

# 诺亚之风

2022/5/18 刊

## 目录

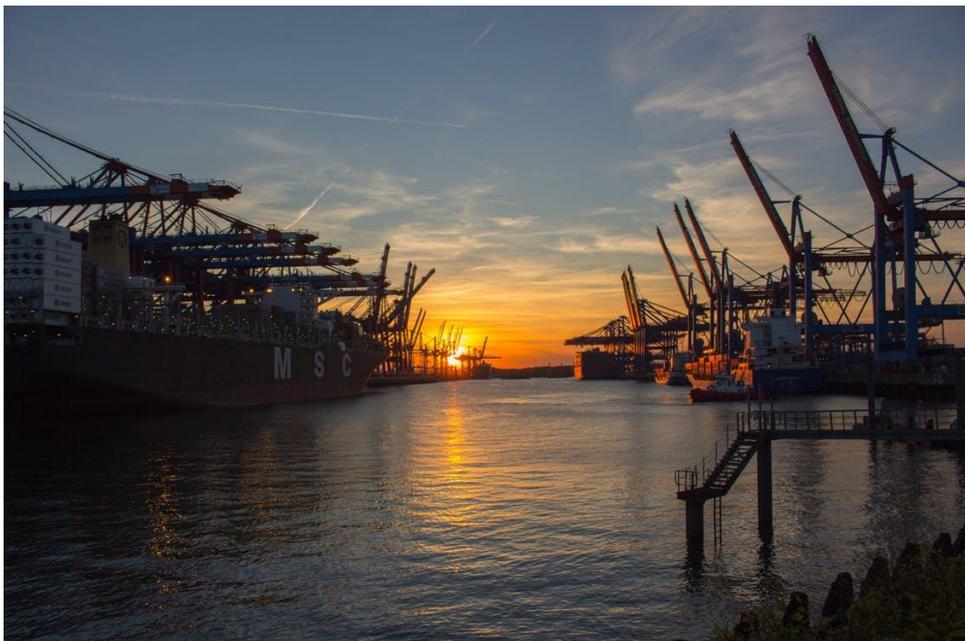
再次提醒 - 注意船舶保险涉及的被保险人义务.....	6
船东应该关注的有关海上救助问题.....	11
浅析运输钢材货牵扯的几个提单和租约问题.....	20



## 再次提醒 – 注意船舶保险涉及的被保险人义务

原创：李 川

保险船舶发生事故或遭受损失后，该事故有关的损失是否能够从船舶财产险或责任险等保险中得到赔付补偿，通常都是船东朋友的关注要点之一。在此类保险理赔处理的实务中，我们时而会遇到保险人对一些案件的赔偿责任提出异议或拒赔的情况，其中一类常见情况为事故原因不属于保险承保的列明风险，另一类比例同样较大的情况则涉及被保险人因故意或过失而未履行相关被保险人义务。本文将主要结合中国人民财产保险股份有限公司船舶保险条款（2009版）（如下简称“船舶保险条款”）中的部分条款内容，着重提醒各位船东朋友在船舶事故处理过程中特别关注法律及保险条款中要求被保险人履行的相关义务，从主观上尽量避免因未履行被保险人义务而导致保单利益受损。（船舶作为保险标的的险种有多种类型，篇幅所限，本文仅探讨上述船舶保险条款中的条款内容。）



### 一、事故发生后的及时通知及提交证明资料。

船舶保险条款规定，

（一）被保险人一经获悉保险船舶发生事故或遭受损失，应在 48 小时内通知保险人，如船在国外，还应立即通知距离最近的保险代理人，并采取一切合理措施避免或减少本保险承保的损失。

（二）被保险人向保险人请求赔偿时，应及时提交保险单正本、港监签证、航海（行）日志，轮机日志、海事报告、船舶法定检验证书、船舶入籍证书、船舶营运证书、船员证书（副

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



本)、运输合同载货记录、事故责任调解书、裁决书、损失清单以及其他被保险人所能提供的与确认保险事故的性质、原因、损失程度等有关的证明和资料。

被保险人未履行前款约定的单证提供义务，导致保险人无法核实损失情况的，保险人对无法核实的部分不承担赔偿责任。

(三) 被保险人或保险人为了避免或减少本保险承保的损失而采取措施，不应视为对委付的放弃或接受、或对双方任何其他权利的损害。

有如下几个案例涉及此方面内容，

-A 轮在航程中发生主机齿轮箱故障事故，因船载粮食货物，船东担心货物延迟交付可能发生货损，决定暂不绕航抢修而指示船上设法强行按原计划继续航行，在目的港卸货完成后再安排修理。最终卸货后船舶安排了修理，对于船东是否采取了合理措施避免或减少保险承保的损失及修理项目中是否涉及扩大损失，船壳险保险人在理赔定损过程中提出了较大异议。

-B 轮在某次坞修中，发现水线下船体有一定面积的受损变形，随即向船壳险保险人报案并主张该受损是数月前的一次的擦碰码头事故导致。本案中具体情况涉及事故发生后在 48 小时内未及时通知保险人，保险人失去了在事故后第一时间派人前往码头进行现场查勘以核查事故性质、原因、损失程度的机会，且船东无法提供实际证据证明擦碰码头事故的真实性、船东是否采取过减损措施及船体受损情况下船舶继续运营是否造成扩大损失，等等，造成本案船壳险理赔定损过程中各方意见不同产生极大争议。



