

海事责任承担对海上保险合同效力的影响 PDF转换可能丢失  
图片或格式，建议阅读原文

[https://www.100test.com/kao\\_ti2020/479/2021\\_2022\\_\\_E6\\_B5\\_B7\\_E4\\_BA\\_8B\\_E8\\_B4\\_A3\\_E4\\_c122\\_479904.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/479/2021_2022__E6_B5_B7_E4_BA_8B_E8_B4_A3_E4_c122_479904.htm) 前言 在航运实务中，船舶所有人、船舶实际占有和船舶经营人常常处于分离的状态，一般来说，分离状态存在于以下几种情形中：船舶所有人将自己的船舶租赁给他人经营，如光船租赁和定期租船；船舶所有人将其所购的船舶“挂靠”于船运公司，将该公司登记为船舶所有人，但是由船舶实际所有人对船舶享有实际的所有权，并由其作为船舶管理人员占有和经营管理船舶；船舶所有人将船舶挂靠于船运公司，船运公司登记为船舶经营人，由船舶经营人实施形式上的管理，船舶所有人作为船舶经营人派驻的船舶管理人员负责对船舶的经营营运。因此，在航运实务中，当然经常出现由船舶登记经营人作为被保险人与保险公司签订船舶保险合同的情形。在这种船舶经营人和船舶所有人分离的状态下，在实践中就会出现许多海上保险合同纠纷的案件。在本文中，笔者试就海事责任承担与船舶经营人投保的海上保险合同效力问题作一些研究和探讨，以与大家共同商榷。

### 一、问题的提出。

“金山泉”轮是属于福建省福州市的一艘3500吨钢质近海运输船舶，该船舶的实际所有人和《船舶国籍证书》上的登记所有人均为周某，《船舶国籍证书》上登记的船舶经营人为福州某船务公司。2003年5月16日，该船舶登记经营人福州某船务公司向中国人民保险公司湖北分公司递交投保申请，保险公司向船务公司签发《沿海内河船舶保险单》，同意承保一切险和四分之一附加险。2004年5月1日，“金山泉”轮与“金帆

”轮在浙江舟山海域发生碰撞事故，“金帆”轮沉没，发生货物损失计210万元人民币左右，而“金帆”轮船舶损失计170万元左右人民币。在事故的处理过程中，“金帆”轮所载货物的货主申请扣押“金山泉”轮，后来，作为“金山泉”轮保险人的武汉保险公司提供100万元担保，“金山泉”轮被放行。2004年9月20日，浙江省舟山海事处作出《水上交通事故调查报告》，认定双方的船长在本事故中是对等的责任人。事后，“金帆”轮所载货物的货主对“金帆”轮的船舶所有人、船舶经营人和“金山泉”轮的船舶所有人周某、船舶经营人福州某船务公司提起诉讼，要求赔偿损失190万元人民币。宁波海事法院经审理后认为：“根据海事部门的碰撞事故报告，上述两船对造成本起事故责任相当，故两船对原告的损失分别承担50%的赔偿责任。福州某船务公司虽为上述两船国籍证书上登记的经营人，但鉴于原告以侵权责任起诉两船，本案中构成船舶碰撞的侵权责任人两船的有关驾船船员，其责任应当由各自的雇主承担，而船务公司作为“金山泉”轮的登记经营人在碰撞事故中不存在侵权行为，也不存在法律规定应当承担侵权责任的情形，故要求“金山泉”轮登记经营人福州某船务公司与船舶所有人周某承担连带责任的诉讼请求理由不足，不予以支持”，因此，宁波海事法院判决船舶所有人周某承担赔偿50%的责任、船舶登记经营人福州某船务公司不承担连带责任。随后，“金山泉”轮的登记经营人福州某船务公司作为被保险人向武汉保险公司提出理赔申请，但保险公司以船务公司实际没有被判令承担责任、而是由船舶所有人周某承担赔偿责任为由拒绝理赔。该案的理赔纠纷产生了以下海上保险问题：在船舶挂靠经营

过程中，作为船舶经营人的船务公司与保险公司签订包括一切险和附加险的保险合同后，发生了海上船舶碰撞事故，事故的第三方即货主以侵权为由对双方船舶所有人和经营人提起诉讼，最后法院判令由船舶的所有人而不是由船舶经营人承担赔偿责任的情况下，对于船舶经营人签订的船舶保险合同是否有效，保险人是否应当向承担了碰撞事故赔偿责任的船舶所有人支付保险赔偿金？

