

诺亚之风

2021/05/20 刊

目录

试论“长赐”轮（EVER GIVEN）搁浅事故可能引发的各类索赔.....	23
IMSBC Code 关于铝土矿货物的新规定.....	26
延误保险（Delay Insurance），欢迎您来了解.....	29



试论“长赐”轮（EVER GIVEN）搁浅事故可能引发的各类索赔

原创：刘卫东

事故概要

“长赐”轮（EVER GIVEN）于 2021 年 3 月 23 日自马来西亚驶往鹿特丹途中，在埃及苏伊士运河发生搁浅事故。经过 6 天拖救作业，该轮终于在 3 月 29 日起浮脱险。苏伊士运河管理当局和其他当事人已经开始对本次事故进行海事调查。

该轮是一条可载 20000 个 TEU 的集装箱运输船，本身价值不菲，估计要上亿美元。船上的货物价值估计至少为船舶价值的两倍。该轮登记船东为日本正荣汽船，期租给了班轮公司台湾的长荣海运。

结合长荣海运主席事后召开的记者会表态，相对于本轮上的货方来说，该航次的承运人应该是长荣海运。目前船东日本正荣汽船已经宣布共同海损，长荣海运和船东指定的共损理算人正在指引货方如何参与和准备共损分摊。

本次事故肯定是现代海难史上的一个重大而特殊的事件。该事故涉及到的利益方众多，损害和索赔性质也会复杂而多样。各种可以预期的损害索赔金额巨大。可能涉及到的当事人包括：

第一层次：船东日本正荣汽船、期租租船人台湾长荣海运、苏伊士运河管理当局、“长赐”轮上万家货主、救助人荷兰 SMIT 公司、日本的 NIPPON SALVAGE 公司以及集装箱所有人。

第二层次：“长赐”轮的船舶保险人日本某公司、该轮保赔协会英国的 UK P&I、所载货物的各个保险人、租船人的保赔协会挪威的 GARD P&I 以及集装箱保险人。

第三层次：被迫绕航船舶和滞留等待船舶的船东、租家、货方、“长赐”轮的融资人、该轮管理人德国贝仕公司、共损理算人、船级社、船、货单损公估人、共损公估人、船级社以及船旗国海事当局。

第四层次：被迫绕航船舶和滞留等待船舶的船东、租家、货方各自的保险人。

“长赐”轮船东和期租人长荣海运的抗辩险 FDD、SOL 等各类小险种的保险人。

第五层次：其实也是涉及到法律的那一层，租约约定的仲裁庭、有管辖权的法院、为各当事方谋取权益的专家、海事律师等。

“长赐”轮虽然已经拖浅离开海上危险，但是已经深陷混沌不清的损失索赔泥潭。这些责任与损失很可能都与海上保险有联系。既然如此，笔者就利用“网



举目张”原理，尝试用保险这根线索，扯一扯，清一清“长赐”轮搁浅事故很可能会引发的各类保险责任和各类损失索赔及可能的抗辩。

首先申明笔者并没有亲自参与“长赐”轮事故处理和法律纠纷处理，手中的信息仅是来自网上各路知情人的披露与报道，甚至都没有最基本的，重要的文件。例如该航次的租约，提单，保险合同等。笔者结合海上保险和海运普遍适用的英国法为基本，谨提供一点个人对此事故的看法。

一“长赐”轮涉及到的保险关系

“长赐”轮有自己的船舶保险（H&M），据了解应该是在日本一家保险公司。条款适用英国保险人协会的 ITC 定期保险条款。该保险应该是剔除了“长赐”轮的触碰 FFO 责任。这不是因为有意规避该责任，而是日本 H&M 保险人的船舶承保惯例。“长赐”轮的保赔险是安排在 UK P&I club，后者承保 Damage to Property 责任，也即承保触碰 FFO 责任。两个保险合同中都会将“长赐”轮的管理人德国贝仕列为共同被保险人。长荣海运是一家大型的班轮公司，也租进他人的船舶加入自己的船队增强运力。因此有必要购买租家责任保险。据报道其租家责任保险安排在 GARD P&I club。“长赐”轮上货物的海运保险就非常复杂了，如果有上万家货主，至少涉及到上百家 Marine Cargo Underwriters，而且来自不同国家，有的小货主很可能没有为自己的货物投保。

二 “长赐”轮船舶保险/H&M 下的责任

A 根据报道，“长赐”轮在搁浅事故中船艏受损。如果不妨碍继续航行，可以在航程结束后修复。这是 H&M 保险人负责的单损。

B 船舶应该分摊的共同海损。如果船艏的受损为了完成航次必须临修，临修和避难港的费用等属于共损。如果在脱浅（无论是船舶自己使用机器，还是救助



人的拖轮协助) 时造成船底受伤, 其修理费也属于共损。本事故的共损还包括救助人收取的救助报酬。据说双方签署了 LOF。LOF 的特点是“无效果, 无报酬”。如果有了效果, 其酬金会按照获救财产价值的一个合理百分比计算。当双方不能达成一致时, 按照 LOF 约定提交劳合社的一个专门的仲裁委去仲裁。根据往年的资料参考, 结合本次财产的获救价值, 有专家估计船, 货, 燃油, 集装箱需要分摊的救助费 (应属于共损费用) 会达到数千万美元。“长赐”轮需要分摊很大一部分, 由该轮的船舶保险人承担。

