

2016 年 3 月

总
第
三
十
三
期

3

techonor.



声
闻

导读

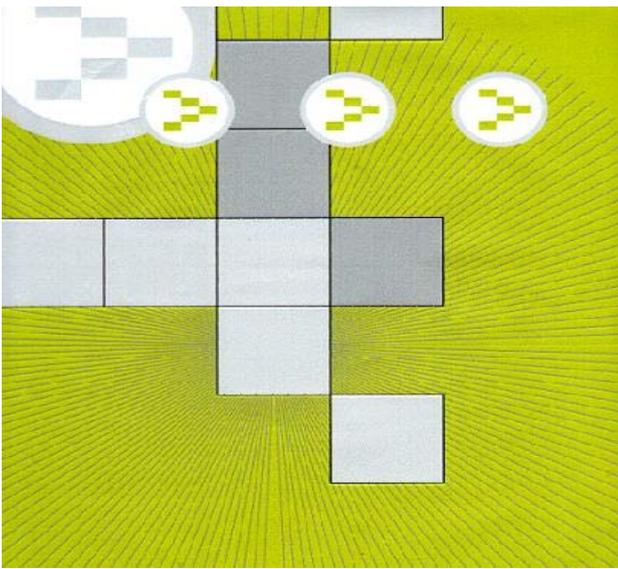
◇保险追偿：沿海货物运输保险人代位求偿诉讼时效的确定

若被保险人与责任第三人之间的法律关系不属《中华人民共和国海商法》调整范畴，则应按《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）》相关规定确定诉讼时效起算日。故保险人基于沿海货物运输合同向承运人行使代位请求赔偿权利的，诉讼时效自保险人取得代位求偿权之日起算。

◇香港成功船务有限公司诉中国太平洋财产保险股份有限公司航运保险事业营运中心等海上保险合同纠纷案

退保费条款在各大保险公司出具的船舶保险保单中均有列明，即依据“风险降低、保费减少”原则，保险人针对停航船舶按停泊期间向被保险人退还部分保费。本案中因保险事故导致停航，被保险人在获赔后提出退还停航保费申请，保险人以不符合合同约定退费条款的真实意思和违背公平原则为由予以拒绝，法院运用文义解释、整体解释等合同解释方法，结合保险原理，对退保费条款作出了恰当的解读。

为客户创造价值



【保险追偿】沿海货物运输保险人代位求偿诉讼时效的确定案情

[[提要]]

《最高人民法院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》明确，海上保险合同的保险人行使代位请求赔偿权利时，应按《中华人民共和国海商法》第十三章的规定确定诉讼时效期间起算日。若被保险人与责任第三人之间的法律关系不属《中华人民共和国海商法》调整范畴，则应按《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）》相关规定确定诉讼时效起算日。故保险人基于沿海货物运输合同向承运人行使代位请求赔偿权利的，诉讼时效应自保险人取得代位求偿权之日起算。

[[案情]]

原告：中国大地财产保险股份有限公司营业部

被告：中海华东物流有限公司

被告与案外人吉安集团股份有限公司（以下简称吉安公司）签订货物运输合同，吉安公司为托运人，被告为承运人，运输方式为“门到门”海运集装箱运输。双方约定，吉安公司委托被告出运16卷红杉A级140-170克卷纸，收货地为吉安公司仓库，交货地为森信纸业（北京）有限公司沈阳分公司（以下简称森信公司）仓库。2012年10月17日，被告安排集装箱卡车拖带一个40尺集装箱空箱至吉安公司仓库取货。货物被装载在该集装箱内，随后由被告运至上海港张华浜码头。10月21日，货物装船运往锦州港。10月25日，货物到达锦州港并于当日卸船。2012年10月26日，货物送至收货人森信公司处。收货人开箱后发现集装箱地板和卷纸底部大面积水湿，拒绝签收货物。

受原告委托，深圳市万宜麦理伦保险公估有限公司上海分公司查勘后认为，因集装箱箱门密封条有缝隙，集装箱在上海港区存放期间，逢上海地区下雨，雨水通过该缝隙浸入集装箱内部，造成货物水湿。被告也就事故原因进行了分析，并出具货物水湿事故说明，所得结论与公估报告相同。货损金额为人民币45,330.30元。

