



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

并可能影响保赔险的 cover。因此，在提单义务与租家指令相冲突时，应充分考虑租船合同项下租家是否有权将船舶长期用作浮仓，所提供的担保是否充分可靠。如果还没有签发提单，也应确保用于运输、存储货物的合同适用海牙-维斯比规则。

船员安全

油轮锚泊或漂航期间，船舶和船员更易受到海盗等外来暴力袭击。因此，我们建议在租船合同中并入 BIMCO's War Risks Clause for Time Charter Parties 2013 (CONWARTIME 2013) 和 BIMCO's Piracy Clause for Time Charter Parties 2013 两个条款，避免船舶在战争或海盗风险高的海域锚泊或漂航。鉴于船舶可能被长期用作浮仓，在疫情影响下，船东还应考虑锚泊或漂航地点是否便利船舶补给、船员换班、船员生病救治等情况，以及为实现上述目的船舶离开锚泊或漂航地点产生的相关费用和时间承担等问题。

货物照管

油品长期存储，不仅可能造成部分油品由于蒸发、沉积物/明水增加等原因产生短量，还有可能导致部分油品的品质下降或变质。因此，我们建议船东在订立租船合同前，应充分评估船舶是否适合长期存储特定油品、是否会导致油品 Off Spec，并要求租家提供相应担保。此外，我们也建议在租船合同中约定：提单（无论是可转让或不可转让的）应作以下批注“Cargo(es) loaded on (insert date) stored on board. Carrier makes no representation regarding the quality or quantity of the cargo on board”。

船舶污底

此外，长期锚泊或漂航还可能导致船舶污底的产生进而影响船舶的航速和油耗。一旦严重到违反航速/油耗保证，船东可能面临租家的索赔，除非能证明污底是因遵循租家指示所致。为避免争议，我们建议在租船合同中并入 BIMCO's Hull Fouling Clause 2019 条款。在该条款下，船舶依租家指示锚泊/漂航超过一定期限（在没有约定的情况下为 15 天），且污底导致航速/油耗不再符合租船合同的要求，将由租家承担检验和清除污底的费用；租家可推迟清除污底，相应地，船东可暂停航速/油耗保证义务直至污底被清除。

结束语

油轮作为浮仓长期使用，船东需要考虑的问题可能还有很多。在保险方面，是否构成风险变更可能也尚无定论，为此，我们建议船东在同意船舶长期作为浮仓使用前，提前联系其保险人（如抗辩险、保赔险、船壳险、战争险等）寻求更多信息协助，以期在风险可控下稳健经营。



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

2020年6月 总第10期

防损通讯

Loss Prevention Bulletin

中国船东互保协会防损部编



新冠肺炎疫情期间船员上船协议展期问题探讨

摘要

随着新型冠状病毒肺炎疫情的持续蔓延，各国对旅客入境和过境以及船员离船都加强了防控措施，这也为船舶换员带来了很大困难。船公司不得不考虑在疫情期间暂停或延期船员换班，以降低疫情传播风险。与此同时又不得不顾及船员超期服役，可能存在违反《海事劳工公约》关于船员遣返和带薪年假规定的风险。



一、MLC2006 关于船员协议期限的限定

《海事劳工公约》并未强制规定海员在船时间不能超过 11 个月或 12 个月。

- 标准 A2.1.4 (g) 关于协议终止条件包括无固定期和固定期，具体的条件可以由船员和船东来协商确定。

- 标准 A2.4 规定船员有权利享受每服务一个月最低 2.5 日历年天的带薪年假。除非属于主管当局规定的情况，否则禁止达成放弃享受本标准规定的最低带薪年假的任何协议。可以理解为船员有权利享受带薪年假，若服务期延长应按每服务一个月 2.5 天的基础延续计算。但不能放弃享受带薪年假，除非主管当局有规定。

- 标准 A2.5.2(b) 规定船员在船服务最长 12 个月内有要求遣返的权利。并非强制，即船员也可以有延期遣返的意愿和权利。

二、国际劳工标准司关于船员协议的常见问题

Q: C2.1.j. 《海事劳工公约》是否就上船协议设定了最长期限？

A: 公约并没有规定上船协议的最长期限。事实上，标准 A2.1 设想的 SEA 是无固定期限的。然而，标准 A2.4 和 A2.5 相互作用为在船连续服务期限设立了一些限制。相应的限制包括，主管机关决定是否在某些情况下允许海员放弃他们的最低带薪年假，或船员是否选择不行使他或她被遣返权利等问题都涉及船旗国内立法和惯例，包括适用的集体协议。

