

# 诺亚之风

2024/10/16 刊

## 目录

|   |    |
|---|----|
| 阿联酋新海商法的关键变化-阿联酋联邦法令 No. 43 -2023 ..... | 2  |
| 提醒-中国水域碰撞风险增加 .....                     | 8  |
| 风险提示：警惕装卸货作业时发生货舱进水事故 .....             | 11 |



# 阿联酋新海商法的关键变化-阿联酋联邦法令 No. 43 - 2023

编译：宋石磊

阿拉伯联合酋长国(UAE)独特的全球地理位置使其成为国际海上贸易的重要地区。为了鼓励在阿联酋港口停靠船舶的贸易和平稳运营，该国认识到制定法律准则的重要性，使其与整个行业中的国际惯例保持一致。阿联酋现在已经废除了1981年第26号关于商业海事法的联邦法(“旧法”)，取而代之的是2023年第43号阿联酋联邦海商法(“新法”)。

本文将探讨这些变化将如何使阿联酋与其他国际航运司法管辖区保持一致。其中一些关键的变化包括：接受保赔协会担保解除船舶扣押、修改并缩短碰撞和拖带索赔时效、设立海事赔偿责任限制基金的条件和程序。在诉讼和船舶登记方面也有一些程序上的变化。协会经常与阿联酋地区打交道，并认识到强调这些新变化对会员和相关各方的重要性。

## 新海商法的适用范围？

该法令将适用于从事海上运输和航行活动的海洋结构、船舶和海上工具。这包括船舶、浮动装置和海上平台。

## 阿联酋船舶的所有权和船舶登记

根据新法，船舶注册资格范围将扩大，但对船龄的限制将更加严格。此外，还将引入一种名为“在建船舶登记”的新记录，该记录规定造船承包商有义务将造船合同录入登记处，而不是买方。这意味着造船承包商和船东之间需要更多的合作。

在阿联酋船旗国下注册船舶纳入更广泛的标准可能预示着未来大量公司在阿联酋设立办事处或鼓励公司合并或合资的机会。看看是否很快会有更多公司将总部设在阿联酋，这将是一件有趣的事情。



|              | 旧法   | 新法  |
|--------------|--|---|
| 法律条款         | 14,18,24   | 13,9  |
| 谁可以拥有阿联酋注册船舶 | 阿联酋公民个人。<br>根据企业类型，所有或多数股东和董事持有阿联酋国籍的公司，第 14 条。    | 大部分股份由阿联酋或者海湾国家公民持有。<br>或管理船舶的商务中心或办公室设在阿联酋。这允许外国个人或实体拥有在阿联酋船旗下注册的船舶，前提是他们在阿联酋有住所、商业办公室或船舶管理办公室，第 13 条。 |
| 登记船舶的船龄限制    | 除非获得理事会批准，否则登记的油船及天然气船船龄须不超过 10 年；<br>对其他类型船只没有限制。 | 自建成之日起 20 年内。<br>登记的客船船龄须不超过 10 年。  |
| 谁需要注册新造船舶?   | “申请人”通常是买方   | 造船承包商   |

### 船舶扣押和接受 LOU

新法使阿联酋在船舶扣押和解除扣押程序方面的法律框架达到国际标准。在阿联酋扣押船舶现在是一种更直接的方法，前提是必须在列明清单中显示有扣押权。新法扩大了目前符合“海事债务”资格的具体清单，例如港口费用、航道、码头、港口以及因船舶买卖合同引起的任何纠纷。此外，新法律提出的另一项变化是，请求扣押的一方现在必须在申请扣船时提供反担保。

此外，关键的变化之一是接受协会的担保函 (LOU)，但须经管辖法院接受，作为解除扣船的担保。这一变化将是一种更有效的方式，以确保船舶的平稳运行，并与国际标准保持一致。此外，这项规定允许在所有阿联酋港口应用统一的方法。关于接受保函的规定尚未在《执行规则》中具体规定，但预计在适当时候会有规定。

