

2016 年 5 月

总第肆拾壹期

5

techonor.

声
闻



导读

◇ 集装箱称重：是否称、怎么称、谁来称？

4月6日，交通运输部发布关于征求《交通运输部关于执行〈1974年国际海上人命安全公约第VI/2条2015年修正案的通知（征求意见稿）〉》（下称《征求意见稿》）意见的函，就“载货集装箱在运输前对重量进行验证”问题向各直属海事局和有关单位征求意见。

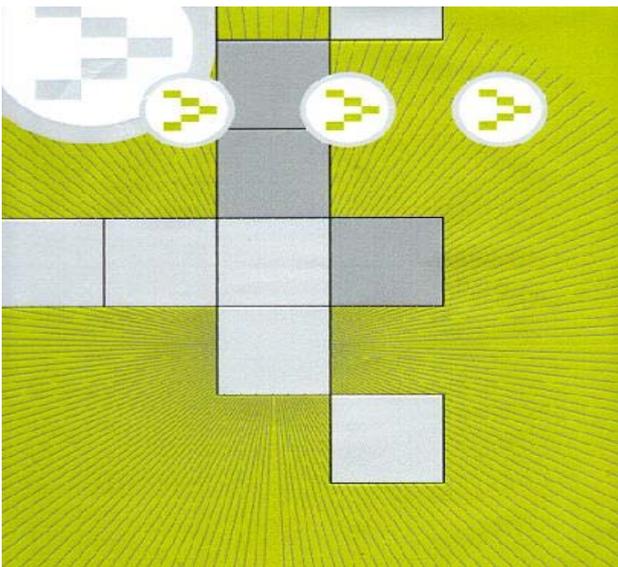
◇ 【典型案例】船舶超载的认定及其法律后果

船舶超载是指船舶装载后未能保留最小干舷，船舶没有保留足够的储备浮力。船舶是否超载应以船舶的实际排水量是否超过核定的满载排水量作为判断标准，船舶装载货物总重超过参考载货量不能作为认定船舶超载的依据。

◇ 钢材索赔风险提示

涉案的钢材货物在装船之前都存在不同程度的锈蚀，但船方出于商业考虑（或者是目前市场行情的逼迫下），接受发货人或者租家签署的保函而签发清洁提单，从而导致船方丧失对抗提单下收货人对于装船前锈蚀索赔的抗辩。

为客户创造价值



集装箱称重：是否称、怎么称、谁来称？

4月6日，交通运输部发布关于征求《交通运输部关于执行〈1974年国际海上人命安全公约第VI/2条2015年修正案的通知（征求意见稿）〉》（下称《征求意见稿》）意见的函，就“载货集装箱在运输前对重量进行验证”问题向各直属海事局和有关单位征求意见。交通运输部海事局向《中国航务周刊》记者确认，载货集装箱称重工作由海事部门具体推进并监督执行。

交通运输部：7月1日强制执行

交通运输部海事局相关负责人表示，因我国是SOLAS公约的缔约国，该修正案对我国具有强制约束力，所以这一规定也将在7月1日对我国强制生效。《征求意见稿》是我国对载货集装箱进行强制称重的执行依据，根据推进计划，海事局正在研究具体执行的细节问题，待本轮征求意见完成汇总后，或将出台更明确的执行细则。

推动集装箱称重主要出于安全考虑。2012年的国际海事组织DSC17次会议上，集装箱安全工作组制定了《关于核实载货集装箱毛重的导则》，规定托运人须承担验证货运集装箱总重量的责

任。对称重问题有更明确表述的《国际海上人命安全公约》SOLAS修订版（以下称SOLAS公约）将于7月1日生效，这意味着制度的落地。

SOLAS公约主要内容是规定船舶的安全和防污染人命安全公约。其核心要点是要求提供核实出口集装箱重量，即提供VGM数据。具体来说，由提单上显示的SHIPPER（托运人或其委托的第三方）负责提交VGM数据，并由SHIPPER承担所有责任；SHIPPER必须在装船前向船公司提供VGM数据，否则船公司将拒绝装船；SOLAS公约只适用于外贸载货集装箱。

