

比较法视角下多式联运保险法律制度探析

张金蕾

(大连海事大学 法学院, 辽宁 大连 116026)

摘要:多式联运尤其是国际多式联运是推动“一带一路”建设走深、走实的重要抓手。完善多式联运保险法律制度对于发展多式联运、提升中国保险业影响力具有重要作用。以多式联运货物运输保险和多式联运经营人责任保险为主线,在分析和总结中国多式联运保险法律适用和实务现状的基础上,通过考察英美法系国家和大陆法系国家(地区)关于多式联运保险的相关规定,采取比较分析的方式对中国目前在多式联运保险利益、保险期间和责任范围方面存在的主要问题从法律规范以及合同条款层面提出解决方案,以期完善中国多式联运保险法律制度,促进中国多式联运保险实务发展。

关键词:多式联运;保险利益;保险期间;责任范围

中图分类号:D922.294 **文献标志码:**A **文章编号:**2096-028X(2023)02-0070-11

A Comparative Legal Study of Legal System of Multimodal Transportation Insurance

ZHANG Jinlei

(Law School, Dalian Maritime University, Dalian 116026, China)

Abstract: The multimodal transportation, especially the international multimodal transportation is an important starting point to promote the construction of “Belt and Road” to go deeper and solidier. Improving the legal system of multimodal transportation insurance plays an important role in developing multimodal transportation, and enhancing the influence of China’s insurance industry. With multimodal cargo transportation insurance and multimodal transportation operators liability insurance as the main discussion point, through the investigation on the multimodal transportation insurance regulations of Anglo and American law countries and continental law countries (regions), we can put forward solutions to the main problems in terms of insurable interests, duration of insurance and the scope of insurance liability through the method of comparative analysis from the perspectives of legal norms and contract terms, in the hope of improving the legal system of multimodal transportation insurance and promoting the development of multimodal transport insurance practice in China.

Key words: multimodal transportation; insurable interest; duration of insurance; scope of liability

多式联运具有产业链条长、资源利用率高、综合效益好等特点,可有效实现物流设施的联通,保障贸易的畅通,推动“一带一路”建设走深、走实。在新的国际经济格局下,“一带一路”沿线各国间的经贸往来将更加频繁,多式联运活动也势必更加兴盛,多式联运各参与主体为有效规避风险也将更加积极地利用保险进行减损。多式联运保险将为各参与主体提供良好的保险选择与利益保障。然而,目前中国多式联运保险存在一些问题,并不能很好地满足实

践需要。例如,没有完善协调的针对多式联运保险的法律制度;中国保险行业还没有形成一种真正意义上的货物多式联运保险条款,实务中通常以针对不同运输区段分别投保的方式来替代多式联运保险。^①完善多式联运保险法律制度不仅是为了满足发展多式联运、推进“一带一路”建设的实践需要和立法需求,也是中国提升区域或全球法律治理领域中规则制定话语权的重要抓手之一,更是加快推动中国成为国际保险中心的关键环节。

收稿日期:2023-02-27

基金项目:2017年度国家社科基金一般项目“‘一带一路’背景下我国多式联运保险法律制度研究”(17BFX090)

作者简介:张金蕾,女,法学博士,大连海事大学法学院副教授,大连海事大学国际联合学院院长。

① 参见王传丽主编:《国际贸易法》(第2版),中国政法大学出版社2015年版,第145页。

笔者以“一带一路”背景下中国多式联运保险法律制度的完善为研究目的,探究多式联运保险在实务中存在的主要法律问题,并结合大陆法系和英美法系的相关立法对多式联运保险的国际立法进行比较法上的考察,以期为“一带一路”高质量共建提供更加完善的保险保障。

一、中国货物多式联运保险现状及存在的主要法律问题

在“一带一路”背景下的运输活动中,多式联运作为国际运输方式发挥着越来越重要的作用。在降低运输成本、提高运输效率的同时,多式联运过程中货物的转运带来的货损、迟延等弊端也成为亟待解决的问题。在多式联运业务中,多式联运经营人承担违约、侵权等赔偿责任的风险也大大增加,多式联运经营人的法律责任呈现出多样化、复杂化与特殊化等特点,亟需专门的保险以降低经营风险,而中国现行法能够适用于多式联运保险的法律规定以及保险实务中的做法均不能妥善化解上述风险给多式联运经营人带来的影响。以下将就多式联运保险相关的法律适用现状与实务现状进行分析,并总结出中国多式联运保险实践中存在的主要法律问题。

(一) 多式联运保险的法律适用现状

首先,就货物保险而言,中国现行法并不存在专门针对多式联运保险的有关法律规定,《中华人民共和国海商法》(简称《海商法》)第十二章关于海上保险合同的规定以及《中华人民共和国保险法》(简称《保险法》)第二章关于财产保险合同的规定当然对多式联运货物保险适用。虽然《海商法》中对海上保险合同作出的相关规定在内容与结构上足以自成体系,包括一般规定,合同的订立、解除和转让,被保险人的义务,保险人的责任,保险标的的委付和保险赔偿的支付等,内容完整且具有相对独立性,但在整体保险制度的框架内考察,《海商法》中海上保险合同的内容与《保险法》依然属于特别法与一般法的关系。从《海商法》第116条第2款的规范旨意出发,与海上运输有关的发生于陆上或内河的保险事故也适用海上保险合同的有关规定。

其次,就责任保险而言,《海商法》中的海上保险合同部分并不存在关于责任保险的规定,所以责任保险合同的法律适用应当遵从《保险法》。在《保险法》中,责任保险的内容位于财产保险合同项下,并且责任保险仅规定了第三人直接向保险人索赔的

权利、责任保险的赔偿范围等事项。此外,多式联运经营人或实际承运人投保的责任保险应适用《保险法》第二章第一节关于保险合同的一般规定以及第二章第三节就财产保险合同的规定中依其性质能适用于责任保险的部分。总体而言,中国现行法并未对责任保险进行过多的干涉,更不存在任何强制性规定,而是将更多的契约自由交给合同当事人。

基于上述,中国目前关于多式联运保险法律关系的调整规定仍然局限在《保险法》与《海商法》,而这些法律对货物运输保险的构建原则上还是建立在传统的单一运输形式从事的货物运输之上。多式联运作为新兴运输形式,其本身呈现出的法律关系、业务流程等非常复杂,涉及的作业主体数量众多,《保险法》与《海商法》中现有的相关法律规定已经不能满足多式联运保险的需求。

(二) 多式联运保险实务现状

首先,在可供投保的保险种类方面,因多式联运经营人主要面临货物风险和责任风险,故货物运输保险与责任保险可供其投保;除运输环节外,多式联运还包含转运、仓储等其他环节,因此实务中也存在针对其他环节的险种可供投保。另外,多式联运经营人还可以选择投保相互保险,即船东互保协会提供的保赔保险。

