

2016 年 11 月

总第肆拾柒期

11

techonor.



声
闻

导 读

◇实务中承运人投保货运险的法律问题简介

实务中，承运人通常以直接投保货运险的形式代替物流责任险，在发生保险事故时，以类似于物流责任险被保险人的地位向保险公司索赔。

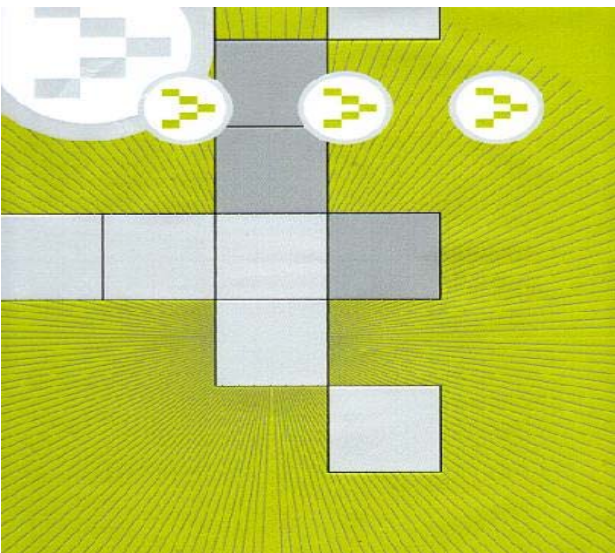
◇关于巴西大豆运输的风险提示

近期在国内（中国）港口接连发生的几起有关巴西大豆货损的索赔让船东和保赔协会叫苦不迭。苦的原因不仅在于索赔数额巨大；更重要的在于，货损明明不是船东的责任，但由于船东签发的是清洁提单，船东和协会不可能在短时间内、面临收货人扣船的重重高压与收货人掰扯清楚责任归属——

◇发电子邮件时，要考虑这四种风险

尽管面对面交流或打电话都是更好的选择，但有时却并不现实。电子邮件往往更快，也不容易打扰他人。

为客户创造价值



实务中承运人投保货运险的法律问题简介

笔者在实务中接触到较多的由承运人购买货运险的案例，在保险人理赔时，常常遇到一些法律上的困扰，笔者通过本文简单列举，以供实务人士进行进一步交流探讨。值得注意的是，本文所提及承运人，同样可以适用于陆路运输、空运等情形：

一、承运人为何选择投保货运险

货物损坏、灭失通常并不会造成承运人的直接损失，除非货物损毁引发船舶本身损坏，如货物掉落砸坏船壳，该损坏可以在承运人购买的船壳险中获赔。但在货物发生损坏、灭失时，却有可能引发承运人的赔偿责任，例如船舱进水造成货物湿损，承运人应对发生在其责任期间内的损坏承担赔偿责任。针对承运人可能承担的承运责任，承运人可以投保责任险应对，常见的责任险类型有船东互保协会提供的保赔保险，和承运人购买的物流责任险等。

实务中，承运人通常以直接投保货运险的形式代替物流责任险，在发生保险事故时，以类似于物流责任险被保险人的地位向保险公司索赔。

为何承运人不投保物流责任险，转而购买货运险？就此问题，笔者曾向多方了解，大致原因

为：1）物流责任险手续麻烦，有较高免赔率，费率低（保险人推广积极性不高）；2）物流责任险承保范围更窄，承运人希望通过货运险扩大保障范围；3）承运人不愿意以被保险人地位出现，希望保险人将货主直接作为被保险人，未来保险人直接向货主理赔。

无论是何种理由引起，据笔者了解，目前保险公司以货运险与承运人签订保险保险合同的情形十分常见，相关法律争议也已经在审判实践中得到体现，值得关注。

二、几种常见的投保形式及可能存在的问题

1、常见的投保形式

常见的投保形式有以下四种：1）承运人作为被保险人直接向保险人投保货运险，保险事故发生后直接向保险人索赔；2）承运人以货主代理人身份向保险人投保，保单被保险人一栏写明“货主”；3）承运人以自己名义与保险人签订保险合同，保单被保险人一栏写明“货主”；4）承运人向保险人投保，保单记名被保险人为承运人，受益人为货主。

