

诺亚之风

2022/11/15 刊

目录

防损小贴士-船舶误入养殖区类案件有关保险条款.....	4
浅谈有关船舶碰撞的那些保险保障.....	8
出口国政策突变与租船人的重大风险.....	15



防损小贴士-船舶误入养殖区类案件有关保险条款

原创：李 川

引言

船舶误入养殖区事故常有发生，对于此类事故造成的损失、有关的责任和费用，船东通常可通过投保船壳险及保赔险进行应对。但需要船东特别注意的是，在安排保险时，不同保险条款赔偿的范围有重大区别。本文将结合具体案例进行分析。



案例

在我国黄海某北方港口，船舶 A 误入养殖区后，触碰养殖筏架和渔网线，造成了养殖筏架损坏和部分养殖物的灭失。随后当地海事接到养殖区报案，海事介入调查，养殖户也开始向船方正式索赔相关损失。各方经过初步的查勘及沟通，船东了解到养殖户声称的损失大体上包括 3 项，1) 养殖设施本身的损坏 2) 事故发生时受损养殖物的现时价值 3) 养殖物收获出售后预期的利润收入。船东通知了船舶保险人及保赔险保险人，并期望上述 3 项损失有关的法律赔偿责任能够通过该两种保险得到赔付补偿。本案中，船东是按《沿海内河船舶保险条款》投保船壳险一切险，按《沿海内河船东保障和赔偿责任保险条款》投保保赔险。在接到船东通知后，保险人告知，上述 3 项损失的赔偿责任无法在船壳险及保赔险中得到赔付补偿。船东大为不解，为什么保险不赔？

船壳险方面

对于养殖设施本身的损坏及事故发生时受损养殖物的现时价值，作为直接损失理解，一般远洋船舶保险条款对此是要负责赔偿的，以“中国人民财产保险股

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>



份有限公司船舶保险条款（2009 版）”为例，其中规定“本保险负责因保险船舶与其他船舶碰撞或触碰任何固定的、浮动的物体或其他物体而引起被保险人应负的法律赔偿责任。”

但在该案例中，船东是按《沿海内河船舶保险条款》投保，该条款规定：

“碰撞、触碰责任：本公司承保的保险船舶在可航水域碰撞其它船舶或触碰码头、港口设施、航标，致使上述物体发生的直接损失和费用，包括被碰船舶上所载货物的直接损失，依法应当由被保险人承担的赔偿责任。

...

除外责任

第三条 保险船舶由于下列情况所造成的损失、责任及费用，本保险不负责赔偿：

...

五、清理航道、污染和防止或清除污染、水产养殖及设施、捕捞设施、水下设施、桥的损失和费用；”

...

在该案例中，水产养殖及设施的损失和费用是保单条款除外责任，对于养殖设施本身的损坏及事故发生时受损养殖物的现时价值，其赔偿责任无法在该船壳险中得到赔付补偿。



保赔险方面

养殖物收获出售后预期的利润收入，作为间接损失理解，以“中国人民财产保险股份有限公司船舶保险条款（2009 版）”为例，其中规定“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”为除外责任，该船壳险

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



的除外责任一般可由远洋保赔险承保，远洋保赔险条款譬如中国船东互保协会的保赔险条款或中国人民财产保险股份有限公司制定的船东保赔险条款等。

但在该案例中，船东是按《沿海内河船东保障和赔偿责任保险条款》投保，该条款未包括触碰责任，养殖物收获出售后预期的利润收入类间接损失的赔偿责任无法在该保赔险中得到赔付补偿。

综上所述可以看到，对于船舶误入养殖区类案件，沿海内河保险条款和远洋保险条款大不相同。为避免巨大损失，我们建议如果可能，还是要选择保障范围更广的远洋保险条款。

我司作为专业的保险经纪人，可以为客户提供专业的指导和建议，如有需要欢迎随时联系我们。

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>

4



浅谈有关船舶碰撞的那些保险保障

原创：李国靖

船舶营运过程中难免会发生大大小小的问题或者事故，其中船舶碰撞是比较常见的。碰撞之后船东都会竭尽所能地处理事故，以求降低损失，但无奈损失已发生，如果能有相关的保险或保障来转嫁这些风险、弥补船东的损失那将再好不过了。由于船东这种营运的需要，市场上与之相关的保险便应运而生。