上海冈松国际物流有限公司就涉案货物向原告投保了国内水路、陆路货物运输综合险，被保险人为吉安公司，保险责任起止为仓至仓，保险金额为人民币100,000元，免赔额为人民币1,000元。2013年8月12日，原告向吉安公司支付保险赔款人民币44,330.30元。吉安公司向原告出具涉案货损索赔权权益转让书。

2014年3月31日，原告就涉案纠纷诉至上海市虹口区人民法院（以下简称虹口法院），后于8月25日申请撤诉，虹口法院于同日裁定准予撤诉。8月27日，原告再次就涉案纠纷向虹口法院

起诉。后因被告提出管辖权异议，虹口法院于2014年11月3日裁定将案件移送至上海海事法院。

原告诉称：其承保的16卷红杉A级140-170克卷纸由被告负责运输。货物送达收货人处发现湿损，损失金额为人民币45,330.30元。2013年8月12日，原告扣除免赔额后实际赔付人民币44,330.30元，依法取得代位求偿权。请求法院判令被告赔偿原告已支出的货损赔款人民币44,330.30元。

被告辩称：货物于2012年10月26日送达收货人处，原告于2014年3月31日向法院提起诉讼，依据《最高人民法院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》（以下简称《批复》），本案诉讼时效的起算应适用《中华人民共和国海商法》（以下简称《海商法》）的规定，自承运人交付或应当交付货物之日起计算，原告起诉时已超过一年的诉讼时效；原告不应作出保险赔付；货损数额的认定缺乏依据；托运人未检查出集装箱密封条缝隙，需对货损承担部分责任。

[[裁判]]

上海海事法院经审理认为：本案为沿海货物运输合同项下保险人行使代位请求赔偿权利纠纷案件。吉安公司为托运人，被告为承运人，货物损失发生在被告履行运输合同过程中，被告应就此承担赔偿责任。原告作为保险人，已向被保险人吉安公司作出赔付，依法取得代位求偿权。

关于原告起诉是否超过诉讼时效。涉案运输为中华人民共和国港口间的海上货物运输，被保险人吉安公司与被告之间的货物运输合同权利义务关系不受《海商法》第四章调整，而是适用

《中华人民共和国合同法》的规定，因此本案保险人行使代位求偿权的诉讼时效期间，应按照《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）》（以下简称《保险法解释二》）的规定，自保险人取得代位求偿权之日起算。原告于2013年8月12日取得代位求偿权，并于2014年3月31日向法院起诉，并未超过一年诉讼时效。另外，根据《中华人民共和国民事诉讼法》（以下简称《民法通则》）第一百四十条的规定，本案诉讼时效因原告提起诉讼而中断。原告撤诉后于2014年8月27日重新起诉，亦未超过诉讼时效。

关于托运人是否应对货物损失承担部分责任。集装箱由承运人提供，承运人有义务确保其提供的集装箱完好，托运人虽有检查箱体的义务，但托运人通过目测未发现集装箱部件缺损或箱体有裂缝，可以认定托运人已履行对集装箱的检查义务。关于货物损失金额，被告已在其出具的事实说明中对货物原售价和受损后的转卖金额予以确认，货损金额为人民币45,330.30元。关于涉案保险合同效力以及原告是否应当作出保险赔偿，因不属于本案审理范围，法院不予审查。本案中原告已提交预约保险合同复印件、投保单和保单原件，以及向被保险人吉安公司进行赔付的银行支付凭证原件，可以认定原告的代位求偿权成立。

[[评析]]

本案系沿海港口之间的海上货物运输合同代位求偿纠纷，主要涉及保险人根据沿海货物运输合同向承运人行使代位求偿权时诉讼时效的起算日问题。《保险法解释二》第十六条规定，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。2014年12月25日，最高人民法院

