

# 诺亚之风

2020/10/15 刊

## 目录

撤船前，您需要了解的那些事儿?.....	2
一文读懂租期与还船纠纷.....	5
浅析境外下船船员投保传染病保险那些事.....	9



## 撤船前，您需要了解的那些事儿？

作者：理赔中心 王凤景

在船舶期租中，承租人最基本的义务就是准时足额付租金。但由于各种各样的原因，实践中总是会遇到承租人不能准时足额付租金的情况，更有甚者每一期租金都会晚付。这时船东往往会压不住自己的小暴脾气，准备撤船。

本文意在提醒，撤船是件非常严肃的事情，撤不好会构成违约进而导致巨大的违约责任。所以，撤船之前，请您仔细了解以下问题（本文讨论以英国法为背景）：

### 撤船权利非法定，需从约定

英国普通法认为租金支付并非租约的本质问题，租金支付条款只是一个保证条款(warranty)，而非条件条款(condition)。所以，承租人违背租金支付义务并非从根本上违约，法律并没有赋予船东在此情况下撤船的权利。船东想要拥有撤船的权利，就要在租约中明确约定。（常用的 NYPE 中有都类似条款）

所以，如果您想要撤船，需先查看租约中是否有明确约定撤船权利。

### 如何确定最后的付款期限？

如果租约约定某一天为最后付款期限，除非租约中有其他明确约定，确定最后的付款时间点应适用“子夜规则”（midnight rule），即以收款行所在地这一天的子夜时间（24 时）为准。如果租金在这一天的子夜时间仍未到达船东的指定账户，则构成未准时支付租金。

### 反技巧性通知

如果租约中约定了反技巧性条款（anti-technicality clause），赋予租家一定时间的宽限期（比如 3 个银行日），则在撤船前必须根据该条款向承租人发送反技巧性通知（anti-technicality notice）。

反技巧性通知应该在最后付款期限届满之后，太早会导致通知无效。

反技巧性通知被认为是撤船前的最后通牒，措辞必须清晰无歧义，内容至少包括：

- 1) 指出承租人没有准时支付租金；
- 2) 告知承租人必须在某时间段内支付；

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



### 3) 否则，船东将撤船

任何用词模糊不清、态度犹豫不决都可能被认为是无效通知。

#### 何时可以撤船？

租约约定的最后付款期限届满或上述反技巧性通知赋予的宽限期届满，租金仍未到达船东指定的银行账户，船东就可以撤船。

#### 撤船权会一直存在吗？

当然不是。

撤船决定要快。因为法律要求船东自租约约定的最后付款期限或宽限期届满时起，必须在合理时间内决定是否撤船，否则可能被认为弃权。合理时间到底是多长？这是一个事实问题，法庭可能会根据每个案子的不同情况，认为合理时间是不一样的，在某个案子中是 3 天，在另一个案子中也可能是 1 天。

决定撤船前要谨言慎行。如果船东接受晚付租金而没表示任何抗议或保留权利，或接受不足额支付，或者与承租人协商变更租金支付方案，都可能被认为船东弃权，从而导致撤船权丧失。

船东多次同意租家晚付租金是否构成对租约下撤船权利的放弃？不会。除非：1) 船东明确向租家表示不会撤船；且 2) 租家被船东的该表示所影响。

#### 决定撤船是否要通知承租人？

决定撤船应该书面通知承租人，明确是最终的撤船；且通知船长，以确保船长和船东言行一致，避免船长去询问承租人指令而被认为是船东弃权。

#### 撤船时船上有货怎么办？

如果已经签发了船东提单，则船东根据提单有义务继续将货物运抵目的港交货。船东履行货物责任并不表示租约又恢复了，至于船东履行货物责任的费用能否从租家获得补偿，就要看运货是不是租家明示或默示的要求了。船东并不必然可以从租家获得费用补偿，这要取决于撤船当时的事实情况。

