



# 海上保险合同纠纷案件的若干司法观点

倪学伟

广州海事法院研究室主任

2023年12月8日



# 目次

- 一、近年来海上保险合同纠纷案件概况
- 二、保险利益：保险与赌博的分水岭
- 三、保险人的代位求偿权
- 四、海上保险代位求偿权的诉讼时效
- 五、海上货物运输保险合同之一切险
- 六、一切险“仓至仓”责任期间的认定
- 七、船舶全损险的列明风险与除外责任



## 一、近年来海上保险合同纠纷案件概况

海上运输从古至今都是风险四伏，即使在航海技术高度发达的现代，亦难以完全避免船货葬身海底的命运。

桑吉轮，巴拿马籍油船。2018年1月6日20时许，“桑吉”轮与香港籍散货船“长峰水晶”轮在长江口以东约160海里处发生碰撞，导致“桑吉”轮全船失火。

# “桑吉”轮事故现场





因此，转嫁与分散航海风险的海上保险制度开整个保险业的先河，对促进海上运输的发展与繁荣发挥了积极作用。

我国海上保险业发展迅速，相关案件也呈历年增长势头。



中国海事审判

案件数据

首页

案件数据

船舶扣押拍卖

审判辅助

资料库

资讯系统

案件数据

案件数据 > 案由分析

全国概况

案由分析

数据分析

涉外涉港澳台

司法统计分析



统计年份 2020 统计月份 1 至 12

搜索

重置

案由统计表

案由分析

显示第 1 至 10 项记录, 共 189 项

首页

上页

下页

末页

|    | 案由名称            | 案件数  | 同期值  | 同比(%)   | 办案最多 |
|----|-----------------|------|------|---------|------|
| 1  | 海上、通海水域货运代理合同纠纷 | 3397 | 3883 | -12.52% | 李剑   |
| 2  | 船员劳务合同纠纷        | 2537 | 2298 | 10.4%   | 丁启学  |
| 3  | 海上、通海水域货物运输合同纠纷 | 1959 | 3296 | -40.56% | 陈兴旺  |
| 4  | 海事债权确权纠纷        | 1022 | 322  | 217.39% | 刘玉蓉  |
| 5  | 海事海商纠纷          | 979  | 579  | 69.08%  | 王凌云  |
| 6  | 海上、通海水域人身损害责任纠纷 | 812  | 842  | -3.56%  | 王蕾   |
| 7  | 船舶物料和备品供应合同纠纷   | 640  | 604  | 5.96%   | 王蕾   |
| 8  | 船舶买卖合同纠纷        | 398  | 325  | 22.46%  | 孙玉传  |
| 9  | 海上、通海水域保险合同纠纷   | 370  | 337  | 9.79%   | 秦涛   |
| 10 | 航次租船合同纠纷        | 369  | 300  | 23%     | 张辉   |



统计年份 2021 统计月份 1 至 12

搜索

重置

案由统计表

案由分析

显示第 1 至 10 项记录, 共 199 项

首页

上页

下页

末页

页数:

|    | 案由名称            | 案件数  | 同期值  | 同比(%)   | 办案最多 |
|----|-----------------|------|------|---------|------|
| 1  | 海上、通海水域货运代理合同纠纷 | 3410 | 3397 | 0.38%   | 张俊波  |
| 2  | 船员劳务合同纠纷        | 2564 | 2537 | 1.06%   | 王凌云  |
| 3  | 海上、通海水域货物运输合同纠纷 | 2340 | 1959 | 19.45%  | 陈兴旺  |
| 4  | 海事债权确权纠纷        | 1154 | 1022 | 12.92%  | 郭俊莉  |
| 5  | 海上、通海水域人身损害责任纠纷 | 1043 | 812  | 28.45%  | 吴静   |
| 6  | 海事海商纠纷          | 781  | 979  | -20.22% | 吴静   |
| 7  | 船舶物料和备品供应合同纠纷   | 645  | 640  | 0.78%   | 吴刚   |
| 8  | 劳务合同纠纷          | 549  | 245  | 124.08% | 王宏伟  |
| 9  | 船舶买卖合同纠纷        | 539  | 398  | 35.43%  | 孙玉传  |
| 10 | 海上、通海水域保险合同纠纷   | 475  | 370  | 28.38%  | 李颖   |



