



中国船东互保协会
CHINA SHIPOWNERS MUTUAL ASSURANCE ASSOCIATION

地址：上海市虹口区公平路 18 号
7 号楼中船保大厦 5-7 层
邮编：200082
电话：+86 21 3503 6888
传真：+86 21 6595 0216



www.chinapandi.com

首先，需要考虑的是目前的具体情况是否属于该条款规定的“战争风险”。比如 Conwartime 2013 对于“战争”的定义为：“War Risks” shall include any actual, threatened or reported: war, act of war, civil war or hostilities; revolution; rebellion; civil commotion; warlike operations; laying of mines; acts of piracy and/or violent robbery and/or capture/seizure (hereinafter “Piracy”); acts of terrorists; acts of hostility or malicious damage; blockades (whether imposed against all vessels or imposed selectively against vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever), by any person, body, terrorist or political group, or the government of any state or territory whether recognised or not, which, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be dangerous or may become dangerous to the Vessel, cargo, crew or other persons on board the Vessel. 根据协会处理的诸多咨询，提醒船东在订立合同时不要轻易删除标准格式的措辞，以免带来合同规定的缺失。比如有些合同将本段全部删掉，显然此时该条款可能仅仅适用于“war”的情况，而该条款的原文则包含了诸多类似战争的风险，甚至包括了海盗以及恐怖袭击等等。还有一些合同将类似“threatened or reported”，“may be”的措辞删掉，而实际上，这些措辞都是对船东起保护作用的。

其次，关于加保的问题。BIMCO 条款的原意是如果船长认为某地区可能有战争风险，则其可以拒绝前往或者离开；如果前往了这些地区，租船人需要支付加保费（AP）。但是协会在具体的案件中发现很多合同将措辞修改为：如果战争险保险人同意承保，则船东必须同意前往，租船人只负责支付加保费。显然这样修改是对船东不利的，因为到目前为止，上述危险区域并没有被保险人绝对除外，而只是需要进行加保；而修改后的措辞使船东丧失了确实存在危险时候拒绝前往的权利（不考虑安全港条款的情况下）。

第三，关于前往上述地区的保险安排。事实上，除了安排战争险（加保）外，还可以在合同中约定一方承担其他相关保险的保费，比如租金损失险（Loss of Hire）、绑架与赎金险（Kidnap & Ransom）、Blocking & Trapping 等等。在合同中明确约定会有效减小经常前往这一地区的船东的风险。但如果需要将保险安排齐全，则要在合同中具体约定清楚谁来承担费用，简单地提及加保（additional premium）费用谁来承担可能是不够的，因为上述保险并非加保的性质，而是属于单独的保险。这一方面可以咨询相关的经纪人。

(4) 其他问题

由于此类问题的复杂性，可能还会产生其他诸多问题，比如短航次 TCT，装卸港口明确，船东可否因此解除合同，事发时候的风险程度是否要比订立合同时候双方或者船东知道的风险更加严重才能够援引合同中的保护条款（The Product Star (No. 2); The Paiwan Wisdom）。

5、协会建议

面对复杂多变的海湾地区局势，对于经常挂靠这一地区的油轮船东来说，最好在订立合同过程中拟定完善的针对性条款以面对可能产生的风险，这些条款最好覆盖全面，比如：船舶是否或者在何种条件下能够拒绝前往；是否要把某一地区、港口除外；保险如何安排，谁来支付保费；对标准条款的修改是否使自己的权益受损；哪些情况下能够解除合同等等。已经有一些针对性条款约定在海湾局势进一步恶化的情况下，双方应当合理洽谈如何履约以及后续处理的问题。对于已经签订的租船合同，在做出某项决定时候，也要全面考虑客观事实和所有相关的合同条款再给出回复。

当然，如上只是协会结合已经遇到的案件和事实情况给会员提出的解决问题的思路和注意事项。由于事件仍在不断发展，如最近又发生了沙特油田遇袭和伊朗油轮遇袭事件，本文不可能涉及到所有问题，也不可能针对问题给出确定的答案，因此如上一切内容只是参考性的，协会也会继续跟进该问题的发展并适时更新和完善文章。



中国船东互保协会
CHINA SHIPOWNERS MUTUAL ASSURANCE ASSOCIATION

2019 年 9 月 总第 8 期

防 损 通 讯

Loss Prevention Bulletin

中国船东互保协会防损部编



108 份船舶碰撞事故海事调查报告分析

大数据

海事主管部门就船舶碰撞事故所出具的海事调查报告将对船东损害赔偿责任的承担起到决定性作用。协会理赔主管利用工作之余，历时半年，从我国海事局公开渠道收集并研读了近年来 108 份船舶碰撞海事调查报告，从近百万字中的材料中，抽丝剥茧、追本溯源，分析这些碰撞事故的细节，希望将其作为前“船”之鉴、防微杜渐，以期减少船舶碰撞事故的发生。

