

或许是大家都了解的舱面货特殊风险

阎冰 刘昌禹

最近看到几例舱面货货损的案例，了解到保险人承保条件与普通货物无异，觉得有必要给到客户一些参考意见，或许都是老生常谈。

舱面货或者甲板货，顾名思义是指积载于甲板货舱盖上面的货物。与积载于舱内的货物不同，舱面货受航行途中的风浪影响更大，货损形态主要是锈蚀、破损，甚至存在浪击落海的风险。（参下图，客车整车装甲板受损情况）



（客车整车装甲板受损）

一、评价舱面货风险需要综合考虑货物性质和运输过程

首先要看货物是否属于符合航运惯例的舱面货。对于何种货物是属于符合航运惯例的舱面货，目前并没有特别明确的规定。除了集装箱、原木、风电叶片这几类特别显而易见的货物没有争议外，其他货物大多都有争议。

争议的存在主要来源于货物自身性质，如是否为易腐蚀、易破碎货物。如货物本身易腐蚀，强调包装，例如加盖苫布是否足够？答案通常也是不确定的，需要针对不同的海况及其他的运输条件讨论。

还有很重要的一点是对于运输过程的考量，包括货物积载、货物积载完成后的绑扎加固以及航行过程中航线的选择。

舱面货的积载虽说货物都是装载舱面，但装在船舶前部和后部还是会有所不同。装在船舶前部的货物一定是受甲板上浪影响最大的，如货物对水湿锈蚀有所要求，建议尽量装在船舶后部。

舱面货的绑扎一般是由航次承租人委托绑扎公司进行操作并承担费用，绑扎作业结束后由大副进行检查确认，此时船方对舱面货的绑扎应负的责任范围可能还要分情况讨论。如果绑扎公司自行出具绑扎方案，那么大副一般仅是根据绑扎手册的要求进行确认，除有由明显违反绑扎手册的情况，否则船方对绑扎方案的制定和实施带来的后果所负义务有限；但有时承租人委托的绑扎公司实际上仅负责提供劳务，具体的绑扎是由船方指挥并最终由船方出具完工验收证明，那这种情况下一旦因绑扎失效导致损失，船方的责任占比相较于前一种情况就会加重。当然，如稳妥起见，当货物确需装载在甲板上，特别是高价值货物，建议货主或承租人在确认绑扎方案后委托专业检验人复审或交由船级社进行审核。

另外，不同航线，不同季节，航程中海况、气象条件差异很大，保险人对于航线应进行一定了解，例如冬季的北太平洋，夏秋时节的东南沿海。

二、承运人免责所致追偿难度增加也影响到承保风险

理解追偿因素对承保风险的影响并不困难。承运人无需承担的舱面货特殊风险，也是承保此类货物的保单增加的承保风险。但承运人的免责并非绝对，我们不妨就此讨论《海商法》第五十三条承运人免责事项的构成要件，包括：

1. 涉案货物被合法的装载于舱面

承运人仅可依据法律法规、航运惯例或合同约定将货物装载于舱面。其中，法律法规主要是从航行安全的角度考虑，而航运惯例，如前文所讲，没有争议的货物不多。通常产生争议的是“当事人是否就舱面货达成协议”的问题。



（风力发电机叶片装舱面）

在航运实务中，关于货物是否装载舱面的协议主要有两种方式：一是在航次租船合同中约定将货物装于甲板；二是在大副收据或提单上清晰明确加盖“On Deck”、“On Deck at Shipper”

s Risk”或“舱面货装载”等字样来表示货物装于舱面。而且，若提单未载明舱面货运输，则承运人不得以合法舱面货为由对抗善意第三方。

但如提单与承托双方之间的运输合同冲突，仍需以运输合同为准。例如在(2018)沪民终 404 号案中，运输合同约定如装载于舱面须经托运人同意，虽然提单记载“On Deck”的字样且托运人接受提单，但法院认为仅凭接受提单的行为，不能推定同意货装舱面。

2. 遭受舱面货的特殊风险且与事故、损失存在因果关系

针对何为特殊风险的问题，属于责任成立的因果关系，主要解决责任的“定性”问题。法院通常采用“代换法”处理此问题，即在假设其他条件不变的情况下，如果采取舱内装货的方式，情况是否会不同。例如在(2015)武海法商字第 00251 号案中，因舱内、舱面货物均受损失，法院结合其他因素认为，损失与货装舱面无关，不属于特殊风险。

针对特殊风险与事故、损失之间的因果的问题，属于责任范围的因果关系，主要解决责任的“定量”问题。因承运人仅可对舱面载货的特殊风险所造成的损失享有免责，法院可能做更为细化的分析，即判断特殊风险是否为构成事故、损失的唯一原因，或仅为事故、损失原因之一。

