

# 诺亚之风

2019/11/20 刊

## 目录

趣谈海上保险中的推定全损.....	2
保险讲堂   浅谈船舶触碰风险.....	9
船壳沾染不明油污，保险保吗? .....	14



## 趣谈海上保险中的推定全损

推定全损 (Constructive Total Loss) 是海上保险中所有的一项法律规定，也是和合同规定。它与实际全损 (Actual Total Loss) 有所区别。想要了解推定全损，让我们先了解一下实际全损。

英国 1906 年海上保险法 / MIA 1906 第 57 条对实际全损做出了规定，以下几种情况可以认定为实际全损：1. 保险标的被毁灭 (Destroyed)。比如船舶或者货物被大火烧成灰烬；2. 严重损坏致丧失原有属性 (Cease to be a Thing of The Kind Insured)。比如运输中的水泥被海水浸泡失去其用途；3. 不能再归被保险人所有 (Irretrievably Deprived of The Ownership)。比如船舶被敌国捕获，船东永远地失去控制。我国《海商法》第 245 条及 248 条对实际全损做出了规定，与英国法并无实质上的不同。实际全损的定义，适用于船舶保险、货物保险等。保险标的在实际全损后，被保险人可依保险合同向保险人请求赔偿，尽快收回资金以进行生产经营活动。

如果保险标的没有达到或者接近达到实际全损的程度，短时间内无法修复或者回收的话，被保险人的资本或赔偿金就要被长期锁在残骸标的之中吗？或者，被保险人要在明知保险标的即将全损还要继续花费高额的救助费、施救费才算是尽到减损义务吗？显然不应该是这样。

鉴于海运活动的特殊性，大多数国家的海上保险法律中都制定了推定全损制度。正如 Wright 勋爵所说：推定全损制度是一项为了更好地贯彻海上保险赔偿目的的发明，它通过赋予被保险人权利，使其在承保风险造成了其丧失对保险标的物的占有或者不可避免的损失时，得以根据一定的限制和条件摆脱自己所处的危险境地，并将这种风险的负担转移给保险人。

这样看来，可以说推定全损的实质是一种部分损失，或者说是介于部分损失与实际全损之间的一种特殊损失状态，通过法律或者约定使其达到实际全损的补偿效果。某种意义上讲，它是对保险中“补偿原则”的一种突破，即在保险标的在未达到全部损失的情况下通过拟定方式履行全损赔偿责任。





MIA1906 第 60 条对推定全损下的定义是，“Subject to any express provision in the policy, there is a constructive total loss where the subject-matter insured is reasonably abandoned on account of its actual total loss appearing to be unavoidable, or because it could not be preserved from actual total loss without an expenditure which would exceed its value when the expenditure had been incurred.”（除保险单另有明文规定外，保险标的因其全部损失看起来不可避免，或者为避免实际全损所需的费用将超过其本身价值的原因而被合理放弃的，即构成推定全损）。

就船舶的推定全损条件，MIA1906 第 60 款是这么定义的，“In the case of damage to a ship, where she is so damaged by a peril insured against, that the cost of repairing the damage would exceed the value of the ship when repaired”.（船舶受损的，因承保危险使船舶所受损坏严重到修理船损的费用将超过修理后船舶的价值的情况）。MIA1906 是根据两千多个英国案例总结和编写的，其总的特质还是属于案例法，也就是体现了英国普通法的精神。

但上述这条来自普通法的规定并不受船壳保险人们的欢迎，原因是该法条将“船舶修理后的价值（也就是修理后的市场价值）”当做衡量能否成立推定全损的标尺，这对保险人并不公允。例如，一条旧船定值保险 1000 万美元，保险价值也是 1000 万美元。严重受损后要想将其修复，估计要花费 700 万美元。而修复后的市场价值并不高，估价为 600 万美元。根据 MIA 第 60 条，已经构成了推定全损，保险人需要赔偿保险金额 1000 万美元。



