

与海盗有关常见问题解答

发表日期：2009年6月2日

1. 海盗定义

(1) 《联合国海洋法公约》第101条：定义

1982年《联合国海洋法公约》中，“海盗”包括：

(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或扣留行为，或任何掠夺行为：

(i)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物；

(ii)在任何国家管辖范围以外的地方对船舶、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(a)或(b)项所述行为的任何行为。

(2) 国际海事局将海盗定义为：

“登船意图实施盗窃或任何其他犯罪，以及为实现该行为意图使用暴力或以暴力相威胁的行为”。

(3) 玻利维亚共和国诉 Indemnity Mutual Mar Ass Co Ltd (1909)

如玻利维亚共和国诉 Indemnity Mutual Mar Ass Co Ltd (1909) 一案中所定义，海盗是“为个人目的不加选择地抢劫的人，而非仅仅为公众目的，组建政府之目的针对特定国家的财产行为的人，尽管该行为可能是非法的甚至构成刑事犯罪，或者尽管行为人并不代表政治社团。”

(4) Athens Maritime Enterprises Corp 诉 Hellenic Mutual War Risks Association (Bermuda) Ltd [1983] - The Andreas Lemos

国际公法上，海盗包括在公海未经认可授权实施的，以及在任何国家管辖范围以外实施的暴力行为。而在保险单中，海盗不限于在领水以外的行为。

(5)

国际集团共同分担协议没有关于海盗的定义或除外责任条款。协会规则也沿袭共同分担协议的做法。

2. 协会是否承保海盗险？

协会承保的常见责任在因海盗事件引起时，协会依然承保。这些责任可能多半涉及人身伤亡/疾病、海员替换和遣送、海员/乘客财物损失。如果船东有过错或过失应承担部分责任，则承保的责任还可能包括污染、可能的沉船打捞、潜在货物责任/共同海损。对于国际公约下的严格责任索赔，“故意行为”抗辩（如适用）可能会给予一定保护。

但如果海盗事件涉及使用“战争武器”，则由此海盗事件产生的责任可能不予承保。有些基本保赔战争险保险人将海盗作为特殊列明风险承保，在这种情况下，由此产生的保赔责任应由这些基本保险人承保，而非由协会承保。

3. “类似的战争武器”是什么意思？

共同分担协议或协会规则并未给出定义，但所使用的“或其它类似的战争武器”一词表明此等其他武器应具有与前面规定的战争武器类似的性质。特别规定的战争武器有水雷、鱼雷、炸弹、火箭、炮弹和炸药，它们表明枪支/传统军火以外的武器都可能需要启动除外责任规定。

4. 海盗与恐怖主义如何区别？

恐怖主义有多种定义，包括出于政治目的的暴力或暴力威胁、炸弹袭击、绑架、暗杀。

恐怖主义和海盗的关键区别似乎在于不同的动机和目的。前者是出于政治动机和导致死亡/伤害/损害的意图，后者则是为了获取私人/个人经济利益暴力夺取/扣留财产/人员。

5. 这一区别为何重要？

对于协会保险而言，这一区别是根本性的，因为由于海盗行为引起的保赔责任不是除外风险，而恐怖主义是除外风险（将由战争险保险承保）

6. 船壳保险人承保什么？战争险保险人又承保什么？

根据船东的特别保险安排，船壳机械保险人和战争险保险人分别提供财产保险（船壳机械/共同海损/救助等）和战争险保赔保险。如果海盗事件（因战争武器规定）启动了协会战争除外责任条款，则由此产生的责任可能由战争险保险人承保。如上述2所述，有些基本保赔战争险保险人也将海盗作为特殊列明风险承保。

7. 船东是否应配备警卫？

对于船上安保人员配备本身没有保险限制或禁止规定，经适当培训胜任的人员可以很好地协助提高船上安保程序和反应。对于安保公司的选择应当尽到合理注意和尽职的义务。

8. 警卫是否应当配备武器？

目前大多数国家和行业，包括集团内各协会的观点都认为船员/船上安保人员不应配备武器，原因包括未经培训/正确培训的人员使用武器本身存在风险、配备武器会使人身伤害风险提高、以及这么做会鼓励武器使用升级、以及使用更有威力更军事化的武器。

同时也需要考虑到船旗国和港口国对船上武器的限制、许可证要求或禁止性规定（例如英国《轻武器法》中的禁止和许可规定就扩展适用于英国船旗船）。

然而现在一些国家积极支持船上采取武力安保的压力也越来越大。美国现在就有对美国船旗船采取该措施的最新动向。

9. 保险是否会因使用或不使用武装警卫而受损？

对保险的损害程度可能要根据个案依损失/原因而定。保险不太可能因为使用非武装警卫/非武装警卫的行动而受损，但武装警卫如果违反船旗国、港口国法律或其他适用法律的禁止性规定，保险就可能受到损害。

