

# 诺亚之风

2025/12/02 刊

## 目录

船舶推定全损和委付后的法律问题.....2

当心！试航撞出“天价账单”.....5

油轮出售 — 买方合规是否构成卖方风险？.....7



## 船舶推定全损和委付后的法律问题

原创：刘卫东

船舶发生推定全损，关系到船东，船壳保险人和当事船舶的 P&I 三方的利益，也关系到相关的合同及法律问题。这些问题出现混淆，可能会导致责任不清使得船东利益受损。本文梳理一下其中的关系和法律责任，以回馈关心此问题的当事人。

委付/abandonment 只会发生在海上保险，陆上的财产保险中没有委付制度。原因是海上的保险标的会遭遇特殊的自然风险，当局的行政管理行为和第三人的干预影响到保险人与被保险人的权利义务关系。对这些问题的应对，中，英两国的保险法都做了公允的规制。但在实务中由于情况复杂，还是会给人们带来困惑。

针对委付/抛弃/abandonment，根据英国 1906 年海上保险法 Section 63 (1)，船舶保险人仅是有权利 (be entitled to)，而不是有义务或责任接手保险标的的财产权并成为所有人并承担相关责任。中国的《海商法》第 249 条也体现了相同的立场。很多场合下船舶保险人即使愿意做出推定全损的赔付，也会说明自己不行使有关权利接受委付/abandonment 以免引起误会。

在不接受委付情况下，保险标的物的所有权还属于被保险人。如果标的物能够实现残值，变卖所得仍属于被保险人。笔者公司曾经遇到数起船舶保险人在不接受委付情况下，提出从推定全损的保险金中扣除船舶的残值。被保险的船东大多不很明白，没有去据理力争。保险经纪人做为被保险人的代理人会从专业角度善意介入，与保险人们磋商合理的处理方案，避免被保险人的权益受损。

保险人不接受委付，被保险人权利自己去处理（包括变卖）残船，当然也有义务去清除残骸避免影响第三人利益。由于（1）变卖残船的渠道受限，（2）或处理残骸涉及到残骸的责任（损害到第三人），被保险人往往会考虑将残船的处理或残骸的清除交给该轮的 P&I。协会根据其 Rules，也有义务接手委付发生后的事务并承担花费。

但这会导致一个争议。如果残骸有变卖所得，也发生处理费用，协会往往会用卖价先冲抵一部分花费（清除残骸会雇佣第三方专业人员）。从法律角度分析，协会的这种做法其实是值得商榷的。根据协会的承保风险性质，协会只应该承担船舶的责任，不可以享受船舶的收益。残骸的变卖所得应该仍归于被保险的船东才对。因为承担处理费用是 P&I 的合同责任而不是民事活动中的额外帮忙。但如果 P&I 的 Rules 里有这方面的明示约定，协会是有权先用变卖所得去 set off 一部分处理费用的。



2016 年我司一家客户的船舶发生推定全损。船壳保险人没接受委付。残船停留在事故发生地港口附近的礁石区。当局下令必须清除。该轮的 P&I 接手处理并变卖了残骸。协会用卖价冲抵了一部分给第三人（清理公司）的收费，不足部分被协会承担了。我司与该协会交涉，指出协会不应该侵占被保险人的权益。按照英国法，一个有效的合同必须要有约因/consideration。保赔合同中被保险人支付保费换取 P&I 的保障，或者说 P&I 在收取被保险人的保费下去提供保险服务，这就构成了合同中的约因/对价（A promise for a second promise in exchange）。协会处理残骸的行为是履行合同中的已有承诺。但后来的私用被保险人的财产（残值）属于一个新的默示合同。但这个合同中没有约因，不是有效的法律行为。后来船东接受了协会的做法，在英国法下等于是弃权，该案才消除了争议。

再说说船舶保险人接受委付的法律问题。根据保险法律，接受委付后，标的物的所有权和好处（benefit）归于船舶保险人。如果推定全损的标的物后来能实现一些价值，哪怕高于已赔金额，该价款全部由保险人领受。（这与保险人的代位求偿完全不同。代位求偿中追偿所得如果高于赔偿的保险金，高出部分应该归于被保险人）。当然，如果标的物招致第三者责任，也应由接受了委付的保险人承担。所以在实务中当保险人对标的物的风险评估较高时，保险人大多不会选择接受委付。

介绍一下 Columbus-America Discovery Group v. Atlantic Mutual Insurance Co (1992) AMC USA Court of Appeals Fourth Circuit 案件。1857 年 9 月 12 日一批受保的黄金随承运的海轮遇难沉入大海。货方索赔货物保险人。保险人认为应该按照推定全损处理。货方就发出了委付通知，保险人赔偿了 100 万美元的推定全损并接受了委付/abandonment。一百三十年后的 1987 年，C 打捞公司将黄金打捞成功。价值已经是 10 亿美元。保险人认为自己才是黄金的所有者，诉讼到美国法院。法院经过审理认可了保险人的所有权，但需要支付合理的打捞报酬。遂判 10 亿美元的 90% 归于打捞人，1 亿美元归保险人。由于接受了委付，这 1 亿美元全部与当年的货主/被保险人无关。

