

【保险实务】规避航运延误风险的必要性及保险分析

作者：邵欣宇（实习生）



一、从运河拥堵看规避延误风险的必要性

自 7 月以来，巴拿马运河受干旱影响持续限制通行船舶数量。7 月底，运河管理局将每天可以通过的船舶数量从 36 艘减少到 32 艘。据“海事交通”数据，8 月 16 日等待通过运河的船舶达到 264 艘。船务代理公司诺顿利利称，部分大型邮轮平均等待时间已经增加到 18 天。远东至北美航线的集装箱租金仍在上涨，而两周左右的延误风险却难以避免。Xeneta 的分析师 Peter Sand 表示：“巴拿马运河拥堵加剧，海运公司应该考虑他们的选择，控制风险。”

巴拿马运河的拥堵事件并非绝无仅有，2021 年 3 月在苏伊士运河发生的“长赐轮”搁浅事故也曾导致包括“长赐轮”在内的 400 多艘船舶因延误而遭受经济损失。据相关报道，2021 年 3 月 27 日，搁浅事故发生 3 天后，约有 321 艘船舶因航道阻塞而被迫在原地等待；2021 年 3 月 29 日，“长赐轮”重新起浮，苏伊士运河航道于当地时间 19 时恢复通行，此时已有超过 400 艘船舶排队了数天不等；而后又经过 3 天半时间，苏伊士运河才恢复畅通。此后，“长赐轮”继续被埃及当局扣押以进行事故调查和解决担保问题。综观事故，“长赐轮”延误逾 30 天，作为 20000TEU 的超大型船舶，其运载货物价值约 1 亿美元，堵塞运河造成超过 420 艘船舶延误了平均约 6 天时间。如果加上提前绕航的船舶，则

有近 500 艘船舶遭受了不同程度延误损失，这些船舶的日租金为 3-6 万美元，每日租金损失总计最多可达 2000 万美元。

“长赐轮”在苏伊士运河搁浅被称为航运界的“黑天鹅”事件，然而类似的搁浅事故在苏伊士运河其实已多次发生。同时，巴拿马运河的拥堵导致船舶延误也并非今年仅有。

“黑天鹅”事件的多次发生意味着“系统风险”的存在。事实上，导致航运延误的风险远不止航道堵塞，恶劣天气、罢工、火灾、战争、机械损坏、船舶碰撞、船上人员的伤病亡、救助人命、违禁品调查、港口异常、网络攻击、燃油不合规……各种来自船上和岸上的风险都可能造成船舶的延误，给船东和租家带来船期损失。

长期以来，特别是“长赐轮”搁浅事故发生前，航运市场乃至海上保险业对如此庞大的“系统风险”未能给与足够重视，对此类事件的应对措手不及，造成了大量的租约争议。但在当下，汽车运输船、LNG 船等部分船型的日租金甚至一度超过 10 万美元，加之船舶大型化趋势发展迅猛，一旦发生航运延误，延误导致的营运成本和租金损失势必给船东和租家等造成极大的经济损失和现金流缺口等金融风险。毫无疑问，航运延误风险已经成为航运市场所不能忽视的重要风险，延误风险的因果性、不可预测性、后果的不可控性完全符合保险的基本特征，正越来越引起业界思考规避该风险的必要性。

二、承保延误风险的保险分析：以航运延误险为例

航运延误风险的特点包含了保险的基本要素，是一种可以量化承保的风险。对于海上保险行业而言，为船东和租家等航运主体提供灵活、经济、有效的航运延误保险保障无疑是帮助业界规避延误风险的路径要求。但碍于承保规模及规模效益等因素，海上保险市场中承保航运延误风险的产品并不多，国内仅中国船东互保协会提供了“航运延误险”

（Marine Delay Insurance，以下简称 MDI）保险业务，本文将以 MDI 为例对航运延误保险进行分析。

市场适应性高的保险首先需要具有广泛且富有代表性的承保范围。MDI 根据风险的发生地点和影响类型，将承保风险分为“岸上事件”和“船上事件”两类：“岸上事件”承保岸上罢工、岸上火灾、恶劣天气破坏岸上供应链、战争、货运交通工具损坏、港口航道关闭、进出口管制、征用或没收等 14 种延误风险；“船上事件”则承保船员罢工、船舶碰撞、船上人员伤亡、船舶污染、犯罪调查、船舶检疫、船上火灾、海盗或暴乱、战争等 16 种延误风险。MDI 广泛的承保范围几乎涵盖了船舶营运过程中所有可能造成延误的意外风险，其中十数种风险与保赔险（P&I）和船舶险（H&M）项下的风险相同，具有航运风险的高度代表性。只是 MDI 与 P&I, H&M 作为不同险种，它们分别承保相同风险的不同标的。