案件数据

案件数据 案由分析

全国概况

案由分析

数据分析

涉外涉港澳台

司法统计分析

统计年份 2022 统计月份 1 至 12

搜索

重置

案由统计表

案由分析

显示第 1 至 10 项记录，共 195 项

首页

上页

下页

末页

页数:

|    | 案由名称            | 案件数  | 同期值  | 同比(%)   | 办案最多 |
|----|-----------------|------|------|---------|------|
| 1  | 海上、通海水域货运代理合同纠纷 | 3459 | 3410 | 1.44%   | 柯永宏  |
| 2  | 海上、通海水域货物运输合同纠纷 | 3390 | 2340 | 44.87%  | 陈萍萍  |
| 3  | 船员劳务合同纠纷        | 3075 | 2564 | 19.93%  | 王凌云  |
| 4  | 海上、通海水域人身损害责任纠纷 | 977  | 1043 | -6.33%  | 程鑫   |
| 5  | 海事海商纠纷          | 839  | 781  | 7.43%   | 单宇驰  |
| 6  | 船舶物料和备品供应合同纠纷   | 725  | 645  | 12.4%   | 宋文杰  |
| 7  | 船舶买卖合同纠纷        | 563  | 539  | 4.45%   | 王蕾   |
| 8  | 海事债权确权纠纷        | 555  | 1154 | -51.91% | 刘小娜  |
| 9  | 海上、通海水域保险合同纠纷   | 541  | 475  | 13.89%  | 王宁   |
| 10 | 海域使用权纠纷         | 503  | 329  | 52.89%  | 董士玲  |



案件数据 ▾

案件数据 > 案由分析

全国概况

案由分析

数据分析

涉外涉港澳台

司法统计分析



统计年份 2023 统计月份 1 至 11

搜索

重置

案由统计表

案由分析

显示第 1 至 10 项记录，共 208 项

首页

上页

下页

末页

|    | 案由名称            | 案件数  | 同期值  | 同比(%)  | 办案最多 |
|----|-----------------|------|------|--------|------|
| 1  | 海上、通海水域货运代理合同纠纷 | 3993 | 3270 | 22.11% | 王金凤  |
| 2  | 海上、通海水域货物运输合同纠纷 | 3113 | 3160 | -1.49% | 付晓珂  |
| 3  | 船员劳务合同纠纷        | 3067 | 2861 | 7.2%   | 王凌云  |
| 4  | 海上、通海水域人身损害责任纠纷 | 1038 | 920  | 12.83% | 马娟   |
| 5  | 海事海商纠纷          | 794  | 794  | 0%     | 钱建国  |
| 6  | 船舶物料和备品供应合同纠纷   | 619  | 674  | -8.16% | 李刚   |
| 7  | 海上、通海水域保险合同纠纷   | 614  | 512  | 19.92% | 王会然  |
| 8  | 船舶买卖合同纠纷        | 540  | 528  | 2.27%  | 王永伟  |
| 9  | 海域使用权纠纷         | 508  | 456  | 11.4%  | 程鑫   |
| 10 | 船舶租用合同纠纷        | 502  | 418  | 20.1%  | 徐春龙  |



## 二、 保险利益： 保险与赌博的分水岭

《保险法》第12条规定：“财产保险的被保险人在保险事故发生时，对保险标的应当具有保险利益。”“财产保险是以财产及其有关利益为保险标的的保险。”

**“保险利益是指投保人或者被保险人对保险标的具有的法律上承认的利益。”**

海上保险合同是射幸合同。保险与赌博都具有射幸性，二者的数理基础都是概率论中的大数法则。交纳保险费与获得保险赔偿之间不具有一一对应的关系，更不是等价有偿的结果，保险行为实际上是一种机会性行为。



