

诺亚之风

2024/8/15 刊

目录

“Pay to be Paid Principle”，破例可乎？	2
境外船代公司不规范服务之风险提示	7
避免在塞内加尔被罚款和拘留—做好准备是关键	10



“Pay to be Paid Principle”，破例可乎？

原创：张宇

众所周知，“Pay to be Paid”是保赔险 Rules 里的“先付原则”，指的是发生保赔险事故时，会员/被保险人需要先履行其对第三人的赔偿责任后，船东保赔协会才给予会员/被保险人补偿。虽然保赔协会英文的表达是“Protection”和“Indemnity”，但是英国法认为受害的第三人对会员/被保险人的索赔和会员/被保险人请求协会给与的保险赔偿属于损失索赔/damage claim，而不是一笔已经没有了争议的“债务”/Debt。因此，会员/被保险人有权利对第三人的索赔进行抗辩，协会对会员/被保险人的赔偿请求也有权核赔。这样，协会的责任险保单就不会被受害的第三人当作自然存在的担保了。（也就是说，如果第三人想保证自己的权益安全实现，需要提出针对性的担保要求）



为了避免会员/被保险人对损害索赔/抗辩专业和能力上的不足或疏忽带来隐患，保赔协会通过 Rules 条款（要求及时报案，披露事实，介入调查取证，处理权，出具抗辩意见等），先提供“protection”层面的把关和服务。为了避免第三人直诉协会，就在 Rules 里约定了“Pay to be Paid Clause”。从法律关系上讲，保险事故发生后，对第三人来说，协会不是违约人，也不是侵权人，第三人直诉协会是没有法律依据的。除非有强制性的法律规定。比如中国的《保险法》第 65 条（但仍有模糊），英国的《Third Parties (Right Against Insurers) Act》和有关油污害的国际公约《1969 CLC》以及美国油污法《Oil Pollution Act 1990》等。也就是说，“Pay to be Paid”是除了

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



法律上有障碍外，多了一层合同约定，使得一般意义上的财产损失和人身伤亡损害中，受害的第三方没有直诉过失方的责任保险人的通道。

这种法律立场，已经通过英国上议院（后来的最高法院）做出过判例定盘。在 The “Fanti” and ” Padre Island” (1990) 2 Lloyd’ s Rep 191 案中，由于承运人照料货物不当，发生了货损货差。当时提单持有人没有取得两轮的保赔协会担保。后来当事船舶一条沉没了，另一条被卖掉了。提单持有人诉讼该轮的保赔协会要求赔偿。保赔协会以“Pay to be Paid Clause” 抗辩。原告提出一个主张，即，该“Pay to be Paid” 条款侵犯了原告在英国《Third Parties (Right Against Insurers) Act 1930》下的权利而无效（该法允许受害方在加害方/被保险人倒闭情况下去直诉加害方的责任保险人）。英国法院判保赔协会们在几十年前制定该条款时，还没有《Third Parties (Right Against Insurers) Act 1930》，所以谈不上协会违法。因此该“Pay to be Paid” 条款在“契约自由”原则下有效。再者，两家船公司并没有宣布破产清算，因此《Third Parties (Right Against Insurers) Act 1930》不能适用。

一计不成，又生一计。原告律师向法院提出，准备先去破产法院将船东公司申请清盘，继而出借款一笔与货损金额等同的款项给破产的船东，再然后从船东账户将这笔款项支付给自己（等于履行了“先付责任“），再然后诉请协会补偿。这个做法也被法院否定。认为”自己赔自己“不属于法律上的债务支付行为。



“先付原则“已被所有船东保赔协会收入其 Rules 里作为惯用条款，每一船东在加入船东保赔协会时都要接受该条款。但是在海运实务中，这个“Pay to be

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>

3



Paid” 条款往往会给被保险人/会员带来困扰。如果招致的是 cargo liability, 船东还有时间和空间边与第三方谈判, 边筹集赔款。发生 crews injury or death liability 时, 船东往往面临着船员家属索赔的巨大和急迫压力, 自然期望协会能够体恤船东之苦, 直接赔付索赔方。

