



美国保赔协会

海盗与武装抢劫：涉及保赔险的常见问题解答（FAQs）



版本 2.1 - 2020 年 4 月

海盗与武装抢劫：

涉及保赔险的常见问题解答（FAQs）

国际保赔协会集团发布了最新一期关于海盗风险的 FAQs 并在其中列明了针对此问题的一般性政策。

1. 协会是否承保海盗风险？

国际保赔协会集团的条款不包含海盗的定义（也不排除海盗风险），即协会承保因海盗风险造成的第三方责任。

此类责任最有可能涉及死亡/受伤/疾病，创伤/压力治疗和咨询，船员换班和遣返以及船员/乘客的财产损失。如果责任是由于船东的共同过错或疏忽造成，那么其还可能扩大到污染、残骸清除以及潜在的货物责任/共同海损（GA）。对于根据国际公约提出的严格责任索赔，“故意行为”抗辩可以在适用情况下提供某些保护。

但是，协会不承保由于使用/涉及协会条款明确指定的“战争武器”或“其他类似战争武器”而产生的责任。同样的，尽管因海盗行为而产生的保赔责任不是除外风险，但是因恐怖主义造成的责任属于除外风险（并且将属于船东的战争险承保范围）。此外，如果战争险承保人将海盗行为列为特定的指定风险，那么其与 IG 协会承担的因海盗行为产生的保赔责任将可能存在重叠。

此 FAQs 着重于印度洋的海盗高风险区域。但是，下列一般性原则同样适用于几内亚湾：

- 进行特定航程的风险评估；
- 在选择私人海事安保公司（PMSC）时进行尽职调查（根据风险评估来确定是否有必要聘请）；以及
- 与 PMSC/独立签约的武装安保人员（PCASP）订立不损害协会保险的安保合同。

协会还建议船东采取所有合法、谨慎、适当的措施以加强船舶抵御攻击的能力，具体内容如下所述：

1. [附录一](#)规定的在红海、亚丁湾、印度洋和阿拉伯海制止海盗行为和增强海上安全的最佳管理实践(BMP); 以及
2. [附录二](#)规定的在西非沿海地区（包括几内亚湾）制止海盗行为和增强海上安全的最佳管理实践。

2. “类似战争武器”的定义

“战争武器”指地雷、鱼雷、炸弹、火箭、炮弹和炸药。尽管协会条款没有关于“类似战争武器”的定义，但战争武器的明确定义表明，除枪支/步枪/常规弹药之外，还需要其他条件才能触发除外责任。

迄今为止，海盗通常使用的武器（例如手枪，步枪，AK47 和 RPGs）被 IG 协会视为未触发除外责任。但是，使用船上 PMSCs 的频率增加可能会导致海盗使用触发除外责任的重型武器。在这种情况下，责任通常由船东的战争保赔险承担。

3. 船壳险和战争险的承保范围是什么？

根据船东的特定保险安排，船舶险（H&M）承保人和战争险承保人将提供财产险（H&M/GA/救助）和战争险。如果海盗行为触发了协会的战争除外责任（根据战争武器条款），那么因此产生的责任很可能由战争险承保人承担。同样，如上述FAQ1所述，一些主要的战争保赔险承保人也将海盗列为特定的风险。

4. 船东是否应当携带安保人员？

选择 PMSC 或护航船护送本身没有任何保险限制或禁止，此外，经过适当培训并具有能力的 PCASP 可以很好地提高船舶的安全性以应对海盗风险。

在各类情况下，是否作出选择使用 PMSC 的决定权在于船东，且该决定应基于航程特定风险评估得出。

IG 协会希望其成员在选择 PMSC 时进行尽职调查，包括遵循[附录三](#)中 IMO 最新修订的临时指南，该指南针对船东、船舶经营人以及船长在高风险地区使用 PCASP 作出了相关规定。

IG 协会还建议船东获得肯定询证，以证明 PMSC 遵守最新的 PMSC 国际标准 – ISO/PAS 28007 以及[附录四](#)中 IMO 发布的针对 PMSC 在高风险地区提供 PCASP 的临时指南。PMSCs 确实需要获得 ISO/PAS 28007 的认可。

有一些私人赞助方案旨在开发 PMSC 认证系统，这些方案正在受到监控，并在一定程度上获得包括 IG 协会在内的业界支持。但是，就 IG 协会所知，目前并无足够有用的方案以协助船东选择有能力的、安全的并专业的 PMSC。提高行业标准将有助于但不能取代船东对 PMSCs 进行适当的尽职调查义务。

