

国际保赔险的法制变迁及其对 我国保赔险法制完善的启示

韦松

【摘要】国际保赔险的起源和发展都和法制密切相关。18世纪颁布的法律赋予船东更多的责任,并禁止船东向商业保险机构转嫁风险,于是船东通过联合自保的方式共担风险,形成最初的保赔协会和保赔险。早期的保赔协会财务制度较为简单,承担的责任较少,管理相对粗放。而保赔险相关法制的革新,促使保赔协会建立现代企业制度、扩大保障范围、提升责任限额、引入竞争机制,推动着保赔险向纵深发展。为促进我国保赔险的进一步发展,我国应对相关法律条文进行修改完善。

【关键词】保赔险 国际保赔协会集团 法制变迁

【中图分类号】F841 **【文献标识码】**A **【文章编号】**1000-2952(2016)03-0098-05

一直以来远洋航运都离不开海上保险的支持和保障来转移、分散货主和船东的风险。虽然很多国家和地区都在积极开展海上保险业务,但海上保险行业依旧是欧洲国家稳居垄断地位,这些国家利用其垄断地位和优势控制了全球海上保险和再保险业务,并藉此影响和控制全球海运及国际贸易,其影响必然会辐射至国际政治、军事和地区安全。保赔险就属于这种被欧洲国家垄断的海上保险之一。

保赔险是“船东保障和赔偿责任保险”^①的简称,从创立至今不过160年,由于保赔险主要由保赔协会经营,所以保赔险的发展史也就是保赔协会的成长史。在保赔险的经营管理方面,国际保赔协会集团(International Group of P&I Clubs)^②的成就有目共睹:垄断了全球约90%的保赔险业务,向船东提供的保障内容和保障程度不断提升、自身的资本公积日益增多。

98

① 该术语的英文表述为“Shipowner's Protection and Indemnity Insurance”,国际海商保险文件中通常缩写为“P & I”,概言之,是对船东责任以及因船舶经营过程中产生的非商业损失的补偿和保护,这种保险是与其他类型的保险,如船壳险(hull insurance)、火损险或货运险(loss of hire/freight insurance)、船舶费用保险(disbursements insurance)、罢工险(strike insurance)、战争险(war risk insurance)等有明显区分。

② 保赔协会是个非赢利的组织。其会员既是保险人又是被保险人,按照入会吨位的多少按比例同时分担所有人会船的上述风险。保赔协会的重大方针政策和事项的决定均由董事会做出,而董事会是由成员大会选举产生的。保赔协会的日常管理委托给专业的管理公司来完成。每个协会都在世界各主要港口地区建立了分支机构或紧密的通讯代理网络。这样,无论入会船在任何时间任何港口请求协会给予协助,协会都能够做出最迅速的反应。为了协助船东处理一些索赔案件,协会常常在当地聘请律师进行调查、给予法律咨询,同时,而且是经常性地委托检验人就有关事故、损坏等对船舶、货物、其它财产等进行检验,对损坏程度、范围、原因等做出分析。船舶申请入会时或在营运中,为考察该船的整体状况或个别设备的运行性能,也会委托当地的检验人对船舶做检验和评估。

一、法制革新推动并保障 赔偿险向纵深发展

赔偿险自在英国创立后迅速发展，美国、日本等国也纷纷成立了赔偿协会，并组建了国际赔偿协会集团。研究发现，与赔偿险相关的法制革新推动并保障着赔偿险及赔偿协会健康发展，使其在发展过程中呈现出一些积极因素和新特点。

（一）1862年英国《公司法》的颁布，促使赔偿协会建立现代公司治理结构

随着赔偿协会会员的增加，协会的管理成本、交易费用骤增。在赔偿协会成立初期，会员较少，且会员之间相互了解、信任度高，故协会内部鲜有纠纷。但随着赔偿险的发展，协会会员不断增加，会员间不再彼此熟识，猜忌、争执和纠纷日趋增加，部分会员拖欠会费、协会不能及时给会员摊回赔款等现象频繁出现。根据当时的法律规定，赔偿协会内部出现会费或赔款纠纷时，协会只能以全体会员的名义起诉拖欠会费的会员，会员需逐一起诉其他会员要求分摊其损失，为追缴会费或获得赔款，可能需要几年的时间。因此，在解决争端、调解纠纷方面，赔偿协会往往耗费大量的人力、物力和时间成本。组织内部耗费的成本越高、牵扯的精力越多，用于自身发展的精力也就越少、发展的速度也越慢。为减少争端、降低组织内部的交易费用，赔偿协会亟需制度变更。