# 保险利益的案例

保险利益的争议，是海上保险合同纠纷案件中双方当事人的焦点问题之一。

我国近年来的海事审判，对保险利益的界定趋于相对宽松，如认为被保险人对保险标的的期待利益构成保险利益，被保险人只要对保险标的具有某种经济方面的联系，亦认为具有保险利益。



# 保险利益的案例

对于应依法申领进口许可证后方可进口的货物，当事人没有领取进口许可证是否影响其保险利益，进而影响保险合同的效力，曾是一个长期争论的问题。

人保广州分公司与智得公司海上货物运输保险合同纠纷案具有典型意义。



# 保险利益的案例

智得公司以单价每吨278美元向潮安公司出售从俄罗斯进口的钢材，潮安公司为该批货物向广州人保投保了平安险。

“桑瑞琴3”轮在开往汕头港途中货舱进水，于1997年1月8日沉没。

智得公司、潮安公司向广州人保索赔未果，向广州海事法院起诉。诉讼中，潮安公司、智得公司没有提供涉案钢材的进口许可证。



# 保险利益的案例

广州海事法院一审认为，潮安公司作为货物买方承担货物运输中的风险，对投保的货物具有保险利益，潮安公司与广州人保签订的保险合同合法有效。

沉船导致货物全损，属平安险的责任范围，广州人保应当承担赔偿责任。一审判决：广州人保向智得公司赔偿2 498 855.82美元及其利息。



# 保险利益的案例

广东高院二审认为：保险标的是进口钢材，是国家限制进口的货物，应由核定经营的公司进口或申领进口许可证后方可进口。潮安公司没有领取进口许可证，所进口的钢材是不合法的，其并无保险利益，保险合同应认定无效。潮安公司没有支付货款，没有实际损失，其无权索赔。

二审判决：撤销一审判决；驳回智得公司、潮安公司的诉讼请求



# 保险利益的案例

最高法院再审认为：潮安公司无进口许可证进口钢材，违反了对对外贸易法的规定，但并不必然导致其签订的货物运输保险合同无效；原审判决混淆了保险法律关系和外贸管理法律关系，认定涉案保险合同无效，属于适用法律错误；**潮安公司无进口许可证并不影响保险合同的效力。**



# 海上保险之保险利益种类

以下情况属于具有保险利益：

- 1.船舶所有人对船舶具有保险利益，租船人对租来的船舶具有保险利益；
- 2.货主对货物具有保险利益；
- 3.代理人对其垫付的费用具有保险利益；
- 4.外贸代理人对代理进出口的货物具有保险利益；
- 5.承运人对到付运费具有保险利益。



### 三、保险人的代位求偿权

因第三人对保险标的损害而造成保险事故时，保险人自向被保险人赔偿保险金之日起，在保险赔付范围内代位被保险人行使对第三人的赔偿请求权。

**保险人代位求偿，以已经向被保险人支付了保险赔款为前提，**至于是否有被保险人出具的权利转让书，并不是代位求偿的必备条件。



## 保险代位求偿诉讼案件是否需要审查保险合同关系

保险人所要代位的是被保险人与第三人的合同关系或侵权关系中的损害赔偿请求权，被代位的合同关系或侵权关系与保险人、被保险人之间的保险合同关系是两个独立的法律关系。

第三人与保险合同无关，如果在代位求偿诉讼中实质性地审查保险合同，无异于突破了合同相对性原则，使保险合同外的第三人享有了保险合同内的权利。



## 保险代位求偿诉讼案件是否需要审查保险合同关系

最高法院2007年《关于审理海上保险纠纷案件若干问题的规定》第14条规定：

“受理保险人行使代位请求赔偿权利纠纷案件的人民法院应当仅就造成保险事故的第三人与被保险人之间的法律关系进行审理。”



# 被保险人与代位求偿

《海商法》第253条规定：“被保险人未经保险人同意放弃向第三人要求赔偿的权利，或者由于过失致使保险人不能行使追偿权利的，保险人可以相应扣减保险赔偿。”两种认识：

1. 被保险人有法定义务起诉第三人；
2. 被保险人无法定义务起诉第三人，其保护保险人代位求偿权的义务仅是一种消极的不作为义务。



# 被保险人与代位求偿

2013年《关于适用〈保险法〉若干问题的解释（二）》出台而得以部分解决。该解释第19条：“保险事故发生后，被保险人或者受益人起诉保险人，保险人以被保险人或者受益人未要求第三者承担责任为由抗辩不承担保险责任的，人民法院不予支持。”