其次,在多式联运的保险责任期间方面,就目前的保险实务而言,货物运输险都集中于海上运输,或其他独立运输方式,几乎不涉及多式联运,所以多式联运经营人不得不对各区段单独投保,导致了投保过程中的诸多不便。保险业界也意识到了多式联运经营人对运输全程通过一次投保以分散风险的需要,故采取了相关应对措施,在实务中多表现为投保一份海上货物运输保险,后续可能出现的陆上运输或其他运输环节均在该海上货物运输保险责任期间内,受到保险保障。此观点也被中国司法案例所认可。^①因此,多次投保带来的不便不是货物运输保险之于多式联运的缺陷,而是保险条款本身的不足和应用保险过程中出现的问题。

再者,在保赔保险方面,船东互保协会推出的联运保赔保险最符合多式联运经营人的需求,可提供形式多样、极具针对性的服务,解决了分别投保带来的不便。但保赔保险对于多式联运实务仍有不足之处。例如,承保对象仍局限于会员船东,虽然保险责任期间向非会员运输区段扩大,但追索权的纳入使

^① 参见广西壮族自治区高级人民法院(2003)桂民四终字第7号民事判决书。

得非会员船东仍需自行承担相关损失或责任;保险条款中大量但书和除外责任条款的存在,导致承保范围被进一步压缩。

最后,中国司法实践在保赔保险的纠纷处理方面,主要适用《中华人民共和国民法典》(简称《民法典》)合同编而排除适用《保险法》,这种倾向性使船东互保协会提供的保赔保险不受《保险法》的调整,从而令保险人在纯粹的合同层面拥有了更多的抗辩权,并使其免赔成功的几率大幅增加,威胁被保险人的利益。

(三) 多式联运保险中存在的主要法律问题

首先,保险利益的范围受限,无法满足复杂的多式联运经营的业务需求。《保险法》在第12条第2款规定了财产保险的被保险人在发生保险事故时,应当对保险标的具有保险利益,总体上确立了保险利益的法律联系原则。由于目前多式联运保险在中国仍然需要遵从《保险法》和《海商法》,在保险利益方面也当然受到法律联系原则的约束。法律联系原则的基础是法律对风险的分配,要求投保人与保险标的之间具有法律上的利害关系。但复杂的多式联运过程中可能出现更多的不特定单位或人员与受托承运货物存在利害关系,现行法对法律联系原则的坚持,将导致很多具有真实利害关系且面临风险的人因不享有保险利益,无法投保相关保险。

其次,保险期间存在“真空”,无法实际覆盖多式联运全程。因为法律适用的问题,现行运输公约之间对于运输责任期间的认定标准存在差异,导致多式联运保险合同不能具体划分各个区段承运人的责任期间,除非多式联运经营人签订全部分包运输合同后交保险人审核,否则将无法避免出现保险的空白期间。

再次,保险责任范围过于狭窄,无法为多式联运经营人提供充分保障。一方面,该问题来源于多式联运中多次投保的不便、多式联运有关的保险的承保范围受限,以及保赔保险设置大量但书与除外条

款规避保险责任。另一方面,各运输区段分别投保的情况下,保险责任范围无法应对集装箱多式联运带来的新风险。例如,由于货物在箱内堆装不当、加固不牢造成损坏;装运舱面集装箱货物的风险增大;在发生货物灭失或损坏时,责任人对每件或每货单位的赔偿限额大为增加等。^①目前的货物运输保险所承保的风险仍是传统单式运输中因自然灾害、意外事故等产生的风险,无法为多式联运经营人提供充分的保险保障。

因此,基于上述中国多式联运保险存在的问题,面对“一带一路”倡议下多式联运发展的现实需求,需要创设适用于“一带一路”沿线国多式联运保险的国际标准格式合同,以专门的保险条款为多式联运经营人降低经营风险和责任风险。

二、多式联运保险利益确认的比较法分析

保险利益,是指被保险人和保险标的之间存在的某种特别的利害关系。由于这种利害关系的存在,被保险人会因保险标的发生损坏或灭失而遭受损失。^② 保险利益原则,是指在签订和履行保险合同的过程中,投保人或者被保险人对保险标的必须具有保险利益。只有具有保险利益,保险合同才是有效的,保险人才会对被保险人进行损失赔偿。例如,根据《英国海上保险法》(1906年)第4条,没有保险利益的海上保险合同是无效合同。《德国保险合同法》第80条也对保险合同缺乏保险利益的法律效果作出明确规定。^③ 保险利益原则的功能在于:防止利用保险合同进行赌博;防止道德风险的发生;限制保险赔偿额度。^④ 随着国际贸易和多式联运的发展,在应用保险利益原则时,防止赌博和允许合法经营之间的冲突日益加剧。^⑤ 保险利益原则作为保险法确立的一项基本法律原则,同样适用于海上保险领域以及多式联运保险领域,而《海商法》并未对保险利益作出规定,对多式联运保险利益更是未作出规定。《保险法》第12条第6款规定了保险利益

^① 参见唐连生主编:《物流运输与配送管理》,武汉大学出版社2017年版,第134页。

^② 参见郑睿:《英国海上保险:法律与实务》,上海交通大学出版社2014年版,第55页。

^③ 《德国保险合同法》第80条第1款规定:“如果保险合同生效时保险利益不存在或者当保险合同是为将来计划或其他利益订立,但上述利益并未实现的,投保人可以免除缴纳保险费之义务。但保险人有权请求投保人支付合理的业务费用。”第2款规定:“保险合同生效后保险利益消失的,保险人有权保有从保险合同生效之日起到保险利益消失之日止的保险费。”第3款规定:“如果投保人为了非法财产利益而以虚构之保险利益投保,则保险合同当属无效;保险人有权保有从合同生效至其知晓合同无效事由这段时间之保险费。”参见孙宏涛:《德国保险合同法》,中国法制出版社2012年版,第79页。

^④ 参见江静、顾寒梅编著:《国际货物运输与保险》,格致出版社、上海人民出版社2011年版,第223-224页。

^⑤ ZHANG Mingzhao & ZHU Ling, *Understanding Who Has an Insurable Interest in Goods Under Multimodal Transport in Chinese Law*, Hong Kong Law Journal, Vol. 48:739, p. 739(2018).