在《批复》中明确，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，应当按照《海商法》第十三章规定的相关请求权之诉讼时效起算时间确定。《保险法解释二》与《批复》系一般规定与特殊规定的关系，特殊规定应优先于一般规定适用。从《批复》的字义来看，只要是海上保险合同的保险人行使代位求偿权，就应依据《批复》按《海商法》第十三章的规定确定诉讼时效。也有观点认为，海上保险代位求偿在时效方面的特别规定，是基于《海商法》所调整的法律关系的特殊性，因此只有当海上保险代位求偿涉及的被保险人与第三人的法律关系属于《海商法》调整的范畴时，才能适用《批复》的规定，否则就应当适用一般规定，即依据《保险法解释二》确定诉讼时效起算日。本案中采纳第二种观点。

一、《批复》的适用应仅限于《海商法》框架之内

从《批复》的内容看，其适用应满足以下两个条件：

首先，须是海上保险合同的保险人行使代位求偿权。这是适用《批复》的第一个条件。根据《海商法》规定，海上保险合同是指保险人按照约定，对被保险人遭受保险事故造成保险标的损失和产生的责任负责赔偿，而由被保险人支付保险费的合同。而保险事故是指保险人与被保险人约定的任何海上事故，包括与海上航行有关的发生于内河或者陆上的事故。

第二，被保险人与第三人的法律关系须由《海商法》调整。保险人的代位求偿权源于被保险人对第三人请求赔偿的权利，其行使既受保险赔偿限额的约束，也不应超出被保险人对责任第

三人的权利。《批复》中关于海上保险合同中的保险人行使代位求偿权时适用《海商法》第十三章的规定，是在尊重《海商法》作为商事法律的独特价值取向的基础上作出的。若被保险人与第三人的法律关系属《中华人民共和国合同法》或《中华人民共和国侵权责任法》等法律调整的范畴，则该法律关系不具有海事海商法律关系的特殊性，不应受《海商法》的特别保护，此时应依据《保险法解释二》的规定确定诉讼时效起算日。比如，承保的货物因被保险人货运代理人的过失受损，如货运代理人负责装箱时未妥善绑扎、未如实申报或告知货物特殊管理要求等，那么保险人向货运代理人行使代位求偿权时，其基础法律关系为货运代理合同，受合同法调整，保险人行使代位求偿权的诉讼时效起算时间就应适用《保险法解释二》的规定确定。

本案中，承保货物在沿海运输过程中受损，是典型的海上货物运输合同纠纷。但并非所有的海上货物运输合同关系均受《海商法》的调整。我国在起草《海商法》时，虽然将沿海运输作为海上运输的一部分，但考虑到国内沿海货物运输和国际海上货物运输的不同情况，在第二条中特别规定“本法第四章海上货物运输合同的规定，不适用于中华人民共和国港口之间的海上货物运输”，把国内沿海货物运输合同关系排除在《海商法》调整范围之外。因此，本案中被保险人与承运人之间的海上货物运输合同纠纷不适用《海商法》第四章的规定，保险人基于被保险人与承运人的海上货物运输合同关系行使代位求偿权时，诉讼时效应按照《保险法解释二》的规定自保险人取得代位求偿权之日起算。

二、沿海货物运输保险人代位求偿诉讼时效起算适用《保险法解释二》的裁判价值导向



首先，沿海货物运输保险人代位求偿诉讼时效的起算适用《保险法解释二》确定有利于维护我国沿海货物运输诉讼时效规定的体例完整。就沿海货物运输赔偿请求权的诉讼时效问题，最高人民法院曾作出批复，明确时效期间为一年，自承运人交付或者应当交付货物之日起算。从内容上来看，该规定与《海商法》第二百五十七条第一款海上货物运输赔偿请求权的诉讼时效规定相同，但其实并非直接适用《海商法》条款的结果，而是参照《海商法》相关规定的“精神”，结合运输实务和审判实践得出的结论。由此可见，沿海货物运输赔偿请求权的诉讼时效规定，与《海商法》第四章规定的海上货物运输的赔偿请求权诉讼时效规定不同，并不直接适用《海商法》第十三章关于诉讼时效的规定。此外，从诉讼时效中止、中断的规定来看，沿海货物运输赔偿请求权的规定也与海上货物运输的相关规定不同。前者适用《民法通则》的一般规定，而后者则适用《海商法》的特殊规定。据此，确定沿海货物运输保险人代位求偿诉讼时效的起算日时适用《保险法解释二》更符合现有沿海货物运输赔偿请求权诉讼时效规定的内在逻辑，更利于将沿海货物运输赔偿请求权诉讼时效规定与《海商法》第四章规定的海上货物运输相关诉讼时效规

