

# 诺亚之风

2023/1/30 刊

## 目录

浅谈海上保险合同中的重复保险问题.....	5
海牙规则不强制承运人对甲板货损失负责，对船东来说是福是祸？.....	11
再议钢材监装的重要性.....	14



# 浅谈海上保险合同中的重复保险问题

原创：宋石磊

对大多数航运人士来说，保险是一个既熟悉又陌生的话题，熟悉是因为每条船或每个航次都会购买不同类别的保险，陌生是因为保险合同和保险事故会涉及到纷繁复杂的法律问题。笔者现对海上保险合同中的重复保险问题进行简单解析，供大家参考。



首先，来看下我国法律关于重复保险的规定：

## 《保险法》第五十六条

重复保险的投保人应当将重复保险的有关情况通知各保险人。

重复保险的各保险人赔偿保险金的总和不得超过保险价值。除合同另有约定

外，各保险人按照其保险金额与保险金额总和的比例承担赔偿保险金的责任。

重复保险的投保人可以就保险金额总和超过保险价值的部分，请求各保险人按比例返还保险费。

重复保险是指投保人对同一保险标的、同一保险利益、同一保险事故分别与两个以上保险人订立保险合同，且保险金额总和超过保险价值的保险。

## 《海商法》第二百二十五条

【重复保险】被保险人对同一保险标的就同一保险事故向几个保险人重复订立合同，而使该保险标的的保险金额总和超过保险标的的价值的，除合同另有约

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 | 邮箱：marine@tnzconsult.com

网址：<http://www.tnzconsult.com>



定外，被保险人可以向任何保险人提出赔偿请求。被保险人获得的赔偿金额总和不得超过保险标的的受损价值。各保险人按照其承保的保险金额同保险金额总和的比例承担赔偿责任。任何一个保险人支付的赔偿金额超过其应当承担的赔偿责任的，有权向未按照其应当承担赔偿责任支付赔偿金额的保险人追偿。

法律对重复保险的定义和赔偿原则等进行了规定，但实务中仍有不少让人困扰的问题，笔者以问答的形式来进行阐述。

### 1. 问：什么是重复保险？

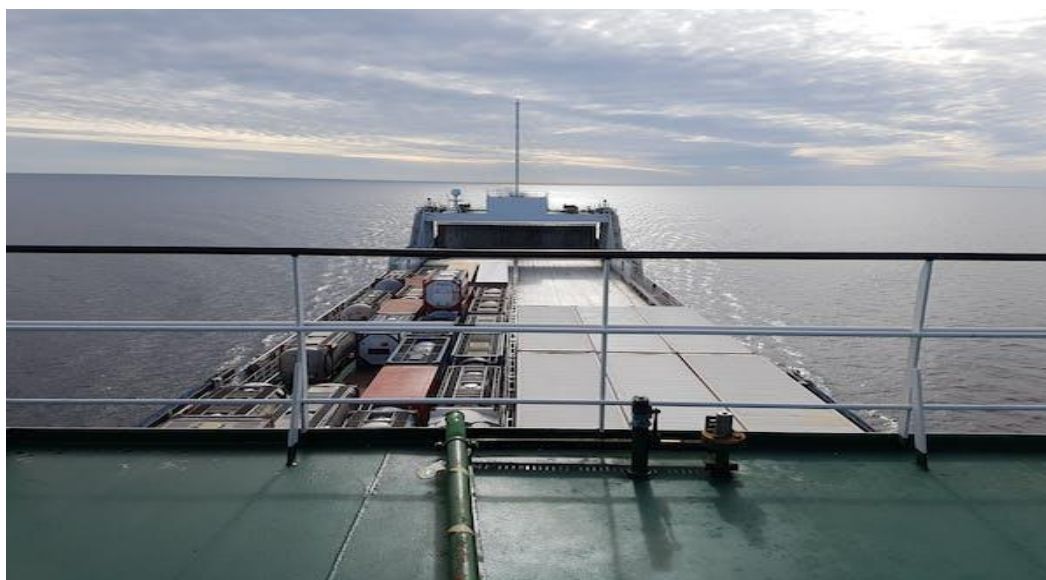
答：根据《保险法》规定，重复保险是指投保人对同一保险标的、同一保险利益、同一保险事故分别与两个以上保险人订立保险合同，且保险金额总和超过保险价值的保险。若保险金额总和等于或低于保险价格，则属于共同保险，不能适用重复保险的相关规定。