的基本含义,^①从法律条文的表述中可以看出中国对于保险利益的界定适用法律联系原则,而目前国外的立法实践中经济联系原则是主流观点。国际多式联运保险涉及多个国家的海上保险法律制度的适用,如果没有具体的、与国际多式联运保险法律制度发展趋势相匹配的国内法律制度规定,会给实务操作带来很多混乱和不便。另外,2016年12月28日发布的《最高人民法院关于发布第15批指导性案例的通知》中指导案例第74号的裁判理由部分对《保险法》第12条中财产保险的保险利益进行了细化规定,^②但对于责任保险中的保险利益仍未作详细规定。笔者拟对各国关于保险利益的规定进行梳理,从而澄清多式联运下对货物或者责任具有保险利益的当事人,进而完善中国多式联运保险法律制度下的保险利益原则。

(一) 从法律联系原则到经济联系原则的演化

保险利益起源于英国,最早出现于《英国海上保险法》(1745年),并在《英国海上保险法》(1906年)中被进一步完善。《英国海上保险法》(1906年)第5条第1款规定:“根据本法各规定,与海上冒险有利益关系的每一个人具有保险利益。”第5条第2款进一步规定了具备保险利益的三个条件:第一,被保险人可能会因保险财产的安全或按时抵达而获得利益,或可能因保险财产的损失、损害、滞留或招致责任而利益受损;第二,被保险人对于海上冒险或处于此冒险中的面临风险的保险财产具有法律上或衡平法上的关系;第三,上述获益、利益受损或招致责任必须是由于被保险人所具有的法律上或衡平法上的关系而造成的。^③早期判例法对保险利益的界定遵循严格的法律联系原则,即要求被保险人和保险标的之间必须存在普通法或衡平法上的关系。但自

1992年的 *The Moonacre* 案开始,^④英国海上保险法中保险利益的内涵逐步从法律联系原则向经济联系原则靠拢,在2004年的 *The Martin P* 案中,^⑤经济联系原则在英国海上保险法中正式确立。^⑥经济联系原则是指只要被保险人因保险标的物的保全或灭失而收益或受损,这种事实上的联系就被承认为保险利益。^⑦概言之,只要被保险人与保险标的之间存在某种经济利益的联系,即可认定被保险人对于保险标的拥有保险利益。^⑧美国、新加坡、加拿大等英美法系国家关于保险利益的规定与英国基本相同。^⑨大陆法系国家(地区)也普遍认可保险利益。但在德国、日本等部分大陆法系国家(地区),保险利益仅适用于补偿保险,而给付保险则适用同意原则。^⑩

(二) 多式联运下不同主体保险利益的动态转移特性

多式联运货物运输保险和多式联运经营人责任保险都属于财产保险、补偿保险,无论适用英美法系国家的规定还是大陆法系国家(地区)的规定,都需遵循保险利益原则。多式联运中涉及卖方、买方、多式联运经营人、实际承运人等多方主体,明确各方主体对保险标的是否具有保险利益是订立多式联运保险合同的首要问题。

货物的所有人对自己所拥有的财产具有保险利益,因为如果财产遭受损害,所有人将蒙受损失。然而,货物的所有权在货物买卖中是会发生转移的,从卖方转移至买方。由此便产生了保险利益的转移问题。如果对于保险利益的认定采取法律联系原则,那么在货物买卖中,必须通过所有权的转移判断到底是卖方还是买方对货物享有保险利益。可是,由

① 《保险法》第12条第6款规定:“保险利益是指投保人或者被保险人对保险标的具有的法律上承认的利益。”

② 《最高人民法院关于发布第15批指导性案例的通知》中指导案例第74号的裁判理由中指出:“不同主体对于同一保险标的可以具有不同的保险利益,可就同一保险标的投保与其保险利益相对应的保险险种,成立不同的保险合同,并在各自的保险利益范围内获得保险保障,从而实现利用保险制度分散各自风险的目的。”

③ 参见郭建勋:《英国法下可保利益的定义》,载《中国海商法研究》2016年第4期,第73页。

④ [1992] 2 Lloyd's Rep. 501.

⑤ [2004] 1 Lloyd's Rep. 389.

⑥ 参见徐峰:《海上保险法“保险利益”原则之历史变迁及其当代启示》,载《西安电子科技大学学报(社会科学版)》2019年第4期,第77页。

⑦ 参见邢海宝:《从法律上可保利益到经济可保利益》,载《法学家》2005年第3期,第90页。

⑧ 参见徐峰:《海上保险法“保险利益”原则之历史变迁及其当代启示》,载《西安电子科技大学学报(社会科学版)》2019年第4期,第77页。

⑨ 参见梁山:《英美法系海上保险法保险利益原则初探》,载司玉琢主编:《中国海商法年刊(2006)》,大连海事大学出版社2007年版,第205-207页。

⑩ 给付保险适用同意原则具体是指,将被保险人的同意作为合同生效要件,而不需要投保人对被保险人的继续生存具有保险利益。这样规定的理由在于:人身保险的标的无法用金钱评估价值,因而难以发挥禁止赌博、防止被保险人不当得利以及削减道德风险的功效。有保险利益而无被保险人同意,道德风险仍可能发生,如有被保险人的同意,保险利益便无足轻重。参见马宁:《保险利益原则:从绝对走向缓和,抑或最终消解?》,载《华东政法大学学报》2015年第5期,第116页。

于各国对于货物所有权转移的规定各不相同,国际公约与国际惯例也都回避了所有权转移的问题,所以买方取得所有权从而对货物具有保险利益的节点并不明确。尽管在海上货物运输中,所有权的转移可以根据提单的移转来判断,但在多式联运中,除海运区段以外,其他运输区段所签发的单证均不具有物权凭证的功能,单证的移转并不能代表所有权的转移,所以根据所有权移转的时间判断买方是否具有保险利益存在困难。^① 笔者认为,对于保险利益的认定应当采取经济联系原则,从而以风险转移的时间判断买方是否取得对货物的保险利益。如果中国对于保险利益的认定采取经济联系原则,那么,就可以根据风险移转判断买方是否取得对货物的保险利益。国际贸易中普遍使用的贸易术语对风险的转移作了明确规定,以风险确定保险利益,能够使来自不同司法管辖区的卖方和买方都可以更好地预测他们是否会从货物运输保险中得到赔偿。^②

另外,将保险利益严格限定于法律所承认的利害关系有悖于商业实践需要,难以充分实现保险制度移转与分散风险的经济功能。^③ 例如,在 FOB 贸易术语项下,买方为自己办理了货物运输保险,货物已经装上船,风险发生转移,但买方尚未取得提单,所有权并未发生移转。若此时发生货损,依据法律联系原则,买方对货物不具有保险利益,买方不能要求保险人赔偿。卖方虽然基于货物的所有人而对货物享有保险利益,但卖方并不是保险合同的当事人,也无法请求保险赔偿。在这种情况下,买方不得自行承担损失,而无法通过保险分散风险。若依据经济联系原则,则买方因负担风险而具有保险利益,可以请求保险人赔偿,买方的风险通过保险得以分散。而且,以经济联系原则认定保险利益亦符合国际普遍做法。

责任保险中的保险利益与一般财产保险中的保险利益存在区别,主要体现在:责任保险中的保险利

益是一种消极的保险利益,即“为特定人对于某一不利之关系,因为此不利之发生而使该特定人产生财产上之损失,而该损失者可能基于法律规定、契约义务或事实上必要费用而产生,并对被保险人之财产上产生负担,此时责任保险即赔偿该不利所造成之损失”。^④ 而且,责任保险的保险利益还具有潜在性以及量上的不确定性。^⑤ 根据 1980 年《联合国国际货物多式联运公约》的规定,多式联运经营人对发生在其责任期间内的事故所导致的货物灭失、损坏和迟延交付的损失负赔偿责任。尽管该公约至今尚未生效,但各国关于多式联运经营人的责任都作出了类似规定,例如《日本商法典》(2018 年)第 578 条。^⑥ 货物灭失、损坏和迟延交付并不使多式联运经营人直接遭受损失,而其仅在货方要求赔偿时才会遭受财产上的威胁并在作出实际赔偿后才会遭受财产上的损失,多式联运经营人的此种赔偿责任是法律明确规定的,而且具有潜在性和量上的不确定性,因此,多式联运经营人对其可能承担的责任具有保险利益。