适当数量的安保人员应当被考虑。[附录五](#)所述的 BIMCO GUARDCON 规定安保团队的最少人数为四人，这对大多数船舶而言是一个不错的开始。但是，最少数目的确定最好综合航程特殊风险评估来判断，因为该评估考虑了船舶的相关特性（如船速，干舷，船体长度，任何容易登船的区域等）以及航程中会经过的高风险地区的实际情况（如最近的攻击历史，可疑船只的报告，预计的天气状况等）。如果不使用规定的或建议的最小数量的安保人员不会自动导致保险受阻，但这可能会依具体情况和因果关系对保险产生潜在影响。

部署武装或非武装安保人员不应被替代，在适当情况下，应作为有效遵守 BMPs 最新版本（请参[阅附录二](#)）的补充。

遵守 BMPs 的一个关键点在于和海军部队保持联络，因为海军可以提供宝贵的情报，某些情况下，船舶在进入高风险区域前，海军可以为遵循 BMPs 程序的船东联系[非洲之角海事安全中心（MSCHOA）](#)以提供实际帮助。相应的，船东需告知 MSCHOA 其在BMPs 写明的联系信息以及需携带 PCASP 进入的特定区域。

5. 安保人员是否需要配备武器？

鉴于在远离海军保护地区的海盗活动猖獗以及船员受攻击情况日益增加的背景下，业界先前对武装安保人员的强烈反对意见已经减弱并转向中立，且在高风险情况下，对于 PCASP 的部署持积极支持的态度。

反对武装安保人员的根本原因仍然是未经训练/未正确训练的人员使用武器所带来的固有风险，因配备武器而导致人身伤亡的风险以及鼓励配备武器和使用大型杀伤力的作战武器的风险。

在决定是否部署 PCASP 時還必須仔細考慮船旗國和港口國關於攜帶 PCASP（包括他們的武器）的限制規定以及許可要求。此外，確保 PMSC 能夠證明其攜帶的武器是根據所有適用的法律購買、存儲、出口和轉讓是相當重要的，證明方式包括提供適當的能清楚標識相關簽發機構的支持文件。針對前述情況，IG 國際航運商會（ICS）在[附錄六](#)中列明了船旗國法律和 PMSC/PCASP 適用的比較。

武裝安保人員經常使用浮動軍械庫，但是其使用的合法性目前仍存在爭議。船東應知曉，使用非法來源的武器（無論是租用或是自有）都可能导致潛在的未承保的民事和刑事責任。為降低此類風險，船東可以向 PMSCs 獲取其未使用未經許可的浮動軍械庫的證明文件。

截至 2013 年 8 月，英國政府已宣布，在合理範圍內可以視個案情況為浮動軍械庫提供許可證。

在使用武裝安保人員的情況下，如果在由軍隊或 PCASP 組成的護艦隊之間進行選擇，在其他條件相同的的情況下，應首選前者。

決定是否部署 PCASP 時應當全面考慮航程特定風險評估。若決定部署 PCASP，那麼船東應遵守 IMO 最新修訂的，針對船東、船舶經營人以及船長在高风险地区使用 PCASP 的臨時指南（請參閱[附錄三](#)）。

IG 協會、各國以及行業協會目前仍堅持認為不應為船員配備武器。

6. 使用無武裝/武裝安保人員是否會對保險產生不利影響？

根據 FAQs 的指南，使用武裝或非武裝安保人員均不會影響船東的保賠險。

但是，船東需確保額外人員的上船不會違反 SOLAS 安全設備和證書要求。

7. 若使用安保公司是否会产生合同纠纷?

PMSCs/PCASP 和可能提供海军或军事人员的国家使用的合同性协议有很多种。这些协议针对损失和损害，可能包含船东赔偿/持有无害的责任假设。若未商定条款且协会未提前批准此类条款，协会不承保未发生的船东责任。

IG 协会强烈建议使用 [BIMCO GUARDCON](#)。它的使用大大改善了关于海上安保提供者的条款，并简化了船东及协会批准合同的程序。它还确认了海上安保提供者的最低保险额度。

至少，IG 协会的期望是，关于雇佣船上安保人员的合同条款对船东的优惠程度不亚于各负其责并且应包含承担责任的互惠担保。若包括限额，则应有相互的责任限额。在未经修改的前提下，**BIMCO GUARDCON Part II, Section 7, Clause 15** 规定的合同性协议、责任和担保被 IG 协会视为接受并满足这些最低要求。

