

再談船舶擱置與恢復營運

新冠病毒疫情對航運業的影響是以前完全無法想像的。世界各地港口拒絕特定船舶入港、旅行限制導致船員更換推遲、船舶停運、船員遭到解雇，這些運營問題都在迫使部分船東和經營人考慮擱置船舶。



船東的決定

一旦決定擱置船舶，船東就必須做出幾項重要決定。其中最重要的便是決定擱置期限，這對於選擇何種擱置類型而言至關重要。如果船東預計可以在 12 個月內將船舶重新投入營運，則最好選擇熱（暖）車擱置，在船上留有最低配置的船員，使機器和設備保持運轉。如果計劃擱置期限超過一年，則船東可能會選擇冷車擱置，以便將日常營運成本縮減為實際擱置費用和值班費用。

另一項重要決定是船舶的擱置地點。船東應取得地方當局的批准，並獲取有關當地最惡劣天氣狀況的信息。

船舶擱置的風險

船舶處於擱置狀態這一事實並不能消除被保險人可能在船舶擱置期間向保險人提出索賠的風險，船舶擱置後的風險取決於諸多因素。

船舶擱置分為兩個階段——擱置本身和恢復營運階段，包括解除擱置後的首個航運期。各階段的風險狀況均不同。

在船舶擱置期間，可能會出現以下風險情形：

- 被他船碰撞的危險。即使擱置船舶並無過錯，也可能因為對方船舶享有賠償責任限制而導致無法追償的重大損失。
- 系泊設備損壞的風險。走錨是造成擱淺最常見的原因，而將船舶錨泊於岸線附近將增加此等風險。
- 船舶起火。成群船舶並靠擱置（列隊擱置）時，可能會造成累積損害。一艘船舶起火已然十分危險，但若該船與其他船舶停泊在一起，火災亦可蔓延到相鄰船舶上。
- 保安性降低。錨泊中的擱置船舶配員有限，更加難以應對緊急情況。

在恢復營運期間或擱置剛剛解除之後的階段，可能會出現以下情況：

- 因設備普遍老化而引起故障。擱置期間可能未進行大氣監測，尤其是濕度監測，導致發生腐蝕和老化。
- 因管道系統和閥門（液壓系統、氣動系統）內部腐蝕而引起故障。
- 重型機械部件完全無法轉動或轉動時潤滑油膜不足。
- 發生調節器和控制裝置故障等啟動問題。
- 數月未運轉的部件因未經清理或開啟而發生故障。
- 因數月無電力供應且未進行軟件更新，電子設備啟動失敗。

就保險而言，由於船舶停止了正常營運及其設計與裝備目的之作業，擱置構成了風險變更。因此，船東（被保險人）必須將船舶停運的信息告知其保險人。

對保險的影響

在向保險人發出第一次通知後，船東通常會以船舶擱置為由請求退還部份保費，因為妥當擱置的船舶可能會降低保險人面臨的風險。通常而言，保險人會要求船東就船舶安全擱置提供進一步信息和證據，因為只有在雙方之間信息完全透明的情況下，方可確定有關風險狀況。

船舶的保賠保險和船殼保險均要求船舶保持和維護船舶應有的船級，無論是處於“營運中”還是“擱置”的狀態。因任何原因暫停船級均會導致保險自動失效。未經船級社書面確認，保險將不予恢復。

擱置對於保賠險的影響相對容易識別，因為貨物、乘客和部分船員的風險已經消除或變更。其他最為顯著的保賠險風險就是潛在洩漏（燃料、潤滑油、垃圾等）導致的污染，以及船舶因系泊設備斷裂而發生擱淺，在最糟糕的情況下需要進行打撈清除的風險。**Gard** 的《協會章程》載明瞭檢驗（[第 9 條規則](#)）和保費退還（[第 22 條規則](#)）等方面的相關規定。按比例扣減保費的重要前提是船舶應擱置至少 30 天。