三“长赐”轮保赔险下的责任

A 对该轮上货主/代位求偿的保险人的赔偿。但是保赔协会可以以船东的名义引用提单并入的海牙维斯比规则抗辩。规则赋予了承运人 17 项免责。如果调查结论和证据指向船长操船过失, 承运人可以以驾驶船舶和管理船舶疏忽主张对货损免责, 包括货方提出的延迟交付损害。当然, 如果被索赔的是合同承运人长荣海运, 它的抗辩理由相同。

B 埃及港口当局的罚款。港口当局或运河管理当局很可能对该事故的责任人实施罚款。根据协会章程, 保赔协会承保此类风险。

C 对被行政扣押, 刑事起诉的船员的抗辩费和其他法律费用。据报道该轮的船员有可能被拘留或起诉。保赔险承担这种抗辩费用。

D 货方拒掉的共损分摊。货方如果找到船舶不适航的证据, 会拒绝分摊共损损失和费用。保赔协会章程承保这种损失, 虽然处理起来并不容易。



E 防污费用。根据报道，“长赐”轮接受了荷兰 SMIT 公司和日本 NIPPON SALVAGE 的救助并签署了 2000 版的劳氏救助合同 LOF。由于埃及政府的重视及压力和“长赐”轮上载有大量燃油之事实，双方签署的 LOF 文本上肯定附有那个著名的 Special Compensation P&I Club Clause, 即 SCOPIC CLAUSE。该条款确定了对于救助人，无论对海洋环境的油污威胁和损害采取的防治措施有无效果，都要给与不同的特别补偿。船东在签署了载有 SCOPIC 条款的 LOF 后，有义务在两天内为救助人提供 300 万美元的初步担保。并随着事态发展可以去减少或增加担保金额。这种风险的出现虽然与 H&M 保险人负责的救助有关，但其担保责任都落在了保赔协会身上。

F 运河管理局对“长赐”轮船东的直接和间接损失索赔。这可能是一个很高的损害索赔金额。对于“长赐”轮来说是船舶的触碰责任/FFO，属于侵权类的赔偿责任。如前所述，这类的 FFO 责任落在了“长赐”轮保赔险的身上。运河河道受损需要修复这种直接损失金额并不巨大，可怕的和无法估量的是埃及当局会提出的间接损失，即运河丧失的营运损失金额。根据专家分析，运河近几年的每天平均收入约为 1500 万美元，船舶搁浅 6 天，这间接损失就会接近亿元。

四货物运输保险和“长赐”轮对本轮货损的责任

本轮如果发生货损，受损的货主肯定会选择向自己的货运险保险人索赔。然后发生保险人代为求偿追索承运人。由于是班轮运输，可以推定签发提单的不是“长赐”轮船东正荣汽船，而是期租人长荣海运。如此，除了特殊情况发生外（例



如在适用汉堡规则的管辖地追究实际承运人责任， 或为货损索赔择地对物诉讼）， 代为求偿的货物保险人应该索赔合同承运人长荣海运。

由于历史的原因（为了享受船东才有的责任限制）， 班轮公司作为期租人时， 虽然在提单正面的上部会印有自己是承运人的抬头（这样做是为了广告效用）， 但在其签发的提单背面放入一个“光船条款”/Demise Clause。大体意思是说， 如果涉案的船舶不是我光租来的船舶， 我就不是承运人， 承运人是载货船舶的船东。该条款的目的是争取摆脱自己为承运人的责任， 将承运人身份推给了非光租进来的船舶的所有人。估计长荣海运在该航次中签发的提单背面也会有这个“Demise Clause”。那么， 货方真的不能向长荣海运索赔货损货差了吗？

英国法认可“Demise Clause”， 认为它并不与规范海运行为的海牙规则有啥冲突。美国法则认为“Demise Clause”违背了美国 1936 年海上运输法（等同于海牙规则）， 减轻了承运人责任而无效。英国法律制度另有蹊径解决这个问题。在 The “Starsin” (2003) UKHL.12 一案中， 期租人 CPS 虽然指示其代理人签发了 CPS 为承运人的提单， 当货方向 CPS 索赔货损时， CPS 拒赔并引用提单背面的 Demise Clause 说船舶的出租人才是该航次的承运人。英国高等法院和上诉法院都判承运人就是船东， 不是 CPS。但是在英国最高法院， 该案被推翻。最高院认为提单正面对承运人的描述比背面的指引更加重要。该提单正面印有 CPS 为承运人的字样， 右下角代理的签字也指明 CPS 为承运人。因此，



“长赐”轮的货方可以向长荣海运索赔，而长荣海运倒也认账，所以其主席谢惠全在事后的记者会上代表长荣海运自称为承运人。当然，如果最终能够证明货损的近因是负责航行的正荣汽船疏忽行为，期租人长荣海运可以根据租约中的 Inter-Club Agreement 要求正荣汽船负责。

需要强调的是，即使货方对船东和合同承运人提起货损索赔，船东和合同承运人仍有权利引用提单的首要条款并入的海牙维斯比规则进行抗辩。毕竟目前得到的信息关系到承运人的驾驶船舶过失和管船过失。这都是海运法律赋予承运人的免责事项。