如果签发的是租家提单，则船东没有义务根据提单去运送货物。船东把货物运往目的港只是作为一个公共承运人去提供服务，船东可以向租家索要运输货物产生的费用。



如果没有签发提单，船东当然也就没义务把货物运至目的港交货。但作为货物受托人 (bailee)，船东仍有义务谨慎合理照料货物并承担因未尽合理照料义务造成的货物灭失或损坏责任。所以撤船后，船东应该通知托运人，争取尽快把货物卸下，或者与托运人达成新的合同。

### 撤船后船东是否可以向承租人索赔损失？

英国法认为，由于撤船是船东行使选择权的结果，而非承租人违约的结果，所以船东撤船导致的剩余租期的租金损失，不是承租人违约的结果，不能向承租人索赔。

船东可以索赔的是撤船前已产生的未付租金以及未及时付租金产生的利息损失。

### 撤船不当给租家造成损失，是否需要赔偿？

无论由于什么原因导致撤船不当，比如租金最后支付期限未到，没有根据租约发送反技巧性通知，撤船决定做得太晚等，都会造成船东违约，进而要对给租家造成的损失负赔偿责任。

### //结语

撤船非儿戏，行事需谨慎。如确有撤船需求，建议尽早征求专业律师的法律意见，在律师指导下步步为营。

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



## 一文读懂租期与还船纠纷

作者：华东事业部 朱荣波

船舶被出租之后，租期的结束时间对船东和租家都非常重要，一方面是船东要考虑市场变化和及时安排再出租，另一方面租家要考虑本次租船的运行和盈亏情况，所以这时候双方就容易在船舶提前还船或者超期还船的事情上产生争议。比如说市场费率高涨，那么租家肯定要使用船舶到租约允许的最后一刻甚至要超期使用船舶，而船东则希望能早早还船以便再投放到租船市场争取高额租金。

然而，海上运输可不像陆上交通，任何阶段的时间都可能相对准确地估计出来。相反，海上运输会受到很多意料不到的因素影响，比如港口罢工、恶劣天气、海事事故等等，都可能延长航次时间或者导致租家提前还船。除非合同对还船时间的要求非常宽松，这些实际情况会让还船时间很难完全落在约定之内。此时便产生了争议，双方就要明白自己的立场是否能得到法律支持，以便采取合理的谈判或者诉讼策略。

笔者在本文仅从以下几点来谈谈有关还船时间导致纠纷的一些要点，供各位读者参考。

### 一. 租期条款 (Duration of the Charter)

租期的写法五花八门，简单说有二种，第一种是固定一段时间，比如说3个月，12个月或“to Jan. 20, 2021”等；第二种是时间区段，3个月加减20天，8~10个月等等。

对于固定时间的租期条款，英国法会默认存在一个宽限期 (margin)。Denning 大法官在 *The Dione* [i] 案中：“...the charterers are allowed a reasonable margin or tolerance either side of the agreed redelivery date. This margin is implied in recognition of the fact that it is not practicable for the charterers, in planning their use of the ship, to calculate exactly the day on which the final voyage will end”。但是这个宽限期到底是多长时间，要依据事实来认定，比如说3个月的租期认定3天宽限期可能正常，但是15天的话就未免不合理。

对于时间区段的条款，租家在区段内的任何一天还船都不算违约，但是否两种写法都存在默认的宽限期呢？在 *The Dione* 案中，租约期间为“6个

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



月加减 20 天凭租家选择”，被判是不存在任何宽限期，因为租家已经在时间上有很大的决定权且很难从条款上再去默示一个宽限期出来。但是对于“X~Y 个月”这种写法，可能就要根据还船区间的长短来决定是否要再去默示一个宽限期，比如说“11~14 个月”，显然租家在 3 个月的可还船时间内的操作是很容易的，不必再去默示宽限期 [ii]。

实践中还会有很多写法，比如加了 about 就相当于明示了一个宽限期；加了 WOG (without guarantee) 说明只要租家在估计租期时是诚实的即可 [iii]，可以说非常宽松了。总之要根据具体的合同措辞来给一个合理的解释。

搞清楚租期非常重要，不然船东认为租期已经结束而租家认为租期还有一段时间的时候撤船，就会认定为毁约并承担相应的责任。而租家也要搞清楚自己在什么时间还船才算符合合同约定，不然也容易被船东索赔。

[i] The Dione [1975] 1 Lloyd' s Rep. 115 (C.A.)