船东还应当确保补充安保人员上船不会令船东违反《海上人命安全公约》设备安全证书的要求。

10. 使用安保公司是否有合同/保险问题？

有多种不同形式的合同安排可供船上安保供应人和提供船上海军或军事人员的国家使用。这些安排可能包括间接损失或损害赔偿或免于追究的责任承担规定。还可能规定提供保险的义务。船东承担的间接责任可能未全部获得其协会的承保，如果假使没有约定此等条款（根据共同分担协议有关合同和赔偿的指导原则，是不允许约定此等条款的），此等间接责任本不会出现的话，则此等间接责任可能会不予承保。至少可期待，该条款会包含过失责任相互赔偿规定，或不会比各自负责协议对船东更不利。

如果“战争武器”除外责任条款启动，就没有了保赔保险，船东就需要就安保公司合同条款向其战争险保险人解释其立场。

我们鼓励船东在订立此类安排前充分咨询其协会/战争险保险人，以便他们能了解可能存在的保险空白或限制。

11. 船东在哪里可以找到避免袭击的最佳指引？

协会有行业针对索马里/亚丁湾局势制作的《最佳管理实务》（2009年2月）（《实务》）可供船东参考，该《实务》仍在不断复查。行业协会如

OCIMF

（石油公司国际海事论坛）、ICS（国际航运公会）、BIMCO（波罗的海国际航运公会）

和Intertanko（国际邮轮船东协会）也为船东出版了全面的海盗指引供使用。协会的网站也提供了一些有用的信息/更新/链接。

针对索马里/亚丁湾局势提供宝贵协助和信息的其他组织还有非洲之角海上保安中心（MSCHOA）、英国驻迪拜海上贸易操作中心（UKMTO）、欧盟海军部队（EUNAVFOR）和国际海事局。他们的联系方式见《实务》。

我们强烈建议有船舶驶经索马里/亚丁湾区域的船东按照推荐的《实务》计划编制、航次和报告程序行事，这已被证明是行之有效的。特别是必须确保遵守《实务》中推荐的两阶段登记程序。

12.如果船舶遇袭，船东/船长可以向谁求助？

船东应当遵循《实务》所列程序，并应按照《实务》指引同UKMTO、MSCHOA和IMB协调。同时船东也应当遵循船旗国指定的程序。

13.船东/船长需要何种帮助？

在进入海盗风险区前和通过海盗风险区的过程中应向船东/船长提供《实务》，并确保船东/船长遵守《实务》。

如果船舶遇袭，船长/船员应遵循推荐的通知和反应/躲避程序。尽快通知能够帮助及早协调海军来支援遇袭船舶。

14.如果船东必须支付赎金，船东可以要求与谁分担？

虽然详细资料是保密的，但目前似乎绑架勒索险保险人（如聘请）和战争或财产保险人（船壳机械/货物）可以偿付赎金。

15.如果遇袭，船东是否可以宣告共同海损？

对于船方和货方遭遇的共同海上风险船东可以宣告共同海损以就支出费用获得分摊补偿。为释放被劫船舶/货物支付的赎金属于共同海损费用，船东有权获得分摊补偿这一原则已成为传统公认理算惯例，并得到了英国法院的支持。

共同海损分摊人包括对航程具有经济利益的人，典型的，如船东、货主、还可能包括租船人。因为船东违反运输合同造成货物的共同海损分摊不能获偿的，保赔保险人应负责承担货物的共同海损分摊。

16.协会是否承保赎金？

如上条2所述，只要“战争武器”除外责任条款未启动，协会仍然承保因海盗事件引起的常见保赔责任。赎金不是明确承保的风险，协会对赎金有明确的除外责任条款。

如果赎金依据其他保险无法获偿，且不能通过其他渠道获偿，经董事局决定，有可能赎金可以依据施救费用条款或统括条款获偿。

17.

船东在租船合同下是否有义务通过亚丁湾？或者他们是否有权拒绝租船人的指示？

船东就租船人通过亚丁湾/非洲之角区域指示的权利和义务取决于租船合同的性质（航次租船还是定期租船），以及相关的租船条款。现在使用的最新制定的海盗条款试图保留船东依情形拒绝驶往海盗风险区指示或请求其他指示的权利。在个案中，有必要审查相关合同/确定船东权利义务范围并协商约定船东和租船人风险分担方案。

18.如果租船人支付战争险附加保费会怎样？

大多数海盗条款明确规定租船人应当为指示船舶驶往海盗风险区支付附加保费（及其他费用）。虽然支付附加保费的义务并不损害船东拒绝指示或请求其他指示的权利，但是如果船舶不前往海盗风险区域，对于附加保费（和其他费用）是否可以获偿还是可能出现争议。