

协会货物条款中续运费用条款适用规则浅析

阎冰 刘昌禹

无论是国内常用的海洋运输货物保险条款（2009版）还是协会货物条款（“ICC”），通常认为，其保险标的除货物本身外，还包括航程的完成。

我们近期处理的一起海上货物运输保险纠纷中涉及到转运费是否属于承保范围的问题，对于讨论 ICC（A）第二条（“共损条款”）与 ICC（A）第十二条（“续运费用条款”）的冲突与衔接、续运费用条款与 ICC（A）第九条（“运输终止条款”）关系以及共损理赔条件等问题具有一定讨论意义。

一、案情简介

2020年10月18日，涉案货物装载于“FUKU HARU”轮，自越南鸿基港运至南京港，该轮船舶所有人盛祥公司为涉案货物的承运人。收货人投保有货运险，保险条款适用 ICC（A）条款。

2020年10月22日，盛祥公司签发《共损通知书》，称该轮主甲板破裂，需挂靠洋浦港做临时修理。同时，为修理作业，涉案货物于10月26日被卸离该轮。后续，虽被保险人与船方反复沟通涉案货物的续运及后续处理，但盛祥公司未予以反馈，并于2020年11月22日左右指令“FUKU HARU”轮驶离洋浦港履行其他航次运输作业。

基于此，2020年12月1日，被保险人自行安排货物续运并依据保单向保险人索赔续运费用约人民币180万元。因理赔事宜未能达成一致，纠纷成诉。

二、续运费用条款适用规则探析

1. 续运费用条款的适用条件

宜分为两部分理解续运费用条款：其第一款明确适用的积极条件，即：（1）保险标的在承保目的地以外的港口或地点运输终止；（2）该续运费用系因承保风险所致；（3）被保险人为将货物运抵承保目的地支付合理、适当的额外费用。

而其第二款是明确第 12 条的除外范围，主要包括：（1）共损和救助费用不属于续运费用；（2）受第四至七条除外责任的限制；（3）不包括由被保险人或其雇员的过错、疏忽、破产或经济困境而引起的费用。

2. 航程终止的认定标准

航程终止与英国法下的合同落空（Frustration of Contract）或我国民法典中的履行不能并非同一概念。从性质角度，航程终止更倾向于是事实问题。实务中，通常存在与正常的运输迟延相区分的问题。例如，在本案中，保险人主张承运人仍有继续承运的意思表示，但被保险人出于履行后续贸易合同的目的，自行安排转运，不应构成航程终止。

结合在案证据，在承运人虽书面提及安排续运却未采取实际行动的情况下，涉案货物滞留中途港一个月后方才安排续运。二审法院据此认定，此事实足以证明航次终止。此观点与 *Barker v. Blake (1809) East 283* 案中，Ellenborough 勋爵所支持的意见一致，即 “The prolonged detention of ship and cargo may properly be considered a loss of the voyage”。

3. 共损条款与续运费用条款的冲突与衔接

实践中，承运人无故放弃履行运输合同的情况相对少见，更多的是因遭遇风险导致载货船舶无法继续运输，而承运人亦消极处理转运事宜。因此，共损与续运费用存在交叉、冲突与衔接的问题，本案即此典例。

(1) 共损条款与续运费用条款之间的冲突

原则上讲，在承运人于避难港放弃继续运输，而货方自行安排续运的情况下，续运前的费用依照共损的规则处理；而续运后的费用按照续运费用条款处理。但实践问题则相对复杂，例如，本案中出现的不可分离协议效力问题、续运费用与共损费用分割问题等。

不可分离协议，是指“如果船上的货物或部分货物由其他船舶转运去目的港，则各方共损的权利与责任不受转运/续运的影响。此条有意将各方处于如同货物没有发生过转运/续运的法律地位。整个航次视为根据有关的海上运输合约由原来的船舶继续完成”。

在签署不可分离协议后，虽续运由货方完成，但是否仍宜认定为“航程终止”存在争议。如据此认为该航程未终止，则转运费用可作为代替费用列入共损。《海商法》并未限制货方主张共损的权利，故货方后续救济措施为共损分摊请求权。在此情况下，续运产生的费用与 ICC (A) 的衔接应适用共损条款而非续运费用条款，即待共损理算完毕后，确定由货方承担的共损金额转由保险人负担。

此外，根据 2016 年约克-安特卫普规则 10 第 (d) 款，如放弃航程，则作为共损的储存费用应计算至船舶放弃航程之日止。例如，本案中，货物在 10 月 26 日卸离船舶，但承运人始终未能明确表示何时放弃航程，甚至前期存在继续履行航程的意思表示。如何确定船舶放弃航程之日以及卸离船舶与放弃航程之日之间的储存费用是否可列入续运费用一并赔付，存在较大争议。