安排法院庭审的程序时限也已修订，以便缩短法庭程序的时间。例如，根据旧法，庭审应在 30 天内确定，而根据新法，庭审应在 15 天内确定。



|             | 旧法   | 新法  |
|-------------|--|---|
| 海事债务和扣船相关规定 | 第 115-122 条  | 第 53-60 条   |
| 优先权相关规定     | 第 84 和 105 条   | 第 29 和 44 条   |
| 扣船权利        | 需要确定扣船方的债务属于第 115 条规定的海事债务。如果确定扣船方债务属于第 115 条的海事债务，扣船方可以扣押标的船舶，或在债务产生时所有人拥有的任何其他船舶(姊妹船)。                     | 列明了一个从(a)到(v)的海事债务清单。如果是前述列明债务之一，扣船方可以扣押标的船舶，或债务人拥有的任何其他船舶(姊妹船)，只要该船舶在申请扣押时属于同一所有人。 |
| 财务担保        | 除了富查伊拉法院和哈尔法坎法院外，阿联酋大多数法院在提交扣船申请时都不要反担保。反担保的数额由法官根据索赔数额和事项紧急程度酌定。此外，有些法院通常要求扣船方交存一份承诺书，以支付船员的费用和被遗弃时遣返船员的费用。 | 扣船方必须提供阿联酋法院可接受的财务担保，以推进扣船申请。担保需要满足船舶及其船员在被扣押期间的保安和安全的强制性需要。                        |
| 解除扣押        | 提供担保或其他足以清偿债务的担保。  | 由被扣方提供保赔协会或经主管法院批准的金融机构出具的形式担保函。  |
| 程序时间框架      | 在 8 天内提出实质性索赔。庭审自扣船通知发出之日起不迟于 30 天内确定。自判决之日起十五日内，可以对判决提出上诉。  | 在 5 天内提出实质性索赔。庭审不迟于 15 天确定。自判决之日起 15 天内，可对判决提出上诉。上诉法院应在一周内作出判决，不将案件移交案件管理办公室。       |

## 责任限制

过去几年，阿联酋的法律框架在责任限制制度方面取得了一些进展。1997 年，他们执行了 1976 年责任限制公约。2021 年，《1996 年议定书》生效，对船东施加了更高的责任限制。然而，《海商法》仍然有效，其中包含的一般限制并不反映 1976 年责任限制公约和 1996 年议定书中的限制。例如，根据旧法第 141 条，责任限制以迪拉姆计算，而不是特别提款权数字。根据新法第 83 条，我们现在可以看到对特别提款权数字的引用，这使法律与责任限制公约保持一致。

责任限制的另一个变化是船东可以在阿联酋设立一个赔偿责任限制基金。此前，阿联酋法院没有允许设立基金的规定，但船东仍然可以限制自己的责任。设立基金的新程序为寻求限制其责任的船东提供了更多保障，并使其与许多其他司法管辖区的做法保持一致。法律并没有具体规定是否接受协会的法律文件来设立基金。然而，由于对释放船只的协会 LOU 有明确的接受，法院在设立基金时很可能会接受协会 LOU。这可能在《执行规则》中有所规定。

诺亚天泽保险经纪

青岛市崂山区香港东路 195 号上实中心 7 号楼 6 楼 (邮编 266061)

电话: +86 532 82971085 | 邮箱: marine@tnzconsult.com

网址: <http://www.tnzconsult.com>

4



|      | 旧法  | 新法  |
|------|---|---|
| 法律条款 | 第 141 条   | 第 83 条  |
| 责任限额 | 如果造成财产损害，每吨赔偿 250 迪拉姆。<br>如果造成人身伤害，每吨赔偿 500 迪拉姆。<br>如造成财产损害和人身伤害，每吨赔偿 750 迪拉姆，第 141 条第 1 款。 | 与 1996 年议定书相似的吨位和特别提款权数字。<br>财产损害:1m SDR < 2000。<br>船舶吨位在 2,0001 - 30,000 之间的，每增加 1 吨加收 400 SDR。<br>船舶吨位在 30,001-70000 之间的，每增加 1 吨加收 300 特别提款权。<br>船舶吨位大于 7 万的，每增加 1 吨加收 200 SDR。 |
| 基金   | 没有设立基金的规章制度。  | 在阿联酋法院可以设立赔偿责任限制基金。   |
| 程序   | 不适用。  | 应要求立即按照《执行规则》的规定设立。   |

