

2020年8月

总第玖拾贰期

8

techonor.



声
闻

导 读

- ◇ 新冠疫情下的航运业界动态
- ◇ 关于集装箱适货的讨论
- ◇ 保赔险权益转让问题的研究

为客户创造价值

新冠疫情下的航运业界动态



黑云急雨，伏夏微凉。在 2020 年第八期的《声闻》中，我们很高兴和大家分享航运业界的相关动向。

国际海上保险联盟（IUMI）近日发布了《新冠病毒对水险行业影响的指引》，该文件预估新冠疫情对宏观经济的影响将使全球的 GDP 减少 2%至 20%，影响程度的估算主要基于疫情在 2021 年内结束时间的不同假设。具体到航运和物流业，其影响将主要体现在船员和旅客的安全和健康问题、供应链中断、船舶证书到期延期和港口监督国检查机制的运行。IUMI 认为航运保险业亦属于服务业，因此新冠疫情也将对其产生短期到中长期的各种影响。船舶险方面，人手和船舶配件的供给短缺以及船只的停岸搁置可能会引发各种问题；货运险方面，贸易和运输量的下滑将直接影响保费收入，供应链中断可能导致延误和营业中断损失，而仓库爆满和港口货物淤塞可能引发额外风险。

疫情之外，特朗普政府最近出台的制裁指南也让航运业疲于应对。这份旨在要求航运相关企业与美国当局共享船位数据并对可疑活动加强调查的指引在部分业内人士看来根本不可行，称其无疑将违反欧洲的通用数据保护规则，并且出于反海盗和船舶安全的考虑，船公司仍将允许船长在必要时自行决定关闭船载定位系统。

对于海盗和武装劫持的担忧并不无道理。根据国际商会（ICC）下属国际海事局（IMB）的报告，今年前 3 个月全球范围内就报告了 47 起袭击船只事件，较去年同期的 38 起有显著上升。几内亚湾仍然是全球海盗事件的热点区域。

由于新冠疫情导致的货物压港情况在欧洲日趋严重，那些没能在欧洲严格疫情管理措施落地后及时取消订单的海运货物陆续抵达目的港却大多无处可去。在船公司和码头临时开辟的堆场和仓库设施已经发生多起错发错放事件，此外临时存放地的安全问题也成为行业的心头之患。

国际干散货船东联合会 Intercargo 发布了 2019 年散货运输事故报告。在多年的无伤亡事故出色表现后，2019 年 8 月的“Nur Allya”号失踪事件却再次提醒人们安全管理容不得半点松懈。只有从根本上有效分析导致事故的原因并采取恰当的改正措施才能保证类似的悲剧不再发生，正如这份报告涵盖的对于过去 10 年间发生的 39 起一万吨以上散货船全损事故的统计分析，揭示了货物特性改变和液化仍然是散货运输中的主要风险考量。

创新和升级在提升效率和带来便利的同时也意味着新风险新挑战。24,000 TEU 级的 HMM Algeciras 号承载着 19,621 个标准箱于今年 5 月 8 日离开盐田港驶往鹿特丹，她刷新了由 MSC Gulsun 在 2019 年 8 月创造的 19,574 TEU 的实际装载箱量记录；与此同时，第一代以 LNG 作为原料的海上移动发电厂已经正式扬帆出海，在新冠全球大流行的背景之下时刻准备着为电力短缺的发展中国家提供临时但可快速到位的电力支持。

在本期为大家奉上的《声闻》中，我们特别选取了海外资深航运保险媒体对于航运保险经营情况、船舶市场动态以及近期市场关注的航运事件与大家分享，希望您也能从这些资讯中收获信息并启发思考。