[ii] [2002] EWHC 1617 (QB)

[iii] [1997] 1 Lloyd' s Rep. 404

## 二. 还船 (Redelivery) 和最后航次 (Last Voyage)

期租合同的还船是说船舶的运营权利从租船人转回到船东手中，而不是所有权或者占有权的转移。在租家还船之前，除非存在停租事项，要一直支付租金给船东。期租合同一般都有还船条款并约定了还船通知的具体方式，比如 NYPE46 第四条或 NYPE 93 第 10 条。如果租家没有依照租约规定的还船通知条款行事，因为还船通知并不是还船的先决条件 (precondition)，船东不能不接受还船，但可以主张损失。

如上文所说，租家在临近还船的最后一个航次既要考虑市场和现租船舶的租金差，也要考虑现有租约的还船要求，所以最后一个航次的决定就非常重要，也是船东比较关心的。如果最后航次时间经合理估计在还船期之内，即为合法的最后航次 (legitimate last voyage)，反之则为非法的最后航次 (illegitimate last voyage)。

如果非法的最后航次导致超期还船，船东可以拒绝执行并要求租家重新给与指示，或者执行并索赔损失。这种执行并不被视为船东对索赔权利的放弃 [i]。如果是提前还船，船东可以接受还船视租家毁约并索赔损失，也可以不接受还船并坚持租约有效。

[i] [1990] 1 Lloyd' s Rep. 391 (H.L.)

## 三. 损失计算

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>



## 超期还船：

根据现行的英国判例，无论最后航次是合法还是非法，只要还船时间超过了租约规定，船东都可以向租家索赔损失，一般是市场租金和租约租金差额乘以超期时间。但是市场租金并不容易确定。是采用同期的同样租约租金率还是采取最后航次的 TCT 租金率？The Johnny[i]案在上诉法院，大多数法官认为是前者，只有 Denning 勋爵认为应该按照后者来算。法院的观点是要基于对等原则（like compared with like），而不能拿一个两年的期租合同和一个 TCT 去对比租金。

## 提前还船：

大原则是将船东补偿至租约如期履行的经济地位。在这里需要提到著名的 The Golden Victory[ii]案。1998 年，船东 GSC 将 Golden Victory 期租给日本租家，租期为 7 年。租约规定的合同截止时间为 2005 年 12 月 6 日。租船合同的第 33 条是战争解约条款：如果发生了爆发于伊拉克、美国、英国及其他一系列国家之间的战争时，**合同可以提前解除**。2001 年 12 月 14 日，租家向船东提出还船，三天后船东接受。2003 年 3 月美国发动了伊拉克战争。如果租家仍在履行合同，合同可以在战争发生时正当解除。

船东和租家产生了巨大的争议，船东主张损失应该从提前还船日计算至约定还船日，不考虑战争解约条款，因为解约当时并未爆发战争；租家认为损失应该从提前还船日计算至战争爆发日，这才反应了船东的真正损失。上议院支持了租家的主张，该判决日后被最高法院再次确认[iii]。

但是上述两个判决可以说都存在反对的意见，将来会否被推翻，让我们拭目以待。总之，租船双方在做出还船或者拒绝还船的决定时，一定要仔细审视自己的条款，不要在不知道违约与否的情况下做出决定，以免承担不必要的赔偿。

[i] [1977] 2 Lloyd' s Rep. 1

[ii] [2007] UKHL 12

[iii] Bunge SA v. Nidera BV [2015] UKSC 43

[1] The Dione [1975] 1 Lloyd' s Rep. 115 (C.A.)