根据英国案例，货方就货物延迟交付引起的市场下跌的经济损失向承运人索赔也难以成功。这种损失属于承运人在签订运输合同时不能合理预料到的“遥远损失”，(Too remote to be contemplated by carriers) 在英国法下是被索赔方可以引用的抗辩理由。在 The Montevideo Gas Co v.Clan Line (1921) 37 TLR 544 一案中，大法官 Boche 先生评论说，运输合同与买卖合同应该有不同的对待。船东或承运人不比货物的卖方(在买卖合同中卖方应该能够预知延迟交付货物会导致买方的市场损失，分销合同损失和最终用户原料缺失的停工损失)，在订约时不能够充分了解货物的用途，所以应该承担较低的责任。“A natural result of a fact that a carrier is supposed to know less about the commodity he carries and to undertake less responsibility in connection with it ”。



五共同海损与“长赐”轮货方和其保险人的责任

相对于船方来讲，“长赐”轮货方的责任比较简单，就要根据法律和运输合同约定去承担共损损失和费用的分摊。由于货物大都投保了货物海洋运输一切险，而这种 All RISKS 保单承保了货方的共损分摊责任，货物的保险人们就会替代货主们去与船东和共损理算人打交道，包括提供共损担保等。但是考虑到该轮上货量巨大，货主巨万，货主们要等待可以提货的那一天要很长时间。这对货方来说是一个灾难。另外“长赐”轮共损分摊方还有集装箱所有人(或租用人)和船上燃油的所有人。

六船东正荣汽船对租船人长荣海运的索赔和 TCL 保险

根据报道，目前“长赐”轮船东已经对租家长荣海运提起了诉讼索赔。笔者没有看到索赔的具体事由和项目。但是可以参考以往发生的案例推测一下。在几年前有一个著名新加坡船公司期租进船舶“Prosperity”。船舶在印尼一个港口外不慎触礁，修理费和船期损失达数百万美元。双方开始了仲裁。开始时租家信心十足，认为事故的原因是船长的疏忽，与租家无关。后来船东的律师经过调查，竟然发现引航员的资质有严重瑕疵，遂提出安全港口问题，并扣押了租家自己拥有的一条船舶获得了担保。虽然根据各国法律，港口当局不对引航员的过失负赔偿责任。但是在租船合同下，船东和租家还是要论出个责任来。租家得知船东获得不利于自己的证据后，在自己方的英国律师建议下，中断了仲裁，



与船东达成了和解，赔偿了一笔巨款。该案意味着船东有机会因为引航员的问题（比如渎职）去索赔租船人。

另外，期租租约中都有一个“租船人命令及指示”条款。这条款的意思是虽然船长是船东雇佣，但在期租营运中视同于受雇于租家，类似租家的代理人。亦有人称该条款为“受雇及赔偿条款”/Employment and Indemnity Clause。默示着若船长因诚实与善意遵从租船人命令及指示而使船舶受损或招致第三者责任，租船人应予赔偿船东。换言之，租家有着发号施令的权利，就要负上赔偿受雇人依从其命令带来的损失与责任的义务。在 The“Island Archon”(1994) 2 Lloyd’s Rep 227 一案中，租船人指令船舶到伊拉克卸货。在伊拉克，有一种不合道理的货损处理机制被仲裁员称为“伊拉克制度”。当地港口有一家代理叫 SEMA, 也是外国保险人的通代。它对每一条卸完货的船要求提供一张担保，以保证将来发现货损时解决当地收货人的索赔。后来往往收货人会提供一张该地港务局出具的货损货差证明来支持索赔。当然这份证明并没有合理的证明效力。这种损失到底由船东承担，还是把船舶指派到伊拉克的租家承担？双方去了仲裁。仲裁员裁判是因租家命令和指示直接引起，而且是船东在订约时无法预料到的损失。由此可见，船东在营运时遭遇不合理对待，被某港提出不合理赔偿要求时，如果这种损失不是船东在订约时可以合理预见到的，船东会有机会根据“受雇及赔偿条款”向租船人索还费用。



“长赐”轮船东目前对租船人的索赔到底是啥性质和依据何在，我们尚不清楚。根据报道“长赐”轮事故已经导致运河当局认为有 10 亿美元损失。国际保险评级机构高级主管 Schneider 先生表示，苏伊士运河当局的索赔应该限于运河损坏和打捞作业，其提出 10 亿美元的索赔确实有些天价。“长赐”轮船东对租船人长荣海运的提赔，很可能与运河当局的举动有关。

需要强调的是，根据“受雇及赔偿条款”/Employment and Indemnity Clause 索赔租船人，英国法特别强调因果关系。如果租家的指令和损失的发生被一个插入因素/ An Intervening Factor 打断，船东就很难在这方面成功。在 The “Nogar Marin”(1988) 1 Lloyd’s Rep 412 一案中，船长因为疏忽对生锈的钢材货物签署了清洁提单。事后索赔租船人，英国法院判租船人的违约（提供了瑕疵货物）与船东的损失（赔偿了收货人）的因果链已经被插入因素打断，即船长自己的那个失误，没有在提单上写批注。

租船人长荣海运有自己的“Charterers’ Liability Insurance”，（也称 TCL），该协会是挪威的 Gard。TCL 保险承保了租家对租进的船舶损坏责任，和做为二船东的其他综合责任。长荣海运首先组织 FDD 险下的法律力量对船东的索赔进行抗辩。如果真的有赔偿责任，TCL 保险会派上用场。