-C 轮在航程中发生船舶碰撞事故，船上初步发现该碰撞事故造成了本船螺旋桨损伤并按此报案给了船壳险保险人。随后船东安排了坞修，保险人指派公估师

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

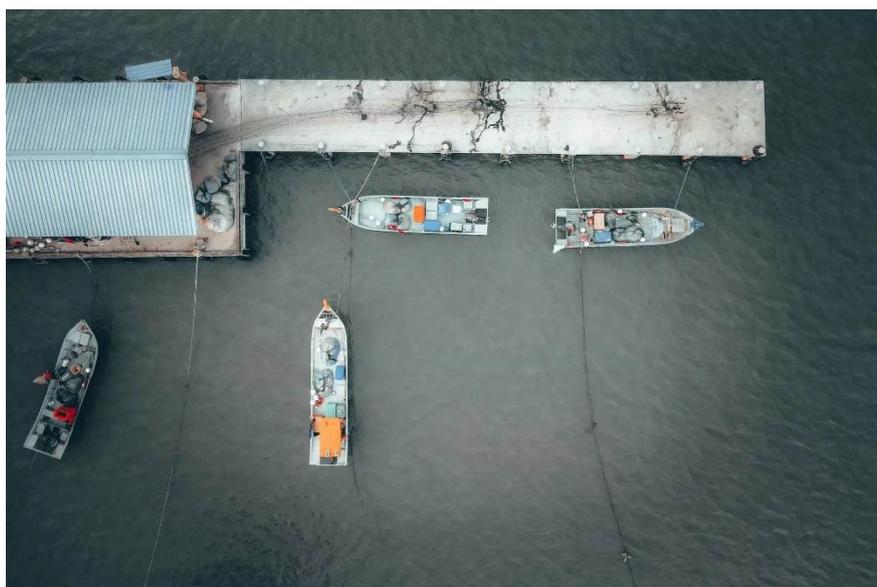
网址: <http://www.tnzconsult.com>

3



前往坞修现场监督检查了螺旋桨的修理过程，公估师对螺旋桨修理费用也进行了定损评估并出具报告。坞修完成后，船东向保险人提出了该碰撞案有关本船受损的索赔，但索赔项目不仅涉及本船螺旋桨损伤修理费用，还涉及本船尾轴部位损伤修理费用。保险人对此不解，船东则主张该碰撞事故造成了本船螺旋桨及尾轴部位两项损伤，螺旋桨损伤已经提前通知了保险人，尾轴损伤是在坞修螺旋桨时才发现的，因为修理计划时间紧急等因素影响，船东在尾轴损伤修理完成后向保险人提出索赔时，才第一次通知保险人本案还涉及尾轴损伤。因修理已完成，公估师已不可能再实际查看到尾轴修理过程。在本案的后续理赔处理中，保险人对本案螺旋桨损伤的定损赔付非常正常顺畅，但对尾轴损伤的定责定损提出了极大异议，因船东的做法导致保险人及公估师失去了现场查勘以核查尾轴损伤性质、原因、损失程度的机会，且船东后续并不能提供有力证据证明尾轴部位损伤是因该碰撞事故导致。本案因船东未将在修理过程中发现的尾轴损伤及时报至保险人，导致尾轴损伤的性质及费用认定上各方产生了极大争议，各方后续均耗费了巨大的额外的时间精力进行反复复杂论证，最终保险赔付金额也不可避免的受到了严重影响。

我国海商法第 236 条规定“一旦保险事故发生，被保险人应当立即通知保险人，并采取必要的合理措施，防止或者减少损失。被保险人收到保险人发出的有关采取防止或者减少损失的合理措施的特别通知的，应当按照保险人通知的要求处理。对于被保险人违反前款规定所造成的扩大的损失，保险人不负赔偿责任。”。结合实际案例看，如果被保险人未履行该方面的被保险人义务，将导致保险人失去在第一时间进行现场查勘以核查事故性质、原因、损失程度的机会，导致保险人无法第一时间通知或要求被保险人采取某些防止或者减少损失的合理措施，包括救助或施救方面的建议或要求。在这种情况下，如果被保险人无法提供确认保险事故的性质、原因、损失程度等有关的证明和资料，无法举证事故原因属于保险承保的列明风险，或可能因考虑其他运营因素而造成有争议的扩大损失或损伤保险合同双方当事人的权益，将严重影响到船壳险理赔的定责定损及赔付，甚至导致拒赔。



