

承租人的风险和责任

承租人的风险和责任

承租人类型

·**光租承租人**-租赁的船舶不配船员。就风险和责任而言，承租人在配备船员和运营船舶方面承担相当于船东的责任。光租承租人需要像船东一样投保相应的保赔险、船壳险和其他辅助险。

·**期租承租人**-尽管期租承租人对船舶维护、修理、配员和航行承担责任，但仍需承担船舶商业运营中的很多风险和责任。他们在船舶商业运营方面要做出许多重要决定，因此需对诸如货物种类及何时、何地、以何方式装船、运输和卸船承担责任。因此，他们对因其决定而导致的人身伤亡或财产损失承担许多责任。期租承租人也会将其自己的财产，如燃油、集装箱和设备放置在船上，这也将面临海上风险。

·**航次租船承租人、舱位或箱位承租人**-由于在货物种类及其何时、何地、以何方式装船的决定方面通常是与船东一同承担责任，因此其面临的风险比期租承租人要小；但是航次租船承租人、舱位或箱位承租人仍经常要承担全部或部分装卸作业的责任以及与货物潜在质量和状况相关的风险。

承租人风险和责任如何产生？

·**合同**-承租人主要的合同风险来自于租船合同、承租人提单、货物订舱单以及码头装卸作业合同。这些合同会使承租人面临财产（例如货物或船舶）灭失或损坏责任，和/或人身（例如装卸工人或船员）伤害责任。

·**侵权或不法行为**-比较典型的是由于承租人或其雇员的疏忽造成第三方（例如船员或装卸工人）人身伤亡而产生的责任。

·**法定责任**-比较典型的是罚款、海关处罚、未提供安全的工作体制和油污导致的责任（尤其是美国，当然其他地方也不排除）

“承运人”

就货物灭失或损坏责任而言，根据合同条款和所适用的法律，承租人可能被认定为法律上的货物“承运人”。在此情况下，承租人有可能首先要承担货物灭失或损坏的风险和责任，即使他们有可能对船东或者第三人追偿，也并不能保证其完全追偿成功。

提单中所谓的将船东认定为承运人的“承运人识别条款”，在很多地区被认定为无效，承租人仍会被判定承担责任。

承租人在船东保单中列为受益人：

有人会认为，承租人可以与船东协商，利用船东自身的保险来避免承租人承担风险和责任。在期租、航次租船、舱位或箱位租赁合同中有时会有这种让承租人可以从船东保险中获益的条款。然而，由于保险人并非租船合同的当事人，租船合同中这种约定在承租人和船东保险人之间并无约束力，因此承租人需注意仅依据租船合同中这样的条款并不能起到保障作用。租船合同中这种条款本身并未给承租人提供保险。而且，即使承租人被列为船东保单中的受益人，其通常也仅在船东责任范围内受到保险保障，而其自身责任并不在承保范围内。

因此承租人安排自己的保险，会获得更好保障。事实上，没有一个 IG 协会会同意在船东的保赔保单下将第三方承租人列为受益人。仅有的例外是将光租人列为受益人，以及将承租人列为“误导索赔（mis-directed arrow）”的保险受益人(例如 Supplytime 租约 89 版和 2005 版)。即使在此种情况下，承租人最起码也应索取当前保单以确保其被列为船东保赔保单的受益人。

在船壳险中，将长期承租人列为船东的保单受益人及放弃追究其责任的情况不算罕见。这往往出现在船舶价值很高（如液化天然气船），以及租期特别长（如 15 至 20 年）的情况。

承租人列为货物保险的受益人

还有一种可能将承租人列为另一保单下的受益人的特殊情况是，货主同时也是装载该货物船舶的承租人。为了节省保险费用，承租人可以与货物保险人进行安排，以承租人（也是货主）身份在货物“全损”险下被列为受益人并且免于被追偿。这样使得承租人免除在其承租人责任保赔险下对货物风险的责任。

承租人面临责任的通常情况

·**货物灭失或损坏**-这是承租人面临的最重要风险。承租人面临着两种不同责任。第一，他可能被认定直接对货主承担责任，因其签发了自己的提单，或根据相关法律（取决于事故发生地，或船舶航行地，或提单条款）其可能被法院判定为提单下的“承运人”。第二，承租人可能需要承担货损责任的原因在于其根据租船合同或订舱单需要向船东、二船东或转租承租人承担赔偿责任。

比较典型的情形是，期租承租人会因其指派的装卸工人的不良积载、不当绑扎或系固导致的货损依据租船合同向船东承担赔偿责任。航次租船承租人在以 FIOS 条件承租船舶时，也会面临同样的风险。根据 Inter-Club 协议（不论是否并入 NYPE），承租人在某些情形下有义务承担 50%或 100%的货损责任。

