

船舶碰撞责任条款下保险人责任之确定*

初北平 韩立新

内容提要:许多国家的船舶保险条款中碰撞责任条款规定:当碰撞两船没有船舶援引责任限制时,保险人与被保险人之间碰撞责任的确定适用交叉责任原则。但海上保险理论界和实务界对于援引责任限制的情形下是否适用单一责任制却存在误解。本文通过具体案例中保险人责任的演算,论证了单一责任制适用的不合理性,并提出了“不完全交叉责任制”的理论。

关键词:船舶碰撞 责任条款 交叉责任制 单一责任制

初北平,大连海事大学法学院副教授。

韩立新,大连海事大学法学院教授,博士生导师。

一 引言

中国船舶保险市场所通用的中国人民保险公司1986年1月1日船舶保险条款(以下简称人保1986年条款)以及英国2003年11月1日发布的国际船舶保险条款(IHC2003)中皆有船舶碰撞责任条款(国际海上保险法称之为Running Down Clause,简称RDC)。〔1〕该条款中关于碰撞责任的承担皆规定在没有船舶援引责任限制的情况下,实行交叉责任原则(Cross Liability Principle),其引申的含义是,如有一船将援引责任限制,则交叉责任原则不适用。联合国船舶保险示范条款(Model Hull Clauses 1989)关于适用交叉责任原则和单一责任原则分为A、B两个备选方案,反映了国际上对碰撞责任条款态度的严重分歧。但船舶保险条款作此种区分的意义何在?交叉责任原则不适用时,单一责任原则(Single Liability Principle)必然适用吗?两船碰撞之后产生的索赔不仅仅限于两船东之间的索赔,还会涉及第三人人身伤亡或第三人财产损失。其中船舶所有人之间的索赔如油污损害赔偿、船舶残骸清除费用的赔偿责任又是船舶保险人在碰撞责任险下的除外责任,在针对船舶的索赔超过责任限额的情况下,船舶保险人和船东互保协会在碰撞责任条款下如何承担责任,保险人最终将承担多大程度或范围的保险责任?这些问题从现有保险条款本身的措辞中并不容易找出答案。本文将通过实例演算,对碰撞责任条款的含义进行分析,并对该条款的修改提出建议。

* 本文属国家社会科学规划基金资助项目“海上侵权行为法研究”(项目批准号:06CFX019)的阶段性研究成果。

〔1〕 中国人民保险公司1996年11月1日修订的《沿海内河船舶保险条款》也含有碰撞责任条款,但其内容与用于远洋船舶保险的1986年条款有很大差异。

二 不适用交叉责任原则时是否必然适用单一责任原则

在我国海事司法实践中,船舶间损害赔偿一直实行冲抵原则或单一责任原则。这主要是基于我国民事诉讼法中本诉与反诉理论,即在诉讼进行过程中,本诉的被告可以以原告为被告,向受理本诉的法院提出与本诉具有牵连关系的独立的反请求,目的在于抵消或者吞并本诉原告诉讼请求。而《1910年碰撞公约》、我国《海商法》以及《最高人民法院关于审理船舶碰撞和触碰财产损害赔偿的若干规定》、《确定海上碰撞损害赔偿的国际公约草案》[《1987年里斯本规则》(*Lisbon Rules 1987*)]对于两船之间是否采用冲抵的赔偿方式皆无规定。普通法国家将反诉称为反请求。在普通法下,碰撞船舶双方之间的责任,法院将按单一责任原则来处理,在各自的责任确定之后,双方的所有真正损失先进行冲抵,冲抵之后的差额由应多付的一方支付给另一方。^[2]因此,在船舶碰撞案件中,如无特别说明,一船对另一船的债权数额为冲抵之后的差额。这就是船舶碰撞法中的“单一责任原则”。