2、受益人概念是否可取

对于第四种情况，由于我国财产险中并不存在“受益人”的概念，因此该做法显然存在法律上的风险，未来在保险事故发生后，货主是否有权直接索赔，保险人是否能直接向货主赔付，被保险人是否有权直接索赔均存在潜在争议。在宁波海事法院审理的“成路15”轮案中，法院认为保险公司作为专业的保险人，既然已经在保单中记名“受益人”这一概念，可以视为其已认可受益人在涉案财产保险关系的法律地位，即认可当发生保险事故时，记名为“受益人”的公司可以行使其对涉案保险金请求权的质权，有权受领保险金。但该案例并不能说明受益人概念在司法实

实践中得到普遍认可，笔者建议尽量避免“受益人”概念的使用。

3、代理人的地位

第二种情况下，既然承运人是代理人身份，承运人如何证明其取得货主授权以符合代理的形式要件将是一个新的问题，据了解，实务中常常未完成这一授权手续，因此，该种做法也不可取。

4、将“货主”作为被保险人的难题

对于第二、三种情形，保单记名的被保险人均为“货主”，不同之处在于承运人的地位。第二种情形中承运人没有独立的法律地位，仅仅为代理人，可以视为货主直接与保险公司订立保险合同。第三种情形有所区别，即承运人身份更加模糊，其在保险合同下有交纳保险费的义务，却没有被保险人的索赔保险赔偿金的权利。有业内人士咨询，在被保险人记载为“货主”的情形下，承运人作为投保人能否直接向保险人请求保险赔偿金？笔者认为，投保人在保险合同下并没有请求给付保险赔偿金的权利，因此可能难以操作。

第二、三种情形可能面临的同一个困境，即当承运人同一批次承运多票货物时（如某车辆上装载分别属于数百个货主的货物），“货主”并不是单一主体，保险人将面临多个甚至成百上千个货主索赔，需要向每个货主逐一核实货物价值、损坏情况。且一旦涉及追偿，则需要逐一搜集索赔资料，实务操作中困难重重。

同样，在第二、第三种情形下，保险人向“货主”索赔后能否向直接责任人（承运人）追偿，也可能存在争议，尤其是在第三种情形下，承运人本身与保险人签订了保险合同，保险人向货主赔付实际是在依据其与承运人之间的保险合同做出赔付，如果保险人向承运人追偿，则属于

向保险合同的相对方追偿，则承运人的投保变得没有意义。如果保险人不能向承运人追偿，那么保险人赔付货主后能否向最终承担责任的第三方（如实际承运人）追偿？因为与被保险人签订货物运输合同的主体是承运人，因此无法依据货物运输合同直接向第三方追偿，仅能以侵权之诉向其索赔。如果是这样，则保险人不仅需要向被保险人收集损失证明，还应向被保险人调查货物所有权流转情况，如果索赔的货主不是货物所有权人，则将可能需要更为繁琐的手续完成举证过程。

需要注意的是，第二、三种情形中，承运人为了避免受到被保险人（货主）的索赔或保险人的追偿，可能会与货主签订免责协议，即约定由保险人直接赔偿货主，货主放弃向承运人索赔的权利。这一约定看似可以解除承运人的责任，但将可能产生不良的法律效果。首先，根据《保险法》第六十一条（保险人未赔偿保险金之前，被保险人放弃对第三者请求赔偿的权利的，保险人不承担赔偿保险金的责任），货主将失去向保险人索赔的权利。其次，既然保险人的赔偿责任因此得以解除，即使保险人做出赔付，也将导致保险人无法向实际承担责任的第三方追偿。

5、承运人直接作为被保险人

在第一种情形下，曾经存在承运人是否具有保险利益的争议，因为承运人既不是货物所有权人，也不是买卖合同相对方，货物损毁灭失并不会直接造成承运人的损失。但实践中已经逐步认可承运人在该情形下具有保险利益，如北海海事法院在（2012）海商初字第8号民事判决书中肯定了保险人的代位求偿权，即默认了保险合同的成立，确认了保险人保险理赔的正确性。

