

Circular From GARD

Date: 22 April 2020

劳氏救助合同标准格式的挑战 – 船东的角度

劳氏救助合同标准格式的使用已经超过一个世纪。其约定了救助服务在“无效果、无报酬”基础上，根据获救财产价值给与成功救助者奖励。我们的特约作者，Johnson Chiu，比较了 LOF 与国际救助格式、BIMCO 拖航和残骸清除格式以及国际救助联盟格式的差异。他总结，在船员、船舶和环境迫在眉睫的风险下，LOF 仍将是重要的一种合同，而技术和通讯的进步也促使考虑其他合同格式，这对处理小事故的船东更具吸引力，这些轻微事故并不会立即将船员、船舶或环境置于风险中。

传统劳氏标准格式“无效果、无报酬”救助合同的使用一直缓慢而稳定地减少。根据劳氏数据，1980 年签订了 255 个 LOF 合同，但 2014 年只有 37 个，创历史新低。在 20 世纪 90 年代，LOF 合同的平均数量为 138.7，而救助奖励的平均价值为获救财产的 9.56%（1999 年最高为 18.8%）。在 21 世纪 00 年代，年度平均水平下降到 102.6，而救助奖励平均水平则上升到 12.99%（2009 年最高，为 20.4%）。在 2018 年，这一数字甚至低至 53 个（2017 年为 63 个），平均奖励也下降到了 11.9%。

国际救助联盟为其会员发布“干”和“湿”救助作业收益的统计数据。干式救助是应急响应，而湿式救助则是残骸清除。根据国际救助联盟 [2018 统计数据](#)，LOF 案件收入占有所有干救收入的 58%，LOF 案件占有所有干救案件的 24%。同样，LOF 案件占全部干捞案件的百分比在 2017 年为 18%，在 2016 年为 11%。这些数字可能意味着其他商业合同和条款将取代 LOF 进行干救的趋势。国际救助联盟评论说，湿救，即清除残骸，是联盟成员收入日益增加的来源。

安全体系的技术进步和改进使海洋更加安全，事故数量大大减少。自然，事故数量少，签订的救助合同就越少，这也是导致 LOF 案件减少的主要因素之一。

不同的救助合同格式

国家格式

除了著名的劳氏救助格式外，还有各种可选择的国家性救助合同格式，例如美国格式，日本格式，北京格式，莫斯科格式，土耳其格式等等。但是，这些合同通常仅在有关国家的水域内或作为属于有关国家的船只和救助者使用。

1. 北京格式 — 经中国海事仲裁委员会批准，命名为中国海事仲裁委员会标准格式(CMAC 1994)。
2. 法国格式 — 经巴黎尚贝里海事仲裁院批准，命名为海上救助合同 — 海上救助协议书格式。
3. 德国格式 — 经德国海事仲裁协会批准，命名为德国海事仲裁法院条件格式
4. 日本格式 — 经日本航运交易所有限公司批准，命名为日本航运交易所文件委员会 — 救助协议 (JSE 91)。
5. 莫斯科格式 — 经莫斯科商会海事仲裁委员会批准，命名为苏联救助合同 (MAK 格式)。
6. 斯堪的纳维亚格式 — 经斯堪的纳维亚拖轮船东协会批准，命名为斯堪的纳维亚打捞合同 (1987 年)。
7. 土耳其格式 — 经土耳其海事组织批准，命名为土耳其海事组织救助协议。
8. 乌克兰格式 — 经海事仲裁委员会批准，命名为 MAC 在 UCCI 推荐的“救助协议的标准格式”。
9. 美国格式 — 经海事仲裁员协会批准，命名为美国标准救助协议 (MARSALV)。

上述合同之间存在一些关键性差异。除“北京格式”(CMAC1994)外，“无效果，无报酬”是国家格式所共有的基本原则，该术语印在大多数文件的表面。实际上，MARSALV 通常是在成功进行救助操作后签署的，这是因为其条款几乎无法事先商定，特别是在面临严重危险的情况下。与 LOF 不同，JSE 91 会根据所产生的费用而不是所救财产的总价值来计算奖励。总体而言，除了日本格式 JSE 91 外，上述合同并未得到广泛使用。

BIMCO 格式

国际海上拖航协议 TOWCON 2008/TOWHIRE 2008

当船只遇到发动机问题并且在没有动力的情况下漂流时，如果天气平静，且漂流船只的路径中没有繁忙的交通、海岸线或礁石，就不会有迫在眉睫的危险。当对船员、船只或环境没有直接威胁时，应该有足够的时间考虑采取什么措施。唯一需要的服务可能是为船舶提供备件或拖向具有适当维修设施的港口。这是一种直接的拖船情形，首选合同为 TOWCON / TOWHIRE。

国际沉船打捞和海上服务合同 WRECKFIXED 2010/WRECKHIRE 2010

当船只在平静的状况下和遮蔽水域中轻微搁浅时，波浪、天气或风向变化造成进一步损坏的风险非常低。对环境的威胁是不可能的，任何需要临时修理的船体损坏都是轻微的。可以通过在各舱之间转移压舱水和燃料来完成船舶的起浮。或者，可以将干净的压载水排入海中，同时移走一些货物或燃料，以减轻船舶的负担，以便涨潮时在拖轮辅助下使船舶起浮。这种情况不需要紧急措施，WRECKFIXED / WRECKHIRE 可能是最佳选择。

