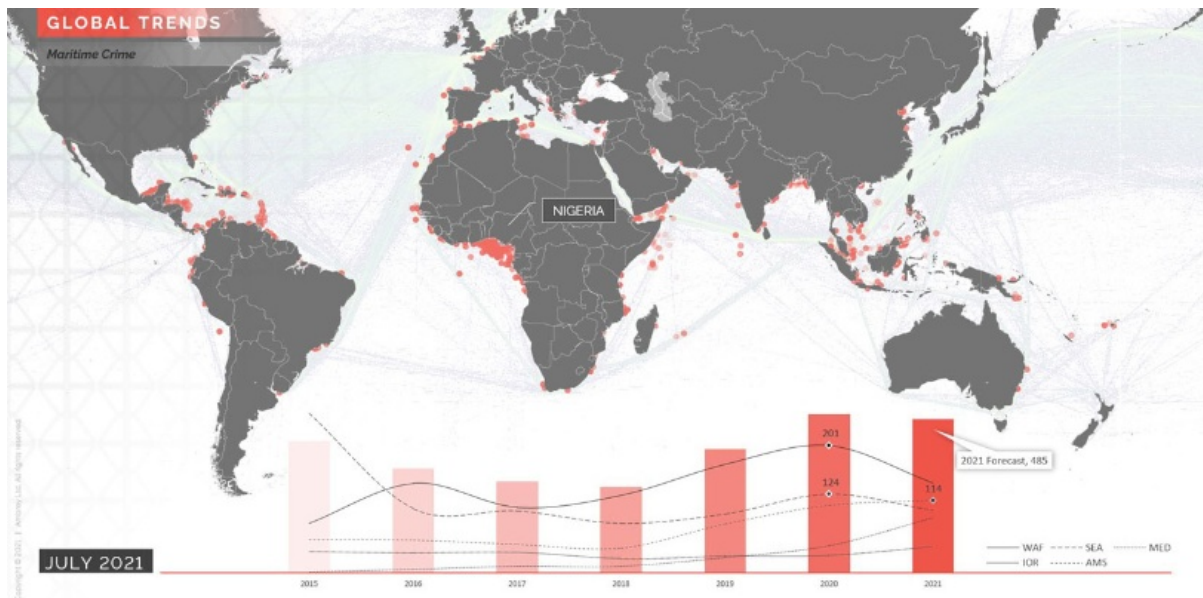
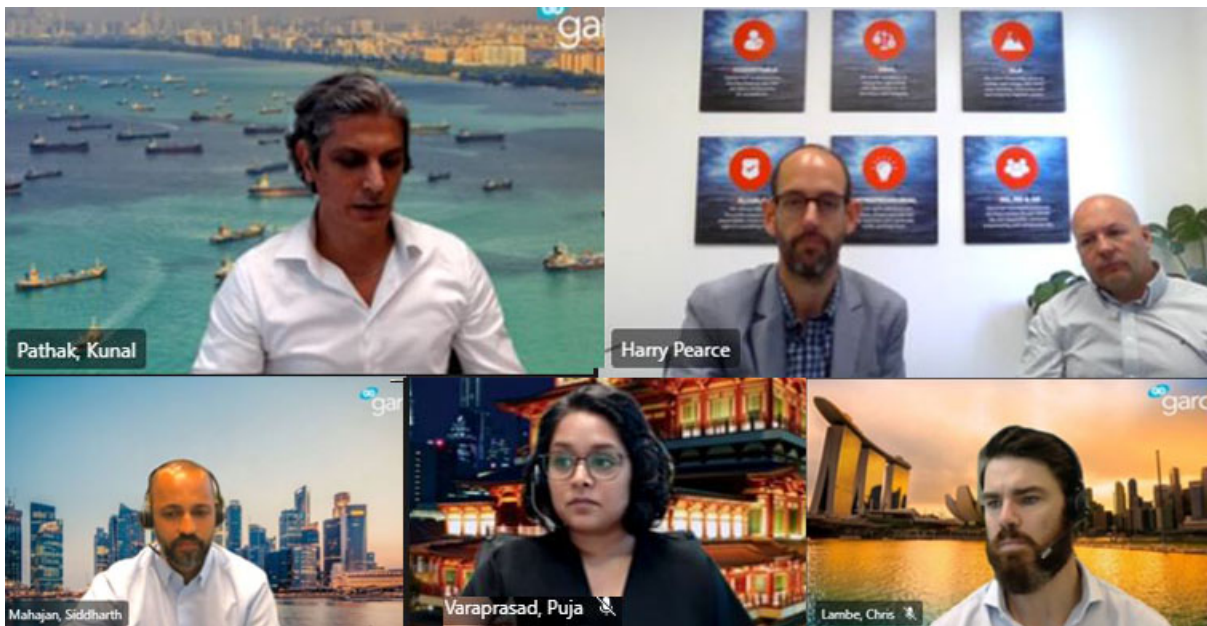


## 海事安全——不太平的海域，不安全的海员

Gard 近期举办“防损”主题网络研讨会，特邀 AMBREY 安全顾问公司的客座专家担任主讲，重点介绍海盗和战争风险趋势，并就如何尽量减少船员和财产所面临的安全威胁，提供重要建议。下文将分享此次网络研讨会的一部分要点。