## 二、涉及保险合同双方当事人以外其他方的事宜。

船舶保险条款规定，

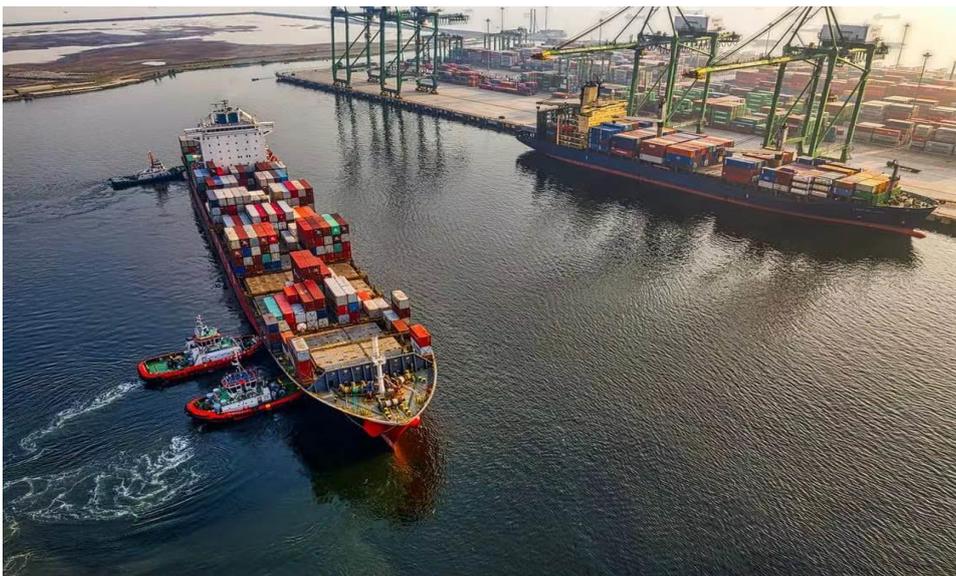
（四）被保险人与有关方面确定保险船舶应负的责任和费用时，应事先征得本公司的同意。

（五）保险船舶发生保险责任范围内的损失应由第三者负责赔偿的，被保险人应向第三者索赔。如果第三者不予支付，被保险人应采取必要措施保护诉讼时效；保险人根据被保险人提出的书面赔偿请求，按照保险合同予以赔偿，同时被保险人必须依法将向第三者追偿的权利转让给保险人，并协助保险人向第三者追偿。未经保险人同意放弃向第三人要求赔偿的权利，或者由于被保险人的过失造成保险人代位求偿权益受到损害，保险人可相应扣减赔款。

有如下几个具体案例涉及此方面内容，

-D 轮在国内港口发生碰撞渔船事故后靠泊，在渔船方威胁要向法院申请扣船令的情况下，船东因担心扣船影响船舶运营，相对简单的按己方碰撞责任全责与对方船达成快速和解进行赔款，随后按碰撞责任向船壳险保险人索赔。但在后续理赔定损过程中船东提供的证据材料并不能充分证明己方船在碰撞中全责，也无法提供海事局作出的水上交通事故责任认定书，且在达成和解前未征得保险人的同意，最终赔付受到严重影响。

-E 轮在装运大件货物时，货物脱钩砸在货舱中，造成舱壁舱底受损。随后查明事故原因涉及操作装货设备的码头装卸公司人员过失。船东在要求船壳险保险人按承保的列明风险进行赔付的同时，注意了将向码头装卸公司追偿的权力转让给保险人，避免保险人的代位求偿权益受到损害，并在后续持续配合保险人向装卸公司追偿。



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



结合实际案例看，保险船舶发生侵权行为或被侵权的情况下，对外应付赔偿责任或向第三方追偿，都与保险人的利益息息相关，此类案件的处理中保险人必须要知情和参与意见，船东在做出决定前必须要征得保险人的同意，否则将影响到赔付甚至导致被拒赔。

综上，本文意在再次提醒各位船东朋友注意在船舶事故处理过程中关注法律及保险条款中要求被保险人履行的相关义务，及时通知保险人沟通情况，维护保险合同双方当事人的权益，避免因未履行被保险人义务而导致保单利益受损。

上述观点仅在学术研究中供各方参考。如有具体案件，需咨询业内专业人士意见。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



## 船东应该关注的有关海上救助问题

原创：刘卫东

海上救助船舶和货物经常发生。随着海上专业救助公司的产生，不收取报酬的纯自愿帮救已经不再介入海上救助。救助已经成了一种合同行为。当事人往往会以签署 LOF，或雇佣救助合同，或纯拖带合同实施救助。

在选择和签署救助合同时，由于救助属于船壳保险单承保的风险，船东（包括船壳保险人）才是最重要的当事人，他们有权利结合海难的各种因素选择合适的救助付酬方式。虽然船方也应该同时关注到其他权益方的意见，但总的局面是要求船方自主。



首先，根据英国法，船，货遭遇共同危险需要船方采取措施以解除和减轻危害时，船东被认为是货方的紧急代理人/Agent of Necessity。法律对船东在急迫情势下做出的避险选择给与宽容和理解。法律不支持货方事后指责船方在选择救助合同时措施不当。

海上危险还会涉及到保赔协会的利益，即保赔险下的责任。这种保赔险责任有时候会非常重大。比如，当情势需要或救助人坚持选择 LOF 时，救助人会提供一份并入了 SCOPIC 条款的合同。根据 SCOPIC 条款，当事船舶的保赔协会需要立即向救助人提供一个 300 万美元的担保，以备支付救助人为避免和减少环境损害的“Special Compensation”。除此之外，救助船，货的过程中还会涉及到许多其他的保赔责任需要保赔协会的帮助。但

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



是尽管如此，当事船舶的船东仍旧是救助案件的主角，需要担起选择和决定的责任。

海上救助属于共同海损下的一个项目。救助还有可能涉及到租船人/二船东的分摊责任，比如船上的燃油，集装箱，到付运费等。那么，选择救助合同时需不需要听从租家的指示呢？答案是不必。船方只要在客观条件允许下尽到 Due Diligence 就可以了。相反，如果共损由租家责任招致（比如不安全港口，危险货物，燃油质量问题，租家的错误航行指示），船东在实施和配合救助时还需要注意收集租家责任证据，以备将来由代位求偿的船壳保险人追偿租家。