七租船人长荣可能对“长赐”轮船东的索赔和抗辩险/FDD



据说已经有了初步的调查结果，本次事故的原因是船长操作失误导致。如此，根据期租合同（无论是 NPYE46 文本还是 93 文本），租船人长荣海运在船舶搁浅时段和恢复到正常营运前的那个时段丧失了船舶的服务，可以扣租/Off Hire。如果长荣海运首先以承运人身份承担了来自货方的货损索赔，长荣海运还可以根据 Inter-Club Agreement 向船东正荣汽船追偿。还有，因为本次事故阻碍了长荣海运安排好的继后常规航次，长荣海运还可以根据租约向船东正荣汽船索赔经济损失。可以肯定，租家的索赔与船东的抗辩一定非常激烈，甚至会发生仲裁和诉讼。各自肯定都买了抗辩险/FDD，双方在这个险种下都会得到保赔协会和职业律师的帮助。

期租租约中都放有一个“相互免责条款”/Mutual Exception Clause。全文是，“The act of God, enemies, fire, restraint of Princes, Rulers and People, and dangers and accidents of the Seas, Rivers, Machinery, Boilers and Steam Navigation, and errors of Navigation throughout this Charter Party, always mutually excepted”。该条款免除航行错误导致的对另一方的赔偿责任。粗看起来应该认为双方除了租家扣租与根据 Inter-Club Agreement 分担货损外，就没有向对方索赔的其他损失权利了。其实不然，这里含有船东的很大风险。

在 The “Emmanuel C” (1983) 1 Lloyd’s Rep 310 案和 The “Satya Kailash” (1984) 1 Lloyd’s Rep 588 两个案例中，船舶都是在航行疏忽中受损去修船。



修理期间停租没有争议，但是租船人蒙受了经济损失。船东说可以依据“errors of Navigation”免责。英国上诉法院判决“错误”/Error 不等同于“疏忽”/Negligence。“错误”/Error 可能是不掺杂人为疏忽的技术没有到家或内在缺陷。而该相互免责条款里没有谈及“疏忽”/Negligence。英国法下有一个“针对规则”/ Contra Proferentem Rule。这是一个对定得含糊的免责条款的解释规则，是专门用来针对企图借免责条款获益方的。如果免责条款词句不清晰，模棱两可，根据该规则就要做出不利于企图利用免责条款受益的一方的解释。因此在上述两个案例中，尽管租约中有上述“相互免责条款”，英国法院都判定船东可以为航行错误免责，但不可以以船长的航行疏忽免责。船东们，在与租人商措合同内容时，请不要忘记在 /Mutual Exception Clause 里加入“Negligence of Navigation”也为免责事项喽。

这两个案例敲醒了期租下的船东，但令人惊奇的是 NYPE2015 文本仍然没有对 Mutual Exception Clause 的用词进行修改，或简单地加上“Negligence”予以完善。这其中另有原因。在实践中，签约时船东会把海牙规则作为追加条款/Riders 并入租约。由于海牙规则本身就含有 17 个船东免责事项，而且该规则 Article 4(2)(a) 把航行/管船疏忽/Neglect 与过错/Default 都被列明了。但即使船东并入了海牙规则，经常会受到租家的挑战，认为海牙规则仅适用在调整管理货物方面，不应该涉及船东对租家的其他责任。笔者经常看到船东和租家的抗辩险/FDD 保险人聘用各自的英国律师为此论战。



八它船船东对“长赐”轮的索赔

已知约有 400 多条船舶因为“长赐”轮的搁浅事故遇到了延误（船期损失），增加了营运成本，尤其是那些选择绕航去好望角的船舶。这些船东能否向“长赐”轮索赔成功？由于该类索赔的依据是侵权（他们与“长赐”轮没有合同关系），答案是难以成功。在损失索赔中，诉因无非是合同纠纷或侵权纠纷。合同纠纷发生时，英国法不反对直接损失的主张，也不反对受害方同时提出间接损失的主张。但是在侵权纠纷中，英国法不支持纯经济损失索赔。理由是那会难以厘清索赔人的权利和损失金额，导致国家提供的司法资源和服务的巨大浪费。比如，某轮撞坏了一座桥梁。这是一个侵权纠纷，桥梁的主人可以既索赔直接损失修理费，也可以捎带索赔间接损失营运费/纯经济损失。如果法律允许生活，工作权利受到侵害的其他人，例如经常过桥的运输公司，大桥两头的无数的商铺，旅游场所，不得不绕路去上班的老百姓等索赔他们的额外花费或营业损失，法律和司法机关将无从照料。

再例如，A 轮与 B 轮相撞。双方互有过失。A 轮的期租人不得不等待 A 轮修好后再继续原合同。但是该租船人会丧失了已经定好的，可能是运费不菲的一个承租合同。租船人心有不甘，向 A 轮索赔吧，权利被租约里的 Mutual Exception Clause 和并入的海牙规则限制，向 B 轮索赔总可以了吧？因为 B 轮的过失对 A 轮的租家利益也是一种侵权。但是英国法律不支持，因为该租家的损失属于侵权纠纷中的纯经济损失。如同上一个案例一样，这个大闸门 /Floodgate 不能打开。



但是在生活中总有例外。侵权下的纯经济损失也有 Exception。因为有些情势下，他人的侵权虽然没有造成实质损失，但如果法律不去救济，会导致社会秩序的失衡和公共利益的损害。这类被法律允许的损失在英国法下涉及到滋扰，侵入，污染，诽谤，破坏他人合法交易，故意和恶意为他人出主意损害他人的利益等。在海事领域最典型的是海上油污索赔。当船舶造成海洋环境污染时，受到损害的不仅是周边设施（财产损失，直接损失）的所有人，更多的是没有实质损失的人，例如旅游公司，渔业公司，游乐场所，海边的商铺，宾馆客店，游客，甚至无主的野生海洋生灵。