该情形下，可能遇到的问题是，保险人虽然可以直接向承运人赔付，但在向第三方追偿时，

仍然需要搜集证据证明货物实际损失，即需要在承运人向货主做出赔付后再赔付，同时可能仍然需要向托运人（货主）调查货物实际价值以及损坏灭失情况以证明被保险人的损失。据笔者了解，实务中，承运人并不是以直接向货主付款的形式进行赔偿，而是通过对未来或先前欠付运费进行冲抵或与货主协商赔偿，在该种情形下，保险人将难以收集被保险人的实际损失证明，从而在追偿中面临困难。

6、是否重复保险

另外，无论是上述哪一种情况，均有可能出现重复保险的风险。即买卖合同下的双方（货主）可能已经按照合同约定投保了货运险，而承运人再次投保货运险，将存在对同一次运输过程二次投保的情形，可能造成赔付时货主取得超过货物本身保险价值的赔付。虽然可能有观点认为在第一种情形下，由于被保险人为承运人，承运人取得赔付与货主投保货运险并不存在冲突。但如果货主在向自身货运险保险人追偿后，再次向承运人索赔，则势必造成货主重复获利。如果货主不向承运人索赔，承运人不存在实际损失，则保险人并不需要像承运人赔付保险金，否则也将导致承运人额外获利。

三、典型案例举例：（2016）沪民申 1335 号

1、提要

承运人投保货运险，记名被保险人为实际货主。承运人先行赔付货主后书面受让保险金请求权，法院驳回承运人向保险人的索赔请求。

2、案情简介

承运人 A 物流公司向保险人投保国内水路、陆路运输保险，记载的被保险人为“实际货主”，保险合同约定保险人放弃对 A 物流公司的代位求偿权。货物、车辆在运输途中因事故烧毁，A 物

流公司对货主进行赔偿后，要求其客户出具文件，将保险合同项下向保险人请求保险赔偿金的权利转让给 A 物流公司。后 A 物流公司向保险人主张保险赔偿。

3、裁判观点

一、二审驳回了 A 物流公司主张，A 物流公司不服，向上海市高院申请再审，上海市高院认为，A 公司称其已经向被保险人进行了实际赔付，并通过书面文件受让保险金给付请求权，其以债权受让人身份主张债权。但系争保险属财产保险，被保险人就其损失已经从 A 公司处获得赔偿，无权再次要求保险人承担保险金赔偿责任。因此，即使被保险人已经将保险金请求权转让给再审申请人 A 公司，A 公司无权要求保险人赔付保险金。

4、点评

该案例为上文中提及第三种情形，是承运人投保货运险的典型案列，本案中法院驳回承运人请求，对承运人投保货运险有一定警示意义。承运人在投保此类保险时，应谨慎确立被保险人，如果是以货主作为被保险人，将可能存在无法向保险人索赔的风险。

结合上文分析，笔者认为，为了避免法律上的争议、索赔权的丧失，以及证据搜集的麻烦，建议仍尽量通过物流责任险的形式投保。即使选择物流责任险，也应尽量避免直接载明“货主”作为被保险人。



关于巴西大豆运输的风险提示

近期在国内（中国）港口接连发生的几起有关巴西大豆货损的索赔让船东和保赔协会叫苦不

迭。苦的原因不仅在于索赔数额巨大；更重要的在于，货损明明不是船东的责任，但由于船东签发的是清洁提单，船东和协会不可能在短时间内、面临收货人扣船的重重高压与收货人掰扯清楚责任归属；更不幸的是，根据国内多年来的法院审判实践，对于此类案件船东在极力抗辩后始终难逃赔偿的厄运。种种因素下船东和协会不得不屈服于残酷的现实而无奈为这些被分派来的责任买单。



大环境如此，如何在残酷的大环境下尽量保护自己的利益，避免或减少自身的损失？我们先来看两个案例。案例一 A 轮从巴西装运大豆至国内卸货。在国内卸货过程中发现某舱内部分货物发霉、变色、结块儿。经协会的检验师、货物专家检验：船舶状况良好，没有任何进水迹象；船员在货物运输过程中按照要求进行通风、检测温度等，尽到了合理、谨慎的管货义务。货损应该是由由于货物自身含水量过高、在运输过程中自热所致。根据海牙-维斯比规则 IV (2) (m)

“Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the goods”，船东都有权援引该条款主张免。但收货人基于船东签发的清洁提单向船东提出索赔并扣押了船舶，

协会不得不向收货人签发了担保函。最终，在协会的帮助下与索赔人以较低的赔偿金额和解，船东只承担了一个免赔额的损失。案例二 B 轮从巴西装运大豆至国内卸货。在国内卸货过程中发现几个舱的货物普遍掺杂着大量变色、破损的货物颗粒，导致货物整体品质下降。经协会的检验师、货物专家检验：船舶状况良好，没有任何进水迹象；船员在货物运输过程中按照要求进行通风、检测温度等，尽到了合理、谨慎的管货义务。很明显是货物本身的品质问题，而非船东的运输管货不当所致。同样，根据海牙-维斯比规则 IV (2) (m) “Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the goods”，船东有权援引该条款主张免责。但收货人基于船东签发的清洁提单向船东提出索赔并扣押了船舶。然而此案中船东没有那么幸运，协会未能顺利帮其出具担保函，原因是：船长和船员在装港就发现货物异常（变色货物、破损货物远高于正常水平），虽然船长谨慎要求租家换了部分问题货物（只换了上层货物），船长在有理由怀疑下层货物也有问题的情况下并没有在提单上合理批注，而签发了清洁提单。违背了协会条款，影响了协会的保险保障，协会怨难帮助船东签发担保函。无奈之下船东只能与收货人商谈了快速和解，显然对于船舶被扣压力下的和解，船东肯定难以充分行使其应有的抗辩权利。船东遭受了巨大的损失。

比较上述两个案例，诸多相似，如：都是巴西大豆，都是国内卸货，都是货损，都是货物自身问题，都签发了清洁提单。然而却为什么有不同的结果呢？究其原因在于货损的实质不同，而协会针对这些货损对船员和船东的要求也不同。具体来说：

案例一中货损源自货物本身的含水量过高。

船员并非货物专家，也没有专门的检测仪器，仅凭肉眼和常识无法判断货物含水量是否过高。也没有任何一部国内或国际法律、法规、甚至规则要求船东或船员必须对货物含水量这样不明显的非货物表面状况进行把关并在提单上批注。协会也不会苛求船员对于这样的货物内在问题在提单上进行批注。

但案例二不同，案例二中的货物损坏是表面的，显而易见的，船员仅凭肉眼就能发现货物存在问题。对于显而易见的货物表面状况问题，相关的法律法规和国际规则赋予了船东、船长在提单上正确批注货物状况的权利。如果船东、船长放弃了该权利而签发清洁提单，在收货人看来船东接收的是清洁货物，也就有理由要求船东交付清洁的货物，从而将货物自身的品质问题转嫁成了船东的责任。这也是为什么协会条款相应要求船东、船长正确行使提单签发权利的原因。

但在该案中，船员在发现每个舱的货物都有问题的情况下，租家只是更换了部分舱的表面货物，任何一个谨慎的船长都应该会合理怀疑下层货物也有问题。船长应该通知相关人员要求核实下层货物情况，或至少在提单上做适当的批注。然而，船长非但没有将其合理怀疑报告船东、通知协会，而且也没有坚持在大副收据和提单上进行批注。这样严重违背了一个谨慎的船长应尽的合理谨慎义务，导致被收货人抓住把柄而根据清洁提单向船东提出索赔。同时船长没有正确批注提单的行为也违背了协会条款关于在提单上正确批注货物状况的要求。协会也爱莫能助。最终导致了船东的损失。

虽然关于案例二的赔偿仍在协商中，但为避免使自己陷入不利的境地，船东朋友务必要谨慎行事。故再次提醒：

1. 及时、仔细查看货物情况。虽然这些货物在装船过程中存在诸多限制因素，比如传输带装

货，速度快，扬尘大，要求船员时时刻刻查看所装货物的情况也不现实。但仍然建议船员在可能的情况下（如换舱装货期间、下雨停装期间、工人倒班期间、装货完毕后），尽量及时、仔细查看货物情况，发现货物异常要及时通知船东、代理、租家及相关方。