但 MIA1906 的考虑是很周全的，它在第 60 条最开始就保留了契约自由这一最高原则。用词为“Subject to any express provision in the policy…….”（除保险单另有明文规定外……）。所以，在英国 ITC 船壳险条款中，保险人没有遵照 MIA 第 60 条的规定参照“修理后船舶价值”，而是将比照的尺度定为“保险价值”。这样，就不会发生上述对保险人不公允的结果了。该条款用词是，“In ascertaining whether the Vessel is a construction total loss, the insured value shall be taken as the repaired value and nothing in respect of the damaged or break-up value of the Vessel or wreck shall be taken into account”。我国海商法不像 MIA1906，而是直接地，清晰地，在第 246 条规定，“船舶发生保险事故后，认为实际全损已经不可避免，或者为避免发生实际全损所需支付的费用超过保险价值的，为推定全损”。因此我国 PICC 条款用词是，“当保险船舶实际全损似已不能避免，或者恢复、修理、救助的费用或者这些费用的总和超过保险价值时，在向保险人发出委付通知后，可视为推定全损……”。



根据中英相关法律，被保险人要想主张推定全损，一定要向保险人发出委付通知（Notice of Abandonment）。这是一个书面文件。该通知内容为请求保险人按照全损赔付，并请保险人接收受损的保险标的。如果被保险人未能在合理的时间递交委付通知，将会丧失自己索赔推定全损的权利。保险人则有权决定是否接受委付。保险人的沉默不等于接受。保险人一旦接受，就不可逆转地承担了附在该标的物上的潜在责任。当然，保险人也有权利享有该标的物的收益。为谨慎起见，保险人往往会同意赔付推定全损，但同时表示不接受委付。如果保险人接受了委付，保险标的所附的权利和义务由保险人承受。英国 *Glen Line Ltd v. Attorney General* (1930) 36 .Com Cas 1 一案中将接受委付视同于保险标的的买卖或转让（Assignment）。





案例更能够说得清楚些。比如一条船舶遭遇承保风险严重受损后在航道附近沉没，根据各国法律和国际公约，船舶所有人有义务打捞沉船。如果船东向保险人发出推定全损之请求并递交了委付通知书，保险人赔付了全损并接受了委付，谁来承担打捞沉船的义务便产生了争议。在 Arrow Shipping Co Ltd v. Tyne Improvement Commissioners ( TheCrystal ) A. C. 508 一案中，英国法院判定船舶所有人应该承担责任，负责清除沉船。但判决书说该所有人不是指船舶沉没时的所有人，而是清除沉船时的所有人，即接受了委付的保险人。

根据中英法律，接受委付的保险人有权利承受保险标的上所附的利益。因此当一条签发了“到付运费”提单的船舶发生推定全损后（比如载货时严重搁浅），如果保险人接受了委付并赔付了全损，事后货物得救，保险人有权利享有运费利益，除非保单中另有规定（在实践中，为了让利给被保险人，ITC 条款中的保险人主动放弃了这种利益，但是英国普通法和 MIA1906 并没有改变立场）。如果到付运费了投了保，船东因为船舶遇难没有将货物运达目的地而收取不到运费（英国法下只有完成了服务才有权收取费用，合同另有规定除外），向运费保险人主张权利的人就成了赔付了船舶推定全损并接受了委付的船壳保险人。



为避免实际全损所需的费用的积算是否能构成推定全损，要以发出委付通知书的日期为界限，而不是保险标的发生事故的时间为准。这会对是否构成推定全损产生影响。比如，一批投保海运一切险，保额为 70 万美元的化肥被海水浸湿，被保险人采取了施救措施已经花费了 30 万美元。但是经过鉴定人评估，继续采取施救措施避免实际全损的发生还需要花费 50 万美



元，被保险人遂向保险人提出推定全损主张并递交了委付通知书。这种情况下仍然构不成推定全损，货主向保险人发出的推定全损索赔和委付通知书没有意义。保险人很可能愿意按照单损（particular average）加施救费处理。

推定全损对船壳保险有重大影响。如果一条船舶因为老旧，投保了 T+ 3，即全损加碰撞责任，共同海损和救助，发生严重损失时，只要达不到推定全损程度，保险人不承担赔偿责任。此时船东应该争取投保 T+ 4，即多一项施救费。这样，当构不成推定全损时，已经花掉的施救费可以得到保险补偿，如主张全损索赔时，将会发生的施救费可以帮助推定全损的构成。