由於風險狀況的變化，船殼險所受影響較為複雜。[《北歐船舶保險規則》](#)規定船舶擱置構成風險變更（[條款 3-26](#)）並要求被保險人制定船舶擱置計劃提交船殼險保險人審批。

收到船舶擱置通知後，Gard 將要求提交以下文件：

- 船東確認船舶將保持船級的確證函。
- 船舶擱置計劃。

船舶擱置計劃

船舶擱置計劃應包含船級社的要求，並載明船舶的擱置方式及其在擱置期間的維護與保養方式。船舶擱置計劃還應載明預定恢復營運程序，但顯然此等程序必須根據擱置期限的長短進行修改。

大多數船級社和多家海事諮詢公司已就船舶擱置發佈了指南和建議書。此外，船級社還可提供擱置檢驗等技術性服務，並就船舶的擱置與維護方式出具擱置聲明。大部分船級社的諮詢服務部門皆有提供此等額外服務，但船東須付費使用服務。此等檢驗與聲明服務通常詳盡涵蓋了 Gard 保賠險和船殼與機械險對船舶擱置的文件要求，因此我們強烈推薦使用此等服務。

許多船東傾向於使用自己的資源來計劃船舶擱置事宜，並根據自身經驗和對船舶的深入瞭解來編制船舶擱置計劃。為協助船東，Gard 列舉了船舶擱置計劃所應包含的一些最低要求，請參我們的[最低要求清單](#)。

船東必須遵守以下三項主要要求：

1. 載明擱置地點時應著重描述天氣狀況，且擱置地點必須經地方當局批准。
2. 系、錨泊安排必須經該船船級社或船級社指定方批准。計算工作可以由有資質的機構完成，但批准必須由船級社做出。
3. 船東應聯繫船上關鍵設備的製造商，確保按照製造商建議進行船上設備的保養、維護和恢復運行工作。對於郵輪，昂貴的起居處所的維護亦十分重要。

此外，還有防火防水等方面的其他要求，但前述所列三項主要要求確保了船舶的擱置地點位於充分安全的區域之內、船舶的系泊安排足以滿足擱置地點和預期天氣狀況的要求、船舶及船上設備的照管符合製造商的建議。

擱置結束後恢復營運

船舶擱置期間並不經常發生會造成保險索賠的事故。船舶擱置過程中最容易產生問題的、同時也是為了降低成本而最容易被忽略或發生遲延的階段，就是恢復營運階段。比起船舶擱置準備工作，這一階段可能更為費時，且不僅需要岸上管理人員與船員，還需要外部服務工程師和帶幹船塢船廠的資源協助。在經濟復蘇時期，此等服務的需求量可能非常之高，而通常船東也是在此時希望船舶重新投入營運。

Gard 強烈建議，在船舶長時間擱置後，船舶要恢復營運應極其謹慎，並遵守船級社和設備製造商的建議。不僅要小心操作機器本身，還應注意燃料和潤滑油的質量，如果此等燃料和潤滑油在船舶擱置期間儲存在船上，則還應進行質量分析。

船舶恢復營運時，船級社必須開展所有過期檢驗，同時對全船機械裝置進行全面檢查。根據擱置期限的長短，應進行幹塢檢驗，或至少進行海試，通常還須對安全管理系統進行全面審計。所需檢驗的範圍在某種程度上將取決於船舶擱置之前和擱置期間所實施的維護和保養措施。因此，在船舶擱置期間，記錄維護和保養措施是十分重要的。之後如發生保險索賠，相關記錄文件將對證明船東已按製造商建議採取必要預防措施起到至關重要的作用。

保險人可將具體的恢復營運條款併入擱置期的保險條款中，其中，如前文所述，最主要的要求是船東必須證明其已滿足船級社和製造商的相關要求，但對於擱置解除後一段有限時間內額外風險的承保，保險人可單獨加入“額外機損免賠條款”。