多式联运经营人具有双重身份,他既以契约承运人的身份与货方签订多式联运合同,又以托运人的身份与负责实际运输的各区段运输承运人,即实际承运人,签订各区段的运输合同。当然,多式联运经营人也可以本人身份参加多式联运全程运输中某一个或几个区段的实际运输。^⑦ 当多式联运中既存在多式联运经营人又存在实际承运人时,根据《汉堡规则》第 10 条第 4 款,^⑧ 如果多式联运经营人与实际承运人对货物灭失、损坏等均负有责任,则二者应当承担连带责任。根据《汉堡规则》第 10 条第 6 款,^⑨ 多式联运经营人和实际承运人之间可以相互追偿,追偿的依据是二者之间签订的运输合同。可见,实际承运人同多式联运经营人一样,对其可能承担的责任具有保险利益,只是实际承运人的保险利益限

① ZHANG Mingzhao & ZHU Ling, *Understanding Who Has an Insurable Interest in Goods Under Multimodal Transport in Chinese Law*, Hong Kong Law Journal, Vol. 48:739, p. 752(2018).

② ZHANG Mingzhao & ZHU Ling, *Understanding Who Has an Insurable Interest in Goods Under Multimodal Transport in Chinese Law*, Hong Kong Law Journal, Vol. 48:739, p. 755(2018).

③ 参见马宁:《保险利益原则:从绝对走向缓和,抑或最终消解?》,载《华东政法大学学报》2015 年第 5 期,第 118 页。

④ 江朝国:《保险法逐条释义·第三卷 财产保险》,元照出版公司 2015 年版,第 501 页。

⑤ 参见彭利、曾好、姚渝:《责任保险的保险利益探讨》,载《中国保险管理干部学院学报》2000 年第 3 期,第 43-44 页。

⑥ 《日本商法典》(2018 年)第 578 条第 1 款规定:“同一合同下使用陆运、海运、空运两种或两种以上运输方式,承运人对运输货物的灭失等(指运输货物的灭失、损坏或者迟延送达)承担赔偿责任时,应根据不同运输段中货物灭失等的原因,分别适用调整该区段运输方式的我国法令或我国所缔结的条约的规定。”第 2 款规定:“同一合同下,陆上运输的不同区间需适用两条以上不同法令的情形,准用前款规定。”参见刘成杰:《日本最新商法典译注详解》(第 2 版),中译出版社 2021 年版,第 186 页。

⑦ 参见熊桂武:《国际多式联运运输优化建模与算法研究》,西南交通大学出版社 2017 年版,第 60-61 页。

⑧ 《汉堡规则》第 10 条第 4 款规定:“如果承运人和实际承运人都有责任,则在此责任范围内他们应负连带责任。”

⑨ 《汉堡规则》第 10 条第 6 款规定:“本条规定不妨碍承运人和实际承运人之间的任何追索权。”

于其在特定运输区段可能产生的责任,而并非像多式联运经营人那样对全程运输中可能产生的责任都具有保险利益。

三、多式联运保险期间识别的比较法分析

保险期间,亦称保险责任期间、保险期限,是保险人对由于承保风险所造成的保险标的之损坏或灭失承担责任的期间。保险期间具有重要的法律意义,因为对保险期间以外发生的由承保风险造成的保险标的之灭失或损坏,保险人不负有赔付责任。^①

(一) 约定保险期间与追溯保险制度

两大法系均规定保险合同中可以对保险期间作出约定。例如,《英国海上保险法》(1906年)第23条规定,保险单必须载明的事项包括保险承保的航程或期间,或同时承保航程和期间二者,视情况而定。《日本保险法》第6条第1款也将保险期间作为保险单的法定记载事项。《日本商法典》(1938年)第821条^②、第822条^③还对船舶保险、货物保险以及期待利益保险规定了当事人之间没有约定时适用法定保险期间的规则。但《日本商法典》(2018年)删除了法定保险期间的规定,原因是立法机关认为,在当事人没有约定保险期间的情况下,在成文法上继续维持《日本商法典》(1938年)中法定保险期间的规则是不适当的。而且,即使删除了法定保险期间的规定,仍然可以基于一定事实的存续期间来明确保险期间。^④

两大法系还规定了追溯保险。追溯保险,即保险期间可以追溯至保险合同成立前的某一个时间点。《英国海上保险法》(1906年)创设了追溯保险制度,核心是以“知悉规则”来限定“无论损失与否”条款的效力。^⑤ 该法第6条第1款规定,如果保险标的是按“无论损失与否”条件承保的,则即使被保险人在保险标的发生损失之后才享有保险利益,仍可获得赔偿,除非在缔结保险合同时,被保险人已经知道损失发生,而保险人并不知道。^⑥ 《德国保险合同法》第2条对追溯保险作出明确规定。该条第1款规定:“保险合同的承保效力可以追溯至保险合同订立之前而发生。”该条第2款规定:“如果保险人在做出保险承诺时已经知晓保险事故不可能发生,则其无权向投保人收取保费;如果投保人向保险人做出投保申请时知晓保险事故已经发生,则保险人可以拒绝向其支付保险金。”^⑦ 《日本保险法》第5条^⑧(损害保险)和第39条^⑨(生命保险)参照《德国保险合同法》第2条对追溯保险作出明确规定。中国台湾地区“保险法”第51条也有类似规定。^⑩ 从上述条文可以看出,一方面,各国保险法普遍承认追溯保险的合法化,另一方面,为了保护投保人和保险人的利益,各国保险法也规定了保险合同无效的情况。^⑪ 追溯保险制度散见于中国各司法解释及相关法律文件中,而在《保险法》中并没有明确的规定,《海商法》中略有涉及但缺乏完整的立法体系和制度支撑。因此,应当在借鉴两大法系的立法例基础上,结合司

^① 参见郑睿:《英国海上保险:法律与实务》,上海交通大学出版社2014年版,第99页。

^② 《日本商法典》(1938年)第821条规定:“(1)对于一次航海投船保险的,保险人的责任,从着手货物或压舱物的装船之时开始。(2)于货物或压舱物装船之后投保船舶时,保险人的责任于合同成立之时开始。(3)前两款的情况下,保险人的责任,于目的港货物或压舱物卸货终了之时终止。但其卸货因不可抗力而延迟时,以其能够终了之时终止。”参见韩立新、王秀芬编译:《各国(地区)海商法汇编:中英文对照(上、下卷)》,大连海事大学出版社2003年版,第669-670页。

