

船舶碰撞责任险承保范围的若干问题研究

李 凤 宁

[摘 要] 不同保险条款对“碰撞责任”的规定有许多不同。英国协会条款仅承保船舶碰撞责任,而我国人保船舶保险条款和沿海内河船舶保险条款还承保船舶的触碰责任,不过其触碰责任的范围并不相同。英国协会条款所承保的碰撞责任仅限于船舶间的直接接触,并不承保间接碰撞责任;而我国人保船舶保险条款是否承保间接碰撞责任尚存在争议。英国协会条款仅承保 3/4 的船舶碰撞责任,而我国人保船舶保险条款则承保 4/4 的碰撞、触碰责任,沿海内河船舶保险条款则承保 3/4 的碰撞、触碰责任。三者对间接损失的保险责任也有所不同。

[关键词] 碰撞责任;触碰责任;直接碰撞;间接碰撞

[中图分类号] DF9 [文献标识码] A [文章编号] 1672-7320(2009)02-0168-06

船舶碰撞是最常见的一种海上事故,它不仅直接威胁着海运安全,而且往往会造成巨大的财产损失和人身伤亡。由于船舶碰撞会造成双方甚至多方的损害,因此碰撞事故中的船东除了可能承担自己的财产损失外,还可能承担因碰撞给他方造成的财产损失或人身伤亡的赔偿责任。对于自己的财产损失,船东通常可以通过投保船舶(船壳)险的方式获得保障;但是,对于碰撞他方的赔偿责任则需要另行投保责任险方可得到补偿,因为单纯的船舶(船壳)险是不承保对第三方的赔偿责任的。

由于碰撞事故中的船东需要得到船舶险和碰撞责任险的双重保障,出于方便投保以及索赔理赔的需要,保险人便在船舶(船壳)险中增加一项“碰撞责任”条款来附加承保船舶对他方的碰撞责任,这也成为各国商业船舶险的一个通行做法。不过同为“碰撞责任”条款,不同国家、不同保险条款对“碰撞责任”的规定仍有许多明显的差别。这直接关系到船东能在多大范围内得到补偿,关系到保险人提供多大程度的保障。因此,本文将以英国协会船舶定期保险条款和人保(PICC)船舶保险条款为依据,并结合中英两国实践,从“碰撞责任”条款是否承保触碰责任,是否承保间接碰撞责任,以及是承保 3/4 还是 4/4 碰撞责任三个方面入手,来探讨船舶碰撞责任险的保险范围问题,以厘清其责任范围,明确其赔偿标准,减少不必要的纠纷和诉讼。

一、碰撞责任与触碰责任

(一)英国协会条款中的“碰撞责任”

按照伦敦协会定期船舶保险条款(1983 年 10 月 1 日)第 8 条“3/4 碰撞责任”的规定,其所承保的责任风险仅限于因船舶之间发生接触而产生的碰撞责任,而不包括被保险船舶与码头、钻井平台以及水上飞机等固定物或浮动物(Fixed and Floating Objects, FFO)之间接触而产生的触碰责任。这可以从两个方面看出,一是第 8.1 条的措辞,即其仅负责赔偿被保险船舶造成的“其他船舶或船上财产”的损害,并且须是“被保险船舶在与任何其他船舶碰撞”后已支付了赔偿;二是关于除外责任的约定,即该条款不赔偿“其他船舶或其他船舶上的财产之外的任何不动产或个人财产或物体”的损失。因此,被保险船舶与船舶以外的固定物或浮动物的碰撞或触碰是不在协会定期船舶保险条款的承保范围之内的。

由于协会定期船舶保险条款仅承保碰撞责任而不是触碰责任,因此与被保险船舶碰撞的标的是否构成船舶便显得至关重要。在 Polpen Shipping Co. v. Commercial Union Asso. 一案中,被保险船舶与水上飞机相撞,保险人以水上飞机不是船舶为由成功抗辩并得以不负保险责任。在 Merchant Marine Insurance Co. V. North of England P & I