针对碰撞船舶双方之间的责任适用单一责任制,英国保险条款中规定了著名的“交叉责任原则”:若被保险船舶与其他船舶碰撞且双方均负有责任,除非其中一船或两船依法享有责任限制,按照本条所产生的赔偿应按交叉责任原则计算,如同各船东被迫相互赔付各自损害赔偿的比例部分。此种损害赔偿比例部分正是因碰撞要确定被保险人应付或应收的结余或金额所适当确定的部分。^[3]人保1986年船舶保险条款与英国保险条款类似:“当被保险船舶与其他船舶碰撞,双方均有过失时,除一方或双方船东责任受法律限制外,本条款项下的赔偿应按交叉责任的原则计算。当被保险船舶碰撞物体时,亦适用此原则。”然而,实行“交叉责任制”的前提条件是碰撞两船无任何一船援引责任限制。但船舶碰撞司法实践中,援引责任限制的情形经常出现。在无任何一船援引责任限制的前提条件不具备的情况下,有很多观点认为应实行“单一责任原则”。这实际是对保险条款的错误理解。原因有三:第一,交叉责任原则本身就是为纠正碰撞法中的单一责任原则的不合理之处而产生。普通法中The “*Balnacraig*”(1890)这个古老的判例即是法院判决按照单一责任原则对被保险人进行赔付。在该案中,法院判保险人可以不赔,因为该船船东没有支付任何赔偿给对方船东,故没有产生保险赔偿责任。^[4]第二,船舶碰撞法中的单一责任原则是指互有碰撞责任的两船所遭受的损失将进行相互冲抵,以冲抵后的差额作为一船对另一船的最终赔偿。船舶碰撞所产生的损失具有不同的性质,部分损失项目是船舶碰撞责任条款除外的项目,而这些除外项目可能恰恰是船东互保协会所承保的项目。^[5]当两船的索赔按照碰撞责任比例进行冲抵时,所有船舶损失都将参与冲抵。这意味着最终冲抵后的数额已无法确定是船舶保险承保的责任还是船东互保协会承保的责任。也就是说,以冲抵为特征的单一责任制无法对船壳保险责任和船东互保协会责任做出区分。这显然将对保险人责任的确定产生巨大的障碍。第三,表面上看与交叉责任原则相对的只能是单一责任原则,但不排除一种可能

[2] The “*Lu Shan*” (1993) 2 Lloyd’s Rep. 259.

[3] ITC83条款及IHC2002/2003条款相同。

[4] The London Steamship Owners’ Mutual Insurance Association v. The Grampian Sheamship Co. (1890) 38 W. R. 651; 6 Asp M. L. C. 506.

[5] 如残骸清除费用、沉船位置标志设置费、港口当局罚款和船舶泄漏燃油清污费等项目。

性:一种变形的或“不完全”的交叉责任制的形式存在。船舶保险理论与实务中普遍接受的这种非此即彼的推论缺乏充分的依据。毕竟,保险条款中未明确规定当一船援引责任限制时,保险人的责任将按照单一责任制确定。

既然两船之中有一船援引责任限制时可能会对交叉责任原则的适用造成障碍,则在理论和实践中需首先研究责任限制究竟造成何种障碍,然后是此种障碍是否是不可克服的。

三 碰撞案件导致多项损失如何适用责任限制

(一) 保险人将承保对方船舶的船期损失

船舶碰撞导致的对方船舶船期损失(Loss of Use)责任是保险人碰撞责任确定应首先澄清的问题之一,因为这涉及该项损失属于船舶保险人承保还是船东互保协会承保的范畴。被保险船舶本身的船期损失不属于船舶保险赔偿的范围;人保 1986 年碰撞责任条款中也将“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”列为除外责任。据此,有人认为对方船舶的船期损失也非船舶保险人的承保范围。此观点并不正确,因为该船舶条款中“船舶”和“固定、浮动物体”是有明显区分的,固定、浮动物体的延迟或丧失使用的间接费用从文义上解释不应包括船期损失。如果被保险船舶触碰浮吊,船舶保险人负责赔偿被保险人所面临的浮吊损失和修理费用索赔,但对浮吊不能使用的“营运损失”则属于固定物体的丧失使用的间接损失,保险人不予承保。^[6] 保险公司承担何种范围的责任完全依赖于保险条款的明确约定。例如,人保 1996 年 11 月 1 日修订的沿海内河船舶保险条款(以下简称“沿海内河条款”)碰撞责任条款明确保险人只负责赔偿碰撞或触碰引起的直接损失,即其他船舶或码头、港口设施和航标的碰撞的损害和费用,包括被碰撞船舶所载货物的直接损失,不包括对方船舶或码头等其他物体的任何营运损失。上述间接损失的侵权责任可能是船东互保协会的承保责任,如中国船东互保协会(CPI)的章程(Rules)第 5 条第 7 项规定,入会船舶碰损码头等造成的营运损失可向协会索赔。

