

诺亚之风

2024/4/16 刊

目录

MSC Flaminia (No. 2) -承租人对船东索赔的责任限制问题.....	5
保赔协会的 Reminders 和诺亚保险经纪的提示.....	11
多哥-因易货/走私导致的罚款和船期延误.....	15



MSC Flaminia (No. 2) -承租人对船东索赔的责任限制问题

编译：殷齐越

在 MSC Flaminia (No.2) [2023] EWCA Civ 1007 最近的裁决中，英国上诉法院就租船人因船体本身的损失或损害（包括船舶损失或损害造成的间接损失）是否有权限制对船东的赔偿责任提供了有益的见解。



1. 事实背景

2012年7月，集装箱船 MSC Flaminia（“船舶”）根据地中海航运公司（MSC）作为承租人和 Conti 作为船东之间的定期租船合同运营。2012年7月14日，该船在从南卡罗来纳州查尔斯顿开往安特卫普的途中，在大西洋中部，4号货舱发生爆炸，造成大规模人员伤亡。爆炸归因于三个装有80%二乙烯基苯（DVB）的罐式集装箱中的一个或多个罐式集装箱的内容物的“自动聚合”，这导致相关罐内的热量和压力积聚。爆炸和随后的火灾对船体造成了重大损坏，因此放弃了前往安特卫普的航行。此外，船上装载的许多集装箱和货物被烧毁、损坏或污染。Conti 不得不承担大量费用来救助货物和船只、处理受污染的货物、清除船上的消防污水和废物以及修理船只。与此同时，MSC 已停止租用该船。

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>

2



根据定期租船合同中的仲裁条款，Conti 在伦敦对 MSC 提起仲裁，主张收取船舶根据租船合同停止服务期间的被扣租金以及因事故造成的其他损失（“Conti 索赔”）。仲裁员就 Conti 轮的全部损失索赔做出了有利于原告的裁定，确定 MSC 赔偿损失约 2 亿美元（“裁决”）。

2. MSC 在英国高等法院提出的责任限制诉讼

在收到裁决后，在向英国高等法院海事法庭提起的索赔中，MSC 试图根据经 1996 年议定书修订的 1976 年《海事索赔责任限制公约》（“1976 LLMC”），根据船舶吨位，限制其对应支付给 Conti 的损害赔偿的责任金额，旨在将其责任上限定为约 2820 万英镑。MSC 为证明责任限制的合理性而提出的论点是，Conti 的索赔属于 1976 年 LLMC 第 2.1 (a) 条的范围，即“关于……船上发生的或与船舶作业或救助作业直接相关的……财产损失或损害的索赔，以及由此产生的间接损失”，这些索赔是 MSC 可以限制其赔偿责任的。



在之前的 the CMA Djakarta[2004]EWCA Civ 14 案件中，英国上诉法院裁定，第 2.1 (a) 条仅涉及除船舶以外的财产损失或损害有关的索赔，以及此类财产损失或损坏导致的间接损失。

MSC 辩称，根据第 2.1 (a) 条，他们对 MSC Flaminia 轮船体造成的损害赔偿责任应该受到限制，因为这是由爆炸的 DVB 的损失或损坏造成的，因为它属于（非船舶）财产损失导致的间接损失。MSC 的律师辩称，CMA Djakarta 一案并不是一个不利于 MSC 主张的判例，因为该案中的租船人没有提出与本案中相同



的抗辩意见（即船体本身的损害是漂白粉的损坏或引发的爆炸带来的间接损失）。

英国高等法院的海事法庭法官 Andrew Baker 法官驳回了 MSC 的论点，认为 Conti 作为船东就船体的损失或损害（包括由此产生的间接损失）向 MSC 提出的索赔不受 1976LLMC 第 2.1（a）条或其他规定的限制。Andrew Baker 法官的解释是，货物损坏对船舶损坏的因果关系并没有将船舶损失索赔转化为货物索赔，焦点是所提出索赔的性质，而不是因果关系机制。由于 Conti 公司提出的索赔可被定性为对船舶损害的单一索赔，因此这些索赔不涉及货物的灭失或损坏，因此，1976LLMC 第 2.1（a）条的规定不适用。

安德鲁·贝克法官还认为，1976LLMC 第 2.1（a）条中“间接损失”的含义取决于所提出索赔的分类。如果是财产损害，则伴随该财产损害发生的经济损失才属于第 2.1（a）条的范围。