关于集装箱适货的讨论



在全球贸易中使用标准化集装箱已成为人们的习惯，使用这些集装箱运输的货物范围也在持续增加。或明或暗，不同的利益相关人都极为依赖在集装箱运输下的货物可保持完整无缺。

对即将要装入或已装上集装箱的货物，CTU Code 列出了一些明确的要求。其中最重要的内容是第 8 章的这一段：“一个集装箱的结构框架、箱面和箱顶应完好无损，不能出现严重变形、破裂或弯曲。集装箱经营人应负责交付集装箱时符合国际结构完整性要求，和国际或国内的安全法规。如果对结构完整性有疑问，应征询监督人员或集装箱经营人的意见。”

这项一般性要求在第 4 章中再次被重申，即集装箱经营人的责任是提供“符合其目的”、符合上述规定的且“清洁，没有货物残留物、有害物质、植物、植物相关产品和可见害虫”的集装箱。

托运人需要承担一定的补充责任，来明确什么是适合于“计划运输的货物”，并请求提供一个安全和清洁的集装箱。同样，装箱人需要确保“在装箱前对集装箱进行检查，确定集装箱的状况适于货物的运输”。装箱人的责任也包括

对即将使用的集装箱在损坏、装箱条件和清洁方面的外部与内部状况，予以确定。

令人满意的货物

要实现这种较高的期望，不可避免地要考虑现实的情况，特别是所采用的检查和修理标准，已成为集装箱运输有效性的关键所在。一般来说，用于运输集装箱的箱东可以分为经营人、出租人和托运人（托运人实际上限于单程使用）。所以影响集装箱状况的标准，以及由此对运输货物所产生的影响，都会根据箱东类别而有所不同。

国际集装箱出租人协会（IICL）制定了所有租赁集装箱在出租和退租时必须遵守的检查和修理标准。这可能是此类集装箱在维修和维护上的最高标准。因此，集装箱在停租归还给租赁公司时必须符合这些准则。目前所知该现行标准为 2016 年年中采用的 IICL-6。

当一个集装箱经营人租赁一个集装箱时，他需要知道该集装箱是否符合 IICL 标准。在返箱时，集装箱经营人可能需要按照这些标准来交付集装箱，或支付必要的修理费用。作为“黄金标准”，在整个经营期间按照 IICL 的要求维护集装箱可能工作量会很繁重，特别是集装箱在长时间投入使用、反复损坏和持续维修的情况下。

因此，对于长期租赁或自有集装箱的经营人，通常会执行他们自己的检查标准。这种标准在整个行业中经常被描述为“适货（Cargo Worthy）”。这些标准虽然试图继续遵循国际和国家的规则，但在标准执行上却是为了减少费用支出；他们因经营人的不同而不同。一般来说，只有必要且费用合理的维修才会进行，而不一定依据 IICL 所提出的更严格的标准。

维修——是铸造一枚硬币？

当采用 IICL 外的其他标准时，还应考虑某些因素。了解检查标准和修理标准之间的区别是很重要的。前者规定了

必须要进行修理的损害范围,而后者则描述了在进行修理时应采用的方法和标准。

“检查标准规定了必须要进行修理的损害范围,而修理标准则描述了在进行修理时应采用的方法和标准”

这一区别具有实际重要性,因为经营人可以制定自己的检查标准,但所有的修理都应按照 IICL 的指导方针进行,尤其是为了避免以后可能因修理不当而产生额外的纠正费用。没人愿意承担由于不符合 IICL 规定的不恰当的修理,因而在退租时产生额外费用。

托运人自有的或“单程”使用的集装箱,会导致一些不确定的因素。因此,集装箱船东(COA)协会在这一方面开展的工作提供了很大的帮助。发布的诸如《COA 适货标准》和《COA 托运人自有集装箱的适货指南》等出版物均很有价值。

保持安全界限

无论采用何种检验标准,必须确保不违反《国际集装箱安全公约》(CSC)所要求的安全管理规定是最关键的。这些做法都是为了保证集装箱的安全操作不会受到影响。

除了物理损坏外,还需要考虑腐蚀引起的损害。虽然表面锈蚀通常会被租赁公司所忽略,但由于不恰当的修理而引起的腐蚀仍可能需要修复。显然,无论箱东采用何种标准,影响集装箱结构完整性的腐蚀都必须进行修复,以保持符合法定要求。