### 2. 问：为什么会发生重复保险？

答：通常是因为投保人疏忽，但也不排除投保人恶意利用重复保险额外获利。疏忽的主要情形有：1) 不同的险种有承保范围的交叉重叠；2) 贸易链上的相关方沟通有问题；3) 购买主险后保险人赠送了一些小险种而被投保人遗忘等等。

### 3. 问：法律规定投保人应当将重复保险的有关情况通知各保险人，如果没有通知会有什么后果？

答：法律设定重复保险通知义务的目的在于防止被保险人恶意重复受偿。根据损失补偿原则，被保险人不能在保险合同中额外获利。如果投保人/被保险人确实存在故意隐瞒重复保险，意图获得多重赔偿，以合法形式掩盖非法目的的，依据《民法典》合同编的相关规定，相关保险合同均应无效，即保险人不用承担保险责任，但这时保险人需要承担“排除一切合理怀疑”标准的举证责任。如果投保人/被保险人的故意行为不是特别明显，保险人也是很难举证成功的。



4. 问：发生保险事故时被保险人该向哪家保险人提赔？

答：根据《海商法》规定，除合同另有约定外，被保险人可以向任何保险人提出赔偿请求。这里所说的“合同另有约定”主要指在保险合同中约定的：

1) “禁止他保”条款①. (prohibition of other Insurance clause)。在保险合同中有“禁止他保”条款的情况下，若保险人发现被保险人有重复保险而未告知，有权宣布解除保险合同，不承担保险责任，进而退出了重复保险法律关系。

2) “无分摊条款”② (non-contribution clause) 或“按比例条款”③ (ratable proportion clause)。在保险合同中订有“无分摊条款”或“按比例条款”时，被保险人不能选择任何一位保险人索赔全部损失。

3) 几种特殊情形。如果两份保险合同中都有“无分摊条款”，英国法目前的看法是两个条款相互抵消，两个保险人对被保险人的损失负有连带赔偿责任。如果一份保险合同中有“无分摊条款”而另一份保险合约有“按比例条款”，英国先例认为该两个条款无本质区别，两个保险人都要按比例负责。背后的大原则就是既不应该让被保险人在重复保险中获利，也不能使其无法获得赔偿。

5. 问：保险人是否能以重复保险拒赔？

答：不能，法律并不禁止重复保险。

6. 问：第一赔付保险人④. 能否向其他重复保险保险人请求分摊理赔款和检验费用？

答：法院不支持检验费用的分摊请求。关于理赔款的分摊，判例明确该请求权的构成要件为：1) 第一赔付保险人向被保险人作出的赔付是合理和谨慎的；2) 分摊保险人在其保险合同项下对被保险人负有赔偿责任；(3) 第一赔付保险人支付的赔偿金额超过其在重复保险法律关系下应当承担的赔偿责任。

7. 问：分摊保险人⑤. 是否能以被保险人未向其提交索赔材料或者在保险事故发生后与分摊保险人协议取消保险合同等为由来拒绝分摊？

答：不能。应当以保险事故发生时作为判断分摊保险人在其保险合同项下对被保险人是否负有赔偿责任进而负有分摊义务的时间点。分摊保险人可以行使所有合同抗辩，但与被保险人向其他保险人自由求偿的权利冲突的抗辩除外。

8. 问：分摊保险人是否能以第一赔付保险人未向责任人主张代位求偿来拒绝分摊赔偿？

答：不能。保险代位求偿权在分摊保险人未支付赔偿前，仅属于第一赔付保险人。但第一赔付保险人不能损害分摊保险人的代位求偿权益，并且在分摊前后通过代位求偿获得的任何损失赔偿，都应当在参与分摊的重复保险各保险人之间进行按比例分配。





