

Circular Ref: 2021/0006

Date: 16 April 2021

EVER GIVEN 轮搁浅事故

最近引发全球关注的超大型集装箱轮 Ever Given 在苏伊士运河南段搁浅的事故，造成运河被堵塞多天，这也意味着全球贸易量的 10-12% 遭到中断。最终，Ever Given 轮在经过数天挖掘机楔入运河边清除淤泥的方式以及拖轮的救助下重新起浮。目前，该轮在大苦湖（Great Bitter Lake）等待检查以确认船壳受损的情况，同时以协助检察人员收集搁浅的证据。

值得注意的是，该事故并不是孤立的事件。在 2010 年至 2019 年期间就发生过 75 起不同程度的船舶事故。

船舶航行阻断产生了诸多问题，比如供应链的中断导致商品价格上涨，并影响欧洲与美国在复活节假期商品的供应，对现有的供应链的调整，对本已遭受疫情带来痛苦的海员的影响，在船船员潜在的民事和刑事责任，被拥堵在运河的船舶之后流向目的地港口带来再次拥堵的情况等。

本文将着重介绍该事件对保险/再保险行业的影响，以及引发国际关注的法律问题。该轮由日本船东租给台湾长荣航运，这类超大型集装箱轮装载的各类物品被送往不同的终端目的地，之后通过铁路、公路或支线船只运输，整条供应链上的所有利益方都会受到影响。同理，拥堵在运河的船只上的货物也将面临同样的窘境。

首先提出的问题是，谁会承担这次的救助费用？这是一条价值 1 亿美元的船只，船上货物价值至少 5 亿美元。大部分海上救助索赔将由船壳保险人承担，应付给不同救助人的救助费用将基于救助作业的持续时间以及一定程度上救助所花费的成本。

第二，此次事件可能被认定为共同海损（不需船长声明），这意味救助费用以及其他费用将按照海上风险的比例由各利益方来分担，船东、各个货主、集装箱所有人、租家以及其他利益方按照救助

财产的价值分摊费用。当然，其他各方可以基于船舶不适航或船东故意的不当行为的理由拒绝与船东分担共同海损费用。

第三，可能影响货物保险人潜在的货物索赔以及之后代位保险人的诸多诉讼。货物延迟交付给收货人造成的货物索赔，实际上是纯经济损失。这类延迟交付的索赔在实操中很难得到承运人的赔偿。但是，易腐货物的损害可以归类为物理损坏，原则上可以得到追偿。而对于冷藏船运输的货物，我的理解是将不会受到影响。我还了解到运输牲畜的船只也遭滞留进而发生饲料缺乏的事。延误期间，船舶仍有照看货物的义务，如不遵守可能会导致货损。基于此，很可能会进行有关诉讼。所有上述问题将围绕船上的有关事实展开。

第四，可能是船舶造成的任何污染问题，或是救助的拖轮，或是那几天拥堵在运河内的任何其他船只。保赔协会不得不处理这些索赔，如果有的话。

第五，可能是苏伊士运河当局提出的巨额索赔，即使事故发生时引航员在船。这将围绕之后事故原由的调查结果来展开。船上的操舵是否失灵？是否突遭停电？是否遭到强风吹袭促使堆放的集装箱产生“帆效应”？船长和船员对紧急事件是否有应付能力？引航员或者运河当局与船长的交流是否有中断？船舶管理公司对船长和船员的管理和技术管理是否适恰当？这些问题的答案将很可能使租家和船舶管理公司承担巨额损害赔偿。在仔细研究苏伊士运河当局规则后，除非是意外，否则该轮将承担所有责任。我的分析是，该轮的长度不适合通过运河，且如果天气不适合的情况下，引航员或当局不应该允许该船过境，这点对于双方海事律师来说可以进行漫长的争论。

此外还有一个问题，为避免拥堵选择好望角这样的另外一条航行路线是否会被认定为绕航，以及这是否剥夺这些承认人货物索赔责任限制的权利？我的观点是将不会被认定为绕航，原因是船东有义务尽快地把货物运输至目的地。但是，这将基于保赔协会的看法。

其他法律问题可能是有关于船员的刑事或者民事责任。他们很有可能被拘留进而给保险人施加压力，要求他们为索赔提供担保。

我们都能看到，已遭受疫情影响的保险/再保险行业将再次受到重创。围绕所有法律问题的诉讼将需要数年才能结案。只能说，唯一从这次事件中受益的是海事律师。

本文作者: *Vivek Jain* 教授 —— 于 2003 年在英国取得出庭律师资格, 伦敦大学法学荣誉学士学位和硕士学位, 中国政法大学国际法博士学位, 并在挪威取得了 MBA 学位。

以上由 Andrew Liu & Co., Ltd 编译, 应以英文为准!

信息来源: Andrew Liu & Co., Ltd www.andrewliu.com.hk

Andrew Liu & Co., Ltd