定区别开来，维护沿海货物运输诉讼时效规定的体例完整。

第二，适用《保险法解释二》能够避免诉讼时效规定过于严苛，更好地平衡船、货、保险人各方利益。沿海货物运输合同赔偿请求权的一年诉讼时效期间相较两年的诉讼时效期间已较为短暂。在此情况下，若再适用《批复》规定，自承运人交付或应当交付货物之日起计算诉讼时效，对于保险人及时行使代位赔偿请求权的要求过于严格，在保险理赔可能因鉴定、诉讼等事由拖延很长时间的的情况下，也不利于平衡船、货、保险人各方利益。

第三，适用《保险法解释二》符合国际航运规则平衡保护航运各方利益的发展趋势。从海上货物运输相关国际公约的发展来看，避免对于船方的过分保护是一个发展趋势。依时间顺序来看，《海牙规则》规定，货方对承运人或者船舶提起货物灭失或者损坏索赔时效期间为一年，自货物交付之日或者当货物全部灭失时自货物应当交付之日起计算。一年时效届满时，权利人的实体权利将消灭。《维斯比规则》规定，一年的时效期间可以通过双方协议而延长。到《汉堡规则》，关于货物运输的任何诉讼，不论提起诉讼的人是托运人或者收货人，还是承运人或者实际承运人，其时效期间为两年，自承运人或者实际承运人交付货物或者交付部分货物或者自应交付货物的最后一日起算，但不包括起算当日。且时效届满仅产生抗辩权，不消灭实体权利。[1]而最新的《鹿特丹规则》也将时效期间规定为两年，且允许合同当事人协议延长。中国虽未加入该四项公约，但是国际公约中货物运输诉讼时效的变化，在一定程度上反映出国际社会从倾斜保护航运船方利益转向平衡保护航运各方利益的发展趋势。

香港成功船务有限公司诉中国太平洋财产保险股份有限公司航运保险事业营运中心等海上保险合同纠纷案

【此案曾出现在 2014 年上海海事法院审判情况通报中，可知本案在实务中具有代表性意义，可惜通报只是对其做了相对简单的介绍。此篇详细的介绍了案件事实、审判情况和对本案的评析，对于各位有一定的借鉴和引导作用。】

一、提要

退费条款在各大保险公司出具的船舶保险保单中均有列明，即依据“风险降低、保费减少”原则，保险人针对停航船舶按停泊期间向被保险人退还部分保费。本案中因保险事故导致停航，被保险人在获赔后提出退还停航保费申请，保险人以不符合合同约定退费条款的真实意思和违背公平原则为由予以拒绝，法院运用文义解释、整体解释等合同解释方法，结合保险原理，对退费条款作出了恰当的解读。

二、案情

原告：香港成功船务有限公司

被告：中国太平洋财产保险股份有限公司航运保险事业营运中心（以下简称太保营运中心）

被告：中国太平洋财产保险股份有限公司上海分公司（以下简称太保上海）

原告就其所有的“东方海”轮委托上海远洋投保船舶险。太保上海和太保营运中心分别于 2009 年 12 月 30 日、2012 年 12 月 30 日向原告签

发保单，载明被保险人为原告，险种为一切险（碰撞、触碰责任险除外），保险金额为 22,000,000 美元。保险单背面载明“七、保费和退费”条款（以下简称退费条款），约定：“定期保险：全部保费在承保时付清。如保险人同意，保费也可分期交付，但保险船舶在承保期限内发生全损时，未交付的保费要立即付清。本保险在下列情况下可以办理退费：1、被保险船舶退保或保险终止时，按净保费的日比例计算退还给被保险人。2、无论是否在船厂修理或装卸货物，在保险人同意的港口或区域内停泊超过 30 天时，停泊期间的保费按净保费的日比例的 50% 计算，但本款不适用船舶发生全损。如果本款超过 30 天的停泊期分属两张同一保险人的连续保单，停泊退费应按两张保单所承保的天数分别计算”。