研讨会的专家小组成员从若干不同角度——包括从运营、商业、法律、保险角度以及个人亲身经历——审视了船舶和船员面临的严重安全风险。来自 AMBREY 公司的 Steven Harwood 以 2019 年 12 月发生的一起绑架案为例，让我们熟悉了危机管理流程。Gard 的 Siddharth Mahajan 讲述了他担任船长期间几次短暂遭遇海盗袭击的经历。我们一贯重视海员福祉，很荣幸此次网络研讨会能有来自 Hafnia 船队的 100 多名现役海员莅临参会。



主持人 Kunal Pathak, Gard 亚洲区防损经理; Harry Pearce, AMBREY 风险情报助理总监; Steven Harwood, AMBREY 风险管理总监; Siddharth Mahajan, GARD 防损主管; Puja Varaprasad, GARD 资深律师; Chris Lambe, GARD 核保师。

会议开始后, AMBREY 公司的 Harry Pearce 首先介绍了全球海事犯罪和战争风险概况, 预测 2021 年的事件数较去年会有所下降, 但各地区的分布更趋平均, 而中南美洲的事件数占比相对较高。

Harry 重点介绍了西非的情况, 该海域目前是海盗事件频发的热点地区, 特别是绑架勒索赎金事件。尼日利亚继续在统计数据中占据压倒性比重, 每年发生的事件数均占到几内亚湾地区事件总数的一半左右。但是, 海盗威胁发生地日益呈现迁移趋势, 增加了采取正确安全应对措施的难度。Harry 提醒称, 威胁分布一直在发生季节周期性变化, 并强调了掌握准确情报信息的重要性。最后, Harry 分享了一些好消息——海盗发动有效袭击的能力已经降低, 这意味着 2021 年海盗袭击的成功几率低于往年。此外, 他还提到有多项重要行动计划和海军部署将在不久的将来投入实施。

### 海盗和战争风险——两种影响保险、租约和船员合同的情形

研讨会讨论了两种情形——航行通过几内亚湾以及航行通过战争风险海域。第二种情形重点关注 2020 年在吉达发生的、载有炸药的遥控小艇袭击“BW RHINE”轮事件。广而言之, 海盗行为被视为战争风险, 因此造成的船壳和机械财产损失和保赔责任均属于战争险的保障范围。如 Gard 核保师 Chris Lambe 所解释的, 联合战争委员会 (Joint War Committee) 将某些区域列为**指定区域**, 要求船东将途径这些区域的航程通知其战争险核保师, 以此作为承保条件之一和保费调整因素。

指定区域之外发生的海盗行为仍然被视为战争险的保障范围, 只是不以事先发出相关航程通知作为前提条件。Gard 抗辩险律师 Puja Varaprasad 提到, 不同的租船合同对战争风险的定义范围可能超过联合战争委员会的指定区域。Puja 还提到, 某些租船合同条款 (例如 BIMCO 海盗条款) 规定, 如果船长和/或船东合理认定, 由于据报告实际或可能发生海盗行为, 某一海域对船舶、货物、船员或船上其他人员构成危险, 则船长和/或船东可以拒绝驶往该海域。

船员合同可能规定，如果船舶在指定高风险区域航行，船员可享有额外补偿和其他权利。例如，根据 ITF 国际协商论坛（IBF）集体协议，如果船舶航行通过指定风险区域，根据该区域是被列为高风险区域、战争易发区还是扩展风险区，海员将获得相应的额外金钱补偿。此外，海员还有权拒绝参与航行，并要求公司承担费用运送其回国。如 Siddharth 指出的，IBF/ITF 船员合同和联合战争委员会（JWC）指定区域清单所指定的高风险区域存在差异。此外，还设有自愿报告区（VRA），由几内亚湾海域贸易通告中心（Marine Domain Awareness for Trade – Gulf of Guinea，简称 MDAT-GoG）负责管理。与索马里沿海报告区不同，西非自愿报告区不包含任何指定高风险区域。上述三个区域的边界如下图所示。



### 威胁意识、培训和准备对于风险管理有重要意义

专家小组的各位成员尽管从不同角度分析安全问题，但达成了重要的相关共识。威胁意识包括掌握最新情报，并要求利益相关方之间开展协作。切勿将安全问题当作一项无关轻重的任务，船东必须确保其船员在航行通过高风险区域前，事先掌握充分的信息，接受相关培训，并且备妥应对威胁的装备。

在法律和保险方面，船东必须尽早联系战争险保险人，了解不同险种的细微差别。准备工作还包括审阅租船合同中的海盗、战争条款和航行区域限制等条款。最后，事件发生前、发生时和发生后保持沟通和透明至关重要。这不仅包括船公司内部负责船舶修理的部门和负责船员的部门之间的沟通，还包括管理层和船员之间的沟通。海员不仅需要了解风险和响应计划，还应有机会提出其担心的问题。

非常感谢 [AMBREY 公司](#) 与 Gard 和研讨会参会人员分享他们的分析成果和经验。网络研讨会讲座时间为一小时，随后是三十分钟的实时问答环节。[本次网络研讨会已制作实况录像，可点击此处观看](#)。我们收到了很多问题，但由于会议时间有限，未能一一作答。我们将单独制作一期洞察（Insight）专栏文章，发布这些问题以及专家小组成员和 Gard 专家的回答。