**备注：**

- ①. 禁止他保条款：是指保险合同中约定的禁止重复投保的条款。
- ②. 无分摊条款(non-contribution clause)：是指被保险人先要向其他的保险人索赔损失，只在其他保险人赔付不足的情况下（例如另一份双重保险有一个赔偿限额），才会去做出赔付。
- ③. 按比例条款：是指保险人与被保险人在保险合同中约定的“若本合同所承保之风险另有其他保险合同承保时，本保险人仅按其所承保之保险金额与保险金额总和之比例负赔偿责任，不论其他保险获赔与否。”
- ④. 第一赔付保险人：是指在重复保险中先向被保险人进行赔付的保险人。
- ⑤. 分摊保险人：如果一个保险人以不合理的比例负担了损失，他有权要求其他保险人分摊，从而每个保险人最终都负担自己的份额。被要求分摊份额的保险人即为分摊保险人。
- ⑥. 参考文献：上海海事法院民事判决书（2015）沪海法商初字第 3049 号。

本文仅供读者参考，如需帮助请联系我们或咨询专业律师。

电话：0532-82971085  
邮箱：claim@tnzconsult.com  
info@tnzconsult.com  
marine@tnzconsult.com



# 海牙规则不强制承运人对甲板货损失负责，对船东来说 是福是祸？

原创：刘卫东

众所周知，海牙规则（此处包括海牙威斯比规则）是一部调整海上货物运输权利义务关系的强制性公约，不容许承运人利用“契约自由”去制定减轻自己责任的条款超越该规则。但是，该规则第一条就申明该公约涉及的“货物”不包括甲板货。因此承运人就有了机会自由约定对甲板货免责的条款。正常情况下，提单正面会有批注 “On Deck” 和 “Shipowners are not responsible for loss of deck cargo. Deck cargo is at shippers’ risk and responsibility”。在这种批注下，法律界认为该批注有效，承运人可以对海上风险造成的甲板货损失免责。



笔者在此首先说明，本文提到的“甲板货”是指发货人同意装载在舱面上的货物（有些情况下包括收货人/买方也同意）。反之，如果是承运人承诺将货物装载到舱内（签发了舱内货提单），但实际上货物被装载在舱面，此时海牙规则还是会适用的，承运人要对甲板货损失负责的。

但是，海牙规则与承运人甲板货责任脱钩，并不意味着承运甲板货在法律关系上形成真空，没有法规制约或者调整了。海牙规则不适用时，如果卸货港是普通法国家或地区（包括英国，美国，加拿大，南非，澳大利亚，新西兰，新加坡，香港等地），该地的普通法或者调整货物运输关系的成文法就为审视承运甲板货损失责任的准据法。大家知道，英国普通法是一部僵硬的，刚性的习惯，规则和判例。它仍会要求承运人对甲板货的承运

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 | 邮箱: marine@tnzconsult.com

网址: <http://www.tnzconsult.com>

6



有基本的照料要求。具体来说，就是海上风险可以根据提单正面的批注免责（契约自由嘛），但是承运人仍然要对非海上风险，即自己的疏忽导致的甲板货损失负责。比如没有妥善地加固，捆扎，遮盖，定时检查和补充完善安全措施等行为。即使卸货港是非普通法国家而适用该国法律（包括船旗国法律），道理是一样，相信那些国家的民法，合同法，货物运输法对甲板货承运人的责任认定会与英国普通法立场基本相同，不会令承运甲板货处于法律真空中。

关于仅有“at shippers' risk”简单的批注不足够保障船东，英国高等法院的大法官 Evens 论道：“The words 'at shippers' risk' were not of themselves sufficient to confer an exemption from liability for negligence but the meaning and effect of the words depended on the context in which they were found and the words might have the effect of relieving a party from liability for the risks of damage caused by not his own or servant's negligence, but caused by third parties who carried out operations entrusted to them”。在 The “Fantasy” (1991) 2 Lloyd's Rep 391 案件中，法院判是“甲板货属于发货人或承租人的风险”的措辞只是指海上风险，而船员疏忽（如不去按时检查紧固装置）仍属于船东责任。

吃一堑，长一智。于是后来船东们接受教训，就利用合同自由原则把提单正面的批注完善为，“Ship owners shall not in any circumstances **whatsoever** be responsible for deck cargo's loss or damage.....”。英国法认为“**whatsoever nature, howsoever caused**”这类批注会涵盖了任何原因，包括承运人和雇员的疏忽。船东不但可以对海上风险导致的货损免责，还可以对自己的疏忽导致的货损免责。原因是在非消费合同中，法律不去干涉合同自由，船东与租家，与发货人都处在平等的谈判地位 Even bargaining position，各自有意识，有义务也应该有能力照料自己的利益就行了。在 The “Danah” (1993) 1 Lloyd's Rep 351 案例中，提单批注为“Cargo is carried on deck at shippers' risk with responsibility for loss or damage howsoever caused”。法院判承运人对照料甲板货的疏忽可以免责。





