Circular From: ALCO 2026/0047
Date:18 November 2026

共同海损 ：不分离协议—毕格姆条款

想象一下，你租了一辆搬家货车，但它在跨国运送途中于半路故障。搬家公司告诉你维修需要三个月，因此他们僱用了第二辆货车来完成运送。这听起来很务实，但在商业航运中，这样的紧急情况会引发一个巨大的财务难题：额外租用船舶的费用以及故障船舶的持续费用，究竟该由谁来买单？

英国一宗法庭判例 Comatra Ltd v Various Underwriters，正是解决了针对此一情境的重大争议。以下介绍在航程发生问题时，两项隐藏的法律概念如何保护船东。

Non-Separation Agreement

当货轮在海上遭遇共同危险的紧急情况时，海事法规定船东与所有货主必须按比例分摊紧急费用（例如港口费和船员工资）。这被称为共同海损。

然而，如果维修需要耗时数月，将货物困在故障的船上将是一场物流噩梦。为了解决这个问题，船东会将货物「转船运送」——也就是将货物卸载到另一艘船舶上以完成航程。

在法律上，一旦货物离开原船舶，这段共同的航程即告结束，货主便不再需要承担为故障船舶在避难港持续产生的费用。为了保护船东，双方会签署一份不分离协议。这份合约在法律上拟制（假定）货物仍然留在原故障船舶上，从而要求货主继续分摊避难港的费用。

Bigham Clause

由于货主不想为不可预测的费用开出空白支票，他们会透过加入一项名为 **Bigham Clause** 的安全网来保护自己。

- 它为货主必须支付的金额设定了一个人为上限。对紧急港口账单所支付的分摊额，绝不会超过货主自行将货物运送回目的港所需的额外运费。
- 如果船舶的紧急费用超过了这个上限，货主即可抽身。这个未付的差额即为「超 Bigham Clause 金额」。

这种情况恰好发生在一艘名为 Abt Rasha 的船舶上，当时该船遭遇了严重的转向机损事故。船东与货主签署了 **Non-Separation Agreement**，但在最终触发了 Bigham Clause 的限额。货主在达到其支付上限后便停止付款，导致船东面临短收 787,426.28 美元。

我司每周定期发布的 ALCO 通函包含船货防损、航运市场新闻及典型案例分析等重要信息。由 Andrew Liu & Co., Ltd 特别制作和编译，旨在为客户提供船舶保险市场最新参考信息。您也可以登录我们的网站 www.andrewliu.com.hk 查询最新通函。

船东转而向自己的船体及轮机保险人索赔，以填补这一缺口。保险人拒绝赔付，辩称该上限仅属于双方私下的商业协议，而非保单所承保的「真实」紧急损失。

该争议随后上诉至英格兰及威尔斯上诉法院，法院 Lord Justice Clarke 裁定：

1. 这符合实际常理：利用 Non-Spearation agreement 和 Bigham Clause 将货物先行运出的同时保持财务协议有效，是处理危机的一种标准且合理的方式。这最终能降低所有相关方（包括保险人）的总损失。

2. 保险人必须承担责任：由于该协议是管理海事紧急情况的合理步骤，因此导致的财务短缺直接源于最初的事故。因此，保险人在法律上有义务赔付 Bigham Clause 所产生的差额。

Comatra 案的裁决是商业常理的胜利。如今，许多船体及轮机（H&M）保险单都纳入了特约船东条款，理顺了这种特定情况。

Andrew Liu & Co Ltd