Q: C2.1.k. 海员是否可以签署一份期限超过 12 个月的协议？

A: 是的。连续在船服务期限仍需满足船旗国关于船员享受最低带薪年假和遣返权利的相关国家规定。这涉及船旗国内立法和惯例，包括适用的集体协议。

Q: C2.5.g. 当可以遣返时，海员是否可以决定不行使被遣返的权利？

A: 海员可选择在出现这种权利时不行使这种权利（除非船旗国法律禁止作出这种选择）。同时，船旗国还必须考虑到其根据第 2.4 条规则和守则所承担的义务，即至少给予海员最低期限的带薪年假。

三、AMSA 海事通告对检查的影响

关于船员上船协议最长期限的规定，AMSA 曾发布了 18/2014 和 17/2016 号海事通告提醒船东和船员：尽管《海事劳工公约》里没有明确的条款，但根据公约标准 A2.4 的规定“赋予了海员在船上每工作一个月最低享有 2.5 天带薪年假的权利”和 A2.5.2.2 的规定“海员在有权得到遣返前在船上服务的最长期间—这段时间应少于 12 个月”，可以理解为，海员在船上服务的最长连续时间为 11 个月。据此，AMSA 在港口国检查中会严格核实船员的上船协议是否超期。在检查中如发现存在服务期超过 11 个月但少于 13 个月的情况，考虑到船旗国

的政策，如果船员书面同意并满足船旗国要求，可仅开缺陷提醒船东和船长尽快改正；如果存在服务期超过 13 个月的情况，将滞留船舶直到改正或收到认可的能迅速实施的改正计划。现在航运行业特别是港口国监督检查都基本默认最长在船服务期限不能超过 11 个月。

四、协会建议

无论是港口国还是船旗国，关于船员年休假和遣返的规定比较严格，目前比较普遍的规定是最长协议期限不允许超过 11 个月。在此新冠病毒蔓延期间，如果会员计划安排换员，协会给予以下建议：

1. 及时了解挂靠港口船员入境和换员规定，制定详细换员计划，尽量在船员合同期内换员，并避免在受疫情影响的港口换员；

2. 公司最好能够安排接班船员上船前先进体检并作核酸检测，体检完毕到上船出发前，船员应做好自我隔离，每天保持测量体温并保持记录，及时向所在地管理部门和公司进行动态和健康信息报备，如有问题及时汇报；

3. 如果公司在此新冠病毒疫情期间或其他特殊情况下，更换船员受到限制，准备延期换员，应首先征得船员本人的书面同意，补充展期协议并附上带薪年假延续计算和遣返权利延后的相关条款，然后向船旗国提出书面申请，澄清缘由和后期换班计划等，取得船旗国的书面同意；

4. 船员展期协议获得船旗国的许可后，船长应保留相关文件以备检查；

5. 公司应明确，船员在船服务展期应在船长对展期船员身心状况充分评估后并认为是健康的前提下，即使船员同意将连续服务期限延长至 11 个月以上，在延迟期间内，船长也须充分评估海员可能经历的身体和精神疲劳的危险；

6. 即使获得了船旗国的展期许可，公司也应充分考虑港口国监督检查的要求，如 AMSA 的第 17/2016 海事通告，尽量避免将服务协议延长超过 13 个月。



BIMCO 传染病条款解读



摘要

不断蔓延的新冠病毒肺炎疫情已经对船东和船舶运营者产生重大影响。目前，已有很多国家及地区港口对到港船舶和船员采取隔离或检疫措施，并可能于数周或数月后在远离受感染地区的港口仍被实施限制措施。针对严重有害且高度传染的疾病，BIMCO 于 2015 年推出了分别适用于航次租船及定期租船的“传染性或感染性疾病条款”，这些条款措辞全面且清晰，有助于帮助租船合同当事人在疾病爆发时明确各自权利义务。本文针对适用于航次租船合同的传染性或感染性疾病条款进行了解读，以供船舶运营各方参考。

(a) 依据本条款制定目的：“疾病”指对人类严重有害的高度传染性或感染性疾病。“受影响区域”指使船舶、船员或其他在船人员面临疾病风险，和/或与疾病相关的检疫或其他限制风险的任何港口或地点。