英国船舶保险条款对于碰撞责任条款所承保的责任和除外的责任都是采取列明的方式,其明确承保对方船舶或其上所载货物的延迟或丧失使用的费用。^[7] 采取类似体例的还有日本船舶保险条款^[8]和荷兰船舶保险条款。^[9]

瑞典船舶保险条款“正文”中虽然也没有提及承保他船的船期损失,但其条款明确承保被保险船舶根据适用的侵权法对于给第三方所造成的损害而应支付的款项。^[10] 该条款有专门针对条款的“解释”(note)。该条款针对损害所做的“解释”为:“财产损害不仅包括物理损害,也包括时间损失等间接损失。”^[11]

美国船舶保险条款^[12]和印度尼西亚船舶保险条款的碰撞责任条款仅对除外责任采取

[6] 人保 1986 年船舶保险条款,第二部分:一切险;1(1)E。

[7] ITC (Hull) '83 Sec. 8.1.2.

[8] Institute Time Clauses 1993.

[9] Institute Dutch Hull Form 1984 Clause.

[10] General Swedish Hull Insurance Conditions 2000, Clause 5 (d).

[11] General Swedish Hull Insurance Conditions 2000, Notes: Clause 5 (d).

[12] American Institute Hull Clauses (June 2, 1977).

列明的方式,其未明确承保他船的船期损失,也未明确排除船舶的船期损失,^[13]但是保险人将对被保险人给他人造成的损失所应支付的款项承担赔偿责任。丹麦船舶保险条款规定,“如果被保险船舶与他船或固定、浮动物体发生碰撞,保险人将对被保险人对他船或物体或货物的此种损害所应支付的赔偿承担补偿责任”。^[14]可见,在保险条款本身没有明确规定的情况下,保险条款是否承保与被保险船舶碰撞他船船期损失或固定浮动物体的丧失使用的损失将视该国的侵权法所设定的损害赔偿范围而定。针对船期损失,各国碰撞法(侵权法)中通常将船舶遭受的船期损失列为可索赔的范围,例如《确定海上碰撞损害赔偿的国际公约草案》规定:“船舶发生全损时的损害赔偿还包括:在不影响上述(c)项的前提下,对船舶在寻找替代船期间不能营运的损失补偿,无论是否实际寻找了替代船。”^[15]

如前所述,联合国示范条款备选方案B规定保险人将承保被保险船舶与他船碰撞或与其他任何物体(包括固定或浮动物体)的触碰所产生的责任。但本条款将碰撞或触碰的导致的船舶和固定、浮动物体的非物理性损害的间接损失或延误都排除在外。^[16]

总之,不同国家的船舶碰撞法和船舶碰撞条款在内容上有较大差异。保险人对船期损失所承担责任的认定首先应看该国的碰撞法或侵权法是否认可船期损失,这将在一定程度上影响是否有一船或两船将援引责任限制。另外,在碰撞法认可此项损失的情形下,船舶保险条款是否认可此项损失将决定船舶保险人与船东互保协会如何根据交叉责任原则承担此项损失。

(二) 船舶损失的索赔是两船冲抵之后的差额

双方互有责任的碰撞案件中的海事赔偿责任限制的计算,应适用《海商法》第215条,即就同一事故向请求人提出反请求的,双方的请求金额应相互抵消,该条所规定的赔偿责任限额仅适用于两个请求金额之间的差额。

很多情况下往往碰撞双方两个请求金额之间的差额并未超过某船的责任限额,此时责任限制还没有适用的必要。但同一碰撞事故除产生两船之间的相互索赔外,还会产生第三人对该船的索赔,例如对方船舶所载货物的不同货主提起的货损索赔。那么在衡量是否有两船或一船援引责任限制时,应该适用于碰撞双方两个请求金额之间的差额加上其他各项索赔请求之后的数额还是未冲抵之前的对方船舶的全部损害赔偿(通常包括船舶本身的物理性损失和船期损失)再加上第三人对该船的索赔请求的总额?

关于互有碰撞责任情况下的损害赔偿问题,应澄清的误区之一是,虽然在我国海事司法实践中,船舶间损害赔偿一直实行冲抵原则或单一责任原则,但参加冲抵的是两船各自遭受的损失,而不包括船舶碰撞所造成的各自船上货物或人身伤亡的损失。人身伤亡的索赔有单独的责任限额,因此在计算责任限额时,有关人身伤亡的索赔即使属于一方根据《海商法》的规定承担全部责任后向对方船舶追偿超过其碰撞责任比例的部分,其也将不参与冲抵。而货物所有人的索赔因为《海商法》中已确立的按照碰撞责任比例承担责任,因此,将由货物所有人作为第三方单独提起索赔,不存在作为船舶的损失或责任向对方船舶索赔的可能。^[17]其实,我

[13] Standard Indonesian Hull Form (October 1, 1970).