^③ 《日本商法典》(1938年)第822条规定:“(1)对所载货物投保或对因货物的到达而能够取得的利益或报酬投保的,保险人的责任,自其所载货物离开陆地之时开始,到卸货港卸货终了之时终止。(2)前条第3款的规定,准用于前款的情形。”参见韩立新、王秀芬编译:《各国(地区)海商法汇编:中英文对照(上、下卷)》,大连海事大学出版社2003年版,第670页。

^④ 参见王学士:《海上保险法制现代化在日本法中的发展演进——承保范围、保险期间等基本制度的修改及要点分析》,载《上海保险》2022年第2期,第28页。

^⑤ 参见任自力:《保险损失补偿原则适用范围思考》,载《中国法学》2019年第5期,第126页。

^⑥ 参见孙宏涛:《德国保险合同法》,中国法制出版社2012年版,第26页。

^⑦ 孙宏涛:《德国保险合同法》,中国法制出版社2012年版,第61页。

^⑧ 《日本保险法》第5条第1款规定:“旨在补偿损害保险合同订立前发生的保险事故所造成的损害的规定,在投保人要约或者承诺该损害保险合同时,该投保人或者被保险人已经知道保险事故发生的情况下,无效。”第5条第2款规定:“旨在对损害保险合同要约前发生的保险事故造成损害进行补偿的规定,在保险人或者投保人提出订立该损害保险合同的要约时,该保险人已经知道保险事故没有发生的情况下,无效。”参见沙银华:《日本保险经典判例评释》(修订版),法律出版社2011年版,第180页。

^⑨ 《日本保险法》第39条第1款规定:“旨在对死亡保险合同订立前发生的保险事故进行保险金给付的规定,在投保人要约或承诺该死亡保险合同时,该投保人或被保险人已经知道保险事故发生的,无效。”第39条第2款规定:“旨在对死亡保险合同要约之前发生的保险事故进行保险金给付的规定,在保险人或者投保人提出该死亡保险合同要约时,该保险人已经知道保险事故没有发生的,无效。”参见沙银华:《日本保险经典判例评释》(修订版),法律出版社2011年版,第187页。

^⑩ 中国台湾地区“保险法”第51条规定:“保险契约订立时,保险标的之危险已发生或已消灭者,其契约无效。但为当事人双方所不知者,不在此限。订约时,仅要保人知危险已发生者,保险人不受契约之拘束。订约时,仅保险人知危险已消灭者,要保人不受契约之拘束。”参见梁宇贤:《保险法新论》(修订新版),中国人民大学出版社2004年版,第282页。

^⑪ 参见沙银华、姬文娟:《日本保险立法对我国的启示》,载《保险研究》2008年第10期,第95页。

法实务现状以及学术理论研究成果,在中国保险立法中建立完整的追溯保险制度。

(二) 多式联运下区段运输保险期间的“真空”与衔接

目前,专门的多式联运货物运输保险仍然处于缺失状态,实践中,货方通常针对不同运输区段分别投保不同的货物运输保险。^①无论是海上货物运输保险,还是航空货物运输保险,抑或是陆上货物运输保险,其均以“仓至仓”确定保险期间,即保险人的保险期间自被保险货物离开起运地点的仓库或储存处所时起,至到达目的地收货人的仓库或储存处所时终止。如果被保险货物未到达收货人的仓库或储存处所,保险人的保险期间以被保险货物卸离最后运输工具后的约定期限为限。^②例如,1982年伦敦保险协会航空运输货物保险条款、^③2009年伦敦保险协会海上货物保险条款、^④中国人民财产保险股份有限公司陆上货物保险条款。^⑤在多式联运中,当货物在不同运输方式之间进行换装时,往往会存在短暂的仓储、短途运输,^⑥而这段仓储、短途运输的时间可能并不能被包含在各种货物运输保险的“仓至仓”保险期间内,由此产生了货物运输保险期间的“真空”。若在该段仓储、短途运输的时间段中发生货损,那么,被保险人只能自行承担损失,而无法要求保险人赔偿。另外,有的情况下,多式联运经营人在接受货物后,需要在对货物进行包装、整理、仓储等环节之后再由其他单式运输承运人运送,^⑦在被保险货物未离开起运地点的仓库或储存处所时,保险期间尚未开始,若此时发生货物的灭失、损坏,被保险人也无法获得保险赔偿。为了

避免保险期间的“真空”以及保险期间尚未开始时的损失,被保险人可以考虑另行投保仓储险。但多次办理保险意味着多次的保险谈判、保单缮制、费用支付等,这些复杂的程序不仅会延长物流活动的时间,而且会增加多环节保险的费用,给被保险人带来诸多不便。^⑧

关于多式联运经营人的责任风险,只有责任保险的保险期间完全涵盖多式联运经营人的责任期间,多式联运经营人的责任风险才能降到最低,多式联运经营人才能获得最大程度的保障。1980年《联合国国际货物多式联运公约》第14条第1款规定,多式联运经营人对于货物的责任期间,自其接管货物之时起到交付货物时止。该公约第14条第2款进一步明确了“接管货物”和“交付货物”的具体情形和含义。1973年《多式联运单证统一规则》和1991年《联合国贸发会/国际商会多式联运单证规则》也规定多式联运经营人的责任期间为从“接管货物”至“交付货物”,但前者未明确“接管货物”和“交付货物”的具体情形,后者在“接管货物”方面列举的情形相较于1980年《联合国国际货物多式联运公约》少了一种。^⑨尽管1980年《联合国国际货物多式联运公约》至今尚未生效,1973年《多式联运单证统一规则》和1991年《联合国贸发会/国际商会多式联运单证规则》也都没有强制效力,仅在当事方选择适用时发生效力,但各国均普遍认为多式联运经营人的责任期间为从“接管货物”到“交付货物”,只是根据接收和交付货物当地的法律规定或行业习惯,接管和交付的形态未必一致。虽然多式联运经

① 参见王传丽主编:《国际贸易法》(第2版),中国政法大学出版社2015年版,第145页。

② 参见陈石清主编:《物流法律法规》,湖南师范大学出版社2017年版,第257页。

③ 1982年伦敦保险协会航空运输货物保险条款规定:保险责任自保险标的物离开本保险单所记载起运地点的仓库或储存处所时开始,直到运至下列情形之一时终止:第一,至本保险单所载目的地的仓库或储存处所,或途中的任何其他仓库或储存处所;第二,至本保险单所载目的地,或途中的任何其他仓库或储存处所而为被保险人用作通常运输过程以外的储存分配或分送;第三,至本保险标的物在最终卸货地,自飞机卸载后起届满30天。参见温明月、姜桂金主编:《国际贸易法》,沈阳出版社2018年版,第132-133页。

④ 2009年伦敦保险协会海上货物保险条款规定:保险责任开始于保险标的的首次从仓库或储存处所开始运送而被立即装入或装上运送车辆或其他运输工具而移动之时;该保险的责任终止于以下时刻(以先发生者为准):第一,在保险合同载明的目的地从运输车辆或其他运输工具全部卸到最后仓库或储存处所;第二,在保险合同载明的目的地或之前从运输车辆或其他运输工具全部卸到任何其他仓库或储存处所,其由被保险人或其雇员用作通常运送过程以外的存储或分配或分派;第三,在被保险人或其雇员选择将运输车辆、其他运输工具或集装箱用作通常运送过程以外的存储;第四,保险标的在最后卸货港全部卸离海船满60天。参见汪鹏南:《海上保险合同法详论》(第4版),大连海事大学出版社2017年版,第310-311页。