具有灵活经济的承保方式是 MDI 兼具金融属性和航运特性的外化表现。MDI 保险的基本框架是允许被保险人结合自身运营情况个性化选择承保范围中的全部或部分风险进行投保，即被保险人可以只投保“岸上事件”或“船上事件”风险，甚至也可以只投保其中的个别风险。在承保时，每艘入会船在承保时会登记特定的日入会金额（Daily Entered Sum，简称 DES），该金额构成被保险人因延误所能获得的最大赔偿金额。DES 的确定具有一定的意定性，被保险人可以和保险人就此进行约定。考虑到租金运费市场及船舶变化，在一

个保险年度内，被保险人可经保险人书面同意修改 DES，但需要是基于对以下因素的公平合理估计：

- （1）船舶日收入（扣除因延误而节省的燃油或其他费用）；
- （2）其应支付的日租金或其他报酬（扣除因延误而节省或理应节省的费用）；
- （3）船舶的日常运营成本。

不同的投保主体可以基于自己在复合合同关系中的位置和利益风险结构，自由选择以运营成本、租金水平或综合其他因素来确定自己的 DES，从而确定符合自身项目方案和预算需求的保费与索赔标准。

在“长赐轮”搁浅事故中，如果遭受延误的船舶投保了 MDI，则“长赐轮”和其他等待船舶的收入都将得到一定程度的保护。“长赐轮”可以获得最多 20 天 DES 的赔付金，而堵在运河外的约 400 艘船舶可以获得 5 天（延误的 6 天减去 1 天的免赔额）DES 的赔付金。

三、航运延误险与其他海上保险的交互作用

航运延误险既有自身的独立性，同时对其他海上保险也具有补充和衔接作用。P&I 和 H&M 作为传统的海上保险产品，其承保的风险代表了大部分航运活动中所面临的风险，非常具有海上航运风险的代表性，但二者只承保这些风险导致的船舶财产损失和产生的侵权或合同责任，因此在纵向上，MDI 可以协同 P&I 和 H&M 构建一个覆盖“责任+船舶财产损失+船期损失”的立体风险规避体系。同时在横向上，MDI 结合延误风险的特殊属性，以列明方式纳入了比 P&I 和 H&M 更为宽泛的风险范畴，如网络攻击、岸上供应链延误等，从而对延误风险更具有针对性。

在船舶险下，租金损失险（以下简称 LOH）作为近年流行的保险产品，其在一定程度上具有船舶险附加险的特性，可以为船舶险项下风险导致的船期损失提供赔偿，但与航运延误险在功能上却有着明显差异：

- （1）在免赔额上，MDI 一般为 1 天，LOH 一般为 14 天；
- （2）在赔偿限额上，MDI 侧重前期短期的延误损失，因此 MDI 限额最多 20 天。LOH 侧重长远的停租损失，因此 LOH 的赔偿限额一般为 90 天或 180 天；
- （3）在投保上，MDI 可以通过互助会费或固定费率保费投保，被保险人主体包含了船东、光租人、租家和船舶经营管理人。而 LOH 一般均通过固定费率投保，被保险人主体一般限于船东或光租人；
- （4）在承保上，MDI 则由单独的延误险保险人承保，不依附于其他保险，承保风险几乎涵盖了所有可能导致航运延误的海上或岸上风险事件。而 LOH 作为船舶险的附加保险，多数保险人并不单独承保，一般以购买船舶险为前提，承保风险限于船舶险项下风险。

从结构上来说，MDI 和 LOH 在某些风险下具有一定的衔接关系。MDI 的定位是一方面补充应对 LOH 保险可能设置的免赔额，如免赔额是 14 天，则 MDI 可以应对前 14 天延误所造成的收入损失，直到租金损失险得以适用赔偿被保险人的损失，另一方面则承保了若干其他 LOH 保险并不承保的风险造成的时间损失。因此，在结构上，无论纵向还是横向，都起到了补充作用。