一、海事调查报告的法律地位

最高院《第二次全国涉外商事海事审判工作会议纪要》第 137 条规定，若无相反证据，船舶碰撞事故发生后，主管机关进行事故

调查过程中由海事事故当事人确认的海事调查材料，可以作为海事法院认定案件事实的证据。同时，最高院民四庭、中国海事局《关于规范海上交通事故调查与海事案件审理工作的指导意见》第一条海事调查与海事诉讼，第五款规定：“海事调查报告及其结论意见

可以作为海事法院在案件审理中的诉讼证据，除非有充分事实和理由足以推翻海事调查报告及其结论意见。”从该规定可知，海事调查报告可以作为海事法院认定案件事实的证据和诉讼证据，因此海事调查报告成为船舶碰撞事故中至关重要的一份材料。海事调查确定碰撞船舶主次责任通常涉及的法律文件主要有《中华人民共和国海上交通安全法》、《1972年国际海上避碰规则》、《长江上海段定线制规定》等地方性规定、《海上交通事故调查处理条例》、《水上交通肇事逃逸案件调查处理规定》等。海事调查报告通常只写明碰撞船舶间的主次责任，而具体的责任比例则留待碰撞当事双方进行举证确定双方过失程度，由海事法院判定碰撞船舶责任比例，通常最小单位为5%。海事调查报告不仅有助于了解事故发生的基本情况，还有助于判断碰撞事故责任的承担情况，同时对船东具有很好的借鉴意义。

二、108份海事调查报告分析

1. 船舶碰撞类型

在这些船舶碰撞事故中，商船与渔船的碰撞约占一半，共53起，发生在商船之间的碰撞有38起，其余为17起。我国沿海渔船众多，渔区广泛，商船船员疏于瞭望，不采用安全航速；渔船船员不了解避碰规则，不按章显示号灯号型，疲劳作业，疏于瞭望，抢大船船头等是导致商船渔船碰撞事故多发的主要原因。事故多发区域包括宁波-舟山一带等渔业发达的地区，建议驾驶员在设计航线时，应尽量避开渔区，会遇渔船应保持格外谨慎，利用一切灯光声响信号，向渔船发出警示，并保持随时用车，以变向结合变速甚至停船避让船舶。

2. 碰撞事故后果

行船走马三分险。船舶碰撞事故一旦发生，轻则船损、重则船毁人亡，在这108起碰撞事故中，无一例外均有不同程度的船舶受损情况发生，其中发生船舶沉没的事故有69起，并伴有人员死

亡或失踪的有52起。于妻儿是“可怜无定河边骨，犹是春闺梦里人”；于父母是“君埋泉下泥销骨，我寄人间雪满头”。另外，船舶碰撞事故可能伴随有污染、残骸清除、货物受损等风险。

3. 碰撞事故时间

在二副值班期间，发生的碰撞事故远多于三副班和大副班，超过事故总数的一半。事故高发时段依次为0点-4点，20点-24点，4点-8点，三个时间段均为晚8点至次日晨8点，累计共计83次，因此夜间发生事故的的概率比较大，尤其是0点-4点的二副班时段。

