

诺亚之风

2022/4/14 刊

目录

实务案例对船舶适航性要求的新发展.....	4
浅谈船东 FD&D 项下的 cover 的项目和 recovery 的分配问题.....	7
“坐浅”和“搁浅”的区别.....	10



实务案例对船舶适航性要求的新发展

原创：宋石磊

在普通法下，船舶适航是合约中承运人的默示责任，也是绝对责任。由于契约自由，承运人通过在合约中加入对其有利的免责条款来不同程度地免除责任。为了避免承运人滥用契约自由，无限扩大免责范围，各国政府及国际组织在其制定的法律和公约中对承运人的最低责任要求作出了强制性规定。其中最具代表性的《海牙规则》（《1924年统一提单若干法律规定的国际公约》）第三条第1款规定：承运人须在开航前和开航时谨慎处理，使船舶适航。

以前，在发生海损事故时，船方往往寄希望以船员疏忽来企图免除承运人责任。然而，我们注意到近期的司法和保险实务案例对船舶适航性标准提出了更高的要求，值得船东朋友注意。



案例 1:

2011年5月17日，一艘6000标箱集装箱船“CMA CGM LIBRA”轮在离开中国厦门港时搁浅。该轮的航行计划没有记录下航海通告的一个警告，即海图上显示的航道外的深度不可靠。船长以为实际水深比海图显示更深，当他在将船驶出航道时，发生了搁浅。船东要求货物利益方分摊共同海损。

该案经过英国高等法院海事法庭、上诉法院和最高法院三级法院审理。一审法院认为由于未能记录航海通告所要求的警告，说明航行计划和海图是有缺陷的，这些缺陷使船舶在开航时即不适航。因此，船东的索赔要求被驳回。二审法院判定，航行或管理方面的错误如果发生在航程开始之前，就会使船舶不适航。船东作为承运人对货物承担责任，船长和船员在为船舶准备航行时（即使是航行开始前或开始时的航行行为）的所有行为都是作为承运人而不是作为航

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



行者进行的。因此，船东要对所有这些行为负责，而船员未能尽最大努力使船舶适航而造成的损失则应由船东负责。再审中，英国最高院的五位勋爵一致认为有缺陷的航次计划构成船舶不适航，且适航是不可推诿之义务，承运人不可以船员行事为由规避其对适航义务应尽的谨慎处理之责。

案例 2:

2020 年 11 月某轮靠泊一日本港口时突遇异常大风，由于船舶空载受风面积较大，该轮被快速吹离泊位。船长在慌乱中错误操作侧推器加剧船舶偏移速度，导致船舶在附近浅滩搁浅并触碰周遭的渔船和养殖设施，造成不小的损失。

经过调查，保险人以船长能力不足、船舶安全管理体系及航行计划缺失坏天气防范预案等为理由认为船舶不适航而作出拒赔决定。经过我司努力，保险人对该案通融赔付。但由此我们可以看到，保险人对适航性的认定也已上升到了船舶安全管理层面，而不再局限于船舶建造符合规范；船舶结构设备、各方面能抵挡航程中的正常风险；船舶配备足够的合格船员；船舶装备、供应充分和船舶适货等。



案例 3:

2021 年 12 月某轮在马来西亚 Lumut 港装载黏土矿前往台湾。由于近年来发生多起海运黏土矿液化的事故，船东出于谨慎安排协会认可的检验师进行监装检验。然而不幸的事情还是发生了，该轮在航行途中发生货物液化并在越南海域倾覆。事后，保险人认为货方提供的货物水分证书和适运极限证书过期等违反了 IMSBC 规则的规定，初步作出了拒赔决定。船舶的这些文件上的缺失和瑕疵在开航前就存在，要抗辩成功保险人对船舶不适航的指责会相当艰巨。

从以上案例中，我们可以看出司法实践对船舶管理水平提出了越来越高的要求，保险人（包括 IG 协会）对保险责任——即船舶适航性的认定也不断在收紧，已不再是像以往那样模糊处理。所以船东唯一的出路就是实实在在地管理好船舶，有效运行安全管理体系。上述案例 1 据报道导致 LOF 合同海上救助，救助费