英国最高法院的法官们有一个惯例, 即, 案件审结后, 如果感觉某些方面合法不合理, 或当事人没有涉及到, 但是隐藏着却非常重要是非曲直时, 喜欢在法庭之外发表一通评论 (被称为 Obiter)。由于这些 Obiter 很有道理或有警示作用, 会被法律界当作有效力的法律提示。在 The “Fanti ” and ” Padre Island” (1990) 2 Lloyd’ s Rep 191 案中, 审理该案的 Goff 大法官事后评论说, 如果涉及到船员的人伤索赔, 即使船东没有先行赔付或船东倒闭, 协会的 “Pay to be Paid” 不应该被依赖和适用, Goff 大法官警示说, 如果协会们在船员伤亡案子中坚守 “Pay to be Paid” 条款, 就会导致立法机构订立新法, 使得协会不能成功躲在幕后。

果然, 到了 2010 年, 英国的第三人 (对保险人) 权利法有了修改, 成为了《Third Parties (Right Against Insurers) Act 2010》。该法对于 “先付原则 “在责任保险中的适用地进行了修订, 明确规定在海上保险中人身伤害索赔中” 先付原则 “不得作为对抗第三人的理由。该法第 9 条第 5 款和第 6 款原文为:

(5) The transferred rights are not subject to a condition requiring the prior discharge by the insured of the insured’ s liability to the third party.

(6) In the case of a contract of marine insurance, subsection (5) applies only to the extent that the liability of the insured is a liability in respect of death or personal injury.

为了完善第三人的权利, 新法还规定受害的第三人不必先去将有责任的被保险人清盘, 就可以直诉当时的责任保险人。这也是为了抵消协会 Rules 里的另一个可用抗辩, 即 Rules 里的 “Cesser And Cancellation Clause”。该条款规定, 一旦被保险人资不抵债, 或作为一个公司进入清盘程序, 该会员就不再享有保险了。 “...a member shall cease to be insured by the club upon the happening of his insolvency, or if being a corporation, upon its winding-up” 。

其实, 除了新法, 后来还有了 Maritime Labour Convention 2006 的 2014 年增修版, 该公约给了船东对船员伤亡的强制保险责任, 就更加挑战了协会们的 “Pay to be Paid” 条款之效力。





2024 年我司接受船东客户的委托，向该轮的保赔协会请求直接支付一例船员因工在异国死亡的赔偿案件。协会律师强调要遵守“Pay to be Paid”条款，要求船东先去支付死者家属。船东财务困难，交涉期间数十名家属长期聚集到船东办公室闹事，不先拿到赔偿意见就不处理遗体，而遇难的船员遗体一天得不到处理，保存费每天都在增加。还有即使船东有财力先去支付了遇难船员家属，协会是否还会提出不能给予 cover 的其他争议。在这种情况下，我司向协会据理力争，引用了 The “Fanti” and ” Padre Island” (1990) 2 Lloyd’ s Rep 191 案中英国大法官的 Obiter 和其他相关法规精神，提出先付原则在人伤案件中的例外。经过交涉，协会放弃了原先的意见，同意并直接支付了死亡船员家属，解除了船东压力，使得案件圆满解决。

提请船东朋友们注意的是，“Pay to be Paid”条款的适用尽管在处理船员人伤索赔中有了例外，但是协会们还是有权利依据其他规定免除其责任的。这就是船舶要适航，会员不要违背 Rules 里的保证条款，条件条款，被保险人义务条款等。还有，尽管在人伤索赔中有了法律依据，“Pay to be Paid”条款在非人伤（Cargo Liability and Others）索赔中仍是有效的，协会们还是有权利审时度势地坚持适用的（To assert the right under this clause at Club’ s discretion）。

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>

5



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



境外船代公司不规范服务之风险提示

原创：李国靖

船员伤病亡案件一直在船东保赔险中占据很大比例，如何妥善处理好船员伤病亡案件，同样也是船舶营运中的一个重要问题。往往船员伤病亡发生后，船东都会特别担心船员就医，遣返以及后续处理问题。如果案件发生在境内，受益于境内发达的医疗体系、熟悉的国情和顺畅高效的沟通，整个事情的处理倒是不用太过担心。但是船员伤病亡案件如果发生在境外，那就相对复杂，需要船东额外审慎处理。

鉴于船东直接在境外处理船员伤病亡案件面临着诸多困难，所以船东们都会选择在当地找一个代理人来协助船东处理或代办船员在当地的伤病亡问题。其实这对船东和代理来说都是一个很好的事情，船东节省了船东大量的时间和精力，代理也赚取了代理费，各取所需皆大欢喜。虽然大部分境外代理都在兢兢业业的工作，但免不了会有个别代理弄虚作假，做一些损害船东利益的事情。某船东就曾经投诉过一代理公司不规范服务的疑案。