但是，百密仍有一疏。英国普通法认为“疏忽”不包括运输工具的不适航。英国普通法反而要求运输工具要绝对适航和始终适航。如果甲板货收货人能够证明货损原因是运输工具不适航，上述已经完善的批注仍保护不了船东。船东仍要为甲板货损失负责（相信其他国家关于货物运输的普通法，基本法立场会相同）。在英国案例 *The "Social 3"* (2010) 2 Lloyd's Rep 221 中，提单批注有“**howsoever caused**”短语，但是货方提供了证明船舶不适航的证据，法院判决根据普通法，船东要为甲板货损失负责。还有两个案例是 *Sunlight v. Ever lucky Shipping Co Ltd* (2004) 2 Lloyd's Rep 174 , *Compania Sud Americanna Napores v. ER Hamburg Schiff* (2006) EWHC 483 (Comm)。在这两个案例中，英国法官认为哪怕提单批注的免责包括积载不当导致船舶不适航....，该条款也不能在任何情况下都有效。

但是也出现过不同判例。在 *The "Imvros"* (1999) 1 Lloyd's Rep 848 一案中，甲板货提单批注为“....carried on deck at shippers' risk without owners' responsibility for loss or damage **however caused**”。尽管货方证明了船舶不适航，英国法院判船东可以免责。

我们不知道上述不同判定的案例是否是同级法院判的（英国是判例法国度，英国法律体系讲究“遵循先例”/*Stare Decisis* 原则，指的是下级法院服从上级法院的案例，同级法院法官做出的判例对同级法院其他法官的审理和判决没有约束力）。可以看出对甲板货的承运人责任在运输工具不适航问题中，英国法院的判决是不稳定的，这是一个值得注意的风险。







这很可怕，因为如果适用海牙规则，即使船东对甲板货损失的责任成立，船东仍可以抗辩说海牙规则要求的适航不是绝对适航，而是相对适航（开航前和开航时，恪尽职责仍不能发现不适航，不适航与货损要有因果关系等）。另外船东还享受到十七项免责，享受到单件责任限制和一年的短促诉讼时效保护。反之，如果海牙规则不再适用，而收货人国家的普通法，关于货物运输的成文法适用，这些法律一般来说都遵循绝对责任制，不会给海上承运人这些免责优惠和保护。所以，船东们不要因为海牙规则不管甲板货而高枕无忧，反而要有更强烈的风险意识。

如果卸货港是中国港口，情况会比较明确。我国《海商法》第五十三条第2节规定，“承运人依照前款规定将货物装载在舱面上，对由于此种装载的特殊风险造成的货物灭失或者损坏，不负赔偿责任”。这个规定与海牙规则第一条“货物不包括舱面货”的规定很不相同。再加上中国不是海牙规则的参加国，专家们会认为适用我国海商法，承运人除了不承担“特殊风险”（即海上风险）外，海商法的其他篇章仍旧适用。如此，承运人仍可以享受到相对责任制，即船舶的相对适航，海商法第五十一条的12项免责，第五十六条的单件责任限制和第二百五十七条的一年诉讼时效仍然适用于甲板货。（见2001沪海法商初字第337号案例和2002沪72民初732号案例）

最近笔者的一位船东朋友的船在承运甲板货途中遭遇恶劣海况，十几件甲板货落海全损。东南亚M国的收货人申请当地法院扣押了该轮已经两个多月。该票货物的提单正面也有“Owners not responsible for deck cargo loss or damage arising for **whatsoever nature and howsoever caused**”，但是M国的货方律师和法院对追究船东甲板货责任似乎很有信心。笔者认为，除了有地方保护/local protectionism因素外，或许M国