九它船上的各类纠纷与保险

既然已知被延误的它船们的损失难以向“长赐”轮索赔成功，那就再分析一下它船们自己的要承担的风险吧。估计它船们不会因此事件自己船上发生货损，但船上货物的所有人会因为延迟交付货物和市场行情下滑损失去索赔本船，因为有合同关系。笔者认为它船们可以依据提单并入的海牙维斯比规则去抗辩和免责。“长赐”轮在苏伊士运河河道的搁浅对于它船来说是一个遭遇的典型的“海上危险”/Peril at Sea。这种危险陆上遇不到。海牙维斯比规则赋予了承运人 17 项免责。其 Article 4 (2) (c) 的内容是，“Perils, dangers and accident of the sea or other navigable waters”。英国 1906 年海上保险法 Schedule 1 Rule 7 对海上危险的描述是，“The term PERIL OF THE SEAS only refers to



fortuitous accidents or casualties of the seas, it does not include the ordinary actions of the winds and waves”

那些转去好望角的载货船舶算不算不合理绕航并因此被本轮货方索赔呢？应该不会。航运法律默示要求船舶要走装卸港之间的最直接的航线。但也不排斥合理的变化。取道好望角仍属于正常的习惯航线。英国大法官 Porter 勋爵在 The “Indian City” (1937) 64 Lloyd’s Rep .229 一案中的说法是，“It would be difficult to say that a ship sailing from New Zealand to England had deviated from her course whether she sailed by Suez Canal, the Panama Canal, round the Cape of Good Hope or through the straits of Magellan. Each might, I think, be a usual route”。

但是，如果绕航去好望角的载货船舶中途需要再次绕航去加油，或因为开航时燃油不足，或因为贪图附近便宜的油料，这种再次绕航可能会有问题。在这种情况下，船东需要临时投保“All Inclusive SOL”保险。以防万一。SOL 险承保的是船东纯因为单方利益违反货物运输合同导致的货物责任和费用。

再看它船船东与自己的租船人之间的纠纷。如果他船处于期租中，同样道理，船东和租家都可以凭借合同里的 Mutual Exception Clause 和并入的海牙规则相互主张免责。如果处于程租中，受损的是船东，因为多使用时间和费用成本由船东承受了。船东不可以主张“合同受阻”/Frustration of Contract 而解



除租约。英国法下的确有“合同受阻”理论去解脱合同当事人，但是一般情况下合同受阻很难成立。合同受阻成立的条件非常苛刻。合同受阻成立的主要条件有，事先无法预料，事先没有划分风险承担，双方都没有错误，合同生效后标的物意外灭失，生效后继续履行变得没有了意义等。时间，成本和费用的增加都不能构成合同受阻。典型的案例是第三次中东战争导致苏伊士运河封闭数月，许多船东认为合同受阻，解除了租约。遂产生了十数个租约纠纷诉讼。英国法院无一例外地判定合同没有受阻，船舶可以绕航好望角而得到合同被履行。

但是毕竟经济生活中的确会出现一些定约后无法预见的意外。既然无法预见，订约双方就不可能在订约时将风险划分妥当。在 19 世纪开始出现了一些先例容许发生这种意外去令合约中断，而且不算任何一方违约，减轻了普通法下严格与绝对的要求履行合约责任。后来导致英国法合同受阻概念的产生。然后有了成文法《Frustrated Contract Act 1943》。规定了在几种特定情势下当事人可以依法解除合同而不承担责任。但是该法明确说了不适用程租合同。缘由是，英国法主张一切服务行为只能在服务完结之后服务者才有权收取费用。在程租合同中，基本的法律原则是运费应该到付，如果货物在途中灭失，承运人无权收费。船东既然根据法律承担了运输中的风险，就不可以因为有了风险而放弃运输服务。如果船东不愿承担风险，可以通过契约自由原则在租约中约定运费预付，甚至约定提单签发或货物装船的几日内，约定的运费视同于船东已经赚取并不可退还（Freight is deemed having been earned and non-refundable as cargo loaded）。



十 “长赐”轮的管理人有什么责任？

船舶发生事故时，往往伴有管理人的疏忽和过失。本案披露的管理人信息不多，仅知道该轮的管理人是德国贝仕船管公司。实践中管理人的风险还是很重的。管理人除了对纯技术体系和遵守 ISM 规则，SOLAS 规定和行业标准方面对船舶负责，还会涉及到船舶管理人的民事责任。具体为违约责任、侵权责任和缔约过失责任三个方面。目前市场上有的管理公司管理的事务很宽广，甚至包括船舶的船员配备和生产营运。大家都知道，在船舶保单中管理人是被列为共同被保险人的。共同被保险人的地位是与其他被保险人同权利义务，共生死命运。管理人的违约就是船东的违约，管理人的获赔等于是船东获赔。但是，船东和管理人毕竟不是同一个人，他们的行为不可能完全同步，之间很可能会有人因为大意，疏忽，无知或草率而违背保险合同中的重要要求，例如保证条款/Warranty Clause。根据英国 1906 年海上保险法，也根据中国保单上的特别约定，那些要命的保证条款和重要条件一旦被违背，保险人会自动解除保险责任，哪怕违约与损失的发生没有因果关系。为转移责任风险，大的第三方船舶管理公司都会购买船舶管理公司责任保险。

