

诺亚之风

2022/6/28 刊

目录

laytime 期间船东处理船方事务容易引发的租约纠纷.....	5
关于问题燃油导致的船方损失与保险责任的议论.....	9
再次提醒 - 注意船舶保险的列明风险.....	12



laytime 期间船东处理船方事务容易引发的租约纠纷

原创：宋石磊

（编者按：装卸时间和滞期费问题在国际航运和外贸领域是一个非常重要的课题。小编通过一个实务案例来对船东因处理自己事务占用装卸时间导致的滞期费纠纷进行简单解析，寄期望对船东朋友处理此类案件有所裨益。）

· 案件简介：

程租合同下的“H”轮在鲅鱼圈港锚地抛锚待泊时，一名船员突发疾病需要立即就医。因为当地疫情防控政策要求不能安排拖轮到锚地接送船员，船东只得安排船舶靠泊该港一闲置泊位来送该船员下地就医。船员下船后，该轮继续挂靠该泊位 3 天后移泊至计划作业泊位进行卸货作业。航次结算时，租家认为这几天是船东为自己利益而占用的时间，装卸时间应当停止计算，要扣除这部分时间产生的滞期费 17000 美元。租家援引了以下两点：



1. In the authoritative book of Scrutton on Charter Parties (20th ed), it is stated as below: (在权威著作《Scrutton 论租船合同》(第 20 版)中，有如下说明：)

“...if the shipowner for his own purpose removes the vessel from the charterer's disposition, e.g for bunkering, or if when on demurrage at the first port of loading she is moved to a second loading port named in the charter, no demurrage is payable for the period when the vessel is so removed from the charterer's disposition or is on passage.” (如果船东为了自己的目的而使船舶脱离租家的处置，例如加油，

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



又或者进入滞期后从第一个装货港转移至租约中的第二个装货港，船舶脱离租家处置或航行期间是不计算滞期费的。)

2. In the English precedent case of *The Stolt Spur* [2002] 1 Lloyds' Rep. 786, it was held as below: (在英国先例 *The Stolt Spur* [2002] 1 Lloyds' Rep. 786 中，判决如下：)

“We found for the charterers on this point since it is clearly wrong that laytime can count against them when the vessel was engaged in cargo operation for third parties elsewhere. In fact, the laytime against the charterers ceased at 1218hours on 16 September when the vessel left the outer anchorage and proceed to TA-1 inner anchorage for the purposes of loading the rape acid oil. Nor Could laytime resume until the vessel had reach Mumbai anchorage “B” at 1006hours on 10 September because, in the intervening period, she has proceeded out to sea and engaged in tank cleaning. During that period, it is clear that she was not available to Charterers for discharging the subject cargo. (在这点上，我们认为对租家是有利的，因为当船舶在其他地方为第三方装卸货物时，装卸时间算在租家身上显然是错误的。事实上，在 9 月 16 日 12 时 18 分该轮离开外锚地前往 TA-1 内锚地装载菜酸油时，对租家的装卸时间就停止了。在 9 月 10 日 1006 时到达孟买 B 锚地之前，装卸时间也不能恢复，因为船舶是开去公海洗舱。在这期间，租家显然不能使用该轮来卸货。)



