



## 试论海商法制度下海盗强索赎金的法律救济

张湘兰 赵宏津

**摘要:**近年来,索马里海盗劫船事件屡见不鲜,巨额的海盗赎金让海运各方当事人感受到巨大压力。海盗索要赎金问题的顺利解决,有利于平衡船货双方利益和力量对比,减少海运贸易的损失,促进世界航运事业的健康稳定发展。船东在海盗劫船事件中通常作为赎金支付者,海商法现存制度中对船东支付赎金后的损失进行法律救济的途径共有三种:海难救助制度、共同海损制度和海上保险法律制度。三项制度在解决赎金事件中的作用有所不同,通过对上述制度的合理运用,实现分散赎金风险、平衡多方利益的目标,对保证我国海运贸易的顺利进行和促进海运事业的蓬勃发展具有重要的意义。

**关键词:** 海盗索要赎金; 法律救济; 海难救助; 共同海损; 海上保险

近年来,索马里海盗劫持船货索要赎金的事件日益增多,与之相伴的赎金金额同样水涨船高。同传统海盗“杀人越货,谋财害命”的行为特点有较大不同,索马里海盗劫持船货以赎金为导向,而不以杀害船员、抢劫货物和改造变卖船舶为主要目的。赎金支付到位,船货及人命皆可保平安,赎金在解决类似事件中效果显著。但是,赎金金额动辄百万美金,给海运各方造成巨大压力,如何将赎金费用合理分摊,并在现有海商法体系内谋划出行之有效的解决途径,是亟待解决的重要问题。

### 一、海盗强索赎金事件中存在的法律问题

#### (一) 海盗强索赎金的性质和特点

海盗强索的赎金,是指在海上航行过程中,当船货、其他财产及海上人命安全在遭受海盗控制与胁迫之际,由特定主体向海盗支付的用以赎回被控制的财产和人质的价金。海盗索取赎金通常具有如下特点:一是目的性,针对船货和人命索要赎金是海盗的主要目的,海盗为了赎金一般不会伤害船上人员或损害船舶货物;二是专业性,海盗的价金评估能力很强,根据船货的实际价值精准计算赎金金额;三是金额的浮动性,赎金的议价幅度较大,最终支付金额同海盗开始报价会有较大不同。上述特点使得海盗在劫持船舶和侵袭海上人员方面具有很大的主动性,这对海运当事方提出了严峻的挑战。

#### (二) 海盗强索赎金支付者的确定

参考国内外的惯例,赎金的支付者主要包括两类——船东与国家,赎金支付者邀请谈判专家,同海盗进行协商,交纳赎金,使船货与人质获释,作用巨大,效果显著。

1. 船东支付赎金的利弊分析。船东支付赎金是大多数国家处理类似事件的惯例。第一,从正义的角度来看,船东作为船舶的主人,有保证船舶和船上人员安全的义务和责任,船东支付赎金可以保障船货及人员平安,故船东支付赎金符合正义的要求;第二,从效率的角度来看,海盗劫持船舶后通常在第一时间同船东取得联系,船东较货主和其他相关人

员更早的了解到被劫船舶的情况,利于采取行动。海盗需要的是赎金,由船东支付赎金,可以在最短的时间内解决问题,因此船东先行支付赎金有利于快速赎取被劫船货和相关人质,符合效率的要求。当然,由船东支付赎金的缺点也是显而易见的,它不符合传统的公平原则。海盗劫船,受害者绝非船东一方,“城门失火,殃及池鱼”,货主的利益同样受损,货主也应成为此类事件的风险承担者。但是,基于可操作性、安全性和便捷性的考虑,船东作为支付者先行支付赎金无疑更具有比较优势,因此实践中船东作为支付者在大多数国家作为惯例而得到适用。

