

【案例分析】从一起船舶火灾案件谈船东对重大海难事故的应对

作者：理赔二部 郑宇辉



火势从机舱蔓延到主甲板

摘要

发生重大海难事故后，船东往往面临包括船员家属、主管当局、租家、货主等多方压力，与保险人协力减损往往是化解压力和管控风险的重要途径之一。在采取救助措施前，船东一般会征求船舶保险人的意见，但如果船舶保险人迟迟未作决定，船东的减损义务是否可被免除？在救助决策面临僵局时，又应如何破局，船东能从协会获得哪些协助？SCOPIC 是把双刃剑，船东又应如何妥善使用？本文通过 S 轮火灾案尝试回应以上问题，以期为会员公司处理重大海难事故提供一些思路。

一、事故情况简介

入会船 S 轮在韩国釜山港加油后，执行压载航次前往马绍尔群岛港口准备装货，航行至日本小笠原群岛附近海域（距东京约 700 海里）处机舱突发火灾，后火势快速蔓延

至整个机舱。虽经船员奋力扑救并释放了大型二氧化碳灭火系统，但无奈火势太猛，火情失控，最终 23 名船员被迫登上救生艇筏弃船。



船员弃船后船舶于太平洋漂流

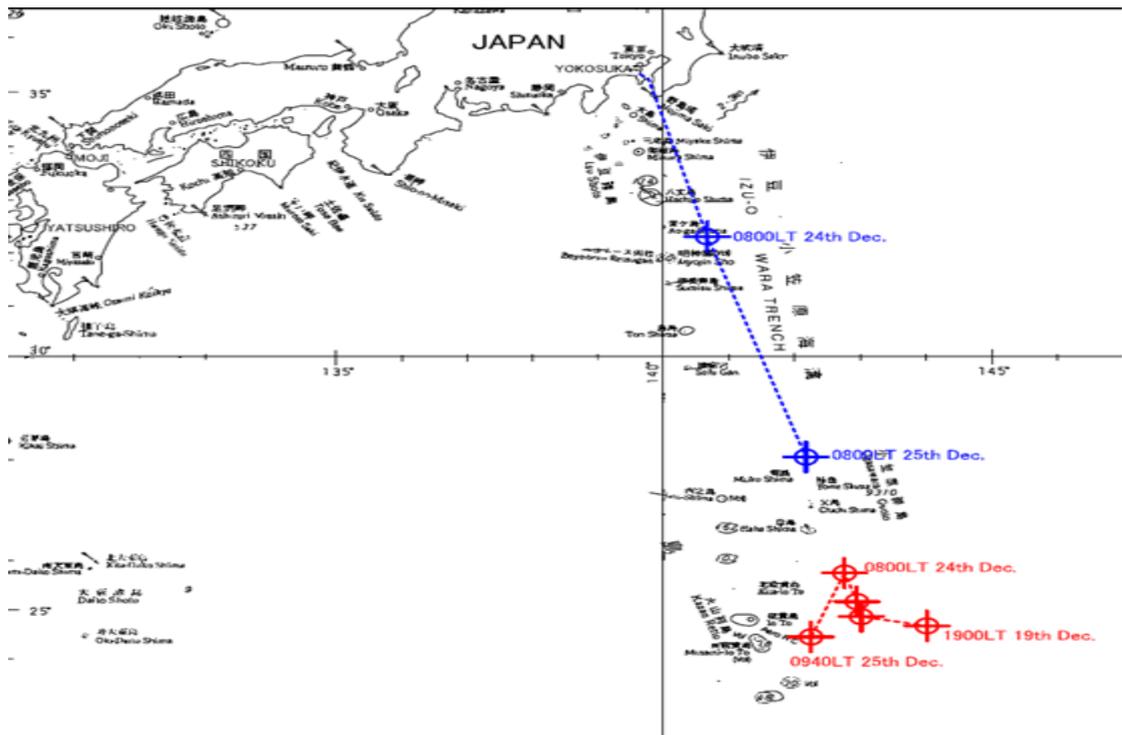
二、事故处理要点

1. 搜救船员

弃船后搜救船员无疑是各方要面对的第一要务，会员公司接到船长报告后，立即启动应急预案并请求海上搜救中心予以协助。搜救中心随即通知过往船舶协助搜救，并派飞机、巡逻艇参与搜救。最终 23 名船员被一艘过路船全部救起，无人员伤亡。

2. 救助难船避免次生灾害

会员公司与船舶保险人连日沟通救助事宜，但没有实质进展。难船持续漂航，有搁浅小笠原群岛（世界自然遗产）的紧迫危险，一旦难船上岛断裂油污水溢出，恐怕将是一次重大事故。如下图所示：蓝色标识救助船前往现场需要 2 天多的时间；但红色标识难船在最坏情况下将在 60 小时后上岛。在难船可能构成推定全损的情况下（本案难船机舱着火且连烧数天，前端的货舱也未能幸免），船舶保险人考虑是否仍值得去救船也无可厚非。在此情况下，船东的减损义务可否被免除，扩大的损失又应由谁承担？这是值得考虑的问题。



对此律师认为：“被保险人本身有减损义务，该义务并不因为保险人不作出决定而免除。因此，即使船舶保险人迟迟不作出决定，被保险人也应当积极采取相应的减损或者施救措施（如果不采取措施，对于扩大的损失保险人不承担责任），而且采取措施前都书面告知保险人并征求保险人意见。”在火烧难船3天后，会员向船舶保险人发出委付通知。船舶保险人拒绝接受委付，难船的残值及难船上油污水的处置责任仍在会员。在此情况下，会员应如何打破僵局？