4. 碰撞态势

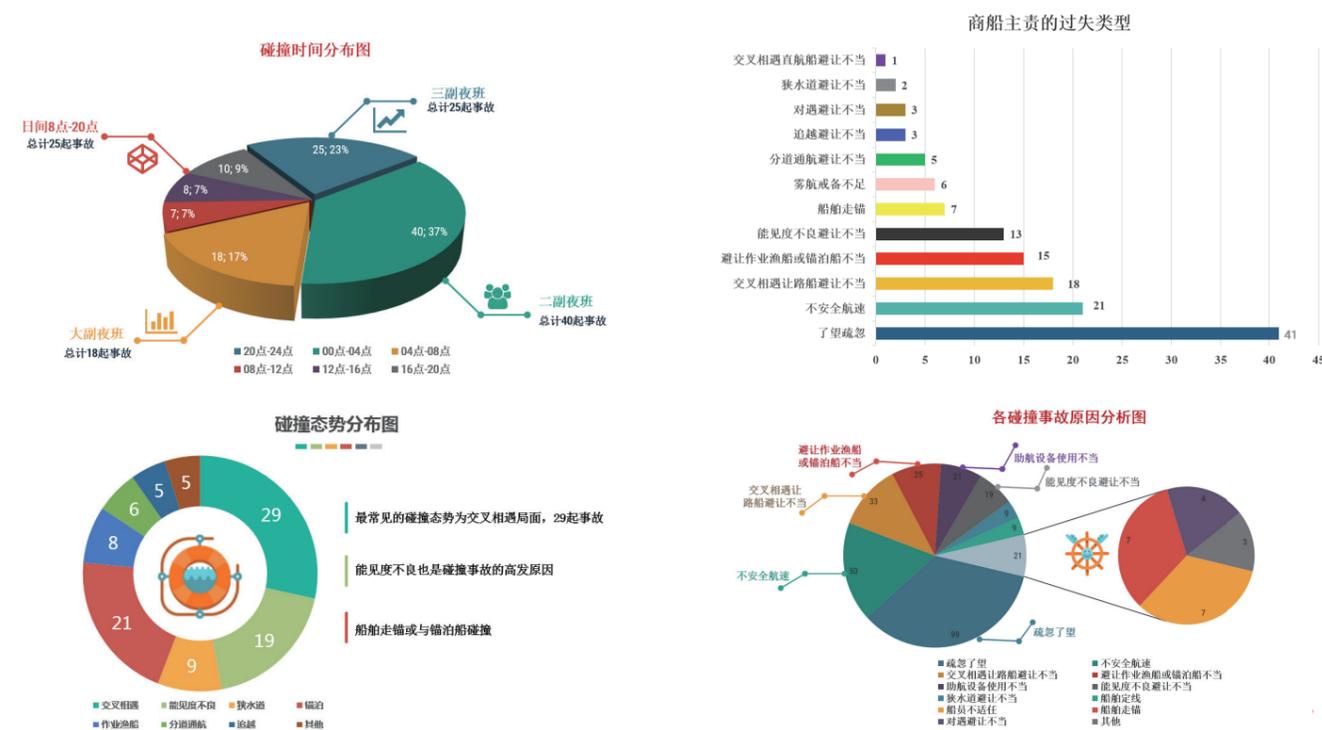
碰撞态势中最为常见的为交叉相遇局面，其次为锚泊（包括走锚或碰撞锚泊船），其余依次为能见度不良、狭水道、碰撞作业渔船等。可见，船舶走锚或进出锚地碰撞抛锚船俨然成为船舶碰撞的主要原因之一，锚泊操作不容小觑。

5. 承担主责的商船过失类型

船舶碰撞无小事，商船在事故中被判定承担主要责任，不仅意味着后续需要承担更大的赔偿责任，也会对船东造成不良的影响。商船承担主责往往是多种过失叠加所致，在船舶日常操作中，建议船长应针对分析中列明的过失对症下药，有的放矢。比如，应督促驾驶员保持正规瞭望，夜间不能仅凭助航仪器进行避让，要通过视觉正确判断会遇态势；采取变速变向，尽可能早大宽清避让；加强锚泊值班等。

6. 各碰撞事故原因要素分析

根据这108份海事调查报告的表述分析，船舶碰撞事故的发生虽然与航行环境和机器设备有关系，但人为过失还是主要因素。“当雪崩来临，没有一片雪花是无辜的”。船长们可从常见的事发原因着手，牢记《避碰规则》是航海人的“圣经”。“心无避碰，路有坎坷”。



三、典型碰撞案例分析

以下选取了三起典型的交叉相遇局面碰撞案、能见度不良碰撞案、作业渔船碰撞案，梳理碰撞事故发生的要素和大致经过。他山之石，可以攻玉，从三起常见的碰撞事故类型中汲取经验教训。

船名	事故时间	碰撞地点	事故后果	船舶概况	天气海况	会遇态势	适用规则	事故原因	双方过失	主次责任
S P	2014. 10. 29 2340 LT	东海海域 概位： 30° 49' N 123° 57' E	船舶受损	散货船 总吨 40489	阴天东风 5~6级 浪高 1.5~2米 能见度 8海里	交叉相遇 让路船	《避碰规则》 5、6、7.1、8.5、 16、17.3 《海上交通安全 法》 37条、42条	两船未遵守 避碰规则的 有关规定， 避让行动不 协调。	未积极履行让路船义务。疏忽瞭望，未正确判定是否存在碰撞危险未使用安全航速，未采取减速、停车避让措施。	主要责任
ZXY 05885			渔船沉没 13人失踪 2人获救	渔船 总吨 240		交叉相遇 直航船			紧迫局面形成后，对本船左舷的“S P”轮采取向左转向。	次要责任

船名	事故时间	碰撞地点	事故后果	船舶概况	天气海况	会遇态势	适用规则	事故原因	双方过失	主次责任
X R 6	2016. 2. 27 00:40 LT	青岛朝连岛 以南约18海 里处概位： 35° 35' N 120° 57' E	球鼻艏 右侧受损	散货船 总吨 7235	多云 轻雾 北风 5-6级 能见度 2海里	能见度 不良	避碰规则 5、6、7.2、 7.3、8.1、 8.4、8.5、 19、35	“X R 6”轮朝本船左舷的“LXY 60968”轮左转向、后又采取把定、右满舵的错误避让行动。同时“LXY 60968”朝“X R 6”轮右转向。两船避让行动不及时、不协调；船舶管理不善，渔船船员不足。	疏忽了望，未采用安全航速、雾航戒备不足，未谨慎驾驶船舶、未及早采取有效避让措施，紧迫危险盲目左转向	主要责任
LXY 60968			渔船沉没 8人死亡 2人失踪	捕捞船 总吨 168		能见度 不良			未正规了望，未采取有效避让措施，未采取有效雾航措施	次要责任