总而言之,所有的货运集装箱均须符合若干标准;虽然在“旁观者”看来,这些标准可能在某种程度上有所不同,但仍要予以采用,以保障安全且避免不必要的问题。发现有超出 CSC 可接受的损坏程度的集装箱均应停止投入使用,因为人员、货物和周围的设备安全都是最重要的。

保赔险权益转让问题的研究

摘要:保赔保险是远洋运输船舶正常营运的重要保障,随着船舶的现代化、大型化、资金密集化等发展趋势,越来越多的船东在购买船舶时选择抵押融资,伴随着船舶抵押权的设置,抵押权人为了确保自身的利益不受到损害,往往会要求保险权益也随之转让。

一、保险权益转让的原因

船舶设置抵押权后,船东所投保的船舶险和保赔险,其被保险人仍然为船东自己而非抵押权人,因此在发生重大海难事故并涉及巨额赔付时,抵押权人的利益很可能会受到威胁。

同时,大多数船舶融资都采用单船借款的模式,抵押权人所能追索的利益基本都与融资标的船舶相关,因此抵押权人希望能够控制所有现金流入的渠道,更重要的是,抵押权人希望在发生船东违约事项后,保险人作为现金支付义务的一方,在抵押权人提出要求或主张权利时,能够在不受船东或者其他方的干预下将应付款项直接支付给抵押权人[1]。

根据英国 1906《海上保险法》的规定,海上保险单是可以转让的(assignable),除非保单中已列明条款规定不能转让[2]。但是保险合同的转让有可能给抵押权人随之带来支付保费的义务,这是抵押权人不愿意操作的。因此,基于上述情况,在设置船舶抵押权时,抵押权人会分别通知船舶的船舶险和保赔险保险人,

要求其将保险权益“转让”(Assign)给抵押权人,只是保险赔偿请求权的转让,不构成保险合同的转让,因此保险合同的主体特别是被保险人并没有发生变更,从而达到既保障了自身的利益,又不需要履行支付保费的义务的目的。

二、保赔险权益转让的一般流程

对于上述保险权益转让的安排,船舶险保险人一般都会接受,但是绝大多数保赔险保险人即保赔协会根据其条款是诚至诺行

拒绝将其承保的保赔险转让的,因为保赔险所保障的风险主要是船东对于第三方的赔偿责任,抵押权人并不在列,并不涉及到抵押船舶本身的财产价值,因此保赔险权益转让可能会受阻,并没有完全实现其保险权益的转让。目前国际上通行的做法是如下流程:

通常在船舶设置抵押权的过程中抵押权人或其委托的律师行会向其投保的保赔协会发出草拟的保险权益转让书(Notice of Insurance Assignment)。其目的为:

(1)初步通知保赔协会其承保的船舶将设置抵押权,同时告知保赔协会其相应的保险权益也需要同时转让其船舶抵押权人;

(2)需要保赔协会确认该船舶目前的承保状况,并确保该船舶将继续在此保赔协会承保,并不会因为即将发生的抵押权的设置而中止其保险;

(3)需要保赔协会确认在收到正式的保险权益转让书后,将出具相应的保险承诺函(Letter of Undertaking),同时承诺将损失赔偿(支付)条款(Loss Payable Clause)并入保险证书中。

通常在保赔协会将保险承诺函的模版提供给抵押权人后,一部分抵押权人或其委托的律师行会要求保赔协会按其要求进行修改保险承诺函,双方达成一致后,在船舶设置抵押权时,保赔协会将签署正式的保险承诺函,并将损失赔偿(支付)条款并入保险证书中。

三、保赔险保险权益转让中的重要文件

(1)保险权益转让书(Notice of Insurance Assignment)

We, (Owners Name) of (Owners address), the owner of (Ship' s Name) Hereby GIVE NOTICE that by a security deed dated (the date / month / year) and entered into by us with (the lenders name), there has

惠 人 达 己

T: +86 532 86100099

been assigned by us to the lender as mortgagee of the said ship all insurances in respect thereof, including the insurances constituted by the Policy whereon this notice is endorsed. This notice to you may not be withdrawn or revoked without the prior consent of the lender.

