



诺亚之风-即时送 第 182 期

编者按:

尊敬的会员，本期《诺亚之风-即时送》为您奉上的是关于受损船舶未经修理时如何主张保险理赔。更多通函，请点击上方的 LOGO，进入我司网站“防损服务”栏，即可阅读。**扫描签名处微信二维码，进入我司微信公众平台，与您一起分享更多资讯。**

—受损船舶未经修理时如何主张保险理赔—

被保险人某公司的 A 轮在一次保险事故中受损，损害涉及到两台老式电机的修理。但是该保险单已经将要满期，而被保险人船东也因为船龄太老，考虑杀船因此也不打算对船舶进行实际修理。如此，船舶没有发生修理费，被保险人想知道如何索赔。

另一家被保险人是某轮的抵押银行。由于船东经营不善，无能力继续还款，也无能力为船舶继续投保。抵押权人便购买了船舶保险。在一次营运中，船舶发生触礁事故并严重受损。抵押权人原打算在该航次结束后将该轮挂牌出售以冲销自己未被清偿的贷款余额。因此抵押银行不打算对船舶进行修理，而是将船舶拖到修理厂后带残就现状竞卖（to auction the ship as where is）。抵押银行想知道贬值的那部分如何向保险人索赔。

笔者也曾遇到在类似情况下，部分船舶保险人咨询如何合理处理。有人认为船舶如果面临被拆，船舶的损坏即使修复，也不会提高其费钢价值，因此保险人不再负有赔偿责任。有人认为，以保险特有的“补偿实际损失原则”去规范，保险人不必赔偿，因为被保险人没有实际损失。还有人认为保险赔偿是必须的，但是应该在修理费中给予较高比例的折扣（discount），因为实际修理不会发生，因此修理中的附带费用（contingent expenses and disbursement）需要扣除。

我国保险法和海商法对因保险事故产生部分损失但不再修复的船舶是否应该赔偿，如何赔偿没做规定。但是，“他山之石，可以攻玉”。船舶保险是舶来品，规范船舶保险的法律源自于英国的海运实践和案例。根据英国 1906 年海上保险法（MIA 1906）对于不再打算修理的船舶的保险理赔是有明确的法律依据的。该法第六十九条第 3 款规定，“Where the ship has not been repaired, and has not been sold in her damaged state during the risk, the assured is entitled to be indemnified for the reasonable depreciation arising from the unrepaired damage, but not exceeding the reasonable cost of repairing such damage, computed as above”。

（未对船舶进行修理，且在保险期间未以其受损状态出售该船舶的，被保险人有权就未经修理的损坏所引起的合理贬值获得赔偿，但是赔偿数额不得超过按上述方法计算的修理此项损坏的合理费用）。

何为“合理贬值”？根据英国协会船舶定期保险条款（ITC）第十八条第 1 款，合理的贬值为，“The measure of indemnity in respect of claims for unrepaired damages shall be the reasonable depreciation in the market value of the Vessel at the time this insurance terminates arising from such unrepaired damages, but not exceeding the reasonable cost of repairs.”

(对未修理的损害的赔偿限度，应为本保险终止时的船舶市场价值因此种未修理的损害引起的合理贬值，但不得超过合理的修理费用)。

从以上条款中看，合理贬值应该是保险终止时船舶市场价值的跌幅。也可以是要使得船舶价值在保险终止时不发生贬值，当下的估计修复费用。现实中，未经修理的损坏很常见，船东也愿意拖而不修。例如某轮的左舷船壳板因承保风险破了一个洞，如果船级社认为不影响适航，船东很可能不会修理，而选择在其外层加焊一块钢板或水泥箱继续营运。有时候这种临时补救会持续一、两年直至船舶的特检到期，也许船舶会在特检到期前船东决定报废或出售。于是，船舶就没有必要修理，但是船东会提出保险索赔。

如果船舶未经修理就要出售，其合理贬值就是出售时（也是保险终止时）该轮市场价值的跌幅。具体说就是实际销售价款与完好的同类船舶的市场价值之差额。这个认识比较容易理解， 保险人也愿意承担这种合理贬值。

但是，如果未经修理的船舶打算拆船销售废钢，保险人是否有权利不再赔偿？ 根据英国的海上保险实践，保险人还是应该赔偿的。某轮主机损坏，船龄已经很大，船东考虑不再令其营运，而是进拆船厂卖废钢（to scrap the ship）。船东向保险人索赔主机的损失。 保险人认为主机是否有损坏并不影响其废钢价，因此没有赔付依据。此时，如果保险人坚持不考虑理赔，船东或许会向保险人说明，该轮目前的废钢价是 90 万美元，如果花费 40 万美元去修复主机，船舶可以不进拆船厂而是可以转卖，即使转卖的船价仅为 110 万美元。但我愿意花费 40 万美元去修理船舶，届时请你保险人补偿这 40 万美元的修理费，我不在乎修复后船舶的价值能否增值到 130 万美元。在此情况下，保险人不可以指责船东在敲诈，在现实中非常有可能船东的解释是真实的意思表示，一艘市场价值不高的老旧船舶并不一定运费挣钱不过一条新船。船东对原打算拆掉的老旧船舶改为修理后继续营运也是正常的。基于上述道理，即使一条确定要卖废钢的受损船舶， 保险人也应该对其保险损失做出合理的赔偿。(在上述案例中，依照法律原则， 该轮的合理贬值仅为 20 万美元， 保险人应该考虑赔偿 20 万美元即可)。

如果未经修理的船舶后来发生了全损， 法律认为保险人在同意赔付全损的情况下， 之前未经修理的损失就不必理赔了。我国海商法第二百三十九条规定，“保险标的在保险期间发生几次保险事故所造成的损失，即使损失金额的总和超过保险金额， 保险人也应当赔偿。但是，对发生部分损失后未经修复又发生全部损失的， 保险人按照全部损失赔偿”。

英国海上保险法也有相同的规定。Marine Insurance Act 1906 第七十七条第 2 款规定，“Where under the same policy, a partial loss, which has not been repaired or otherwise made good, is followed by a total loss, the assured can only recover in respect of the total loss”（在同一保险单项下，部分损失未经修理或以其它方式回复，接着又发生全损的，被保险人只能就该全损获得赔偿）

客服中心 | 诺亚天泽保险经纪

青岛市崂山区香港东路 195 号上实中心 7 号楼 6 楼（邮编 266061）

电话: +86 532 82971085

传真: +86 532 82971022

邮箱: service@tnzconsult.com

www.tnzconsult.com



重要提示: 本邮件含保密信息, 若误收本邮件, 烦请立即通知发送人并从您的电脑系统中直接删去, 不得使用、传播或复制本邮件。进出邮件均受到本公司合规监控。

邮件可能发生被截留、被修改、丢失、被破坏或包含计算机病毒等不安全情况。