2010 年 11 月 29 日，“东方海”轮在威海海域与案外船舶“AALI”轮发生碰撞事故。威海海事局出具的事故责任认定书明确，“AALI”轮就该碰撞事故承担主要责任，“东方海”轮就该碰撞事故承担次要责任。事故发生后，“东方海”轮进入大连中远船坞修理。庭审中原、被告各方均确认，停航时间起讫点为自 2010 年 12 月 2 日 10 时 40 分起，至 2011 年 9 月 9 日 17 时 00 分止。

2011 年 8 月 5 日，原告与太保上海签订保险赔偿协议，确认两被告针对涉案保单项下的责

任，向原告赔付 6,000,000 美元，作为对“东方海”轮与“AALI”之间的碰撞事故所引发的修理费索赔全部和最终的解决。原告在庭审中确认已收到太保上海支付的上述赔款。

原告认为，依据原告与两被告之间的保险合同约定，停泊期间的保费应按净保费日比例的 50% 计算。故原告请求法院判令两被告分别向其退还保险费 9,493.15 美元、91,134.25 美元。

两被告共同辩称：一、两被告已按保险合同约定履行了巨额赔付义务，且涉案船舶修理时间虽然较长，但承保风险并未因停航修理而减少，原告主张退还保费缺乏合同和法律依据，亦不符合公平原则；二、原告并未事先申请退还保费，而在保险合同期限届满、保险人已赔付款项的情况下主张退费，不符合合同的等价有偿原则。

三、裁判

上海海事法院经审理认为，从条款词句出发，退保费条款并未对导致停航的原因予以区分，亦并未将因保险事故导致的修理停航排除在退保费条款的适用范围之外；从条款整体出发，保单中先规定了申请退费的前提条件，即“在保险人同意的港口停航超过 30 天”，然后规定了不予退费的例外情形，即“船舶全损除外”，可以看出保险人在制作条款时已对何种情形下不适用该条款的问题予以考虑，并不包括本案情形。而保险人作为条款的提供方与制作方，假如其认为涉案情形应排除在退保费条款的适用范围之外，其完全可以、也应该事先在条款中予以明确，并向被保险人予以告知，而不应在事后针对条款作出与通常理解相悖、甚至不利于条款接受方的解释。据此，法院对作为保险人的两被告的抗辩未予采纳，基本支持了原告的诉请。

一审宣判后，两被告提起上诉。二审调解结案，调解结果为两被告（上诉人）共向原告（被上诉人）支付 77420.72 美元和人民币 10149.1 元，亦即认同了一审关于保险人应当退还保费的基本结论，只是在退还的金额上原告作了些许让步，让步比例在 20% 左右。

四、评析

退保费条款在各大保险公司的船舶保险保单中均有载明。现实中，被保险人依据该条款向保险人申请退费的原因往往系因船舶运营状况不佳而主动停航。在船舶因碰撞事故导致修理停航，而被保险人又已获得赔偿时，很少再向保险人申请退费。本案中，保险人亦以此为抗辩，认为退保费条款不应适用本案情形，否则有悖退保费条款的本意与公平原则；且本案原告在保险期间届满后方提出申请，假如获得法院支持，可能导致一大批已获得赔付、保险期间已满的被保险人提起该类诉讼，不利于保险市场的稳定。基于上述理由，有必要对退保费条款的真实意思及适用效力予以明确。

1、运用合同解释方法对退保费条款予以解读

对于具体合同条款的解释，应采用文义解释、整体解释等方法，结合合同性质、公平原则等予以综合判断，并在此基础上确定该条款的真实含义及适用效力。

(1) 从文义角度进行解读

在各方当事人对条款理解发生争议时，首先应就条款词句采取通常理解进行解释；在合同条款为格式条款时，应采用不利于条款提供方的理解予以解读。从涉案退保费条款的词句措辞来看，其所表述的适用该条款的条件为“无论是否

