

诺亚之风

2022/7/22 刊

目录

非生产性停泊费谁来买单.....	4
风险提示： 变更营运主体可能会丢失保险保障.....	11
防损小贴士—保赔保险下残骸处理责任之强制打捞令.....	15



非生产性停泊费谁来买单

原创：孙天鹏

一. 非生产性停泊费的产生

非生产性停泊，顾名思义，船舶在并未进行港口正常装卸货作业的时间仍然停靠占用港口泊位。根据《中华人民共和国交通部港口费收规则》等有关规定，港方为提高港口泊位利用率，减少船舶非生产性停泊时间，确保船舶作业高效、顺利进行，从而进一步提高港口效率，向船方或货主额外收取的非正常作业的泊位费用，港口都制定各自的非生产性停泊费管理办法。



二. 非生产性停泊费的征收办法

考虑到船舶在靠泊后及完货后，需要一定时间办理相关手续，港方一般会给出一定的正常等待时间，对于外贸船舶，在靠妥至开工等时和完货至具备离泊条件等时通常都是 4 小时的时间（会在计算非生产性停泊时间中扣除）。在等时大于上述标准时长，则会产生非生产性停时，港方将收取非生产性停泊费。依据《港口收费计费办法》，国际航行船舶收费标准为 0.15 元/净吨*小时。

三. 非生产性停泊费的支付

船舶产生非生产性停泊费的主要原因有：1) 船舶开航前船壳或开航关键性设备发生损坏，急需要修理。由于此项费用的产生是因为船壳的损坏而需要进行紧急的修理，看似是要落入船壳保险的范畴，但船壳保险单是一种列明风险的保险合同，在船壳保险看来，非生产性停泊费属于船东的间接损失。由于此次事

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>



故产生的直接性的修理费用应由船壳保险人来承担，但非生产性停泊费就不在船壳保险人的承保范围之内，最后也很难从保险人那里得到赔偿；

2) 卸货过程中发现货损或者短量，船方和货方需要时间解决因此产生的纠纷；关于货物的问题，通常应该是属于保赔险的承保范畴，但对于非生产性停泊费的认定，保赔协会还是有争议的。如果货损或短量原因是由于装船前货物本身的问题，协会一般就会建议船东直接去找租家，来协商解决此部分费用。



3) 船员生病或死亡，船舶需要额外的时间占用泊位进行处理相关事宜；在之前常规的船员案件中，我们也曾看到过由于船员问题产生的港口非生产性停泊费，保赔协会有赔付过的先例，包括新冠疫情刚开始出现时，也有这方面的特例。由于新冠疫情这种风险在西方诸国的开放政策下，越来越被作为常态去接受，其对航运活动的负面影响与承保风险的关系在保险界也有了不同反响。保赔协会对于此类费用的认定也收得越来越紧，目前协会们基本上都已达成统一口径，将非生产性停泊费排除在 P&I 的补偿项目之外。将来以后随着疫情的减轻，协会对于此费用的认定一定会更加严格。

综上所述我们可以看出，非生产性停泊费的赔付是变得越来越难。这就要建议我们的船东，尽量在港口允许的 4 小时时间内解决完相关纠纷，如果实在是解决不完，也可申请移到锚地去继续解决，尽量不要在额外的时间占用港口的泊位，因为确实比正常的泊位费用贵太多了。



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>



风险提示： 变更营运主体可能会丢失保险保障

原创：刘卫东

海上货物运输的承运人和经营人不但涉及到登记船东，也会涉及到并不拥有船舶的二船东，三船东，主租船人，分租船人，经营人/Operators 甚至参与营运的船舶管理人。我国海商法第四十二条第（一）款对海上“合同承运人”的定义是，“承运人是指本人或者委托他人以本人名义与托运人订立海上货物运输合同的人”。我国法律还有“实际承运人”的概念。海商法第四十二条第（二）款定义为，“实际承运人是指接受承运人委托，从事货物运输或者部分运输的人，包括接受转委托从事此项运输的其他人”。可见海上货物运输经营者的身份之多样和复杂。