与SOLAS公约规定的执行主体相同，交通运输部《征求意见稿》也明确，称重的责任方为托运人。托运人应当验证载货集装箱的毛重，以运输单据的形式尽早提供给船长（或其代表）和码头经营人，以供准备船舶积载计划时使用。拟交付计划于2016年7月1日以后驶离我国港口的船舶运输的外贸载货集装箱的托运人，应当在交付船舶运输前，对所托运的载货集装箱毛重进行验证。

《征求意见稿》称，各级海事管理机构应当对船舶承运的载货集装箱重量验证情况进行抽查，托运人所提供的经验证重量与海事管理机构、承运船舶、承运人或码头经营人获得的重量间的误差范围不得超过 $\pm 5\%$ 或1吨（两者取其小者）。

就称重的实际操作而言，两种称重方法被认可。一是整体称重法：在完成集装箱装箱和封条后，托运人可以自行或委托第三方，用经过校验和认证的设备对载货集装箱进行整体称重。另一个是累加计算法：对集装箱内所有包装和货物的重量进行称重，与集装箱内的底盘、衬垫、其他

系固材料和集装箱本身重量进行累加后，计算出载货集装箱的整体重量。

称重新规操作流程



注: 如果货物到码头称重则环节4前置至环节2

航运企业：更准确的数据很必要

早在《关于核实载货集装箱毛重的导则》出台时，就有了集装箱强制称重制度的推动计划。只是，这一制度牵涉国际海运的所有环节，遭遇执行难。

对船公司来说，是渴望获得VGM数据的。有航运企业人士就表示：“船公司大多出现过因集装箱重量存在较大偏差，导致船舶稳定性不够，重新回港装箱的问题。集装箱强制性称重势在必行。”

所有货船都存在一个合理配载的问题。装载货物后，船舶的重量和重心位置会发生显著变化，准确核定所载运货物的重量与重心，是评估船舶装载后最终结构强度与稳性的前提和关键。然而，在配载载运标准单元货物的集装箱船过程中，因为集装箱在装船前通常已由海关进行封关，无论是配载人还是实际承运人，在货物装卸期间均无法直接看到集装箱内货物的情况，也就无法在现场对货物的重量与重心进行验证。同

时，集装箱船舶对班期要求较高，通常船舶的靠离泊时间都已明确作出限定，即使承运人对箱重存在疑问，也很难有时间和条件进行验证，这就埋下了一定的安全隐患。

目前，集装箱船通常采用岸基支持配载、船长最终确定装载方案的管理模式。在这种模式中，配载方和承运人均按照托运人申报的货物重量信息进行配载。装载过程中，承运人通过观察船舶吃水的变化保证总体不超载。但是，采用这种操作方式，承运人无法判断单个集装箱是否超重。而单个集装箱载荷同样存在一定上限，一旦超载，可能导致箱体结构损坏。由于箱内超载而导致的集装箱损坏事件已非常普遍，对整体运输安全带来一定威胁。

超载带来的危险不只发生在运输环节。在美国港口就曾发生过在码头吊装过程中集装箱漏底的事件，货物申报为20吨，实际重量则为27吨。浦东货运青岛公司总经理高磊指出，货主少报货重有时是一种无奈。他举例说：“比如一批出口货物总重量为18吨，但美国陆上上限重17.3吨，如果如实上报，就意味着无法上铁路运输，货主就可能申报17吨。不过这种瞒报确实可能带来风险。”

作为新规定的执行方，中国货主对新规的出发点也表示认可。中国对外贸易经济合作企业协会（下称货主协会）副会长蔡家祥表示：“为加强海上运输、港口、拖车等作业环节的安全，要求货主申报重量毫无疑问很有必要，多数货主也理解并不会虚报，对此表示支持。”

国外机构同样肯定了集装箱数据的重要性。美国联邦海事委员会（FMC）委员William Doyle就提醒，核实集装箱重量至关重要。他特别提醒

货主：“载货司机到达港口，如没有集装箱准确重量的核实档案，即便他已经进入码头闸口，也得掉头返回。”