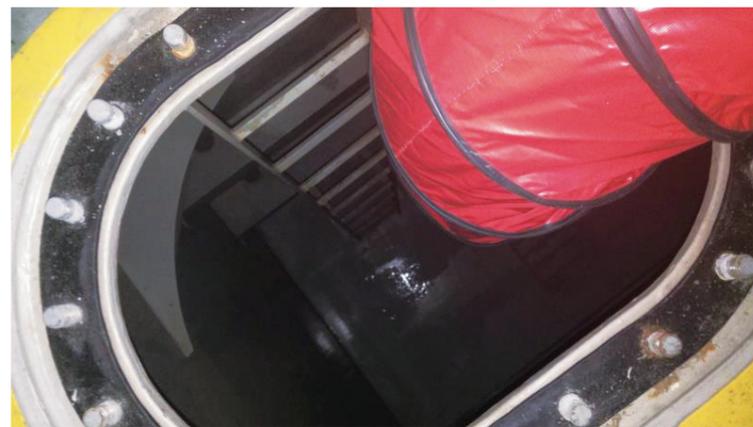
船名	事故时间	碰撞地点	事故后果	船舶概况	天气海况	会遇态势	适用规则	事故原因	双方过失	主次责任
V C	2015. 12. 13 20:29 LT	舟山水域 概位： 30° 07' N 123° 01' E	船体轻微 受损	散货船 总吨 43507	偏北风 6-7级 风浪3级 西北流 流速2节 能见度 良好	交叉相遇 让路船	《避碰规则》 5、7、 18.1.3、26 《中华人民共 和国海上交通 安全法》 第37条	“V C”了望 和判断碰撞危 险疏忽；未履 行让路责任； ZXY 13016轮 了望疏忽；未 正确显示号灯	了望和判断碰撞危险疏忽；未履行让路责任；肇事后擅自驶离现场，未及时施救，造成损失扩大	主要责任
ZXY 13016			船舶沉没 3人失踪	拖网渔船 总吨 135		交叉相遇 拖网作业 渔船			了望疏忽；未正确显示号灯（示前后桅灯、左右舷灯、尾灯及上绿下白环照灯等另在甲板和船尾各有一盏工作照明灯，前桅显示一盏大功率工作灯。额外灯光的显示，影响来船对其船舶动态的判断）	次要责任

三个案例图解仅仅近似还原了碰撞当时船舶态势，而实践中船舶发生碰撞的情形和原因千差万别。如何有效应对这些复杂的紧迫危险一直以来是公司和船长、驾驶员要面对的首要课题。因此，我们建议驾驶人员需要扎实掌握理论基础，遵守《国际海上避碰规则》和地方航行规则、按照公司体系和船长驾驶台常规命令要求，谨慎驾驶船舶，熟练使用各种助航仪器，学习传承航海经验，能够利用多种手段来判断会遇态势；公司层面也应多组织船员培训，将安全管理体系落实到位。综合考虑“人、机、环境、管理”要素，多方共同努力避免事故的发生。“道路千万条，安全第一条，行船不规范，亲人两行泪”。祝愿平安船员、平安船舶、平安船东。

IMO—船舶燃油舱清洗指南

摘要

国际海事组织（IMO）海上环境保护委员会（MEPC）第73次会议通过了《关于制定船舶实施2020全球限硫的指南（MEPC.1/Circ.878）》，鼓励各缔约国政府敦促在其注册登记下的船舶遵守《MARPOL公约》附则VI的新规定。鉴于目前大多数船舶使用的仍是高粘度高硫燃料油（HSFO），此类燃料油会粘附在油舱内壁上，形成含有沉淀物和沥青质污泥的半固态物质层，还会沉淀在燃油管路及沉淀柜和日用柜中。因此指南中重要的一个技术环节就是关于船舶在开始使用含硫量低于0.50%_{m/m}的合规燃油前的燃油舱清洗问题。定期清洗船舶燃油舱最有效的方法是安排船舶进坞彻底检查和清洗，2020全球限硫令将至，在短期内安排全球所有正在使用HSFO的船舶进坞清洗燃油舱并不现实，因此船东需要考虑使用其他的替代方法进行燃油舱和管路的清洗。目前除了进坞清洗外，还有在营运期间清洗及使用专用添加剂进行清洗两种办法。