当救助归于共同海损项目时，救助费用还涉及到运费方的分摊。其原理是，有些货物的贸易价格条件是 FOB。这意味着货物的买方负责租船并支付运费。这种价格条件下的货物提单会在正面打印了“运费到付”，而不是运费预付。但是结合到英国法就会带来一个问题。英国法主张任何性质的服务费用不可以在服务完成之前收取，而是在服务完成之后才能收取，海上运输服务也是一样。如此，如果发生共损，救助使得航次（运输服务）完成，有权收取“到付运费”的承运人当然是海上救助的受益人，则应该就该票运费与总获救财产（船舶，货物，燃油等）之比去分担一部分救助费。

再回到对救助方式的选择。首选要清楚就船东与救助公司之间，这是一个双向选择，而不是纯由船东单方选定。如果选择了 LOF 救助合同，好处是船东没有了立即支付救助报酬的资金压力，风险是救助报酬金额船东完全控制不住，而是由救助人根据救助中的风险因素去提出和确定。当然，如果救助人与被救助方对救助报酬有不可调和的异议，会提交给劳合社救助报酬仲裁委去裁定解决。



反之，如果选择了雇佣救助，救助报酬是以日费率的形式在合同中确定下来，剩下的就是计算救助使用的天数了。雇佣救助对船东的好处是该笔报酬比较容易预测，风险是船东需要有足够的流动资金去支付每期救助报酬账单，会有资金上的压力。当然也不排除救助开始时的预测使用时间与救助完成实际使用的天数有重大差距。但是，救助是一个非常专业的问题，船东，货方，甚至理算人都难以从专业技术角度去质疑救助人的投入和报酬是否合理。

最近有一家代表海上专业救助协会的调查机构经过市场广泛问卷和调查，认为最近十年以来当海上船舶，货物遭遇共同危险需要救助时，与救助入签署 LOF 的案件呈明显减少，而雇佣救助合同的采用成为主流。

另外，总结许多发生的案例，可以看到许多海上救助不单单局限于救助财产，还会涉及到对避免海洋环境损害和减轻海洋环境损害做出了贡献，尤其当事故发生在某国领海时，当局和保赔协会都会考虑并安排好这方面的工作。救助过程中还会发现船舶和货物的单损/Particular Average。这样，救助费的分摊方就会要求从总的救助费中区分和剔除非共损性质的金额。应该被剔除的金额根据其性质不同的会归为属于保赔协会承担的保护海洋环境的“Special Compensation”，有的根据其性质应归于其他保赔险责任，有的可能会归属于船东应自负的项目金额，有的很可能属于货方自负的金额。

要从技术上解决这个问题，就需要船东事前筹谋。一般来说，共损发生时船东会根据运输合同立即确定合适的共损理算人。共损理算人会根据情势安排或者要求船东安排一个共损检验人。共损检验人的工作任务是核实共损和单损，避免两者混淆，并给理算人提供确定每个共损损失和牺牲的可靠依据。但是，当救助发生在远离岸基的海上并涉及到避免，减少海洋环境损害时，共损检验人很可能能力不能及。此时，船方应该与保赔协会和救助入磋商选定和指派一位 SCR 去救助现场提供专业技术服务。

SCR 全称为“Shipowners’ Casualty Representative”/船东海难代表。SCR 是中立的专业人士监督海上救助，运用自己的专业技术和经验去区分救助人的投入哪些应该属于可以进入共损的财产救助，哪些属于保护海洋环境并可以为此收费的投入。尤其当 LOF 合同或雇佣救助合同并入了 SCOPIC 条款时，SCR 的介入更是不可或缺。SCR 的聘用来自于 SCOPIC 条款的附件 B。SCR 非一般人员能够胜任，而是由 SCR 委员会指定。SCR 收费不菲，但是其费用按照合理的比例由船壳保险人和保赔协会分担。船壳保险人承担的金额可以进入共损。





考虑到海上救助的复杂性和专业性，参考到合同自由原则，笔者认为即使救助合同没有并入 SCOPIC 条款和其附件 B，船东也应该在救助开始时与两家保险人和救助人磋商聘请一位 SCR 参与和监督救助，商定 SCR 的工作内容。这样做至少可以把属于共损的项目圈定得更加明白和有参考价值，避免货方在分摊救助费时提出质疑。也会帮助认定财产保险和责任保险各自应该负责的其他项目。

还有一个问题需要船东考虑，就是在发生垫付救助费时（雇佣救助或拖带救助），不能排除救助完成后，船舶到达目的港之前会发生船舶全损的风险。根据 PICC 和英国保险人协会船舶定期保险条款，在上述情势下保险人仅承担船舶的全损风险，不负责全损前的救助费用支出。在这种情况下，需要船东购买“共同海损费用保险”/Average Disbursement Insurance，简称 ADI。ADI 在承保范围中规定，“This insurance is in respect of general average disbursement and salvage and salvage charges inclusive of costs”。

海上救助一旦发生，会产生许多专业技术上的 Issues，也随之产生许多海上保险上的 Issues。因此，诺亚保险经纪奉上本篇浅论，提示船东们尽可能注意和了解一些相关事项，有备无患。