LOF+SCOPIC 救助合同可能是打破僵局/兼顾救助人和船舶保险人诉求的最佳方式之一。对于救助入而言，LOF+SCOPIC 救助合同为其提供可靠的收益保障——即便最终 No Cure，也可以得到 Some Pay；此外，在救助入通知船东启动 SCOPIC 后，可要求船东在 2 个工作日内提供 300 万美元的初始担保（担保形式可以是银行担保或协会保函）；如果后续评估认为初始担保金额不足，还可要求船东提供补充担保，且要求补充担保的次数没有限制；补充担保金额可由双方协商，协商不成由仲裁员裁定。对于船舶保险人而言，在 LOF+SCOPIC 项下，船舶保险承保的救助报酬一般不会超过难船获救价值；在特定情况下，协会可考虑将难船获救价值视为 0，则救助报酬也为 0，支付全部 SCOPIC 报酬，解除船东/船舶保险人支付救助报酬的义务/打消船舶保险人总赔偿超过一个保险金额的顾虑。但 LOF+SCOPIC 救助合同也是一把双刃剑，救助成功后，若未能及时终止 SCOPIC，与日俱增的 SCOPIC 报酬有时 would 超过船价，甚至数倍船价，无封顶价。因此，如非必要且经协会同意，不宜贸然签署该救助合同。

为协助会员打破僵局，协会建议会员尽快组织船舶保险人一起开三方会议，推进 LOF+SCOPIC 救助方案。很快各方达成共识，会员与救助入签署了 LOF+SCOPIC 救助合同；协会依会员申请向救助入出具了 300 万美元的初始担保，及时启动了救助并成功拖住了难船，避免了一次重大污染事故。

3. 及时处置难船将事故等级降到最低

难船虽已被拖往避难港锚地，但船上的油污水尚未清除，油污风险仍是高悬的达摩克利斯之剑。此外，LOF+SCOPIC 救助合同虽允许船东单方解除，但至少须提前 5 天通知救助入，且政府或港口当局或有管辖权的其他官方授权的机构不阻止救助力量撤离现场才能解除。因此，在解除 LOF+SCOPIC 救助合同前，应妥善安排难船及船上油污水的处置事宜。

协会进一步助力会员与船舶保险人沟通难船推定全损事宜。在各方努力和妥协后，会员取得了附条件（但条件较易成就）的推定全损确认，并授权协会将难船作为残骸处置、用难船残值冲抵船上油污水、废品等的处置费。取得授权后，协会协助会员向多家潜在买家询价/比价，终将难船整体出售给其中一位买家，由买家负责清除船上油污水/使之无害、安排拖轮将难船拖往拆船基地。最终，LOF+SCOPIC 救助合同得以及时解除；会员在本案中的各项责任/事故等级降到最低。



LLOYD'S STANDARD FORM OF SALVAGE AGREEMENT

(Approved and Published by the Council of Lloyd's)

NO CURE - NO PAY

<p>1. Name of the salvage Contractors: [Redacted]</p> <p>(referred to in this agreement as "the Contractors")</p> <p>3. Agreed place of safety: To be agreed</p>	<p>2. Property to be salvaged: The vessel: [Redacted]</p> <p>her cargo freight bunkers stores and any other property thereon but excluding the personal effects or baggage of passengers master or crew (referred to in this agreement as "the property")</p> <p>4. Agreed currency of any arbitral award and security (if other than United States dollars)</p>
<p>5. Date of this agreement 19th December 2019</p>	<p>6. Place of agreement Tokyo, Japan</p>
<p>7. Is the Scopic Clause incorporated into this agreement? State alternative : Yes/No</p>	
<p>8. Person signing for and on behalf of the Contractors [Redacted]</p> <p>Signature: [Redacted]</p>	<p>9. Captain or other person signing for and on behalf of the property</p> <p>Signature:</p>

- A Contractors' basic obligation:** The Contractors identified in Box 1 hereby agree to use their best endeavours to salvage the property specified in Box 2 and to take the property to the place stated in Box 3 or to such other place as may hereafter be agreed. If no place is inserted in Box 3 and in the absence of any subsequent agreement as to the place where the property is to be taken the Contractors shall take the property to a place of safety.
- B Environmental protection:** While performing the salvage services the Contractors shall also use their best endeavours to prevent or minimise damage to the environment.
- C Scopic Clause:** Unless the word "No" in Box 7 has been deleted this agreement shall be deemed to have been made on the basis that the Scopic Clause is not incorporated and forms no part of this agreement. If the word "No" is deleted in Box 7 this shall not of itself be construed as a notice invoking the Scopic Clause within the meaning of sub-clause 2 thereof.

注：LOF 并非自动并入 SCOPIC，只有双方选择时，即在 Box7 把 No 删除时才会并入 SCOPIC。

三、结语

本次事故的完满处理得益于会员公司对协会的信任，如果再晚一步委请救助人或再晚一步处置难船，不仅 SCOPIC 报酬继续增加，如难船在等待决定期间不幸倾覆，还可能造成重大的污染事故/次生灾害——此前已有不少事故因难船是否构成推定全损的争议延误难船的处置，后果均不堪设想，会员公司协调数家保险人的压力也可见一斑。协调数家保险人有时恐怕并非易事。为协助会员更好应对海上风险、租约等纠纷，同时也为减轻会员协调数家保险人的压力，协会提供一站式保险保障服务，可同时承保保赔险、船舶险、抗辩险、租家责任险等险种，为会员的航运事业保驾护航。

以上内容仅供会员参考，如需具体建议与协会相关人员联系。