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>



为 950 万美元。如果船壳险保险人因为船舶不适航不再提供保险保障（船舶不适航为除外责任，包括共损事故），货方以船舶不适航拒绝分摊共损费用，保赔险保险人因为船舶不适航不予保障其他船东责任，对船东来说将是一场巨大灾难。

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>



浅谈船东 FD&D 项下的 cover 的项目和 recovery 的分配问题

原创：李国靖

当前航运市场租金运价持续处于高位，租约、运费纠纷也是屡见不鲜。很多船东朋友为了更有保障，纷纷购买了抗辩险（FD&D）。但是很多朋友对于这个险种项下 cover 的内容和理赔的方向不是很明确。当发生一个保险案件时，很多时候都会涉及到多方利益，FD&D 对于案件里面的纠纷项目并不是全部承保的。下面我们举个例子简单了解一下：

当某船舶在期租合同中因为租家加装燃油品质问题导致主机损坏，给船东带来了巨大的经济损失。这些损失可主要分为以下两项：

1. 修复主机消除影响所发生的费用
2. 租金损失，专家费用和由此产生的租约纠纷等相关费用，

第 1 项修复主机消除影响所发生的费用。我们都知道，机损是典型的属于船舶保险（H&M）承保的范畴，所以此项一般由 H&M 保险人予以赔偿，至于 H&M 保险人赔偿完被保险人之后，会不会向租家追偿，那就不得而知了，如 H&M 保险人行使追偿权利，则会发生法律费用。但 FD&D 对 H&M 保险人代位求偿的法律费用不予承保。



第 2 项租金损失，专家费用和由此产生的租约纠纷等相关费用。此项费用索赔是 FD&D 承保的重点。和其他保险所不同的是，FD&D 承保的是抗辩索赔方产生的法律和专家费用。这里需要特别注意，对于部分朋友所认为的租金损失可以在 FD&D 项下找保险人申请赔偿，那是不行的。

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>

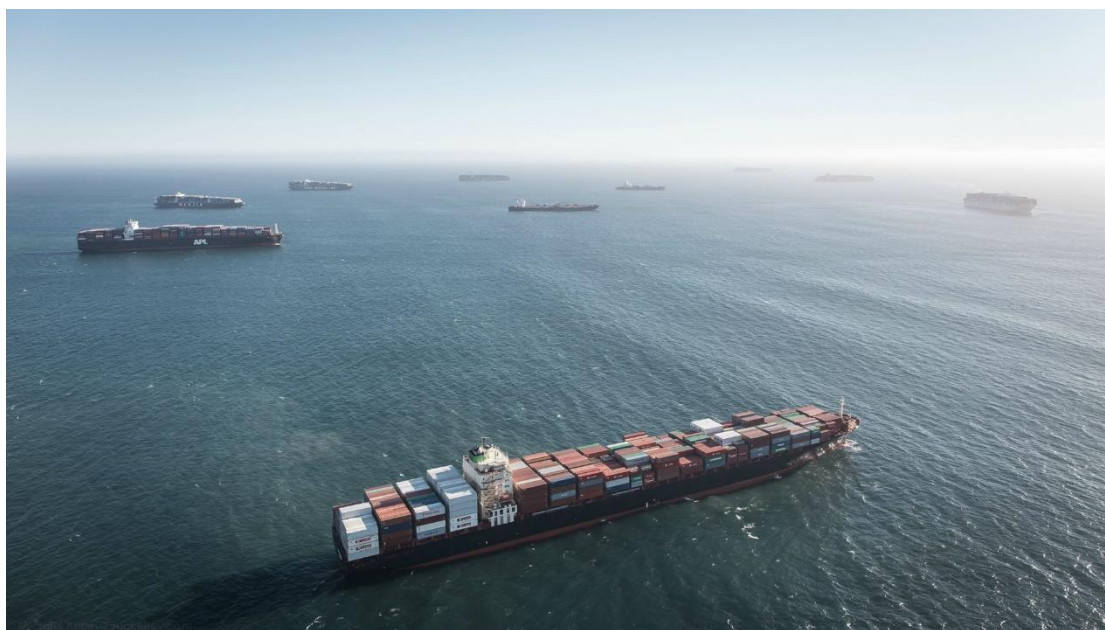


当然有些时候，为了向租家索赔方便，H&M 保险人会和 FD&D 保险人商议就所有索赔项目一起向租家索赔，当然 H&M 保险人亦需要分摊律师费用，专家费用等成本费用。