接下来我们便以两船碰撞为例来列举一下与其相关的常见损失和费用，并浅谈一下船舶在各个保险中可获得哪些与之相关的保障：

一、我船的损失

	我船相关损失和费用项目	保障险种
1	船体和机械方面的损失和修理费用	船壳险
2	人员的伤亡	船东保赔险
3	油污责任	船东保赔险
4	货物损坏	船东保赔险
5	共同海损	船壳险、船东保赔险
6	施救费用和法律费用	船壳险、船东保赔险

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	残骸清除	船东保赔险
8	船期损失	租金损失险/海运延误险

大家都知道，船壳险、船东保赔险和租金损失险/延误保险对船舶皆有保障，但是船壳险一般保障船体以及所属机械等财产的损失，保赔险一般保障船东的对外应负责任，租金损失险/延误保险保障发生保险事故时的租金损失。据此，可以知道第 1 项由船壳险保障，第 2、3、4、7 项由船东保赔险项保障，第 8 项由租金损失险/延误保险保障。

需要特别说明的是第 5 项和第 6 项，虽然在船壳险和保赔险中均有保障，但并不重复：第 5 项关于共同海损一般先是由船货各方先行分摊，船壳险只承保船方应分摊的那部分，船东保赔险则承保本应由货方分摊、但由于船方违反运输合同导致货方拒绝分摊的那部分；第 6 项因施救船舶/财产而产生的费用一般由船壳险提供保障，对于因施救船舶/财产除外的部分（如人员、污染等）而产生的费用一般由保赔险提供保障。



以上是基于两船碰撞时我方船舶所遭受的损失或费用而言。如果碰撞中我船有过失，对方船舶就其损失向我船索赔，我船的保险是怎么提供保障的呢？我们继续往下看。

二、对方船的损失

	对方船索赔的损失和费用项目	保障险种
--	---------------	------

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>



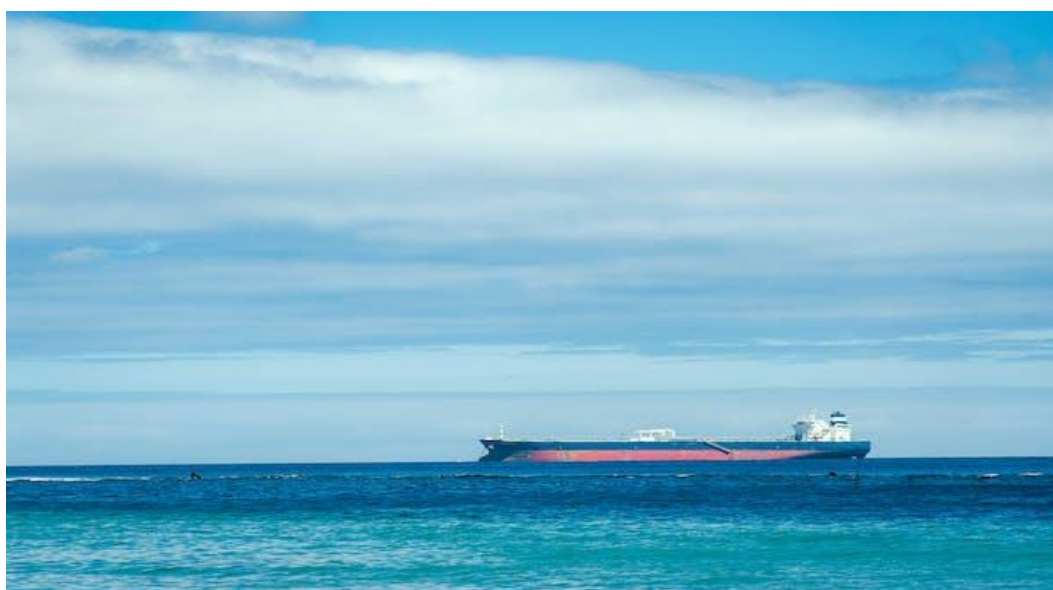
1	船体和机械方面的损失和修理费用	船壳险
2	人员的伤亡	船东保赔险
3	油污责任	船东保赔险
4	货物损坏	船壳险
5	共同海损和救助	船壳险
6	施救费用和法律费用	船壳险
7	残骸清除	船东保赔险
8	船期损失	船壳险