3. MSC 的上诉

MSC 就高等法院的判决向英国上诉法院提出上诉。

Conti 在被申请人的答辩状中提出了一个新的理由，强调 Andrew Baker 法官的判决应该受到支持。Conti 声称，承租人的责任限制权利仅可以对源自 1976LLMC 第 1.2 条规定的针对外部实体，其作为“船东”时的赔偿责任。因此，承租人不能对船东就船东遭受的损失提出的索赔去限制赔偿责任。承租人



可以限制地索赔，根据 1976LLMC 第 1.2 条，应为定义为“船东”范围之外的“局外人”在下一个层面遭受的或引发的损失。

上诉法院认为 Conti 在其被告的答辩状中提出的理由是可信的，并判决支持了 Conti。在上诉法院的判决中，Males L J 法官给出了以下理由：

“如果承租人有权限制其对船东为弥补船东自身所遭受的损失而提出的索赔，而不是租船人将船东对第三方承担的责任接过来，后果将非常重大。那会意味着船东自己的索赔可能要从船东自己设立的责任限制基金中支付。那将是一个令人吃惊的结果，而且意味着原本为了第三人设立的责任限制基金金额将减少，损害第三方索赔人（“外部人”）的利益，该基金主要是为第三方索赔人的利益而设立的。这不符合海事责任限制公约缔约方的初衷。”

4. 要点

上诉法院在 MSC Flaminia (No.2) EWCA Civ 1007 案中的判决澄清了要点，船东就自身的损失向承租人提出的索赔不属于 1976LLMC 第 2.1 (a) 条的范围，除非该索赔是以追偿或要求补偿的方式向承租人提出，并且相关的外层索赔金额本身是可限制的。

上诉法院的判决成为一个重要的教训，警示油化船舶运营商在运输危险品货物时要谨慎行事，因为他们可能会因船舶损坏和由此产生的间接损失而对船东承担巨大责任，这在 1976LLMC 中是不受限制的。

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>



保赔协会的 Reminders 和诺亚保险经纪的提示

原创：刘卫东

在处理某些保赔协会 Cover 的风险案件时，会收到保赔协会的 reminders，指出发现部分会员因为没有完全理解或没有重视协会 RULES，在原本已经固定成型的运输合同中放弃了一部分自己的权利。这种对合同相对方的让步，等于是在没有“约因”/Consideration 下减轻了对方的法律义务并加重了自己的责任。这种做法会损害本轮保赔协会的利益 (Prejudice the Club's Interest)。协会因此有权对这种不妥做法保留不予 Cover 的权利。诺亚保险经纪特将相关问题总结分类，发此通告给予说明。真切希望会员，被保险人不要因疏忽丢失保赔险保障。



一、众所周知，船东会员在海上货物运输合同行为中是承运人。承运人与货方的权利义务关系受到国际公约调整。这个被全球贸易和航运界接受的公约就是海牙规则或海牙维斯比规则。该公约为了鼓励海运业的发展，允许海上承运人在某些情况下对货物的损失免除赔偿责任或限制赔偿责任。除此之外还有一些其他保护。比如承运人有权对货物表面状况检验和描述；承运人享有一个较短的损失通知时效和诉讼时效等。因此协会鼓励船东会员在提单的背面规定适用海牙或海牙维斯比规则。也就是说，目前海运世界中还有其他的生效国际公约在部分范围内适用。这些国际公约与海牙维斯比规则相比，更有利于货方而不利于承运人。