在“H”轮案子中，租家认为船东的行为是为了自己的利益，与装卸货作业无关，因此该轮靠泊闲置泊位的 3 天多时间不能计算在装卸时间内，不能收取这部分的滞期费。

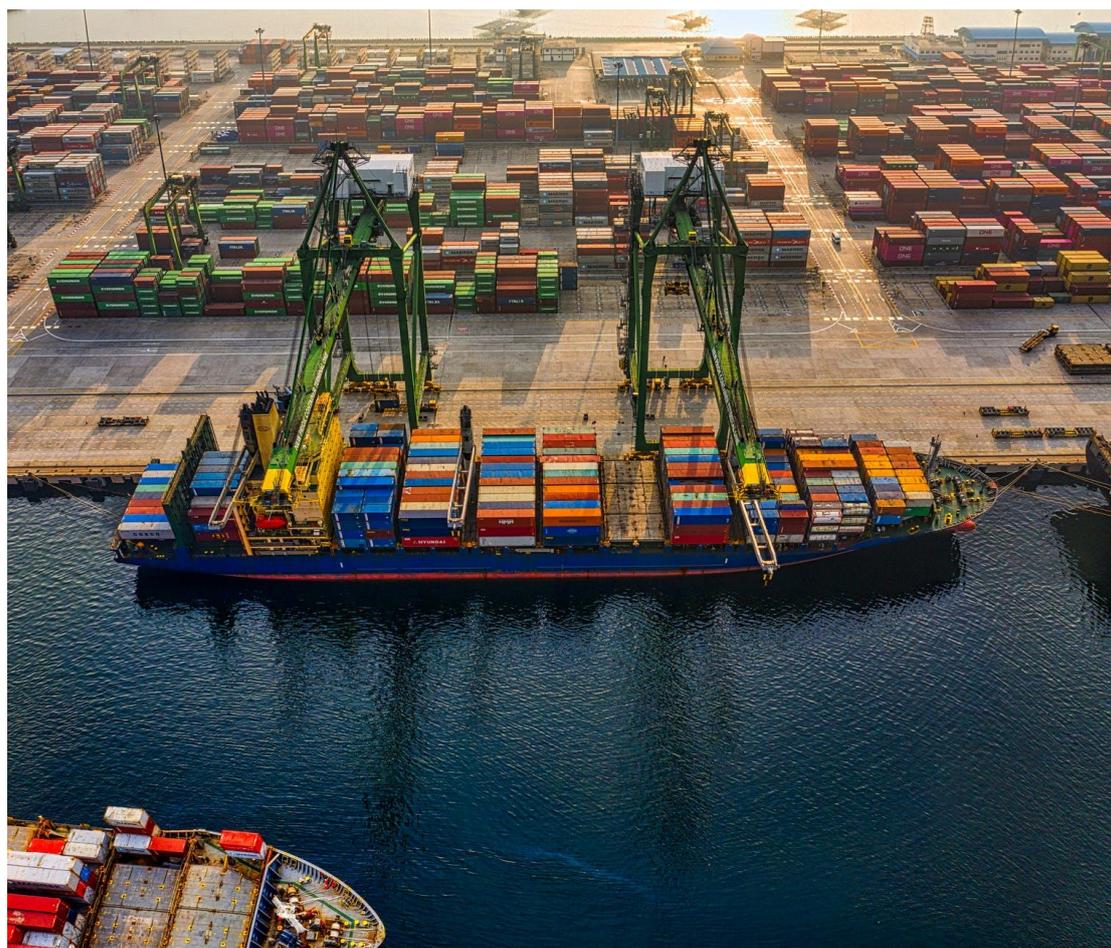


然而，编者认为租家的意见明显是夸大了船东为自己利益而使用船舶的时间。该轮在从锚地到临时泊位的这段时间根据金康 94 的规定属于航行时间，不算作装卸时间。而该轮在靠泊临时泊位后，经过短时间的联检手续，该船员即下船被等待在船边的救护车拉走就医。此时，该轮重新恢复到可以供租家处置的状态，且船东并未继续为自己事情/利益/方便而占用该轮，装卸时间应从此刻恢复计算。之后，租家又提出该轮没有再回到锚地待泊，没有回到之前的状态，装卸时间仍是需要停止计算。然而，编者认为临时泊位在租家指定港口范围内，也能更快更方便地到达计划作业泊位，船舶已恢复到随时为租家服务的状态。最后经过后续的友好协商，租家支付了 12000 美元给船东作为补偿。

- 何为船东自己的事情/目的/方便？

字面理解应当是船东为自己利益考虑而进行的行为。杨良宜先生认为应该严格解释，任何装卸作业合理，可以预见会发生，应去做的事件（如油轮要去打出压载水或者船首倾斜要停装第一舱），都不算是船东自己事情/利益/方便。