2. 及时报告协会。如对于货物问题与货方、租家有分歧，可以随时联系协会或协会当地的通讯代理，协会随时准备为船东提供帮助和指导。

3. 正确签发提单。由于大豆这种货物比较特殊，即使是上乘的货物，里面也难免混有零星的杂质和变色的货物。更何况，不是所有的大豆贸易标的都是上乘货物，有时候发货人根据买卖合同交付的货物本身就存在较高的破损率和变色率。这时候，即使船长在查看了发货人提供的货物信息后认为货物实际情况与货物信息相符，也不可简单认为是货物是清洁的，从而签发清洁提单。这样会导致不诚信的收货人在卸货港根据清洁提单反咬船东一口。所以，一定要在大副收据和提单上如实批注货物状况，不给收货人留下可乘之机。

另外，各协会对于大豆运输也提出了诸多防损建议，在此也附上以方便大家参考：

- ◆ 尽量多获取物货物的相关信息，包括收割时间、储存条件、货物品质证书；
- ◆ 要求发货人/租家提供适当的通风指示；
- ◆ 对含水量接近 14%的货物要特别警惕；
- ◆ 保持货舱干燥、洁净、水密、适货；
- ◆ 要尽量检查货物状况，对于质量有问题的货物，船长要拒装；
- ◆ 货物积载时注意与机舱等发热部位的隔离；
- ◆ 运输过程中保持适当的通风；

◆运输过程中按要求做好货物温度测量与记录;

◆避免雨中作业;

◆对所装货物进行取样留存,以备有货物纠纷时使用。



发电子邮件时,要考虑这四种风险

在商界,与面对面交流甚至打电话相比,电子邮件沟通造成误解的概率要更高。不幸的是,电子邮件还是专业人士交流的主要工具之一。有时,它会导致严重的问题和困惑,而这本是可以避免的。

尽管面对面交流或打电话都是更好的选择,但有时却并不现实。电子邮件往往更快,也不容易打扰他人。那么,既然所有人都同意电子邮件是商业沟通的一种可行方式,我们就应当注意培养自己发邮件的技巧。

用电子邮件沟通的危险



在深入探讨怎样减少犯错,掌握发邮件的艺术之前,我们先简单看看职场中电子邮件带来的四大危险和风险,了解一下这种媒介的棘手之处。

• 语意不明。电子邮件通讯的最大危险在于语意不明。收件人无从得知发件人的语调变化和肢体表达。这使得识别讽刺、兴奋和其他可能的情感变得极为困难。

• 充满错误。我们在写邮件时常常会分心。当你同时忙着处理小智能手机和小屏幕上的工作时,发出的邮件很可能错漏百出。这会让邮件显得很专业,容易造成误解。

• 拖延决定。尽管电子邮件会立刻发到收件人的邮箱中,但这并不意味着收件人会马上点开它。邮件往往得在几个小时之后才被看到,某些情况下这已经太晚了。

• 丢失信息。我们永远不知道电子邮件去了哪里,它们可能会丢失,有时候还确实丢失了。本应被送到的邮件如果没有进入收件人的邮箱,有时会导致严重的后果。

如果你已经在商界混迹数年,上述危险你可能都至少经历过一次。这证明一点:提高交流能力是如今职场的重中之重。

提高邮件效果的建议和方案

那么,我们怎样才能把这些风险降到最低,让邮件更加有效呢?以下是一些建议:

• 给邮件起一个引人注目的标题。邮件的标题十分重要。如果你希望自己的邮件被更快打开,就必须在这方面做得更有策略一些。一个办法是以号召的口吻来写标题。与其用“约翰逊项目”作为标题,不如试试“请在下午3点前批准约翰逊项目”。

• 增加提示。所有邮件平台都有一项服务,让你在发送邮件前确认一遍。这个简单的弹出窗口可以让你避免很多麻烦,迫使你迅速检查一遍你写的内容。