推定全损还会影响其他海上合同中的利益。比如在一个船舶租金比市场水平低的长期期租合同中，或当租约中的租家认为将来的几年航运市场运费会走高时，如果船舶发生全损或推定全损，该十分有利于租家的合同会因为“合同受阻”（Frustration of Contract）而泡汤。英国法下合同一旦受阻，合同自动解除，当事双方不需要赔偿对方损失。船东会很高兴地从一个低租金的合同中脱身，拿到保险赔款后买进船舶投入到租金高涨的市场上去。在这种情况下，有经验的租家可能会在租约中放入一个条款，约定该轮必须投保某个较高的保险金额，以使得推定全损不容易发生，合同很难达到“受阻”的程度，受损的船舶应该修复后继续为租家服务，哪怕是修理期限很长。

另外，接受委付和推定全损，与实际全损赔偿并代位求偿对于保险人的权利是不一样的。根据 MIA1906 第 79 条和我国关于海上保险的司法解释，赔偿实际全损后代位追偿时，如果追偿所得多于已经发生的保险赔偿金额，多出的金额应该归被保险人所有。但在赔偿推定全损并接受委付时，依照法律保险人有权保留全部收益，不需对被保险人返还或分配。美国发生的 Columbus-American Discovery Group v. Atlantic Mutual Insurance Co(1992) AMC 一案就说明了这种地位。一批黄金由“Central America”轮 1857 年 9 月在运往美国的途中船舶和货物因恶劣海况沉没。按照当时的技术条件无法打捞和施救，由于货主不可逆转地丧失了货物的所有权（Irretrievably Deprived of The Ownership）黄金看来是实际全损了。但精明的英国货物保险人按照推定全损赔偿了货主 100 万美元并接受了委付。该批黄金在 1987 年打捞出水，价值为 10 亿美元。虽然按照打捞合同，保险人仅有权获得该批黄金价值的 10%，即 1 亿美元，但是收益也是相当可观了。美国法院判决保险人有权收取这 1 亿美元。





在 20 世纪 70 年代的两伊战争中，许多船舶被困在沙特阿拉伯海里。保险人们都对船东赔付了推定全损。多数保险人没有接受委付。接受了委付的那部分保险人在战争结束后出售了涉案船舶，有的船舶卖价超过了赔付金额，保险人最终是受益的。

还有，根据英国保险法律制度，岸上的财产保险，即非水险下没有“推定全损”机制。原因是非水险中没有关于委付的规定。保险标的发生严重损失时，保险人可以赔付实际全损，也可以与被保险人达成“协议全损”（Compromised Total Loss）。另根据英国保险实践，涉海的财产在实际全损或推定全损处理时，保险人不再扣除免赔额，如果不选择推定全损而索赔部分损失，尽管金额很高并接近全损金额，仍然要扣除免赔额。

推定全损机制是给被保险人一个务实和经济的处理保险索赔的选择，保持海运行业运转的通畅。但是，作为保险活动的基本原则之一的补偿原则（indemnity principle），其所要求的内涵是：补偿被保险人至风险未发生的状态，既不能使被保险人因此获利，也不能使被保险人因此而受损。那么在被保险人所遭受的真实损失尚未达到全损的情况下，对于保险标的上的剩余利益，是不能让被保险人继续受益的。基于这种考量，在海上保险推定全损的情况中设置了委付制度。