- 如果船东为自己的事情/目的/方便但没有造成租家在装卸时间上任何损失，租家可以扣除船东占用的这部分时间么？



不论是在普通法下还是大陆法下，如果是船东自己的过错、有责任所引起的装卸时间延误都是不能向租家索赔滞期费的。而在处理导致延误的主因和近因非船东原因的案例时，英国先例 *The Stolt Spur* [2002] 1 Lloyds' Rep. 786 是一个分水岭。在这先例之前一般都会认为可以正常收取滞期费的，但在这个先例之后，一般观点是如果船东的行为会影响到租家对船舶的使用和处置，这部分时间是不能算作装卸时间的，即不能向租家收取相应的滞期费。

- 如果发生货损（船东需要承担货损责任）导致卸货时间延误，这部分延误时间可否收取滞期费？

如果延误时间在正常范围内，是要停止计算装卸时间不能收取滞期费的。但如果这是由于租家或者收货人的原因造成严重的延误，比如收货人对受损货物的处理不配合，那么超出正常范围的延误时间是要算作租家头上的。

最后，编者特别提醒船东朋友，由于个案的细节不尽相同，当事双方的权利和义务关系可能就会千差万别，故以上观点仅供参考，如有需要，建议向我司进行咨询或者聘请有经验的专业律师协助。

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

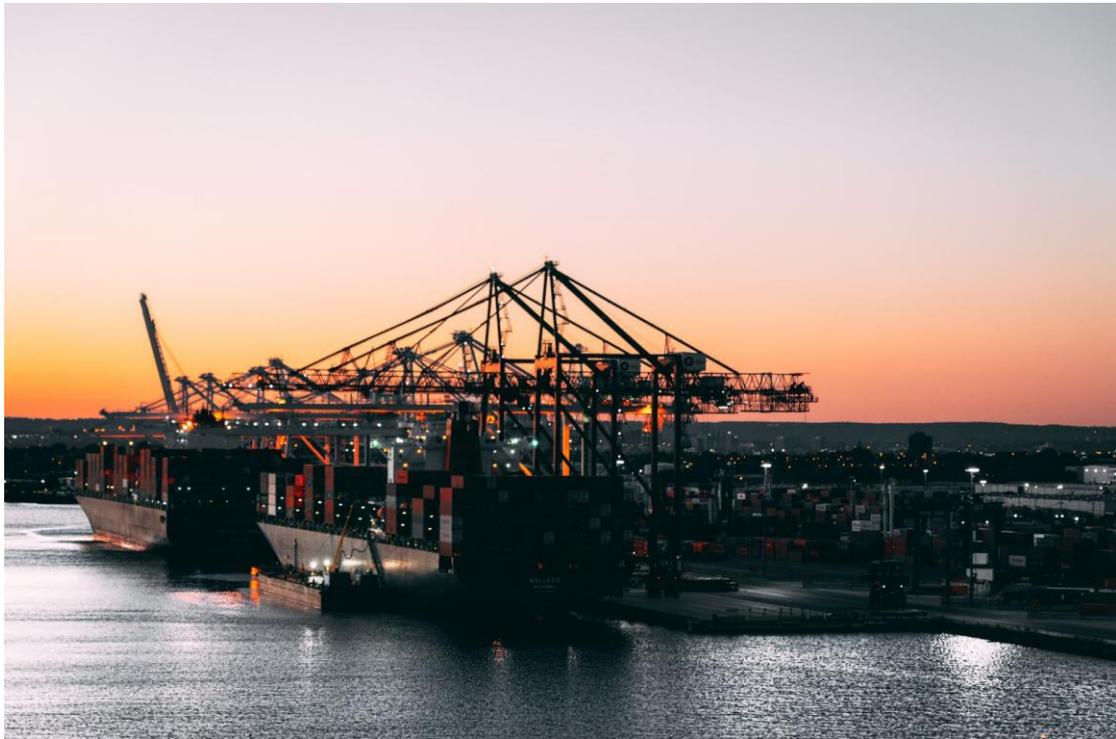


关于问题燃油导致的船方损失与保险责任的议论

原创：李国靖

自今年 3 月份以来，间或有船东相继曝出在新加坡加装的燃油存在品质问题，导致主机、辅机燃油系统异常磨损甚至无法启动等事故。虽然船东都极尽全力排除故障，恢复了船舶运营，但事故已然发生，损失无法避免。综合了许多船东朋友的反馈，我们大概了解到大家更关心的是三个方面：1. 修复费用，包括修复、更换机器部件，工程师费用等；2. 船期损失；3. 可能导致的共损分摊责任等。