由于海上货物运输是一种附有许多风险的经营活动，承运人和租船人都会购买适当的保险去 cover 那些损失和责任。船舶的经营过程中招致的货损责任和其他合同责任是由船东 P&I，租家责任险和相关附加险种的保险人提供了保险保障的。这些保单虽然指向了署名船舶，但是也明示了享受保险保障的，范围有限的共同被保险人。共同被保险人的情况在现代保险中比较普遍，它的作用是主要的被保险人把相关的公司或个人也列入到合同中以获得同一份保险合同的保障。即使是相关的公司或个人招致损失，也可以避免保险人在赔付后向他们追偿与索赔。从相反的方向解释，可以理解为，如果责任方不是共同被保险人之一，则代位求偿的保险人有权追偿该责任方。

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）

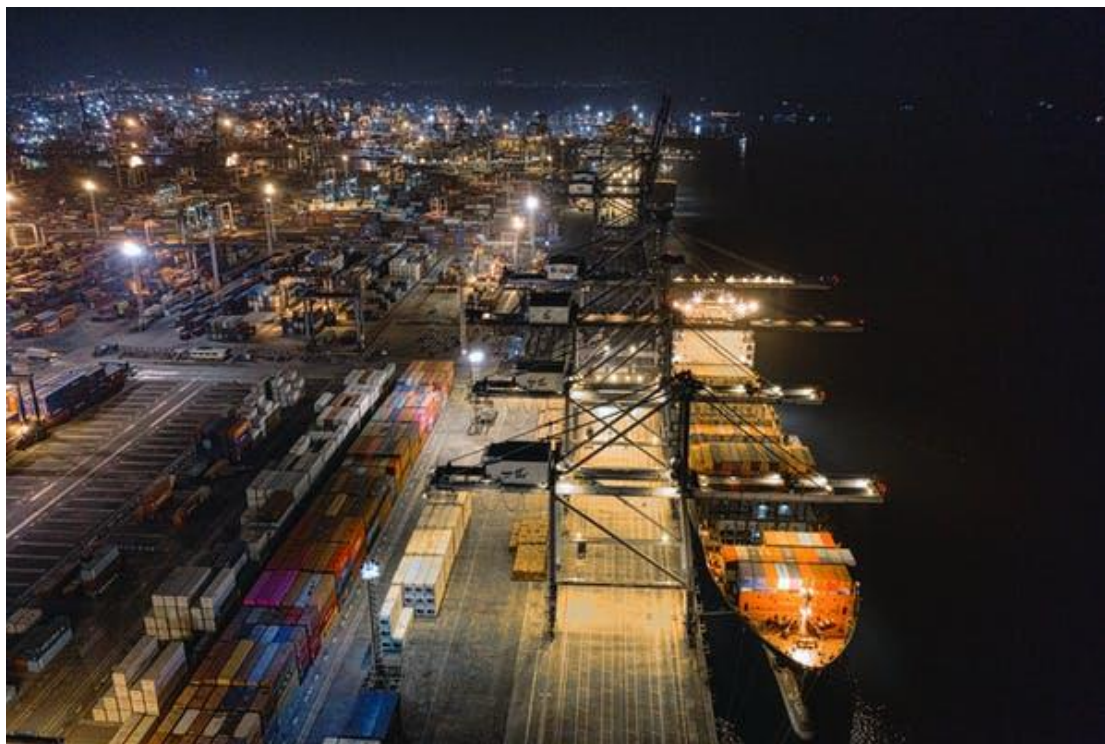
电话：+86 532 82971085 | 邮箱：marine@tnzconsult.com

网址：<http://www.tnzconsult.com>

5



我国海商法没有对共同被保险人给出定义，英国 1906 年海上保险法第 23 条第（1）款给了共同被保险人定义为“被保险人或代被保险人投保的人的名称” / The name of the assured, or of some person who effects the insurance on his behalf。共同被保险人的设立最早出现在英国大型建设工程包括修建道路，码头，车站，桥梁和造船等行业的保险合同中。这种建设合同涉及到总承包商和众多的分包商，分段施工方和材料供应商们。如果在建设工程保险中仅将总承包商列为唯一的被保险人会使得保障面积不足，给了保险人过度的追偿权而产生不公平。英国的大法官 LLOYD 勋爵对共同被保险人的意义评论道：“ I would hold that a head contractor ought to be able to insure the entire contract works in his own name and the name of all his sub-contractors, just like a bailee or mortgage, and that a sub-contractor ought to be able to recover the whole of the loss insured, holding the excess over his own interest in trust for others”。