[14] Danish Hull Time Clauses 1992, Sec. 7.2.

[15] Lisbon Rules 1987, Rule I, Total Loss, Para. (d).

[16] CNUCED Hull Policies 1989 (or UNCTAD Model Hull Clauses 1989), Collision Liability Clause or Collision and Contact Liability Clause, Alternative B, 5.2.6.

[17] 《海商法》第169条。

国《海商法》第 215 条所规定的赔偿责任限额仅适用于两个请求金额之间的差额从另一个侧面也反映了对互有责任碰撞案件中船舶所有人的索赔数额应限于根据单一责任原则冲抵后的数额的普遍认同。如果两船之间的债权是经过冲抵之后的单一债权,那么根据《海商法》第 212 条需计算各项请求总额时,对方船舶的索赔应计算该单一债权。^[18]

区别以冲抵后单一债权作为两船之间索赔的法律意义在于:(1)其将影响某船是否有权援引责任限制,因为冲抵之后的数额可能远远低于某船冲抵之前的债权数额;(2)在一船最终能够援引责任限制的情况下,计算单一债权或冲抵前的总债权对于第三人的债权会产生影响,因为这将决定第三人的债权在责任限额中所占的份额大小,即其实际所能得到的赔偿数额。

(三)相互冲抵的索赔的演算

如前所述,货方的损失应属于第三方的损失,由货主作为第三人按照责任比例向碰撞船舶提出索赔。双方船舶所载货物的损失不能相互冲抵。碰撞损害赔偿案件中所谓“单一”或“交叉”责任的适用是针对两船的利益方(船东或光船承租人等)所遭受的损失,包括其对外承担的责任。

本文将结合以下实例来说明互有责任碰撞时船舶保险人责任的确定。例如:甲乙两船相撞,甲船应承担 20% 的碰撞责任,乙船应承担 80% 的碰撞责任。其中甲船的损失分别为船舶损失 500 万元人民币,船期损失 80 万元人民币,清污费 200 万元人民币,船上货物损失 500 万元人民币。乙船的损失分别为船舶损失 100 万元人民币,船期损失 50 万元人民币。乙船海事赔偿责任限额为 700 万元人民币。

甲船船舶所有人应向乙船索赔的部分为: $(500 + 80 + 200) \times 80\% = 624$ 万元。(由于清污费将由船东向清污公司支付,因此可以视为船舶对外承担的责任。)

甲船所载货物所有人应向乙船索赔的部分为: $500 \times 80\% = 400$ 万元。(货物所有人将作为债权人单独提出索赔。)

乙船可向甲船索赔的部分为: $(100 + 50) \times 20\% = 30$ 万元。

两船冲抵: $624 - 30 = 594$ 万元,即碰撞案件中双方的请求金额抵消后为乙船向甲船赔偿 594 万元。

因碰撞事故导致乙船面临的全部索赔为: $594 + 400 = 994$ 万元,大于乙船的责任限额 700 万元。因此乙船的最终赔付额将为 700 万元人民币。

四 保险条款实行交叉责任制与单一责任制的差异

(一)单一责任制掩盖了被保险人的损失

假如没有船舶援引责任限制,根据保险条款的规定,保险人的责任需按照交叉责任原则计算。根据上述两实例,乙船船舶保险人应负责乙船所有人将向甲船赔偿的甲船船舶损失及船期损失:

$(500 + 80) \times 80\% = 464$ 万。

而乙船船东互保协会(如果有)则需负责甲船的清污费:

[18] 《海商法》第 212 条:“本法第二百一十条和第二百一十一条规定的赔偿限额,适用于特定场合发生的事故引起的,向船舶所有人、救助人本人和他们对其行为、过失负有责任的人员提出的请求的总额。”

$200 \times 80\% = 160$ 万。

同理,根据交叉责任原则,甲船保险人在碰撞责任条款下的碰撞责任为:

$(100 + 50) \times 20\% = 30$ 万。

可见,在实行交叉责任原则时,船舶保险人不仅能够全面地涵盖被保险人的责任,而且船舶保险人和船东互保协会能够清楚地区分各自的责任。

假如实行单一责任原则,船舶间的相互索赔进行冲抵之后的 594 万 ($624 - 30 = 594$) 则包括船舶保险人应负责的船舶损失责任、船期损失责任,也包括作为除外责任的油污索赔责任。^[19] 由于该数额是冲抵之后的数值,单从数额上看,船舶保险人和船东互保协会总的责任有所减轻。如果船舶保险条款明确规定保险人的责任即为该冲抵后的责任,则意味着被保险人除了得到该碰撞责任补偿外,不可能再得到来自对方的任何补偿,因为前面已述及,碰撞案件中两船之间的赔偿是实行单一责任制,冲抵后的数额是责任方所需承担的最终责任。

从上述案例看,按照单一责任原则,乙船船东最终从保险人和船东互保协会处获得 594 万用以赔偿甲船船东。乙船损失的保险赔偿为:

(1) 在“一切险”的承保条件下,船舶部分损失获赔 100 万;如果被保险人投保的是“全损险”,其本船的船舶部分损失不能从保险人处获得赔偿,其中 ($100 \text{ 万} \times 20\%$) 本应从甲船获得,却被用来冲抵了乙船保险人的一部分责任。

(2) 船期损失的 ($50 \text{ 万} \times 20\%$) 本应从甲船获得,也被用来冲抵了乙船保险人的一部分责任。

可见,在实行单一制的情况下,被保险人的某类不属于保险人赔偿范围的损失被用来冲抵对方的索赔,无形中掩盖了被保险人的损失。

(二) 单一责任制与承保范围相违背

保险条款中多采用交叉责任的原因并不仅仅是交叉责任对被保险人更公平,还有一个容易被忽视的原因:采用单一责任制缺乏可操作性。当两船的损失中皆包含碰撞责任条款中除外的项目(如沉船打捞或油污损害赔偿索赔)时,没有充分的依据将两船的索赔进行冲抵后的金额作为保险人在碰撞责任条款下的责任。

按照前面案例,如果按照碰撞法中的“单一责任制”,则甲船所遭受的船舶损失、船期损失和清污费损失将与乙船遭受的船舶损失和船期损失进行冲抵。但根据船舶保险条款和船东互保协会条款的规定,清污费的赔偿责任属于船东互保协会的承保范围而非船壳保险的承保范围。显然,适用单一责任制的结果是,有船舶保险人所不负责的项目参与了冲抵,并且冲抵之后的数额也包括船舶保险人所不负责的一部分。如果适用单一责任制,显然与船舶保险条款相悖。

(三) 以单一责任制为形式的交叉责任制

根据船舶保险条款,适用交叉责任的条件是没有任何一船援引责任限制。而船舶碰撞案件中一船或两船援引责任限制的情况是很常见的。此时应如何判定保险人的碰撞责任,船舶保险条款却没有规定,这不能不说是条款中的一大缺憾。

适用单一责任制在碰撞损害赔偿中不可避免。冲抵之后的数额一方面用以确定两船之间的赔偿数额,另一方面用以确定责任船舶能否援引责任限制。实际上,即使该冲抵之后的数额

[19] 但不包括非本船货物的货损索赔责任,虽然该损失也是保险应承保的责任。

存在, 保险人的责任还是可以以该数额为基础来确定(假如索赔数额未超过责任限制)。

依照上例, 甲乙两船的索赔额冲抵为 594 万元:

船舶保险人应负责的船舶损失: $500 / (500 + 80 + 200) \times 594 = 380.81$ 万元。

船舶保险人应负责的船期损失: $80 / (500 + 80 + 200) \times 594 = 60.92$ 万元。

船东互保协会应负责的清污费: $200 / (500 + 80 + 200) \times 594 = 152.36$ 万元。

对于已冲抵掉的 30 万:

船舶保险人应负责的船舶损失: $500 / (500 + 80 + 200) \times 30 = 19.24$ 万元。

船舶保险人应负责的船期损失: $80 / (500 + 80 + 200) \times 30 = 3.08$ 万元。

船东互保协会应负责的清污费: $200 / (500 + 80 + 200) \times 30 = 7.70$ 万元。

船舶保险人在碰撞责任条款下承担的责任: $380.8 + 60.92 + 19.24 + 3.08464 \approx 464$ 万元。

该数额与根据交叉责任原则所计算的数额相同: $(500 + 80) \times 80\% = 464$ 万。

因此, 上述计算方法虽然以单一责任原则为基础, 但其原理和内涵与交叉责任制相同, 可称之为以单一责任制为形式的交叉责任制。

五 援引责任限制时能否实行交叉责任制

当有一船舶援引责任限制时, 交叉责任原则将不适用。但上述以单一责任制为形式的交叉责任制能否适用?