⑤ 由于受陆上运输的限制,国际上尚无陆上货物运输保险条款。各国保险公司根据自己的保险单设立保险条款,其保险内容大致相同。中国人民财产保险股份有限公司陆上货物保险条款规定:保险责任自被保险货物运离保单所载明的起运地仓库或储存处所开始运输时生效,其范围包括正常运输过程中的陆上和与其有关的水上驳运在内,直至该项货物运达保险单所载目的地收货人的最后仓库或储存处所或被保险人用作分配、分派的其他储存处所为止。如果没有运抵上述仓库或储存处所,则以被保险货物运抵最后卸载的车站满60天为止。参见陈石清主编:《物流法律法规》,湖南师范大学出版社2017年版,第261页。

⑥ 参见郭萍:《货物多式联运法律制度比较研究》,大连海事大学出版社2012年版,第101页。

⑦ 参见郭萍:《货物多式联运法律制度比较研究》,大连海事大学出版社2012年版,第101页。

⑧ 参见陈石清主编:《物流法律法规》,湖南师范大学出版社2017年版,第251-252页。

⑨ 参见郭萍:《货物多式联运法律制度比较研究》,大连海事大学出版社2012年版,第98-99页。

营人的责任期间完全涵盖每个单式运输方式下承运人的责任期间,但如前所述,单式运输的承运人责任期间并非无缝隙地衔接以构成多式联运经营人的责任期间。所以,当多式联运经营人通过分段投保责任保险的方式分散风险时,多式联运经营人需要十分注重不同区段的运输责任保险的保险期间的衔接,而且往往也需要投保仓储责任保险,从而使其整段责任期间都尽量被各种责任保险的保险期间所涵盖。

四、多式联运保险责任范围厘定的比较法分析

承保风险和除外责任共同限定保险人的责任范围。被保险人对保险标的拥有保险利益,并不一定代表被保险人就可以在保险标的受损时获得保险赔偿。只有被保险人证明损失是由承保风险引起的,被保险人才有可能获得保险赔偿。^①然而,保险人一般不会同意承保保险标的物所有可能遭受的损失,即使是一切险,也有若干限制。当造成保险标的物损坏或者灭失的原因是高风险的事件时,除非合同中明确约定,否则保险人一般不会承保。这些高风险事件在保险合同中通常被定义为除外风险。此外,除外风险还包括有违保险性质的风险,例如,被保险人故意制造的事故、必然会发生的事等。^②保险人为了否认责任,往往会举证证明损失实际上是由保险法和保险合同明确说明的除外风险造成的,即属于保险人的除外责任。因此,在损失发生后,相关事故是否属于承保风险或者是否构成保险人的除外责任,往往成为保险人与被保险人的核心争议问题。

(一)“一切风险减去除外责任”的规范模式

两大法系对于承保风险一般都只作笼统的规定。例如,对于货物保险的承保风险,《英国海上保险法》(1906年)仅在第55条第1款规定:本法规定及除保险单另有规定外,保险人对承保风险作为近因而导致的任何损失承担保险责任,但是,如前所

述,保险人将不对承保风险并非近因而导致的任何损失承担保险责任。《德国保险合同法》第二编“特种保险”第三章“运输保险”第130条第1款规定:“在陆地运输或者内陆水域运输货物及上述运输过程中储存货物时可能遭受的一切风险,都由保险人承担。”^③《日本商法典》(2018年)第816条规定:“除本章或保险合同另有规定,对于保险标的在保险期间内因航海事故发生的一切损失,保险人均应负补偿责任。”^④对于责任保险的承保风险,《德国保险合同法》第100条规定:“在责任保险中,对于保险期间内发生事故导致第三人向投保人提出索赔请求或第三人向投保人恶意诉讼的,保险人都有义务代替投保人应诉。”^⑤该法第101条第1款进一步规定:“保险承保范围也应当包括由于第三人起诉导致投保人支付的诉讼费用与诉讼外费用等。此外,保险承保范围还包括由于第三人向投保人提出刑事诉讼而导致投保人支付的律师费用。应投保人的要求,保险人应当预付上述费用。”^⑥

两大法系关于除外责任的规定较为详细。《英国海上保险法》(1906年)第55条第2款引入了海上保险中最常见的四种除外风险:被保险人恶意行为、正常损耗、固有缺陷和延迟。^⑦值得注意的是,与正常损耗、固有缺陷和延迟不同,被保险人恶意行为之前没有“除非保险单中另有规定”的表述,这说明,法律允许合同约定保险人可以对正常损害、固有缺陷和延迟承担责任,但是不允许约定保险人应该对被保险人的恶意行为造成的损失负责,因为若如此约定则有违公共政策,是无效力的。^⑧《德国保险合同法》第二编“特种保险”第三章“运输保险”第137条第1款规定了运输保险保险人的除外责任:“如因投保人基于故意或重大过失导致保险事故发生的,保险人有权拒绝承担保险责任。”^⑨此外,关于运输保险保险人除外责任的规定散见于该章关于投保人义务不履行或者履行瑕疵的相关规定中。

① 参见郑睿:《英国海上保险:法律与实务》,上海交通大学出版社2014年版,第55页。

② 参见郑睿:《英国海上保险:法律与实务》,上海交通大学出版社2014年版,第175页。

③ 孙宏涛:《德国保险合同法》,中国法制出版社2012年版,第89页。

④ 刘成杰:《日本最新商法典译注详解》,中译出版社2021年版,第248页。

⑤ 孙宏涛:《德国保险合同法》,中国法制出版社2012年版,第83页。

⑥ 孙宏涛:《德国保险合同法》,中国法制出版社2012年版,第83页。

⑦ 《英国海上保险法》(1906年)第55条第2款规定:“(a)保险人不承担由被保险人恶意行为所导致的任何损失,但除非保单另有规定,保险人对承保风险直接导致的任何损失承担责任,尽管若非船长或船员的恶意行为或疏忽该损失将不会发生;(b)除非保单另有规定,船舶险或货物险保险人将不对由迟延直接导致的任何损失承担责任,尽管该迟延是由承保风险所引起;(c)除非保险单另有规定,对通常磨损、渗漏和破裂,保险标的的固有缺陷或特性,或者鼠害或虫害造成的任何损失,或者不是海上危险造成的机器损害,保险人不负赔偿责任。”