解读：依据对“疾病”的定义，本条仅适用于“高度传染性”且对人类健康“严重有害”的疾病，而不适用于一般的传染性疾病（如普通流感）。至于“严重有害”的程度，BIMCO 的解读是具有“致命性”（virulent）。此外，“受影响区域”不限于正在爆发疾病的疫区，使船舶或船员面临检疫或其他限制措施的地点也属于“受影响区域”。

(b) 船舶无义务前往或继续前往或停留在经船长/船东在本租船合同订立后合理判断为受影响区域的任何地点。

解读：本款虽明确是“船长/船东”来判定“受影响区域”，但受“合理”标准制约。“合理与否”本身是事实问题，需衡量不同的案件背景，要求船长/船东在裁量时客观理性地分析信息，并考虑相关当事人的利益（The “Ixia” (1931) 41 Lloyd’s Rep. 165）。BIMCO 认为，受影响程度的真实性及严重性是判定受影响区域时需考虑的因素。需注意，本款强调船长/船东的合理判断时限是在“租船合同订立后”。

(c) 依据上述 (b) 款：

(i) 在装货开始前的任何时候，如将使船舶驶入或停留在受影响区域，船东可以通知承租人取消或拒绝部分履行本运输合同；

(ii) 如果装货已经开始，船东可以通知承租人船舶将会载货或空载离港，前提是如果租船合同约定可在一定区域内选择港口装卸，则船东应先请求承租人在约定区域内另行指定任何其他安全港口装卸，且仅在承租人未在收到请求通知后 48 小时内另行指定替代安全港口的情况下，方可取消本租船合同或离开装货港。如已装载部分货物，船东可自费使船舶在任意港口（无论是否在约定航次的习惯航线上）卸下货物。

解读：本款针对的是船舶装港完货开航前的情形，并具体区分为装货开始前及装货开始后。船东行使本款权利实质上是解除租船合同或解除部分租船合同。由于是行使合同明示解除权而非普通法默示解除权，船东可能无法在解除合同后向承租人索赔因此带来的损失（The “Tropwind” (No. 2) (1981) 1 Lloyd’s Rep. 45; The “Kos” (2010) 1 Lloyd’s Rep. 87）。

需注意，无论是装货开始前或开始后，如果租船合同约定可在一定区域内选择港口装卸，则船东行使本款赋予的权利前

需先向承租人发出通知。在承租人答复前的 48 小时内，如果船舶尚未靠港，船东仍应遵循租船合同的约定向装港区域合理速遣，这可能会增加额外的解除合同成本；如果船舶已靠港，则船舶需保持 48 小时靠泊状态，这会增大船舶受疫情影响的风险。

此外，我们建议船东在依租船合同递交“装卸准备通知”（以下简称“NOR”）时，额外明确无损于本条赋予的权利，避免日后产生禁反言的争议。

(d) 如果卸货港在船舶抵达前或抵达后依据上述 (b) 款被判定为受影响区域，船东可请求承租人在租船合同约定区域内另行指定替代安全港口。如果承租人未在收到请求通知后 48 小时内另行指定替代安全港口，船东可选择任何安全港口（包括装货港）将货物卸下或留在船上以完成履行运输合同。如果卸货在装货港以外的任何港口或租船合同约定区域外的某一港口，船东有权请求承租人补偿由此产生的额外费用，并有权收取全部运费就好像货物已被运至卸货港一样，且如果额外距离超过 100 海里，船东有权按照相同的百分比（额外距离与通常且习惯航线距离的百分比）收取额外运费。船东就前述额外费用及运费对货物享有留置权。

解读：本款针对船舶装港完货开航后的情形，同样地，如果租船合同约定可在一定区域内选择港口装卸，则船东行使本款赋予的权利前需先向承租人发出通知，在承租人答复前的 48 小时内，船舶仍应依据租船合同合理速遣或保持靠泊状态。船长在依租船合同递交 NOR 时，同样建议额外明确无损于本条赋予的权利，避免日后产生禁反言的争议。

此外，本款明确如承租人选择租船合同约定区域外的地点作为卸港，船东有权为此请求额外费用和运费，这可能赋予了承租人必要时变更合同的权利，如果另选的卸港偏离原航线较远，则可能影响船东下一航次租船合同的履行。