建議

建議被保險人在計劃擱置船舶時儘早通知保險人。基於所提供的信息，保險人將決定是否把此段閒置期間視為擱置，並進一步考慮其是否需要由第三方對擱置計劃和安排進行審核。

此外，如決定讓船舶恢復營運，被保險人也應儘早告知保險人，以便保險人可審核應開展何種程度的恢復營運檢驗，並使檢驗人得以參與到船舶恢復和重新投入營運的早期規劃階段中。

附件 1-擱置計劃中應包含的最低要求

1. 擱置地點

擱置計劃中必須包含對擱置地點的說明，其中應著重強調分析當地天氣狀況。擱置地點還必須經過地方當局的批准。如在受颶風影響的地區和/或熱帶地區擱置，必須經過特別考量。

2. 系/錨泊安排

擱置計劃中必須包含對系、錨泊安排的說明及其維護程序，包括擱置船舶與岸基和其他船舶的距離。系/錨泊安排最好應當經過船級社或船級社指定顧問的批准，但也可請其他有資質的機構審核。

擱置計劃需提供有關海底、最大風力、風向、岸上和船上的系纜樁、錨泊設備等方面的信息，以便進行計算。在用或長期處於緊張狀態下的錨機和絞纜機需要經過反復測試和維護，確保他們始終能夠正常使用。

3. 船級狀態

Gard 通常要求將船級狀態變更為“擱置”，以便安排相應保費的退還。年度和其他強制檢驗必須根據船級社的規則進行。對於正常航運的船舶，船舶始終（包括在擱置期間）遵守船級社規則和條例是保險承保的前提條件，暫停船級將導致承保的終止。

4. 最低配員

船旗國針對不同擱置情況所規定的最低配員要求必須得到滿足。如果擱置計劃所載值班和定期維護工作承包給了第三方，擱置計劃必須對此等工作安排做出說明。

5. 供電

擱置計劃還應包括船舶可能需要的推進力以及擱置區域提供拖輪服務的能力。

6. 防爆和防火措施

擱置期間，所有貨艙、泵室、隔離艙和貨物管路都必須保持無易燃易爆氣體的狀態，這是基本原則。若地方當局允許，可能可以接受經過惰化處理的艙室。只有在船上有有效除氣證書的情況下，方允許進行動火作業。

擱置期間，所有火災警報系統必須可以充分運行。船舶必須配備有標準消防系統，並且隨時可以使用。如果固定消防系統（二氧化碳氣罐）因任何原因斷開連接，必須有經過船級社批准的替代滅火系統可以運行。

7. 防水措施

所有不使用的舷外通海閥必須關閉。如果海水冷卻器/冷凝器等處於開啟狀態，必須阻斷海水連接通道。

必須定期檢查壓載艙、泵室和艙底的水位，所有艙室的艙底水警報系統均必須維持在正常工作狀態。對於冷車擱置狀態，可以接受臨時艙底水警報系統。所有水密門和人孔必須緊閉。

8. 設備維護

擱置計劃必須根據製造商的建議，載明機器和其他設備維護、保養和運行的具體要求，以免因任何機器或設備無法正常使用而發生損害。擱置計劃特別應對以下設備的維護和保養作出說明：

- 主機，包括渦輪增壓器、齒輪和軸系佈置
 - 副機，包括發電機
 - 鍋爐
 - 泵機、壓縮機等轉動設備
 - 關於環境溫度和濕度以及加熱器、除濕機、防腐油等相關設備和材料使用的一般性要求
- **恢復營運/擱置解除**

擱置解除時，檢驗和測試的程度取決於擱置期間採取了何種程度的保養和其他維護措施，以及解除擱置的原因（航運、為重新投入營運而入幹塢、廢棄）。Gard 要求船舶必須滿足船級社關於船舶重新投入營運的要求，並且在擱置和重新投入營運期間滿足製造商的維護和保養要求。

免責聲明：筆者必須強調，本文並非船舶擱置的唯一指南，不能取代船級社或監管機關給出的任何其他建議。



Jarle Fosen
高級防損執行官
阿倫達爾