

Circular From GARD

Date: 10 June 2020

再论船舶搁置与恢复营运

新冠病毒疫情对航运业的影响是以前完全无法想象的。世界各地港口拒绝特定船舶入港、旅行限制导致船员更换推迟、船舶停运、船员遭到解雇，这些运营问题都在迫使部分船东和经营人考虑搁置船舶。

船东的决定

一旦决定搁置船舶，船东就必须做出几项重要决定。其中最重要的便是决定搁置期限，这对于选择何种搁置类型而言至关重要。如果船东预计可以在 12 个月内将船舶重新投入营运，则最好选择热（暖）车搁置，在船上留有最低配置的船员，使机器和设备保持运转。如果计划搁置期限超过一年，则船东可能会选择冷车搁置，以便将日常营运成本缩减为实际搁置费用和值班费用。

另一项重要决定是船舶的搁置地点。船东应取得地方当局的批准，并获取有关当地最恶劣天气状况的信息。

船舶搁置的风险

船舶处于搁置状态这一事实并不能消除被保险人可能在船舶搁置期间向保险人提出索赔的风险，船舶搁置后的风险取决于诸多因素。

船舶搁置分为两个阶段——搁置本身和恢复营运阶段，包括解除搁置后的首个航运期。各阶段的风险状况均不同。

在船舶搁置期间，可能会出现以下风险情形：

- 被他船碰撞的危险。即使搁置船舶并无过错，也可能因为对方船舶享有赔偿责任限制而导致无法追偿的重大损失。
- 系泊设备损坏的风险。走锚是造成搁浅最常见的原因，而将船舶锚泊于岸线附近将增加此等风险。

- 船舶起火。成群船舶并靠搁置（列队搁置）时，可能会造成累积损害。一艘船舶起火已然十分危险，但若该船与其他船舶停泊在一起，火灾亦可蔓延到相邻船舶上。
- 保安性降低。锚泊中的搁置船舶配员有限，更加难以应对紧急情况。

在恢复营运期间或搁置刚刚解除之后的阶段，可能会出现以下情况：

- 因设备普遍老化而引起故障。搁置期间可能未进行大气监测，尤其是湿度监测，导致发生腐蚀和老化。
- 因管道系统和阀门（液压系统、气动系统）内部腐蚀而引起故障。
- 重型机械部件完全无法转动或转动时润滑油膜不足。
- 发生调节器和控制装置故障等启动问题。
- 数月未运转的部件因未经清理或开启而发生故障。
- 因数月无电力供应且未进行软件更新，电子设备启动失败。

就保险而言，由于船舶停止了正常营运及其设计与装备目的之作业，搁置构成了风险变更。因此，船东（被保险人）必须将船舶停运的信息告知其保险人。

对保险的影响

在向保险人发出第一次通知后，船东通常会以船舶搁置为由请求退还部份保费，因为妥当搁置的船舶可能会降低保险人面临的风险。通常而言，保险人会要求船东就船舶安全搁置提供进一步信息和证据，因为只有在双方之间信息完全透明的情况下，方可确定有关风险状况。

船舶的保赔保险和船壳保险均要求船舶保持和维护船舶应有的船级，无论是处于“营运中”还是“搁置”的状态。因任何原因暂停船级均会导致保险自动失效。未经船级社书面确认，保险将不予恢复。

搁置对于保赔险的影响相对容易识别，因为货物、乘客和部分船员的风险已经消除或变更。其他最为显著的保赔险风险就是潜在泄漏（燃料、润滑油、垃圾等）导致的污染，以及船舶因系泊设备断裂而发生搁浅，在最糟糕的情况下需要进行打捞清除的风险。Gard 的《协会章程》载明了检验（[第 9 条规则](#)）和保费退还（[第 22 条规则](#)）等方面的相关规定。按比例扣减保费的重要前提是船舶应搁置至少 30 天。

由于风险状况的变化，船壳险所受影响较为复杂。[《北欧船舶保险规则》](#)规定船舶搁置构成风险变更（[条款 3-26](#)）并要求被保险人制定船舶搁置计划提交船壳险保险人审批。

收到船舶搁置通知后，Gard 将要求提交以下文件：

- 船东确认船舶将保持船级的确认函。
- 船舶搁置计划。

船舶搁置计划

船舶搁置计划应包含船级社的要求，并载明船舶的搁置方式及其在搁置期间的维护与保养方式。船舶搁置计划还应载明预定恢复营运程序，但显然此等程序必须根据搁置期限的长短进行修改。

大多数船级社和多家海事咨询公司已就船舶搁置发布了指南和建议书。此外，船级社还可提供搁置检验等技术性服务，并就船舶的搁置与维护方式出具搁置声明。大部分船级社的咨询服务部门皆有提供此等额外服务，但船东须付费使用服务。此等检验与声明服务通常详尽涵盖了 Gard 保赔险和船壳与机械险对船舶搁置的文件要求，因此我们强烈推荐使用此等服务。

许多船东倾向于使用自己的资源来计划船舶搁置事宜，并根据自身经验和对船舶的深入了解来编制船舶搁置计划。为协助船东，Gard 列举了船舶搁置计划所应包含的一些最低要求，请参我们的[最低要求清单](#)。

船东必须遵守以下三项主要要求：

1. 载明搁置地点时应着重描述天气状况，且搁置地点必须经地方当局批准。
2. 系、锚泊安排必须经该船船级社或船级社指定方批准。计算工作可以由有资质的机构完成，但批准必须由船级社做出。
3. 船东应联系船上关键设备的制造商，确保按照制造商建议进行船上设备的保养、维护和恢复运行工作。对于邮轮，昂贵的起居处所的维护亦十分重要。