船东支付赎金的做法并不意味着船东的利益不受保护,理论与实践中共有保护船东利益的做法,船东作为赎金的先行支付者,可以通过其他途径获得补偿和救济。

2. 国家支付赎金的利弊分析。实践中也存在由国家支付赎金赎回被劫船货和相关人员的情形。西班牙、葡萄牙和我国在实践中均采取过类似做法。国家支付赎金的利弊也是显而易见的:从优势上来看,国家具有强于船东的支付能力,对赎金的承受能力很强;国家出面支付赎金,对本国的航运业是一种支持,能够提高航运部门的信心,对本国的航运业有帮助;同时,国家支付赎金可以避免海运各方当事人为确定赎金支付者而大动干戈,快速有效解决紧急情况。但是,该做法的缺点也很明显:首先,国家并没有支付赎金的法律义务,纳税人的钱款旨在公共事业和公共福利的发展与提高,其不能为海运贸易这一纯商事活动而使用;其次,国家也不是海运活动和国际海运贸易的主体,没有义务也没有责任支付海盗索要的赎金;再次,国家支付赎金的做法可谓是“双刃之剑”,在增强航运业信心的同时也会影响海运各方的思维与习惯,无形中降低各方义务,与国家支付赎金确保船货和人员安全的初衷不符;最后,国家支付赎金会助长海盗索要赎金的嚣张气焰,索马里海盗索要赎金的数额水涨船高在很大程度上是因为之前屡次索要的钱款均顺利得手。国家为船货和人员支付赎金会给海盗造成国家示弱的直觉,不利于问题的解决,反而容易适得其反。因此,国家支付赎金的做法无异于扬汤止沸、饮鸩止渴,在个案中或有良好表现,但绝非解决问题的长久之计。

综上,尽管船东和国家交付赎金在保护船货安全和人质安全方面都是卓有成效的,但鉴于国家交付赎金的做法严重违背法理,在理论上难以自圆其说,故其作为赎金支付者并非优选。相比而言,船东支付赎金的做法更符合效率和安全的需要。因此,由船东先行支付赎金的做法是值得肯定的。在明确船东作为支付主体后,如何对赎金损失进行法律救济是我们亟待解决的问题。

## 二、海难救助报酬请求权的适用

### (一) 船东主张海难救助报酬请求权的依据与优势

海难救助作为海商法所特有的法律制度,设立初衷就在于鼓励海上航行者间的相互帮助,挽救人命和财产,降低海难损失。法律赋予海难救助人救助报酬请求权以平衡救助者和被救助者之间的关系,促进海运贸易的顺利进行。船东支付赎金保证船货无损、人命平安的做法是符合海难救助的初衷的。具体而言,船东作为救助人实施救助行为,在救助对象、实际危险和救助义务方面均符合海难救助报酬请求权的提出条件。船东采用海难救助报酬请求权有助于解决赎金的分摊问题,该制度在理论上不啻为一种有效的救济途径。

### (二) 海难救助报酬请求权在实践中的实际效果

然而,海难救助报酬请求权在解决赎金损失这一问题上,理论研究意义大于实际操作效果。其一,海难救助制度的优势之一在于债权人(在这里是船东)可以主张船舶优先权。但是,船舶优先权是建立在产生海事请求的特定船舶之上的,作为债权人的船东无法对货主张船舶优先权。若是法院支持支付赎金构成海难救助的观点,一旦做出判决成为判例,日后出现货主代替船东支付赎金的情况,货主将作为救助人和债权人对被救的船舶行使船舶优先权,这是一个相当严重的情况——因为船东为货方的安全和利益做出了牺牲,不但无法向货方一样取得船舶优先权的救济手段,反而要受到货方船舶优先权的威胁,这对船东而言是相当不利的。由此可见,船东若主张海难救助获得了支持,个案中可能受益,但

从航运事业的长远稳定发展来看,并非明智之举;其二,从表面上看,《海商法》第172条第3款<sup>①</sup>的规定可以使船东获得更高额的报酬,似乎对船东颇为有利,但其中存在的问题也是不言自明的。当货主作为支付赎金方时,同样可以利用该优势获取超过实际救助费用的补偿或报酬,这对船东来说并不占优势。假使船东与货主双方都不希望对方获得额外的报酬,在支付赎金前,船东与货主也要依未来获救的价值比例来支付各自的那部分赎金。从长远来看,船东和货主在总体上的利益大致是平衡的。这说明,船东主张海难救助虽然可以解决赎金的损失,但利弊参半,并非明智之选。

因此,海难救助报酬请求权的理论意义大于实际效果,其适用几率也较低。但是,不可否认的是,这一制度可以提供给船东和货主更为广阔的视野来审视海盗赎金的救济方法——尽管对船东而言主张海难救助并不能更好的解决赎金损失,但对货方而言,海难救助报酬请求权的救济方法会使自己在实际支付分摊赎金款项时的损失减少。

