

# 海損理算

## 王德超先生專訪

### 中國強勁外貿進出口帶動航運產業發展

自從改革開放以來，隨著中國市場經濟體制的確立和不斷完善，以及與世界各國交流與合作進一步加深，經濟建設和社會發展取得了巨大成就。進入新世紀，全球貿易迅速發展，經濟一體化進程不斷加速，世界各國經濟貿易往來日趨頻繁，資本、資源以及產品等在全球範圍內的配置和流動，進一步促進世界產業結構調整和重新佈局，推動了貿易的高速增長，為中國航運業帶來巨大的需求，也為航運業的發展創造了良好的國際環境，繼而帶動有關航運衍生產業的成長。

隨著中國於今年開始十二五規劃，海損理算產業發展會否出現利好帶動？國際資深海損理算師王德超先生認為建立內需消費模式需要一段時間才可逐步顯現，但中長期而言，中國龐大內需市場無可懷疑成為環球經濟新焦點，令環球經濟再次復蘇起來，也令航運業持續走俏，繼而使與海運有關的產業包括海損理算、運輸保險、海事法律、經紀仲介服務、海運融資、港口服務、倉儲服務等軟實力進一步發展提升。

國際理霍海損理算事務所(Richards Hogg Lindley, 簡稱 RHL)是一家有著將近 200 年歷史的集海運索賠諮詢、海運事故管理和海損理算等於一體的跨國公司。王德超先生于 1966 年加入該公司，並於 1980 年通過英國海損理算師協會資格考試，成為取得該協會海損理算師資格的首位華人。王先生從此馳騁于以往完全由西方人主導的海損理算業，並在此後以合夥人身份主管亞太區海損理算業務。1998 年該公司併入總部位於倫敦並在英國證券交易所上市的專門為環球海運、航空、能源等領域提供風險管理和理賠服務的查理斯泰勒顧問公司(Charles Taylor Consulting plc, 簡稱 CTC)。公司併購後，王先生以其精深的專業知識和特有的職業敏感度迅速被選入母公司董事局，並以唯一亞洲人的身份在該董事局內擔任董事職位長達十年之久。期間，他主管亞洲區保險理賠和理算業務，特別致力於大中華區的業務可持續性發展。

何謂“海損理算”？王德超指出，海損理算是一門特殊而專業性很強的業務，從事此項業務的人被稱為海損理算師（AVERAGE ADJUSTER）或海事理賠顧問。海損理算師作為中間人存在于航運貿易及海事保險的參與者之間，處理海事事故及由此引起的相關方之間的索賠。當事故發生時，海損理算師將向包括船東及保險人等相關方提供法律及其它相關方面意見和最終向保險人及其它相關人士展示責任分攤等。要提供此種服務，理算師會準備海損理算報告並在其中解釋責任的性質，計算責任額度並提供結算該項責任的方式。

王德超簡要介紹有關海損理算的歷史背景時稱，共同海損制度，在古老時代即已存在，約西元前 900 年之間，商業活動鼎盛時期，在地中海羅德島海運界以習慣法存在著，因而在羅馬法中被採用。為了統一國際慣例，業內相關人士于 1860 年開始起草，終於 1877 年制定了《約克-安特衛普規則》（York-Antwerp Rules，

簡稱 YAR)，而後經過數次修訂，現時絕大多數運輸契約採用 1974 或 1994 版本的《約克-安特衛普規則》作為共同海損理算的依據。

“共同海損”行為是指，為了共同安全，使同一航程中的財產脫離危險，有意而合理地作出犧牲或支付特殊費用。現時共同海損已經成為行之有年的國際認可體系。在航運契約簽訂後，處於共同航程中的各關係方必須支付和分攤有意做出的犧牲及因此而支付的費用。

作為著名的國際海損理算事務所，RHL 除了專注於判斷共同海損行為，並為關係方處理共同海損必須採取的行為提供專業建議外，也參與保險理賠及提供專業諮詢服務，協助防止及減少海難工作。

隨著中國經濟規模持續擴大，海損理算產業近年正積極發展。王德超回想從 1981 年接受中國貿促會邀請拜訪內地相關單位，經過多年的交流發展，配合改革開放 30 年來意識形態的巨大變化，國內已經逐步認同海損理算概念，不少國內船公司也習慣採用 YAR。事實上，由於海運提單以及租船合同中大多包含按照《約克-安特衛普規則》進行共同海損理算的條款，多年來在實踐中成功避免了各國共同海損制度差異所造成的影響，而《約克-安特衛普規則》也成為國際海運以及保險界廣泛接受的國際慣例。

王德超強調海損理算師與保險公司以及船公司內部理賠人員的區別在於海損理算師是獨立公正的第三方。同樣是從事海事理賠工作，但由於立場不同，海損理算師與保險公司和船公司內部的理賠人員有著本質的區別，海損理算師是代表索賠與被索賠雙方共同利益，憑藉專業實務經驗，往往能夠以獨立第三者身份迅速令雙方達成一致意見。特別是在共同海損案件中，由於利益方眾多，海損理算師的參與可以使各有關方之間的索賠儘快解決。故從國際市場及中國發展趨勢上看，王德超認為越來越多的人會接受海損理算師進行共同海損理算及單獨海損理算來協助索賠的做法。

對於 RHL 能夠成為環球最具規模的專業海損理算企業，王德超自豪地指出 RHL 擁有一批優秀專業人才，大約三分之一的英國海損理算師協會資深會員（Fellow of Association of Average Adjusters）是 RHL 的從業人員。

但王德超也笑言，為保證服務，專業海損理算師的資格要求曾經極為嚴格，王先生 60 年代入行時，該協會要求新入職的從業者最少必須要有 8 年的海損理算工作經驗，在具備了相關的學術知識並已掌握了實際的理算技能且由任職公司推薦後，才可報考英國海損理算師協會的會員資格。這種高標準和高要求著實嚇跑了不少青年才俊，而迅速崛起的國際金融、證券股票和房地產等行業又吸引著大批海損理算的業內和業外人士。如何面對和迎接市場的變化，這是海損理算行業面臨的一個問題。幾年前，英國海損理算師協會已將專業資格考試的門檻降低，允許任何海事保險理賠從業者經過培訓後即可參加考試，考試形式也由原來的兩次全面性統考一次性通過改為六科分考逐科通過。

王德超總結表示，世界航運中心正在向亞洲與中國轉移，資金、技術、資訊等國際航運資源也將向亞洲地區進一步集聚，這將為中國航運及其服務業，尤以上游產業包括航運融資、海損理算、海事保險、海事仲裁、航運交易等專業發展注入新的發展動力。上海和香港都是中國最重要的航運中心，但在發展優化上游產業方面與西方世界仍有差距。面對新的機遇和挑戰，香港可否聯合大陸建立中國人自己的海損理算師協會，做亞洲人在該領域的領頭羊，這是值得我們認真考慮的問題。