十一海上事故发生后，船舶的融资人有什么风险？

“长赐”轮的搁浅事故各类报道中没有涉及到船舶融资人。估计本此事故船舶本身的物质损失/Physical Loss 不大，不会损害到融资人的利益。但是为了提高海上冒险者(海运事业传统上被称为海上冒险/Marine Adventure) 的风险意识，笔者借此机会介绍一下船舶融资人可以独享的 MII，即“船舶抵押权人利益



保险"/ Mortgagees' Interest Insurance。众所周知，海运界和保险界的人士间或听到和看到某个船舶全损事故因为船东或其他共同被保险人严重违约而遭遇保险人的拒赔。这对于船舶融资人来说就是抵押物灭失了，保险保障丧失了，当然借款人/船东也没有能力还款了。等于是城门失火，殃及池鱼。保险人拒赔船舶全损的案子对于业外人士来说较少知晓，但业界所知所闻枚不胜举。

2015年，身背融资负担的“Great Fortune One”轮船东没有履行一项保单中约定的先决条件，后来船舶发生全损，保险人拒赔。中国某法院在审理该案时，仅仅凭借被保险人的这项违约就判定船东败诉，甚至都没有审查和评论船东提出的其他强有力抗辩理由。在这样的情况下，最终受损的不是违约的船东，而是没有犯错的，无辜的融资人。MII 保险专门为船舶融资人设计，承保的风险基本上是船舶保险人拒赔的那些条件（当然这种拒赔的发生都是由船东或管理人的严重违约引发）。例如，船东违背诚信原则，告知义务，船东违背船舶适航要求，违反船级保证，船东违反所有权，船旗，管理人与光租保证，违反航区保证，违反保险人的检验保证，违反绝对善意责任，市场不好时船东故意破坏船舶，损坏抵押物，错过对保险事故的索赔时效和船舶全损但船东无法举证为保险风险所致等。发生这些风险后，抵押权人会在 MII 保单下获得保险人的赔偿。

十二租金损失险 LOH 在本案中的作用



事故发生后，虽然得知船东已经向租家正式提出索赔要求，该索赔能否成功不得而知。但是对于租船人一定会对该轮停付租金/Off Hire，却是没有啥意外的。目前据说集装箱运输船的行情很好，“长赐”轮在此时被停付租金可是船东的巨大损失。目前已有报道说该轮被运河当局勒令停在运河的大苦湖锚地接受技术调查，这意味着“长赐”轮的船期损失不断产生。乐观地估计，“长赐”轮应该买有租金损失保险吧/Loss of Hire Insurance。这种保险可以获得保险人的一部分补偿。该项保险像财产，责任保险一样有船东自负的部分，为免赔期。一般为事故发生最开始的那 14 天。然后计算损失的船期，乘以一个约定的单位应赔金额，但每次事故的计赔天数最高限制在 90 天或双方协商好的天数。其总额即为每次事故保险人的赔偿金。如果“长赐”轮事先买了这 LOH 保险，也算是不幸中的万幸吧。

十三海事赔偿责任限制

众所周知，为了保护和鼓励海运事业，国际海事组织制定过两个主要船东/海事赔偿责任限制公约。如果正荣汽船真的遇到天价索赔，可以引用海事赔偿责任限制公约去限制自己的赔偿责任。1957 年限制公约和 1976 年限制公约对当事船东各有利弊。前者限制的赔偿金额较低，有利于赔偿一方；后者限制的金额较高，有利于索赔的一方。但是责任限制也可以被击破。1957 年公约规定如果责任方对船舶的不适航有错或知情（Actual Fault and Privity）。船东便有可能丧失责任限制保护。而且法律认为“知情”不必真正知情，可以是推定知情/Constructive knowledge)。这显然不利于要求限责的船东。1976 年公



约显然大有放松，规定船东可以享受责任限制，除非船东对损害的发生有 willful Misconduct。两个公约对想限责的船东各有好处和风险。这也公道。想获得低金额限制会容易被否定；想不容易被否定则限制金额就高一些。目前不同的国家加入了不同的公约，也有许多国家没有加入海事责任限制公约，但是将其中一个公约的规定搬入本国海商法。因此，有巨额赔偿责任的船东在索赔方的干扰下（受害方会先发制人，择地诉讼），到底受限于哪个公约，有时还没有完全的自主选择权。

一旦海事责任限制基金被法院接受，会产生船舶优先权问题/Maritime Lien。因为关系到债权的优先受偿次序。相信不论是根据适用的国际公约，还是英国法，埃及法，船旗国法，扣船地法，救助报酬肯定是一项船舶优先权，并排序靠前。

十四管辖权与法律适用

以上各类损失索赔和抗辩仅是基于英国法的分析。在实践中不排除索赔方择地诉讼/Forum Shopping，或先发制人对物诉讼，去其他国家建立管辖权，避开英国法。利用更加有利于自己的他国法律实现索赔。例如在适用汉堡规则的国家法院建立管辖权，使得承运人丧失免责权利。就连海事责任限制，没有合同关系的侵权不可以索赔纯经济损失等都有可能被突破。在此就不详细论述了。这些变数，意味着合同承运人和实际承运人都面临不确定的风险。对于正荣汽船和长荣海运都不是福音。