(e) 船东无义务签署，且承租人不应允许或授权签署涉受影响区域的提单、运单或其他证明运输合同的单据。

解读：提单或其他付运单据本身具有独立于租船合同的运输合同功能（“Carriage of Goods by Sea Act 1992” Section 2 (1)），船东如作为上述付运单据承运人，有法定义务将货物在单据载明的目的地向提单持有人或其他付运单据载明主体做出交付。因此，本款的目的在于避免船东额外承担运输合同义务而被迫前往受疫情影响区域。值得注意的是，本款并非仅针对卸港，即如果装港是受影响区域，则付运单据

也不应被签发。

(f) 尽管有上述 (b) 款至 (e) 款约定, 如果船舶确实前往或继续前往或停留在受影响区域:

(i) 船东应将其决定通知承租人, 但这并不应被视为船东已放弃其任何租船合同下的权利。

(ii) 船东应尽量采取世界卫生组织不时建议的有关应对疾病的合理措施。

(iii) 承租人应承担由于船舶挂靠或已挂靠受影响区域而产生的任何额外成本、费用或责任, 包括但不限于对船舶或船员筛查、清洁、熏蒸和/或隔离, 且任何时间损失应被算入装卸时间或滞期时间。

解读: 基于“尽管”(notwithstanding)一词, 表明本款效力独立且优先。本款并未以承租人提出请求为前提, 换言之, 即使判断某区域为受影响区域, 船东仍可自行决定船舶继续前往或停留该区域。需注意, 依据本款 (i) 项, 船东需将其决定在合理时间内清晰明确地通知承租人以维护本款赋予的权利。本款 (iii) 项将相应时间损失纳入装卸时间或滞期时间, 这要求船东在满足租船合同其他条件的情况下及时提交 NOR, 而无需考虑受影响区域的额外检疫措施。为稳妥起见, 船东亦可在检疫后再次递交 NOR 并注明“无损于之前递交的 NOR 效力”(The “Timma” (1970) 2 Lloyd’s Rep. 409)。



(g) 船舶有自由遵守主管部门或船旗国关于到达、航线、挂靠港、目的地、货物卸载、交付或任何其他由于船舶处于或被指示前往受影响区域而导致的所有命令、指示、建议或通知。

解读: 有别于上述 (f) 款 (ii) 项强调船东“应尽量采取”“世界卫生组织”的建议, 本款对于主管部门或船旗国发出的相应“命令、指示、建议或通知”, 船东在本条款下有遵守与否的“自由”(liberty)。如果是被主管当局强制要求采取相应措施, 对于由此产生的任何额外成本、费用或责任, 在满足条件的情况下, 船东可依据上述 (f) 款 (iii) 项请求承租人补偿。

(h) 任何事项如因遵守本条而被做或未被做, 不应被视为履行合同偏差, 而应视为本租船合同已被履行。在本条款与本租船合同任何默示或明示条款有冲突的情况下, 本条款仅在冲突范围内优先。

解读: 本款明确本条的履行不会导致租船合同其他条款的违约, 且本条效力优先于其他所有明示或默示条款。

(i) 承租人应赔偿船东由于船舶遵守上述第 (b) 款至第 (h) 款而产生的任何提单、运单或其他证明运输合同的单据下的索赔。

解读: 如前所述, 提单或其他付运单据本身具有独立于租船合同的运输合同功能, 这可能导致船东因行使本条权利而面临运输合同项下的索赔风险。如船东因遵守本条款而承担了运输合同项下的不利后果, 则可依据本款向承租人追偿。

(j) 承租人应促使本条款并入根据本租船合同所签发的所有提单、运单或其他证明运输合同的单据。

解读: 各国对提单并入条款的效力认定可能存在差别, 笔者建议在特殊时期将本条中的必要内容列明于提单背面。

结束语

新冠病毒肺炎疫情不断发展已对国际贸易及航运业产生深远影响, 订立有利的租船合同条款并在需要时行使合同权利会在很大程度上保障当事人的利益。通过对推荐条款的解读可以看出, 该条款对保障船东权益颇为有利, 但在行使权利时应注意条款要求的前提条件, 尤其是针对递交承租人“通知”的相关要求, 应被严格履行, 相关文件证据亦应妥善保存。