该规定让被保险人解除了必须起诉第三者的限制，使保险理赔回归保险功能的本源。但如何保住诉讼时效，仍是一个问题。



## 四、海上保险代位求偿的诉讼时效

2013年《关于适用<保险法>若干问题的解释（二）》第16条：

“保险人代位求偿权的诉讼时效期间应自其取得代位求偿权之日起算。”

该规定是否适用于海上保险，则值得考量。



# 《海商法》下的诉讼时效中断

海上保险合同下保险人代位求偿所涉及的债权，为被保险人与责任人之间受《海商法》调整的各种债权，《海商法》下诉讼时效的中断为法律明确规定的**提起诉讼、提交仲裁、申请扣押船舶和被请求人同意履行义务等4种情况**，当事人一方提出要求、债权转让通知到达第三人等，均不产生时效中断的效果。



## 海上保险之代位求偿权的时效

最高法院法释[2014]15号《关于海上保险合同的保险人行使代位请求赔偿权利的诉讼时效期间起算日的批复》规定，海上保险合同的保险人行使代位求偿权的诉讼时效起算日，按照《海商法》**第13章规定的相关请求权之诉讼时效起算时间确定。**

即保险人承继被保险人向第三者赔偿请求权的诉讼时效，而不是从保险人取得代位求偿权之日起算时效。**保险人对这一规定应予以高度注意，以免因疏忽而丧失时效权利。**



# 海上保险之代位求偿权的时效最新判例

原告：鼎和财产保险股份有限公司广东分公司

被告：上海神通海运有限公司

案由：保险代位求偿之船舶触碰损害责任纠纷案（**我院首宗涉海上风电案**）

**2017年8月23日**0838时许，受台风“天鸽”影响，被告所有和经营的“新神通188”轮在珠江口18GS锚地西侧发生走锚，于1147时许触碰桂山风电场#05风机岛，造成该风机岛倾斜变形。本院于**2021年8月31日立案**

原告委托的公估机构认为，事故理算金额为73,207,304.50元，保险双方同意按照73,207,300元取整赔付。保险公司于**2018年10月29日、2020年7月30日**分两笔共支付保险赔款19,668,026.41元。**代位求偿是否超过诉讼时效？**



# 海上保险之代位求偿权的时效最新判例

法院审判意见：

本案为原告支付保险赔偿款后提起的保险代位求偿诉讼，根据《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国保险法〉若干问题的解释（二）》第十六条第二款关于“根据保险法第六十条第一款的规定，保险人代位求偿权的诉讼时效期间应自其取得代位求偿权之日起算”的规定，本案诉讼时效应从其支付保险赔偿款之日起算。根据《中华人民共和国民法总则》第一百八十八条第一款关于“向人民法院请求保护民事权利的诉讼时效期间为三年。法律另有规定的，依照其规定”的规定，原告请求本案损失的诉讼时效应为三年。



## 海上保险之代位求偿权的时效最新判例

从原告于2018年10月29日和2020年7月30日分别支付保险赔偿款取得相应损失的代位求偿权开始起算诉讼时效，至原告于2021年8月6日向本院提起诉讼止，原告提起本案诉讼没有超过法定的诉讼时效期间。被告抗辩原告的起诉超过诉讼时效，缺乏依据，本院不予支持。