*本文仅供读者参考，如需帮助请联系我们或咨询专业律师。*



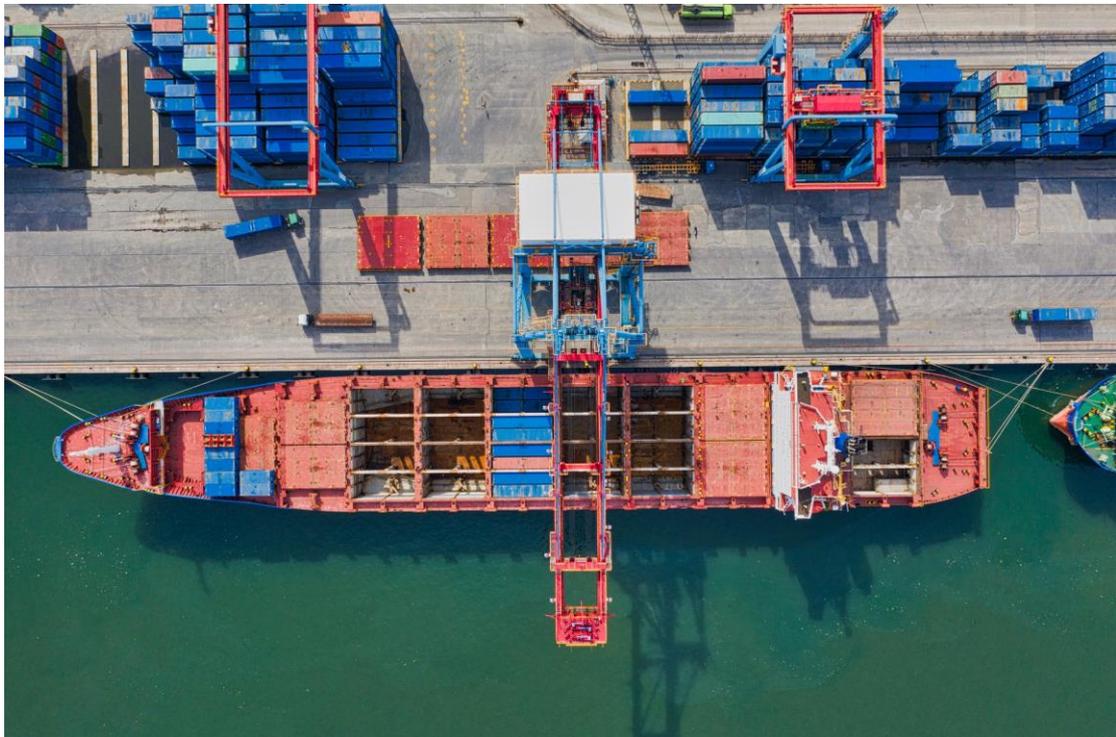
电话：0532-82971085  
邮箱：claim@tnzconsult.com  
info@tnzconsult.com  
marine@tnzconsult.com



## 浅析运输钢材货牵扯的几个提单和租约问题

原创：刘璐

钢铁号称工业的粮食，是人类使用最多的金属材料。没有钢铁就没有高楼大厦，没有枪炮车船。其关乎的不光是民生，对国防乃至未来的发展都意义非凡。我国作为钢材出口大国，来来往往的船只承担着运输钢材的重要职能。根据我司近期理赔记录，钢材货损案件增多，且在部分案件中承运人面临的索赔数额巨大。同时，由于前期工作没有履行到位，往往导致一个看似普通的货损案件招致复杂的法律问题或者纠纷。在此，应一些船东朋友的提议，小编从保险的角度浅析运输钢材货容易生疑并产生争议的几个问题，希望能为各位船东朋友提供一些解决问题的思路。



### 一、钢材装前检验需认真完成

由于钢材属于没有外包装的高价货物，也由于钢材在装船前的存储时段容易招致锈蚀和其他损坏，根据保赔协会的 Rules, 协会不应该承担承运前的货损责任，所以协会们就要求装运钢材货物前对货物及船舱的适货状况进行检验。当然，每批货物上船后，签发提单前都会由船方开立相应的大副收据作为收条，通常大副收据会记载收到的货物的数量，重量。有时候大副收据也会记载了货物的表面状况。海运规则要求船方在签发提单时，大副收据的内容和批注要转载到提单上，发货人将大副收据退还给船方。