推定全损对海上的保险利益意义重大，也会涉及到海上经营活动的其他利益方的权益和风险。它的核心是海上保险，涉及到较高的专业性和技术



性。如果出现全损的海上保险事故，欢迎咨询专业的水险经纪人，共同探讨和解决问题。

以上，如有问题，也欢迎随时与我司联系。

电话：0532-82971085

邮箱：claim@tnzconsult.com

info@tnzconsult.com

marine@tnzconsult.com

作者：华东事业部 朱荣波

审核：理赔中心 刘卫东





## 保险讲堂 | 浅谈船舶触碰风险

相信广大船东对船舶触碰事故并不陌生，甚至可以说，不少船东都经历过触碰事故。

但是，触碰在司法实践及保险实务中是如何解读的呢？

可能很少有船东去做专门的研究。今天的保险讲堂，笔者就和大家一起来探讨一番。

### 一、船舶触碰的法律概念

从法律和保险的相关规定来看，触碰和碰撞不是一码事。

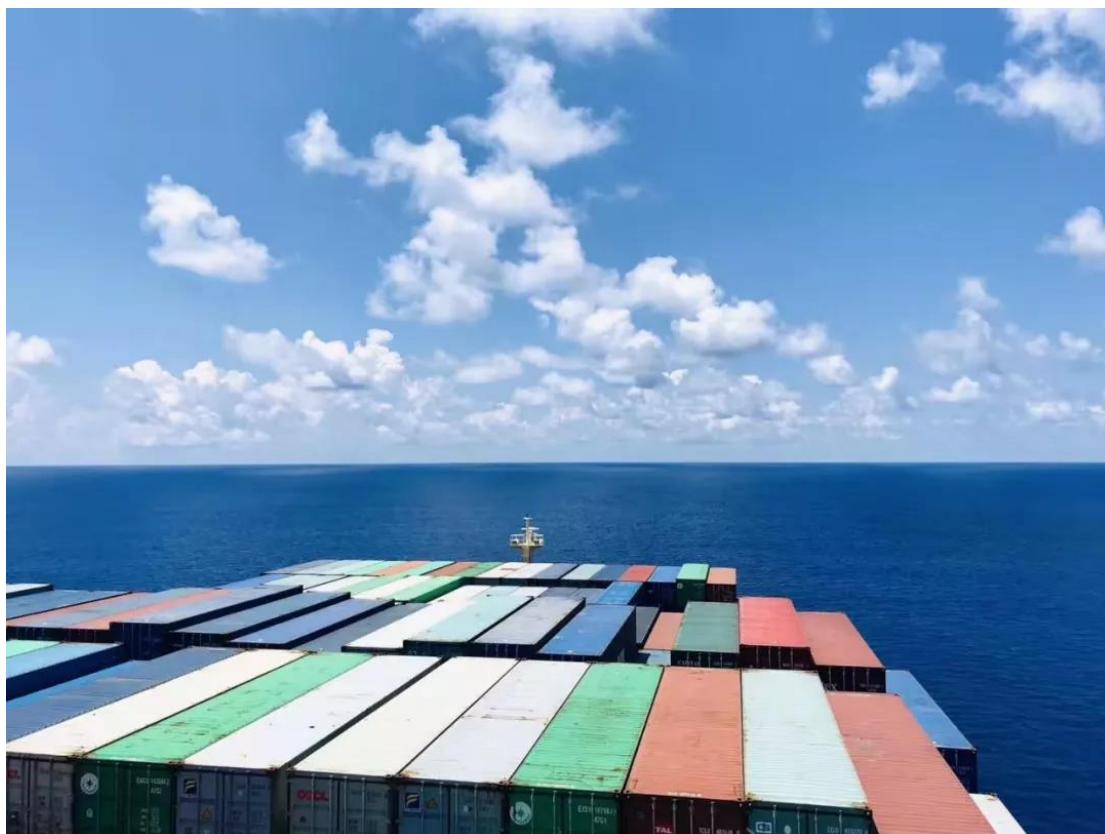
在探讨触碰这一概念时，我们不妨参考船舶碰撞这一定义。根据《海商法》第 165 条，船舶碰撞是指船舶在海上或者与海相通的可航水域发生接触造成损害的事故，以及第 170 条，或者虽然实际上没有同其他船舶发生接触，但因操纵不当或者不遵守航行规章，致使其他船舶以及船上的人员、货物或者其他财产遭受损失的，也适用于船舶碰撞的规定。

但在之前的司法实践中，对于海商法第 170 条存在争议，认为无接触碰撞不属于船舶碰撞范畴。为统一认识，最高人民法院在 1995 年下发了《关于审理船舶碰撞和触碰案件财产损害赔偿的规定》，第 16 条规定，“船舶碰撞是指船舶在海上或者与海相通的可航水域，两艘或者两艘以上的船舶之间发生接触或者没有直接接触，造成财产损害的事故。”根据最高院的司法解释，“**船舶碰撞的概念明确包括了有接触和无接触的碰撞。**”

同时，根据上述司法解释，“**船舶触碰是指船舶与设施或者障碍物发生接触并造成财产损害的事故。**”