国际救助联盟格式

SALVCON 2005 是国际救助联盟发布的固定价格、总括价格合同格式。该协议旨在供基于 LOF 或类似合同工作的救助人使用，他们希望基于总括价格和非奖励共享的条件下从另一救助人那里获得额外帮助。其他常用的替代方式是国际救助联盟 Award Sharing Sub-Contractors Agreement 和 SALVHIRE 2005（一种日租协议）。

希望以总价或每日租金的方式将拖船出租进行打捞的拖轮所有人，除了 SALVHIRE 2005 以外，还可以使用 SALVCON 2005。这些文件的格式与 BIMCO Towage Agreements, TOWCON / TOWHIRE 和 BIMCO Wreck Removal Agreements, WRECKFIXED / WRECKHIRE 都比较相近。

劳氏救助标准合同格式

LOF 非常简单明了，允许当船舶遇险时，各方可以按合同条款迅速达成协议。这样，LOF 的设计非常适合紧急情况，因为节省了宝贵的谈判时间，可以保护船员、财产和环境的安全。如果船只或其货物处于迫在眉睫的危险中，例如起火、爆炸、下沉，在多岩石的海岸上着陆，或者对环境构成重大威胁，则 LOF 将是合适的选择。尽管 LOF 是个合同，但是根据 LOF 进行的打捞服务被视为纯救助，而不是合同救助。这是因为在 LOF 下，救助是在“无效果、无报酬”的基础上进行的，并且奖励金额是开放的，直到成功为止。

LOF 面临的挑战

追溯到 20 世纪 70 年代，船只、船东和保险公司之间几乎没有任何实时通信。船长在处理事故方面经验不足，无法及时咨询他人。在这种情况下，即使进行了轻微的发动机故障，船长在进行抢救时也常常最终与救助人签订 LOF 合同。利用当今的技术，岸上可以在很短的时间内，有时甚至是实时的，接收来自船只的更新通知。当面对困难时刻时，与时俱进的船长不再需要单方面做出决定。船东和救助人可以选择并订立适当的救助合同类型，LOF 不可能用于轻微事故。

救助行业发生了很大变化，救助人之间进行了激烈的竞争。当前有 5 至 6 个全球救助运营商主导着市场。技术的进步和通信速度的提高也使救助人受益。从船方宣布事故后，市场上的主要参与者几乎都会同时收到招标通知。救助人发现很难坚持使用 LOF，对于小事故，他们更有可能提供灵活合同条款。

可以理解，面对事故的船东希望救助人尽快到达现场，以有效、成功地完成救助并使救助报酬保持尽可能低的水平。但是，实际上这样的结果并不总是可能的。一般而言，基于获救价值的 LOF 救助报酬与 TOWCON 或其他固定价格的救助合同相比可能会非常昂贵。这就是“无效果、无报酬”的本质。

在过去，在非救助情况下，船东有时会不必要地使用 LOF，例如：传统的无法航行或在沙/泥海底上略微搁浅，这类事故很轻微，可以通过商业拖船或其他固定价格的合同进行处理。“VOUTAKOS”是典型的“连接拖带”案件，产生了 270 万美元救助报酬，而分包商提供的拖轮服务价格为 874,122 美元。难怪船东们对 LOF 体系的潜在滥用感到担忧和怀疑。

船东和救助人都期望在发生事故时应用合适的救助合同。但是，“适当和合适”的定义取决于事故周围的情况，如船员的健康状况，船只状况，事故类型，天气和距离。实际上，大多数较小的事故，尤其是“起拖”案件，根本不需要 LOF，TOWCON 或其他商业拖船合同就足够了。

一家伦敦海事律师事务所提出了一种被评论员很快称之为“LOF light”的形式。LOF light 措辞自动合并了 SCOPIC（Special Compensation of P&I Clause），然后允许各方选择以 SCOPIC 费率提供服务的可选奖励。奖金反映了 1989 年《救助公约》第 13 条所列的奖励因素，例如技能、危险、救助价值和服务时间。救助人通过其协会‘国际救助联盟’否定该提议。船东不满意其对 1989 年《救助公约》第 13 条的内容的考虑，因为他们无法估算承受的风险或救助作业的总成本。不确定性使该提案对船东不具有吸引力。

结论

除非有必要，否则任何船东都不想按照 LOF 条款进行救助。他们宁愿使用按日费率或总括价格计算的救助合同。但是，当船只处于紧急和危险情况时，时间至关重要，LOF 仍然是最可取的救助合同，因为它可能是保护船员、财产和环境的最可靠方法。但是，在做出这样的决定之前，船东应该考虑关键要素——紧急性和危险性。

船东不是反 LOF。实际上，在处理紧急和严重事故时，特别是涉及环境问题，LOF 仍然是最常用的标准合同格式。航运业时常对 LOF 表示担忧和怀疑，有时这些只是误解和偏见。一些专家甚至担心 LOF 有一天会消失或终结。我们认为，至少在不久的将来不会发生这种情况。当发生 Maersk Honam 火灾等事件时，没有人会对签订 LOF 有异议。事实是，事故永远不会完全消失，LOF 也不会消失。

持续创新是一件好事。对于船东而言，修订和/或审查救助合同条款的新理念总是乐于接受的。业界应继续努力消除关于选择适当和合适的救助合同的争论。但是，改变这种长期存在的保守思维方式并不容易。毕竟，对于某种状况使用正确的合同才是至关重要的。

以上由 Andrew Liu & Co., Ltd 编译，应以英文为准！

信息来源：The Gard P&I Club