⑧ 参见郑睿:《英国海上保险:法律与实务》,上海交通大学出版社2014年版,第175页。

⑨ 孙宏涛:《德国保险合同法》,中国法制出版社2012年版,第91页。

《德国保险合同法》第二编“特种保险”第一章“责任保险”第103条规定了责任保险保险人的除外责任：“如果投保人故意实施违法行为导致第三人遭受损害的，保险人有权拒绝赔偿。”^①《日本保险法》第17条集中对包括责任保险在内的损害保险的除外责任作出规定。该条第1款规定：“保险人不承担因投保人或者被保险人的故意或重大过失造成的损害的补偿责任。对于战争或其他动乱引起的损害，前述规定同样适用。”该条第2款规定：“关于前款规定对责任保险合同的适用中，该款中‘故意或者重大过失’，即为‘故意’。”^②

(二) 多式联运下货物保险与责任保险差异化的承保方式

由于市场上尚无专门的多式联运货物运输保险，货方往往通过投保各运输区段相应的保险来保障自己的利益。相应运输区段的货物运输保险都明确规定了其所承保的风险以及除外责任。例如，2009年伦敦保险协会海上货物保险条款对承保风险采用“一切风险减去除外责任”的方式进行规定，对约定和法定的除外事项，在“除外责任”部分全部予以列明，对于未列入“除外责任”项下的损失，保险人均予负责。从承保范围来看，该条款主要承保海上风险和一般外来风险，责任范围广泛。同时，该条款还承保共同海损和救助费用，对根据运输合同中“船舶互撞责任”条款的规定由被保险人承担比例责任的部分，保险人也予赔偿。该条款的除外责任包括法定除外责任和约定除外责任两大类，内容全面详尽，条理清晰，分为一般除外责任、不适航不适货除外责任、战争除外责任和罢工除外责任。^③

对于多式联运经营人的责任风险，目前，联运保赔保险可以承保此种风险。1968年5月，联合王国保赔协会、西英保赔协会和汽船保赔协会合股在伦敦成立联运保赔协会。联运保赔协会的联运保赔保险主要承保集装箱运输过程中所可能产生的合同责任或侵权责任以及集装箱箱体的财产灭失或损坏的风险。联运保赔保险既服务于集装箱船公司又服务

于其他参与集装箱运输的衍生服务企业，联运保赔保险的功能在于填补传统保赔保险兼顾不到的陆运区段和空运区段的风险缺口。联运保赔保险对每类被保险人都规定了专门的除外责任，还规定了适用于所有被保险人的除外责任，包括：放射和原子风险；拖欠债务；非法经营；被保险人的故意或重大过失行为；惩罚性损害；放弃追偿权利；重复保险。

中国台湾地区保险实务对于承运人的责任有货物运送人责任保险^④和海运承揽运送人责任保险^⑤。货物运送人责任保险承保运送人因运送货物而于途中发生意外事故，导致所运送货物毁损灭失，而运送人因此应负的法律赔偿责任。货物运送人责任保险基本上只承保财产损失的赔偿责任，并不牵涉任何体伤的赔偿责任。如果运送人因载运货物途中发生意外事故而伤害他人，例如货物翻覆而造成车祸体伤，则应由汽车责任保险或其他责任保险负责补偿，并非由货物运送人责任保险补偿。货物运送人责任保险采用概括危险的方式承保，并未指定承保事故，只要不属于不保事故，即可受到保险保障。^⑥海运承揽运送人责任保险承保被保险人在保险有效期内，因经营船舶货运承揽运送业务过程中，对托运货物的接受、保管，运送人的选定，在目的地的交付，以及其他与运送有关事项，有未尽注意义务的情况，致使货物托运人发生损失，而依法应负的赔偿责任。海运承揽运送人责任保险也采用概括方式承保，只对不保事故排除赔偿责任。^⑦

五、制度完善之路径：法律规范与合同条款并举

国务院办公厅印发的《推进多式联运发展优化调整运输结构工作方案（2021—2025年）》要求“加快完善法律法规和标准体系”。完善多式联运保险法律制度是“加快建立与多式联运相适应的法律法规体系”的重要内容。在前文对多式联运保险法律制度进行比较法考察的基础上，笔者提出对中国多式联运保险立法及条款的完善建议，以更好地服务于“一带一路”倡议下多式联运保险实践的需要。

① 孙宏涛：《德国保险合同法》，中国法制出版社2012年版，第83页。

② 沙银华：《日本保险经典判例评释》（修订版），法律出版社2011年版，第182页。

③ 参见胡骥主编：《国际货物运输与保险》，西南交通大学出版社2015年版，第224页。

④ 货物运送人责任保险的被保险人是货物运送人。货物运送人可能是运输工具所有人，也可能是承租运输工具而以运送为业的人。参见陈彩稚：《财产与责任保险》（第2版），智胜文化2018年版，第248页。

⑤ 海运承揽运送人责任保险的被保险人是经营水路货运承揽之人。承揽运送人系指以自己之名义，为他人之计算，使运送人运送物品而受报酬为营业之人。承揽运送人可能是船东或船舶经营者本身；也可能是其他承租船舶而专门以承揽运送为业之人。参见陈彩稚：《财产与责任保险》（第2版），智胜文化2018年版，第230页。

⑥ 参见陈彩稚：《财产与责任保险》（第2版），智胜文化2018年版，第248页。

⑦ 参见陈彩稚：《财产与责任保险》（第2版），智胜文化2018年版，第231页。

(一) 以经济联系原则细化多式联运保险利益条款

海上保险以及多式联运保险具有很强的国际性,英国、澳大利亚等国近几年对保险利益都作出了相关改革,国际层面的立法变化势必会影响到中国海上保险以及多式联运保险的法律变革和发展。应当值《海商法》修改之际对海上保险利益作出完善,这有利于为“一带一路”倡议保驾护航。

中国保险利益的改革方向是由法定利益说向经济利益说转变,对于保险利益的定义,应当也保持经济联系原则的倾向,对《保险法》中“法律上承认的利益”进行修改或解释,不能将其理解为严格的“法律上或衡平法上的经济利益”。因为财产保险中的保险利益原则与损害赔偿原则不可分割,而采用经济联系原则能更加突显二者之间的密切联系,使实际遭受经济损失的人得到应有的补偿。摒弃法律联系原则也不意味着会纵容赌博行为,经济联系原则和最大诚信原则等法律原则也会对赌博行为加以遏制。美国、澳大利亚等国家的司法实践也已经证明,经济联系原则在实践中具有可操作性,而且不会产生利益不确定等问题。

结合2015年《英国保险法》的改革以及《保险法》的规定,可以在《海商法》中增加一条规定:“除合同另有约定外,被保险人投保时无需对保险标的具有保险利益,但被保险人在保险事故发生时,应当对保险标的具有保险利益;保险利益是指被保险人对保险标的具有法律认可的经济利益关系。”另外,最高人民法院民四庭在《涉外商事海事审判实务问题解答(一)》第157问中对“如何界定海上保险利益”的解答为:“船舶所有人、船舶抵押权人、船舶保险人,货物的买方、卖方、承运人、货物保险人以及提单质权人等主体能够作为保险利益的所有者。”但这一回答不具有法律效力,仍应当在《海商法》中明确享有保险利益的“被保险人”的范围。