船舶触碰在许多方面与船舶碰撞相似，并适用船舶碰撞的某些基本规则，但二者又属于不同的案件纠纷，司法实践中通常将船舶触碰作为一种独立的船舶侵权行为。





## 二、船舶触碰的保险范围

虽然最高院对船舶碰撞及触碰作出相应规定，但是保险实务中并未根据司法解释中的定义承保相应风险，而是基于商业保险角度出发界定承保风险范围。

根据中国人保远洋船舶保险条款下的碰撞/触碰条款，其碰撞的风险范围仅限于船舶之间（即船对船）发生的直接接触的碰撞，包括船舶本身的水上、水下各部位和其锚及锚链。而触碰的风险范围是指船舶本身的水上水下各部位和其锚及锚链直接触碰了船舶范围以外的任何固定或浮动物体或其他物体。

“任何固定或浮动物体”按照最高法院司法解释，规定为“浮标、灯塔、码头、岸壁、船闸、船坞、桥梁、栈桥、固定的或浮动的钻井平台、岸吊、桥吊、输油壁、海上养殖渔箱、台筏等”，包括港口各类码头及固定设施及渔网、渔具等。“其他物体”包括空中飞行物体或其他各种不能列在“固定物体”或“浮动物体”之内的物体。

在人保远洋船舶保险条款一切险下，碰撞责任是碰撞或触碰风险发生后而连带的法律赔偿责任。只有在直接“碰撞”或“触碰”发生后，保险人才能依据条款予以承担责任项下的损害赔偿。对于非直接“碰撞”或“触碰”，如浪损和由于避让船舶或操作不当导致他船搁浅或多船碰撞而引起的损害，船东应依法对第三方损害承担赔偿责任，但是人保远洋船舶保险下是不予赔偿的。



需要在此特别说明一下，人保船舶保险条款下，承保风险属于列明条款，一切险并非承保一切的风险，并且在部分条款下有除外条款。

人保触碰条款中有除外条款表述，即触碰造成的“任何固定的、浮动的物体以及其他物体的延迟或丧失使用的间接费用”的责任概不负责。间接费用是指保险船舶触碰这些物体后，造成的不能正常使用或延迟使用而产生的营运损失和费用，例如触碰码头导致其损坏，船壳保险人承保码头修理的直接损失费用，但因损坏及修理期间导致码头不能正常使用或延迟使用而产生的营运损失、支付的各种工资及维护费用，船壳保险人不予承担（通常由保赔保险人承保）。

此外，需要引起注意的是，人保沿海内河船舶保险条款对碰撞/触碰责任只承担 3/4 责任，且只承保直接损失和费用。对于沿海内河触碰条款，明确规定仅限于码头、港口设施、航标，诸如像进养殖区、缠绕渔网、碰触大桥、海底电缆都不承保，承保范围与远洋船舶险有明显区别。

同时，对比国际保险市场，人保碰撞责任承保被保险船舶应赔付第三方损失的全部责任（有除外条款，在此不作深究），保险术语为四分之四碰撞责任，而英国劳合社 ITC 船壳险标准条款一般仅承担碰撞责任（即 RDC 条款）赔偿金额的四分之三，即四分之三碰撞责任。此外，ITC 标准船壳险条款在碰撞责任项下不承保触碰责任（即 FFO 条款）。当然被保险人有要求，根据合同自由约定原则，可附加条款增加 1/4 碰撞责任和触碰责任。

### 三、船舶触碰的实务处理

实务处理船舶触碰案件中，通常是船舶浮于水面处于运动或相对运动状态，码头设施或其他物体则处于固定或相对静止状态。在触碰事故发生时，侵权方的船舶通常都在操纵之中，即使已经停航，船长船员也负有合理谨慎照管船舶的义务。且根据《国际海上避碰规则》，每一船在任何时候都应使用视觉、听觉以及适合当时环境和情况的一切可用手段保持正规的瞭望，以便对局面和碰撞危险作出充分的估计。因此，一般认为，触碰事故都是船长船员存有过错行为（作为或不作为）所致。即使引水在船引航，最终仍是船长责任制。

船舶触碰侵害的对象经常是与社会经济生活、社会生产等密切相关的公共设施或生产设施。有时需要停产数月进行修复，对这些设施的侵害不仅造成较大的直接经济损失，还会有较大的间接损害和社会影响。

比如，笔者处理过一起船舶触碰码头及岸吊的案子。该岸吊部分受损，在短暂临修之后，继续使用。但码头方表示其工作效率受到影响，产生营运损失。其次，在岸吊修理方案上，也存在不同方案。修理或换新本身需要花费大笔费用，因修理而导致间接损失费用高达数百万人民币。