后来在船舶保险中，船东会将与自己有合作关系的光租人，抵押权人，管理人和经营人在保单中一并列入共同被保险人。这些被保险人对当事船舶的使用，收益，管理和处分各有分工，但是大家有着共同的保险利益。依照英国法，如果保险理赔和保险追偿都限于同一个利益群体中，相互追偿等于是浪费社会资源，这种无谓的循环诉讼会丧失保险旨意。因此法律规定同一张保单中的共同被保险人之间不得相互追偿（其实限制的是保险人的代位求偿），这种安排和法律规范在保赔险下的好处非常突出，意味着船舶招致第三者责任时，无论当时是由船东，光租人，管理人还是

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



operator 经营，如果他们都在同一张保单中为共同被保险人，对第三人的法律赔偿责任都会得到保赔险的 cover。

对于提供了船舶运输服务的船东来说，有时会遇到货方的不实索赔或空壳租船公司招致的承运人责任（比如积载不良或装卸疏忽造成的货损）；对于租家来说，也间或会遇到重大租家责任事故（比如安全港口责任）或失信船东导致租家对第三方的赔偿责任（比如订约后船东毁约不提供船舶）。因此，船东和租家就产生了开动脑筋去规避的风险的愿望。在具体操作中，市场上会出现同一家人之间的光船租船，主租约下的分租船，分分租船，甚至签约时另换公司等避险经营方式。

在市场经济条件下，当事人意思自治和契约自由是受到法律保护的，每一个商家在处理商务问题中最基本的原则是“自己小心”。拉丁文原意是“Caveat Emptor”（不列颠岛的原居民语言为拉丁语）。意思是每一个人都要自己照料自己的利益。所以，当预计到交易对方可能靠不住时，法律不反对当事人采取合理避险措施。船舶所有人出租船舶时，可以以光租人或二船东出面签约，租船人租进船舶时，也会想到以另一家控制的公司出面签署租约。根据有些国际公约或国家的海运法规，就有些性质的索赔来说，货方或租船人不可以扣押二船东租用的船舶；另外，根据“合约相互关系”原则 / Privity of Contract，船东在行使索赔权时，也不可以越过签约租家去追索分租家。这样的操作可能会因为提前设好了法律屏障减轻了对方滥用权利 / Abusement 带来的风险，似乎是保护了当事人。



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



但是，船东，管理人，租家和经营人在实施上述操作时，千万不要忽视了本公司海上保险合同的规范。这就是，避险当事人选定的对外签约公司是船壳险，保赔险，租家责任险和抗辩险保险合同中的共同被保险人吗？如果不是，当事人招致的第三者责任会因为被选定的签约公司虽有保险利益，但不是被保险人而得不到保险保障；或者当事人即使得到保险理赔，被选定的签约公司也会面临保险人的代位求偿。

A 公司为船东，B 公司为管理人兼经营人。他们都是保赔险和抗辩险下的共同被保险人。在对外出租船舶时，得知租家 C 公司信誉较差且实力不足。于是，谈好租约合同后，A 公司决定以姊妹公司 D 出面签约成为出租人。在之后的经营中，果然 C 公司违约，长时间欠缴到期租金。船东 A 公司很生气便草率地撤了船。在英国法下租金条款不属于条件条款，出租人收不到租金时只能索赔租金和利息作为 damage，不可以撤船。撤船反而属于出租人毁约。于是租家 C 公司对 D 公司提起了仲裁和索赔。A 公司向 FDD 保险人报案后保险人拒绝提供保险服务，理由是查明承担毁约责任的 D 公司不是保单中的被保险人。

