



美國保賠協會

海盜與武裝搶劫：涉及保賠險的常見問題解答（FAQs）



版本 2.1 - 2020 年 4 月

海盜與武裝搶劫：

涉及保賠險的常見問題解答（FAQs）

國際保賠協會集團發佈了最新一期關於海盜風險的 FAQs 並在其中列明瞭針對此問題的一般性政策。

1. 協會是否承保海盜風險？

國際保賠協會集團的條款不包含海盜的定義（也不排除海盜風險），即協會承保因海盜風險造成的第三方責任。

此類責任最有可能涉及死亡/受傷/疾病，創傷/壓力治療和諮詢，船員換班和遣返以及船員/乘客的財產損失。如果責任是由於船東的共同過錯或疏忽造成，那麼其還可能擴大到污染、殘骸清除以及潛在的貨物責任/共同海損(GA)。對於根據國際公約提出的嚴格責任索賠，“故意行為”抗辯可以在適用情況下提供某些保護。

但是，協會不承保由於使用/涉及協會條款明確指定的“戰爭武器”或“其他類似戰爭武器”而產生的責任。同樣的，儘管因海盜行為而產生的保賠責任不是除外風險，但是因恐怖主義造成的責任屬於除外風險（並且將屬於船東的戰爭險承保範圍）。此外，如果戰爭險承保人將海盜行為列為特定的指定風險，那麼其與 IG 協會承擔的因海盜行為產生的保賠責任將可能存在重疊。

此 FAQs 著重於印度洋的海盜高風險區域。但是，下列一般性原則同樣適用於幾內亞灣：

- 進行特定航程的風險評估；
- 在選擇私人海事安保公司（PMSC）時進行盡職調查（根據風險評估來確定是否有必要聘請）；以及
- 與 PMSC/獨立簽約的武裝安保人員（PCASP）訂立不損害協會保險的安保合同。

協會還建議船東採取所有合法、謹慎、適當的措施以加強船舶抵禦攻擊的能力，具體內容如下所述：

1. [附錄一](#)規定的在紅海、亞丁灣、印度洋和阿拉伯海制止海盜行為和增強海上安全的最佳管理實踐(BMP); 以及
2. [附錄二](#)規定的在西非沿海地區（包括幾內亞灣）制止海盜行為和增強海上安全的最佳管理實踐。

2. “類似戰爭武器”的定義

“戰爭武器”指地雷、魚雷、炸彈、火箭、炮彈和炸藥。儘管協會條款沒有關於“類似戰爭武器”的定義，但戰爭武器的明確定義表明，除槍支/步槍/常規彈藥之外，還需要其他條件才能觸發除外責任。

迄今為止，海盜通常使用的武器（例如手槍，步槍，AK47 和 RPGs）被 IG 協會視為未觸發除外責任。但是，使用船上 PMSCs 的頻率增加可能會導致海盜使用觸發除外責任的重型武器。在這種情況下，責任通常由船東的戰爭保賠險承擔。

3. 船殼險和戰爭險的承保範圍是什麼？

根據船東的特定保險安排，船舶險（H&M）承保人和戰爭險承保人將提供財產險（H&M/GA/救助）和戰爭險。如果海盜行為觸發了協會的戰爭除外責任（根據戰爭武器條款），那麼因此產生的責任很可能由戰爭險承保人承擔。同樣，如上述 FAQ1 所述，一些主要的戰爭保賠險承保人也將海盜列為特定的風險。

4. 船東是否應當攜帶安保人員？

選擇 PMSC 或護航船護送本身沒有任何保險限制或禁止，此外，經過適當培訓並具有能力的 PCASP 可以很好地提高船舶的安全性以應對海盜風險。

在各類情況下，是否作出選擇使用 PMSC 的決定權在於船東，且該決定應基於航程特定風險評估得出。

IG 協會希望其成員在選擇 PMSC 時進行盡職調查，包括遵循附錄三中 IMO 最新修訂的臨時指南，該指南針對船東、船舶經營人以及船長在高風險地區使用 PCASP 作出了相關規定。

IG 協會還建議船東獲得肯定詢證，以證明 PMSC 遵守最新的 PMSC 國際標準 - ISO/PAS 28007 以及附錄四中 IMO 發佈的針對 PMSC 在高風險地區提供 PCASP 的臨時指南。PMSCs 確實需要獲得 ISO/PAS 28007 的認可。

有一些私人贊助方案旨在開發 **PMSC** 認證系統，這些方案正在受到監控，並在一定程度上獲得包括 **IG** 協會在內的業界支持。但是，就 **IG** 協會所知，目前並無足夠有用的方案以協助船東選擇有能力的、安全的並專業的 **PMSC**。提高行業標準將有助於但不能取代船東對 **PMSCs** 進行適當的盡職調查義務。