在某港口，船东安排某代理协助船上的一个肚子疼痛的船员下船就医，并安排另一名船员陪同，为此船东支付了约 2.5 万美金的预付款。该船员下地就以后被送进了 ICU，并做了一系列检查，期间还曾告知可能要对该船员截肢，为此船东还特意联系船员家属确认，遗憾的是经抢救两天半后该船员抢救无效死亡，船东只能让该代理协助安排该船员遗体遣返事宜。另一名同去的船员也去做了全身检查，结果一切正常。如果仅仅是这样也算正常，但是当了解了以下细节后，船东都感觉事情好像并不简单：

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



1. 该代理对于医疗费用和船员遗体的遣返费用不报价和预估，即使船东询问了多次也是没有回应；
2. 对于已经发生的医疗费用和遗体遣返费用账单，该代理在处理完该案后的一个月之后才提供高额的总账单和各医疗费账单，在没有获得船东确认授权的情况下，声称自己已经替船东支付了所有医疗费用账单，并要求船东确认报销他所有费用；
3. 船东强烈要求该代理提供当地的医疗费用收费标准，并质问为什么费用不给报价，以及为什么在没有授权的情况下支付所有账单。该代理后来解释，当地没有官方医疗收费标准都是医院自行定价，医疗费用不报价是因为紧急抢救船员来不及做每项授权，遗体遣返费不报价是因为遗体遣返机构不知道后续遗体存放时间不给报价，没有船东授权支付费用是因为他们当地有规定要求 30 天内付款。该代理声称事后找过船舶保险人的 correspondent 确认过支付行为，但并没有提供该 Correspondent 的应对证明。

代理似乎对船东的每一个问题都有合理理由回复，但整体来看该代理的回答就不合情理了。首先，如果按该代理所说当地医院是自行定价的，抢救来不及报价并让船东授权，那费用如何控制，船东怎么保证自己利益，费用的合理性非常待商榷；其次，遗体遣返费，即使不知道后续存放时间没办法给详细的报价，那每日大概花费应该是可以知道的，该代理并未提供这些内容；再次，该代理没有取得船东授权和船东的付款就声称支付了巨额的账单，须知当时的费用账单为近 19 万美金，这极不寻常；最后，该代理的雇主是船东，他不找船东确认费用，这让人难以理解。



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



通过分享以上案例，笔者希望读者朋友们能够对境外处理船员伤病亡案件有所警惕，特别是在一些英语普及率不高的南美国家。笔者建议代理还是要选择有口碑的、熟悉的，如果对当地环境人文都不熟悉可以尝试借助船东保赔协会的力量来处理案件；其次，案件处理的整个过程中船东还是及时在关键节点上做把控，及时察觉纠正代理明显不合理的动作，明确给代理的授权界限，以免后期造成必要损失；最后，费用支付环节，需要仔细检查，并明确告知代理没有授权不能支付，以免后续因为已经支付费用而丧失了拒绝不合理费用的有利条件。

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



避免在塞内加尔被罚款和拘留—做好准备是关键

编译：李明峻

近年来，达喀尔的海关罚款变得更加频繁和昂贵。船舶经常被扣留，只有在缴纳罚款或缴纳保证金后才被释放。

除海关当局外，移民局也会仔细检查船员的文件，如果发现任何异常，可能会没收船员的护照，并传唤船长进行询问。海事反腐败网络 MACN 和国际保赔协会集团发布了一份指导文件，概述了当局在停靠港口前、进港清关和出港清关过程中所要求的文件。协会的通代 Budd Senegal 解释了其中涉及到的不同机构，以及停靠达喀尔前需要准备什么。

塞内加尔海关的两个不同部门负责对船舶进行管制。两者都可以征收罚款。



海关散装及袋装货物分舱

自 2019 年以来，船舶面临的海关罚款风险增加，因为海关一直在监控散货和袋装货物分舱的卸货操作，如果在称重记录的货物数量(包括溢卸货物)与货物舱单上显示的数量有任何差异，就会自动征收罚款。MACN/IG 提醒到，缺乏验船师可能会导致夸大索赔。因此，最好的预防措施是船东及/或租船人委托理货师。