在船厂修理或装卸货物”。按通常理解予以解释，该条款并未对导致停航的原因予以限定，亦并未将因保险事故导致停航的情形排除在退保费条款的适用范围之外；同时，保险人作为保单条款的制作方与提供方，相比被保险人而言，其显然应对条款可能产生的法律后果具有更明确的预见，也因此更具有对相关条款进行更改、完善以维护自身权益的便利。假如保险人认为在被保险船舶因保险事故导致停航修理的情况下不应退还保费，其完全可以、也应该在条款中对此予以明确，并向被保险人进行充分的告知，而不应在事后对条款作出有悖于通常理解、甚至不利于条款接受方的解释。



(2) 从条款整体角度进行解读

对于合同条款的解释，应结合条款整体，从其逻辑设置、条款顺序等方面进行分析，据此推断条款的真实含义。从退保费条款的设置逻辑来看，其先设定了该条款的适用条件，即“船舶处于停航状态、停泊地点经保险人同意、停泊时间超过30天”，然后明确规定了不予适用的除外情形，即“本款不适用船舶发生全损”。从条款逻辑上进行推断，保险人在制作条款时显然已将不予退费的例外情形予以考虑，亦已就排除适用的情形作出明确规定。在此情形下，作为条款提供方的保险人无权就不予退费的范围进行不利于对方的扩张解释。

(3) 从合同性质角度进行解读

本案中，两被告抗辩，保险合同作为有偿合同之一，合同双方应支付相对应的合同对价，在保险人已履行巨额赔付义务的前提下，假如再要求被保险人退还部分保费，将造成合同双方所支付对价的极端不平等。对此，法院认为应结合保险合同的特殊性质予以综合解读。保险合同项下，一方当事人对于合同的给付以及该给付行为所能获得的对价多少，取决于偶然性发生的事。保险人所收取的保费与其可能承担的保险赔偿责任之间，不存在一一对等的关系：假如保险事故实际发生，保险公司将承担远超所收保费数额的赔付责任，即如本案实际情形；但假如保险期间内未发生保险事故，保险人即可全额收取保费而无需承担任何赔付义务，此系由保险合同的射幸性质决定。保费数额的确定，取决于保险标的的保险价值及保险人对保险标的的危险程度的评估，而与保险人是否实际赔付及赔付数额大小无关。换言之，保险人据以确定保费数额的依据，在于其对赔付风险的评估，而非赔付行为本身。在保险合同对保费数额及增减规则已作出明确约定的情况下，保险人无权以已实际支付赔款为由，主张多收、少退或不退保费。假如保险人有权在保险事故发生且已实际赔付的情况下主张少退或不退保费，那么是否被保险人亦有权在保险事故未发生的情况下主张多退或退还全部保费呢？如此显然与保险合同分担风险的目的及射幸性质相背离。

(4) 从保险原理进行解读

《中华人民共和国保险法》第五十三条规定：“有下列情形之一的，除合同另有约定外，保险人应当降低保险费，并按日计算退还相应的保险费：（一）据以确定保险费率的有关情况发生变

化，保险标的的危险程度明显减少的；……。”此系退保费条款的法律依据。一般而言，因船舶在停航时较之航行于开阔水域时面临的风险降低，故由保险人予以退还部分保费，即“风险降低，保费减少”，此种退费符合退保费条款的本意。两被告则认为，在本案中，涉案被保险船舶停航因保险事故导致，被保险人亦已支付巨额赔款，故停航不仅未能减轻两被告风险，反而已经使原本仅为可能性的赔付义务转化成了实际责任，不符合“风险降低、保费减少”的条款本意与公平原则，故不应适用该条款。但本案原、被告之间所订立的系定期船舶保险，保险人所承担的赔付责任及风险，并非局限于某一次事故，而系保险期间内可能发生的多次保险事故。在本案中，船舶合同约定的保险金额为 22,000,000 美元，保险人虽因单次事故已赔付 6,000,000 美元，但假如船舶再次发生事故，保险人依然承担着在保险金额约定的数额范围内进行再次赔付的风险。而在船舶因保险事故导致停航修理的情况下，因船舶处于停航状态，降低了再次发生保险事故的几率，亦因此降低了保险人再次进行赔付的风险；船舶停航时间越长，保险人所退回的保费固然增多，但保险人承担较低赔付风险的期间也随之增长。故原告主张按约定退还停航期间的部分保费，并不违背“风险降低、保费减少”的公平原则，亦符合退保费条款的真实意思。