### 三、共同海损制度的风险分摊之考量

#### (一) 船东支付的赎金为单独海损还是共同海损

单独海损不是人为有意造成的部分损失,它是保险标的物自身的损失,通常是保险标的物在海上遭受承保范围内的风险所造成的部分灭失或损害,即共同海损以外的部分损失,该损失只能由标的物所有人单独负担。而共同海损在性质和特点上都明显区别于单独海损,具体表现在共同海损行为所作出的牺牲或引起的特殊费用都是为使船东、货主和承运人不遭受损失而支出的。因此,不管其大小如何,都应由船东、货主和承运人按获救的价值、以一定的比例分摊。在分摊共同海损费用时,不仅要包括受到损失的利害关系人,而且还须包括未受损失的利害关系人。

结合单独海损和共同海损的定义与特点,我们将赎金损失的性质予以界定。如船舶遇海盗被掳,船东为解救船舶与货物,缴纳重金将船赎回,这种情况下赎金是船东为保证船货安全和人命安全所支付的必要费用,赎金的作用是为保证航程继续进行而支付的额外费用,在船东一方无可诉的过错时,赎金及其附带的成本就可以被定性为共同海损的货物部分而获得分摊。但是,如果是其中一部分货物为海盗所劫,船东交纳赎金赎回这部分货物,所支付的租金则应定性为单独海损。因为前者是出于保全全体的利益,而后者仅是旨在保全特定人的利益。实践中,海盗劫持船舶时通常是将整船货物进行控制,而不会出现只劫持部分货物的情况。因此,从这个角度来讲,船东缴纳的赎金应定性为共同海损,这部分赎金在符合共同海损分摊的条件下可以在当事方之间进行分摊。

#### (二) 支付的赎金可否适用共同海损规则

由上述分析可知,当船货为海盗所劫持时,为保障船货及船员的人命安全的情况下,很显然,船东的赎金是为保全全体利益所做的牺牲,应该作为共同海损的损失费用,应适用共同海损的理算规则。当然,在船东存在过失时,如未遵守合约中规定的航线,这种情形下船东在海盗劫船后是不应该使用共同海损的理算规则的。但是,如果船东没有可诉的错误时,赎金费用应该作为共同海损的损失进行分摊,因为在该种情形下,船舶货物已经处于紧急的危险之中,赎金的作用是牺牲船货利益的一部分以保全船货的整体安危。赎金作为共同海损牺牲费用,实质上能保证船货的安全和船员的平安。这点在多起海盗劫船事件中得到了验证,船东支付赎金是代表全体利益者的利益而进行的。货物安全、船舶安全和人命安全是船舶所有人、货主各自的考量,但在交纳赎金时实现了多者的统一。因此,海盗赎金使用共同海损的理算规则,这点应无异议。

#### (三) 共同海损制度在解决赎金问题方面存在的优势

船东从自身的利益出发,选择主张共同海损,在客观上是符合船货利益均衡的,也符合《海商法》的立法宗旨。就赎金损失的分摊而言,船东主张共同海损制度具有以下优势:第一,作为共同海损分摊,赎

<sup>①</sup>根据《海商法》第172条第3款规定,海难救助款项包括救助报酬、酬金或者补偿。这意味着船东可以向货主主张高于救助行为实际发生费用的救助报酬,在经济利益上对船东似乎颇为有利。

金可使船东获得多种担保。共同海损担保是为确保共同海损分摊,经有关方的请求而由各受益方作出的保证行为。这是在共同海损宣布后,为防止在货物放行后货主拒绝分摊共同海损而采取的一种保证性措施。提供担保的人通常“由船方要求货主提供担保”<sup>①</sup>。

担保形式有海损保证金、由货物保险人提供海损担保函、海损协议书、不分离协议、行使货物留置权等。而若船东主张海难救助,则其可享受的担保形式就只有货物留置权。因此,主张共同海损可以有更多的方法来保证货主履行共同海损分摊;第二,作为共同海损分摊,赎金在一定条件下可获得船东保赔协会的补偿。在船东符合保赔协会的承保条件后,“无法取得赔偿的共同海损分摊费用”属于保赔协会所承保风险的范围。船东无法自货主求偿共同海损的情况之一就是船东违反运输合同,货主拒绝分摊共同海损。此种情况若须由船东负责且无法从船壳险获赔时,保赔协会将予以补偿。