如果我方船舶在碰撞事故中有过失，我方难免要就对方船的损失等承担相应的赔偿责任，即我们通常说的船船碰撞责任。船船碰撞责任是为数不多船壳险和保赔险都可承保的风险之一。根据国内船东朋友的通常习惯，船船碰撞责任首选投保在船壳险，船壳险不能承保的部分投保在保赔险。以人保远洋船舶保险（2009）为例：

“碰撞责任（1）本保险负责因保险船舶与其他船舶碰撞或触碰任何固定的、浮动的物体或其他物体而引起被保险人应负的法律赔偿责任。

但本条对下列责任概不负责：

- a 人身伤亡或疾病；
- b 保险船舶所载的货物或财物或其所承诺的责任；
- c 清除障碍物、残骸、货物或任何其他物品；
- d 任何财产或物体的污染或沾污（包括预防措施或清除的费用）但与保险船舶发生碰撞的他船或其所载财产的污染或沾污不在此限。
- e 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。”



可见，该船壳险保障的碰撞责任明确剔除了人员伤亡、污染、残骸清除等责任，船东保赔险刚好作为补充，将这些被剔除的责任纳入了船东保赔险的保障。据此，可以知道第 1、4、5、6、8 项由船壳险保障，第 2、3、7 项由船东保赔险保障，

当然，船东也可以选择将碰撞责任全部放入保赔险。

需要说明的是，根据 2001 年燃油污染损害民事责任国际公约和 2007 年内罗毕国际船舶残骸清除公约，当对方船舶因碰撞发生油污和沉船事故时，由于其注册船东、管理人等负有法律强制的清污、清障责任，当局主管机关可能会在第一时间要求该船舶开展清污和清障工作和赔偿第三方损失。如果对方船东或其保险人先行处理事故并赔偿了第三方损失，依然可以向我方船舶追偿。

以上内容是笔者的一些理解，如广大朋友有不同意见，欢迎随时探讨。

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**



出口国政策突变与租船人的重大风险

原创：刘卫东

近几十年来在海运活动中或发生货物出口国突然颁布某种货物（多数为矿产）出口禁令 Export Ban 和禁运 Embargo 的行政令。这种政策上的突变会打乱国际上船东，租船人和货物买方的正常交易，产生法律纠纷。大量案例证明，最终受损的往往是租船人。在此，笔者将上述风险从法律层面做一分析，以馈租家认清此类风险和设法规避此类风险。



一般来说，租船人/Charterers（无论是需要自己找船的 FOB 货物买方还是该进口商另行委托并发生分租船合同关系/Sub-Charter Party 的租船人）都需要与出租人船东签订主租船合同/Head Charter Party。随后租船人会把船舶派遣到货物的出口国装货港。有时候船舶并不在装货港附近，需要空载赶到装货港。这一路上租家在期租和航次期租/TCT 下仍需要支付租金。当然之后的装货航行去卸货港的时间里也要支付租金，直至航次完成交还船舶。

期租，程租，航次期租/TCT 租约合同文本都约定准据法为英国法。英国普通法认为任何性质的合同的权利义务关系很简洁，很清爽。就是，合同当事人有两个责任。第一个叫做主要履约责任

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



/Primary Obligation。这就是履行你作出的承诺。在租约中租家的承诺就是接受船舶，支付租金或运费。第二个叫做次要履约责任/Secondary Obligation。对于租约中的租船人就是，履行不了承诺时就赔偿船东的损失。尽管小心谨慎的租家很少主动违约招致次要履约责任，但是租约签订后可能会遭受外来风险的干扰，因为那些社会风险，政治风险，自然风险大都与船东无干，而是由租家承担。

如果租约因为出口国的政策突变而变得履行不能，租家可以主张英国法下的“合同受阻”/Frustration of Contract 去免除上述主要履约责任和次要履约责任吗（既不履约，也不赔钱）？英国法的答案是否定的。英国普通法是一部既清晰，又僵硬的法律。它对履约的要求是一言既出，驷马难追。做不到就赔偿对方。那我们就看看衡平法下的情况如何？

“合同受阻”/Frustration of Contract 属于英国衡平法 Equity 下的，被告可以解脱普通法责任的救济手段。即，如果发生了合同双方都没有过失的突发事件/Supervening Frustrating Event，使得合同无法履行/Impossible of Performance，或者继续执行合同变得毫无意义，或者履约变成违法（比如合同双方的国家突然变成交战国，继续履约成为资敌），一方或双方可以提出合同受阻而解除合同，全身而退。