Association 一案中,被保险船舶与一浮吊相撞,法院同样判决保险人无须赔付^[1](第88页)。

由于船舶是一个合成体,除船壳以外的船舶附属物或附加物,包括被保险船舶的锚、绞索、小船、汽艇以及救生艇等,作为船舶的组成部分可以得到碰撞责任险的保障。在 *Re Margetts v. Ocean Accident* 一案中,英国法院确立了与他船锚链以及其他航行营运所必需的船舶属具碰撞造成的损害属于承保范围内的原则,甚至两船所抛锚链相互绞在一起,一船起锚时不慎将锚丢入海中,这同样属于船舶碰撞。不过,同样作为船舶附属物的渔网,却在 *Bennett Steamship Co. Ltd. v. Hull Mutual Steamship* 一案中被认为“不构成船舶的组成部分,亦不是船舶必需的物品”,因而对于被保险船舶与渔网的碰撞,保险人无须赔付^[2](第316-317页)。

在实践中还会经常发生被保险船舶与沉船相撞的事件。虽然对此有不同的判断标准,不过较为合理的说法是,如果已放弃对沉船的救助,或从未考虑对其进行救助,则该沉船不再构成船舶,因而与该沉船相撞并非船舶碰撞,保险人无须负责;反之,保险人便应承担责任。在 *Pelton Steamship Company v. North of England P. & I. Association* 一案中,与正在展开救助活动的沉船的碰撞便被认为构成了船舶碰撞^[1](第88页)。

(二)我国人保条款中的“碰撞与触碰责任”

与协会条款不同,我国人保条款不仅承保碰撞责任,还承保触碰责任造成的损失和费用。人保“船舶保险条款”(1986年1月1日)“一切险”明确承保因“被保险船舶与其他船舶碰撞或触碰任何固定的、浮动的物体或其他物体而引起被保险人应负的法律赔偿责任”。人保“沿海内河船舶保险条款”(1996年11月1日)“一切险”也同样明确承保船舶“碰撞、触碰责任”。不过,二者所承保的触碰责任的范围是不一样的:“船舶保险条款”承担触碰责任的物体可以是“任何固定的、浮动的物体或其他物体”,而“沿海内河船舶保险条款”承担触碰责任的物体则是列明的,仅限于码头、港口设施及航标。虽然在中国人民银行制定的《沿海内河船舶保险条款解释》中,与钻井平台的触碰也被列入责任范围,但是沿海内河船舶保险承保的触碰责任显然要比远洋船舶保险窄得多。

人保“船舶保险条款”规定的“任何固定的、浮动的物体或其他物体”的范围是非常广泛的,凡是可航水域内除水以外的任何有形物体,如岸壁、防波堤、码头、灯塔、浮筒、沉船残骸、海底礁石,乃至漂流物和浮冰等都包括在内^[3](第73页)。它既可以是人工物体,也可以是自然物体,这在“泰白海”轮船舶保险案中得到了确认。在该案中,自然形成的海底珊瑚礁被认为属于“任何固定的、浮动的物体或其他物体”的范围,因此对于被保险船舶触碰珊瑚礁的赔偿责任,保险人应予赔付^[4](第74页)。

通过上述论述可以看出,是否承保船舶的触碰责任是中英两国船舶保险条款的重要区别之一。不过,从我国的保险实践可以看出,通过船舶保险来承保触碰责任是非常有必要的。首先,随着海上构筑物以及码头等岸边设施的增多,船舶触碰其他物体的可能性大大增加,而其所面临的赔偿责任往往又非常巨大,因此船东迫切希望能够对其触碰责任提供补偿,向船东提供触碰责任的保险保障是符合广大船东的利益和需求的。其次,由于船舶碰撞和船舶触碰的性质相近,因此保险人可以很方便的将其纳入船舶险的责任范围,这不仅无需增加太多的成本,还可以增强同保赔保险的竞争能力,这对于增强商业保险的竞争力来说是有利的。再次,由于无论是与船舶还是与船舶以外的其他物体接触均可构成碰撞或触碰责任,因此区分被碰的物体是船舶还是船舶以外的物体并无实际意义。这样,扩大承保船舶的触碰责任不仅可以有效减少当事人之间的纠纷,增强保险条款的明确性和可操作性,还可以减轻法律适用的难度。从这个意义上来说,人保“船舶保险条款”对于船舶触碰责任的承保使得上述英国法院的努力及其相关判例显得有些多余了。