即船舶融资合同中有关保险安排的约定,船东向各有关保险人签发保险权益转让书,通知各有关保险人,保险权益将伴随着船舶抵押权的设置一并转让给抵押权人。

(2)损失赔偿(支付)条款(Loss Payable Clause)

Payment of any recovery the Owner is entitled to make out of the funds of the Association in respect of any liability, costs or expenses incurred by it shall be made to the Owner or to its order unless and until the Association receives notice from (the "Mortgagee") that the Owner is in default under the mortgage of the vessel in favor of the mortgagee, in which event all recoveries shall thereafter be paid to the Mortgagee for distribution by it to itself and/or to Mortgagee's order provided always that no liability whatsoever shall attach to the Association, its Managers or their agents for failure to comply with the latter obligation until after the expiry of two clear business days from the receipt of such notice.

The Association shall, unless it receives from Mortgagee notice to the contrary, be at liberty at the request of the Owner to provide bail or other security to prevent the arrest or obtain the release of the vessel, without liability to the Mortgagee.

诚 至 诺 行

F: +86 532 86100089

保赔协会一般会将保赔险项下的赔款支付给船东即船舶抵押人,只有在船舶抵押权人提前两个工作日书面通知保赔协会,船东违反了融资合同的义务,要求保赔协会将赔款直接支付给抵押权人或其指定的人,则保赔协会将会按照船舶抵押权人的要求进行支付,否则保赔协会将不承担违反该项义务的责任。

(3) 保险承诺函(Letter of Undertaking)

保险承诺函是保赔协会收到了船东的保险权益转让书后,对抵押权人做出的承诺,其中主要由三部分内容构成:

(i) 协会确认收到保险权益转让书

We note you have taken an assignment of the insurance on the above vessel. So far as this Association is concerned, the Managers do not consent to such assignment, other than to give efficacy to the Loss Payable Clause set out below:

We do confirm however that such vessel is entered in this Association for Protection and Indemnity risks on the terms and conditions set out or to be set out in the Certificate of Entry. Furthermore, in consideration of your agreeing to the entry or continuing entry of the vessel in this Association, the Managers agree:

(a) that the Owner, i.e. the captioned Assured shall not cease to be insured by the Association in respect of that vessel by reason of such assignment; and

(b) that, notwithstanding that the vessel has been mortgaged to you and that no undertaking or guarantee has been given to the Association to pay

all contributions due in respect of such vessel, the Owner does not cease to be insured.

保赔协会注意到了船东(抵押人)已接受了上述船舶的保赔险保险权益转让,但是就保赔协会的利益而言,保赔协会经理部不同意该保险权益的转让(一般保赔协会的条款规定,不允许保赔险权益转让)。但是同意将损失赔偿(支付)条款并入保赔险入会证书。

保赔协会确认抵押船舶依据入会证书上列明的保险条件在协会投保了保赔保险,鉴于抵押权人同意抵押船舶在协会投保或继续在协会投保,保赔协会确认:

(a) 船东,即抵押船舶的被保险人将不会因为保险权益转让而丧失协会的保险保障。

(b) 尽管上述船舶已抵押于抵押权人并且协会并未得到抵押权人对抵押船舶支付其所有到期会费的保证或担保,但船东并不会因此丧失本协会的保险保障。

(ii) 损失赔偿(支付)条款的内容(Loss Payable Clause) 参上述说明,不再赘述。

(iii) 协会保证(The Association undertakes)