此外，还有防火防水等方面的其他要求，但前述所列三项主要要求确保了船舶的搁置地点位于充分安全的区域之内、船舶的系泊安排足以满足搁置地点和预期天气状况的要求、船舶及船上设备的照管符合制造商的建议。

搁置结束后恢复营运

船舶搁置期间并不经常发生会造成保险索赔的事故。船舶搁置过程中最容易产生问题的、同时也是

为了降低成本而最容易被忽略或发生迟延的阶段，就是恢复营运阶段。比起船舶搁置准备工作，这一阶段可能更为费时，且不仅需要岸上管理人员与船员，还需要外部服务工程师和带干船坞船厂的资源协助。在经济复苏时期，此等服务的需求量可能非常之高，而通常船东也是在此时希望船舶重新投入营运。

Gard 强烈建议，在船舶长时间搁置后，船舶要恢复营运应极其谨慎，并遵守船级社和设备制造商的建议。不仅要小心操作机器本身，还应注意燃料和润滑油的质量，如果此等燃料和润滑油在船舶搁置期间储存在船上，则还应进行质量分析。

船舶恢复营运时，船级社必须开展所有过期检验，同时对全船机械装置进行全面检查。根据搁置期限的长短，应进行干坞检验，或至少进行海试，通常还须对安全管理系统进行全面审计。所需检验的范围在某种程度上将取决于船舶搁置之前和搁置期间所实施的维护和保养措施。因此，在船舶搁置期间，记录维护和保养措施是十分重要的。之后如发生保险索赔，相关记录文件将对证明船东已按制造商建议采取必要预防措施起到至关重要的作用。

保险人可将具体的恢复营运条款并入搁置期的保险条款中，其中，如前文所述，最主要的要求是船东必须证明其已满足船级社和制造商的相关要求，但对于搁置解除后一段有限时间内额外风险的承保，保险人可单独加入“额外机损免赔条款”。

建议

建议被保险人在计划搁置船舶时尽早通知保险人。基于所提供的信息，保险人将决定是否把此段闲置期间视为搁置，并进一步考虑其是否需要由第三方对搁置计划和安排进行审核。

此外，如决定让船舶恢复营运，被保险人也应尽早告知保险人，以便保险人可审核应开展何种程度的恢复营运检验，并使检验人得以参与到船舶恢复和重新投入营运的早期规划阶段中。

附件 1——搁置计划中应包含的最低要求

1. 搁置地点

搁置计划中必须包含对搁置地点的说明，其中应着重强调分析当地天气状况。搁置地点还必须经过地方当局的批准。如在受飓风影响的地区和/或热带地区搁置，必须经过特别考量。

2. 系/锚泊安排

搁置计划中必须包含对系、锚泊安排的说明及其维护程序，包括搁置船舶与岸基和其他船舶的距离。系/锚泊安排最好应当经过船级社或船级社指定顾问的批准，但也可请其他有资质的机构审核。

搁置计划需提供有关海底、最大风力、风向、岸上和船上的系缆桩、锚泊设备等方面的信息，以便进行计算。在用或长期处于紧张状态下的锚机和绞缆机需要经过反复测试和维护，确保他们始终能够正常使用。

3. 船级状态

Gard 通常要求将船级状态变更为“搁置”，以便安排相应保费的退还。年度和其他强制检验必须根据船级社的规则进行。对于正常航运的船舶，船舶始终（包括在搁置期间）遵守船级社规则和条例是保险承保的前提条件，暂停船级将导致承保的终止。

4. 最低配员

船旗国针对不同搁置情况所规定的最低配员要求必须得到满足。如果搁置计划所载值班和定期维护工作承包给了第三方，搁置计划必须对此等工作安排做出说明。

5. 供电

搁置计划还应包括船舶可能需要的推进力以及搁置区域提供拖轮服务的能力。

6. 防爆和防火措施

搁置期间，所有货舱、泵室、隔离舱和货物管路都必须保持无易燃易爆气体的状态，这是基本原则。若地方当局允许，可能可以接受经过惰化处理的舱室。只有在船上有有效除气证书的情况下，方允许进行动火作业。

搁置期间，所有火灾警报系统必须可以充分运行。船舶必须配备有标准消防系统，并且随时可以使用。如果固定消防系统（二氧化碳气罐）因任何原因断开连接，必须有经过船级社批准的替代灭火系统可以运行。

7. 防水措施

所有不使用的舷外通海阀必须关闭。如果海水冷却器/冷凝器等处于开启状态，必须阻断海水连接通道。

必须定期检查压载舱、泵室和舱底的水位，所有舱室的舱底水警报系统均必须维持在正常工作状态。对于冷车搁置状态，可以接受临时舱底水警报系统。所有水密门和人孔必须紧闭。

8. 设备维护

搁置计划必须根据制造商的建议，载明机器和其他设备维护、保养和运行的具体要求，以免因任何机器或设备无法正常使用而发生损害。搁置计划特别应对以下设备的维护和保养作出说明：

- 主机，包括涡轮增压器、齿轮和轴系布置
- 副机，包括发电机
- 锅炉
- 泵机、压缩机等转动设备
- 关于环境温度和湿度以及加热器、除湿机、防腐油等相关设备和材料使用的一般性要求

9. 恢复营运/搁置解除

搁置解除时，检验和测试的程度取决于搁置期间采取了何种程度的保养和其他维护措施，以及解除搁置的原因（航运、为重新投入营运而入干坞、废弃）。Gard 要求船舶必须满足船级社关于船舶重新投入营运的要求，并且在搁置和重新投入营运期间满足制造商的维护和保养要求。

信息来源：The Gard P&I Club