相较于触碰码头等设施，船舶触碰渔网渔具或水产养殖设施有其显著的特点。渔民养殖是否持证、合法，并严格按照养殖区域，申请航行通告，设置警示标志，





尤其在进出港航道及分道通航中，临近或占用航道或在航道内养殖捕捞，加之受限于海上执法的现实难度，构成了引发触碰的复杂客观性。

笔者为此深有体会，几年航海经历中，不乏遇到不守规则，随意布网，导致船舶通航受阻，甚至出现渔民指挥大船航行的怪诞现象，对航行安全造成极大隐患。此外，受制于海上状况的特殊性和技术监管执法层面的不足，触碰案发时间、涉事船舶（有可能多船）、事故经过通常难以准确判定，甚至不排除逃逸或伪造证据等嫌疑，其损失程度、金额也难以确定。

当然，随着科技的发展，现有条件下渔民通过卫星、AIS 等设备，在移动终端通过技术手段定位并观测渔网渔具位置及变动，也能监测船舶的航行动态。甚至现在部分服务公司可以结合先进技术手段，监控并收集船舶的航行轨迹和动态，并汇总成大数据，在发生触碰事故时作为技术层面参考证据，对核实触碰事故及责任认定有重大积极意义。

触碰事故在明确各方责任后，接下来便是确认和计算损失范围，这是一个具有争议的难点。主要涉及渔网渔具或养殖设施的修复/重购费用、恢复生产费用、养殖海产品损坏的费用、因损坏而导致海产品养殖捕获损失（即间接损失）等其他费用。涉及间接损失，渔民通常缺乏支撑性材料的举证，但是又坚持大额索赔，即便是在保险人已出具保函的情况下（极端情况不排除渔民先行申请扣船），和解之路也道长且阻，当事双方往往走到法律诉讼阶段最终解决。



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>

1





#### 四、防范船舶触碰的措施

船舶安全无小事，防患于未然，做好事故的预防工作，尤其是人的工作，是保驾护航万里行的重要措施。

据不完全统计，人为因素导致的触碰/碰撞事故占到相关事故的很大比重。为此，加强船员责任心，强化人员管理和培训，提升船长及驾驶员良好船艺，打造高水平驾驶台管理团队尤为重要。

同时，要熟悉水文洋流等航行资料，及时更新海图，接收最新航警、气象信息，充分利用各助航仪器和无线电设备。

在任何时候，要保持正规瞭望，使用安全航速，采取最有利于避免碰撞的行动，打造安全、高效、可持续赢利的海上无敌舰队。

以上，如有问题，也欢迎随时与我司联系。

电话：0532-82971085

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

作者：山东事业部 王鹏

审核：刘卫东



## 船壳污染不明油污，保险保吗？

船舶在受油污污染区域内作业时应保持高度谨慎，以减少日后清理船壳的可能性。巴西当局鼓励船长积极主动向当局报告所发现的浮油现象。

自9月初以来，巴西东北部地区的海岸线已经被一种块状的油性物质所污染。2019年10月10日，当地通代报告称，在许多受漏油影响的海滩上已经收集了超过130吨的石油废弃物。巴西环保署称，在巴西东北部9个州的77个自治市中，至少有120个地方已经受到石油泄漏的影响。

### 污染区域：

巴西环保署定期更新受漏油影响的海滩及海洋动物的范围，这些地图可以从以下网址中下载：

<http://ibama.gov.br/notas/2047-manchas-de-oleo-no-litoral-do-nordeste>

以下地图显示了截至2019年10月17日受漏油影响的地点和区域。



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>



## 进行中的调查

尽管石油泄漏的来源仍不清楚，但是据巴西环保署称，这种物质属于“原油”的一种，并不是巴西生产的。因此，有一种推测是该石油是从一艘路过巴西海岸的船舶上泄漏的。据报道称，巴西海军排查了在过去几个月内沿着巴西海岸线航行的大约 140 艘油轮，要求他们提供没有泄漏原油的证据。

如果巴西当局联系相关船舶并要求提供相关证据，我们建议会员们与保赔协会或当地通代联系。

## 报告所发现的油层

由于原油泄漏的源头仍旧未知，巴西当局很难全面分析泄漏的范围。因此，向巴西当局报告发现石油泄漏的情况对他们更新标注漏油范围的地图、进行环境影响评估以及对受污染的最新区域采取直接行动有很大帮助。