虽然英国已通过有关判例对船舶碰撞责任险进行了明确的界定,而且触碰责任也可以通过投保保赔保险的方式获得补偿,但是由船舶险统一承保船舶碰撞与触碰责任仍有其优越性。有鉴于此,英国2002/2003年“国际船舶保险条款”通过由当事人协商附加承保的方式,将船舶触碰责任纳入其责任范围。这样,通过附加承保的方式,“任何其他船舶、固定或浮动物或其上财产的损失或损害;任何其他船舶、固定或浮动物或其上财产的迟延或丧失使用;任何其他船舶或其上财产的共同海损、救助报酬或根据合同的救助报酬”都可以成为2002/2003年“国际船舶保险条款”中“碰撞责任条款”的保障范围。

二、直接碰撞责任与间接碰撞责任

(一)英国协会条款中的“直接碰撞责任”

在英国,虽然协会条款没有明确规定,但无论是保险实践还是法院的判例在这一问题上都是十分明确的,即要求两艘船舶之间必须有实际的接触方才构成一次“碰撞”。也就是说,这种碰撞必须是直接碰撞,直接碰撞责任才是船舶碰撞责任条款的保障范围。不过,如前所述,直接碰撞并不要求一定是两艘船的船壳之间的实际接触,船舶与船舶组成部分的附属物之间的实际接触同样构成船舶碰撞。而对于非直接碰撞,例如“浪损”等,由于船舶之间并无实际接触,因而保

险人不负赔偿责任。

实际接触的原则在碰撞涉及到第三方船舶的情形下仍然被严格遵守,但它有了一些新的发展。当被保险船舶 A 与另一艘船 B 发生碰撞而导致 B 与第三方船舶 C 相撞时,即使 C 船与被保险船舶 A 之间没有实际的碰撞接触,但根据碰撞责任条款,被保险船舶 A 对 C 船的赔偿责任仍然可以得到补偿。这样做的理由是,被保险船舶 A 存在着与第一艘船 B 的实际碰撞,而对第二艘船 C 造成的损害,是第一次碰撞引起损害的一部分,因而理应得到补偿,这在 *France, Fenwick & Co. Ltd. v. Merchants Marine Insurance Company Ltd.* 一案中得以阐明。不过,如果上述情形下没有发生实际接触,则不能得到补偿。举例而言,如果 A 船错误地在河中超速行驶,其激起的浪涛将 B 船冲向岸堤,导致 C 船采取规避行为而搁浅,B 与 C 都不能依据碰撞责任条款提出索赔,因为这两种情况下都不存在与 A 船的“碰撞”^[5] (第 274-275 页)。

不过,如果碰撞案件发生在牵引被保险船舶的拖船与其他船舶之间时,实际接触的原则有一个例外。在 *The Niobe* 案中,*The Niobe* 轮由 *Flying Serpent* 拖船拖行时,拖船与另一艘船 *Valetta* 轮碰撞并将其撞沉。法院发现这次碰撞是由于拖船航行上的疏忽造成的,*The Niobe* 轮无法有效地控制该拖船。但 *The Niobe* 轮船东不得向 *Valetta* 轮船东支付损害赔偿,并随后根据船舶碰撞责任条款要求保险人补偿。上议院判决认为 *The Niobe* 轮和她的拖船应视为一体,因而船舶碰撞条款应延伸适用于船东已承担的赔付。不过,该案是否有普遍的适用性值得怀疑,因为拖船与被拖船之间的同一性是一个事实问题,是由每个案件特殊的事实和背景决定的^[2] (第 315-316 页)。

(二)我国保险与司法实践中的“间接碰撞责任”

直接碰撞责任在我国同样属于碰撞责任法的保障范围。但是对于间接碰撞责任,与英国不同,我国目前争议很大,实践中的做法也不统一。人保“船舶保险条款”与“沿海、内河船舶保险条款”并没有明确碰撞是否必须为直接碰撞,不过《沿海、内河船舶保险条款解释》中将“碰撞、触碰责任”限定为“……直接碰撞或触碰……的赔偿责任”,因此实践中容易产生争议的主要是“船舶保险条款”中的“碰撞责任”条款。