[2] [2002] EWHC 1617 (QB)

[3] [1997] 1 Lloyd' s Rep. 404

[4] [1990] 1 Lloyd' s Rep. 391 (H.L.)

[5] [1977] 2 Lloyd' s Rep. 1

[6] [2007] UKHL 12

[7] Bunge SA v. Nidera BV [2015] UKSC 43

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



## 浅析境外下船船员投保传染病保险那些事

作者：华东事业部 刘慧/张彦敏

众所周知，目前全球的新冠疫情仍在发展，船员上下船依旧面临着很大的困难，对船员的身心健康有着较大的影响，甚至，有些船员在境外下船后滞留当地又面临着遭受新冠肺炎感染的风险。为减轻境外下船船员不幸感染新冠肺炎而遭受的损失，我们建议船东为境外下船的船员购买一份传染病保险。

关于保险的安排，我们建议在为该部分船员投保意外身故、残疾以及医疗费用补偿的基础上再加保传染病责任，这样一份综合的保险方案既能够保障船员在境外下船后由于意外导致的伤害，又能保障由于疫情所带来的风险。当然，也可以单独购买一份传染病保险，根据不同的保额需求提供不同的保险方案。

关于综合保险方案的要点我们整理如下：

保障责任	保障内容
境外人员意外身故残疾	<b>身故责任：</b> 被保险人在中华人民共和国境外（含港澳台地区）期间遭受意外伤害事故，并自事故发生之日起 180 天内因该事故身故的。
	<b>伤残责任：</b> 被保险人在境外期间遭受意外伤害事故，并 180 天内造成人身伤残评定所列伤残之一的。
境外旅行医疗费用补偿	<b>境外医疗费用责任：</b> 在保险期间内境外旅行期间，遭受主保险合同约定的意外伤害事故或自保险期间开始且保险单载明的等待期满之日后罹患疾病，且必须在境外医疗机构进行必要治疗的。
	<b>返回境内医疗费用：</b> 在保险期间内境外旅行期间，被保险人遭受主保险合同约定的意外伤害事故或自保险期间开始且保单载明的等待期满之日后，罹患疾病，并在境外就医，返回境内后因该意外事故或疾病仍需在境内医疗机构继续接受治疗的。最长给付期限为自返回境内之日起三十日。
境外旅行住院津贴	在保险期间内，被保险人在旅行期间遭受意外伤害事故或自保险期间开始且保险单载明的等待期满之日后罹患疾病，保险人就被保险人自前述事故发生或前述疾病确诊之日起一百八十日（含）内的合理住院天数。
甲乙类法定传染病身故	在保险期间内，且在本附加保险合同生效之日起的等待期满以后，被保险人发病且经符合本附加保险合同释义的医院或疾病预防控制中心确诊罹患法定传染病，并因该传染病导致身故或伤残的。

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



	<p><b>津贴责任：</b>在保险期间内，且在本附加保险合同生效之日起的等待期满以后。被保险人发病且经符合本附加保险合同释义的医院确诊罹患保险单载明类型的特定传染病。</p>
<p>甲乙类法定传染病确诊津贴</p>	<p><b>津贴除外责任：</b>在保险期间开始前、或在本附加保险合同生效之日起的等待期满以前，被保险人经任何医疗机构确诊罹患保险单载明类型的特定传染病，保险人不承担给付保险金责任。</p>
<p>甲乙类法定传染病住院津贴</p>	<p>在保险期间内，被保险人因遭受意外伤害事故或自保险期间开始且保险单载明的等待期满之日后因疾病，经符合本保险合同释义约定的医院诊断必须住院治疗。</p>

关于传染病保险的投保，首先我们需要了解传染病的范围。传染病是由各种病原体引起的能在人与人、动物与动物或人与动物之间相互传播的一类疾病。中国目前的法定报告传染病分为甲、乙、丙 3 类，共 40 种。此外，还包括国家卫生计生委决定列入乙类、丙类传染病管理的其他传染病和按照甲类管理开展应急监测报告的其他传染病。