適當數量的安保人員應當被考慮。[附錄五](#)所述的 **BIMCO GUARDCON** 規定安保團隊的最少人數為四人，這對大多數船舶而言是一個不錯的開始。但是，最少數目的確定最好綜合航程特殊風險評估來判斷，因為該評估考慮了船舶的相關特性（如船速，乾舷，船體長度，任何容易登船的區域等）以及航程中會經過的高風險地區的實際情況（如最近的攻擊歷史，可疑船隻的報告，預計的天氣狀況等）。如果不使用規定的或建議的最小數量的安保人員不會自動導致保險受阻，但這可能會依具體情況和因果關係對保險產生潛在影響。

部署武裝或非武裝安保人員不應被替代，在適當情況下，應作為有效遵守 **BMPs** 最新版本（請參閱[附錄二](#)）的補充。

遵守 **BMPs** 的一個關鍵點在於和海軍部隊保持聯絡，因為海軍可以提供寶貴的情報，某些情況下，船舶在進入高風險區域前，海軍可以為遵循 **BMPs** 程序的船東聯繫[非洲之角海事安全中心 \(MSCHOA\)](#) 以提供實際幫助。相應的，船東需告知 **MSCHOA** 其在 **BMPs** 寫明的聯繫信息以及需攜帶 **PCASP** 進入的特定區域。

5. 安保人員是否需要配備武器？

鑒於在遠離海軍保護地區的海盜活動猖獗以及船員受攻擊情況日益增加的背景下，業界先前對武裝安保人員的強烈反對意見已經減弱並轉向中立，且在高風險情況下，對於 **PCASP** 的部署持積極支持的態度。

反對武裝安保人員的根本原因仍然是未經訓練/未正確訓練的人員使用武器所帶來的固有風險，因配備武器而導致人身傷亡的風險以及鼓勵配備武器和使用大型殺傷力的作戰武器的風險。

在決定是否部署 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](#)中列明瞭船旗國法律和 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）都可能導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，英國政府已宣佈，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風險地區使用 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會產生合同糾紛？

PMSCs/PCASP 和可能提供海軍或軍事人員的國家使用的合同性協議有很多種。這些協議針對損失和損害，可能包含船東賠償/持有無害的責任假設。若未商定條款且協會未提前批准此類條款，協會不承保未發生的船東責任。

IG 協會強烈建議使用 [BIMCO GUARDCON](#)。它的使用大大改善了關於海上安保提供者的條款，並簡化了船東及協會批准合同的程序。它還確認了海上安保提供者的最低保險額度。

至少，IG 協會的期望是，關於僱傭船上安保人員的合同條款對船東的優惠程度不亞於各負其責並且應包含承擔責任的互惠擔保。若包括限額，則應有相互的責任限額。在未經修改的前提下，[BIMCO GUARDCON Part II, Section 7, Clause 15](#) 規定的合同性協議、責任和擔保被 IG 協會視為接受並滿足這些最低要求。

另一個重要的合同糾紛是船長的責任處理以及武器使用權限。合同應承認船長對全船安全負有責任，但是若船長的經驗和訓練不足以使他作出作戰決定，那麼船東不應自行簽訂將實彈射擊的決定權交於船長的條款。這些問題可以通過商定武力使用規則解決，該規則預先確定了當存在海盜風險時應採取的行動框架。許多船旗國已經就這些規則可能合理包括的內容準備了詳細的指南，該指南也可以從 [BIMCO 網站](#) 下載。

GUARDCON 自 2012 年以來一直存在，並且已成為部署 PMSCs 的行業標準合同，它可以協調聘用條款並為船東簡化流程。

GUARDCON 在訂立時考慮了東非的情況，但自適用以來，航運業的關注點已經擴大到西非以外的幾內亞灣的海盜行為以及其他航運威脅（如武裝搶劫）。未經修改的 GUARDCON 不適用於西非以外的 PMSCs，因為在那些區域，沿岸國提供的武裝安保人員將與無武裝的 PMSCs 一同作戰。這種保護模式在響應沿海國禁止在其領水內適用 PMSCs 得到了發展。

儘管 BIMCO 強調其沒有修改 GUARDCON 以適用於西非以外地區的意圖，IG 協會制訂了包含修改建議的 GUARDCON 修改版，稱為“GUARDCON West Africa”（請見[附錄七](#)）。

GUARDCON West Africa 被所有 IG 協會批准同意。它將提供確定的合同，並使船東在西非以外的高風險地區航行時更簡單快速地制定合適的安安排。

我們鼓勵船東在與 PMSCs 簽訂合同前先諮詢協會，以便彌補不利於保賠險承保範圍的任何合同缺陷。

考慮到觸發“戰爭武器”的除外風險（在此種情況下將沒有主要的保賠險），船東還應就與 PMSCs 擬議的合同條款向戰爭險承保人諮詢。

8. PMSCs 應當有保險麼？

PMSC 擁有符合 BIMCO GUARDCON Part II, Section 6, Clause 12 要求的，包括針對其責任和潛在風險的合同補償保險以及針對其個人/分包人的公眾和雇主責任保險是必要的。