另一个重要的合同纠纷是船长的责任处理以及武器使用权限。合同应承认船长对全船安全负有责任，但是若船长的经验和训练不足以使他作出作战决定，那么船东不应自行签订将实弹射击的决定权交于船长的条款。这些问题可以通过商定武力使用规则解决，该规则预先确定了当存在海盗风险时应采取的行动框架。许多船旗国已经就这些规则可能合理包括的内容准备了详细的指南，该指南也可以从 [BIMCO 网站](#) 下载。

GUARDCON 自 2012 年以来一直存在，并且已成为部署 PMSCs 的行业标准合同，它可以协调聘用条款并为船东简化流程。

GUARDCON 在订立时考虑了东非的情况，但自适用以来，航运业的关注点已经扩大到西非以外的几内亚湾的海盗行为以及其他航运威胁（如武装抢劫）。未经修改的 GUARDCON 不适用于西非以外的 PMSCs，因为在那些区域，沿岸国提供的武装安保人员将与无武装的 PMSCs 一同作战。这种保护模式在响应沿海国禁止在其领水内适用 PMSCs 得到了发展。

尽管 BIMCO 强调其没有修改 GUARDCON 以适用于西非以外地区的意图，IG 协会制订了包含修改建议的 GUARDCON 修改版，称为“GUARDCON West Africa”（请见[附录七](#)）。

GUARDCON West Africa 被所有 IG 协会批准同意。它将提供确定的合同，并使船东在西非以外的高风险地区航行时更简单快速地制定合适的安保安排。

我们鼓励船东在与 PMSCs 签订合同前先咨询协会，以便弥补不利于保赔险承保范围的任何合同缺陷。

考虑到触发“战争武器”的除外风险（在此种情况下将没有主要的保赔险），船东还应就与 PMSCs 拟议的合同条款向战争险承保人咨询。

8. PMSCs 应当有保险么？

PMSC 拥有符合 BIMCO GUARDCON Part II, Section 6, Clause 12 要求的，包括针对其责任和潜在风险的合同补偿保险以及针对其个人/分包人的公众和雇主责任保险是必要的。

上述情况也适用于几内亚湾的局势，在那里，PMSC 的保险不仅应涵盖其本身，还应包括当地军队提供的武装和非武装安保人员。这种保险目前在市场上可用。

9. 船东在哪里可以找到避免受到攻击的最佳指南？

BMPs 不断受到审查，这反映了业界和军队在有效遏制和防范海盗行为方面吸取了实际教训。2018 年 7 月，业界还发布了针对公司、船长和海员的全球反海盗指南（请参阅[附录八](#)）。此外，协会网站以及 IG 网站 igpandi.org 也提供了有用的信息，更新和相关链接。

为索马里/亚丁湾局势提供宝贵援助和信息的其他组织有：[MSCHOA](#) [UKMTO](#)、[EUNAVOR](#) 和[国际海事局（IMB）](#)。

此外，[北约航运中心（NSC）](#) 网站为航运界提供了关于非洲之角周围海盗活动的全面和及时的信息。我们强烈鼓励过境“高风险区”（BMPs 规定的区域）船舶的船东充分遵守所有建议的 BMPs 的规划、航行和报告程序。船东应特别注意高风险区域的边界，因为自海盗风险存在以来，其范围已大大扩大。

EUNAVFOR 的报告显示，在许多情况下，船东因只遵守了部分建议的程序，从而导致本可以避免的攻击最终成功。由此可见，充分遵守 BMPs 是至关重要的，因为事实证明，这种保护船舶和船员的方式是有效的。

对于船上有安保人员（非武装或武装）的船舶，应向 UKMTO 和 MSCHOA 提供 BMPs 规定的常用报告信息。

如果劫船成功和不遵从 BMPs 的规定存在因果关系，那么这可能会影响船东的追偿权，特别是在可酌情提供保险的情况下。如果不遵从 BMPs 的规定，且，若这种不遵守规定的行为涉及船旗国的强制规定，那么保险也可能受到影响。

西非

为应对几内亚湾海盗袭击的日益增多的现象，业内为船东、船舶经营者和船长制定了针对具体区域的准则，作为 IG 在附录二中提供的 BMPs 的补充。

10. 如果船舶受到攻击，船东/船长应向谁寻求指导？

船东/船长应遵循 BMPs 中规定的程序，并与 UKMTO、MSCHOA 和 IMB 进行协调。此外，他们还应遵循任何指定船旗国的程序。另，他们应随时提供最新的联系人和公司/船舶的具体程序清单，特别是船桥、无线电台、指挥中心和/或大本营（视情况而定）。