我院一审判决：被告向原告赔偿损失2,572,690元及利息。双方服判息诉，未上诉，判决生效。

本案代位求偿的时效，未适用最高法院民四庭的批复意见。理由：船舶触碰不是《海商法》第13章“时效”规定的内容。



## 五、海上货物运输保险合同之一切险

一切险的责任范围，除包括平安险和水渍险的各项责任外，还负责被保险货物在运输途中由于外来原因所致的全部或部分损失。

需要注意的是，平安险和水渍险条款的风险属于列明风险，而一切险条款中的“外来原因”，并未进一步列明其范围，故“外来原因”属于非列明风险。



## 五、海上货物运输保险合同之一切险

被保险人只要能证明货物是在保险人责任期间，因外来原因遭受损失，而不必证明具体是由哪一种风险造成的，保险人即应承担赔偿责任，除非保险人能证明损失是由除外风险引起。

**应特别注意中国人民银行关于一切险的批复的问题**



## 五、海上货物运输保险合同之一切险

中国人民银行《关于〈海洋货物运输保险“一切险”条款解释的请示〉的复函》（银函[1997]210号）

复函将“外来原因”限定为“仅指盗窃、提货不着、淡水雨淋、短量、混杂、沾污、渗漏、碰损、破碎、串味、受潮受热、钩损、包装破碎和锈损”。

因该解释只是中国人民银行作为保险业的主管机关做出的解释，其作为部门意见不能当然地对平等民事主体的民事合同产生约束力，不能强制性地自动成为保险单中的一项条款，即不能改变“一切险”非列明风险的性质和特征。

# 一切险之“哈卡”轮案例



1995年11月28日，海南丰海粮油工业有限公司（下称丰海公司）在海南人保投保了“哈卡”轮所运载的4999.85吨桶装棕榈油，投保险别为一切险。海南人保的承保范围除包括平安险和水渍险的各项责任外，还“负责被保险货物在运输途中由于外来原因所致的全部或部分损失”。该条款规定了5项除外责任。



# 一切险之“哈卡”轮案例

1995年11月23日至29日，“哈卡”轮起航后，由于该轮的船东与期租船人之间发生船舶租金纠纷，“哈卡”轮中止了提单约定的航程并对外封锁了该轮的动态情况，直至1996年4月“哈卡”轮走私至中国汕尾被我海警查获。

“哈卡”轮所载棕榈油已被盗卖或被我国检察机关作为走私货物没收上缴国库。丰海公司向海南人保提出索赔申请，海南人保明确表示拒赔，丰海公司因此向海口海事法院提起诉讼。

# 一切险之“哈卡”轮案例



海口海事法院一审认为，本案投保货物的损失是由于船东盗卖和走私行为造成的，应属于丰海公司所不能预测和控制的外来原因，符合丰海公司投保的一切险的承保条件。一审判决海南人保应赔偿丰海公司保险价值损失3 593 858.75美元。

海南省高级人民法院二审认为，根据保险单所附的保险条款和保险行业惯例，一切险的责任范围属于列明风险，包括平安险、水渍险和普通附加险。丰海公司投保货物的损失不属于一切险的责任范围。二审判决撤销一审判决，**驳回丰海公司的诉讼请求。**



# 一切险之“哈卡”轮案例

丰海公司向最高人民法院申请再审。最高人民法院再审认为，本案保险标的的损失不属于保险条款中规定的除外责任之列，应为收货人即被保险人丰海公司无法控制的外来原因所致，本案保险事故属一切险的责任范围。

最高人民法院于2004年7月13日判决撤销海南省高级人民法院二审判决，维持海口海事法院一审判决。



# “哈卡”轮案例的启示

最高人民法院对“哈卡”（Hagaag）轮海运货物保险合同纠纷案的再审结论，明确了“海洋运输货物保险条款”规定的一切险，除包括平安险和水渍险的各项责任外，还包括被保险货物在运输途中由于外来原因所致的全部或部分损失。

在不存在被保险人故意或者过失的情况下，除非被保险货物的损失属于保险合同规定的保险人的除外责任，保险人应当承担运输途中外来原因所致的一切损失。



## 六、一切险“仓至仓”责任期间的认定

华泰保险广东分公司即被告签发生效日期为2007年3月13日的货物运输保险单记载：被保险人为原告，被保险货物为451.10吨秘鲁蒸汽鱼粉，总保险金额4 359 099.41元，于2007年3月13日自秘鲁派塔港起运，目的地中国上海，承保条件为1981年1月1日中国人民保险公司海洋运输货物保险条款所规定的一切险。