会员们应当鼓励船长积极主动向巴西当局报告所有发现浮油的情况。在船舶日志中记录和拍摄发现的浮油对于后续可能出现要求清理船壳的情况有很大的帮助。

## 责任和保障事宜

只要漏油的源头没有找到，被浮在水面上的石油所污染的船舶就不能向“责任方”索赔清理费用和延误费用。至此（在撰写本文时），我们还未听说有任何船舶因进入受影响地区而被要求清洗船体或承担任何损失。

尽管漏油的来源和程度尚不清楚，但我们已经编制了一份清单，列举了在任何大规模漏油事故发生后可能会出现的问题：

### 1、GARD 的保赔险是否承担船壳在污染区域粘上的油污又释化到海面上的清污费用？

● 是的。本保险适用于因船舶漏油或由于漏油而产生的责任、成本和费用（不包括罚款）。具体请参阅船舶保险规定中的第 38 条。

### 2、GARD 的保赔险是否承担船壳在污染区域粘上的油污稀释到海面上所引起的罚款？

● 根据船舶保险规则中第 47 条规定中的第 1 条中的 C 项规定，本保险适用于船舶在发生漏油事故而产生的罚款。对于保险中涉及到的“意外”漏油事件，此保险适用的前提是在有遮盖物的基础上，由于船长或船员的疏忽而造成意外漏油。具体情况由 Gard 保赔协会根据具体调查结果而定。

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>

1



### 3、GARD 的保赔险是否承担船壳的清理费用？

●一般来说，清理船壳的费用不包括在内，因为这不属于第三方的责任。然而，如果船舶的船壳可能会受到油污的威胁，而船东可能会被要求对此负责，那么为避免或减少条款第 46 条项下的损失所采取的措施，在此情况下保赔险或可承担此类特殊费用。需要注意的是，这一费用可向责任方追偿，并应向责任方提出索赔。

### 4、保险人提供的专门的租家责任险是否可以承担船壳的清理费用？

如果租家因命令船舶驶往不安全港口从而导致船体受到污染，需由租家承担责任，清理船壳的相关特别费用以及对船体油漆的任何损坏都在租家责任险的承保范围内。但是，承租人需要根据相关适用的法律承担相应的责任。

### 5、船舶的船壳险是否承保船体的清理费用？

Nordic Marine Insurance Plan 规定，船舶污染被认为是对船舶的损坏。清理船舶的费用一般按照与其他修理相同的原则获得赔偿。也就是说，需要根据船壳险条款扣除相应的免赔额。然而，如果被保险人故意命令船舶驶进已经明显被污染的区域，这种行为所产生的任何责任都不包括在内。在其他常用的船舶险条款下，例如 English Institute Time Clauses-Hull 和德国 ADS/DTV 船壳险条款对此情况的规定基本是相同的。

需要提醒各位会员注意的是，目前巴西并不是 IOPC 基金公约的缔约国，在泄漏的来源及其责任方未确定之前，由于受污染而产生的相关责任和费用就没有补偿的渠道。如果巴西是 IOPC 基金公约的缔约国，那么由于这一所谓的“神秘漏油事件”而导致的任何损失将得到来自 IOPC 基金会的补偿。

信息参考：Gard 通函

以上，如有问题，也欢迎随时与我司联系。

电话：0532-82971085

邮箱：claim@tnzconsult.com

info@tnzconsult.com

marine@tnzconsult.com

作者：山东事业部 李明峻

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>

1





原文如下：

Vessels should exercise caution when operating in oilaffected areas and thereby reduce the likelihood of having to clean their hullsin the future. Masters are encouraged to also report all sightings of oilsheens to the Brazilian authorities.

ALERT

18 OCT 2019

Since early September, theshorelines of Brazil’ s North-Eastern region have been polluted by an oilysubstance in the form of lumps of tar. On 10 October 2019, our localcorrespondent Representações Proinde Ltda. reported that more than 130 tonnesof oil waste had been collected on the many affected beaches and at the time ofwriting, Brazil’ s environmental agency IBAMA reports of at least 120 locationsin 77 municipalities in the nine north-eastern states that are affected by theoil spill.

Affected areas

IBAMA regularly updates maps ofbeaches and fauna affected by the oil spill and these can be downloadedfrom:

<http://ibama.gov.br/notas/2047-manchas-de-oleo-no-litoral-do-nordeste>

The map below shows the locations and areas affected as at 17October 2019.