港口：码头具备称重能力

为了执行新规，包括中远集运、海丰航运、中外运集运等国内集装箱运输企业均已开展集装箱称重数据的准备接收工作。早在3月24日，中远集运就发布了集装箱强制称重的解读以及将执行这一新规的“客户告知书”。4月7日，中远集运再次提醒托运方，虽然外贸提单上已有GROSS WEIGHT（毛重）标注，但托运方仍需提交实际箱重（VGM）数据，否则船公司将拒绝装船。

不过在提醒货主之外，中远集运和海丰航运也已明确提出，本身并不提供称重服务。那么，强制称重新规执行后，货主如何快速、便捷地获取VGM数据？

高磊表示，不论是货主自行完成还是通过代理企业来完成称重，难度均较大，码头的称重数据更能得到认可。“此前，货主并不需要强制称重，均以码头称重数据为准。”高磊说。

对此，我国主要港口均表示可以提供称重服务。青岛港集团负责称重业务的卢主任透露，青岛港所有集装箱码头均已具备称重能力，随时可提供专门的称重服务。宁波舟山港集团业务部部长洪其虎也表示，宁波港早在五六年前已经完成了所有码头堆场称重设备的普及，通过在进场的闸口安装地磅，进场记录总重，出厂再称车重，最终得出箱重。“我们的称重数据是提供给船公司的，方便其安排配载。”洪其虎表示。

上港集团也对各个码头安装了地磅，各个桥吊、装载工具等也均有重量考量。所不同的是，

上港集团的称重数据主要以保障港口设备的运行安全为主，不提供第三方的称重服务，所得数据也并不一定提供给船公司和货主。“码头之所以不大面积提供称重服务，一来本身没有这个义务；二来提供精确数据需要计量部门认定才行；三来如果安排进场称重的集装箱出现大量超重，被要求退回或开箱，就会对港口正常的生产经营带来极大的影响。”上港集团战略部负责人表示，

“SOLAS公约规定托运人对VGM数据负责，具有一定的法律约束力，如果由港口完成这项工作则应当获得授权。如果确定称重由港口完成，就需要增加配备专门的设备和人员，还需搭建数据传输系统，将成为一个专门的第三方收费服务，也需要申报。”

称重业务由港口负责还面临称重方式的调整问题。比如在宁波港，常有车辆装载两个不同货种的重箱进港的情况，这将无法确认单个重箱的重量。这种称重技术的限制在中国港口也并非个例。

据了解，与中国类似，全球码头也基本具备称重能力，但提供专门称重服务的码头仍是少数。由和记黄埔投资的部分英国码头和美国的部分码头有专门提供称重服务，国内的深圳港则处于试点阶段。

货主：建议只抽检重货

虽然对新规的执行表示欢迎，但还应注意的是，新规仍有许多悬而未决的问题，比如称重费用的支付，作业环节的增加可能带来沟通不畅，进而影响整个物流链条的效率等。

蔡家祥就表示，船舶事故大多由于个别船公司对装船把握不严所致，不是货主能控制的。对每一个集装箱过磅核查并要求出具核查证明，会

使物流环节更加复杂，使整个物流供应链，包括港口、指定称重的单位、船代、货代、理货、船公司增加大量工作量，要投入大量设备和人力，既影响效率也使物流成本大大增加，而且增加的成本最终都由货主埋单。

他认为：“强制称重并由货主承担费用是公约极其官僚而且完全不符合实际的规定，货主是绝对不能接受的，真正运作起来根本就不可能实现的。”这一观点也得到不少从业者的认可，不管采用何种称重方式，由谁称重，都是增加了一项作业环节。

为此他建议，集装箱称重的具体执行中，可考虑在货主自行申报的基础上，有针对性地对重货（如五金制品、瓷器、石头制品等）进行抽查，更可行。

同时，在实际的海运流程中，承运人拒载基本意味着要空驶。在当前的海运发展大背景下，承运人很难做出拒载无 VGM 数据货物的决定。拒载也意味着货物的重新吊装、返场，除影响货主的货物出口外，还将直接影响船公司的班期以及港口企业的整体作业流程。对于海事部门来说，即便发现有无 VGM 货物装船或申报数据与实际数据不符的货物装船，也很难做出要求卸船的决定。