上述情況也適用於幾內亞灣的局勢，在那裡，PMSC 的保險不僅應涵蓋其本身，還應包括當地軍隊提供的武裝和非武裝安保人員。這種保險目前在市場上可用。

9. 船東在哪裡可以找到避免受到攻擊的最佳指南？

BMPs 不斷受到審查，這反映了業界和軍隊在有效遏制和防範海盜行為方面吸取了實際教訓。2018 年 7 月，業界還發佈了針對公司、船長和海員的全球反海盜指南（請參閱[附錄八](#)）。此外，協會網站以及 IG 網站 igpandi.org 也提供了有用的信息，更新和相關鏈接。

為索馬里/亞丁灣局勢提供寶貴援助和信息的其他組織有：[MSCHOA](#) UKMTO、[EUNAVOR](#) 和國際海事局（[IMB](#)）。

此外，[北約航運中心（NSC）](#) 網站為航運界提供了關於非洲之角周圍海盜活動的全面和及時的信息。我們強烈鼓勵過境“高風險區”（BMPs 規定的區域）船舶的船東充分遵守所有建議的 BMPs 的規劃、航行和報告程序。船東應特別注意高風險區域的邊界，因為自海盜風險存在以來，其範圍已大大擴大。

EUNAVFOR 的報告顯示，在許多情況下，船東因只遵守了部分建議的程序，從而導致本可以避免的攻擊最終成功。由此可見，充分遵守 BMPs 是至關重要的，因為事實證明，這種保護船舶和船員的方式是有效的。

對於船上有安保人員（非武裝或武裝）的船舶，應向 UKMTO 和 MSCHOA 提供 BMPs 規定的常用報告信息。

如果劫船成功和不遵從 BMPs 的規定存在因果關係，那麼這可能會影響船東的追償權，特別是在可酌情提供保險的情況下。如果不遵從 BMPs 的規定，且，若這種不遵守規定的行為涉及船旗國的強制規定，那麼保險也可能受到影響。

西非

為應對幾內亞灣海盜襲擊的日益增多的現象，業內為船東、船舶經營者和船長制定了針對具體區域的准則，作為 IG 在[附錄二](#)中提供的 BMPs 的補充。

10. 如果船舶受到攻擊，船東/船長應向誰尋求指導？

船東/船長應遵循 BMPs 中規定的程序，並與 UKMTO、MSCHOA 和 IMB 進行協調。此外，他們還應遵循任何指定船旗國的程序。另，他們應隨時提供最新的聯繫人和公司/船舶的具體程序清單，特別是船橋、無線電台、指揮中心和/或大本營（視情況而定）。

在幾內亞灣地區航行的船東/船長應遵循[附錄二](#)規定的程序。

11. 如果船東必須支付贖金，他們可以要求誰資助？

儘管細節是保密的，但目前看來贖金的支付資金是由綁架和贖金保險公司（如果有此保險）和戰爭或財產保險人（H&M/Cargo）資助的。

12. 協會是否承保贖金？

如上述 **FAQ1** 所述，海盜風險引起的第三方保賠責任將由 **IG** 協會承擔，但前提是不觸發“戰爭武器”或恐怖主義。贖金不是明確約定的風險。

如果贖金在任何其他保險下無法得到補償，並且無法從其他來源得到補償，那麼根據施救條款或綜合條款，可以由董事會酌情從協會獲得補償。

13. 如果存在攻擊，船東是否可以宣佈共同海損？

船東可以為獲得因解決船舶和貨物利益面臨的共同危險造成的費用補償而宣佈共同海損。且，傳統而言，英國法院承認為釋放被劫持船隻/貨物而支付贖金是船東有權獲得賠償的一項共同海損費用。

共同海損的分攤方包括那些對航行有經濟利益的人，通常是船東、貨主和潛在的承租人。若因船東違反運輸合同而不能獲得分攤，但在不影響協會保險的情況下，保賠險承保人可能根據共同海損條款承擔貨物分攤的共損部分。

14. 船東是否在租船合同下有義務過境亞丁灣，或者其能否拒絕租船人的指令？

船東針對承租人指令過境高風險海盜地區（包括亞丁灣/非洲之角）的權利和義務將取決於租船合同的性質（航次租船或定期租船）和相關租船條款。**INTERTANKO** 和 **BIMCO** 制定了海盜條款的措辭，力求維護船東拒絕前往海盜風險區的指令或在適當情況下尋求替代指令的權利。當然，在每種情況下，都必須審查租船合同和提單，以確定當事人的權利和義務。

15. 如果承租人支付了戰爭附加險的保費？

大多數租船合同條款明確規定，若承租人指定船舶前往海盜風險區，其應支付額外保險費（除其他費用外），儘管支付額外保險費的義務不減損船東的合同權利。船東可能仍然有權拒絕承租人的指令或尋求替代指令。如果船隻未進入海盜風險區，則可能會出現有關額外保險和其他相關費用的可收回性問題。

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