接下来我们来从保险的角度简单分析一下，上述三个方面的损失可以从哪里得到赔偿：



1. 修复费用，包括修复、更换机器部件，工程师费用等。

- a) 当船舶处于期租时。这种情况下一般是由租家负责安排加装燃油，一旦因租家的疏忽加装了燃油品质有问题的燃油导致事故发生，那么修复费用可以在船东所投保的船壳险（以 PICC 船壳险条款 2009 为例）中获得赔偿，依据是“一、7.（4）船长、船员和引水员、修船人员及租船人的疏忽行为；”。当然这种索赔需要船方比较有说服力的证据去证明租船人的疏忽。船东也可以根据租约选择直接向租家索赔，但是这种索赔依据的是租约而不是保险合同。

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）

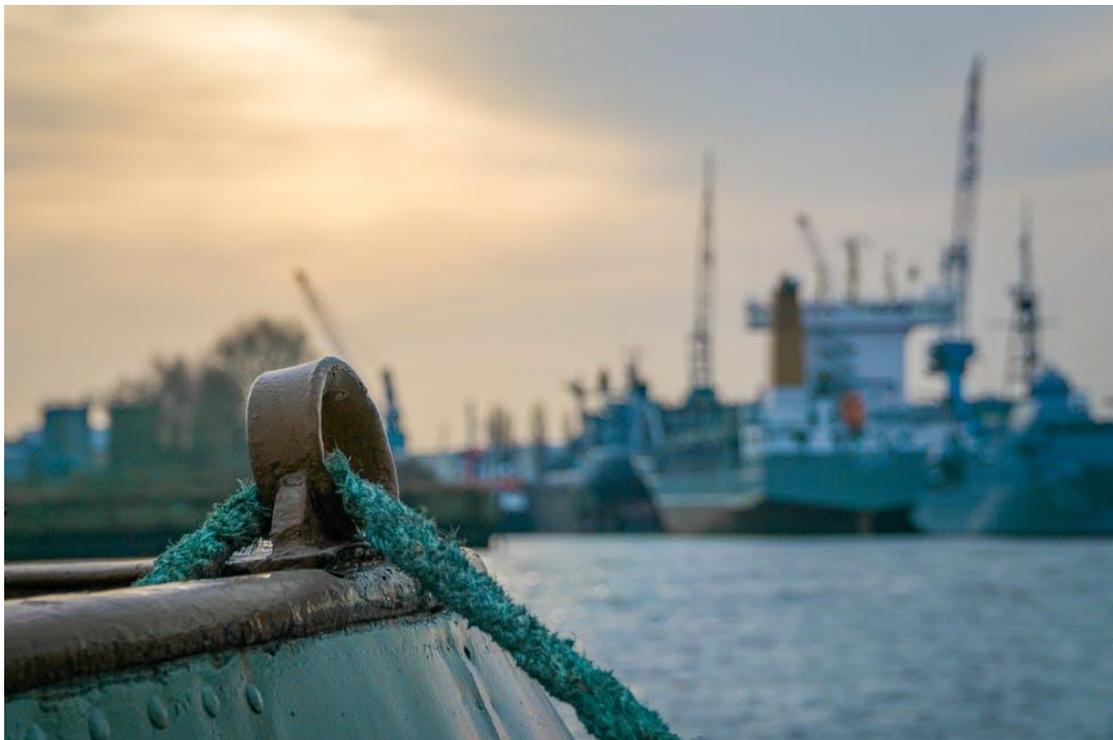
电话：+86 532 82971085 | 邮箱：marine@tnzconsult.com