事实上，业界对 SOLAS 公约的理解也有差异，如果不提供数据，承运人有权拒绝装船，那么承运人是否也有权同意装船？《征求意见稿》提出，海事管理机构将进行抽查，对未取得重量验证信息的载货集装箱，要求承运船舶进行纠正，消除安全隐患后方可开航，但其中并未提出处罚方法或惩戒手段。

对船公司更可能的后续影响是，如果安排没有 VGM 数据的货物上船，保险公司可能以缺少 VGM 数据为由提高保费，这样船公司的成本会增加，船公司可能通过要求货主支付一定数额罚金的方式安排上船，货主可以衡量进行称重或缴纳罚金哪种方式更便捷且节约。

没有 VGM 数据的货物是否允许装船？接单业务如何做出调整？这些船公司提出的实际问题，仍有待交通运输部相关部门出台具体执行细则。

原创：《中国航务周刊》



【典型案例】船舶超载的认定及其法律后果

提要

船舶超载是指船舶装载后未能保留最小干舷，船舶没有保留足够的储备浮力。船舶是否超载应以船舶的实际排水量是否超过核定的满载排水量作为判断标准，船舶装载货物总重超过参考载货量不能作为认定船舶超载的依据。

船舶超载违反了承运人适航义务中有关船舶载货的要求，构成不适航。但船舶碰撞造成的货损纠纷是一般侵权纠纷，实行过错责任原则，过错方承担货损责任以其行为与货损事实间存在事实上的因果关系为前提。若船舶不适航与货损结果之间缺乏因果关系，则不能以不适航为由判令超载船舶承担货损责任。

案情

原告：某财产保险有限公司天津分公司

被告：宁波曙星海运有限公司

“曙星 1”轮系被告所有，参考载重量为 15,794 吨。2013 年 1 月 9 日，该轮装载 15,958

吨钢材自曹妃甸港起运，其中包括马鞍山市当涂飞翔制管有限公司等十二家公司所有的涉案14,955.84吨钢材，涉案货物价值为56,217,092.80元。

2013年1月12日1808时，“永星7”轮在驶往长江口途中，与锚泊的“曙星1”轮发生碰撞，造成“曙星1”轮及船上货物沉没。事故发生后，货方对在水下的全部涉案货物进行处分，取得价款19,408,193.58元。

原告系涉案货物运输保险的保险人，涉案货损事故发生后，原告向涉案货物的权利人支付保险赔偿款34,367,909.46元，并取得代位求偿权。

上海海事局吴淞海事处对涉案碰撞事故进行了调查，查明：1、“永星7”轮船长在起锚后，船舶操纵不当是事故发生的主要原因；2、“永星7”轮采取应急措施不当；3、“永星7”轮在碰撞后应急处理不当。上海海事局吴淞海事处认定“永星7”轮应承担涉案碰撞事故的全部责任。

本案被告就涉案船舶碰撞事故，于2013年7月2日在上海海事法院对“永星7”轮船舶所有人宁波永正海运有限公司（以下简称永正公司）提起船舶碰撞损害责任纠纷之诉。法院经开庭审理判定永正公司应就其所属的“永星7”轮对涉案碰撞事故承担全部责任，该判决已生效。

原告诉称，“曙星1”轮在事故航次中超载，被告作为“曙星1”轮的船舶所有人，应按照其过失程度比例对货物损失承担5%的赔偿责任。原告系涉案货物的保险人，依法取得了代位求偿权。故请求法院判令被告向原告赔偿货物损失1,718,395.47元及相应的利息损失。