因此,船东在实践中通常会主张共同海损作为自身的救济方法,其原因就在于:从船东的短期利益来看,主张共同海损可以降低的成本,并获得多重的保障,使自己的损失得到一定得补偿。从海运业的发展要求来看,一方面,海商立法开始限制向船东倾斜的幅度,船东无法过分的侵占货主的利益;另一方面,船货双方作为海运活动的主要参加者和受益者,其根本利益存在共同的基础。因此,双方力量在长期角逐和较量中达到了利益均衡的状态,这保证了各相关主体从事海事活动的协调性,进而推动了整个海运业的积极、全面发展。

#### (四) 船东支付的赎金适用共同海损时双方的风险分摊

赎金损失适用共同海损的理算规则后,船货双方的风险如何分摊是又一个需要解决的问题。原则上,共同海损应当由受益人按照各方的比例合理分摊。出现共同海损之后,船长或船东应在船舶发生共同海损之后抵达的第一个港口的合理时间内宣布为共同海损,并通知货主及船舶保险人;实践中,货方投保的,还应通知保险人。然而,实践中,船东为了确保货方在日后能及时分摊共同海损的损失,船长或船东代理人一般会尽力取得货方的共同海损担保,货方如拒绝提供担保,船东对货物有留置权。担保形式可以是保函,也可以是现金,如属现金担保,该担保金应以船货双方代表的共同名义,存入船货双方认可的银行特别账户(依《1974年约克·安特卫普规则》规则22)<sup>②</sup>。这样船东通常占据了共同海损的主动权。关于如何执行要求共同海损分摊的权利,只要能保证船舶及船员成功获释,共同海损的担保金应当能在船到目的地放货前按通常途径收取。共同分摊金额的计算公式为:受益人的共同海损分摊金额=受益人的共同海损分摊价值×共同海损分摊率(共同海损损失总额/共同海损分摊价值总额×100%)。为保证分摊共同海损,经有关方的要求,各分摊方应提供共同海损担保。这样,海盗赎金适用共同海损时的风险分摊就比较明显了。还有一个问题就是:被俘虏的船员是否应该进行共同海损的分摊?笔者觉得船员不需进行共同海损分摊,船东有保障船员人身安全的责任与义务,在船员被海盗劫持时,自身的生命安全收到了威胁,船东和货主的积极解救一方面是出于人道主义的考虑,一方面也是为了自身利益的考量。因此,船员不需分摊作为共同海损的海盗赎金费用当无异议。

实践中,船东通常会在支付赎金之后,以共同海损分摊的名义要求货主参与赎金损失的分摊。这符合船东的利益,有利于海运事业的平稳进步和发展,也有助于船货双方力量的平衡。船东主张共同海损分摊的优势显而易见,但是这一主张毕竟是治标不治本之方法,正所谓“羊毛出在羊身上”,船东和货主都不希望自身的利益受到来自外界的不利影响,都希望能够通过其他途径将自身损失降低到最低。因此,传统海商法上的海上保险法的相关救济制度使得船东和货主的赎金损失得到补救成为可能。

## 四、海上保险法的相应调整

海盗行为引起的财产损失在海上保险领域中一般被认定为可承保的海上风险<sup>③</sup>。在海上货物保险

①傅廷中:《海商法律与实务丛谈》,大连海事大学出版社2001年,第378页。

②《1974年约克·安特卫普规则》规则22规定:如已救货物应承担的共同海损、救助报酬或特别费用收取了保证金,该保证金应立即以船舶所有人和保证金交付者各自指定的代表的共同名义,存入经双方认可的银行的特别账户。

③Bennett H. *The law of marine insurance*, Oxford University Press 1996, pp. 153~154.

中,海盗行为一般作为海上保险的特殊附加险之战争险的承保范围(A条款)。在船舶保险中,海盗行为虽然可以承保,但一般已不再列入战争险中<sup>①</sup>,而是列在船东互助保障保险中,但船东互保协会既不承保战争险,也不承保海盗索取的赎金<sup>②</sup>,即使是战争险所承保的海盗行为,也只限于海盗行为所直接造成的损失<sup>③</sup>。鉴于现实中愈演愈烈的海盗劫掠索要赎金事件的发生,在商业保险和保赔保险中对已有规定进行完善与调整颇为必要。