A 公司是一家规模和实力都很大的租家。买有租家责任险和抗辩险。在一次租船中得知出租人仅是一家名不见经传的二船东，于是就安排了自己旗下的 B 公司与二船东签署了租约。在一次营运中 A 公司提供的燃油发生问题损毁了当事船舶的主机招致了数十万美元的租家责任索赔。报案后租家责任险和抗辩险保险人都不肯提供保险服务或理赔，原因是两家保险人查明签署租约的 B 公司不是保单中的共同被保险人。（编者注：租船人责任险比船东保赔保险更加看重合同关系，一般来说租家仅涉及到租约链。租船人是否属于共同被保险人既简单，又重要。不像船东保赔险，即使签署租约时当事人身份不当，还有船东提单这一层关系拴住保险人，相对模糊些）。





A 公司拥有船舶，将本公司和光租人，抵押权人和管理人都在船壳险和保赔险保单中列为共同被保险人。看来覆盖较足没有漏项。其实光租人 B 经常使用姊妹公司 C 的名义去经营船舶（先 Time In，后 Voyage Out）。好处是招致了几次货损赔偿责任后货方无法对当事船舶采取诉前和诉中保全措施（C 公司故意签发自己为承运人的提单，摆脱了光租人的责任）。在一次航次转租时，C 公司仍为出租方和承运人，但航次承租人提供的桶装腐蚀性液体货物因包装不良发生泄漏，损坏了船舶并招致共同海损，需要修船和承担一笔高额共损分摊。该轮的船壳险保险人在理赔了该轮的单损和共损后要求光租人 B 公司将权益转让给保险人去追偿 C 公司，因为 C 公司不是共同被保险人，但恰恰是保险合同之外的责任人（C 公司间接地提供了包装不良的危险品货物）。

A 公司是租船公司并买有租家责任险和抗辩险。在一次营运中租进船东 B 公司的 X 轮运输贵重的钢材。签约时 A 公司故意使用了没有实力的 C 公司名义，而船东 B 公司因为疏忽也没有在意。该航次船舶尚未到达目的港，两个舱内的钢材在海况正常情况下发生倒塌。目的港的检验报告证明货损原因是在装港积载不当，损失金额数十万美元。B 公司被迫赔偿了收货人后向 A 公司追偿，发现租约的相对人不是 A，而是没有财产和账户的 C。尽管如此，B 公司还是将错就错地申请法院查封了 A 公司的账户，意在逼迫 A 出面解决问题。A 公司请求抗辩险保险人提供法律服务，但是被拒绝，原因是合同租船人 C 公司不是共同被保险人。





A 公司是一个租船公司，需要从实际船东那里租进某轮然后将该轮出租给货物的买方去亚洲某国港口承运当地出口的矿物。该矿物出口国是一个经济政策极不稳定的国家，时而会冷不防颁布矿物出口禁令。这种禁令持续时间不定，也会在较短的时间内被取消。这种政策变动会给贸易商和承运商带来无法预料到的法律和商务风险。这类短期禁令在英国法下很可能构成当事人可以退出合同并免责的“不可抗力”或“合同受阻”。对于 A 公司来说，有时难以将租进合同和租出合同条款做到背对背，这是很大的风险。A 公司明白其中道理，于是就产生了想借用一家没有资产的 B 公司去签约和履约。但是在 A 公司的保险合同中，B 公司并不是共同被保险人之一。后来发生问题，B 公司的责任没有得到 A 公司保险人的理赔。

以上案例会给海上经营人们一个警示，在合理规避风险时，如果需要借用控制的公司签订合同，就需要考虑应该将经常借用的实体公司在保险合同中列入共同被保险人；如果保险人不同意，实际经营人就不应该借用控制的公司名义对外签约。

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



防损小贴士 - 保赔保险下残骸处理责任之强制打捞令

原创：刘璐

众所周知，互保协会承保的风险范围很广，主要包括对人、对物、对费用的责任，以及对油污责任，根据拖带合同产生的责任等，同样也包括本文讨论的对清理沉船沉物的责任，即残骸处理责任（wreck liability）。



关于残骸处理责任，理赔时应特别注意：清除残骸必须是法律或规定强制船东进行残骸的打捞、清理或拆除等。若船东主动或自愿的打捞所产生的费用及进一步的责任不能在保赔保险项下得到赔偿。在此编者摘列两家保赔保险人关于残骸处理责任的条款供大家感受保险人对强制性的要求：