Ongoing investigations

While the source of the oil spillis still unknown, Brazil’ s environmental agency IBAMA states that the substanceis ‘crude oil’ of a type that is not produced in Brazil. Hence, one hypothesisis that the oil spilled from a vessel passing near the Brazilian coast. TheBrazilian Navy will reportedly approach approximately 140 tanker vesselsidentified to have sailed along Brazil’ s coast during the past months andrequire them to provide evidence of no involvement.

- Members and clients are advised to contact Gard and/or ourcorrespondent should their vessel be requested by the Brazilian authorities toprovide such evidence.

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](mailto:marine@tnzconsult.com)

网址: <http://www.tnzconsult.com>

1



## Reporting an oil sheen

With the source of the spill still unknown, it is also more difficult for the authorities to get a full overview of its extent. Sightings of oil sheens should therefore be reported to the Brazilian authorities as this will assist them in updating maps of the spill, conduct environmental impact assessments and direct response actions to prioritized areas.

- Members and clients should encourage their Masters to report all sightings of oil sheens to the Brazilian authorities. Making entries in the vessels' logbooks and taking photographs of the sheen may also be of assistance should future cleaning of the vessels' hulls be required.

Liability and cover issues

As long as the source of the oil spill has not been identified, a vessel contaminated by oil floating on the water will not be able to claim cleaning costs and delays from a 'responsible party'. At the time of writing, we are not aware of any vessels required to clean their hulls or held liable for any losses as a result of the vessel having entered the affected area.

Although the source and extent of the oil spill is still unclear, we have compiled a list of cover issues that may arise in the aftermath of any large oil spill:

- Does the owner's P&I cover with Gard cover clean-up of oil being released from the vessel's shell plating as a result of the vessel entering the affected area?

- o Yes. Cover is available for liabilities, costs and expenses (excluding fines) arising from the escape of oil from the vessel or the threat of such escape. Please see Rule 38 of the Rules for ships.

- Does the owner's P&I cover with Gard cover fines for oil being released from the vessel's shell plating as a result of the vessel entering the affected area?

- o Cover is available only for fines for the accidental escape of oil from the ship under Rule 47, 1, c of the Rules for ships. The reference to 'accidental' escape of oil implies that for cover to be available the escape or discharge must have been caused by an inadvertent act or omission on the part of the Master or the crew. Each such incident will be considered by Gard on its own facts.

- Does the owner's P&I cover with Gard cover the cleaning of the vessel's hull?

- o The cost of cleaning the vessel's hull is generally not covered as it is not a third party liability. However, if there is an imminent threat

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>

1



of oil pollution from the vessel's shell plating for which the owner may be held liable, cover for such extraordinary costs may be available as a measure to avert or minimize loss under Rule 46 of the Rules for ships. This cost should, however, be recoverable from the responsible party and a claim should be registered with the responsible party.

- Does the Special Charterers Cover with Gard cover the cleaning of the vessel's hull?

- o To the extent the charterer is held liable for soiling of the vessel's hull by ordering the vessel to an unsafe port, the extraordinary costs related to the cleaning of the vessel as well as any damage to the paint is covered. This requires, however, that the charterer's liability for this is established in accordance with applicable law.

- Does the vessel's H&M insurance cover the cleaning of the vessel's hull?

- o Under Nordic Marine Insurance Plan conditions, pollution of the vessel is considered as damage to the vessel. Cleaning of the vessel will therefore generally be recoverable on the same basis as other repairs, i.e. subject to the usual deductible under H&M policies. If, however, the vessel is intentionally sent by the assured into an area where it is clear beyond doubt that she will be polluted, this intentional act may prejudice cover. The position under other commonly used Hull Conditions such as the English Institute Time Clauses - Hulls and the German ADS/DTV Hull Clauses is mainly the same.

Members and clients should also note that Brazil is currently not party to the IOPC Fund Convention and there is no other source of compensation for those affected by the pollution as long as the source of the spill and its responsible party is not identified. This so called "mystery spill" would likely have been compensated by the IOPC Fund had Brazil been party to the Convention.

We are grateful to Representações Proinde Ltda. for providing the above information and refer to their Circular 10-10-2019 for additional information and advice.