1862年英国颁布的《公司法》（The Companies Act, 1862），为赔偿协会的管理机制的变更提供了契机。该法规定，凡是20人以上的组织，只要有收费行为，就须登记注册为公司。在 *In re Arthur Average Association* 案中，法院裁定：赔偿协会是为相互保险而成立的社团，属于1862年《公司法》所指的公司，但因为协会未经注册、保单上没有保险人的名称，故该协会签发的保单无效。^① 为确保赔偿协会签发的保单有效并受法律保护，赔偿协会纷纷注册为公司。当赔偿协会注册成公司后，原先既是保险人又是被保险人的会员，表现出更强的被保

险人属性，而协会也更像是保险人；协会可以代表全体会员起诉拖欠会费的会员，会员也可以起诉赔偿协会以要求分摊赔款。于是，赔偿协会按照公司的模式，建立现代企业管理制度，成立会员大会、董事会、经理公司、通信代理网络。得益于《公司法》，建立了现代企业制度和财务制度的赔偿协会，有效地缓解了内部矛盾，协会内部的交易费用大大降低，为赔偿协会及赔偿险的发展提供了制度保障。

（二）法律赋予船东更多的责任，促使赔偿险扩大承保范围、提升责任限额

受法律环境变迁的影响，赔偿协会逐步扩大了承保范围。赔偿协会成立初期，并不承保船东对于货物的赔偿责任。1870年，“Western Hope”船在南非好望角沉没，英国法院裁定：由于船舶发生了绕航，船东不受运输合同例外条款的保护，应对货物的灭失负赔偿责任。此后，货主们纷纷向船东提出货物索赔要求，船东也提出货损责任的保险需求。1873年，英国成立了一家承保货损责任的“船东互助赔偿协会”（Ship Owner Mutual Indemnity Club），后来各种“保障”性质的赔偿协会开始承保货物损失风险，这种协会被称为“保障与赔偿责任”赔偿协会，这也是现在通称的赔偿协会。《1880年雇主责任法》（The Employer's Liability Act of 1880）规定，船东需赔偿船员的意外伤害损失，后来赔偿协会也据此在承保范围中增加了船东对船员的赔偿责任。1975年生效的《国际油污损害民事责任公约》要求承运2000吨以上的散装货油船，必须投保油污损害责任险或有相应的财务保证。为此，赔偿协会在其承保的范围中，相应地增加了船舶油污损害责任。与赔偿险发展初期相比，现在赔偿险的标准条款中，赔偿范围中增加了医疗费、丧葬费、船东对船员等多项责任。

海事法律一般会规定船东对于人身伤亡及货物损失的赔偿限额，赔偿协会根据法律规定设定相应的赔偿险赔偿限额。随着物价水平的

^① 汪鹏南：《论赔偿保险合同的法律性质》，《中国海商法年刊》2000年第11卷。

上升、人们维权意识的提升，国际上多次提升了海事赔偿责任限额，促使保赔协会承担更多的责任。1996年5月，国际海事组织召开大会，讨论通过了《〈1976年海事赔偿责任限制公约〉1996年议定书》（以下简称《1996年议定书》），将先前的责任限额增加了1倍多。2012年4月，在伦敦召开的IMO法律委员会第99次会议上，对《1996年议定书》进行了修订，再次提高了赔偿限额，该限额的生效日期为2015年4月19日。^①（以下对该修正案简称为《2012年修正案》）与《1976年海事公约》相比，《1996年议定书》各档次的平均增幅为118%，《2012年修正案》各档次的平均增幅为229%。法律提升了船东的责任限额，在保赔协会的会员合同及理赔实务中，承担的赔偿责任、理赔金额和保费收入也随之提升。2012年1月13日在意大利吉廖岛外触礁倾覆的豪华邮轮Costa Concordia，造成17人丧生及16人以上失踪案中，保赔协会承担的赔偿金额约为11.7亿美元。

（三）欧盟的反垄断调查给保赔协会注入更多的竞争元素

在保赔险的发展史中，国际保赔协会集团发挥了巨大的作用。20世纪20年代，为分散各个保赔协会的经营风险，避免保赔协会之间的恶性竞争，英国的9家保赔协会组建了伦敦保赔协会集团。后来，随着保赔险市场的壮大，瑞典、挪威与美国等国相继成立了保赔协会，全球保赔险市场形成了新的竞争格局。为加强合作、减少竞争，伦敦保赔协会集团采取吸收其入会的措施，形成了国际保赔协会集团。在国际保赔险集团内，各保赔协会的经营相对独立，对于一定数额以下的索赔，由各保赔协会独立承担，对于超过一定数额的保险责任，可由集团的共同基金承担，或向再保险市场分保。国际保赔协会集团采取内部分保、寻求再保支持等方式，增强了各成员的承保能力和赔偿能力，提高了集团的信誉度；通过协议来规范各协会的行为，明确船东入会、转会、退会的规则，从而减少保赔协会间的竞争。国际保赔协会集团的这种专业的财务制度和运营管理模式，使得加入集团的保赔协会不断发展壮大，逐步