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



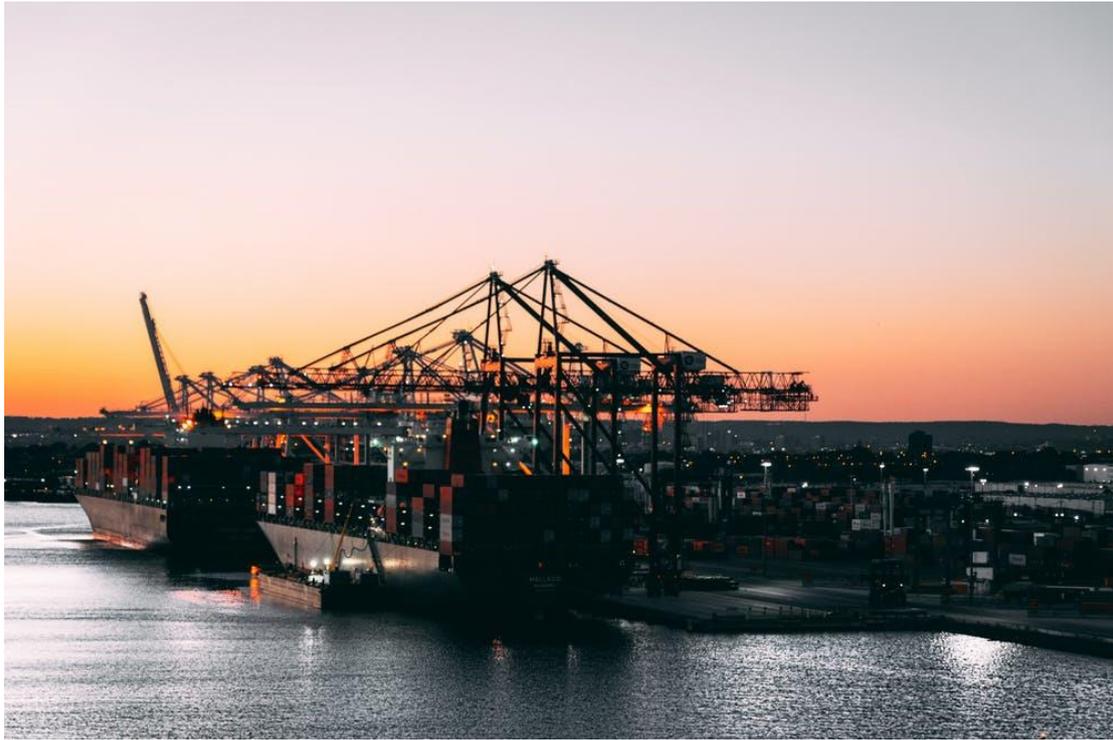
签发清洁提单对发货人来讲，构成承运人在装货港收到完好货物这个事实的初步证据。但对于收货人来讲，被法律认为是结论性证据。提单的一个重要功能就是货物收据。而收据不一定非要是“清洁收据”。如果收到了不清洁货物但签发了清洁收据，承运人不可以抗辩说有一部分该货物在上船前就有瑕疵，因此收货人就装船前的货物问题不能向承运人索赔。如果这种抗辩成立，象征着货权的提单的信用度就会大打折扣，国际贸易秩序会丧失纲纪。但是毕竟在装货港会遇到有问题的装船货物，收取问题货物的承运人应该受到法律的保护。于是就由海上运输法律（海牙维斯比规则，各国海商法，海上货物运输法）制定条款允许承运人依照货物的表面情况在提单上做出如实的描述（做出批注）。钢材不像其他品种的大宗商品，只能在装船完毕后才能看到货物表面状况，而是在接收每批钢材时就可以看到其大体状况。尽管如此，仍然会产生对货物是否良好的争议。从专业角度出发，也是为了公道，聘请一家专业的第三方检验公司去实施钢材的装船前检验就成了承运人，租船人，保赔协会，甚至货物的买方的合理要求。按照保赔协会的保险条款，承运人被要求将钢材的装船前检验报告发现和记载的货物瑕疵批注到提单上，以区分出非承运人责任。

由于钢材货的特殊性，很难要求钢材货毫无瑕疵，倘若收货人收取货物后，以装船前就存在的问题向船东提出索赔，若没有装前检验报告做支持恐怕很难抗辩，即便船东签发了不清洁提单，往往也无法同检验报告那样可以详细列举货物存在的瑕疵。

另外，钢材装前检验也是保险人对船舶货舱适货程度的一种检查。海上运输钢材货，最基本的要求舱盖水密，货舱洁净，积载、绑扎得当。任何环节的缺失都可能导致货损。小编曾遇到一起案件，船东虽按照要求安排了装前检验，但是保险人审核报告时提出，该船舱盖处胶条老化磨损严重，并不适合运输钢材货，认为不适货，导致后续 cover 受影响，还要求该船重新整改并进行状况检验。

因此，装前检验并非流于形式，并非做了就行，需及时与检验师沟通，发现问题后，需及时防范、整改，消除不适货的问题。





## 二、提单、大副收据与装前检验报告

如前所述，理赔保险人要求对钢材货进行装前检验，相应的提单与大副收据需严格按照检验师对货物的检验情况进行批注，例如在理赔险保单中可能会约定：All applicable bills of lading to be issued and claused in strict accordance with the mate's receipts which are to accurately reflect the attending surveyor's findings.

然而，在实际营运中，因为商业考量，船东不得被迫签发清洁提单，以求顺利完成航次。这样做所带来的风险可能会失去理赔的 cover。根据保单规定，被保险人需如实签发提单，例如某理赔协会 rules 中规定：unless the Member's Committee in its sole discretion shall otherwise determine, there shall be no recovery in respect of :

any bill of lading, waybill or other document containing or evidencing the contract of carriage issued with an incorrect date or, with the knowledge of the Assured or the master of the entered ship, with an incorrect description of the cargo or its quantity or its condition or a misstatement of the port of loading or the port of discharge.