(a) to inform you if the Association gives the Owner of the above vessel notice that its insurance in the Association in respect of such vessel is to cease;

(b) to give 14 days' notice of the Association intention to cancel the insurance of the Owner by reason of his failure to pay when due and demanded any sum due from him to the Association; and

(c) to advise you promptly if the vessel ceases to be entered in the Association

除非或直到收到抵押权人的书面反对意见,保赔协会有权为防止船舶被扣押出具担保。协会保证:当协会依据现行保险条款的规定向船东发出停止上述船舶的保险时通知抵

押权人;当船东未能及时付清所欠协会的应付会费而协会欲撤销上述船舶的保险时提前 14 天向抵押权人发出书面通知。当船舶停止保险时及时通知抵押权人。

四、保赔险保险权益转让需要注意的问题

根据上述转让流程,对于保赔险的保险转让需要注意的几个问题:

(1)保赔险没有完全实现保险权益转让

在保赔协会出具的保险承诺函中,保赔协会明确表示了其不同意保险权益的转让,其原因是保赔险所承保的责任如:油污、货物、人员及残骸打捞等责任,主要是针对三方的赔偿责任,而非对船东自身的赔偿。而在某些情况下,保赔协会补偿给船东的某些损失,也源于保赔协会章程和条款中所规定的“会员先付”的原则,即船东先行支付后,保赔协会后续对船东进行补偿。因此对于抵押权人而言,并不能从保赔险的保险权益转让中得到相应的补偿,只能通过保赔险的保险保障使得船东能够正常的营运,从而间接地得到保障。

(2)抵押权人需要做好事先通知的工作

从上述保险承诺函中可以发现,虽然保赔险保险权益不能得到完全意义上的转让,但并不代表保赔协会不去配合抵押权人保障其自身的利益,其前提是船东是否违反了融资合同需要抵押权人事先书面通知保赔协会,且以保赔协会收到上述通知为准,换句话说,当且仅当抵押权人以书面形式通知保赔协会,保赔协会才有可能将赔付款项支付给融抵押权

人[3]。

(3)是否所有的船舶融资都需要进行保险权益转让

随着融资方式的多元化,有些船舶采取抵押融资的方式,有些则采取融资租赁的方式,那么船舶设置抵押权后,是否承担支付保费的义务,完全取决于船东的身份是否发生了变更,如果采取抵押融资的方式,虽然船舶设置了抵押权,但究其本质船东的身份和地位并没有发生变化,对于保赔协会而言,船东作为被保险人的地位也并未发生变化,而抵押权人也没有作为共同被保险人列入在保赔险的入会证书中,其也不承担相应的支付保费的义务,因此便出现了上述对于抵押权人的承诺与保证。如果采取融资租赁的方式,那么船东变为租赁公司,实际运营的船东变为了光租人,在此模式下,笔者认为该租赁公司和光租人,将均作为共同被保险人列入保险证书中,均承担支付保费的义务,并享有获得赔偿的权利,也不需要再将保险权益进行转让。

综上所述,通过保险权益转让的方式,能更好的保障抵押权人的利益,做好一系列的保险权益转让工作,对于抵押权人而言至关重要。

参考文献

- [1] 潘占军. 船舶融资. 北京: 中国金融出版社. 2015 出版
- [2] 英国 1906《海上保险法》
- [3] 杨良宜. 船舶融资与抵押. 大连: 大连海事大学出版社. 2003 出版

达诺箴言:

同乎无欲,是谓素朴。 —《庄子·马蹄》

免责声明:本出版物仅供一般性参考,并无意提供任何法律或其他建议。我们明示不对任何依赖本出版物的任何内容而采取或不采取行动所导致的后果承担风险。我们保留所有对本出版物的权利。

惠 人 达 己 诚 至 诺 行

T: +86 532 86100099

F: +86 532 86100089