鱼粉于2007年5月2日在上海龙吴码头从集装箱内拆出完毕，堆放在码头。2007年5月14日原告在上海龙吴码头分派鱼粉时，发现货损。

被告华泰保险公司辩称，龙吴港码头堆场是被保险人用作分配、分派或非正常运输的储存处所，保险责任在货物卸离驳船存入该堆场时终止。货物拆箱交付时外观完好，即证明在保险责任期间并未发生货损。



## 保险单“仓至仓”责任期间的规定

海上货物运输保险人的责任期间为“仓至仓”期间

即自被保险货物运离保险单所载明的起运地仓库或储存处所开始运输时生效，包括正常运输过程中的海上、陆上、内河和驳船运输在内，直至该项货物到达保险单所载明目的地收货人的最后仓库或储存处所或被保险人用作分配、分派或非正常运输的其他储存处所为止。

如未抵达上述仓库或储存处所，则以被保险货物在最后卸载港全部卸离海轮后满60天为止。如在上述60天内被保险货物需转运到非保险单所载明的目的地，则以该项货物开始转运时终止。

# 一切险之“仓至仓”责任期间



涉案鱼粉的保险责任期间只能适用“该项货物到达保险单所载明目的地收货人的最后仓库或储存处所或被保险人用作分配、分派或非正常运输的其他储存处所为止”的规定。

收货人提货后将货物堆放在码头堆场而未运进仓库，此时可以对货物做出两种不同的处理：可以将货物运进保险单所载明目的地收货人的最后仓库或储存处所，也可以由被保险人在码头堆场将货物分配、分派。



# 一切险之“仓至仓”责任期间

倘若货物运进收货人的最后仓库，则进库一刻起保险责任终止；倘若货物不运进仓库而直接将货物分配、分派，则从货物实际分配、分派一刻起，保险责任终止。

这是符合保险条款本意的，也是与保险责任期间从货物进入最后仓库一刻终止的规定吻合一致的。否则，进入码头堆场的货物就会面临两种完全不同的命运：从堆场进入仓库的货物以入库一刻终止保险责任，而分配、分派的货物则一进入堆场就终止了保险责任。



## 一切险之“仓至仓”责任期间

在海上货物运输保险中，一切险的保险人“仓至仓”责任期间，应终止于货物到达保险单所载明目的地被保险人在某一处所实际分配、分派货物之时，而并非终止于货物到达该处所之际。

## 七、船舶全损险的列明风险与除外责任



船舶全损险的被保险人要求保险人赔偿船舶沉没损失的，应证明船舶沉没的原因属于保险人承保的风险，否则保险人可以拒赔。

香港怡信公司诉平安保险北京公司“诺列天”轮案，对船舶全损险责任范围的认定具有借鉴意义。



2005年8月，怡信公司自美国陈氏公司购买无动力船舶

“诺列天”轮。其前身为海军坦克登陆舰，后改装成岸上鱼类加工船

为将该轮自美国阿拉斯加荷兰港拖航至中国张家港，2005年9月1日，平安公司方面致函怡信公司，表明：同意在提供拖带合同及适航证明等相关资料后承保。



2005年10月3日，被保险船舶“诺列天”轮在北纬54° 25.5′，东经168° 46.5′ 沉没。

平安北京公司知晓被保险船舶并非一般意义上的船舶。

怡信公司与中国华星创业有限公司就涉案船舶签订了买卖合同，约定船只售后将被拆卸，交船地点为中国张家港。



船舶保险条款（1986）全损险。该保险条款约定平安北京公司承保的责任范围为列明式风险，因此，怡信公司要求平安北京公司承担保险责任时，除应证明被保险船舶已经发生保险事故外，还应证明被保险船舶的全损是由于责任范围内的何种风险造成的。



涉案保险航程实际是怡信公司履行该合同的交付、为拆船出售目的所做的航行，而怡信公司未能证明已依照保险条款“事先征得保险人的同意并接受修改后的承保条件和所需加付的保费”，因此依据保险条款第4条第（三）项，保险人对本案为拆船出售目的的航行造成的损失和责任不负赔偿责任。



谢谢！