### 承运人对货物灭失或损坏的责任

在大多数主要的航运司法管辖区，适用于海上货物运输的规则受《海牙/海牙维斯比规则》（“HVR”）影响。HVR 规定了有关各方之间的强制性权利和义务。HVR 通常通过国内立法在当地法律中实施。例如，《海牙维斯比规则》是通过《1971 年海上货物运输法》引入英国法律的。

阿联酋尚未批准 HVR，但根据旧法，它反映了与 HVR 类似的概念。即使新法出台，这一立场仍然不变。阿联酋仍然不是 HVR 的缔约国。然而，现在的不同之处在于，国内立法发生了一些变化，使其与 HVR 更加一致。具体来说，是关于特别提款权数字的计算。

例如，您可能会注意到，在旧法下，每件/单位货物的赔偿限额是 10,000 迪拉姆（每件/单位约 2,723 美元）。根据新法，每件/单位货物的赔偿限额为 835 特别提款权（约合 1110 美元）。而在 HVR 下，每件/单位货物限制为 666.67 SDR（约 880.1 美元）。新法规定的每件/单位货物的赔偿限额比旧法大大下降，现在更接近 HVR 的规定。



|      | 旧法   | 新法   | 海牙维斯比规则   |
|------|--|--|---|
| 法律条款 | 第 256-287 条  | 第 156-187 条  | 1-18  |
| 责任区间 | “从在装货港提取货物时起至在卸货港将货物交付给货物的权利人时止”，第 275 条                 | “从收到货物到将货物交付给有权接受货物的人时止”，第 175 条第 1 款  | “在航程开始前和开始时”，第三条第 1 款                                   |
| 责任除外 | 列于第 275(a)-(s) 条   | 如果承运人、其雇员及其代理人已采取一切合理措施防止损害，或者承运人已无法采取此种措施，依照第 175 条第 1 款的规定。第 175 条第 2 款规定，货物发生火灾，但该火灾不是由承运人或其雇员或代理人的过失造成的。 | 列出了 17 种除外情况，第 4(2) 条                                   |
| 责任限制 | 每件/单位不超过 10,000 迪拉姆，或每公斤货物毛重不超过 30 迪拉姆，以较高者为准，第 276(1) 条 | 每件/单位货物的毛重为 835 特别提款权，或每公斤货物的毛重为 2.5 特别提款权，以较高者为准，第 177 条  | 666.67 每件/单位特别提款权或每公斤货物毛重 2 特别提款权，以较高者为准，第 IV 条第 5(a) 款 |
| 时效   | 自货物交付之日起或自货物应当交付之日起一年，第 287(a) 条                         | 自货物交付或者应当交付之日起一年，第 187(1) 条  | 交付之日或本应交付之日起一年，第 III(6) 条                               |

## 时效

就索赔的抗辩而言，时效是一个非常重要的概念。当收到索赔通知时，要确认的一件事是索赔是否过了时效，以此让船东免除责任和拒绝索赔。一般来说，阿联酋法院确实支持诉讼时效的论点，但在实践中如何应用这些论点可能存在不确定性。在没有承认责任或索赔时效由于合法借口而中断的情况下，旧法的立场是拖带和碰撞索赔在事件发生之日起两年后禁止提出。鉴于新法规定的时间较短，碰撞和拖带索赔现在将在一年之后被禁止。此外，值得注意的是，新法将提起海上保险索赔的时限从旧法的 2 年缩短为现在的 1 年。

然而，需要强调的是，新法并不能超越阿联酋批准的国际协定、公约和议定书（第 2 条）。例如，阿联酋不是《1910 年统一船舶碰撞某些法律规则公约》（“1910 年公约”）的缔约国，但它已经批准了经修订的《1972 年国际海上防止碰撞规则公约》（“COLREGs”）。因此，当船舶发生碰撞时，COLREGs 构成阿联酋法律的一部分，而《船舶碰撞公约》则不是。鉴于阿联酋不是 1910 年公约的缔约国，因此目前新法规定的一年将适用。