仍然以前述案例做演示:

两船相互索赔冲抵的结果为: $624 - 30 = 594$ 万元, 即碰撞案件中双方的请求金额抵消后为乙船向甲船赔偿 594 万元。

因碰撞事故导致乙船面临的全部索赔为: $594 + 400 = 994$ 万元, 大于乙船的责任限额 700 万元。因此乙船的最终赔付额将为 700 万元人民币。

假设船舶碰撞中一船对另一船所提出的赔偿请求, 如船东已支付的残骸强制清除费用的赔偿请求、海难救助费用的赔偿请求等属于限制性债权。^[20] 又假设该次碰撞事故并未造成人身伤亡和就港口工程、港池、航道和助航设施的损害提出的赔偿请求。^[21] 根据我国《海商法》, 责任人援引责任限制的前提条件是设立海事赔偿责任限制基金。当债权确立后, 船舶损失的赔偿请求(594 万)与货物损失的赔偿请求(400 万)按照比例对责任基金进行分摊。则乙船对甲船的赔偿额分别为:

$594 / 994 \times 700 = 418.32$ 万元。

$400 / 994 \times 700 = 281.68$ 万元。

该赔偿数额所包含的项目应为船舶损失的赔偿请求、船期损失的赔偿请求以及油污清除费用的赔偿请求权。只是由于责任限制的原因, 各项索赔的最终赔付数额相应减少了。

[20] 船舶碰撞案件司法实践中对于沉船船东向另一船索赔所支付的残骸清除费用的赔偿请求能否援引责任限制存在争议。有观点认为《海商法》中未将该项赔偿请求列为限制性债权。但主流的观点认为, 沉船所有人对于来自港口当局的残骸清除的赔偿请求不能援引责任限制。但船东就此项费用在碰撞案件中向对方追偿不在此限。

[21] 《海商法》规定人身伤亡的赔偿请求在人身伤亡的责任限额不足以清偿时, 可以与非人身伤亡的赔偿请求并列从非人身伤亡赔偿请求的限额中按比例受偿; 港口工程、港池、航道和助航设施等的赔偿请求可以优先受偿。

甲乙两船的索赔额冲抵为 418.32 万:

船舶保险人应负责的船舶损失: $500/(500+80+200) \times 418.32 = 268.14$ 万。

船舶保险人应负责的船期损失: $80/(500+80+200) \times 418.32 = 42.90$ 万。

船东互保协会应负责的清污费: $200/(500+80+200) \times 418.32 = 107.26$ 万。

然而,如前面所述,如果保险人的责任仅为冲抵后的数额,那么实际上掩盖了被保险人被冲抵掉的那部分损失。这部分被冲抵掉的损失在确定保险人的赔偿责任时完全应该得到补偿。对于已冲抵掉的 30 万:

船舶保险人应负责的船舶损失: $500/(500+80+200) \times 30 = 19.24$ 万。

船舶保险人应负责的船期损失: $80/(500+80+200) \times 30 = 3.08$ 万。

船东互保协会应负责的清污费: $200/(500+80+200) \times 30 = 7.70$ 万。

船舶保险人在碰撞责任条款下承担的责任: $268.14 + 42.90 + 19.24 + 3.08 = 333.36$ 万。

船东互保协会的责任,也可以按照各项索赔的数额按比例确认其赔偿数额:

$107.26 + 7.70 = 114.96$ 万元。

即,责任保险所承担的损失总共为: $333.36 + 114.96 = 448.32$ 万元。

以上的计算方法虽然先以冲抵之后的数额进行责任限额内的分摊,但最后仍然考虑了两船各自的损失,而不是单纯以冲抵完之后的数额在责任限额中所占的比例确定保险人的责任。另一船舶的船舶保险人,也将按照交叉责任原则向其被保险人承担所冲抵部分的赔偿责任。