进船坞清洗

船舶进入船坞进行燃油舱清洗所需要的时间因船而异，但一般来说每个燃油舱清洗的平均耗时为2-4天，再加之对船舶燃油系统管路的冲洗，每艘船彻底完成清洗和冲洗需要的时间大约为1-2周。经过上述彻底清洗和冲洗的油舱和管路，在接收合规的燃油后，基本可以满足公约的排放要求。但如果船舶在船坞中仅仅清洗了燃油舱，而没有进行管路冲洗，那么船东要注意，船舶在接收合规燃油后仍需要2-5天的时间来冲洗燃油系统管路以达到排放要求，这个时间一定不要忽视。

营运期清洗

如果船舶在营运过程中安排人工清洗油舱，船长应首先考虑到人员进入密闭舱室的安全问题，进入程序必须遵守国际海事组织第A.1050(27)号决议关于《进入船上密闭舱室的建议案》中的安全措施。清洗所需时间将取决于油舱的数量和大小，以及上

次清洗的时间间隔和人员安排。同时清洗过程中也可以同时检查油舱结构、加热系统以及进行压力测试等。如果由船员来进行油舱清洗，则每个油舱至少需要4

技术指导

天，考虑到不确定因素，每个舱最好计划预留一周时间。如果雇佣工程队轮流清洗，则每个油舱至少需要2天，同样为周全考虑，最好为每个油舱预留出4天时间。另外，油舱在清洗之前需要排空，这段时间也应计算在内，且冲洗船上燃油系统管路还需要1-2天。油舱清洗后的残余物应通过正确方式排放或由港口接收设施处理。

添加剂清洗

除人工清洗外，船舶还可以通过专用添加剂逐步清洗HSFO油舱和燃料系统中的沉淀物和沥青质污泥，这种方法相对安全且简单，可以为船舶节省很多时间成本和经济成本。在2015年，IMO实行排放控制区（ECA）内使用0.10%_{m/m}含硫量上限的规则生效后，已经有很多船舶采用专用添加剂的方式清洗燃油舱成功的案例。

协会建议

上述三种清洗方法所用时间是基于航运实践的经验总结，并不一定适用于每一船舶。IMO也表示，船舶为满足0.50%_{m/m}含硫量上限而各舱所需的时间和工作量难以精确预估，上述列举的时间也均趋于保守，因此会员船东还应尽早安排船舶油舱清洁的各项工作，以满足即将到来的2020全球限硫新标准。

1. 提前预约船舶坞期，并应考虑船坞繁忙可能存在的压港现象；
2. 慎重安排船员自行清洗，应考虑到船员人手不足、疲劳、通风不足和安全隐患；
3. 与租家及时沟通，为聘请专业工程队清洗合理安排好船期；
4. 提前预订专用添加剂，并确保计划执行燃油舱清洁的轮机长和轮机员知道如何正确使用添加剂。

船舶战争险的除外区域、加保、加费及操作机制

摘要

继六起针对油轮的攻击事件后，英国和伊朗相互扣押对方船舶，美伊和英伊矛盾加剧，波斯湾地区的紧张局势相比6月有升级的趋势。中东局势，特别是霍尔木兹海峡附近水域的局势依旧处于“持续升温”态势，引发各界特别是航运界的强烈关注。同时，战争险加保费率越来越变得不稳定，个别战争险保险人出现24小时有效的报价模式，给会员公司在实际操作中造成了很多困难和困惑。协会最近收到了部分会员针对战争险加保及加费的询问，籍此，本文重点讨论一下战争险除外区域、加保、加费以及操作机制等实践问题。

全球战争险除外区域总览-JWLA024



一、船舶战争险除外区域

1. 除外区域制度的设立

考虑到船舶的移动性及自然、政治等多种因素对风险的影响，为了避免被保险人在保险开始前或期间为了某个地区或者某个期间可能存在或出现的未知风险或为了偶然可能去的某个高风险区域预先支付高额的保费，保险中通常通过限定航行区域、操作模式（如STS作业）、特定航次（如拆船航次）或货物种类等来降低特有的风险，从而控制保费成本支出。因此，涉及船舶的保险中，均有一个航行区域保证条款（Trading Warranty）。具体到战争险，目前市场通行的做法是在保险合同中并入航行区域保证或限制来达到船舶只能在“安全区域”航行而不能去“高危区域”的目的。与船舶险中的“冰区”除外不同的是因为战争险的特殊性，该“高危区域”是社会政治性的因素而非自然气候等相对稳定的因素，因此在一个战争险定期保险合同期间会随着世界局势而变化，为此，通常在合同中并入保险人可以随时改变高危区域的条款来达到目的，而该高危区域的改变是通过保险人发布7天撤销保险的通知来实现的。理论上对风险的认知各保险人并无统一的标准，因此，并不存在一个公认的“高危区域”，或统一的加费标准。但实践中，特别是在定期保险中，为了保证合同具有确定性和可操作性，市场上通常约定以伦敦保险市场联合战争险委员会（以下简称“JWC”）发布的除外区域为标准，该实践已被国际市场广泛接受和认可。