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>

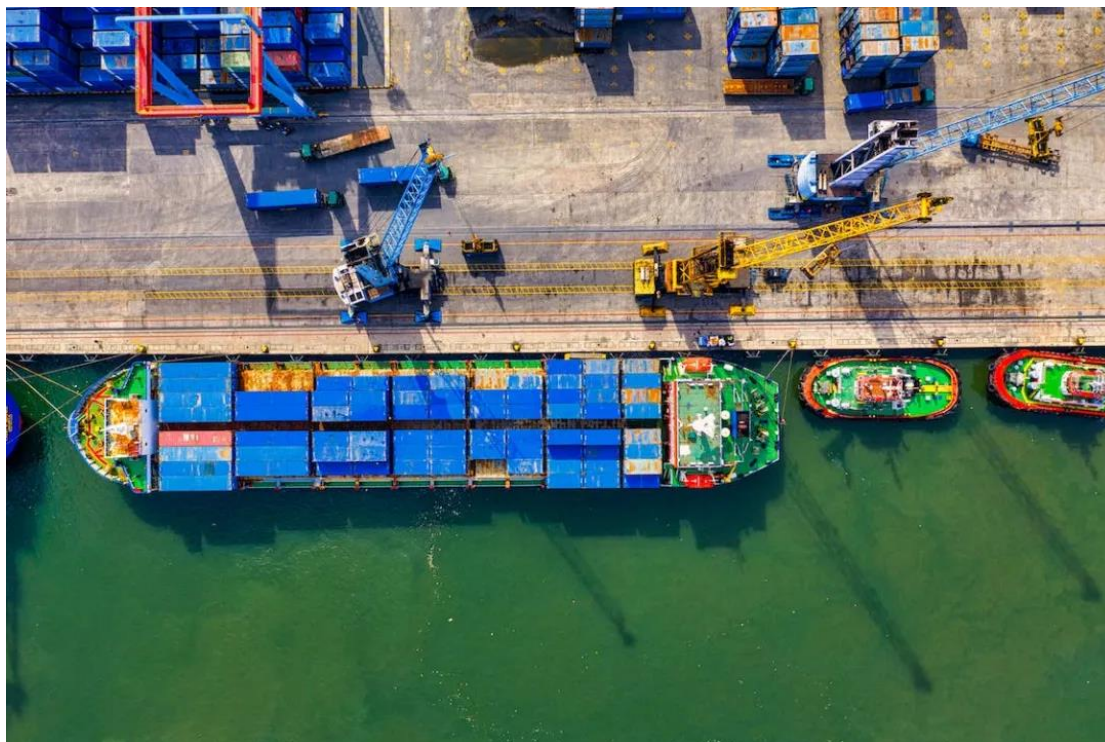
6



如果船东会员，被保险人因为疏忽或无知，签署的运输合同约定（不是法定）适用其他国际公约（例如“汉堡规则，鹿特丹规则”），等于是加重了承运人责任。在“合同自由”大原则下，这样的运输合同仍然有效，只不过承运人在海牙维斯比规则中的豁免和优惠被解除了。因此协会明确表态不再会在这种情况下为货损货差提供保险补偿。

二、海牙维斯比规则划分了承运人的责任期间。即，始于货物被装上船舶时，止于货物被卸离船舶时。在实践中发现有些船东会员简单地接受租船人要求在装货港或卸货港使用驳船过驳。这种做法有时会影响到承运人的责任期间。保赔协会的解释和建议是，当船舶去营运的港口，装卸的货物都将驳船过驳视为一种必须的常规作业方式时，海上承运人通常被认为应对驳船的运输负责，协会的责任期间也会顺延；如果合同货物和营运的港口以靠泊装卸视为常规作业方式，但租船人和货方为了他们的利益在运输合同中约定要过驳，协会则认为驳船的运输阶段不属于海上承运人的责任期间。驳船上发生的货损货差不受海轮的保赔险保障。

根据协会分析和甄别，实际上受当地条件限制必须对某些进出口的货物用驳船完成装卸的港口并不多。但在实践中我司看到有不少的租约中都约定了租家有权安排驳船过驳船。如此，签订租约时，船东会员需要小心和审慎。要主动了解将去挂靠的港口，以决定是否应该接受租约中的过驳条款。如果打算接受，应该提前报告给保赔协会，争取协会董事会的批准。



三、保赔协会对运输合同里的并入条款也提出了警示。部分租船人会员在租船合同（期租或 TCT 租船）中接受了出租方（船东或二船东）的要求，在 Fixture Note 里另外约定了一个条款，改变了租约通常会里并入的 ICA 条款内容。大家知道，ICA 条款是一个经过 BIMCO 多年来根据航运实践审慎拟定，不断修改和完善的，关于船东和租船人如何分配货损货差责任的固定格式条款。该条款已经被航运界，保险界，法律界广泛接受和适用。

协会指出，租船人会员改动 ICA 条款的立场很可能丢失协会的 Cover。个别案子中租船人会员同意当出租人根据承租人要求而签发多于一套提单，并在多于一个卸货港卸货时，由租船人承担全部货损货差责任。在实践中确实发生过上述情节的案子。承保租家责任险的协会认为在此情况下不应再给予 Cover。