提单、大副收据以及装前检验报告是发生钢材货损案件后，保险人第一时间要求提供的文件。应严格按照大副收据签发提单，将大副收据上的批注批到提单上，而大副收据上的批注需准确反应

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>

14



装前检验中检验师的检验结果即将检验报告中的货物状况批注到大副收据中。

实务中，往往会出现大副收据上根据装前检验报告进行批注，但是提单会应租家或者 shipper 的请求而签发清洁提单。仅在大副收据上批注装船前的货物缺陷并不能对抗无辜的收货人，船东需继续履行清洁提单下的义务将毫无瑕疵的清洁货物交给收货人。对此，船东不得不慎重考虑，在商业利益与被索赔的风险中做取舍，在此，小编谨建议如下：

1) 尽量不接受强加给船东签发清洁提单义务条款的租约。可以在租约中约定船方有权利按照装船前检验报告批注提单和租家都有义务接受此类提单。

2) 船长应对钢材货物仔细检验，若根据船长经验认为货物瑕疵较多，不应签发清洁提单，应及时报告船东与租家协商换货。

3) 若接受租家 LOI 而签发清洁提单，需落实租家信誉、资产状况。在近期处理的一起案件中，承租人所在的集团的确实力雄厚，口碑良好。但与船东订约的承租人虽属该集团但实际注册在某小岛国，名下并无资产，且在订约时，租家也未提供准确的公司名称，精确查找时，查无此公司，导致船东的追偿工作很难推进。谨提醒各位船东，在订约前至少收集到租家的商业登记证书，以及租家保赔协会入会证明。



### 三、牵扯租家责任时的应对

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>

15



在航次租船合同中，一般出租人与承租人约定的装卸条款主要为 F. I. O.（出租人不承担装卸费用）或者 F. I. O. S. T.（出租人不承担装卸费用、积载及平舱费用）。此类条款的适用除表明承租人承担货物装卸（积载、平舱）费用外，还应由其委托装卸公司并承担货物装卸（积载、和平舱）作业中的风险和责任。这里的风险是指船舶和货物遭受灭失、损坏或者出租人或承租人遭受的其他损害的风险。责任是指对第三者损害的赔偿责任。

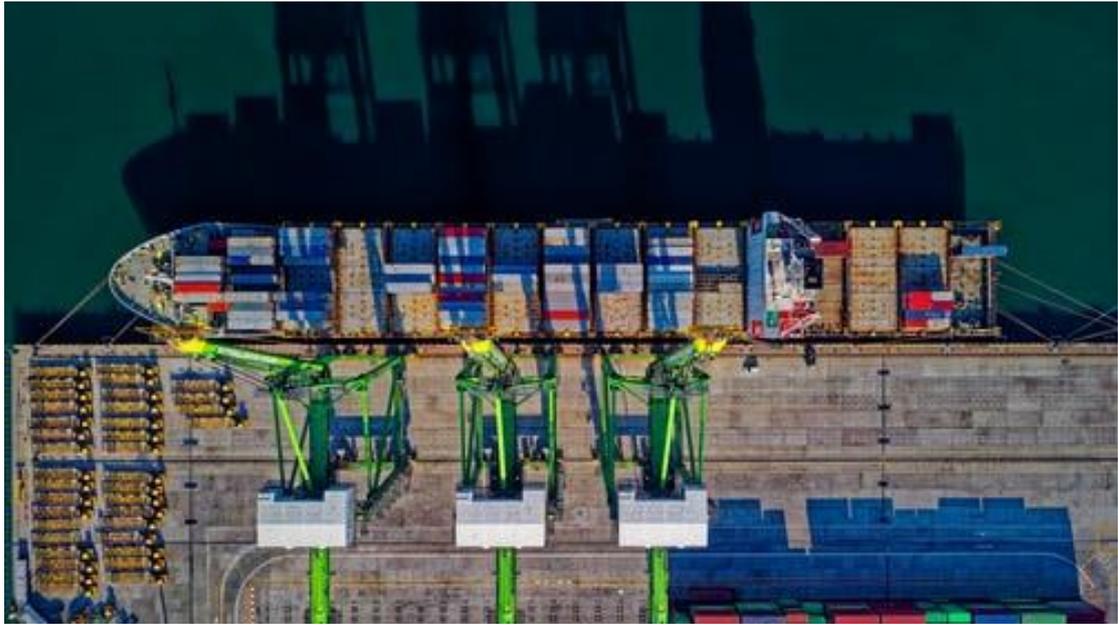
在定期租船合同中，货物的装载、积载、卸载、平舱、绑扎、加固、垫舱和理货等均由承租人委托装卸公司或理货员完成并承担费用。但在责任承担上，租约中通常会约定：货物作业虽由承租人负责，但“在船长监督之下”进行，更有甚者在“监督”一词后附加“及负责”的字样。这意味着虽然装卸公司由承租人委托并承担费用，但在货物的装载、积载和卸载等货物作业中，若船长未尽到合理监督，出租人也需承担相应责任。在实践中，前述约定极易在出租人（包括出租人的保赔协会）与承租人（包括承租人的保赔协会）之间产生争议，因此“Inter Club New York Produce Exchange Agreement”（ICA）应运而生。该协议主要规定了如下几种情形引起的货物索赔在出租人和承租人之间的责任分摊：