涉及到船舶的推定全损和委付还会有其他问题。有时候保险人与被保险人会在是否构成推定全损问题上发生争议。中，英保险法律对船舶构成推定全损的定义是，“当实际全损已经不可避免，或为避免发生实际全损所需支付的费用超过保险价值的，为推定全损”。

在 The “Renos” (2019) UKSC 29 一案中，船舶在红海航行时发生火灾。船舶严重受损。发生了拖带和 LOF 合同救助。经船东评估，以后的修理费接近了保险价值，遂向保险人发出了推定全损委付通知。保险人认为评估的修复费用达不到全损，因此不构成推定全损。而被保险人认为如果加上委付前的拖带和应付给救助人的 SCOPIC 酬金，会超过船舶价值，因此构成推定全损。英国法院判“所需支付的费用”应该加上委付前的花费，（但不包括 SCOPIC 酬金）该轮构成了推定全损。



由于海上保险的诸多问题都与法律有紧密联系，笔者期望船东朋友们欢迎这种分享，促进海上航运与海上保险的健康发展。

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>



## 当心！试航撞出“天价账单”

原创：刘 璐

当前造船市场一派繁荣，新船订单纷至沓来。在船厂紧锣密鼓地推进建造与试航工作时，一个潜在的重大风险却极易被忽视：在建船舶在试航期间发生碰撞事故，船东可能无法享受海事赔偿责任限制，并将面临巨大的、无限制的赔偿责任风险。

A 轮为一艘在建船舶，船东为其投保了船舶建造险，并约定了保险金额。保险责任范围包括 A 轮在试航过程中发生碰撞、触碰事故对第三者财产损失、人员伤亡的赔偿责任。A 轮在试航过程中，因船舶失电、失控先触碰了港口码头，后又与他船 B 轮发生碰撞。此次事故，造成 A 轮船体损坏，B 轮沉没，港口码头局部倒塌，并致一名码头工人溺亡。根据海事局出具的调查结论书，认定 A 轮对此次事故承担全部责任。

A 轮向船舶建造险保险人报案后，保险人仅支付了约三分之一的赔款后便以部分损失不合理为由拒绝承担剩下的赔偿。其中关键的一条拒赔理由为：A 轮的船舶所有人依法应当享受海事赔偿责任限制，然而 A 轮的船舶所有人在协商赔偿中未提出海事赔偿责任限制，保险人对此提出异议。

根据《海商法》第 3 条所称船舶，是指海船和其他海上移动式装置，但是用于军事的、政府公务的船舶和 20 总吨以下的小型船艇除外。

同时，根据《海商法》第 207 条第（一）款：“在船上发生的或者与船舶营运、救助作业直接相关的人身伤亡或者财产的灭失、损坏，包括对港口工程、港池、航道和助航设施造成的损坏，以及由此引起的相应损失的赔偿请求”。

本案在进行诉讼时，法院列举上述法条，认为 A 轮作为在建船舶并不是《海商法》第 3 条所规定的船舶，试航也不是船舶营运。A 轮在事故发生时是一艘在建船舶，尚未取得正式的船舶证书，不具备船舶营运资质，其试航作业不是与“船舶营运”直接相关的活动。因此，此次事故所造成的损失不属于《海商法》所规定的限制性海事赔偿请求，故 A 轮的船舶所有人不能享受责任限制。

自然，保险人主张 A 轮船船所有人未行使海事赔偿责任限制权利进而损害保险人利益的抗辩依据不足，按照保单规定，理应对此次事故承担赔偿责任。

建议：

1. 需重视船舶建造险，建议与保险经纪人核查现有保单或讨论投保方案，明确其具体承保范围、除外责任和赔偿限额等；
2. 考虑附加增值险，以确保保险金额足以应对巨额索赔；

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



3. 在船舶建造合同中明确约定试航期间的责任划分、增值险的购买义务，以及因无法享受责任限制而产生的超额损失由谁承担。例如，可考虑与试航相关的各方，如设备供应商等签订协议，明确各自职责，争取通过免责条款或补偿条款来分散风险；
4. 强化试航安全管理。制定详细的试航计划和安全预案，选择经验丰富的船长、船员及技术骨干，对试航水域进行充分评估等。

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





## 油轮出售 — 买方合规是否构成卖方风险？

编译：李明峻

在如今的制裁环境下，出售油轮远非签订一份合同那么简单。根据欧盟规定，卖方必须通知有关部门，在某些情况下还需事先获得批准，以避免因船舶后续被用于运输受制裁的俄罗斯石油而承担责任。问题在于：卖方的责任究竟应承担到何种程度？