**该方案中承保传染病范围限甲乙类，那么甲类乙类具体是指哪一些？**

甲类：鼠疫、霍乱；

乙类：新型冠状病毒肺炎、布鲁氏菌病、艾滋病、狂犬病、结核病、百日咳、炭疽、病毒性肝炎、登革热、新生儿破伤风、流行性乙型脑炎、人感染 H7N9 禽流感、血吸虫病、钩端螺旋体病、梅毒、淋病、猩红热、流行性脑脊髓膜炎、伤寒和副伤寒、疟疾、流行性出血热、麻疹、人感染高致病性禽流感、脊髓灰质炎、传染性非典型肺炎。当然，还有丙类和其他种类的传染病，投保时需留意保险人承保的种类范围，避免出现后出现不符。

### 投保重点 Q & A

**Q：投保传染病是否甲类、乙类、丙类都在保险责任范围之内？**

A：经医院（或境外医院）或疾控中心确认罹患《中华人民共和国传染病防治法》中规定的甲类及乙类按甲类管理的传染病。

**Q：是否有投保人数限制？年龄是否有要求？投保的国籍是否有要求？**

A：团体投保（最低 3 人起保），不支持个人作为投保人。年龄 18-65 周岁的中国籍（不含港澳台）。

**Q：承保境外是否包含港澳台地区？**

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



A: 扩展到境外一般来说会包含港澳台。建议承保前主动告知具体国家、地区。

**Q: 船员投保境外传染病责任是否包含境外全球?**

A: 基于目前海外疫情现状, 保险人一般会对某些国家或地区有所限制, 通常会分为高风险国家、中风险国家和低风险其他国家。投保时需注意所在的国家或地区, 风险越高保费则越高。

**Q: 具体哪些是红区国家、黄区国家?**

A: 红区国家: 西班牙、秘鲁、智利、美国、巴西、墨西哥、巴拿马、南非、科威特、卡塔尔、俄罗斯、巴林、阿曼、印度、伊朗。

黄区国家: 比利时、英国、意大利、法国、阿根廷、伊拉克、哥伦比亚、哈萨克斯坦、白俄罗斯、玻利维亚、吉尔吉斯斯坦、荷兰、马尔代夫、瑞典、巴基斯坦、爱尔兰、以色列、土耳其、新加坡、加拿大。

**Q: 什么是限制性国家?**

A: 限制性国家一般是红区中的一些国家, 例如美国、巴西、印度、西班牙、伊朗。投保时保险人可能会对限制性国家只提供某一个或者极为少数的方案供选择。

特别说明: 以上国家、地区的设定可能每家保险公司略有不同。

**Q: 如果投保了全球境外责任, 赔偿限额是否都一致?**

A: 首先保险人会进行风险评估, 可能会对限制性国家、红区或某些国家的赔偿限额设限。例如: 投保 50 万传染病身故境外责任, 限制性国家出险身故赔偿限额 30 万, 其他国家或地区仍旧 50 万。

**Q: 是否有等待期?**

A: 一般来说传染病责任有等待期, 15 天或者 30 天。具体以各家保险公司的条款规定为准。

**Q: 换人后是否还有等待期?**

A: 新增人员加保后视为新保, 等待期视保单约定而约定。

**Q: 投保了全球境外船员更换国家或地区还需要报备吗?**



A:根据保单中约定，没有特别约定一般来说无需报备。若约定切记一定通知保险人。

以上方案内容，仅适用于船员在境外下船的情况，对于在船人员需要购买传染病保险，需要单独让保险人根据客户情况来报价。船员作为特殊的职业和群体，在相对封闭的环境中工作，一旦有人感染传染病很易引发群体性发病，可能会给船舶经营造成很大的影响和损失，务必要引起重视。

上述文章仅供读者参考，如需帮助请联系我们。

电话：0532-82971085

邮箱：claim@tnzconsult.com

info@tnzconsult.com

marine@tnzconsult.com