被告辩称，被告所属的“曙星1”轮对涉案碰撞事故无过失，“曙星1”轮在事故航次中并未超

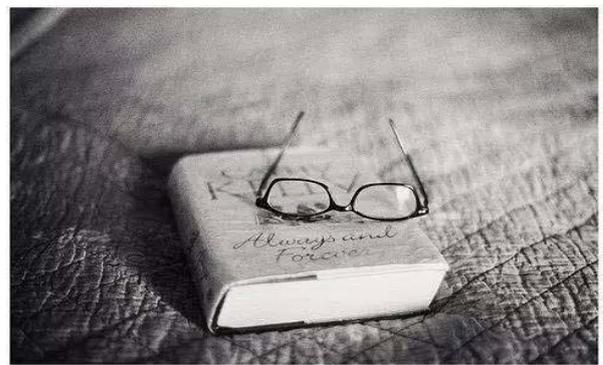
载，即使超载也与涉案碰撞事故无因果关系，因此被告不应就涉案货物损失承担赔偿责任，请求法院驳回原告诉讼请求。

裁判

上海海事法院经审理认为，本案系因船舶碰撞引发的财产损害责任纠纷。涉案货物由被告所属的“曙星1”轮载运，因碰撞事故产生损失，原告系涉案货物的运输保险人，支付了保险赔偿款，依法取得了代位求偿权，原告有权基于侵权法律关系要求被告承担相应的法律责任。

关于事故航次中“曙星1”轮是否构成超载，被告辩称，船舶是否超载应以船舶的实际排水量是否超过核定的满载排水量作为判断标准，船舶装载货物总重超过参考载货量不能作为认定船舶超载的依据。法院认为被告的抗辩意见符合航运实际，海事行政主管部门调查后作出的水上交通事故责任认定书中未认定“曙星1”轮超载。原告未能提供证据证明“曙星1”轮在事故航次中超载，应承担因此而来的不利后果。

法院最终判决驳回原告某财产保险有限公司天津分公司的诉讼请求。



评析

一、船舶超载的认定

船舶超载，是指船舶装载后未能保留最小干舷，船舶没有保留足够的储备浮力，即船舶的实际排水量超过了船级社核定的满载排水量。可见

船舶的实际排水量与船舶装载的货物总量（即净载重量 NDW）并非同一概念，而船级社核定的满载排水量与船舶检验证书中记载的参考载重量亦非同一定义。

实际排水量（ ϕS ）是指空船排水量（ ϕK ）和总载重量（DW）的总和，其公式为 $\phi S = \phi K + DW$ ， $DW = NDW + \Sigma G$ （航次储备量）+ C（船舶常数）。从公式可以看出，随着航次储备量 ΣG 和船舶常数 C 的变化，净载重量 NDW 也随之变化。如果船舶在某航次储备了较多的燃油、淡水和备件等，就会出现即使船舶装载货物小于正常情况下的质量，也会导致船舶超载的情况。而船舶检验证书中记载的参考载重量是船舶设计时针对某类积载因数的货物计算出的近似值，只对船舶装载某些货物的质量具有一定的参考作用，并不能作为认定船舶超载的依据。

此外，判定船舶是否超载还应当考虑弦外水密度大小。《1966 国际载重线公约》第 12 条规定：“①除本条②和③所规定者外，船舶两舷相应于该船所在的季节及其所在地带或区域的载重线，不论在船舶出海时，在航行中，或者在到达时，都不应被水浸没。②当船舶处于密度为 1.000 的淡水中时，其相应的载重线可以被浸没到国际载重线证书上指出的淡水宽限。若密度不是 1.000 时，此宽限量应以 1.025 和实际密度的差数按比例决定。③船舶从江河或内陆水域的港口驶出时，准许超载量至多相当于从出发港至海口间所需消耗燃料和其他一切物料的重量。”弦外水密度对于测量船舶是否超载至关重要，不仅是因为船舶在不同水密度的水域中排水量体积不同，更为重要的是，船舶稳性资料里面的所有数据以及载重线的勘划都是基于标准海水密度（1.025 吨/立方米）基础上计算和设置的。在中国沿海的一些港口，特别是一些海河港口，夏季与冬季的水密度

变化较大，有时差值超过 0.2，明显影响船舶载重量。

因此，虽然本案中“曙星 1”轮在事故航次实际装载了 15,958 吨，超过了船舶检验证书中记载的参考载重量为 15,794 吨，但仅凭这一事实不足以认定“曙星 1”轮超载。