网址：<http://www.tnzconsult.com>

6



- b) 当船舶处于程租时。这种情况下由船东自己安排加装燃油，一旦船舶加装了问题燃油导致机器损害，那么修复费用能否在投保的船壳险（以 PICC 船壳险条款 2009 为例）中获得赔偿是有争议的。属于“边沿案子”/Boardline Case。虽然前述条款承保了“船长、船员和引水员、修船人员及租船人的疏忽行为”，根据海事法律专家的理解，如果是被保险人，船长一时不慎或贪图便宜添加了问题燃油，燃油导致的机器损害应该被归因于“疏忽行为”。反之，如果同一时间段该海区的船舶都添加了同一家供油商的问题燃油而中招，则机器的损害很难与船方的“疏忽行为”建立因果关系（当然代表不同利益方的专家们会有不同意见）。如果索赔方向指向租家，则没有合同上的依据。因为是船东安排加油，可以根据加油合同向加油商索赔相关损失，但是要注意加油合同中规定的索赔时效都非常短暂。



2. 船期损失。

- a) 当船舶处于期租时。由租家负责安排加装燃油，一旦因租家的疏忽加装了燃油品质有问题的燃油导致事故发生，那么租家应当根据租约为此负责，承担船期损失。关于此项我们需要特别注意的是，如果船东投保了抗辩险，那么与租家之间就船期损失和租约纠纷所产生的法律费用和调查费用是可以在抗辩险中获得赔偿的。无论如何，去证明租家有疏忽或有责任的证据非常重要。



- b) 当船舶处于程租时。由船东自己安排加装燃油，一旦因船东本身的疏忽加装了燃油品质有问题的燃油导致事故发生，即使对机器的损害可以得到船壳险的理赔，保险人也不负责船期损失。但是可以根据加油合同向加油商索赔相关损失，仍需要注意加油合同中规定的索赔时效都非常短暂。



3. 救助或共同海损。

- a) 当船舶处于期租时，如果证据指明是问题燃油导致了机器损害，继而发生了救助或共同海损，理论上讲，这些次生损害都属于租家责任。船方垫付花费后可以向租家追偿。
- b) 反之，如果问题燃油导致救助或共损发生的航次是程租航次，道理与上述 1, b 段落的论述相同。即，如果承保风险“疏忽行为”能构成损失发生的近因/Proximate Cause，被保险人则有希望获得保险理赔。如果不能构成近因，损失要从保险人那里得到补偿比较困难。

以上是笔者的个人理解，如有不到之处还请广大朋友斧正。笔者也欢迎有兴趣的朋友一起讨论。

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



再次提醒 – 注意船舶保险的列明风险

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保险中得到赔付补偿，通常都是船东朋友的关注要点之一。本文将主要结合案例讨论船舶一切险涉及的列明风险，提醒各位船东朋友，在船舶事故处理过程中，注意被保险人的相关举证义务，以及着重落实事故原因是否属于承保的船舶一切险的列明风险。



案例：

A 轮在国内沿海内河航次的航程中，船长向船东及管理公司紧急报告发生船体及甲板受损事故，原因不明。随后船舶慢慢凹陷没入海水，沉入水中。船长出具事故报告，称船舶触碰不明障碍物，发生沉船事故。事故经海事调查，海事报告结论为船舶因船舫断裂而沉没，断裂原因不明，沉船附近水域未发现碍航物。