但是，英国法律界认为适用 Frustration of Contract 的场合非常有限。如果发生了阻碍合同执行的事件，该事件并没有严重到“杀死”合同，仅会给合同的执行增加成本/Increase of Cost 或带来困难 Hardship，或者多花费时间，合同受阻就不能成立，对于一方来说哪怕吃亏和赔本也要继续履约。



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



英国法对合同受阻的定义是，“Frustration occurs whenever the law recognize that, without default of either party, a contractual obligation has become incapable of being performed because the circumstances in which performance is called for would render it a thing radically not this that parties promised to do. It is not hardship or inconvenience or material loss itself which calls the principle of frustration into play. There must be as well such a change in the significance of the obligation that the thing undertaken would, if performed, be a different thing from that contracted for.” 大意是法律认可的合同受阻仅会发生在合同当事人都没有过错，突发了签订合同时双方都未曾预料到的外来事件使得履约变得不可能。成本的增加或不方便的出现或困难的产生都不构成合同受阻。这个影响合同的外来事件必须属于非常狭窄与局限的，并破坏了当时订约双方的共同目的 Common Purpose 的。

在 The “Silveroak”(1958)1 Lloyd’s Rep 290 一案中，期租租约长达 30 个月，起租 17 个月后，船舶被船旗国英国政府征用。估计需要征用 4 个月。当时市场下滑，租用同样一条船不再需要原合同约定的较高租金了。租家趁机提出合同受阻单方解除了租约。船东诉诸法庭，英国法院判决船舶被征用后仍有 10 个月可用于期租，期租合同并没有受到严重影响，合同受阻不成立。租家败诉，需要赔偿船东损失。

在 The “Captain George K” (1970)2 Lloyd’s Rep 21 一案中，船东出租船舶履行一个程租航次，原计划是通过苏伊士运河去亚洲某港卸货。但是合同签订后中东地区突然爆发了战事，苏伊士运河被封闭。船东单方解除合同，认为发生了合同受阻事件。该纠纷打到法院，英国高院判定船东败诉，理由是合同并未受阻，船东可以多花成本，多花时间去绕道好望角完成航次，交付货物。

回到出口国突发变故的形势下，租家法律地位如何？。如果船舶处于期租，租家还要继续支付租金履行合同。如果船舶处于程租，英国的《Law Reform (Frustration Contract) Act》的 Section 2(5)明确规定了合同受阻理论不适用于船舶的程租合同。这意味着船东可以在程租合同中自由约定运费的赚取和支付方式。也就是说，程租中的租家不会受到 Frustration of Contract 这项英国衡平法下救济的保护的。所以人们经常会在程租合同中看一个“视为”条款 Deeming Clause，该条款约定货物上船后运费视为已经被船东挣到 (Freight is deemed having



been earned on shipment), 即使之后船, 货俱损, 运输落空, 运费也要全额支付。



租船人最难受的是航次期租/TCT合同。笔者公司代表船东(客户)处理过一桩TCT租约下船舶到达了装货港,但出口国突然颁布预订的货物禁运纠纷。该TCT合同涉及到的那个航次估计使用时间为50天,但是并没有在合同中明确约定这个天数。出口国的禁令也没有说明时间的长短。但根据该国的禁运先例估计不会是永久性的。也就是说度过了禁运期后合同还是可以得到执行的。如果是这样,租家损失巨大,不敢解约,需要在彷徨的,没有底的等待期里一直支付租金。该案的租家不甘租金损失,遂通知船东解除租约。我司代表船东索赔,索赔金额是假设租约得到执行,船东能够争取的毛租金减去后来临时找到的替代航次挣到的低费率租金之差额。

这也符合英国普通法的赔偿计算大原则。普通法对于违约索赔的大框架是著名的,实用的,也非常合理的“复原原则”/Restitution Theory。就是,当一方因为另一方违约而受损后,如果能以金钱弥补,违约方就应该付出金钱,赔偿尺度要达到就像违约没有发生,原合同被顺利履行了一样。” The rule of common law is that a party sustains a loss by reason of a breach of contract, he is so far as the money can do it, to be placed in the situation as if the contract has been performed”。当然,无辜方有义务尽量采取减损 Mitigation 措施。上述案例中船东去找到替代航次就是合理的减损行为。