即使承租人完全有权就货损向船东、二船东或转租承租人追偿，但如果其他当事方破产或无能力支付，其仍然面临追偿不成功的风险。

·**人身伤害**-由于在许多期租、航次租船、舱位或箱位租赁合同下，承租人全部或部分负责指派装卸工人和其他装卸货作业，并为此支付费用，因此承租人可能需要对从事这些作业的人员（无论其是装卸工，或港口其他工作人员，或船员）遭受的人身伤亡承担责任。

在很多地区-特别是在美国-法院往往判定承租人对人身伤亡承担全部或部分责任，或者可能判定船东和承租人应共同赔偿受害人。

承租人还可能需要对危险货物装载、运输和卸载过程中发生的人身伤亡承担责任，特别是当货物情况被错误标注时更是如此。

·**污染**-虽然乍看起来，某些责任应完全由船东承担，但事实上这却可能是承租人面临的重大风险。某些地区（尤其是美国部分地区）的油污立法将船舶“经营人”定义得非常广泛，足以包括承租人。因此对任何承租人而言，均面临对油污承担直接责任这一实际风险。

如果期租承租人安排给承租船舶加油的船舶发生泄漏，其可能需要承担包括罚款在内的污染责任。承租人对加油驳船的船东的追偿权不一定能够完全实现。

承租人面临的最严重的污染风险则是船舶按其指令驶往不安全港口，遭遇事故而导致燃油或货物泄漏的情况。在 1992 年一起案例中，一艘油轮在西班牙搁浅，随后船东就货物污染向承租人追偿，追偿金额高达 6500 万美元。

·**船壳损坏**-承租人对承租船舶灭失和损坏的责任，小至装卸工人造成的常规损坏，大至船舶全损。与严重的油污索赔一样，承租人可能要命令船舶驶往不安全港口所造成的船舶全损向船东承担赔偿责任。无论是期租、航次租船、舱位或箱位租赁合同的承租人，其共同面临的严重风险是承租人装运的危险货物所造成的船舶和其他货物的灭失或严重损坏。近期事故中造成承租船舶灭失或严重损坏的原因有散装货物自燃、集装箱内 IMO 危险货物起火或爆炸、煤泥或精矿货物流态化等。承租人需要就装运危险货物向船东承担赔偿责任，但可能无法向托运行使追偿权。

承租人还可能由于添加劣质燃料造成承租船舶机器损坏而面临高额索赔。

·**罚款**-承租人有时会面临与货物相关的罚款，这甚至与其面临的货物灭失或损坏索赔程度相当。船东、二船东或转租承租人也会就相关罚款向承租人追偿。

·**共同海损、救助和特殊费用**-期租承租人会安排将自己的财产装上船，例如燃油、集装箱（不作为货物）以及绑扎材料等其他材料设备。

因此在船舶遭遇事故时，承租人面临针对该财产支付共同海损、救助款项和特殊费用的风险。而租船合同中的条款可能会阻碍承租人向船东追偿这些分摊费用。

·**法律费用和相关费用**-即使最终能够避免以上责任，承租人仍可能为抗辩支出高额的法律费用和其它费用。在可能涉及人员死亡、严重人身伤害、严重货损、污染、船舶灭失或严重受损的重大事故中，法律费用和相关费用可能非常高。

承租人在运营船舶时通常比船东涉及的关系更多。至少存在一份租船合同，如果转租的话就会存在两份租船合同。还会有码头装卸作业合同、订舱单、提单或运单、代理协议等等。合同数量越多，承租人与合同相对方之间产生潜在争议的可能性就越大。以诉讼或其他方式解决争议需要大量费用，尤其是针对承租人与船东、二船东或转租承租人之间的争议。某个争议除涉及承租人外，经常还会涉及多个当事方，特别是存在租约链时，此时费用很可能大幅增加。

结语

从事航运业面临日益增多的责任。行业的管理规定越来越多，尤其是针对安全和污染方面。不仅在美国，世界各地都已加大了对污染和环境损坏的处罚和罚款力度。人身伤亡的赔偿标准也在提高。海上承运人的责任体系越来越严格，船舶经营人（特别是承租人）在相关法律下享受责任限制的机会有所降低。期租、航次租船、舱位或箱位租赁合同的承租人面临越来越多的责任和索赔

，有的是直接对第三人承担责任，有的则是根据合同产生的赔偿责任。在某些情况下，这些风险和责任之大，足以动摇甚至摧毁实力雄厚的承租人的财务根基；这就是很多承租人已经意识到有必要寻求保险保障的原因。