对于“船舶保险条款”中的“碰撞责任”条款是限于直接碰撞责任还是也包括间接碰撞责任在内,我国学者、法院、仲裁机构以及保险业者的态度并不一致,这种分歧在“浮山轮”船舶保险诉讼案和“振兴轮”船舶保险仲裁案两案中得到了集中体现。在“浮山轮”船舶保险诉讼案中,法院的判决认为“碰撞责任”条款应适用于间接碰撞情形,其主要理由是:(1)依据我国《海商法》以及有关国际公约的规定,船舶碰撞的概念应该包含船舶间的间接碰撞。首先,我国《海商法》第 170 条规定,船舶因操纵不当或者不遵守航行规章,虽然实际上没有同其他船舶发生碰撞,但是使其他船舶以及船上的人员、货物或者其他财产遭受损失的,适用《海商法》“船舶碰撞”一章的规定。最高人民法院《关于审理船舶碰撞和触碰案件财产损害赔偿的规定》第 16 条规定:“船舶碰撞是指在海上或者与海相通的可航水域,两艘或者两艘以上船舶之间发生接触或者没有直接接触,造成财产损害的事故。”由此可见,依据我国现行规定,船舶碰撞应包括直接碰撞和间接碰撞两种形态。其次,国际公约方面,1910 年《统一船舶碰撞某些法律规定的国际公约》(以下简称《1910 年碰撞公约》)第 13 条规定:“本公约的规定扩及一艘船舶对另一艘船舶造成损害的赔偿案件,而不论这种损害是由于执行或不执行某项操纵,或是由于不遵守规章所造成,即使未曾发生碰撞,也是如此。”国际海事委员会 1987 年起草的《船舶碰撞损害赔偿国际公约草案》(以下简称《里斯本规则》)第 1 条规定了“船舶碰撞”的新定义:其一,“船舶碰撞系指船舶间,即使没有实际接触,发生的造成灭失或损害的任何事故”;其二,“船舶碰撞系指一船或几船的过失造成两船或多船间的相互作用所引起的灭失或损害而不论船舶间是否发生接触。”因此,船舶碰撞的概念同样包含间接碰撞。(2)依据《保险法》、《合同法》等有关规定,保险公司应承担间接碰撞的赔付责任。由于保险条款中“碰撞责任”的除外责任中并未说明对间接碰撞不负赔偿责任,而且当事人对此存有争议,因此依据《保险法》第 30 条规定,“对于保险合同的条款,保险人与投保人、被保险人或者受益人有争议时,人民法院或者仲裁机关应作有利于被保险人和受益人的解释”;《保险法》第 17 条规定,“保险合同中规定有关于保险人责任免除条款的,保险人在订立保险合同时应当向投保人明确说明,未明确说明的,该条款不产生效力”^[6] (第 35 页);或者《合同法》第 41 条的规定,“对格式条款有两种以上解释的,应当作出不利于提供格式条款一方的解释,”保险公司应对间接碰撞承担赔付责任。目前我国法院在审理此类案件时主要持这一观点。

与此相对,“振兴轮”船舶保险仲裁案中,仲裁机关则主张“碰撞责任”条款不适用于间接碰撞情形。该裁决认为:首先,船舶碰撞是否包括船舶无接触碰撞(间接碰撞),应当依据人保“船舶保险条款”1986 年颁布时的法律规定和双方当事人保险合同中的约定进行解释和认定。就法律规定而言,人保条款于 1986 年公布,虽然国内外学者对此问题多有论述,但中国当时尚无任何法律涉及船舶碰撞是否应包括船舶无接触碰撞的问题。就保险合同而言,保险合同于 1992 年成立,但双方当事人均未能举证证实 1992 年达成保险合同时存有将无接触碰撞责任包括在碰撞责任内的共同意思表示,事实上,双方当事人均未想到这一点。其次,在双方当事人对保险合同条款的理解上发生分歧的情况下,对保险合同的解释原则,应是业内通常一般的理解。而按照当时国际保险业界的通常理解和实践,保险合同内的船舶碰撞概念是狭义的,不包括无接