十五苏伊士运河当局与船东的和谈

根据报道，运河当局已经就损失问题与“长赐”轮船东有了接触和谈判。事实上代表船东出面的应该是 UK P&I Club 和律师们。如果运河当局的索赔金额真的是有问题的天价，运河当局真的需要考虑被索赔的船东是否有经济上的赔偿能力。虽然船东背后有 UK P&I Club。根据英国法中的“合同相互关系”/Privity of Contract, 以及索赔性质为侵权去分析，运河当局没有机会直接索赔船东的 P&I。另外，运河当局还有一个阻碍，就是 P&I Club 的规章里都有一个“Pay to be Paid”条款。意思是保赔协会对会员的保险补偿有一个前提条件，就是会员必须是首先自己已经履行了对外赔偿责任。这个“Pay to be Paid”先决条件已经在 The“Fanti”and The “Padre Island”(No.2) (1990) 2 Lloyd’s Rep 191 (HL)经受住了英国最高法院的胜诉判决考验，认为有效。在上述案子中，两轮都招致了严重货损责任，船舶或全损，或没有了价值。货方起诉船东并获得了胜诉判决。判决因为船东没钱而无法得到执行。后来货方根据英国 1930 年《Third Party (Right Against Insurers) Act 》先将两家船公司清盘，后获得了直诉责任保险人，即 P&I 的机会（根据该法，受害方要诉讼没有合同关系的责任保险人，必须先去破产法院将有责任的被保险人申请清盘，代被保险人之位去求偿）。在英国最高法院开庭审理时，两轮的 P&I Club 利用“Pay to be Paid”条款权利抗辩并获得了支持。如果运河当局把希望放在“长赐”轮背后的保赔协会上，UK 保赔协会在谈判中会不会利用“Pay to be Paid”条款施压呢？



十六 “长赐”轮搁浅事故引起的法律思考

A 货方的质疑，共损是否成立？

货方在本次事故中对共损有分摊责任，根据约克·安特卫普规则是没有疑问的。根据该规则，共同海损成立的要件之一是船，货遇到共同危险。但是该轮的货方很可能会提出抗辩说货物在事故中顶多会产生运输延迟，但并没有实际危险。另外，根据约克·安特卫普规则，共损成立的另一个要件是船方采取的措施必须是“自愿的”。但“长赐”轮事件引起了一个新的思考，该规则将“自愿”仅赋予了船方，没有考虑货方的意愿。如果货方不同意又怎么办？这次“长赐”轮搁浅事故带来的新疑问会不会引发对共同海损定义和规则修改的需求？

B 事件是否完全不关系到公共利益？

“长赐”轮在苏伊士运河的搁浅事故导致其他船舶的利益受损（至少承运人运输成本增加了，货主也有经济损失）也是明确的。根据英国法，没有合同关系的侵权受害方不可以索赔纯经济损失。但是通过苏伊士运河的船舶和货物仅仅是贪图海运的便捷吗？船东和商客的贸易行为应该关系到全球经济循环，继而影响世界经济生活。因此，运河的封闭和失能仅仅关系到私人利益吗？造成运河封闭和失能的纠纷是否仅仅适用国际私法去调整，还是需要制定一部调整和规范因为重大国际公共利益受侵害给予法律救济的国际公约？



笔者在此抛砖引玉，欢迎业界朋友们的参考和评论。本文对于“长赐”轮搁浅事故引发的各种法律关系、保险关系，如有谬解，望读者批评指正。

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



IMSBC Code 关于铝土矿货物的新规定

编译：殷齐越

近期，有客户咨询关于铝土矿分类及运输的问题。2021年1月1日生效的《国际海运固体散装货物（IMSBC）规则》（修正案 05-19）对铝土矿做了新的规定。今天小编就选用 BIMCO 的相关文章，和大家分享一下《国际海运固体散装货物（IMSBC）规则》（修正案 05-19）中关于“铝土矿”货物的新规定。

全球铝土矿工作组修订了 C 组铝土矿明细和新的 A 组铝土矿粉明细，并且专为铝土矿货物制定了新的检测程序。

在 IMSBC Code 修正案 05-19 中关于铝土矿货物的一些值得注意的调整如下：

1. 粒度分布（PSD）公式是区分 A 组铝土矿和 C 组铝土矿的新标准；
2. 哪些情况下与 PSD 不相关；
3. 什么时候 A 组铝土矿可以变成 C 组铝土矿；
4. 铝土矿货物检测的新程序。

PSD 标准以及 A 组和 C 组铝土矿货物的区别

如果铝土矿满足以下 PSD 公式，则将其归类为 A 组：

1. 直径小于 1 毫米的颗粒超过 30%（ $D_{30} < 1$ 毫米）；及
2. 直径小于 2.5 毫米的颗粒超过 40%（ $D_{40} < 2.5$ 毫米）。

C 组铝土矿货物明细表已经修订，包含了上述 PSD 公式。

铝土矿货物只能在下列 4 种情况下可以归类为 C 组：

1. 直径小于 1 毫米的细颗粒为 30% 或更少（ $D_{30} \geq 1$ 毫米）；
2. 直径小于 2.5 毫米的颗粒为 40% 或更少（ $D_{40} \geq 2.5$ 毫米）；
3. 同时满足以上两种情况；
4. 货物水分可以自由排出（见下文“与 PSD 不相关”）。

货物水分可以自行排出，则 PSD 标准无关紧要

如果托运人能够根据装货港主管当局批准的检测结果，向船长提供一份证书，说明货物水分可以从货物中自行排出，使饱和程度不可能达到 70%（“证书”）。当出示此类证书后，铝土矿货物可归类为 C 组。