协会还强调，如果会员准备接受不同于 ICA 分担责任和损失立场的条款时，会员应该事先通报给协会，由协会董事会决定是否可以在追加保费条件下继续提供保险保障，否则货损货差的索赔将得不到协会的处理。

结合相关保赔协会的 Reminders，我司善意提示：

（1）协会的上述关于改变 ICA 条款立场的风险警示，不但适用在租家责任险，对于常规的 Owners' P&I 也是一样的。理论上当市场较差，船东处于弱势时，租船人有可能要求船东接受比 ICA 内容更有利于租家，不利于船东的条款。所以船东会员也应该引起警觉。



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>

8

20
Since 2003
T&Z



(2) 如果租约中既保留了 ICA 条款，又添加了一个重新分配货损货差责任的特别条款，对于当事人来说风险是一样的。根据英国法，当合同中有两个条款都涉及到同一个权利义务关系时，那个特别的，专门的，面窄的，针对性的条款的效力要高于泛泛而谈的一般性条款；有针对性内容的追加条款的效力要高于固定文本的并入条款的效力。

(3) 处于租约链中的租家会员尤其应该额外注意上述风险。因为你的上家可能不是登记船东，而是二船东。当二船东接受了原船东的改变 ICA 损失分配原则的条款时，二船东会向租约链下游的 Sub-charterer 提供一个背靠背的租约文本。此时如果会员稍不留意，没有发现而接受，就会产生得不到自己协会理赔的结果。

(4) 在租约链中，即使在 Head Charter 中没有改变 ICA 条款立场，也不能排除二船东会在 Sub-charter 中放置一个改变 ICA 立场的特别条款。根据英国法，如果二船东因为两个合同 (head charter & Sub-charter) 有不同规定情况下获得一个利益，也不算是违法。这就如同 CIF 下负责租船的卖方，可以在买卖合同中约定一个卸货港很高的滞期费条款 (由负责卸货的买方向租船的卖方赔偿滞期费)，然后在租船合同中约定一个很低的卸货港滞期费条款 (由租船的卖方负责支付给船方)。这样的安排会使得精明的卖方获得两个滞期费之间的利差。

(5) 根据几年来处理保赔险索赔案的经验教训，我认为当租船人会员在租约中争取到一个租船人有权签发租家提单时 (租家成为合同承运人)，也要提前通知协会，由协会董事会决定是否同意继续提供 Cover。原因是那样做会加重了会员/被保险人的责任，因此使得租家协会的权利被 Prejudice 了。反过来也是一样，如果船东会员在租约里同意了一个允许租船人签发租船人提单的条款时，也应该提前报给船东保赔协会。在实践中确实发生过船东签发的批注提单被船代藏匿，船代应租家旨意签发了一套租船人为承运人的清洁提单。如果带有“原残”的货物在卸货港被收货人索赔，船东极有可能去 undertake liability in first instance。虽然似乎仍有向租家追偿的通道，但是要想选择在 P&I 保单下获赔会因没有事先通报而有不确定性。





(6) 电放提单也会有保赔协会的 Cover 问题。我司曾经在 2023 年 4 月 11 日和 6 月 14 日的诺亚天泽公众号上就电放提单的性质，其与保赔保险的关系，部分保赔协会如何看待电放提单下的货损货差等问题有详细的论述。建议会员朋友们去 Review 一下。简而言之，部分协会认为电放提单 Mechanism 属于承运人与发货人之间做了商务妥协的产物，改变了承运人签发正本提单和收货人凭正本提单提取货物，并退回正本提单的法定状态。这种没有“约因”的让步增添了船东的风险。凭 Telex Released 提单交付的货物如果事后产生货损就与“无单放货”有了关系，落在了除外责任中。比如某协会的 Rules 关于无单放货除外责任的用词是
“Unless the Member’s Committee in its sole discretion shall otherwise determines, there shall be no recovery in respect of …… delivery of cargo … without production of that bill of lading……”。这样，凭 Telex Released 提单交付的货物发生货损会被协会质疑，甚至拒赔。

总之，请被保险人们牢记，任何改变了承运人与货方常规权利义务关系的合同约定和通融做法极有可能 Prejudice 到本轮的保赔保险。大家或坚持原本应有的立场，或提前上报协会，不可以草率处理。