触碰撞,这是国际保险业界近几十年来的主流观点。因此,无接触碰撞不属于船舶碰撞责任的承保范围。

上述两种观点均有值得商榷之处。首先,碰撞责任条款中的“碰撞”应当同我国相关立法中的“碰撞”具有同样的含义。我国《海商法》第165条已经规定了船舶碰撞的定义,即船舶间的直接接触,《1910年碰撞公约》第1条同样如此。而《海商法》第170条规定以及《1910年碰撞公约》第13条规定不过是准用条款,即规定间接碰撞的损害赔偿适用直接碰撞的相关规定,这绝不是对船舶碰撞的定义,对比1987年《里斯本规则》的定义也可以说明这一点。虽然1987年《里斯本规则》规定了“船舶碰撞”的新定义,但它不具有拘束力。因此,最高人民法院在《关于审理船舶碰撞和触碰案件财产损害赔偿的规定》第16条中对“船舶碰撞”的含义是与我国《海商法》的规定相违背的。也正因为如此,最高人民法院刚刚颁布的《关于审理船舶碰撞纠纷案件若干问题的规定》第1条指出,“本规定所称船舶碰撞,是指《海商法》第165条所指的船舶碰撞,不包括内河船舶之间的碰撞。《海商法》第170条所指的损害事故,适用本规定”。由此可见,最高人民法院可能已改变了立场,回归到《海商法》的立法本意中来。综上,上述法院的观点不够妥当,而仲裁机关的主张则值得赞同。

在法律适用方面,上述两案均有瑕疵。在“浮山轮”船舶保险诉讼案中,最高人民法院在针对该案的批复中直接引用了《合同法》第41条关于“格式条款”的规定来支持其主张。但是按照法律适用的一般原则,该案应优先适用《海商法》的有关规定,然后是《保险法》的规定,最后才是《合同法》等民事基本法的规定;而《保险法》第30条“疑义不利解释”的规定是完全可以适用于该案的,因此该批复对法律的适用不够妥当。同样在该案中,二审法院的生效判决援引的却是《保险法》第17条规定,这也不够合理。因为《保险法》第17条的适用有一个前提,即保险合同中明确规定有免除保险人责任的条款的,对此类条款未明确说明的不产生效力。以人保“船舶保险条款”为例,一切险中“碰撞责任”的五项免责条款、第二条“除外责任”中的四项规定都属于此类条款。但是,《保险法》第17条规定并不扩及到不属于保险范围并且也不在保险合同中规定的事项。在上述各案中,无论是保险条款还是保险合同中均未有关于“间接碰撞”免除责任的规定,因此适用《保险法》第17条规定主张保险公司应对间接碰撞承担保险责任的做法是不够妥当的。

上述法院拒绝直接适用《保险法》第30条规定审理案件,当然是由于该条本身存在的缺陷造成的,但是回避该条规定审理案件是否妥当不无疑问。在“振兴轮”船舶保险仲裁案中,仲裁庭同样认为不应适用“不利解释”原则,并认为人保条款多年来普遍在中国各保险公司使用,故无必要去针对××保险公司作出不利解释等,这种解释同样难以令人信服。

综上所述,尽管正确的观点是“碰撞责任”条款不应适用于间接碰撞情形,但对此存在的疑义和分歧仍是客观存在的,而且由于《保险法》第30条存在的问题,致使该类案件的法律适用也不够明朗。因此,在相关立法未修订前,最好的解决办法就是修订现行的保险条款,将这一问题明确下来。如果条款的修订不是短期内能够完成的,也可以以特约的方式予以明确。

三、3/4 碰撞责任与 4/4 碰撞、触碰责任

(一)英国协会条款中的“3/4 碰撞责任”

按照协会条款第8.1和8.2条规定,保险人的赔付责任不仅限制在碰撞责任的3/4,而且保险人就任何一次碰撞所需承担的全部责任不得超过被保险船舶保险金额的3/4。也就是说,对于被保险人的每次碰撞责任,保险人最多可以享受到两个3/4的限制。此外,经保险人事先书面同意,保险人将另行承担被保险人在责任抗辩或提起责任限制程序中所发生或需要向对方支付的法律费用的3/4。保险人将碰撞责任限制在3/4的最初目的,是通过让被保险人承担1/4的责任,来促使或鼓励其持更谨慎态度,以尽量避免或减少碰撞。但是这种作法基本上没有效果,因为船东可以从保赔协会那儿获得其他的补偿。因此,英国2002年/2003年“国际船舶保险条款”已改变上述立场,允许保险双方在订约时通过加费的方式承保4/4的船舶碰撞责任和触碰责任。