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



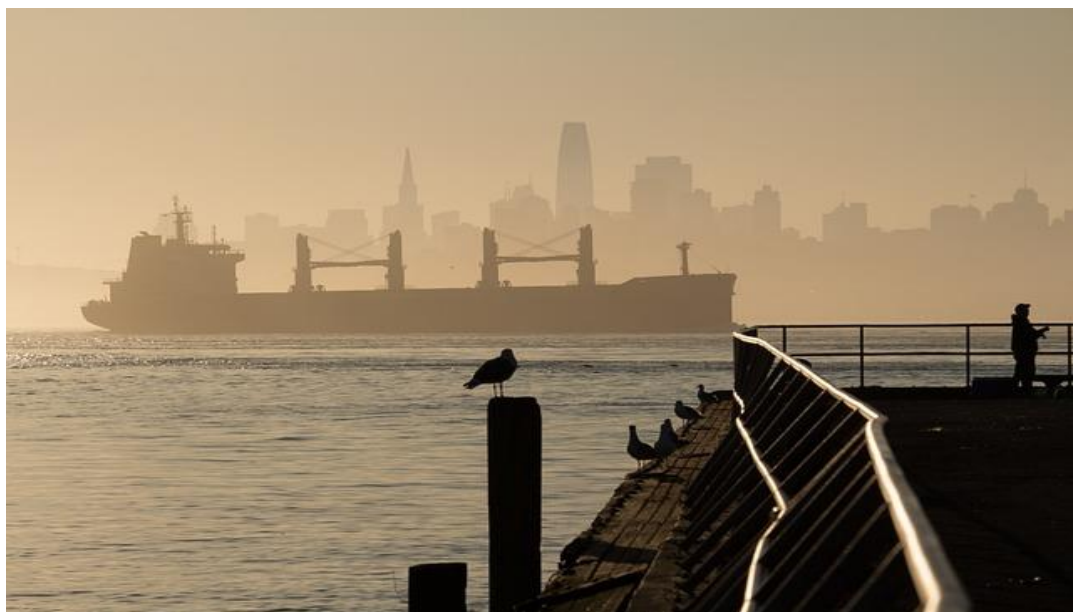
协会的通代注意到，当船舶承运人预计在周末完成散装或袋装货物的卸载时，海关将扣留该船，以确保支付任何适用的罚款。在这种情况下，船舶应立即联系协会在当地的通代，以便与海关协商并确保船舶能够按时启航。

海关港口监察分处

本服务处有权对任何在过境或转运时发现的有关燃料、船上物料、个人物品或货物的申报不符处以罚款。MACN/IG 指南提供了库存清单中所需项目的列表。报告必须在靠泊时更新准确的数量。

包括数量不符在内的错误申报也可能被视为试图逃避缴纳关税。由此产生的海关罚款是根据“Senegalese Customs Code”第 62 条征收的，该条规定：

- 1、海运到港的货物必须在舱单或装箱单上显示。
- 2、舱单必须由船长或其代表签字并注明日期。它必须提供足够的资料，表明货物的种类和质量，以及任何可能的禁止事项，特别是：
 - 包裹的数量；
 - 所述包装的品牌和编号；
 - 货物的性质；
 - 装货和交货目的地。
- 3、海关关长认为必要时，可以修改强制性标志清单。
- 4、禁止在同一舱单内以任何方式或者形式组合在一起的多个密封包装作为一个单元。



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>

11



移民管制

除上述问题外，Budd Senegal 报告说，近年来，由于塞内加尔移民事务处加强了对入境船舶的边界管制，船舶不得不面对一个新的

的问题。达喀尔移民局要求所有的护照和海员登记簿都是准确的，最新的，并在适当的地方签名。

海员登记的标准：

- 在正确的位置盖上船东印章；
- 每项均须填写；
- 指出船员的正确级别；
- 显示完整和准确的进出港口日期。

当在船上入境检查时发现船员的证件有异常时，达喀尔移民局会毫不犹豫地没收船员的护照，并传唤船长到他们的办公室进行询问。根据法律规定，船员证件的任何违规行为都可能导致刑事指控，原则上，船长可能被逮捕并送进监狱。

到目前为止，达喀尔已经成功地与移民局友好地解决了这些问题。

移民局官员的英语并不是很流利，与船员的沟通问题可能会造成一个不利的环境。为避免任何升级，至关重要的是对移民官员作为国家当局代表的能力表示应有的尊重。



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



一些额外建议

- 打算停靠达喀尔的船舶应仔细阅读 MACN/IG 指南，船长应确保入港准备工作符合指南。
- 在到达前与当地代理确认是否有任何额外的或新的要求。
- 装袋装货物，在卸货过程中委托理货师在场。
- 船长应当在船舶代理人在场的情况下，亲自到船上向海关工作人员办理手续。
- 如果海关或移民当局发现有任何差异，请立即联系通代寻求帮助并通知相关保赔协会。

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>

13