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>

24



什么时候 A 组铝土矿可以成为 C 组铝土矿

即使 A 组货物符合 A 组铝土矿明细表中规定的 PSD 标准，如果托运人能够向船长提供上述证书，则仍可以将其归类为 C 组。

铝土矿测试新方法

针对铝土矿货物制定的新的检测程序可在修正案 05-19 附录 2（实验室检测程序、相关设备和标准）中找到。铝土矿测试程序称为 Proctor/Fageberg 检测程序。

新程序的要求如下：

- » 被检测的铝土矿的最佳含水量（OMC）出现在饱和度大于或等于 90% 的水平时，货物的适运水分限值（TML）为饱和度为 80% 时的临界含水量。
- » 铝土矿的最佳含水量（OMC）出现在饱和度小于 90% 的水平时，货物的适运水分限值（TML）为饱和度为 70% 时的临界含水量。
- » 如果样品中的水分可以自行排出，使得检测样品的修正曲线不能达到或超过 70% 的饱和度，则测试表明水分在颗粒间容易通过。因此，该货物不易液化。

尽管这是一个新的检测程序，但 IMSBC Code 第 8 节规定，最终由货物原产国的主管当局确定货物的含水量测试程序和 TML。只有在没有此类测试程序的情况下，才推荐适用附录 2 中相应的货物测试程序。

BIMCO 在线固体散装货物数据库

欲查看 IMSBC Code 中铝土矿货物条目的新要求 and 修订要求，请访问我们的在线固体散装货物数据库并点击以下链接：

铝土矿粉，A 组

https://www.bimco.org/cargo/solid-bulk-cargo/solid-bulk-cargo-database/solid_cargo_database-0519/bauxite-fines

铝土矿，C 组

https://www.bimco.org/cargo/solid-bulk-cargo/solid-bulk-cargo-database/solid_cargo_database-0519/bauxite

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>



会员还可以查看修正案 04-17 下的当前铝土矿 C 类条目和铝土矿粉，或者查看我们的货物数据库部分，其中显示了两个修正案下的货物清单。

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



延误保险 (Delay Insurance), 欢迎您来了解

原创: 莫思思

“我轮大副突发腹痛啊，疑似阑尾炎，计划绕航到最近港口就医！”
不时接到船东的报案，在通知协会安排当地通代等一波操作后，船东接着问“换船员的费用保赔协会会保，但大副下地就医，还得等替换大副，耽搁的船期怎么办啊？”。



往往遇到船员伤病的事情船东最操心，尤其是全球新冠疫情大环境下，安排船员下船就医异常困难。即便船员治疗费用、绕航费用以及替换船员费用能从船舶保赔险中得到补偿，那船东为救治船员导致的营运损失呢，又能从何处得到补偿呢？
小编今天为大家介绍一款保险产品，主要针对列明风险导致的船舶延误，统称延误保险 (Delay Insurance)，可以根据客户需求量身定做，用于补偿船东/租家的营运损失，目前市场上有多家保险人可以提供此保险服务。

不同于租金损失保险 (Loss of Hire, 简称 LOH)，因为 LOH 主要补偿因为船壳险项下的事故导致的租金损失，通常有 14 天的免赔额，一般赔偿限额设定为 90 天。像刚才提到的船员腹痛紧急就医这种情况，船东耽误的营运损失并不是因为船壳险项下的事故导致，就不在 LOH 的承保范围里。延误保险 (Delay Insurance) 承保因特定的列明风险引起的延误给船东 (租家也可) 造成的损失。

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>

27



延误保险（Delay Insurance）承保的列明风险主要分 2 种类型：

（一）因船壳风险造成的船舶延误

1) 船舶碰撞、固定及漂浮物损坏、触礁或搁浅（瞬间就想到了 Ever Given）；

2) 船舶、货物、物料及燃料的火灾或爆炸；

但是该险种不承保船上吊机、锚机、泵系、阀门、管道、油舱、货舱、惰性气体、原油舱室的冲洗设备的损坏导致的时间损失。



（二）因保赔责任风险造成的延误

1) 由船方直接造成的船上人员或第三人患病、受伤或死亡；

2) 实际或据称船上有违禁品，或怀疑船上有违禁品而进行搜查；

3) 从船上泄漏或据称从船上泄漏有害物质造成的污染；

4) 船员遗弃；

5) 船舶扣留：限在船上犯罪或涉嫌犯罪；涉及被保险人拥有或管理的其他船舶的事故；向当局错误描述或误报备品（不是货物）；

6) 偷渡者、救助难民或海上救生；

7) 对船员或旅客实施的检疫期。

延误保险（Delay Insurance）要点：

（一）日保险金额（Daily Insured Amount/Daily Entered Sum）

1) 如投保人是船东：日保险金额可以是船舶每天的经营收入（可扣除燃料或其他在船舶延误的情况下省下的费用）或者船舶每天的运营成本，二者取高；



2) 如投保人是租家：日保险金额可以是船舶的日租金或者船舶每天的经营收入（可扣除燃料或其他在船舶延误的情况下省下的费用），二者取高；

(二) 免赔额

保险人一般设置 1-7 天的免赔额，具体免赔天数可以根据船队规模和客户需求量身定做。

(三) 可补偿天数

保险人一般提供 14 天的补偿限额，也愿意根据客户需求提供超过 14 天补偿限额的承保方案。

如感兴趣想进一步了解，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。

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>

29

