

# 海盗及海上保险中的可保风险

在海上货物运输中, 海盗风险由来已久, 近年来, 船东向海盗支付的赎金费用也在连年增加。本文从海上保险的角度分析了依照英国法海盗是否属于可保风险, 海盗劫持能否构成实际全损或推定全损以及赎金费用该如何赔偿等问题。

■ 许顺光

作者简介: 许顺光, 英国特许仲裁员工会成员, 获颁哈佛法学院高级调解证书; 担任中国海事仲裁委员会(CMAC) 仲裁员超过20年, 温哥华海事仲裁员协会前任董事; 曾在新加坡高等法院、不列颠哥伦比亚省(加拿大) 最高法院和加拿大联邦法院的诉讼案件以及英国枢密院的上诉案件中担任代表律师, 案件涉及公司、航运及商务等各方面; 曾出版专著《Law of Partnership in Singapore and Malaysia》。

## 海盗

海盗属海上风险, 是可投保的险种之一。海盗可以用抢夺来的船舶去进行海上贸易。另一种即是他们通过占有控制船舶和船员来索取赎金。

构成海盗行为有三个要素: 暴力或以暴力威胁; 以个人利益为动机; 在领

海或公海上发生。

马六甲海峡是重要的国际航运通道, 每天约有800条船舶经过此地。海盗行为曾在马六甲海峡频繁发生。海盗一夜之间席卷整条船并携带着船长室保险箱里的现金和电子物件潜逃的案例屡见不鲜。

不过, 与索马里海盗相比, 马六甲海峡的海盗表现就显得小儿科了。索马里海盗臭名昭著, 他们在距索马里海岸线几百海里的地方俘获船舶并勒索赎金。他们通过中间人与船东和其他利益方协商以索要等值于一定比例的船舶价值的赎金来交换船舶、货物以及船员, 每一笔赎金通常高达几百万美元。这种索马里式的海盗行为已经延伸到非洲的其他地区, 2012年8月就曾在尼日利亚首都拉各斯的海岸出现过。

海盗被形容为“人类的敌人, 不应存在于世间”, 被海盗捕获的船舶及货

物通常会产生法律索赔和海事保险实践上的问题。

## 可保利益

海盗作为一种海上风险已经拥有和1906年海上保险法同样悠久的历史。

最古老的保险单中即包含这样的字眼: 海上航程和风险、战争、火灾、敌人、海盗、掠夺者、小偷。

自从1983年协会货物保险条款出台以来, 海盗即被提及。其6.2条规定如下: 由于捕获、拘留、扣留等(海盗除外)所造成的损失或费用。

## 全损

全损分为两种方式: 实际全损和推定全损。前者是由于实际被剥夺占有, 后者着重于经济因素。

当存在全损的时候, 被保险人有权就全部的投保金额进行索赔。这即是被保险人寻求救济的方式。

## 实际全损

当保险标的实际完全损毁或损毁到已不再是原标的时候, 被保险人可以以全损索赔。比较明显的例子是船舶沉没和油轮爆炸。

当标的物已经不可修复时, 也可以以全损索赔。在这种情况下, 关键字是“不可挽回地被剥夺”。要以全损索赔成功需要被保险人证明他已经不可追回地被剥夺了该船舶或物体的所有权。

1906年海上保险法第57条第一款规定: 当该被保险标的物已经损毁, 或损毁至不再具有原物的性质, 或被保险人已经不可追回地丧失该物时, 视为全损。

一艘船舶的沉没, 在物理上明显应视为全损。而船舶被海盗劫持也可视为全损。100多年前的一个英国案例如是说: 在战时被敌军捕获或被海盗劫持, 船舶虽然仍在物理上存在, 但是已经不可能被原利益方占有使用了。

第57条1款的“不可追回地被剥夺”的检验标准是客观的, 这将根据明显的事实或被保险人已知晓的事实来做出合理判断。如果标的物可以被追回, 只是代价过于高昂, 此时并不能成立“不可追回地被剥夺”。要证明“不可追回地被剥夺”, 被保险人必须证明追回和复原是绝无可能的。

Fraser Shipping Ltd v Colton [1997] 1 Lloyd's Rep 586 (本案的争议焦点为实际全损的确定原则)