针对此问题，货物利益方通常主张货物损失与承运人管货义务存在因果关系，如承运人绑扎不当、积载不当等。例如(2010)沪高民四(海)终字第 203 号案中，即便鉴于货物绑扎工作由托运人负责，但法院认为此约定不能免除船方据《系固手册》要求和良好船艺对货物绑扎工作进行监督、指导的义务，并据此认定承运人责任。但，此抗辩受具体情况影响较大，例如在(2019)鄂民终 955 号案中，法院认为承运人对货物绑固并无合同义务和法定义务，故予以免责。

在满足上述构成要件的情况下，依照《海商法》第五十三条第二款，承运人对于因此造成的货物灭失或者损坏，不负赔偿责任。但是，如涉案货物并非合法的装载于舱面，则依照《海商法》第五十三条第三款，承运人不仅不得享有舱面货免责权，甚至有可能丧失单位赔偿责任限制、海事赔偿责任限制的保护。

三、保单排除承保舱面货风险的机制

为排除或区别对待舱面货特殊风险，“海上保险法”及保单设计上有相应的安排。

首先是区别于《保险法》第十六条的“有限告知义务”，《海商法》第二百二十二条的“无限告知义务”与英国1906年海上保险法（MIA）中第十八条第一款一致，“被保险人应当将其知道的或者在通常业务中应当知道的有关影响保险人据以确定保险费率或者确定是否同意承保的重要情况，如实告知保险人”，无需保险人询问，除非是“保险人知道或者在通常业务中应当知道的情况”。也就是说，除非该货物装甲板是航运惯例，否则投保时故意不披露货装甲板情况，保险人可以拒赔。不是故意的情况，即承运人私装甲板，则需要赔偿，但可以追偿。

伦敦保险人协会条款（ICC条款）适用英国法，在这一问题上的实践应当是明确的。例如，在 *Morrow Crain v. Affiliated F&M Insurance 1980 AMC 601* 案中，保险人提供证据证明，虽然被保险人的货运代理人明确指示将所有货物装载于舱内，但该货运代理人实际上接受海运承运人签发的舱面货提单。法院认为，被保险人未能妥善履行告知义务且保单已排除舱面货风险，最终支持保险人。

国内海洋运输货物保险条款较 ICC 条款而言，有涉及一款“舱面货物特别附加险”，根据中国人民银行出具的复函（1997 年 5 月 1 日《关于〈海洋运输货物保险“一切险”条款解释的请示〉的复函》），特别附加险不属于一切险承保范围。但该附加险在实践中常常不好用。

一方面是由于最高法指导性案例之五十二，一切险的适用范围是除了免责条款约定以外的所有风险或损失，而舱面货不包含在免责条款内，所以其属于一切险的范畴。虽然《中保财产保险有限公司关于海洋运输货物保险条款解释》的复函，明确一切险的责任范围包括平安险、水渍险以及 11 种附加险。但法院认为，上述中国人民银行出具的复函不是法律法规，亦不属于行政规章。此外，中国人民银行也不是保险合同条款合法的解释主体，其无权作出对当事人有约束力的解释。故，舱面货属于一切险的承保范围。

另一方面是该附加险承保的风险仅包括“抛弃”和“风浪冲击落水”的风险，并不能覆盖锈蚀、破损等常见风险。参（2020）沪民终 377 号案，涉案保险条款为 ICC（B）条款、混搭国内舱面货物条款。涉案货物在运输途中，因集装箱受浪击，箱内货物冲破集装箱，但并未落海。保险人依照舱面货物条款进行赔付后，向共保人请求摊回，但遭拒绝。法院认为，保险人该条款在“抛弃”“浪击落水”之间使用“或”，而“浪击”“落水”之间没有任何隔断，那么“浪击”本身不能作为一项单独的承保风险。在承保条件不包含“浪击”本身，且集装箱内货物绑扎不固属于 ICC（B）的免责范围的情况下，共保人无需承担保险赔偿责任。

国内以被保险人违反“无限告知义务”拒赔的案例很少见，希望我们不久能拿到一个生效判决，再拿出来讨论，供客户们参考。

感谢仁祥保险公估（北京）有限公司高洋先生提供技术支持！联系电话：18640881928



阎冰 合伙人

业务领域：海事海商、保险与再保险、国际贸易、诉讼与仲裁

邮箱：yanbing@anjielaw.com



刘昌禹 律师

业务领域：跨境投融资、保险行业

邮箱：liuchangyui@anjielaw.com