二、船舶经营人对投保船舶具有保险利益，具备签订保险合同的主体资格。实际上，要分清船舶经营人所投保的海上保险合同是否有效，保险公司是否应当承担保险责任，首先应当分清船舶经营人对所投保的船舶是否具有保险利益。我国《保险法》第11条第1款规定：“投保人对保险标的应当具有保险利益”；第3款规定：“保险利益是指投保人对保险标的具有法律上承认的利益”。在保险关系中，如果允许被保险人或投保人就与自己没有利害关系的财物进行投保，并以保险事故的发生来预测自己获得保险金的概率，这实际上等于将他人财物的风险作“赌博”，所以，我国《保险法》规定被保险人具有保险利益是被保险人获得保险赔偿的前提。在这里，笔者再延伸例举两个案例来辅助分析：案例1：上海某轮船公司就其经营的一艘货轮向上海某保险公司投保一切险及船东对船员责任险，保险公司向轮船公司签发了沿海内河船舶保险单，约定了保险价值、保险金额和保险期限。在保险期限内，货轮沉没。国家海事局上海吴淞海事处经调查后出具《水上交通事故责任认定书》，认定船员的驾驶过失导致了沉船事故的发生。轮船公司向保险公司提出保险索赔，但遭到保险公司的拒绝。保险公司拒赔的理由之一是：原告虽然是涉案保险合同的投保

人和被保险人，但原告仅是涉案货轮的经营人而非所有人，对船舶不具有任何财产权益，因此，原告对涉案船舶无保险利益，保险合同无效，保险公司不应当承担保险责任。该轮船公司认为货轮全损事故系被告保险公司承保别下的保险事故，原告是涉案船舶的法定经营人，是船舶经营的直接收益人，对涉案船舶具有法定的可保利益，于是向海事法院提起诉讼，请求判令被告根据保险合同赔偿原告船舶损失人民币280万元。上海海事法院经审理后认为，《保险法》第11条规定：“保险利益是指投保人对保险标的具有的法律上承认的利益”，对船舶的保险利益，取决于对船舶风险的承担而非船舶所有权归属，凡对船舶的毁损、灭失承担风险者即对船舶具有保险利益。根据业已查明的事实，原告系涉案“仲宇”轮的登记经营人，有权对“仲宇”轮行使占有、使用和收益的权利，本案货轮在经营、管理期间发生毁损、灭失将阻碍原告权利的实现。原告的上述权利显然属于法不禁止的合法利益，其通过订立保险合同，以保险利益权利行使人身份主张船舶保险索赔，诉权存在。作为勤勉、谨慎的保险人，被告在接受原告投保时，理应合理审查原告提供的相关文件，以决定是否承保。查本案双方当事人提供的相关船舶证书，原告作为船舶经营人身份自始无变化，可见，被告接受保险承诺显系明知，且从未提出异议。发生争议后被告却以此作为抗辩，缺乏法律和事实依据，本院不予采信。因此，原告系涉案船舶的经营人，对被保险船舶具有保险利益，是本案适格主体。

案例2：南京某联运公司经营一艘钢质货船，该货船的所有人为福建平潭某运输社。联运公司作为船舶经营人与南京某保险公司签订船舶保险单，约定了保险金额

、保险期限、保险费。在保险期限内，船舶沉没。联运公司将事故通知保险公司，要求理赔，保险公司拒赔，联运公司遂提起诉讼。一审法院依法判决被告保险公司向原告联运赔付175万元人民币及逾期付款利息。被告保险公司不服，提出上诉称：本案船舶所有人不清，雨花联运无权就本船沉没提出赔偿。二审法院经审理认为：根据法院调查认定的事实，本案船舶所有人不是南京某联运公司，联运公司实际是租赁该船进行经营活动的船舶经营人。联运公司作为本船的经营人，有权依法就该船进行投保，并因该船而享受保险权利，承担保险义务，联运公司作为一方当事人是合法的，因该保险标的对其具有保险利益，所以雨花联运可以就保险标的的灭失向保险人主张保险权利。二审法院最后认定：1、南京人保签约时审查过船舶证书，其与雨花联运签订的保险合同具有法律效力。2、本案船舶国籍证书上的船舶经营人是雨花联运，雨花联运与该船舶具有利害关系，可以就船舶的沉没向南京人保主张赔偿，判决驳回上诉，维持原判。上述两个案例有相同之处，也就是船舶所有人均将船舶挂靠在其他公司，被挂靠的公司是船舶经营人，在投保时和保险单上，被保险人均不是船舶所有权人，而是船舶经营人，当船舶发生事故沉没后，保险公司均提出了被保险人不具有保险利益的异议。这两个案例与本文的主题一样都反映了一个海上保险问题，即在船舶经营人和船舶所有人不同的情况下，船舶经营人对其所投保的船舶是否具有保险利益，船舶经营人所签订的保险合同是否有效？有人认为，《沿海、内河船舶保险条款》规定，一切险包含了船舶的全损和部分损失、四分之三的碰撞责任损失和共同海损、救助及施救费用等保险，而船