- 1) 船舶不适航和航海过失；
- 2) 装载、积载、绑扎、卸载、堆存或其他货物作业；
- 3) 货物短少或越港运输；
- 4) 货物迟延。

根据我司近期处理的钢材货损案件，大部分源自装卸货时装卸工人野蛮操作以及装货时积载、绑扎不当造成货物受损，如货物跌落、坍塌、磕碰等。有些货物用于精密仪器或设备的制造，对货物质量要求较高，磕碰、倒塌后造成的钢材货物变形、划痕等导致它们无法用于原用途，损失金额较高，此时，出租人需：

- 1) 核对程租合同下“装卸费用”的适用条款或期租合同中是否并入了 ICA 协议；
- 2) 向承租人发送书面通知，告知货损情况，并根据租约条款请他们承担相应的责任；
- 3) 邀请承租人参与案件处理、参与联合检验等；
- 4) 若船东先行处理与赔偿，在通知中载明会保留向承租人追偿的权利，
- 5) 若承租人以承运人身份签发提单，则更应考虑让承租人先与收货人接触并解决纠纷。





#### 四、提单中是否有效并入了租约

在实务中，提单对租船合同的并入是海上货运中最常见的并入条款之一。为什么出租人喜欢在提单中并入租船合同呢？当提单以出租人、船长或出租人的代理人的名义签发时，出租人通常是提单的承运人，对非租船合同当事人的提单持有人来说，出租人是承运人受提单约束；对于承租人而言，出租人又受租船合同的约束。此时，出租人具有双重身份，同时受两份合同约束。加之提单持有人不受租船合同中与提单冲突的条款的约束，如留置权、仲裁条款等。此时，出租人根据提单对货物的灭失、损害所承担的责任，就可能超过租船合同中的相应规定，使自己承担额外的风险。因此，出租人或其船长在签发提单时愿意考虑并入租船合同。

根据我司经手案件来看，很多船东在签发提单时会并入租船合同，但是并入条款往往简单且相对不规范，例如在提单正面中仅注释：“TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES”。通常“并约条款”中需注明签订租约的时间、订约方以及运用明确的措辞将与提单标的事项直接关联的内容并入提单（“普通措辞的并入条款”），如还需扩展将提单下合约双方权利义务没有直接关联的条款如仲裁条款、法律适用条款等管辖权条款也并入提单，还需使用更为明确、特殊的措辞（“特殊措辞的并入条款”），因此上述简易注释并不认为已有效并入租船合同。

在此，小编摘列几列常见并入条款，仅供参考：

##### 1. 普通措辞的并入条款：



1) All terms and conditions, liberties and exceptions of the charter party, dated as overleaf, are herewith incorporated.

2) The shipment is carried under and pursuant to the terms of the charter dated \_\_ (日期) at \_\_ (地点) between (订约方) as Charterer, and all the terms whatsoever of the said Charter except for the rate and payment of freight specified therein apply to and govern the rights of the parties concerned in this shipment.

## 2. 特殊措辞的并入条款：

1) All terms and conditions, liberties and exceptions of the Charter Party, dated as overleaf, including the Law and Arbitration Clause, are herewith incorporated

2) All terms, clauses, conditions and exceptions including the Arbitration Clause, the Negligence Clause and the Cesser Clause of the Charter-party dated London 20 April 20xx are hereby incorporated.



## 五、谨慎对待货物保险人的代为求偿权

根据英国《1906年海上保险法》的规定保险代为求偿权指的是保险标的上存在的救济权，系指保险人赔偿被保险人可向有责任的

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>

18



第三方追偿的全部或部分损失后具有的各种救济的权利。主要有以下 3 层意思：

- 1) 代位求偿权产生于保险代位权中的救济权利，是保险人赔偿后具有的权利之一；
- 2) 代位求偿权的实现有两种情况，一是保险人有权获得被保险人从第三方那里得到的补偿；二是保险人要以被保险人的名义向第三方追偿得到补偿。
- 3) 保险人获得的补偿不能超过其赔偿给被保险人的金额，但全损赔偿的情况下保险人处置财产残值获得的任何金额除外。

通常，为证明保险人具有代位求偿权，在长期的保险活动中，保险人在依据保险合同赔偿保险标的的损失后，采取由被保险人签发一份由保险人拟定的“权利转让书”（Subrogation Form）以资证明保险人已经完成保险的赔付，被保险人同意将其受损已获得保险赔偿的保险标的上的一切权利与受偿债权转让给保险人，并同意保险人以其名义行使标的物存在的受偿的债权请求权。

实务中，保险人的代位求偿权比较常见，比如近期发生的钢材货损案件中，大部分收货人都选择向其货物保险人提出索赔，这并不意味着承运人就解脱了，货物保险人在完成对收货人（被保险人）的赔偿后，取得代位求偿权可向承运人追偿。在此，谨提醒，保险人在行使代位求偿权时，务必仔细审核其以具有保险标的的代位求偿权的证明。在实操中，保险人代位求偿时会提供大量的理赔材料，尤其案件复杂时会牵扯各方关系，如保险人的追偿代理、保险人的追偿律师，船东保赔协会等等，各方关系多、信息量大以及理赔文件多，可能会导致船方忽略代位求偿权证明这样重要但被认为“已经存在”的文件。的确有发生过保险人代位求偿得到承运人的赔偿后，承运人又收到收货人的二次索赔，寻找保险人的代位求偿权证明与收货人抗辩时发现居然没有这份证明，此时承运人可能面临二次赔偿的风险，再次陷入纠纷中。

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。