司法管辖区对碰撞索赔的时效比两年更短是不寻常的。即使是沙特阿拉伯和阿联酋等附近的司法管辖区也有两年的期限。一般来说，修理船只和提出完整的索

诺亚天泽保险经纪

青岛市崂山区香港东路 195 号上实中心 7 号楼 6 楼（邮编 266061）

电话: +86 532 82971085 | 邮箱: marine@tnzconsult.com

网址: <http://www.tnzconsult.com>



赔需要时间，因此一年可能被许多索赔人认为是不够的。因此，在未来，我们很可能会看到更多时间延长的请求，以允许各方保护阿联酋的索赔时效。

|         | 旧法                    | 新法                    |
|---------|-----------------------|-----------------------|
| 碰撞索赔时效。 | 自事件发生之日起两年，第 326(1)条。 | 自事件发生之日起一年，第 241(1)条。 |
| 拖带索赔时效。 | 自业务终止之日起两年，第 317 条。   | 自业务终止之日起一年，第 109 条。   |

## 船员合同

协会定期为其会员审核船员合同，旧法对雇佣船员没有最低年龄要求，而现在不允许雇用 16 岁以下的船员。这与《2006 年海事劳工公约》(MLC)的年龄要求相同。尽管阿联酋尚未批准 MLC，但该国交通部此前曾表示，它将遵守 MLC 的精神。

## 结论

简而言之，阿联酋新施行的海商法在实现海事准则的现代化方面取得一系列令人欢迎的进步，特别是，很高兴终于收到了关于承认协会担保的官方指导，并看到船东现在可以通过在阿联酋法院设立赔偿责任限制基金来保护他们。

此外，阿联酋更广泛的船舶注册方法和更具体的船舶类型规则可能被视为一项积极的发展。有一些措施并没有像许多人希望的那样严格参照国际公约制度，在货物索赔的责任限制等方面，我们认为未来可能会有更多的变化。

本文仅供读者参考，如需帮助请联系我们或咨询专业律师。

电话：0532-82971085

邮箱：claim@tnzconsult.com

info@tnzconsult.com

marine@tnzconsult.com

诺亚天泽保险经纪

青岛市崂山区香港东路 195 号上实中心 7 号楼 6 楼 (邮编 266061)

电话: +86 532 82971085 | 邮箱: marine@tnzconsult.com

网址: <http://www.tnzconsult.com>

7



## 提醒-中国水域碰撞风险增加

编译：修娟

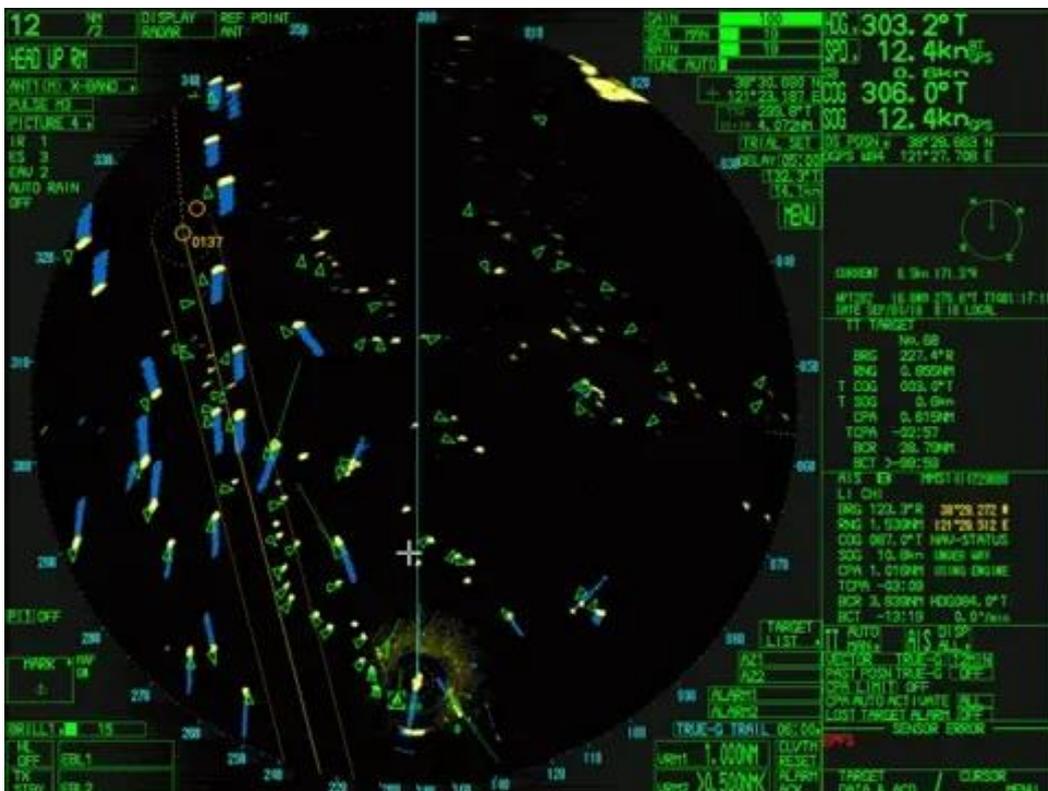
随着中国季节性捕鱼禁令的结束，建议船舶经营人和船长采取额外的预防措施，来应对中国水域渔船数量的增加。