“3/4 碰撞责任”中的“碰撞责任”是指被保险人的下述责任和费用:(1)其他船舶或船舶上财产的损失或损害;(2)其他船舶或船舶上财产的延误或丧失使用的损失;(3)其他船舶或船舶上财产因共同海损、海上救助或依合同救助的损失。但是,保险人对由下述事项引起的赔偿是不承担保险责任的:(1)移动或处置障碍物、残骸、货物或其他任何物品;(2)除了相撞船舶或船舶上的财产之外的任何动产、不动产或其他财产;(3)保险船舶上的货物、其他财产或保险船舶的义务;(4)人员伤亡或疾病;(5)任何动产、不动产或其他财产的任何污染或污损(与保险船舶碰撞的对方船舶或其船上财产除外)。也就是说,除外责任以外的其他财产损失和费用的赔偿责任才属于“3/4 碰撞责任”的范围。值得注意的是,“3/4 碰撞责任”仅限于对其他船舶及船上财产的侵权责任,而不包括因碰撞造成的本船上的财产损失和费用,后者通常被认为属于合同责任的范畴。而且,其他船舶或船舶上财产的延误或丧失使用的损失也属于其责任范围,一般常见的是检验、修理期间的船期损失等^[1](第88页)。

(二) 我国人保条款中的“4/4 与 3/4”区分责任制

同英国协会条款不同,我国人保“船舶保险条款”承保的是 4/4 的碰撞与触碰责任,而人保“沿海、内河船舶保险条款”承担的却是 3/4 的碰撞与触碰责任。

1. 人保“船舶保险条款”的 4/4 碰撞与触碰责任

我国人保“船舶保险条款”承保的是 4/4 的碰撞和触碰责任,与“3/4 碰撞责任”相比,由于减少了向保赔协会索赔的环节,因而除更加方便快捷外,还可以有效节省成本^[7](第 176 页)。

当然,“4/4 碰撞和触碰责任”也并不意味着所有的碰撞和触碰责任都由保险公司赔付,它还要受到保险合同其他条款的约束。首先,保险人对每次碰撞所负的责任(包括法律费用)不能超过船舶的保险金额,亦即其责任限额为船舶的保险金额。其次,依据人保“船舶保险条款”规定,人身伤亡或疾病;被保险船舶所载的货物或财物或其他承诺的责任;清除障碍物、残骸、货物或任何其他物品;任何财产或物体所造成的污染或玷污(包括预防措施或清除的费用),但与被保险船舶发生碰撞的他船或其所载财产所造成的污染或玷污不在此限;任何固定的、浮动的物体以及其他物体的延迟或丧失使用的间接费用,均不属于人保“船舶保险条款”的责任范围。

上述除外责任的范围与英国协会条款的规定基本一致,不过除是否承保触碰责任不同外,人保“船舶保险条款”还拒绝承保“任何固定的、浮动的物体以及其他物体的延迟或丧失使用的间接费用”。也就是说,对于船舶碰撞责任,无论是直接损失还是法律承认的间接损失,保险公司均承担保险责任;但是对于触碰责任,保险公司不负责赔偿延迟或丧失使用的间接费用。

如何理解“任何固定的、浮动的物体以及其他物体的延迟或丧失使用的间接费用”是一个难题,也是容易产生纠纷的焦点问题。司法实践中一般按照最高人民法院《关于审理船舶碰撞和触碰案件财产损害赔偿的规定》进行划分,但该解释对损害赔偿范围的认定有些过窄。有人认为,对此应理解为被撞物体迟延或丧失使用可能会产生直接损失,也会产生间接损失。以触碰码头为例,码头被迫停止使用,采取紧急措施加固引桥,从而造成了正在装卸货物的租用船舶发生滞期费索赔,装卸公司在码头停止使用期间发生一系列停产停工损失,皆为丧失使用的直接损失;而间接损失和费用是指同事故造成原因较远的损失,例如税收、利润等金融方面的损失^[8](第 86 页)。这种理解显然与立法规定有较大出入。