二、船舶超载构成不适航

适航是指船舶在各个方面能够满足抵御预定航次中通常出现的或者能合理预见的风险，适合运载约定的货物并最终完成预定的航次。适航主要包括三个方面的内容：（1）对船舶本身的要求，包括船机的设计结构、性能和状态、船舶燃料物料等的配备等；（2）对船员的要求，应配备一定数量合格的或有经验的船员；（3）对船舶载货的要求，如货物的积载与装载等。承运人或船东在装载货物时应当考虑到船舶的总体安全，避免超载和不平衡装载影响船体结构强度，造成船舶不适航。

在 Foley vTabor 一案中，涉案船舶因过量装载以致航行困难被判定为“不适航”。在武汉中江船务有限公司诉中华联合财产保险股份有限公司武昌支公司船舶保险合同纠纷一案中，武汉海事法院认定，“‘中江机 6 号’船舶在事故航次中实载货物 1,246 吨，船舶水尺 3.89 米，实际干舷 410 毫米，不能满足船舶检验机构核定的该船在 B 级航区航行的干舷要求，其装载超过了船舶载重线标志，系超载运输，属于船舶不适航……船舶超载直接导致船舶加大吃水，增加航行阻力，降低船舶稳性、抗沉性及操纵性能，危及船舶航行安全，与船舶搁浅直至沉没具有因果关系……”

在海牙-维斯比规则体系下，开航前和开航时谨慎处理使船舶适航被认为是承运人援引各项免责规定的先决条件，适航义务被称为海上货物承

运人的“首要义务”。如果货损事故是由船舶开航前或开航当时不适航原因造成的，承运人应负货损的损害赔偿赔偿责任，并可能无法享受海事赔偿责任限制。船舶碰撞损害赔偿案件中，如果船舶不适航与碰撞的发生之间具有因果关系，则不适航的船舶需承担相应的责任。

三、船舶超载对碰撞引发的货损责任承担影响分析

船舶超载违反承运人适航义务中有关船舶载货的要求，构成不适航，但不适航并非其承担责任的充分条件。船舶碰撞造成的货损纠纷实行过错责任原则，当事人承担货损责任应以其行为与货损事实间存在事实上的因果关系为前提。若不适航与货损的发生或扩大之间缺乏因果关系，就不能将不适航作为判令超载船舶承担碰撞引发的货损责任的依据。

具体到本案中，即使“曙星1”轮在事故航次中构成了超载，因碰撞事故发生时“曙星1”轮处于锚泊状态，且该轮已安全自曹妃甸航行至上海长江口附近水域，无法认定船舶超载与碰撞的发生有因果关系。“曙星1”轮及船上货物在碰撞事故发生后沉没，海事行政主管部门调查后作出的水上交通事故责任认定书中并未提及“曙星1”轮的载货量对货物损失的发生或扩大存在影响，原告也未提供证据对“曙星1”轮的载货量对货物损失的发生或扩大存在影响予以证明。因此原告有关被告应对涉案货物损失承担5%的赔偿责任的主张无事实和法律依据，难以得到支持。

原创：《海商法资讯》



钢材索赔风险提示

近几个月十多起钢材索赔案件，有时甚至一周能有两起，索赔金额从几万到几十万美金，最高者达到二百万美金，金额巨大，发生频繁，引起了保险业界的高度关注。

我认为有必要提请诸位船东采取预防措施，避免遭致损失。现总结这些案件的风险特点如下：

1、几乎涉案的钢材货物在装船之前都存在不同程度的锈蚀，但船方出于商业考虑（或者是目前市场行情的逼迫下），接受发货人或者租家签署的保函而签发清洁提单，从而导致船方丧失对抗提单下收货人对于装船前锈蚀索赔的抗辩。暂且不提此种保函的效力以及保函签发者的财务实力，仅因为保函中约定适用英国法、争议提交香港最高法院管辖，中国船东就很难依赖该保函的保障。