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



在上述案例中，租家的抗辩是该航次发生了 Frustration Event。租家可以解约也不承担赔偿责任。我方的主张是，合同受阻不成立。出口国的禁令是暂时的，就像港口罢工，会有结束那天的（有英国案例证明英国法下罢工不属于合同受阻事件，也不属于不可抗力）。但租家律师抗辩说这是一个短期 TCT 租约，虽然后来事实证明该航次出口国的禁令 30 天就解除了，但是该 TCT 租约计划也就是 50 天，该轮从原位置驶往装货港已经使用了 15 天。这禁令造成的 30 天加上前面的 15 天足够“杀死”了该 TCT 合同，因此 Frustration 成立。后来船东聘请了英国律师，英国律师认为如果租家如果不解除合同，顶多导致多支付 30 天（禁运期间）的租金。这属于增加了成本，而根据《Law Reform (Frustration Contract) Act》，引起一方履约成本增加的 Event 不可以构成合同受阻。至今船东与租船人的论战仍在进行中。但是根据另一家独立的案外英国律师分析租家凶多吉少，合同受阻难以成立。

另外，租约中应该将计划承运的货物名称固定下来，如果模棱两可，则不利于租家，在 *Herne Bay Steamboat Co v. Hutton* (1930) 2 KB 683 一案中，租用一条游艇的租家在合同中写了是为两个目的。一是观看英皇检阅舰队，二是使用游艇在军舰旁边游览观光。由于英皇突然生病，显然第一个目的落空了。租家主张合同受阻而取消了合同。船东告上法庭，英国上诉法院判决租家败诉，因为即使没有机会利用游艇观看英皇检阅舰队了，游艇仍可以用于第二个目的去海上观光那些军舰。

审理该案的 Vaughan Williams 大法官评论道，Mr. Hutton, in hiring this vessel, had two objects in view. First is to take people to see naval review, and secondly to take them round the fleet. Those, no doubt, were the purpose of Mr. Hutton, but does not seem to me that because, as it is said, those purposes become impossible, it would be a very legitimate inference that the happening of the naval view was contemplated by both parties as the bases and foundation of this contract, so as to bring the case within the doctrine of *Taylor v. Caldwell*.

上述案例说明被损毁的合同共同目的必须十分狭窄与局限，如果合同有多个目的，仅仅一部分目的被毁并不足够导致合同受阻。





在货运租船实践中，间或会遇到出口国发布命令禁止出口租约约定的货物。我司处理过一桩情节十分类似上述英国案例的纠纷。货物为镍矿。租家在租约中约定 10,000 MT Nickel (镍矿), or Other Cargo。后来该出口国突然发布了镍矿禁运令。租家认为合同受阻或发生了不可抗力而撤销了租约。在后来的仲裁中仲裁员引用英国法证明租家的主张不成立。因为在租约中疏忽的租家还约定了“Other Cargo”。仲裁员认为租家仍有义务安排船舶装载其他货物。租家不能以合同受阻为由解除合同。

租家如何避免这种风险？可行的办法是利用英国法的“合同自由”原则 Freedom of Contract, 在租约中引入大陆法的“不可抗力”概念。设定一个“不可抗力”/Force Majeure 条款。。需要注意的是，不可以简单地约定发生了不可抗力双方就免责。英国法对于免责条款的说明程度的要求是很高的。英国法下，希望免责的一方一定要把免责事项一一清楚列明，不可以笼统地概括。如果没有说明具体啥是不可抗力，该免责条款无效。所以租家需要在“不可抗力”条款中列明出口国颁发禁运令事件为不可抗力。

还有一种情况可能会帮助租家。在知道将来要将船舶派遣到政策不稳定的出口国港口时，租家应该在租约中约定 TCT 租船的船期。如果船舶驶往装货港加上出口国的禁运期会接近或超过 TCT 租期，等于是突发的外来事件/Event 损毁了 TCT 租约的共同目的 /Destroy The Common Purpose of TCT Contract, 这种情景很有可能满足了《Law Reform (Frustration Contract) Act》的要求而使得租家解除租约并全身而退。



总之，商场如战场，战局会因为外来突发事件发生变化。当事人要有风险意识，或者在合同中预先分配好对风险的承担 To Apportion The Risks，或者准备好免责，限责预案去避免和减少损失。

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。

