诺亚之风

2026/10/29 刊

目录

西非偷渡的坑，或许远不止花钱遣返这么简单 2

货物索赔纠纷与承运人的困境：谁应收取货物？ 4

霍尔木兹海峡 | 美国对伊最新制裁下，航运合规风险解读 8

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

西非偷渡的坑，或许远不止花钱遣返这么简单

原创：宋石磊

小编近期处理了一起西非锚地查获偷渡人员的案件，和以往大多直接遣返的处理模式不同，本案当地法院直接介入司法审判，偷渡人员面临监禁风险，案件处理周期拉长，稍有不慎或将衍生出额外风险。具体经过简要如下：

偷渡人员在西非某港口卸货靠泊期间登船，躲藏在船尾舵柱的隐蔽位置。当船舶抵达下一港多哥锚地时，船员在船尾作业时发现偷渡人员。受船体结构限制，再加上海况比较恶劣，船员无法开展救援，也没法核实偷渡者身份，只能用绳索下放食物和饮用水维持其生存，后船长立马报告当地代理，安排救助船舶。

偷渡人员被解救后，安置在监管所，本以为常规调查后会被遣返，但当地法院告知，偷渡人员有可能被判处监禁，船舶也存在被处以罚款的风险，需等待法院开庭审判结果。

偷渡人员面临监禁是极为罕见的，据一名处理偷渡案件很有经验的当地通代反馈，这是他从业 25 年来第一次遇到偷渡人员或被收监入狱，船东连带缴纳罚款的情况。因此，除了等待法院的宣判，或许没有更多的办法。

所幸，这几名偷渡人员是初犯，法院最终对他们作出缓刑判决，没有实际收监入狱；罚金设置为附条件生效，只有偷渡人员未来再次在当地违法，才需要缴纳罚金。本案船舶最终未被处以任何处罚。

针对本案涉及的问题，需重点留意以下几点：

1. 西非高风险港口，不要只盯着舷梯

西非部分港口偷渡高发，偷渡者不一定走舷梯登船，会伺机藏到船尾、舵系、船体外侧等不易巡查的死角。靠泊装卸货阶段，一定要增加甲板不定时巡逻，封堵各类隐蔽登船路径。

2. 特殊位置发现偷渡者，严禁冒险施救

如果偷渡人员躲在舵轴、船壳外侧等高危点位，叠加风浪大的海况，千万不要派人冒险下船救援。第一时间上报船长，优先保障偷渡人员食物饮水，立刻通知当地代理和保赔协会，听从专业建议，贸然施救极易发生人员伤亡。更不可隐瞒不报，以免扩大损失。

3. 打破固有认知：偷渡者有可能被判监禁

很多船东惯性认为，偷渡案件就是上岸遣返完事。但本次案例警示：部分西非国家司法机关可以对偷渡人员提起诉讼，存在判处监禁的可能性，船舶也有被罚款风险。

4. 处理费用浮动问题

代理给出的费用预估仅作为参考。案件会产生代理工时、就医购药、遣返等多项支出，最终花费可高可低，务必完整保管全部票据，便于后续理赔。

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

货物索赔纠纷与承运人的困境：谁应收取货物？

编译：殷齐越

在 Kama Metal 诉马士基案中，法院重申了英国法律的立场——承运人有权且必须凭正本提单交付货物。

事件介绍

当有两方或多方声称自己有权凭提单提取货物时，承运人往往会发现自己面临错误交货索赔。在 Kama Metal 诉马士基 1 一案中，船东首次利用《英国民事诉讼程序规则》（“CPR”）向法院申请指示，在存在竞合索赔的情况下，应将货物交付给哪一方。法院指示，货物应交付给作为提单持有人的收货人。

事实

- 货物于 2025 年 9 月 29 日在肯尼亚蒙巴萨装上马士基船只，拟在马来西亚槟城卸货。
- 2025 年 11 月 1 日，马士基为三个集装箱签发了提单。提单上将 Kama Metal Trading LLC（“Kama”/“索赔人”）列为收货人。
- 提单签发当日，即 2025 年 11 月 1 日，货物即已卸货。然而，由于指定托运人声称对货物保留权益，货物并未交付给索赔人。
- 2025 年 12 月 3 日，马士基收到 Kama 律师的索赔函，称索赔人为收货人，即提单的合法持有人，持有相关全部三套提单副本，并要求按照通常原则交货。
- 2025 年 12 月 19 日，托运人针对第一被告马士基航运公司（Maersk A/S）在肯尼亚的子公司以及索赔人（尽管提单中已纳入英国法律和高等法院管辖权条款）提起了诉讼。
- 托运人申请禁令，禁止放行和交付相关货物，理由是托运人要么是未收到货款的货物卖方，要么是部分未收到货款的卖方。
- 索赔人声称，虽然支付的金额与最初约定的金额不同，但这是由于货物质量/纯度问题所致，且索赔人坚称其已支付了应付款项。