船舶战争险系列之一——不可忽视的海盗风险

摘要

海盗作为一个古老的行当, 一直伴随着人类的航海活动和海上贸易, 几乎从未间断。随着航运技术的进步及国际贸易的增长, 杀人抢劫式的传统海盗, 逐步演化为拥有现代化武器的扣押船舶、绑架人质索要赎金的新式海盗。近年来发生于西非尼日利亚海域的海盗袭击事件再度刷屏航运业, 引发业界对海盗风险的关注与热议。在此, 我们进一步梳理关于海盗风险的保险安排及应对措施, 以期对各公司和业界提供一定的参考和帮助。

一、海盗风险概念及保险条款

1. 海盗行为的定义

1982年《联合国海洋法公约》(下称“公约”)第101条有如下定义:“下列行为中的任何行为构成海盗行为:

A. 私人船舶或私人飞机的船员、机组成员或乘客为私人目

的对下列对象所从事的任何非法的暴力行为或扣押行为, 或任何掠夺行为:

1) 在公海上对另一船舶或飞机, 或对另一船舶或飞机上的人或财产;

2) 在任何国家管辖范围外的地方对船舶、飞机、人或财物;

B. 明知船舶或飞机成为海盗船舶或飞机的事实, 而自愿参加其活动的任何行为;

C. 教唆或故意便利上述 A 或 B 项所述行为的任何行为。”

2006年9月4日正式生效的“亚洲打击海盗及武装抢劫船只的地区合作协定”(下称“协定”)则接受了《公约》对“海盗行为”的基本定义, 区别是《协定》排除了飞机作为海盗犯罪的行为客体, 但其中也提出了, 海盗行为与武装抢劫船舶(有时翻译为武装劫掠)有所区别。

国际海事局(IMB)则认为无论发生在公海还是领海内, 只要是在海上发生登临船舶, 使用暴力抢劫的行为, 即为海盗行为。

就海上保险而言, 参考“公约”及“协定”和国际海事局对海盗行为的定义, 海盗风险可归纳为下述行为:

A. 主体: 私人船舶上的人员或乘客;

B. 主观动机: 为私人目的, 且故意, 排除了因公共利益或政治目的或其他目的的需要而采取的类似行为;

C. 犯罪客体: 其他船舶或其他船舶上的人员或财产;

D. 犯罪地点: 不仅限于公海上, 也包含任何主权国家管辖下;

E. 行为方式: 对另一艘船及其所载人或物实施的暴力、扣押或掠夺行为。

2. 武装抢劫船舶

《公约》并没有提出武装抢劫的概念, 但上述《协定》则提及这个概念, 主要内容如下:

“在缔约国对这些行为拥有管辖权的地方, 为私人的目的针对船舶、或人员或财产所进行的任何非法的暴力行为或扣押行为、或任何掠夺行为。”

3. 海盗与武装抢劫

对比《公约》和《协定》的内容, 可以注意到二者主要区别是犯罪行为的地点不同, 海盗行为强调了在公海上或不属于任何主权国家管辖的海域; 武装抢劫船舶, 则强调了在主权国家有管辖权的地方实施的犯罪行为。根据《公约》及参照《协定》提出的概念, 同时参照国际海事局提出的定义, 我们虽不能将世界范围内若干所称的海盗袭击事件完全归入上述公约项下的“海盗”行为, 但可以归入“武装抢劫船舶”行为, 则根据国际海事局的定义, 仍然可以归为一般意义上的海盗行为。

4. 相关法律及判例

我国《海商法》和《保险法》以及相关保险条款中对“海盗”或者“海盗行为”没有明确的定义。英国法院在“Republic of Bolivia v. Indemnity Mutual Marine Assurance Co., Ltd. [1909]”一案中对“海盗”作出了最权威的解释, 特别是上诉法院认为“海盗”仅仅为了满足自己的私欲而抢劫或谋杀, 将抢夺的他人财物非法占为己有, 而不是为了政治目的的专抢某一国家财产。从判例看, 海上保险意义上的海盗与上述公约下的海盗有所不同, 保险中的海盗并没有强调发生在公海或领海水域。

5. 保险条款对海盗风险的规定

5.1: 海盗风险的几点要素:

A. 发生在海上, 并不局限于公海, 随着时代发展, 延伸到沿海以及领海范围内, 甚至在港内;

B. 利用武力攻击船舶, 存在暴力或暴力威胁, 引起船舶或货物的损坏, 劫持或伤害船员等, 给船舶、船上人员或财产带来实质危险。

C. 排除涉及政治目的等恐怖主义活动的非法行为。

5.2: 相关保险条款的规定:

5.2.1 以 ITC83 船舶险条款为例, 海盗及相关风险包括:

第 6.1.3: 来自保险船舶外的人员的暴力盗窃;

第 6.1.5: 海盗;

第 6.2.5: 船长以及船员的不法行为或其有意损害被保险人的行为。

5.2.2 中国船东互保协会现行条款第五条: 船舶险承保风险(国内常见船舶险条款与此类似)则规定了: 列明风险条款第 4 条: 来自保险船舶外的暴力盗窃或海盗行为。可见暴力盗窃及海盗行为, 习惯上隶属于船舶险承保的风险, 但需要注意:

A. 船舶险承保的是因列明风险造成的被保险船舶的灭失或损害(Loss or Damage);

B. 不仅限于海盗行为, 还包括了来自保险船舶外的暴力盗窃;

C. 上述将海盗和暴力盗窃区别开, 一般认为主要考虑海盗强调的是公海上发生的“杀人越货”行为, 而暴力盗窃, 则可以理解为使用武力破坏并抢劫船舶; 不过, 逻辑上该暴力盗窃并不包含来自于岸上的码头人员或其他人员实施的未使用武力的偷盗行为;

D. 船长船员的不法行为, 并非海盗风险, 因此在条款里是单列的, 但为了避免争议, 在海盗风险转移至战争险时, 将上述 3 个风险一并打包转移;

由此可见, 《联合国海洋法公约》定义的海盗行为及没有涉及的武装抢劫均在上述风险中有所覆盖, 只不过作为财产险的船舶险, 仅仅承保了因列明风险造成的被保险船舶的灭失或损害。就最近发生在尼日利亚海域的海盗袭击案而言, 海盗既拥有武器, 且已经使用了武器, 并已经登上了船舶, 即使船员已经进入安全舱, 可以理解为该行为仍然对船员构成实质性的危险。

6. 海盗风险的承保

随着技术的进步及国际贸易的增长, 海盗行为也发生了质的变化, 从传统的“抢劫型”向现代的“绑架型”转换, 从抢劫财物变成绑架并索要高额赎金。海盗风险发生区域及行为方式不断演变, 特别是索马里海盗出现后, 对海盗风险的承保问题变得非常突出。业界对索要高额赎金类型的海盗行为, 究竟应由何种保险承保也存在一些不同意见。历史上海盗风险是由船舶险承保还是由战争险承保发生了数次转变。

从 18 世纪的劳合社 S.G 保险单开始, 由于当时战争风险和其他海上风险一并承保, 因此“海盗”作为一项标准的列明风险, 由海上船舶保险条款承保。

1898 年, 海上船舶险保单明确将战争风险排除在承保范围之外。

1937 年, 海盗风险被明确判定为战争危险之一, 承保于战争险保险项下。

1983 年, 业界最具影响力的 ITC-Hulls 83 条款问世, 明确将海盗风险列为船舶险保险承保的列明风险之一, 同时也包括了与之相关的一些风险, 包括来自保险船舶以外的暴力盗窃及“船长、船员的不法行为或有意损害被保险人的行为”。

与传统海盗相比, 作为现代海盗的代表, 索马里海盗是实力雄厚的高技术海上军事组织, 不但拥有高速快艇等装备, 还使用了 AK47、火箭弹等武器装备, 武器的使用使得海盗风险更加复杂。在索马里海盗袭击事件日增的情况下, 保险人迅速做出了进一步反应。2005 年 10 月 17 日, 伦敦保险人协会颁布了两个风险增删条款, 与 ITC-Hull 83 以及 ITC-Hull War 83 条款配套使用。在船舶保险实践中, 保险人通常直接并入条款或