### (一) 赎金的追偿在商业保险中存在的障碍与法律救济途径

从现有的商业保险规定来看,海盗劫持船舶货物而导致船东支付赎金的这种风险不是一项明确的险种。商业保险基于效益的问题,不愿意涉足海盗危险的承保,且海盗劫持船货的事件发生的偶然性比较大,船东和货主也不大情愿支付这笔费用。在以往的实践中,商业保险没有将海盗危险作为独立的基本险种进行承保,并且一般附加险的内容中也是不包括海盗危险的。海上保险法中只是将海盗危险作为特殊附加险中的海上货物运输战争险进行承保的,根据伦敦保险协会的货物战争险的规定,“海盗的扣押行为,也即,人们并非为公共或政治目的,仅是出于私人获利的动机的扣押,不能根据协会货物战争险保险条款承保”<sup>④</sup>。海盗单纯的为赎金而劫持船舶的行为不为货物战争险所承保。由此可见,这种保护的方式不仅不充分,而且对解决海盗赎金问题于事无补。传统海上保险的结构应有些微调,商业保险中应该设置独立的海盗赎金险种。

远洋运输的保险险种有货物险、船舶险、船东责任险三种,船舶险分为基本险和附加险,而战争风险保险和租约损失保险属于特殊附加险。海盗危险被列入战争风险保险项下,不利于实践中出现的赎金问题的解决,建议保险公司根据保险的设置与保险费率的考量,将海盗危险独立于海上货物战争险独立设置为特殊附加险的一种,即并立于海上货物运输战争险单独设立一项海盗险,具体包括由海盗行为引起的危险,如海盗行为造成的货物损失和财产损失,并将海盗赎金的内容加入其中,使海盗赎金成为这一险种的承保对象。在出现海盗劫持船货时,船东或货主可以通过事前加入这一条款而分摊自身在运输中遭遇海盗所面临的风险。在船东支付赎金,船东和货主进行共同海损分摊后,可以根据事前的投保,获得赔偿,降低自身的风险。在商业保险中独立出此项内容是很有必要的。当然,具体设置此险种还需专业人士的周密测算,综合考虑到费率,保赔费用等因素。

当前保险公司在实践中,为了分散自己在所承担船舶险项下的船舶途径亚丁湾附近海域时遭到海盗袭击所支付巨额赎金,采取了以下对策:一方面大幅提高专对途径上述海域的船舶的船舶险费率,另外增设海盗风险保险和租约损失保险险种。据有关部门统计,2008年以来,前往亚丁湾及其附近海域船舶保险费增加了10倍<sup>⑤</sup>。

### (二) 将海盗强索赎金的风险列入保赔保险的范围予以救济

船东保赔协会是由船东自愿组织起来的不以营利为目的的相互保险组织,其所承保的风险往往是船东经常遇到的且不为保险公司承保的风险。保赔协会的职责包括但并不限于承保保险公司不保或者超过保险公司责任范围的特殊风险,这对船东面临的风险的补救与保障无疑是一支强心剂。特别是面对传统商业保险中不愿承保的赎金风险,保赔协会更是有着广阔的发展空间。船东所面临的支付海盗赎金的风险正好在性质上与保赔保险所救济的风险具有相似性。然而,当前在保赔保险的保赔责任中并没有海盗赎金的内容。笔者认为,可以考虑在保赔保险的责任范围内加入海盗赎金的内容,将其作为保赔责任的一部分。理由有三:其一,海盗赎金通常由船东先行支付,船东在支付后要货主商讨损失的分摊问题,这一先支付赎金后进行损失分摊的过程对船东是较为不利的,如果保赔协会可以通过将赎金列为保赔保险的责任范围的话,有利于船东的经营与发展并进而促进航运业的发展;第二,海盗赎金

① 郭国汀:《OMAY海上保险法律与保险单》,法律出版社2002年,第343页。

② 张湘兰:《海商法问题专论》,武汉大学出版社2007年,第242页。

③ Rogan. P *Insuring the risk of terrorist damage and other hostile deliberate damage to property involved in the marine adventure: an English law perspective*, Tulane Law Review 2003(1), pp. 1295~1331.