《民事诉讼程序规则》第 86 部分 利益相关方申请

《民事诉讼程序规则》（CPR）第 86 条规定，若中立方在金钱、货物或动产方面面临相互冲突的主张，且其本人并未主张任何个人利益，则可向法院申请指示，以处理争议财产。

在此案中，尽管托运人提出了竞合索赔，马士基仍根据该条款向英国商事法院申请指示，并请求法院下令允许其将货物交付给提单持有人 Kama。

根据本规则提出申请的一方必须为“利益相关方”。《民事诉讼程序规则》第 86.条第 1 款规定：

86.1

（1）本部分包含适用于以下情形的规则——
(a) 某人就某一债务或任何金钱、货物或动产承担责任；和
(b) 对该人就该笔债务或款项或就那些货物或动产，有两人或多余两人已经提出了或预计会提出互争的诉请。

（2）在本部分中——
(a) “利益相关方”是指第(1)款所适用的任何人员；
(b) “利益相关方申请”是指根据第 86.2(1)条规则提出的申请。

法官援引了 SKAT v Shah2 案裁决中的原则，以确定马士基是否符合《民事诉讼程序规则》第 86 条第 1 款所指的利益相关方的条件。

在 SKAT 诉 Shah 案中，已确立利益相关方是指因对立的索赔人们之间的纠纷而面临相互竞争且利益不冲突的索赔的一方，而非因其自身行为而面临不一致法律责任的一方。

根据这些原则，法院判定马士基航运公司 A/S（托运人索赔的申请人和第一被告）为利益相关方，因此法院有权下达所寻求的命令。

托运人收到了第 86 部分利益相关方申请，但未出席诉讼程序，也未委托代表出庭。

判决

法官确信，尽管最终没有证据支持托运人的索赔要求，但托运人提供的信函足以构成一项竞合索赔，且索赔人能够出示原始提单，并为其有权提货的立场提出有力论据。

该命令要求马士基将货物交付给索赔人。该决定最终支持了英国法律中一项普遍且长期有效的原则——即船东既有权也有义务在出示正本提单后交付货物。

协会评论

对于面临相互竞争且不一致的主张的承运人而言，这是一个受欢迎的决定，因为它为他们提供了一种明确的方法，即假设其具有管辖权，则可通过该方法获得英国法院的命令。

考虑到承运人将货物交付给错误收货方的风险，这一点至关重要，并且使承运人在面临相互竞争的索赔时，无需自行承担风险，对向谁交付货物做出商业判断。

然而，错误交付的风险始终存在，并可能出现在以下情况中：

i. 承运人不知晓风险。在 Motis Exports3 案中，法院被要求裁定在船东根据欺诈性提单而不知情地交付货物的情况下，哪一方应承担损失。法院认为，即使船东不知道提单是欺诈性的，且未收到通知，损失也应由船东承担；关于该裁决，可点击此处链接至俱乐部相关文章：Delivery of Cargo against Fraudulent Bills of Lading.

ii. 承运人明知存在风险，但仍同意在未出示提单的情况下，根据保函（“LOI”）所提供的保护交付货物。

无提单货物交付情况下的协会保险

因货物错误交付而产生的责任风险是船东们普遍关注的问题，也是协会经常协助会员解决的问题。对于因未出示原始提单而交付货物所产生的责任，协会的承保范围是可酌情决定的。

原因在于，根据英国法律，若发生错误交付货物的情况，船东需向提单持有人承担侵权之责，而对此索赔通常无抗辩权（as highlighted in Motis Exports）。

然而，由于航程较短和/或多次销售和转售，由于银行系统的延误，船舶抵达时往往无法提供原始提单。

因此，商业惯例已演变为，在船东同意在不提供原始提单的情况下交付货物的情况下，租船人/收货人同意提供一份保函，以赔偿船东因此类交付而产生的后果。保函旨在就任何由此产生的错交货索赔，向赔偿方提供合同追索权。

值得注意的是，保函的存在并不能恢复或保留协会保险（除非根据协会规则行使自由裁量权）。与保函相关的一些问题在以下内容中得到了强调：Delivery of cargo without production of Bills of Lading: a recap。保函需要谨慎起草，其效力取决于发出保函的一方。英国高等法院最近关于此主题的一项裁决在之前的一篇文章中进行了讨论：Steamship Mutual - In Pursuit of Undisclosed Principals - LOIs。

如果有有关提单和货物交付的任何疑虑，始终鼓励会员与他们通常的保赔协会（P&I）联系人讨论。

注释：

1 Kama Metal v Maersk [2026] EWHC 940 (Comm)（“Kama Metal v Maersk”）

2 Skatteforvaltningen v Sanjay Shah [2020] EWHC 1658 (Comm)（“SKAT v Shah”）.

3 Motis Exports Ltd. v Dampskibsselskabet AF 1912 Aktieselskab and Aktieselskabet Dampskipsselskabet Svendborg [1999] 1 Lloyd's Rep 837（“Motis Exports”）.