由于缺乏立法规定,对此只能回到民法基本理论上。通常说来,固定物、浮动物以及其他物体受到触碰后往往会产生两方面的损失:一是物体本身毁损灭失的直接损失,为此应进行修理以恢复原状,无法恢复原状的应照价赔偿;二是由于本身毁损灭失造成物体无法使用而产生的可得利益无法得到或者由此产生的赔偿责任等,这被称为间接损失。“延迟或丧失使用的间接费用”指的应该是后者,即间接损失。由于不同物体的功能不同,因此对其造成的损害也就不同,由此产生的直接损失与间接损失也不一致。以触碰码头为例,码头的修复费用为直接损失,保险公司应承担赔付责任,但码头停运期间的营运损失、依据合约产生的对其他船舶的滞期费等赔偿以及固定的维持费用等皆属于间接损失,属于被保险人应该向受害人赔偿,但保险人无需承担保险赔付责任的损失^[9](第 46 页)。而在“宁安 9”轮船舶保险争议案中,被保险船舶触碰某船厂的船台滑道,在船台滑道修复工程所发生的各种费用,包括勘察费、设计费、材料与施工费、监理费以及各种工程审批、质量验收与监督管理等费用被认定为直接损失从而由保险公司承担赔偿责任,而船厂的延误交船的赔偿责任以及调整生产增加的投入费用则被认为是间接损失,保险公司不予赔付。

2. 人保“沿海、内河船舶保险条款”的 3/4 碰撞与触碰责任

同人保“船舶保险条款”不同,人保“沿海、内河船舶保险条款”则部分借鉴了英国协会条款的做法,对每次碰撞、触碰责任仅赔偿金额的 3/4,即仍然由被保险人自行承担 1/4 的碰撞、触碰责任。不过值得注意的是,依据人保“沿海、内河船舶保险条款”,保险公司对碰撞、触碰责任的赔偿有一个总的限额,即在保险期限内一次或累计的最高赔偿额不应高过船舶保险金额,这同其他保险条款有所不同,它大大减轻了保险公司的赔偿责任。

“沿海、内河船舶保险条款”的“3/4 碰撞、触碰责任”仅限于直接损失和费用,任何间接损失和费用均不属于保险赔偿的范围。这就意味着“沿海、内河船舶保险条款”既不赔偿碰撞产生的间接损失和费用,也不赔偿触碰产生的间接损失和费用。而如何确定上述间接损失和费用,可以参照人保“船舶保险条款”以及英国协会条款的规定和做法。此外,清理航道、污染和防止或清除污染、水产养殖及设施、捕捞设施、水下设施、桥的损失和费用,以及人员伤亡或由此引起的责任和费用等,也不属于保险赔偿的范围。

[参 考 文 献]

- [1] 杨良宜:《英国海上保险条款详论》,大连:大连海事大学出版社 1996 年版。
- [2] Hodges, Susan. 1996. *Law of Marine Insurance*. London: Cavendish Publishing Limited.
- [3] 应世昌:《船舶保险—中英条款比较研究》,上海:上海财经大学出版社 1999 年版。
- [4] 蔡鸿达:《船舶保险条款有歧义 作出有利于被保险人的解释》,载《中国远洋航运公告》2002 年第 5 期。
- [5] [英]唐纳德·欧梅、朱连·希尔:《OMAY 海上保险—法律与保险单》,郭国汀等译,北京:法律出版社 2002 年版。
- [6] 《巴拿马浮山航运公司诉中国人民保险公司青岛市分公司船舶保险合同纠纷案》,载《中华人民共和国最高人民法院公报》2004 年第 6 期。
- [7] 王海明:《船舶保险理论实务与经营管理》,大连:大连海事大学出版社 2006 年版。
- [8] 杨宇晶,钟 彬:《船舶碰撞责任保险条款研究》,载《上海海事大学学报》2006 年第 1 期。
- [9] 王 丨:《船舶触碰码头设施案件责任和损害赔偿认定》,载《世界海运》2008 年第 1 期。

(责任编辑 车 英)

On Liability Risks Covered under Collision Liability Clause

Li Fengning

(School of Arts & Law, Wuhan University of Technology, Wuhan 430070, Hubei, China)

Abstract: The insurance coverage under “Collision Liability Clause” are different. Only the collision between ships can be indemnified under Institute Collision Liability Clause, while the allision between ship and FFO as well as collision between ships can both be paid under PICC Hull Insurance Clauses. Under Institute Collision Liability Clause the collision means direct physical contact between two vessels, but in China indirect collision liability may be indemnified. Under Institute Collision Liability Clause the insurers agree to indemnify the Assured for 3/4ths of collision liability, while under PICC Hull Insurance Clauses the insurer have to pay 4/4ths collision liability as well as allision liability the Assured becoming legally liable to third party.

Key words: collision liability; allision liability; direct collision; indirect liability