100

形成了对全球保赔险的垄断经营。目前，国际保赔协会只有13家会员，随着国际贸易的发展、船舶数量及吨位的增加、保赔险责任范围的拓展，保赔险的保费收入也水涨船高。2014—2015年度，国际保赔协会集团的保费收入达到了36.3亿美元，约占全球保赔险市场的90%。

由于国际保赔协会集团在保赔险市场上常年占据着极高的份额，涉嫌垄断，多次受到反垄断调查。1975年，欧洲共同体认为：国际保赔协会集团违反了《罗马条约》第85条关于反垄断的规定，破坏了旨在改善服务、使消费者获益的鼓励竞争原则。为此，国际保赔协会集团修改了其内部协议，允许集团内的协会在承保其他协会船舶时，可以自由开价（前提是价格合理）。因此，为获得更多的船舶入会，国际保赔协会集团内部各协会不得不一争高下，实力强、优势明显的保赔协会往往能获得更多的船舶吨位。

缘于内部的合作竞争机制、外部的竞争压力，促使国际保赔协会集团不断提升技能、改善服务，从而在保赔险市场上保持着竞争优势。国际保赔协会集团外的保赔险组织，都希望加入这个“大家庭”，一方面承保能力、抗风险能力上升，能分享垄断优势；另一方面，被国际保赔协会接纳，说明了自身实力雄厚，是一种活广告。然而，国际保赔协会担心新加入会员的资质不好，赔付不佳，会加重其他会员的负担，在接受新会员时非常慎重，给申请加入的保赔协会很长的观察期。日本保赔协会用了10年的时间，才被接纳为国际保赔协会集团的成员，而中国船东互保协会虽多年申请，仍被拒之门外。

二、对我国保赔险及互助性 保险机构法制建设的 思考和建议

随着经济的发展、社会的进步，船东面临

^① 刘昭青：“《〈1976年海事赔偿责任限制公约〉1996年议定书》提高海事赔偿限额修正案获通过”，《水运管理》2012年第7期。

的责任和风险不断增加，对保赔险的需求会快速上升。但是，无论是与我国船舶险相比，还是与国际保赔险市场相比，我国保赔险发展都相对滞后，还有很大的增长空间（据分析，我国保赔险的潜在规模约为现有规模的3倍）。^①而我国保赔险面临的很多问题，都与我国的法律制度密切相关。我国与保赔险相关的法律主要是《海商法》和《保险法》，这两部法律中与保赔险相关的条文一直没有修订，不利于我国保赔险的可持续发展。

（一）根据国际公约的规定，提升船东的赔偿限额

我国《海商法》颁布于1993年，至今已有22年，其中赔偿限额所参照的《1976年海事公约》距今也有40年。时过境迁，这种赔偿限额已经不能满足市场发展的需要，也无法和船东的责任相匹配。我国海商法中关于船东责任限额的规定与《1976年海事公约》基本一致。与不断更新的国际公约相比，我国的《海商法》参照的依然是40年前的赔偿标准，是当今国际标准的1/3左右。与我国的物价指数、人工工资相比，我国的《海商法》赔偿标准也显得滞后。1990年~2013年，居民消费价格指数的增加了378.4个百分点，而城市居民消费价格指数增加了417.4个百分点。受物价上涨因素影响，当前《海商法》规定的赔偿标准，购买力已不足法律制定时期的1/3。

我国应参照当前的物价水平、工资水平、国际公约等，提高《海商法》第56条、210条、211条及关于船东赔偿限额的标准。鉴于法律修改程序繁琐、周期较长，难以随着经济和社会发展情况及时更新，修订后的《海商法》可规定具体的赔偿限额，只做一般性地规定：赔偿限额将随着我国物价指数等做相应调整，具体参见相关部门的规定。

（二）完善保赔险立法的建议

此外，未来在修订《保险法》及《海商法》时，应对保赔险立法进行完善，在借鉴英国1906年《海上保险法》规定基础之上做进一步的完善。首先，应该对保赔险的定义进行科学合理的描述，以确定保赔险的范围及其法律适