2023 年 12 月 18 日，欧盟出台相关措施，防止通过出售油轮规避制裁。欧盟第 833/2014 号条例（以下简称“该条例”）第 3q 条规定，对于任何适用于运输该条例附件二十五所列原油或石油产品（以下简称“附件二十五货物”）的油轮出售，均需立即通知有关部门，部分情况下还需事先获得授权。此举旨在提高所有权转让的透明度，防止油轮被出售后用于运输受制裁的俄罗斯石油。因此，任何涉及此类船舶的适用卖方都必须了解购买方的具体实体信息，且在有要求的情况下，需事先获得授权并履行通知义务，这一点至关重要。

### 适用范围

该条例适用于以下任一类型的卖方：欧盟成员国公民、居住在欧盟境内的自然人，或“在欧盟境内设立的法人、实体或机构”。欧盟明确表示，若欧盟个人通过第三国公司持有一艘悬挂第三国船旗注册的油轮，该条例同样对其适用。

### 要求内容

该条例第 3q 条第 4 款规定，任何符合上述定义的卖方，在出售或以其他方式转让适用于运输附件二十五货物（即原油和石油产品）的油轮所有权时，必须立即通知其所在成员国的相关主管部门（RCA）。不过，该条例并未明确“立即通知”的时间节点，究竟是在出售协议达成后，还是在出售完成后。

通知内容至少应包含以下信息：

买卖双方的身份信息；

（如适用）买卖双方的注册文件（包括股权结构和管理层结构）；  
船舶的国际海事组织（IMO）编号和呼号。

### 涉及俄罗斯的销售

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>



此外，该条例第 3q 条第 1 款和第 2 款共同规定，若船舶出售给俄罗斯境内的自然人、法人、实体或机构，或拟用于俄罗斯相关业务，卖方必须事先获得相关主管部门（RCA）的授权。该条例未明确授权需在出售协议达成前获取，还是在出售完成前获取，且各成员国对审批的处理方式可能存在差异。相关主管部门在审核出售或转让授权申请时，会判断该船舶是否可能被用于违反石油价格上限规定，向欧盟或第三国运输俄罗斯原产货物。目前尚不清楚，主管部门会在船舶所有权变更后的多长时间内，对其预期用途进行评估。Gard 协会建议对该条例采取广义解读，并尽早启动授权申请流程。

欧盟表示，只有在尽职调查显示需要授权的情况下，才应向相关主管部门申请出售授权。

## 责任、处罚及规避方式

若卖方被发现违反该条例出售船舶，可能会因参与规避制裁计划而承担责任。

处罚由相关主管部门决定，即便卖方对船舶出售后的用途并不知情，仍可能被追究责任。

当然，核心问题在于如何提前判断船舶未来是否会被用于规避制裁，以及具体会以何种方式规避——买方显然不太可能向卖方透露任何非法计划！欧盟也认可这一现实，因此，若卖方能够证明其“不知道且没有合理理由怀疑该出售行为会构成对制裁的违反”（参见该条例第 10 条），则可免于承担责任。要证明这一点，卖方需提供出售前开展的尽职调查细节，以及能证明其认定该出售不会违反条例的相关调查结果。

无论如何，Gard 协会建议上述定义范围内的欧盟卖方，在进行任何油轮出售前均应寻求法律咨询，尤其是当卖方对买方可能如何使用油轮存在疑虑时。法律咨询还有助于明确在特定情况下应遵循的尽职调查标准，以及应向买方索取哪些公司 / 股东信息。

## 部分情景案例

### 情景 1：俄罗斯买方购买和 / 或船舶拟用于俄罗斯业务，且卖方未获得相关主管部门授权

在此情景下，卖方构成违规。需注意的是，若新注册所有权人及 / 或最终受益所有权人为俄罗斯主体，该条例即适用。这意味着，即便新注册所有权人非俄罗斯主体，但出售的实际受益人是俄罗斯个人、机构或实体，卖方仍需承担责任。





卖方仅在能够证明 “不知道且没有合理理由怀疑该销售会构成对制裁的违反” 时，方可免于处罚 — 这要求其向相关主管部门提供已开展的尽职调查材料。

## **情景 2：买方非俄罗斯主体，但将船舶转售给俄罗斯主体或拟用于俄罗斯业务**

在此情景下，原始卖方可能因参与规避制裁计划而构成违规：该条例禁止 “直接或间接” 出售或转让所有权，也禁止以 “再出口至俄罗斯使用或供俄罗斯主体使用” 为目的的所有权转让。

同样，卖方仅在能够证明 “不知道且没有合理理由怀疑船舶会以构成违反制裁的方式被转售” 时，方可免于处罚。这要求其向相关主管部门提供针对买方及其意图所开展的尽职调查材料。

## **总结**

Gard 协会建议，任何与欧盟存在关联的油轮卖方，即便出售无需相关主管部门审批，也应开展尽职调查。同样重要的是，尽职调查过程需妥善记录并留存，否则卖方可能因买方滥用船舶而承担责任。尽职调查内容可包括：向买方了解其购买意图，以及分析买方现有 / 历史船队的运营情况。

*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>



**[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。