说完了承保项目问题，接下来说一说索赔成功后的 recovery 的分配问题。目前市场上存在两种说法：

1. 是索赔成功后的 recovery 应当在扣除律师费，专家费等 FD&D 的支出成本后，然后剩余部分返还被保险人。
2. 是索赔成功后的 recovery 应当按照各自索赔项目所占总索赔金额的比例分配 recovery。

当然我们在对比了 Swedish、Skuld 等多家 IG 协会的条款，并结合了一些类似案件的实际理赔情况后发现：第 2 种说法更容易被各方所接受。理由是启动 FD&D 索赔租家并不仅仅只是索赔船东与租家的纠纷，同时还可以是对 FD&D 本身支出的成本，如法律费用、专家费用的索赔，这样的话，FD&D 按照比例分配 recovery 也就很好理解了。



以上是笔者对于 FD&D 的一些个人理解，如有不到之处还请广大朋友斧正。有兴趣的朋友可随时加入我们一起探讨。

最后要提醒船东，租家和经营人的是，由于瘟疫，战争和制裁已经对航运带来严重影响，这些之前作为非主流承保风险的 Events 如今已经成为产生合同纠纷的主要事由。这类争议涉及到深层的法律 Issue。如果单靠船



东，租家和经营人自己去理解和解决是非常困难的。因此当事人购买 FD&D 保险越来越有必要。

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



“坐浅”和“搁浅”的区别

原创：孙天鹏

2022年3月3日，某轮在欧洲的某个港口泊位上装货期间，突然发现船舶左倾的严重，经船员检查发现船舶触底了。经过核对，原来是靠泊前当地代理所提供的港口泊位水深比实际水深要大，致使船上货物还未装完，就已没有富余水深。而后，船员对船舶下面的地质情况进行勘察，万幸的是泥沙地质，船舱内也未发现有进水，外部船壳也未发现有破损。等待下个高潮时，船舶通过自浮成功脱险。那么问题来了，如果船舶下面不是泥沙而是岩石，船舶也因为此次触底发生了损坏，那保险公司该不该赔呢？



首先，我们来看看船舶保险关于这方面的解释，船舶搁浅和触礁是属于保险责任范围内，搁浅系指被保险船舶由于保险承保范围内的某种风险所致，偏离航道搁置在浅滩上不能继续航行的一种风险，而由于潮水的涨落所引起航道、港口的水深不够，造成的船舶坐浅是不在此保险范围之内的。很明显，上述案例中的船舶触底应属于坐浅而非保险责任里面的搁浅。那“坐浅”和“搁浅”的区别又在哪里呢？

搁浅是指，船舶在航行或锚泊中遭受意外造成船舶底部与海底、河床或浅滩紧密接触，使之无法航行，处于静止或者摇摆状态，并造成船体损坏或停航十二小时以上。搁浅之前，船舶处于对地运动状态，如航行。搁浅的原因是，船舶遭受意外，如船员驾驶

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



疏忽，大风，水底变迁等，事故发生的原因具有不可预见性。搁浅由于存在相对运动，对船壳的损坏较大。

坐浅是指，船舶在有潮汐的港口停泊时，低潮接触海底，而高潮又浮起，事先可预料，不属于意外事故，关键在于是人为。坐浅之前，船舶是处于停泊状态。坐浅的原因是潮汐的变化或装载不当，如超载，因此坐浅的原因具有可预见性。坐浅由于几乎不存在相对运动，对船壳的损坏相对较小。



坐浅事故发生后，船员应迅速查明船舶状况及船舶下面地质情况。如果能够利用潮水自行起浮，应在下个高潮来临时离开当前泊位迁移至水深较大的泊位。如果不能，应立即联系当地救援单位申请救助。上述案例中，事故是因为代理在船舶靠泊前报给的水深过大导致的，港口及泊位的指定通常都是租家指定，由此所产生的所有费用及船舶损失，船东可直接向租家进行索赔。

通过以上分析，我们就清楚了搁浅和坐浅与保险的关系。也就是说，通常的船舶保单承保船舶搁浅带来的损失，但是不承保坐浅造成的船舶损害。

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

[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，请读者仅作参考。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。