该案船东向保险人投保了沿海内河船舶一切险，保险合同条款为“沿海内河船舶保险条款”，条款中涉及列明风险的内容为，

第一条 全损险

由于下列原因造成保险船舶发生的全损，本保险负责赔偿。

一、八级以上（含八级）大风、洪水、地震、海啸、雷击、崖崩、滑坡、泥石流、冰凌；

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



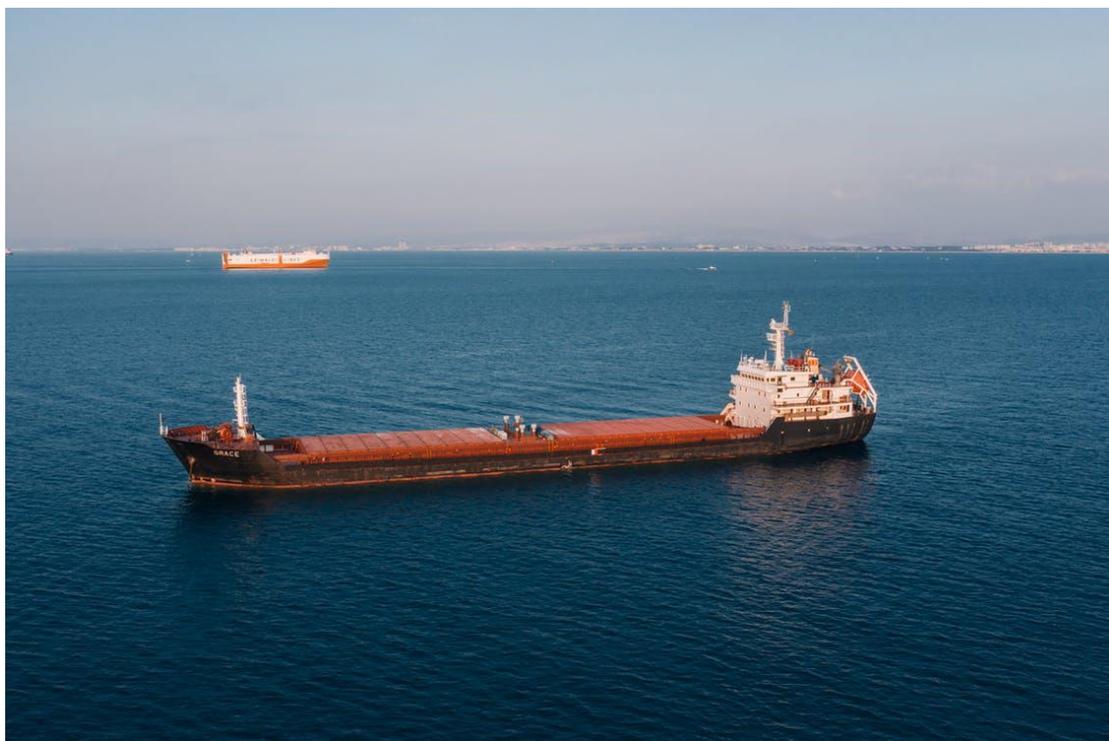
- 二、火灾、爆炸；
- 三、碰撞、触碰；
- 四、搁浅、触礁；
- 五、由于上述一至四款灾害或事故引起的倾覆、沉没；
- 六、船舶失踪。

第二条 一切险

本保险承保第一条列举的六项原因所造成保险船舶的全损或部分损失以及所引起的下列责任和费用：

...

依据船长事故报告，船东就本案损失按“船舶触碰不明障碍物”向船舶的船壳险保险人索赔，保险人称没有证据表明发生了符合保险条款所列明的原因导致船舶沉没，根据保险合同条款，船舶损失不属于保险责任范围，最终本案被拒赔。



讨论：

请船东朋友注意，与“一切险”的字面意思不同的是，船舶一切险的责任范围并不包括“一切”外来原因所致的损失，而是仅承保合同列明的风险。船壳险保单为采用列明风险的保险合同，保险人承担列明风险造成的保险标的的损失，凡是未被列入在风险条款中的事故均为保险合同不予承保的风险。而船东作为被保险人向保险人申请保险赔偿补偿，应当完成初步举证义务，证明在保险期间内，双方约定的承保风险实际发生并给其造成损失，且

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>



损失属于合同约定由保险人赔偿的种类。上述案例中，船东按“船舶触碰不明障碍物”向船壳险保险人的索赔，依据的事实仅为船长事故报告中船长单方面的证词，无法从事实上证明船舶触碰了不明物体或者船舶触碰了何种物体，不足以推翻海事调查报告中“沉船附近水域未发现碍航物”结论意见，最终船东无法完成船舶损失是因为保险人承保的列明风险“触碰”造成的初步举证义务，且也没有证据证明该案能归因于保险条款中的其他列明原因，本案不构成保险事故，不属于保险责任范围，保险人依据保险合同无需承担船舶一切险的保险责任。

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。

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。