- Costs and expenses reasonably incurred by the Assured under a contract approved by the Association, in the raising, removal, destruction, lighting or marking of the wreck of an entered Ship or any cargo, equipment or other property which is or was carried on board an entered Ship where such is a hazard or obstruction to

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>

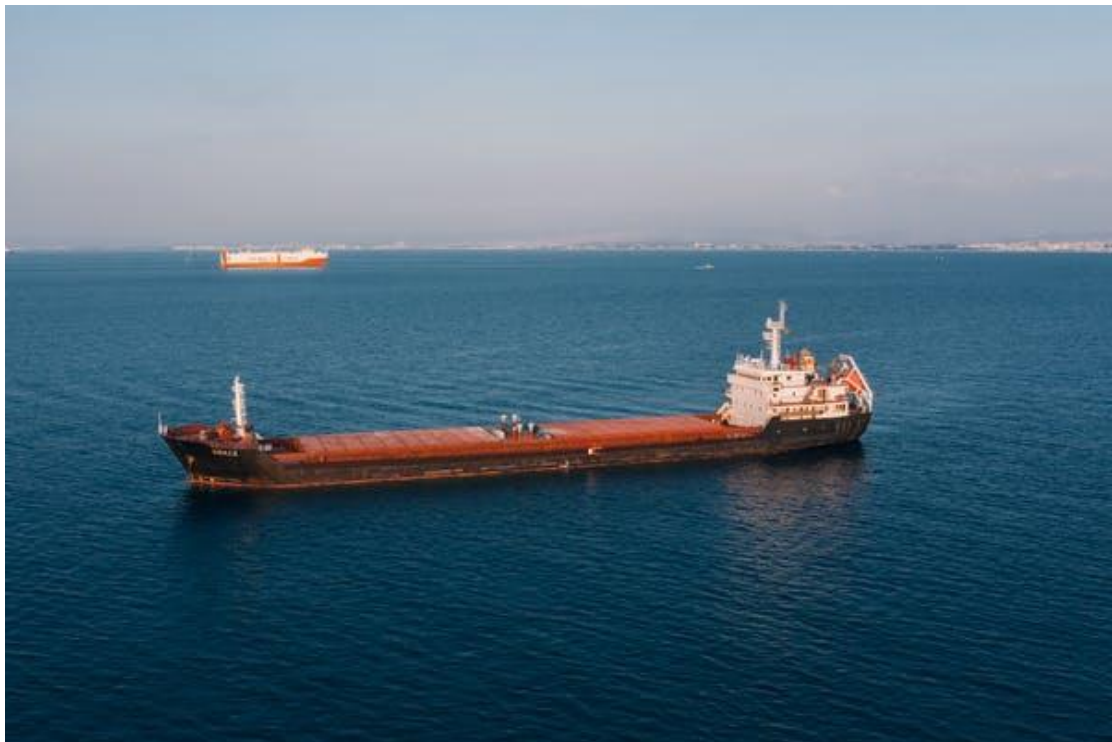
12



navigation or to the extent that such measures are compulsory by law, or if (with the approval of the Association in writing) the Assured has declined to take such measures, his liability to any other person for such costs and expenses.

- the costs and expenses of marking and removing the insured ship which has sunk and become a wreck, including its cargo, in as much as marking and/or removal are the Assured's compulsory statutory duty, or imposed on the Assured by an order of authority.

在实务中，沉船案件一般影响力较大，船东、保险人、港方等各相关方都予以高度重视，法律法规的适用以及文件的准备工作都比较充分。相对而言，在解决清理沉物的案件中，船东与理赔保险人之间就残骸打捞问题往往容易产生争议，其中就包括强制打捞令的争议。



编者近期理赔过一起关于船舶在港池内掉锚，港方要求打捞残骸的案件：

案件发生在冬天，B轮离港起锚时，不幸丢失一个锚及一段锚链，由于掉锚位置可能会影响其他船舶航行及安全，港方口头命令船东立即实施打捞，代理向船东发来书面邮件传达港方的强制