本文仅供读者参考，如需帮助请联系我们或咨询专业律师。

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>

10



电话：0532-82971085
邮箱：claim@tnzconsult.com
info@tnzconsult.com
marine@tnzconsult.com



多哥-因易货/走私导致的罚款和船期延误

翻译：孙红霞

因涉嫌走私而停靠多哥洛美的船只可能将面临巨额罚款和监禁。

伦敦会提醒会员和被保险人在多哥（特别是在洛美）与当地入/渔民之间的易货行为会被处以 6000 万欧元至 1.3 亿欧元的罚款和长达一年的监禁。

当地代理 Budd Group 报道了三起船舶用低价值和少量物品，如容料桶、瓶装水或废金属交换海鲜或 SIM 卡的事件。这种易货行为导致船只被海关扣押并罚款。

当局计算罚款的是根据所交换物品的价值加上所涉船船舶价值，以及所交换物品价值的 28%-49% 的关税。代理报告说，当地海关拒绝在罚款通知书签署之前沟通处罚事宜，这导致所涉船只船期严重延误。

关于 Budd Group 发布的海关罚款通函的进一步信息可在此查阅，关于法语版多哥海关法的相关条款，请点击此处。

协会强烈建议会员和被保险人采取措施，确保船员在停靠多哥的港口(特别是洛美)之前充分意识到这一问题，并确保他们避免与当地人进行任何形式的物品交换，以避免此类罚款和船期延误。



多哥：罚款警告！

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



停靠洛美（多哥）的船只注意，与当地入/渔民之间的交换货物可能面临最高 1.3 亿欧元的巨额罚款和 3 个月至 1 年的监禁。

在我们所知道的三起案例中，锚泊的船只都是应渔民的要求，给予他们少量的低价值物品，如容器桶、瓶装水或废金属，换取海鲜或 SIM 卡。

在每起案件中，渔民在返回洛美港时均被拘捕并在船舶被扣留前向警方交代事实。

海关禁止这些船只开航，并告诉这些他们将被处以 6000 万至 1.3 亿欧元的罚款，理由是非正式交易构成走私。

迄今为止，在所有案件中，海关拒绝以下任何要求：

1. 就罚款讨价还价，除非罚款要求文件（“Proces Verbal de Constat” or “PV”）由具有正式授权代表船舶的一方签署，或
2. 签署人请求添加标准免责声明，如“无偏见”（Without Prejudice）或“仅用于接收”（For Receipt Only）。

有一次，在与海关进行了数周的讨论之后船方使用了免责声明。在此期间，该船仍被扣留，关于罚款数额的谈判也无法开始。

这些走私罚款数额如此之高的原因在于他们是按照以下方式计算的：

1. 被交换物品的价值
2. 加上所有涉案船舶价值的两倍
3. 另加对所交换的物品和船只估计价值征收 28% 至 49% 的关税

协会建议避免以物换物，即使是在锚地。你永远不知道谁在监视你。如果您的船舶在海关遇到困难，请立即联系您的保赔险通代。





多哥海关法相关条款

海关罚款要求是指《多哥海关法》(2018-007 年法律)的下列条款，已翻译成英文供参考：

第 60 条第 2 款

未经海关书面许可，不得卸货或者转移货物。

卸载和转运操作必须由总警监决定时间、条件并在海关在场的情况下进行。

第 340 条第 1 款

船舶，船只，货轮和航行器的船长应对货物舱单中发现的任何遗漏或不确切的信息负责。总之，船长对发生在其船舶或航行器上的任何侵权行为负责。

第 372 条第 1 款

以下行为被视为未申报被禁止进口的货物：

即第 369 条第 2 款所述为物品的欺诈性卸船

第 369 条第 2 款

以下被视为未申报的进口货物：

那些在检验前未被证实列入货物清单或船用物品申报单的，通常在商业港或入港内的船舶上被发现的禁止入境/征收重税/应该缴纳国内税的货物

第 359 条第 1 款

关于禁止出/入境或应被征收重税的名录中的物品，如未被申报或有任何走私行为，可被处以没收欺诈对象、没收运输工具、没收用于掩盖欺诈的物品、相当于欺诈对象价值两倍的罚款，并处以三个月至一年的监禁。

如果走私、进口或出口的货物在财政部长确定的清单中，且该走私行为涉及危害公共健康、道德或安全，则最多可判处十年监禁和处以可高达问题货物价值的 5 倍的罚款。

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>



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。