2. 目前适用的除外区域清单

目前市场上普遍适用的最新除外区域清单（JWLA-024）是JWC于2019年5月17日对原除外区域清单（JWLA-023）进行修改后所发布的《联合战争险委员会船舶战争、海盗、恐怖主义风险和 Related Perils Listed Areas 17 May

2019），该清单增加了阿曼、阿联酋、东经58度以西的阿曼湾以及波斯湾（阿拉伯湾）及其附近水域（请见上图为基于JWLA-024制作的全球除外区域总览）。上述列明的国家除非特别说明，否则包含其12海里范围的领海；列明的港口则包含相关港务当局控制的区域内全部港口设施和码头，也包括离岸设施以及12海里范围内的所有水域。

从上图可看出，目前全球范围来看，战争险除外区域，主要集中在两个地区，其一是几内亚湾及周围国家，特点是海盗袭击多发。其二是波斯湾印度洋区域，主要是局势的不稳定及不可预见风险的加剧，而对航运界影响最大的无疑是波斯湾区域。

二、船舶进入除外区域的加保及加费

1. 加保的必要性

加保（Held Covered）的条款及操作，常见于许多类型的保险中。船舶险及战争险均有需要扩展承保违反保证的情况。具体到战争险，则多数涉及船舶违反航区保证而进入保单约定的除外区域的情形。此时，被保险人需通知保险人并且同意修改承保条件和保险人要求增加的保险费—即额外保费（Additional Premium或习惯简称的AP）。

在船舶保险条款中，无论航行区域（Trading Areas）是保证（Warranty）还是限制（Limits），其作用都是为了在保险合同中限定船舶的可航行范围，但事实上船舶会面临偶然不得不前往某个被列明的除外区域。为了保证保险的有效性不受船舶进入该除外区域而违反保证条款的影响，船东需要为此安排加保（Held covered），通过同意保险人提出的加费条件和修改过的承保条件，以获得保险人的同意来扩展（extend）保险至该除外区域（如战争险的除外区域或冰区的IWL），从而避免船舶的保险因进入除外区域而导致“脱保”及保险人不负赔偿责任的情况。

2. 战争险加费费率的厘定

通常，战争险保险人根据自身承保实力、对某个特定区域局势的分析了解、对风险的认知水平以及再保险成本等多种因素综合考虑来厘定加保费率和修改承保条件。因对局势的研判不同，不同保险人对战争险风险预期有所不同，市场费率水平存在差异是普遍现象，因此市场上并没有一个统一的加费费率标准。特别是战争险风险随着局势的发展而不断变化，因此某个特定区域的加费费率的高低水平也并非一成不变。

三、租约的规定

通常租约中会规定，要求租船人补偿船东因船舶执行租船人旨意而执行进入某个特定除外区域航次而支付的战争险加费，但受前述不同保险人对风险评估不同，在面临较大金额加费时，船东经常需要面对租家对加费金额的异议。

在此，协会建议会员船东如果与租家就AP有争议时可考虑：

- 1) 对比承保条件是否一致，特别是针对波斯湾区域，承保条件是否包含B&T条款；
- 2) 审核租船人的报价来源，是经纪的报价还是保险人的直接报价，以及该保险人的资信情况；
- 3) 甄别报价的时间点是否一致；
- 4) 必要时可联系协会船舶险部寻求帮助；

考虑到最近波斯湾区域加费的剧增及可能存在的针对加费金额的争议，协会提醒会员公司务必谨慎约定租约措辞，在与租家协商的同时，仍需关注自身财产安全，确保保险安排安全可靠。

四、加保及加费的具体操作机制

1. 通知的义务

合理且及时的通知是保险加保操作的首要条件，被保险人在得知任何风险变化的重大事项及时通知保险人是保险合同的默示义务。因此，被保险人要在船舶前往除外区域时（最好提前48小时）将航次计划（包括预计前往的除外区域以及预计时间）事先通知保险人安排加保。

2. 7天撤销通知

“7天撤销通知”是战争险保险合同的特例条款，可能也是海上保险条款中最特殊的一个条款。其允许保险合同双方在任何时候可以单方解约，唯一限制是“7天通知期”（Seven Days' Notice），即保险人及被保险人均可发出7天撤销通知，终止战争险



保险,该终止自通知发出后满7天生效。实践中常见的是保险人单方解约,尚未见到被保险人发出7天通知的案例。

早期的战争险保单约定通常是14天通知期,笔者认为,可能是因为:

1) 通讯不发达时,任何通知都需要一定时间来实现;

2) 传统上伦敦保险市场是经纪人市场,需要经纪人“转达”给被保险人;

3) 船舶“逃离”某个突然成为“高危”区域的范围需要一定时间;

4) 便于被保险人操作。

后来,保险人发现14天通知期风险太大,因此将14天通知变成7天通知,如印巴在60年代的战争,当时战争险把印巴作为“和平”区域,前往该区域的船舶无需申报安排加保。在毫无征兆的情况下,两国突然爆发战争,伦敦保险市场马上发出撤销通知,将印巴区域修改为除外区域,且加费很高,但是因为该撤销通知要在14天后才生效适用。结果战事结束较快,保险人对14天通知期内遇险的船舶仍要承担赔偿责任。

3. 加保的保险期限

与战争险条款(如ITC 83战争险的终止条款)规定的“7天通知期”所不同的是,战争险加保的7天一期的保险期限并非法律或条款规定而是行业习惯。考虑到7天撤销保险通知期的存在,保险人在无法判断局势发展变化时,在实际操作中,只能同意加保期限为7天并据此厘定费率,从而保留根据局势变化随时撤销保险的权利和机会。同时考虑到JWC并非经常修改除外区域,且即使修改,新的除外区域也并非强制适用,因此实践中,如果局势有缓和趋势,则保险人也可同意加保期限设定为10天、14天甚至20天一期。因此,船东会员公司可根据自己实际需要,合理预估整个航次期间,包括预计在港以及穿越除外区域的预判,从而决定安排哪种加保期限的加费条件。如挂靠港口为

除外区域,建议会员公司还需将可能遇到的压港或其他无法按时装卸货的情况予以考虑和预估。

4. 48小时有效期

48小时有效期,以前并非关注焦点,但现在却成为除加费率外另外一个争议焦点。该有效期到底是保险人的报价有效期还是船舶规定驶入约定区域的有效期?

最近,笔者注意到若干业内人士质疑该48小时的依据或出处,在尚未得到权威解释前,笔者认为,由于战争险承保风险的特殊性,保险人无法对某个除外区域局势的发展和危险程度给出更长时间的预判和评估,因此保险人同意承保某个进入除外区域航次及所报附加费率和保险条件通常仅为48小时有效(也有24小时有效的情况),即在被保险人需要在报价48小时内接受的同时,被保险船舶应在48小时内进入相应除外区域。48小时的时间限制虽然并非法律规定,也非条款约定,但作为承保条件及实际的具体操作,同时作为行业惯例,已被市场广泛接受。随着局势的变化及现代通讯技术的发达,该48小时有效期有可能被偶然缩短为24小时,

尽管较短的有效期势必加大船东的操作难度,但从公平角度看是合理的,需要注意的是,如果船舶未能在48小时/24小时内驶入约定的区域,该附加费率和保险条件将失去约束力。被保险人需要在船舶到达有关

区域前与保险人保持密切沟通,及时清楚地告知保险人船舶有关动态并重新确认有效的附加费率和保险条件。保险人通常会依据报价中的48小时约定保留根据局势发生重大变化修改原加费条件的权利,包括但不限于加保费率、保险期限及其他承保条件,但若无重大引起局势变化的事件发生,通常保险人会维持原报价不变。

五、战争险保险服务

协会应市场的需求,针对战争险,特别是船舶进入除外区域,可提供单航次保险。正如我们此前提到,不同保险人对局势研判不同,提供加费率也会有所差别。被保险人根据自身需求可以将单航次的加保安排在市场上询价其他战争险保险人。近期,不少船东会员公司就非入会船舶的战争险加保事宜向协会询价并咨询战争险的相关问题,协会欢迎有单航次加保安排需求的船公司与协会联系,就船舶赴任何除外区域的单航次保险条件与协会协商,协会将对计划前往该区域的加费率研究后提供单航次承保服务。



近期海湾地区油轮遇袭事件背景下 租船合同相关问题浅谈

租约实践

摘要

近期,在波斯湾、阿曼湾等多地连续发生了多起针对油轮的袭击事件,这不仅严重加剧了中东的紧张局势,也让船东和租船人开始关注相关租船合同条款是否合理,是否能有效保障自身权益。本文通过对涉及租船合同相关问题的分析和要点的列举,给会员提供一定的解决问题的思路,并提醒会员谨慎拟定租船合同的条款。但是,由于问题本身的复杂性和不断变化的特点,特别是每个租船合同的条款都不一样,因此本文意不在于(也不可能)针对任何问题给出确定的答案。