在几内亚湾地区航行的船东/船长应遵循附录二规定的程序。

11. 如果船东必须支付赎金，他们可以要求谁资助？

尽管细节是保密的，但目前看来赎金的支付资金是由绑架和赎金保险公司（如果有此保险）和战争或财产保险人（H&M/Cargo）资助的。

12. 协会是否承保赎金？

如上述 FAQ1 所述，海盗风险引起的第三方保赔责任将由 IG 协会承担，但前提是不触发“战争武器”或恐怖主义。赎金不是明确约定的风险。

如果赎金在任何其他保险下无法得到补偿，并且无法从其他来源得到补偿，那么根据施救条款或综合条款，可以由董事会酌情从协会获得补偿。

13. 如果存在攻击，船东是否可以宣布共同海损？

船东可以为获得因解决船舶和货物利益面临的共同危险造成的费用补偿而宣布共同海损。且，传统而言，英国法院承认为释放被劫持船只/货物而支付赎金是船东有权获得赔偿的一项共同海损费用。

共同海损的分摊方包括那些对航行有经济利益的人，通常是船东、货主和潜在的承租人。若因船东违反运输合同而不能获得分摊，但在不影响协会保险的情况下，保赔险承保人可能根据共同海损条款承担货物分摊的共损部分。

14. 船东是否在租船合同下有义务过境亚丁湾，或者其能否拒绝租船人的指令？

船东针对承租人指令过境高风险海盗地区（包括亚丁湾/非洲之角）的权利和义务将取决于租船合同的性质（航次租船或定期租船）和相关租船条款。INTERTANKO 和 BIMCO 制定了海盗条款的措辞，力求维护船东拒绝前往海盗风险区的指令或在适当情况下寻求替代指令的权利。当然，在每种情况下，都必须审查租船合同和提单，以确定当事人的权利和义务。

15. 如果承租人支付了战争附加险的保费？

大多数租船合同条款明确规定，若承租人指定船舶前往海盗风险区，其应支付额外保险费（除其他费用外），尽管支付额外保险费的义务不减损船东的合同权利。船东可能仍然有权拒绝承租人的指令或寻求替代指令。如果船只未进入海盗风险区，则可能会出现有关额外保险和其他相关费用的可收回性问题。

16. 如果租家提供 PMSC?

即使 PMSC 由承租人提供，船東仍然對其負有法律責任。我們建議船東避免與承租人簽訂可能會損害他們在選擇 PMSCs 時盡職調查能力的合同。

BIMCO 強調 GUARDCON 旨在作為船東與安保提供方之間的合同，因此責任、保險和其他重要條款是在此基礎上制定的。雖然 IG 協會承認，在某些情況下，安排和支付安保費用的可能是承租人，但必須確定船東為合同當事人。如果合同由承租人或船舶管理人訂立，則應將這些當事方的姓名和細節連同船東詳細信息一起添加到第一部分的“船東”框中，或在簽署合同時寫明“代表船東”。IG 協會支持前述情況。



**AMERICAN STEAMSHIP OWNERS MUTUAL
PROTECTION & INDEMNITY ASSOCIATION, INC.**

SHIPOWNERS CLAIMS BUREAU, INC., MANAGER

One Battery Park Plaza, 31st Floor
New York, New York 10004 U.S.A

TEL +1 212 847 4500
FAX +1 212 847 4599
WEB www.american-club.com
EMAIL info@american-club.com

2100 West Loop South, Suite 1525
Houston, TX 77027 U.S.A

TEL +1 346 223 9900
EMAIL claims@american-club.com

SHIPOWNERS CLAIMS BUREAU (UK) LTD.

78-79 Leadenhall Street
London EC3A 3DH, U.K.

TEL +44 20 7709 1390
EMAIL claims@scb-uk.com

SHIPOWNERS CLAIMS BUREAU (HELLAS), INC.

Filellinon 1-3, 3rd Floor
Piraeus 185 36 Greece

TEL +30 210 429 4990
FAX +30 210 429 4187
EMAIL claims@scb-hellas.com

SCB MANAGEMENT CONSULTING SERVICES, LTD.

The Workstation, 28th Floor
43 Lyndhurst Terrace, Central
Hong Kong SAR
People's Republic of China

TEL +852 3905 2150
EMAIL hkinfo@scbmcs.com

SCB MANAGEMENT CONSULTING (CHINA) CO., LTD.

Room 905, Cross Tower
No. 318 Fuzhou Road
Shanghai 200001 People's Republic of China

TEL +86 21 3366 5000
FAX +86 21 3366 6100
EMAIL claims@scbmcs.com