船的全损和部分损失利益是船舶的财产利益，直接属于船舶的所有者权益中，但该权益的享有或风险责任的承担均归属船舶所有权人，其他任何人均对船舶的所有权没有直接的利益和权益关系。由于船舶经营人并不是船舶所有权人，对船舶所有权无直接利益关系，因此，其对船舶所有权的灭失，不具有法律上的利益，即不具有保险利益。如果船舶经营人投保的是船舶经营利润险，则其作为船舶经营人，对船舶的经营利润具有直接的利益关系，当然也就具有保险利益。因此，他们根据船舶全损的所有权归属性质得出结论认为，在挂靠经营、授权经营、航次租船和定期租船中，经营人和承租人对船舶所有权权益均不存在法律上的直接利益关系，不能成为船舶的被保险人，船舶经营人作为被保险人就船舶全损和部分损失作为保险责任而签订的保险合同无效。但是，笔者认为，上述观点显然有失偏颇，船舶经营人对经营的船舶应当具有保险利益。如何认定有保险利益？笔者认为：首先，保险利益（又称可保利益）是一种为法律所承认的利害关系，如果一个当事主体在海上经营活动中从船舶的保存或存在中实际获得利益，或因船舶的毁损而受到损失，则他与该保险船舶之间具有利害关系，并且这种利害关系应当具有法律上的意义。对于经营者因为船舶的存在而获得的利益属于积极利益，而对于经营者因船舶的毁损受到损失并因此而获得补偿属于消极利益。其次，保险利益不限于所有权。一般而言，船舶的所有权人对该船舶当然具有保险利益，但对于保险利益来说，船舶所有权并非唯一的一种保险权利，保险利益不仅仅限于所有权，它泛指被保险人与保险标的有法律上的利害关系，保险利益的形式应当是多样的。对于船舶

相关当事人来说，是否具有保险利益关系应当作这样认定，即如果某人在船舶营运过程中因船舶的存在而获利，或因船舶的灭失、损坏受到损失，或因此对他人承担赔偿责任，那么，他与该船舶之间具有利害关系。对于船舶经营人来说，它就是属于这种与船舶具有这种利害关系之人。在船舶承包经营、租赁经营与挂靠经营案件中，船舶经营人对船舶具有事实上的管理权，有权以自己的名义经营管理船舶，有权对船舶进行占有、使用、收益，同时在一定程度上也要承担着船舶毁损带来的风险，承担着经营管理船舶过程中产生的法律义务、责任和风险。可以这样说，船舶是船舶经营人实现经营目的，获得预期利润的物质基础，发生船舶损毁或其它海上事故将阻碍船舶经营人经营权益的实现，影响其作为船舶经营者的法律地位，也有可能使其对船舶所有人产生法定或约定责任。船舶经营人因船舶的毁损灭失而相应受损或因船舶的完整存在而相应受益，已足以表明他有保险利益，由此而产生的不确定利害关系就可以成为保险标的。所以，船舶经营人与船舶的保存或损毁有密切的、法律上的利害关系，应当认定这种利害关系或权益关系构成可保利益，即具有保险利益。

三、船舶经营人签订保险合同实际上是代理行为，保险公司应当对保险合同承担保险责任。在航运实践中，对于船舶承包经营和船舶租赁关系，船舶承租人或承包人的权利义务关系相对比较明确，根据上述保险利益原则就可确定保险合同的效力。但是，在船舶挂靠经营关系中，情况稍有不同，因为，在船舶挂靠经营关系中，作为被保险人的船务公司虽然登记为船舶所有人或经营人，但实际上不享有经营活动带来的收益，而由船舶所有人作为船舶经营人派驻的