在Fraser Shipping Ltd v Colton一案中, 该船舶仅投保了实际全损。她在被拖带的时候搁浅在一个中国小岛上。在进行利弊权衡之后认为, 成功救助的费用将会大于该船的被保险价值。Potter LJ (Potter大法官) 明确了实际全损的法律原则: 至于实际全损的定义, 原告是否已经不可追回地被剥夺了该船的占有首先取决于该船的实际状况, 即该船是否

已经不被原告或其保险人占有处置。接下来要看的就是该船是否能被救助。在此, 无异议的证据表明: 受可行性和价格的影响, 船舶是可以获救的。

很多时候, 法官们在判决疑难的法律实践问题时都会参考Arnould的海上保险与海损一书。该书的编辑们阐述了以下原则: 决定实际全损的最大原则是由投保风险决定的船舶获救和复原的不可能性。如果由于这些风险, 被保险人永久地被剥夺了对该物的占有和控制权, 而且复原和获救的可能性和希望也完全落空, 这即是实际全损。这与被保险人采取何种看法无关。

Masefiled AG v Amlin Corporate Member Ltd [2011] EWCA Civ 24: (本案的争议焦点为海盗劫持是否一定构成实际全损)

在Masefiled AG v Amlin Corporate Member Ltd一案中, 船舶及其所载的柴油均被索马里海盗劫持。被保险人得知了这一事件并在积极与劫持者们协商赎金的全额以营救船舶。货物所有人向保险人提交了弃货委付通知书但被保险人拒绝了。在此案中, 主要的问题是无论获救的希望多大, 此次劫持是否能构成实际全损。

货主的上诉被上诉法院一致驳回了。Rix LJ (Rix大法官) 陈述如下: 没有法律表明在船舶被海盗劫持时即立刻产生实际全损的效果, 无论获救的可能性和代价如何。如果有迹象表明支付相较船舶价值小的赎金可以使船舶获救, 船舶的实际全损即不会产生。而且, 在这种情况下, 货主也不可以就货物的全损进行索赔。

## 推定全损

在救助所花费的费用将超过船舶的保险价值时, 保险人将会很乐意支付较少的船舶的保险价值。推定全损即是在这种纯经济考量中诞生的概念。

这艘搁浅在中国南海小岛上的船舶即是一个好的例子。船舶需要被救助, 船上的货物需要被转移到另一艘船上,

船舶还需要在附近城市的船厂进行大规模的修理。比起这些费用, 保险人直接赔付船舶的被保险价值或许数额更低。

1906年海上保险法第60条第2款给出了推定全损的法律框架。当船舶或货物因承保风险而使被保险人丧失占有时: a) 若船舶或货物的返还已经不可能; b) 返还或复原的费用将超过被返还的船舶/货物本身。

被保险人有权利选择将其损失视为部分损失或者发出委付声明并索赔全损。在第62条中发出委付声明是索赔全损的先决条件。保险人根据委付声明有权利拥有该标的物的残余价值, 如果他们愿意的话, 并有权自费实现或增加该价值。

在确定推定全损的时候, 除了委付通知之外, 还需要以失去占有和恢复的不确定性为标准。

In Dean v Hornby (1854) 3 E & B 180 (本案的争议焦点为海盗劫持后船舶是否可以构成推定全损)

在Dean v Hornby一案中, 该船在1851年12月于麦哲伦海峡被海盗劫持。两个月之后被英国军舰夺回。作为战利品, 押解船长将船驶向了智利。当被保险人得知这一消息时, 他递交了委付通知。该押解船长在驶向英国的航程中因不良天气绕航去了法亚尔岛。一个检验师给出了错误的意见, 认为船不适合继续前往利物浦的航程, 于是该船在法亚尔岛被作为战利品拍卖。新的船东进行了必要的修理后将船驶向了利物浦。

被保险人及其保险人在海事法院进行诉讼企图恢复对船舶的占有使用权。船继而又被转卖。进行转卖前法院需要对以下两个法律问题予以解答:

1. 被保险人是以实际全损或推定全损为由获赔?
2. 抑或被保险人是以发出委付通知之后的部分损失获赔?

被保险人认为应以全损索赔, 因为直至海事法院启动管辖程序前, 他并未恢复占有该船舶。保险人的律师则认为委付通知的发出是基于事实或法律上的错误, 因为在发出通知时该船已被英国