通俗一点讲，上述保函不能对抗提单持有人，船东只能在赔付之后再行向保函签发者追偿。一旦对方不认账，考虑到适用法律、管辖权、判决执行等因素，该保函基本为空头支票（根据我司经验，还从没有船东通过法律程序成功依据保函获得赔偿）。同时，如果保赔保险人知道货物在装船前就有瑕疵，而船东签发清洁提单，保赔保险人是有权保留拒赔权利的，最多只能赔偿在运输途中造成的损失。但是如何分别装船前的缺陷和运输途中的损坏，是个难题，常常会引起保赔保险人和被保险人的争议。

对货物装船前就存在的瑕疵，如实反映在提单上，是船东的权利，而且这种带批注的提单会对船东起到一定的保护，即使运输途中也发生了货物损坏，凭借有批注的提单，船东会比较容易对抗收货人。在发货人和收货人是一家的情况下，船东更应该如实将批注加在提单上，保护自己的权益，以免被别有用心的货主利用，酿成更大损失。如果每位中国船东都坚持正当权利，如

实批注提单，相信业内的这种风气一定会被扭转过来的。一味的姑息，只会纵容货主将风险转嫁给船东，让船东雪上加霜，得不偿失。

2、这些案件的卸货港多是韩国，或装港是韩国，货物保险公司是韩国公司，且提单上的发货人与收货人，或者通知方属于同一集团下的不同公司。这就不排除在实体经济不景气的时候，货方故意夸大甚至虚构损失从而转嫁风险到船东身上。众所周知，韩国的扣船程序相对简单，尤其是当扣船申请人是当地货物保险公司时。且韩国的“民族气节”非常明显，一旦在韩国被扣船甚至诉讼，上至法院，下至检验师、律师，都会偏向本国货主，不论其名义上是代表谁。在这种情况下，为了减少赔偿金额，有船东委请我司派出资深理赔专家，亲赴韩国，与对方谈判，诸多案件都取得了良好成效，几十万美元的案件，甚至几万美元就了结了。

3、船舶舱盖不水密，导致在航行途中货舱进水，加重钢材的锈蚀。该因素的介入，给了清洁提单保函签发人拒绝承担责任的理由，因为提单下收货人会声称其索赔的仅是海水水湿，这样就可以免除签署清洁提单保函的发货人的被追偿。对于因为船舶缺陷造成的损失，虽然保单中可能并没有相关的缺陷保证条款，保赔保险人也很有可能以船舶日常维修保养不当为由对损失提出异议。即使保赔保险人并未对此提出异议，一旦造成损失，船东也难免要承担船期损失、免赔额等损失。并且，如果货损确是船舶缺陷造成的，即使保赔保险人赔偿了该案，也会在保单上添加缺陷保证条款，剔除将来因已发现的缺陷造成的任何索赔。不能小视船舶缺陷隐患，如果现在为了省钱不修理，将来可能就会酿成恶性海上事故。因此，我司特别提醒船东，及时更换老化的橡胶条、适当加盖帆布、遇到恶劣天气注意避风等，保证船舶适航适货，加强船员安全教育，随时提醒船员遵守操作规程，避免人为事故。建议船东为每条船的船员建立微信群，这样便于船岸及时详细沟通，船东可以随时跟踪船舶管理情况和船员动态，船员也可以随时反应情况，避免遗漏。在如今恶劣的航运市场情况下，为了保证生存，船东一定要做好船舶的安全管理工作，船员管理到位了，有责任心的船员会为船东省钱心。

千里之堤毁于蚁穴，风险管理不仅是保证安全，也是保证效益。

原创：《诺亚天泽保险经纪》

达诺箴言：

子曰：“人而无信，不知其可也。大车无輹，小车无軌，其何以行之哉？”

免责声明：本出版物仅供一般性参考，并无意提供任何法律或其他建议。我们明示不对任何依赖本出版物的任何内容而采取或不采取行动所导致的后果承担风险。我们保留所有对本出版物的权利。

惠 人 达 己 诚 至 诺 行
T: +86 532 86100099 F: +86 532 86100089