用。其次，鉴于保赔协会的会员封闭性，对于有关会员的入会、保赔保险合同的主要内容、对会费的支付方式等内容则法律不予规定，而由当事人自己解决，除了强行性法律规定外，可以排除相关法律的适用；但是为了解决其间可能存在的纠纷，还应该赋予协会和成员通过法律途径解决内部纠纷的权利。最后，在涉及到第三人利益方面，例如通过先付条款、仲裁条款等禁止第三人的直接诉讼时，法律应规定上述条款不得对抗第三人依法享有的直接请求权。^②

（三）加强我国互助性保险机构的法制建设

中国船东互保协会法律属性不明。1984年，中国船东互保协会正式成立，但因为该协会属于互助保险机构，不是商业性保险公司，因此，只在民政部门进行了登记注册，业务上归交通部指导。但实际上中国船东互保协会的日常工作与一般商业保险公司并没有本质区别，也是向会员（被保险人）收取保费，按协会章程（保险条款）对约定的保险责任进行赔偿。但我国《公司法》尚未规定可以用“保证”来限制其责任的有限责任公司，因此，中国船东互保协会不是公司，无需注册资本金。依据我国的《担保法》第7条，中国船东互保协会有能力作为保证人，其出具的信誉担保有效。^③审理南京宏油有限公司与中船保保赔险纠纷案的武汉海事法院认为：“中船保向入会会员颁发的人会证书及附件，是二者签订的一种特殊形式的保险合同”。^④我国《保险法》第2条规定，只对商业保险行为进行管辖，故中国船东互保协会的保险行为不受《保险法》约束。由此推断，尽管我国法律认为中国船东互保协会经营的是保险业务，但不要求其承担《保险法》中规定的保险人义务，故其会员权益不受《保险法》保

① 韦松：《我国保赔险发展的法制障碍与完善》，《甘肃社会科学》2015年第4期。

② 李凤宁：《我国保赔保险法律制度的完善研究》，《中国水运》2007年第1期。

③ 汪鹏南：《论保赔保险合同的法律性质》，《中国海商法年刊》2000年第11卷。

④ 武汉法院（2002）武海商字第16号民事判决书。

障。由于我国法律的不完善,导致中国船东互保协会的法律属性不明晰,与我国另一家保赔险经营机构——中国人保财险公司,面临着不同的法律约束和监管规则,从而带来了一系列的问题。细言之,因为保赔协会不同于商业保险公司,并不以盈利为目的。保赔协会更多的是维护会员的利益,因而保赔保险实质上是一种互保性质的保险。在不以盈利为目的前提下,又要保障会员的利益,这就很大程度上要求保赔协会在财政上具有很好的稳定性。基于这一原因,先行支付成为保赔险下被保险人的基本义务,保赔险中的“会员先付”^①条款也成为保赔保险合同下的基本条款。“会员先付”的存在更多是源于因为保赔保险具有会员间风险共担,财力共享的相互性特点。但是,该条款的存在虽然能保障会员和保赔协会的利益,但该条款也确实有违责任保险中更注重保护受害第三人和社会大众的公共政策。

有鉴于此,建议在我国《保险法》中,明确将保赔协会、保赔险纳入中国保监会监管体系。为此,我国应修改《保险法》第2条、10条的规定,明确中国保监会监管的对象不仅仅包括保险公司,还包括保险互助组织;不仅包括商业保险行为,还包括互保行为;对保险互助组织的监管和对保险公司的监管一致。

本文作者:大连海事大学法学院2010级博士研究生,中国人民财产保险股份有限公司高级经济师

责任编辑:赵俊

^① 该条款规定,当会员给第三者造成损害时,会员在向保赔协会要求索赔之前,自己应当先行就自身对第三者的责任向第三者进行赔付。在会员向第三者进行实际赔付之前,保赔协会不承担其对会员的赔偿责任。

The Legal Evolution of International Protection & Indemnity Insurance and Its Implications for the Legal Construction of China's Mutual Insurance Institutions

Wei Song

Abstract: The origin and development of international Protection & Indemnity (P&I) insurance is related to the evolution of law. In the 18th Century, the newly promulgated laws added more responsibility to the shipowner, and forbade the shipowner to shift his risk to the insurer, and thus the shipowners began to share the risk through mutual protection, which is the original mutual P&I association and P&I Insurance. The early financial regulations of the P&I association was simple, shouldered less responsibility, and its management was also extensive. The legal reform of P&I insurance urged the concerned association to establish modern enterprise system, enlarge its scope of coverage, raise the liability limit, introduce competition mechanism, and actuate the further development of P&I insurance. To promote the development of P&I insurance in China, the concerned laws should be amended.

Keywords: P&I insurance; International Group of P&I Clubs; legal evolution