(2) 共损条款与续运费用条款之间的衔接

本案中，法院对于航次终止的认定仍以事实为基础，并未拘泥于不可分离协议的文义。从目的解释的角度，不可分离协议的重点是强调虽承运人使用其他船舶转运，但货物与原船仍视为同一航

程，而不是强调涉案航程并未终止。在承运人放弃航程的情况下，不可分离协议已经丧失适用前提。

在涉案费用是否属于共损的问题上，法院认为此系事实问题而非法律问题，要求保险人负有举证责任，证明可列入共损的费用范围。而就证明标准，法院认为，“共损事实的认定须符合法律规定的构成要件，共损涉及船方与货方的利益，通常须由船方与货方通过理算共同确认或提供提起共损之诉予以确认”、“仅以船方出具的《共损通知书》、保险人出具的《共损担保函》主张共损事实成立，证据并不充分”。

由此可见，法院在审理续运产生费用的性质的问题上，对保险人课以较高要求。囿于共损理算周期，在保险合同纠纷涉诉时，共损纠纷往往尚未得到最终解决。因此，如以此共损理算报告或共损分摊之诉作为判断依据，保险人恐难完成举证义务。不过，此点仍需视具体案例分析，对于性质极易分辨的费用，保险人仍有较强抗辩基础。

三、续运费用条款与运输合同终止条款之间的协调

运输合同终止条款，是指 ICC（A）第九条，即在由于被保险人不能控制的情况，运输合同在载明的目的地以外的港口或地点终止，或运送在如同 ICC（A）第八条规定的交付货物前另行终止，则保险合同会在一定条件下终止，例如卸离海轮 60 天，除非被保险人及时申请续保。

据此可见，续运费用条款与运输合同终止条款适用的情况相对一致。因保险合同有效是续运费用条款索赔的前提，所以在出现航程终止的情况下，被保险人应注意运输合同终止条款的适用条件，及时通知保险人并要求续保。

通常来讲，在此情况下，如续保的风险可以在保险市场以合理商业保费获得承保，则在被保险人已尽早与善意做出通知并同意支付额外合理保费的情况下，保险人不得拒绝续保要求。

四、共损条款理赔条件初探

在本文所述案件中，除续运费用条款适用规则外，一审法院对于共损条款的理赔条件亦做出了开创性的解释，或需引起注意与讨论。

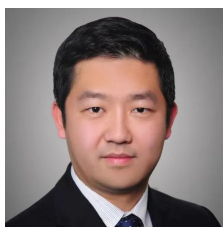
共损条款具体措辞为“本保险承保根据运输合同、有关法律和惯例理算或确定的共损和救助费用...”（This insurance covers general average and salvage charges, adjusted or determined according to the contract of affreightment and/or the governing law and practice...）。从文义解释角度，共损理算是保险人承担共损的前提条件。

通常来讲，共损牺牲和/或费用应由船方先行负担，后根据共损理算报告要求货方分摊。在此情况下，上述前提条件属于合理。因未经理算，保险人无法明确被保险人遭受的共损损失的金额。但是，如该共损牺牲或共损费用由货方先行负担，是否仍以共损理算为赔付前提，特别是针对共损费用，存在争议。

本案中，一审法院认为，“在承运人一直未启动共损理算程序的情形下，保险人以理算未完成为由拒赔，将导致被保险人可分摊保险利益长期得不到保障。相反保险人先行向被保险人进行赔偿，被保险人因共损牺牲和费用从其他受益方获得分摊或赔偿的权利可通知转移给保险人，也有利于促使保险人及时行使向承运人代位求偿的权利”。

由此可见，在货方先行承担共损费用的情况下，有裁判倾向于将共损分摊请求权的追偿风险摊派至保险人处，其理由在于平衡保险合同当事双方的权益分配。此点动态，值得注意。

结合上述，在承运人放弃航程的情况下，被保险人应注意固定相关航程终止的证据，从减损角度出发，积极考虑货物处置或转运安排，并及时通知保险人，在保单责任可能终止的情况下，推进续保工作。在保险合同项下，保险人主张保险赔偿请求权不成立的难度较高，仍应从除外责任、保险期间及费用合理性等角度予以抗辩。同时，保险人与被保险人应通力合作，尽量减少因此导致的货物损失与续运费用，并注意保留向承运人索赔的权利，避免丧失诉讼时效。



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：海事海商、保险再保险

邮箱：liuchangyu@anjielaw.com