(二) 通过保险合同约定保险期间

在目前存在且能够合理适用于多式联运的保险条款中,如日本船东互保协会章程(定款)中的多式联运保险条款、日本损保株式会社提供的L-Pack(物流業者包括賠償責任保險)保险条款、TT Club(交通和物流经营者保险(Transport & Logistics Operator Covers))的保险条款,均以多式联运经营人在经营多式联运过程中的赔偿责任为承保对象,这种承保方式本身即具有有限保险责任期间的性质。因此,两大法系认可保险合同双方当事人对保险期间

作出约定,避免了保险期间出现空白以及责任不清的问题。

另外,追溯保险制度也能被充分利用以延长多式联运保险的保险期间。鉴于英美法系以及大陆法系的法律中都规定了追溯保险,且中国保险实务中双方当事人通常会通过约定“追溯期”的方式签订追溯保险合同,因此,中国在形式标准上应当采用直接肯定的形式对追溯保险加以规定,同时在签订保险合同时,要更多地遵循当事人之间的意思自治,通过约定的方式适用追溯保险,即保险合同的当事人可以在合同中约定保险责任开始的时间,该时间不一定局限于合同生效前某一时间点,也可以是合同生效后的某一时间点。若约定的保险责任起始时间早于保险合同成立时间,则属于保险人自愿扩大保险责任期间,若在此期间发生保险事故,保险人应当承担相应的法律后果。

(三) 有针对性地修改和创新多式联运保险条款

中国保险市场上没有专门的多式联运货物运输保险和多式联运经营人责任保险,被保险人往往按区段分别投保相应的货物运输保险或者运输责任保险。相关保险条款应对现存问题主要实现如下功能:第一,应对分段投保的保险期间之间可能存在的“真空”状态,满足多式联运全程分段投保的货物运输保险或者运输责任保险下对保险人责任期间延长的需要。第二,应对集装箱多式联运中面临的新风险,使多式联运保险期间和承保范围落实到集装箱多式联运的全部作业过程。具体来讲,可以在借鉴物流责任保险条款的基础上,针对多式联运的特殊性以及特殊风险,制定专门的多式联运综合责任保险条款。条款的主要内容可以包括:货物的损坏和灭失责任的承保范围、运输设备或工具责任的承保范围、第三者责任的承保范围、关税责任、对于共同海损分摊和救助费用责任的承保、额外费用的承保范围、免责及除外责任条款以及保险责任期间条款。总体来讲,这些条款可以涵盖多式联运中可能遇到的特殊风险,包括多式联运经营人以及与其签订合同的承运人(包括港口、码头、机场等转运站)在运输、转运仓储等过程中,对搬运、装卸、保管、照料控制下的货物的灭失与损坏的责任,以及后续的损失。对于保险责任期间条款也需要规定得比较详细:在保险合同下,保险人就保险责任期间内发生的保险事故承担保险责任,从保险单所记载的仓库或者存储地点作为运输的起始点到保险单所记载的仓库或

者存储地点作为交付地点,在此运输过程中,为了继续履行运输而进行的货物仓储或转运亦属于保险责任期间范围,若发生迟延或运输方式变更后发生保险事故,而损失结果与上述情况之间不存在因果关系,则迟延期间同样属于保险责任期间。

另外,应当注意到联运保赔保险在承保多式联运经营人责任方面的优势。根据互助原则,只要是会员所共同面临的风险,都属于保赔协会的承保范围,因此,保赔协会的承保范围具有一定的扩张性,^①联运保赔保险在承保范围上相较于一般商业保险更为宽松。发展承保多式联运经营人责任的联运保赔保险不仅可以弥补商业保险中承保范围相对严格的不足,还可以规避商业保险保险费率、保险索赔复杂的问题。而且,发展不同形式的保险有利于形成良性的保险市场竞争环境,促进保险条款的优化和完善。国外在此制度上具有比较成熟的发展,例如联运保赔协会作为互助式保险组织,主要是为了给国际运输业和物流服务业提供相应的责任保险,组织的成员可以根据自身需求选择适合的承保范围(包括多式联运)。中国可以借鉴外国的经验,建立互助型的航运物流经营人组织,推出互助式的航运物流责任综合保险以及多式联运经营人的责任保险,为其提供更为完善的保障。

六、结语

“一带一路”背景下的多式联运保险法律制度具有全局性、复杂性、国际性和建构性,多式联运保险对于中国保险业而言不仅是新的利益增长点,也是其借助“一带一路”走出去的良好契机。完善多式联运保险法律制度对于发展多式联运、推动共建“一带一路”、提升中国保险业影响力具有重要意义。根据保险标的的不同,多式联运保险可以分为多式联运货物运输保险和多式联运经营人责任保险。二者既有互为补充的关系,又有共同承保货物运输风险的关系。通过对多式联运保险法律制度进行比较法上的考察,可以得出以下结论。第一,在保险利益方面,各国(地区)对保险利益的认定普遍采取经济联系原则,因此,在法律关系与业务流程复杂

的多式联运中,应以风险转移的标准判断买方自何时取得对货物的保险利益,而目前《保险法》中确定的法律联系原则在一定程度上限缩了具有保险利益的相关利害关系人的范围,使大量实质存在的风险无法投保,很多拥有实际利益的主体无法得到保险保护,而在采取经济联系原则的情况下,多式联运经营人和实际承运人对其可能承担的责任具有保险利益。第二,在保险期间方面,各国(地区)也普遍承认追溯保险的合法性。在多式联运中,按区段投保相应的货物运输保险或者运输责任保险,各区段的保险期间之间存在“真空”,而追溯保险恰好能够被运用到多式联运的货物保险和责任保险中,以达到延展保险期间的目的,使运输途中的中转、仓储等有关作业也能被纳入保险范围,实现多式联运途中保险保护的全覆盖。第三,在责任范围方面,各国保险法对于承保风险的规定比较笼统,对除外责任的规定相对详细,各国(地区)保险条款大多以概括方式承保。联运保赔保险对于多式联运经营人责任的承保范围相较于商业保险更为宽松,而目前中国的船东互保协会提供的保险条款中设置了大量的除外条款和免责事由,使能够投保的风险范围被压缩,此外,最高人民法院将保赔保险合同排除出《保险法》的适用范围,仅能适用《民法典》合同编的态度又赋予了船东互保协会更多的抗辩权,导致保赔保险的功能与意义受到减损。

针对中国多式联运保险法律及实务现状,提出建议如下。第一,通过修改《保险法》、颁布司法解释或者发布指导案例等方式明确对于保险利益的认定采取经济联系原则,并建立完整的追溯保险制度,以实现延展保险期间的目的。第二,推出专门的多式联运货物运输保险和多式联运经营人责任保险,从而明确保险人的保险期间并且列明所承保的针对多式联运的特殊风险;或者对现有的货物运输保险和运输责任保险在保险期间和承保风险方面作出相应的修改;同时,应当注重发挥联运保赔保险在承保多式联运经营人责任方面的作用。

^① 参见郭雷楠、关正义:《论船东互助保赔制度中的互助原则》,载《法学杂志》2017年第5期,第74页。