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>

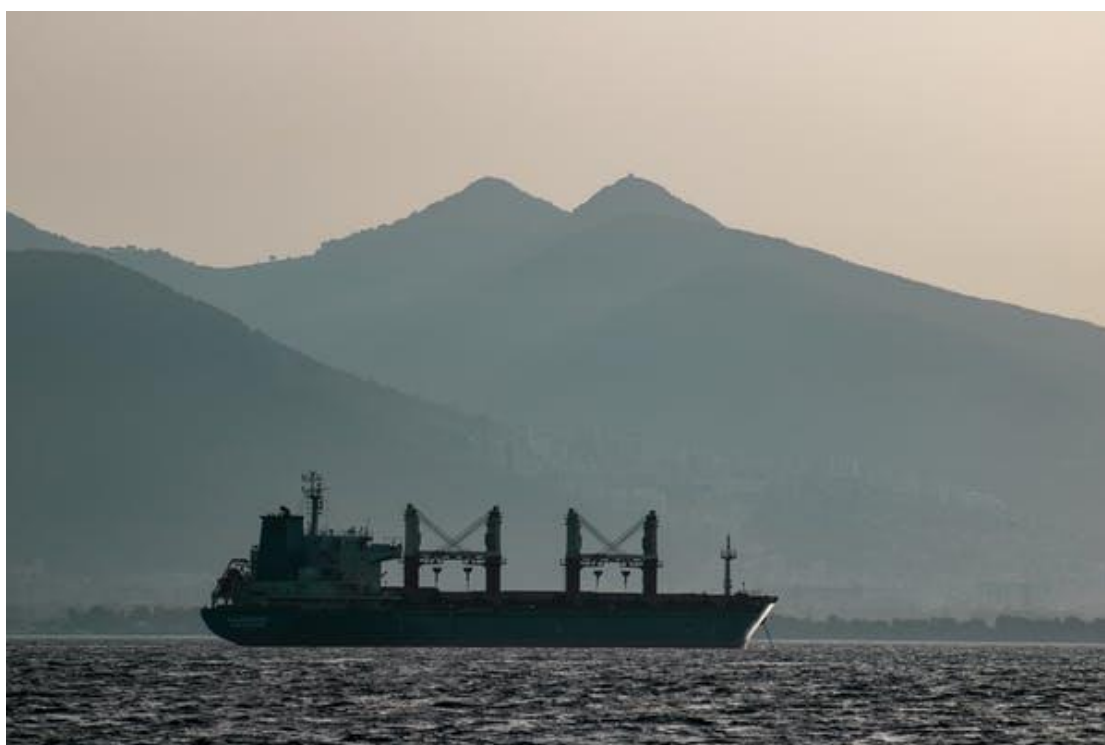
13



要求。保赔保险人迅速安排通代协助处理案件，并多次提醒船东收集并提供港方的书面强制打捞令。

当锚及锚链被捞起后，船东与保赔保险人之间开启了一场理赔拉锯战，导致这场拉锯战的最主要原因就是缺少那张书面的强制打捞令。保赔保险人需要书面的强制打捞令以证明船东的打捞行为是法律或强制性规定以此启动 P&I cover。保险人意见主要为：

Having reviewed the policy terms and conditions, under point 19.1, the following term is stated 'imposed on the Assured by an order of authority', We understand that the harbour master has verbally instructed for the anchor to be removed, however, we require the order to be in writing, which will trigger the P&I policy.



同时，我们也向其他保赔保险人咨询此类案件的处理方式，得到类似的答复：

Understand you are inquiring about the Club cover in circumstances where the vessel loses her anchor.

So far as P&I cover is concerned, the most important consideration of the term 'wreck' is whether the owners have come under a legal liability to raise, remove, destroy, light or mark the lost anchor.

You will see therefore, P&I cover will only respond if owners have a legal liability to remove it. In the absence of a removal order from the legitimate

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



authorities, the decision to retrieve the lost anchor is likely to be considered Owners' voluntary actions.

通过我们诺亚天泽的沟通、协调，上述案件最终的结果是两家欢喜，但是争议期间“阵痛期”的滋味并不美妙，在此，谨提醒各位船东朋友，保赔保险下残骸处理责任的理赔中一项非常重要的依据是书面的强制打捞令，清除残骸必须是法律或规定强制船东进行残骸的打捞、清理或拆除等。若船东主动或自愿的打捞所产生的费用及进一步的责任不能在保赔保险项下得到赔偿。

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。

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