每年，协会都会处理商船和渔船在中国水域发生碰撞的索赔。鉴于商船和渔船之间的巨大规模和动量差异，此类事件可能导致巨大的损坏和生命损失。中国海事局的数据显示，从2019年到2021年，商船和渔船之间的碰撞导致248名渔民死亡。

在许多案件中，商船上的值班人员甚至可能没有意识到他们与渔船相撞，相关案例可参考协会另一篇文章。

### 船只越多，风险越大

根据中国农业和农村事务部2023年的通知，2024年8月16日取消了在北纬26°30'和北纬12°之间的东海和南海的捕鱼禁令。对北纬35°以北的渤海和黄海的禁令将于2024年9月1日结束，而对北纬36°至北纬26°30'之间的黄海和东海的禁令将在2024年9月16日结束。这将导致该地区渔船数量增加，增加碰撞风险。



诺亚天泽保险经纪

青岛市崂山区香港东路195号上实中心7号楼6楼（邮编266061）

电话：+86 532 82971085 | 邮箱：marine@tnzconsult.com

网址：<http://www.tnzconsult.com>



## 典型碰撞原因

- 在交通繁忙海域高速行驶：通常，船舶以高速行驶，其发动机没有准备好立即操纵。如果发生碰撞，这可能会导致决策时间缩短和更大的损失。
- 缺乏关注或资源：商船上的值班人员可能忙于其他任务，人员配备可能不足。此外，渔船上的船员可能没有适当的证书，这些船员可能专注从事捕鱼活动而不是航行。
- 高度依赖 AIS：中国的渔船通常配备 AIS，但它可能无法工作或传输不正确的信息。在商船上，AIS 覆盖在雷达或 ECDIS 上，值班官（OOV）通常会更多地依赖 AIS，而不是使用雷达绘图。AIS 可以补充但不能取代 ARPA/RADAR 上的目标跟踪，以避免碰撞。
- 通信挑战：由于语言障碍或渔船值班水平不足，通过高频无线电、ALDIS 灯或声音信号与渔船通信的尝试可能会失败。
- 最后一刻的行动：商船有时会等到最后一刻才采取规避行动。这可能会导致碰撞，例如，如果给出的舵指令不足以实现大转弯率。

商船也可能因损坏渔网而面临索赔。渔网很难被发现，因为它们的标记可能十分不足。如果它们能够反光的话，夜间检测渔网可能会更容易。另一方面，白天的视觉观察可能是一个真正的挑战。带雷达反射器的渔网很容易被探测到，但这一做法并不常见。我们了解到 AIS 标记的渔网使用率正在增加。这也可能使雷达和 AIS 显示变得混乱。

## 建议

- 航行规划：应注意中国海事局和各省级海事局认可的指定捕鱼区和高风险区，如山东海事局 2023 年确定的山东省沿海水域内的 39 个高风险区。
- 桥梁团队组成：我们建议提前提高桥梁值班水平，以确保 OOV 在夜间和白天都有足够的协助。应合理计划船上活动，以确保桥梁团队在执行与航行相关的任务时得到充分休息。
- 安全速度：在捕鱼活动频繁的地区，船只应以安全速度行驶，发动机应准备就绪。OOV 应有权根据需要调整速度。
- RADAR/ARPA 的使用：在雾中航行时，即使雷达上没有看到渔船，也要充分利用雷达和声音雾信号。在这些水域航行时，雷达的使用至关重要。