2、退保费条款的具体适用规则

(1) 关于被保险人是否有权在保险期间届满后申请退保费

本案被告认为假如被保险人申请退费，应在保险期间内提出，而无权在保险期间届满后主张。对此，应依据条款具体约定进行分析。退保费条款本身未对提出退费申请的时间予以规定，

但条款约定停泊退费申请不适用于船舶发生全损。即保险期限内一旦发生船舶全损，无论是否因保险事故导致，即排除被保险人申请退费的权利。换言之，保险期间内的所有停泊退费，必须以保险期满时船舶未发生全损为前提。从这个角度出发，停泊退费显然只能在保险期满后才能够予以办理。假如保险人认为退费申请无权在保险期间届满后提出，其应在条款中予以明确规定；在退保费条款未对被保险人提出退费申请的时间予以明确规定的情况下，法院对两被告的该项抗辩不予采信。

(2) 关于连续保单项下停航期间应如何计算

本案停泊期间覆盖了两张连续保单的承保期间，第一张保单项下 29 天，第二张保单项下 271 天。两被告即抗辩认为，第一张保单项下的停航时间仅为 29 天，不符合退保费条款所约定的“停航超过 30 天”的要求，故就该保单项下的停航期间，原告无权主张退费。对此，退保费条款规定“如果本款超过 30 天的停泊期分属两张同一保险人的连续保单，停泊退费应按两张保单所承保的天数分别计算。”依据该规定，在保单连续且由同一保险人出具的前提下，两张保单项下的停泊期间应连续计算并视为一个整体，即两张连续保单项下的连续停泊期间相加超过 30 天，即满足退费条件，而不应将各自保单项下的停泊期间割裂开来计算是否超过 30 天。但就退费数额的确定，因各自保单约定的保险金额、保险费了可能不同，故应依据两张保单所约定的不同费率分别予以计算。

(3) 涉案保单退费条款与“协会条款”的区别

值得注意的是，在国际上普遍适用的“协会船舶定期保险条款”（以下简称协会条款）针对退费的规定与涉案保单退保费条款存在不同。（1）用以计算退费的停泊期间计算方式不同。根据协会条款规定，停泊期间每届满 30 天办理一期退费，且以 30 天为一个退费单元分期计算。即一次停航 29 天不能主张退费；一次连续停泊 59 天，也只能得到一期，即 30 天的退费。（2）针对停泊期是否进行修理作出不同规定。如在同一退费单元中既有修理停泊的期间，又有非修理停泊的期间，按各自所占日数比例计算。一般修理停泊期间的退费比例要小一些，因为如果对船舶进行修

理，会大大增加火灾危险。（3）依据是否停泊于无遮蔽水域对退费作不同约定。如一个退费单元内，既有停泊于未经保险人认可的无遮蔽水域的期间，又有停泊于保险人认可区域内的期间，且上述停泊连续，则被保险人仍可将两种停泊的期间相加凑足 30 天申请退费，但退费数额只按停泊于保险人认可区域内的天数计算。相比而言，协会条款所考虑的因素比涉案保单更加细致、全面，值得国内保险人借鉴。

达诺箴言：

子曰：“不仁者不可以久处约，不可以长处乐。仁者安仁，知者利仁。”

免责声明：本出版物仅供一般性参考，并无意提供任何法律或其他建议。我们明示不对任何依赖本出版物的任何内容而采取或不采取行动所导致的后果承担风险。我们保留所有对本出版物的权利。