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

霍尔木兹海峡|美国对伊最新制裁下，航运合规风险解读

编译：诺亚天泽

航运保险 | 制裁合规 | 波斯湾航次风险提示

2026 年 8 月 24 日，美国财政部海外资产控制办公室（OFAC）一次性发布两份重磅文件，一方面扩大伊朗相关制裁适用行业，另一方面更新霍尔木兹海峡通行的制裁风险警示。新规落地之后，叠加后续地缘动作，航经霍尔木兹海峡的船舶、船东、租家及海事服务机构，正遭遇前所未有的合规与航行双重压力。

一、OFAC 两大核心文件要点

1.扩大第 13902 号行政令适用范围

依据第 13902 号行政令《针对伊朗额外行业实施制裁》，OFAC 裁定自 2026 年 8 月 24 日起，制裁范围拓展至伊朗经济体系内航运、航空、数字资产、黄金、科技五大行业。

☑ 美国主体：禁止与上述行业伊朗主体开展任何交易；

☑ 非美国主体：在上述行业开展相关业务，将暴露于美国次级制裁风险。

一旦触发，合作金融机构可能被限制接入美元金融体系，相关主体还可能面临民事甚至刑事追责。

2.霍尔木兹海峡通行制裁风险更新指引

本次指引针对伊朗提出的海峡“安全通行费”做出明确风险界定，也是对 2026 年 5 月 1 日风险警示的升级补充。

OFAC 重点点名三家伊朗相关机构：**波斯湾海峡管理局（PGSA）、波斯湾海上保险公司（PGMIC）、霍尔木兹安全海事服务局（Hormuz Safe）**。

核心红线：**无论美国主体还是非美国主体，只要与上述机构发生业务往来，即存在极高制裁风险。风险不局限于付款行为**。

很多船东存在误区：不支付通行费就没有风险。

OFAC 明确提示：即便没有资金对价，仅仅接受上述机构提供的保险、海事服务，或是应其要求提交信息、换取海峡通行保障，同样触碰制裁红线。

所谓“通行费”对价形式多样，法定货币、数字资产、实物补偿、互换交易，甚至以慈善捐赠名义（伊朗红新月会、被压迫者基金会等）支付，全部纳入风险范围。

同时 OFAC 重申，禁止与伊朗伊斯兰革命卫队（IRGC）、伊朗数字资产交易所开展交易，相关交易属于高风险行为。

二、8.24 公告之后，最新事态演变（截至 2026 年 9 月 30 日）

1.资金通道打击：OFAC 定向打击中东金融渠道

8 月 28 日，OFAC 新增制裁名单，重点打击协助伊朗收取海峡通行费、航运资金转移的中东金融中介，切断伊朗通过阿联酋金融体系结算的路径。涉 PGSA 相关款项的离岸账户，存在被认定为规避制裁的风险。

同期多项通用许可暂停，仅保留 GL BB 宽限期至 9 月 8 日，供存量许可交易完成收尾清盘，无新增业务许可空间。

2.伊朗 PGSA 发布船舶黑名单，船东陷入两难

9 月 14 日，波斯湾海峡管理局 PGSA 单方面公布 77 艘船舶黑名单。未按其要求完成申报、协调的船舶，过境霍尔木兹海峡时，将面临阻滞、罚款甚至扣押，后续禁止再次通行海峡。

👉 两难困境：配合 PGSA 提交资料、完成申报 → 触发美国 OFAC 制裁风险；拒绝配合 PGSA → 面临伊朗方面的航行实体风险。

3.制裁名单持续加码，保险、保赔合规门槛抬升

9 月下旬 OFAC 持续更新 SDN 清单，增补伊朗影子船队、革命卫队供应链、航运中介等关联主体。但 8 月 24 日核心指引、FAQ1249/1250/831/1257 判定规则并未修改或废止。

三、船东与租家实操建议

1.强化航次前置尽职调查，全程留痕

凡计划航经霍尔木兹海峡，提前核查船东、租家、交易对手、保险服务商背景；排查是否存在与伊朗政府、PGSA、PGMIC、Hormuz Safe、IRGC 直接或间接业务联系。完整保存尽调资料、沟通记录。

2.审慎对待各类“安全通行”相关请求

任何海峡通行申报、信息提交、保险采购、款项支付，均需要提前评估制裁风险，不要轻信灰色地带方案。不存在简单合规通道。

3.复盘存量涉伊朗相关业务

结合本次 OFAC 行业扩展裁定，重新评估现有及拟开展涉伊朗交易。存在重大疑问时，务必聘请制裁领域专业律师出具法律意见。

4.保险安排提前沟通

波斯湾航次战争险报价时效性极短，需预留充足时间完成尽调、承保落地。如实向保险/保赔方披露全部风险事实，避免因信息披露瑕疵影响理赔。

写在最后

霍尔木兹海峡作为全球能源航运咽喉，地缘风险与美国制裁规则交织叠加。一边是海峡沿岸国家的通航管控，一边是美国次级制裁的长臂管辖，船东正在面对过去少见的双重风险博弈。

海事从业者不能仅关注海上物理风险，制裁合规已经成为航次评估的必要一环。航次决策前，尽调、法律、保险三方评估缺一不可。

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

[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。