船舶管理人员直接安排营运。因此，在这类挂靠经营关系中，还必须通过代理权原理来判定保险合同的效力，并判定真正的被保险人。2001年7月5日，中华人民共和国交通部交水发[2001]360号《关于整顿和规范个体运输船舶经营管理的通知》规定：“个体运输船舶所有人与具有经营资质的船舶运输经营人按照平等自愿的原则，签定船舶委托经营管理合同，由接受委托的船舶运输经营人负责个体船舶的经营和管理，并承担所接受委托船舶的安全责任。船舶运输经营人和船舶所有人签定的船舶委托经营管理合同，应当载明接受委托的船舶运输经营人负责委托船舶的经营和安全管理，并承担船舶安全管理责任。委托经营管理合同应当经具有相应审批权限的交通主管部门审核”。因此，在船运实践中，所谓的“挂靠”关系实际上就是委托经营管理关系，船舶登记经营人与船舶所有人之间都会签订有委托经营管理合同，双方法律关系的内容可以决定船舶经营人、船舶所有人两者之中何方为保险合同的当事人。船舶经营人与船舶所有人订立的委托经营管理合同的内容通常包括：在合同约定的期限内，船舶所有人负担所有的船舶营运费用，如船舶的物料，装备的供应，淡水、燃油的供应，船员工资等；在船舶经营期限内，船舶所有人享有船舶的收益权，即船舶由船舶经营人经营，期间所得的一切收益归船舶所有人享有；船舶经营人有报告义务，即应当随时将船货情况及航行区域报告船舶所有人，船舶经营人有权从船舶所有人处取得管理费等报酬，等等。因此，从以上委托经营管理合同实质内容分析，船舶经营人实际上是受托管理船舶所有人的船舶，船舶登记经营人与船舶所有人之间的关系应当认定为委托关系，即船舶

所有人为委托人，船舶经营人为受托人，船舶经营合同是以处理船舶经营事务为目的的双务合同。由于船舶经营人和船舶所有权人均已经被登记于船舶的国籍证书，该国籍证书登记的内容具有公示的效力，投保时保险人应该知道这种登记，应当知道船舶经营人与所有人是不同的。《中华人民共和国合同法》第402条规定：“受托人以自己的名义，在委托人的授权范围内与第三人订立的合同，第三人在订立合同时知道或者应当知道受托人与委托人之间的代理关系的，该合同直接约束委托人与第三人”，因此，在订立保险合同时，船舶经营人与船舶所有人之间应当是一种委托和受托的关系，无论船舶经营人是以自己的名义还是以船舶所有人的名义对船舶投保，该保险合同应当直接约束船舶所有人和保险人，只要发生了保险条款规定的保险事故，保险人都应当承担保险责任。所以，对于船舶经营人以自己的名义签订的海上保险合同，船舶所有人完全可以作为保险合同的当事人一方向保险人提出索赔，保险公司应当根据保险合同约定的保险责任范围承担保险责任，不能以船舶经营人没有被判定承担保险责任而免除保险责任。 结语 综上所述，对于本文开头的案例，保险公司如果要拒绝赔偿，必须举证证明本案的保险合同无效，要证明本案保险合同无效，其主要抗辩理应当是本案的船舶经营人对投保的船舶不具有保险利益，或者说船舶经营人不具有保险代理权。根据保险原理，船舶保险的目的在于损失发生后使利益遭受损害的人获得补偿，保险利益原则的确定，是为了防止无保险利益的人利用保险制度来追求保险赔偿金，使保险成为赌博游戏，而保险的基本原则之一是最大诚信原则，即投保人在订立保险合同的过程中负有如

实告知的义务。投保人未向保险人如实告知主要有两种情况：一是故意隐瞒事实真相；二是过失未履行如实告知义务，且该未告知的事实与保险事故的发生有直接或重要的联系，足以影响保险人是否承保的决定或影响保险费率的确定。保险人对保险利益或代理权的审查责任，是建立在投保人如实告知的基础之上的，投保人在向保险人陈述保险标的的情况时，既应当包括保险标的的本身情况，还应包括影响保险标的的利益情况、所有权主体情况，保险人只有在此基础上，才能对投保人或被保险人是否具有保险利益或者是否具有代理权作出正确的判断。但是，本案的船舶经营人在投保时已提供了船舶国籍证书，已尽到了最大的如实告知义务，这个如实告知义务的本身就可证明船舶经营人对投保船舶是否具有保险利益或者船舶经营人是否具有保险代理权。因此，不论从保险利益还是从保险代理权角度分析，该案船舶经营人投保的保险合同都应当是有效的，海事赔偿责任不论由船舶经营人承担还是由船舶所有人承担，保险人都应当承担保险责任。

参考文章、文献和文书: 1、《关于适用海商法第9条规定的几个问题》作者：廖云海。 2、《可保利益、适航性与船舶保险人的抗辩》作者：荚振坤。 3、《船舶沉没，保险人拒赔是否有理》中国贸易报。 4、《中华人民共和国海商法》、《中华人民共和国保险法》。 5、宁波海事法院（2004）甬海法事初字第69号民事判决书。 100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 [www.100test.com](http://www.100test.com)