船舶保险人的责任为: $(100+50) \times 20\% = 30$ 万元。

从性质上看,上述计算原则称之为交叉责任原则更为合理。该原则基本上体现了对被保险人的利益公平兼顾:责任限制适用的情况下,保险人的责任也随之得到一定程度的限制。因此,人保 1986 年船舶保险条款中关于援引责任情况下保险人将承担的碰撞责任是不清楚的。除非保险人在承保时向被保险人明确说明其将不承担两船所冲抵掉的损失,否则,按照公平的原则对保险条款进行解释,则保险人在该保险条款下的责任为“不完全的交叉责任”或“以单一责任为形式的交叉责任”。

六 外国保险条款的借鉴

德国和法国船舶保险条款对碰撞责任条款下保险人责任的确定没有规定,^[22]而挪威保险条款则采用了完全的交叉责任原则:如果被保险人已产生了责任,且有权向同一事故中受损的另一方索赔,则保险人与被保险人之间责任的解决需基于未冲抵之前的总的责任。该原则即使在被保险人或受害方有权援引责任限制的情况下也应适用。如果责任限制是适用于被保险人或受害方的责任的差额,则所计算的最大责任应减去所限制掉的那部分数额。联合国示范条款提供了两种替选方案,方案之一是我国人保及英国 ITC/83 或 IHC2003 或美国保险条款现行的措辞,而方案之二则是挪威保险方案的现行措辞。^[23]

采取完全交叉责任制的还有芬兰的船舶保险条款。该条款对于交叉责任原则的适用不

[22] 法国船舶保险条款仅在第 24 条(第三方的索赔)规定:“如果被保险人有权对第三人的索赔依据法律援引责任限制而他却没有援引,则保险人对被保险人的赔偿将不超过如果责任限额已援引时的数额。”至于在船舶碰撞案件中保险人如何就被保险人对对方船舶的赔偿责任对被保险人进行赔偿则没有规定。

[23] CNUCED Hull Policies 1989, Sec. 5.6.

以责任限制适用与否为条件。其所体现的精神是:如果受害的第三方对保单持有人(被保险人)具有索赔,而保单持有人对受害的第三方也有反索赔,只要上述索赔发生在同一事故中,则保险人对保单持有人的赔偿按照交叉责任原则进行。对于第三方对保单持有人负有的赔偿责任,如果该项赔偿是保险人的承保项目,则保险人可以获得同等的补偿。保单持有人对第三方的损失和损害的责任应根据保单持有人的责任比例单独计算。^[24] 可见,芬兰船舶保险条款所主张的交叉责任制与本文所演示方法的精神实质并无区别。

大多数船东互保协会的章程,对碰撞责任也都采用英国船舶保险条款类似的模式。例如挪威斯库得船东互保协会(Assuranceforeningen Skuld)的章程在其碰撞和触碰条款中并未采用挪威海上保险方案中的交叉责任原则,而是规定在有一船或两船援引责任限制的情况下,采用单一责任制来确定船东互保协会与其会员之间的责任。但此处的单一责任制是否为前面所论述的“以单一责任为形式的交叉责任制”并不清楚。

七 结 论

人保 1986 年条款中的互有责任碰撞条款,并未明确有一船援引责任限制时将按照单一责任原则计算保险人的保险责任。长期以来,国内学者对保险人的责任原则做出“非此即彼”的推断显然依据不足。虽然在普通法中出现过按照单一责任原则进行赔付的古老判例,但由于现代船舶保险和互保协会碰撞责任承保范围的分工不同,使得碰撞法中的单一责任原则在保险法中根本没有可操作性。因此,对该保险条款的解释应根据公平原则,将其解释为保险人的保险赔偿责任应依据“不完全的交叉责任原则”或“以单一责任为形式的交叉责任”确定。如果保险人在该条款下无意提供此种承保范围的保险保障,其应该在保险条款中或在其保险条款的解释中做出明确的说明。

[Abstract] In RDC of the hull clauses of the international marine insurance practice, it is provided that unless the liability of the owners of one or both such vessels becomes limited by law, claims under the collision liability clause shall be settled between the insured and the insurer according to the principle of cross liabilities. However, there is a dispute as to whether the principle of single liability shall be applied in circumstance in which one or two vessels invoke limitation of liability. The authors demonstrate how to calculate liability of insurers (or P&I Club) through a case study and conclude that the application of the principle of single liability can lead to unreasonable result. Instead, the new theory of “imperfect principle of cross liability” will be useful in resolving such disputes.

(责任编辑:谢清艺)

[24] Finnish Marine Hull Insurance Conditions 2001, Sec. 13. 7, Collision Liability.