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 | 邮箱：marine@tnzconsult.com

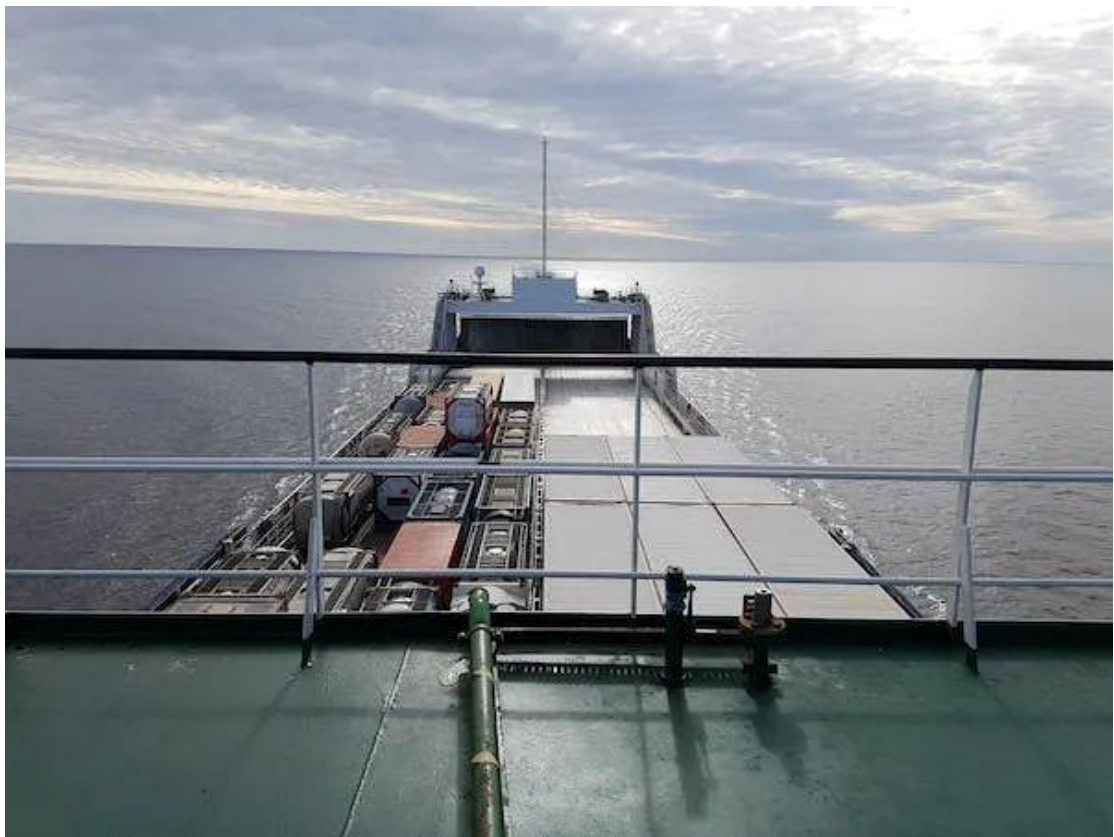
网址：<http://www.tnzconsult.com>

9



的货方认为能够证明该轮不适航，货方能够依据当地的法律去击破提单上的免责批注吧....。

为了避开甲板货收货人利用英国普通法和卸港地法律使得承运人承担责任，国际海事专家给船东们的建议是利用契约自由原则去将提单批注扩大到排除那些法律，措辞为，“ For deck cargo, carriers not undertake any liability, loss, claims or **proceedings whatsoever under statute or common law** ” 但是，笔者认为这也会有问题。一是许多国家的法律对”合同自由“的容忍幅度是相对较窄的，不太会认可上述批注完全有效；二是提单要通过银行的手，那些不谙熟海商法的银行职员极有可能将含有此类批注的提单做为不清洁提单看待而不给予结汇。



还有一大不利是，由于保赔险的保障和补偿责任是以海牙规则为上限的，海牙规则与甲板货脱钩，会使得船东招致甲板货责任后难以获得保赔险的保障，尤其当海上风险与船员管货不当混同不清时。这会导致船东自负赔偿责任。（除非保赔险的条款愿意承担甲板货责任，笔者的确见过这样的 Rules）

为了躲避甲板货责任，专家们给出的建议是无论如何，在承运甲板货时，船长，船员还是要恪尽职责，履行好照料货物的基本责任。笔者认为承运人应该做好三件事，分三个层次去排除上述三种责任。首先是遇到恶劣海

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 | 邮箱: marine@tnzconsult.com