诺亚天泽保险经纪

青岛市崂山区香港东路 195 号上实中心 7 号楼 6 楼（邮编 266061）

电话: +86 532 82971085 | 邮箱: marine@tnzconsult.com

网址: <http://www.tnzconsult.com>

9



要。使用 S 波段雷达进行远程扫描以识别捕鱼船队集群，并在小范围内使用 X 波段进行防撞的一般做法可能是有效的。

- 避开集群：如果 OOW 能够检测到一组渔船，建议提前改变航向，避免在其中航行。
- 吸引渔船的注意力：应使用光和声音信号，来吸引渔船的注意，这样做可能更有效，通过 VHF 与渔船建立联系可能很难。

本文仅供读者参考，如需帮助请联系我们或咨询专业律师。

电话：0532-82971085

邮箱：claim@tnzconsult.com

info@tnzconsult.com

marine@tnzconsult.com



## 风险提示：警惕装卸货作业时发生货舱进水事故

原创：宋石磊

小编从业经历中曾多次遇到装卸货作业时货舱进水导致货物湿损的案件，近期的一个此类案件因为种种原因船舶被滞留半月有余，给船东造成了巨大的损失。小编现对过往案件进行梳理，希望有助于减少此类事故的发生。

- 1) 某轮在卸散装化肥时，因进行卸货作业的 bulldozer 操作不慎将 1 舱前舱壁戳破，造成艏尖舱里的压载水流入货舱。由于及时进行了堵漏，湿损货物数量有限，但因码头禁止明火作业，该轮在移至锚地后进行的破损舱壁挖补以及探伤等工作多耗了近两天时间。
- 2) 某轮在卸散装铜精矿时，发现货舱进入大量海水。经查，压载水从锈穿的测量管进入货舱。此案中，协会出具了数百万美元的担保。
- 3) 某轮在卸焦煤时，发现舱底有大量明水。经查，舱底压载舱的人孔盖密封不严，压载水从此处漏入货舱。
- 4) 某轮在装袋装大米时，1 舱大量进水，约 700 吨大米受损。经查，1 舱污水井排水管路经过某压载舱部分锈穿，压载舱中的压载水从该锈穿部位倒灌流入货舱。事故造成数十万美金的损失。
- 5) 某轮在卸袋装白糖时，发现两个货舱有不同程度的浸水。怀疑污水井排水管路的截止阀卡死，压载水从该管路倒灌进入货舱。



诺亚天泽保险经纪

青岛市崂山区香港东路 195 号上实中心 7 号楼 6 楼 (邮编 266061)

电话: +86 532 82971085 | 邮箱: marine@tnzconsult.com

网址: <http://www.tnzconsult.com>



## 建议

- 1) 加强船员培训，要求船员特别是主管船员熟悉货舱及附属系统的结构和功能；
- 2) 严格按照维修保养体系规定对相关舱室管路特别是货舱污水井排水管路和经过货舱的管路进行检查、测试、保养，及时发现问题解决问题；
- 3) 确保货舱污水井高位报警正常工作，能够及时做到预警；
- 4) 当货舱有货物时，打压载水尽量不要超过压载舱容量的 90%，切勿将压载舱打冒水；
- 5) 建议在卸货作业前的安全会议上向码头工班强调安全作业的重要性。

上述文章仅供读者参考，如需帮助请联系我们或咨询专业律师。

电话：0532-82971085

邮箱：claim@tnzconsult.com  
info@tnzconsult.com  
marine@tnzconsult.com

**[免责声明]** 本文仅代表作者个人观点，与诺亚天泽保险经纪月刊无关。诺亚天泽保险经纪仅翻译、转载，免费分享给大家，其原创性以及文中陈述文字内容和图片未经本刊证实，对本文以及其中全部或者部分内容文字、图片的真实姓名、完整性、及时性本月刊不作任何保证或承诺，请读者仅做参考。如果因此而产生法律纠纷，与诺亚天泽保险经纪月刊无关。如涉及侵权等相关事宜，请联系我们会在第一时间删除。

诺亚天泽保险经纪

青岛市崂山区香港东路 195 号上实中心 7 号楼 6 楼（邮编 266061）

电话: +86 532 82971085 | 邮箱: marine@tnzconsult.com

网址: <http://www.tnzconsult.com>

12