者以背书的形式并入，将海盗风险从船舶险承保转移至战争险承保，从而避免了在船舶险项下承保海盗风险所可能引起的争议与弊端。

目前市场上的普遍做法是在船舶险保单里明确除外海盗风险而在战争险保单里并入/增加海盗风险。

二、全球海盗概览

国际商会（ICC）国际海事局（IMB）海盗报告中心发布了2019年统计报告，根据报告显示，国际海事局2019年共收到162起针对船舶的海盗袭击和武装劫持船舶事件的报告，相较于2018年的201起事故相比，总数下降了19.4%，但海盗活动给船舶安全和船员的生命财产安全造成的严重影响并未降低，特别是被绑架的船员人数是前所未有的，仅2019年，全球有134名船员被海盗绑架劫持，59名船员被海盗扣为人质，6名船员受到过海盗威胁以及7名船员在遭遇海盗劫持时受伤，1名船员被杀害，3名船员受到武力攻击。以上仅仅是统计了向ICC和IMB正式报告的事件，仍有大量的非法登轮及偷盗事件可能未统计在内。

上述162起事件中，发生在非洲周边海域的事件共计71起，其中尼日利亚是发生最多的地区，共35起，占全球海盗事件的21.6%，由此可见，尼日利亚海域海盗活动猖獗，安全风险最高。

目前战争险除外区域主要集中在以下两类风险较高的区域：

- 1) 海盗风险
- 2) 战争及安全风险

西非是继亚丁湾以及红海南部后又一个海盗风险区域。而阿曼湾/波斯湾则是真正意义上的战争威胁区域。



三、西非海域海盗风险的特点

西非几内亚湾海域是世界上海盗袭击高发地区之一，其危险程度远超索马里海域。对比两个区域海盗风险的区别，不难发现，西非海域的海盗风险有以下几个方面的特点：

1. “作案”目的：一般并非以劫持船舶索要赎金为目的，反而是传统的“杀人越货”式的武装抢劫行为，经常被称为海上扩展版的石油犯罪案；

2. “作案”方式：登船后控制船员，关闭AIS系统，抢劫现金财物或高价货物，迅速离开，一般并不劫持船舶索要赎金。有观察人士认为，西非地区海盗无法像索马里海盗一样劫持绑架船舶，甚至没有地方可以停泊劫持的船舶，无法形成产业链；

3. “作案”目标：小型船居多；从船型分类统计看，散货和油轮是最容易被袭击的目标，但现在件杂货船也开始成为目标；

4. “作案”范围：攻击事件多发生于领海或专属经济区，且附近国家较多，部分国家也不接受私人武装护卫；

5. 据我们协会当地通代提供的信息，当地海军可提供有偿保护服务。

可见，西非海盗的“作案”风格与索马里海盗迥异，但手段有时更加野蛮残忍，已经发生多起残杀船员的事件。

四、保险安排及加保

船舶战争险在国际保险市场上作为一个独立险种，在国内水险市场上习惯作为附加风险承保，且年保费及出险率“双低”，在国内保险市场并未受到应有的重视。但战争风险却往往导致严重后果，如2019年因波斯湾区域安全形势急剧恶化即造成该区域的战争险加费水平的大幅增加。

为了向我们的会员提供快捷的“一站式”保险服务，除赔偿险、船舶险、租船人责任险以外，中船保目前可以根据需要向会员公司及业界提供独立的船舶战争险保险及进入除外区域的单航次战争险保险服务。针对战争险及海盗风险，我们建议如下：

1. 将海盗风险从船舶险下转移至战争险下承保

这是目前业内的主流做法，也有利于解决目前海盗行为究竟是船舶险还是战争险承保可能存在的争议问题。

2. 确保船舶进入战争险除外区域的加保

纵观世界范围内的海盗行为（含武装抢劫船舶），主要集中在三个区域：几内亚湾区域，索马里亚丁湾区域以及马六甲海峡和南中国海区域，而在这三个区域中，根据现行的除外区域清单（JWLA-024 JWC Hull War, Piracy, Terrorism and Related Perils Listed Areas 17 May 2019），几内亚湾和索马里亚丁湾区域均为战争险除外区域，船舶前往该除外区域需安排加保以使战争险保险继续有效。加保需得到保险人关于附加保费及修改后的承保条件的书面确认才能有效。我们在此再次提醒船公司尤为注意以下几个方面：

A. 合理且及时的事先通知。公司/被保险人需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及预计需要时间事先通知我们协会/保险人安排加保并书面确认协会给出的加保条件及加费率。

战争险除外区域是列明除外，入会证书中的航行区域限制（Trading Limits）为保险合同的保证条款（Warranty），而根据海商法第235条，“被保险人违反合同约定的保证条款时，应当立即书面通知保险人，保险人收到通知后可以解除合同，也可以要求修改承保条件、增加保费”。因此入会船舶需要严格遵守航行区域限制保证，如计划航次将违反航行区域限制，需要及时通知我们/保险人并就新的承保条件，包括但不限于增收保费等，达成一致意见。即前述所提对除外区域航次加保。立即书面通知保险人的义务是被保险人的合同义务。