网址: <http://www.tnzconsult.com>

10



况有可能造成甲板货货损时，完善航海日志的记录，收集气象报告，视频记录下风浪袭击船舶的影像和恶劣海况导致船舶受损的报告（国际海事专家认为船舶受损最能证明恶劣海况发生过，容易引导司法机关认可承运人对货损免责）。这样就会排除第一层责任（特殊风险，海上风险）。第二，恶劣海况发生前或发生时，用视频记录船员们在现场对甲板货进行加固，维护和检查的影像。这会排除第二层责任，就是去证明承运人没有疏忽，一直在尽到 due diligence，即使发生货损，也与承运人的疏忽无关。第三，开航前努力做到船舶适航，排除收货人利用普通法和卸货港地方法律抓到船舶不适航的证据去击破提单上的免责批注。

总之，本文提示船东们在承运甲板货时，心中要有甲板货责任的基本道理和其中暗藏的风险，履行好照料货物的责任，避免措施不当导致赔偿责任。

*本文仅供读者参考，如需帮助请联系我们或咨询专业律师。*

电话：0532-82971085

邮箱：claim@tnzconsult.com

info@tnzconsult.com

marine@tnzconsult.com



## 再议钢材监装的重要性

原创：李国靖

一直以来，国际钢材运输市场比较繁荣，成品钢材货物由于其性质，货值、积载和运输装载方式的原因，比较容易发生货损，所以各大保赔协会为了更好地保护其会员的利益，清晰明确地界定货损原因是否属于承运人责任，都以通函或者保证条款的形式要求其会员在装船前对于成品钢材货物安排装前检验。



为什么保赔协会对于钢材的装前检验这么重视呢？这就不得不从承运人的义务和收货人的索赔说起了。

承运人在责任期间需要尽到以下主要义务：

1. 承运人需要谨慎处理使船舶适航
2. 承运人应妥善和谨慎地管理货物
3. 船舶不进行不合理绕航
4. 承运人应在约定的时间内和在卸货港交付货物

在承运人责任期间，如果发生了货损，那么应当按照《海商法》、《海牙维斯比》等法律法规赔偿收货人损失。货损的原因有很多，在卸港即使做了货损检验，大多数情况在也只能看到货损的事实，但是对于货损发生的时间、详细原因、损失程度、是

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 | 邮箱：marine@tnzconsult.com

网址：<http://www.tnzconsult.com>

12



否装船前就存在损伤，受限于各种状况，很多时候没有办法了解全貌的，而收货人却可以根据提单要求承运人原样交付货物，这很可能导致承运人在抗辩收货人时处于比较不利的地位。装前检验的引入，很大程度上可以证明货物装船前的状况，货损发生期间，船舶是否适货等内容，还起到了一定程度上的风险控制的作用，主要反应在以下 4 个方面：



1. 货物装货前的状况检验，是否有破损、变形等，可以如实记录到检验报告，随后在大副收据和提单中如实批注，避免收货人对此索赔。
2. 对货舱进行检验，是否适货，避免潜在缺陷造成货损。
3. 审核配载计划，是否符合安全运输标准。
4. 对于装载、绑扎固定等工作中不符合规定和规范操作予以建议纠正，最大程度地减少货损发生。

了解到以上内容，相信大多数船东朋友应该可以理解为什么大多数保赔协会要求装前检验，甚至把其列为承保货物责任的先决条件。当然，这也提示了我们船东朋友，一定要重视装前检验，按照保赔协会的要求安排装前检验，否则不但可能会损害船东的自身利益，而且还有可能因为违反协会的默示条款/保证条款导致货损无法得到保赔协会的承保。

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 | 邮箱: marine@tnzconsult.com

网址: <http://www.tnzconsult.com>

13



以上是笔者的一些理解，如有不同意见，也欢迎大家随时探讨。

上述文章仅供读者参考，如需帮助请联系我们或咨询专业律师。

电话：0532-82971085

邮箱：claim@tnzconsult.com

info@tnzconsult.com

marine@tnzconsult.com

**[免责声明]** 本文仅代表作者个人观点，与诺亚天泽保险经纪月刊无关。诺亚天泽保险经纪仅翻译、转载，免费分享给大家，其原创性以及文中陈述文字内容和图片未经本刊证实，对本文以及其中全部或者部分内容文字、图片的真实姓名、完整性、及时性本刊不作任何保证或承诺，请读者仅做参考。如果因此而产生法律纠纷，与诺亚天泽保险经纪月刊无关。如涉及侵权等相关事宜，请联系我们会在第一时间删除。

