、特办需求的电煤运输船舶、船员优先提供“即时办”政务服务。在信用管理方面，实施黑名单管理制度，坚决落实企业安全生产主体责任和企业法人“第一责任人”责任，切实保障迎峰度夏电煤运输通道畅通，为电煤运输企业提供全方位、全流程的优质服务。

宁波通信中心联合海事部门
开展水上安全知识进校园活动

本报讯(全媒体记者 陈俊杰 通讯员 肖悦 胡璐琳)7月18日，宁波通信中心联合宁波北仑海事处青年志愿者，走进宁波市北仑区青少年宫，为孩子们上了一堂生动有趣的暑期防溺水水上交通安全知识课。

课堂现场，海事志愿者们为小朋友们发放了《儿童防溺水手册》，用模拟乘坐客船的方式，生动形象地介绍了海面的、乘坐客渡运船要点，以及救生

衣的正确穿戴方法。并通过互动问答、现场模拟、救生衣穿戴小测试等趣味性强的教学方式，向孩子们讲授了水上求生、急救和防溺水等基本安全知识。

两单位以“教会一个孩子，影响一个家庭，带动整个社会”为志愿服务理念，向社会传递海文化和水上安全知识，有效减少甚至是避免水上事故的发生。