下面，以一个 LOH 理赔案例进行说明：

被保险船舶 A 轮只安排了 LOH。该轮在航行过程中发现主机震动加大，抛锚后进行检查，发现其主机主轴减震器固定侧板的螺丝断裂。船东安排厂家服务工程师登轮检查后发现减震器里面的弹簧片损坏严重，主机已无法正常使用。2021 年 3 月 21 日，租家通知停租，后 A 轮经拖轮拖带到修理厂后进行永久性修理。至 2021 年 5 月 26 日，A 轮船东因修理机器延误而遭受的租金损失时间共计为 66 天。根据租金损失险承保条款，扣除保单约定的 21 天免赔期，最终认可损失时间 45 天，LOH 赔偿该轮租金损失金额 $\text{USD}17,000.00/\text{天} \times 45 \text{ 天} = \text{USD}765,000.00$ 。在该案例中，由于 A 轮只投保了 LOH，船东需自行承担 21 天的船期损失，共计 $\text{USD}17,000.00/\text{天} \times 21 \text{ 天} = \text{USD}357,000.00$ 。如果 A 轮船东在 LOH 的同时投保了 MDI，则 MDI 会赔付 LOH 适用前的 20 天租金损失，船东只需自行承担一天（MDI 免赔额）的租金损失，即只需承担 1.7 万美元损失。

A 轮的案例充分说明了比起只投保 LOH，加入 MDI 可以为船东、租家、船舶经营管理人提供更为全面的船期损失保护。在限额与免赔额方面，MDI 对 LOH 的补充性是极具经济效益的，因为在许多情况下，被保险人恰恰可能是在延误的初期遭受最严重的损失。

四、航运延误险对航运市场的意义

基于承保范围的广泛性，MDI 所能保护的利益方涵盖了船东、租家、船舶管理公司、联营体运营方等，投保 MDI 可以为广泛航运市场主体在相当程度上规避延误造成的停租在内的船期收入损失。而在众多的市场主体中，能否有效规避延误风险导致的经济损失，除了对传统船东、光租人之外，对于“金租公司”在内的“金融性船东”可能尤具关键意义。

目前在中国航运市场上，正有更多的金融租赁公司通过“经营性租赁”的方式成为“新船东”。在传统的“融资租船”关系中，航运租赁公司会将船舶以光船租赁给承租人，船舶租赁期间转移与船舶所有权有关的全部风险和收益，这实质上是一种通过分期付款而购置船舶的融资方式。而在“经营租船”关系中，转移的仅仅是船舶的使用权，与船舶所有权有关的风险和收益仍然由船舶出租方，即航运租赁公司承担：船舶承租人只按租船合同条款支付相关费用，承租期满的经营租赁船舶由承租企业归还出租方或进行购买。因此在经营性租船期间，一旦发生航运延误，延误所造成的船期收入损失将由此时的船东（即航运租赁公司）承担。当然，在实际操作中，该损失及相关的运营责任与法律风险可能会通过更为复杂的合同关系进行转移或再分配。目前中国航运融资市场正处于增长关键期，西方银行业动荡的影响下，中国租赁公司参与度在新一轮航运融资中明显增加。同时，融资租赁船型中集装箱船占比有所下降，LNG 船和汽车运输船成为新造船热点，对于这些日租金一度逾过 10 万美元的热门船型，中国正占据着订单高位。但另一方面，中国航运融资市场面临的增长压力较大，租约到期、提前还船与赎船增加、欧洲银行的再入局，这些挑战都要求相关市场主体审慎对待和处理每一项风险以应对剧烈的市场波动。挑战与机遇并存下，如何减少金融风险以外的航运风险造成经济损失或将成为中国航运租赁公司制胜的重要因素。在弥补因船期延误造成的收入损失作用上，MDI 是目前唯一能够对金融性船东的有所帮助的保险产品。

事实上，MDI 对于航运市场的意义已经突破了保险本身，其所具有的金融衍生性使得被保险人，即包括航运租赁公司在内的船东和租家等，能够通过投保 MDI 对冲运费周期风

险。MDI 体现的运费市场对冲性不仅有助于保障船东的现金流，更能够有效帮助于航运市场主体实现风控量化的体系目标。

传统航运保险解决方案是否全面、角度是否多维，是随着航运业发展值得继续探讨的问题。MDI 的投保规则允许航运租赁公司、船舶管理公司和船舶承租人等以“共同被保险人”的身份入会，而船舶管理公司的多家分公司可以“集团入会”的身份为入会船舶投保 MDI。在 ESG 促进全球航运业可持续发展的核心环境下，加入 MDI 的保险方案可以更好地结合航运性需求与金融性特点，从而帮助相关市场主体应对非常规市场发展变化，为新型、大型船舶建造和运营保驾护航。

以上仅供会员参考，如有任何问题，请与协会相关人员联系。