B. 保持与我们/战争险保险人的密切沟通。会员/被保险人需要在船舶到达有关区域前或者航次计划有改变时，及时清楚地通知协会并重新确认有效的加费率和保险条件。

C. 通常我们的加保报价为48小时有效且战争险保险有7天撤销通知的特别规定。

3. 考虑安排绑架赎金险保险，完善风险保障

目前的战争险，虽然承保了海盗风险，但因战争险仅承保列明风险造成的船舶的灭失和损害。绑架赎金险，则可以快速有效解决船舶被海盗劫持后支付赎金的问题。

目前市场提供的绑架赎金险承保的风险覆盖范围至少包含：

- A. 海盗索要的赎金；
- B. 赎金运输过程中的实际灭失、失踪或者被不当盗取；
- C. 为船舶释放所涉及的顾问及公关、谈判的费用；
- D. 海盗劫持期间船员死亡、伤残、以及医疗费用。
- E. 绑架及赎金保险还提供租金损失保险，承保被保险人船舶被劫持期间的租金损失。

五、防海盗措施及安排武装保安

即使船东能够通过安排加保确保进入除外区域的被保险船舶的战争险继续有效并另外购买绑架赎金险，但在某些地区，安排武装护卫，是防海盗的另一个可行方案，尤其对涉及海盗高发区域且无法安排海军护航的船舶较为理想。

根据市场流行的期租租约，船舶根据租家指示前往需要额外支付加费的战争险除外区域，产生的加费需由租家承担，部分租约同时也会约定船东可以要求安排武装保安登轮，该额外费用也由租家承担。

目前市场上能提供武装保安的商业公司很多，船东有一定的选择机会。我们建议会员船东使用有经验和胜任的私人海事安保公司（PMSC）进行护航，特别是船舶进入高危区域无法加

入海军护航编队时。有经验的船东在与租家约定租约时会明确约定租家必须安排船东认可的武装护卫。

对于赴几内亚湾地区港口的船舶，我们建议会员公司在安排武装护卫公司时，提前咨询当地代理安排武装护卫的可行性，如果可以，则在安排时提前检查武装保安公司的证书和许可证，以及与赔偿险等相关保险人保持沟通，取得保险人对武装护卫登轮安排的认可与批准，以免影响赔偿险的效力。

最后提醒会员公司注意：

安排武装护卫护航是一种有价值且高效的防护措施，虽不能作为《BMP5》的代替品，但也提供了《BMP5》之外的额外保护；某些国家并不允许安排外国武装人员登轮进入该国水域，会员公司可考虑雇佣当地海军进行必要的护航。

另外，涉及战争险保险、海盗风险、赎金险保险的保险服务，请随时联系我们船舶险部，邮箱：hulluw@chinapandi.com



油轮长期作为浮仓使用的风险提示

摘要

油轮长期作为浮仓（Floating Storage）使用，可能将继续支撑高企的油轮运价/租金，但由此带来的相关风险也不容忽视，业界甚至将其称之为“High Reward and High Risk”。审慎评估船东的多重主体责任/风险，理顺船东与租家的责任分配，可能是应对油轮长期作为浮仓存油这个风险的重要途径之一。



背景介绍

受新冠病毒肺炎疫情的影响，全球油品需求锐减，岸罐已难以存放日益增加的原油和成品油；低油价甚至负油价也吸引了贸易商大量囤油，在此背景下，近期已有不少油轮被用作浮仓。在油价涨幅足以覆盖油轮租金并给贸易商带来盈利前，油轮很可能仍将继续被用作浮仓。此用途变更可能给船东带来额外风险。船东作为租赁合同项下的出租人、提单项下的承运人、船员的雇主、船舶的所有人，应审慎评估相关风险，通过合同或保险等方式，重新分配或加保相关风险。

租家指令 VS 提单义务

如果签发了提单，船东作为承运人通常负有合理速遣及不得绕航等义务，一旦被认定为迟延交货，可能面临收货人索赔，