④ 郭国汀:《OMAY海上保险法律与保险单》,法律出版社2002年,第343页。

⑤ 雷海:《索马里海盗赎金能否理赔》,载《中国远洋航务》2009年第7期,第75页。

作为一种商业保险,存在其自身的问题,一般保险人因为这一险种的风险大但收益少而不愿承保,这样作为船东的互助组织的保赔协会可以考虑承保此项风险,保证船东的切实利益;第三,基于海盗猖獗现象出现的现实考虑,保险业界已经有了一种专门为了此种风险而承保的“绑架与赎金保险”<sup>①</sup>。就这种现象的出现,保赔协会更应有所作为,通过综合考虑海盗赎金的情况,尽早的设置保赔保险,保证船东的利益。具体来说:可以将海盗劫持船货后索要的赎金费用单列为一项保赔协会的责任事项,在出现劫船事件时,船东支付赎金,并提出保险赔偿要求,保赔协会根据实际情形,按照合同的约定决定是否予以赔偿以及确定赔偿的金额。保赔协会可以考虑以增加会费的方式进行平衡,确保自身有能力支付这笔费用。通过保赔协会的介入,船东支付赎金的压力会进一步减小,由海盗引起的风险会被进一步分摊。其实,船东互保协会解决船东支付赎金这一问题好处很多,成立船东互保协会的初衷就是承担那些商业保险不愿或无力承保的责任险。暂且搁置赎金是否可以承保的争议,如发生海盗勒索,由船东互保协会出面支付赎金,至少可以避免船东单方面支付赎金缺乏公信力的问题,这对于解决赎金问题是一个行之有效的办法。

在传统的保险险种中,没有明确的独立列出海盗赎金风险险种,导致船东和货方在寻求法律救济方面存在着一些障碍。因此,考虑到索马里海盗劫持船货行为对船货安全的现实影响,船东也有通过保险解决赎金风险的意向,对传统商业保险的范围进行调整,将海盗赎金风险作为一项独立的险种来加以规定,对保险公司和海运当事方都是一种双赢;通过保赔协会的介入,在船东间形成合力,承保商业保险无意解决和不愿承保的部分,解决赎金风险带来的巨大压力。

## 五、结 语

实践中,船东在支付赎金后想要获得法律救济的最佳途径是将赎金列入共同海损分摊项目之中。因为船东主张共同海损最有利于操作,且能够清楚的界定船货双方的支付金额,而不会出现海难救助上存在的操作困难和海上保险中的复杂的理赔过程。这样船东为了船货共同利益,所支付海盗的赎金,以共同海损名义向所投船舶险的一切险或全损险加共同海损在内四个附加险时,可向船舶保险公司索赔,货主对海盗赎金分摊部分,可向所损货物险的货物保险公司索赔,而在海盗劫船过程中,船员为了护船出现伤亡或船员财产损失,一般可在船东互保办会得到理赔<sup>②</sup>。

在三种制度的选择上,海难救助制度虽然不能为船东带来更多的补偿和救济,但其为货主提供了抗辩船东赎金分摊请求的理由,也使船东认识到这一救济方法并非最佳救济途径。同时,当船东以共同海损为主张向货方提出分摊请求时,海上保险法的救济程序也随之启动,货方和船东均可以以海上保险法上的船货保险作为自身损失的补救方式,海上保险制度作为一个安全阀保证并配合着共同海损制度的适用。因此,在解决船东支付赎金后的法律救济途径方面,三项制度互有联系,各有所长,在解决赎金支付的补偿问题上应该视具体情况而定,采取其中一种或几种救济途径,实现赎金在船货双方的合理分担,保证航运事业的健康顺利发展。船货双方利益的均衡是海商法调整的目标,对海盗索要赎金的法律救济研究是希望寻求一条可以均衡船货双方利益的路径。船货双方作为海运业的参与者,共享利益,符合海运业的最终目的;双方共担风险,也顺应了海运业发展的客观要求。

■ 作者简介:张湘兰,武汉大学国际法研究所教授,博士生导师;湖北 武汉 430072。

赵宏津,交通银行湖北省分行人力资源部干部,法学硕士。

■ 基金项目:教育部哲学社会科学重大课题攻关项目(09JZD0023)

■ 责任编辑:车 英

①其相关内容包括赎金支付、谈判相关费用、人质遣返费用及相关法律费用等。且这一保险排除了一般的保赔保险、船体保险和战争保险等保险下船东可获得的补偿费用,保费十分高昂,保额300万美元的保障要价达到1万美元以上,这使得这项保险的推广存在很大困难。据了解,购买该船保险的船东是以船速慢的散货船船东为主,货船船东很少购买,以中型的货船船队每一季度有60艘船经过索马里海域来算的话,购买这种保险的费用要额外支出数百万元的美金,这笔保费已达相当令人咋舌的经济规模,因此这类保险或许适用却不划算。

②雷海:《索马里海盗赎金能否理赔》,第75页。