1、背景

2019年5月12日,四艘阿联酋、挪威和沙特油轮在阿联酋富查伊拉水域遭到不明攻击,这直接引发伦敦保险市场联合战争委员会发布新的除外区域清单。

2019年6月13日,两艘悬挂马绍尔和巴拿马国旗的大型油轮在靠近霍尔木兹海峡的阿曼湾疑似遭遇水雷袭击,导致油轮爆炸起火,船体严重受损。

2019年7月19日,伊朗伊斯兰革命卫队以不遵守国际海事规则为由,宣布在霍尔木兹海峡扣押一艘英国“Stena Impero”号油轮。据有关消息报道,这是伊朗对英国海军7月4日扣押一艘装载伊朗原油的油轮所做的反击。

2019年7月31日,伊朗伊斯兰革命卫队在波斯湾水域扣押了一艘载有70万升燃料的外国油轮,据伊朗军方称该油轮是由于其为一些阿拉伯国家走私燃料而被扣押的。

在美国特朗普总统单方面宣布退出伊核六方协议,重新对伊朗进行制裁后,伊朗方面也频频作出反击,波斯湾局势持续紧张,这也引发了航运界对海湾地区是否有战争风险,相关港口是否为安全港等一系列问题的极大担忧。

2、相关咨询

针对如上情况,很多船东,特别是油轮船东来咨询协会定期租船合同下的相关问题,这些问题集中但不限于:

- (1) 船东是否可以拒绝前往海湾地区,拒绝挂靠相关港口;
- (2) 租船合同中的战争条款是否适用;
- (3) 如果要去,需要安排哪些保险;
- (4) 如何通过合同更好地保护船东的利益。

3、可能涉及到的租船合同条款

油轮遇袭事件可能会对定期租船合同中的下列条款产生影响:

- (1) 安全港条款(safe port clause)。比如NYPE46第27行,Shelltime 4第4条等;
- (2) 雇佣与赔偿条款(employment and indemnify clause);
- (3) 航行区域条款(trading limits);
- (4) 战争条款。比如现在租船合同经常并入的BIMCO War Risks Clause (BIMCO CONWARTIME), Shelltime 4第35条等;
- (5) 其他相关条款。比如捕获、扣押(capture and seizure)条款,解约条款以及其他双方拟定的条款。

4、简要分析

通过协会收到并处理的一些技术咨询,现简要总结一下船东处理相关问题时可能要考虑的要点。

(1) 安全港问题

关于安全港的权威定义,可以参考The Eastern City一案:“port will not be safe unless, in the relevant period of time, the particular ship can reach it, use it and return from it without, in the absence of some abnormal occurrence, being exposed to danger which cannot be avoided by good navigation and seamanship...”

同时,这种不安全还需要构成港口的本质(risk of attack must be a characteristic of the port),而不能只是发生了偶然的故事。

这一方面比较典型的案例是The Saga Cob一案。该案中,船舶基于Shelltime 3格式期租用于运输油类货物的任务。前20个到Massawa的航次都得到安全执行;但是1988年8月26日租船人再次指令船舶前往Massawa卸货,9月7日当该船在锚地抛锚时,其被厄立特里亚游击队从小艇上面袭击导致船体损失严重。据了解,从1988年4月份开始就有零星的游击队袭击,并且有一家炼油厂被从小艇发射的导弹击中;5月又有一起针对护航船队的袭击事件;但是从这次袭击到本次事故之间,没有发生过任何袭击事件;战争险保险人决定从1990年1月起对该区域进行加保,船东认为港口是不安全的,但是上诉法院认为这些零星的袭击并不构成港口的本质(in August 1988 the risk of such an attack was not a normal characteristic of the port),租船人并没有违反安全港的义务。

伊朗袭击事件值得船东注意的是,除了袭击地点和频率的不确定性外,先前几次袭击针对的船舶基本是载运非伊朗原油的油轮,因此非此类船舶(如散货船)是否会遭遇相同的危险是不能完全确定的。这些都可能给安全港口的判断带来较大的不确定性。总之,判断安全港口的问题要结合大量的事实和证据以及合同条款,不能一概而论。

另外,需要注意的是,现在一些油轮标准格式,比如Shelltime格式的安全港义务适用的是租船人合理谨慎标准(due diligence),这降低了租船人的义务要求。

(2) 航行区域

船东也需要考量租船合同是否已经将该风险区域除外。如果已经明确除外,那么可以拒绝前往该风险地区。协会在实务中遇到的很多情况是,租船合同在航行区域条款的位置将战区(海盗区)除外了,但是接着又在其他条款规定如果租船人支付加保的保费那么仍旧可以前往这些地区(见下文)。因此,协会再次提醒船东,航行区域条款的除外地区必须规定得非常明确并且不能和其他条款产生冲突,否则船东以此条款拒绝前往某一地区可能有毁约的风险。

(3) 战争条款问题

这一条款是针对此问题被提及最多的。

