

国际海上货物运输合同或提单中的“保险利益条款”分析

■姚新超/北京师范大学经济与工商管理学院

我国某企业与美国一出口商以 FOB 贸易条件签订了一笔进口货物合同,并委托美国出口商与当地的某轮船公司订立了海上货物运输合同。该批进口货物由我国进口企业在我国某保险公司投保了一切险。当货物在我国港口卸货时发现部分货物严重受损,进口企业请求检验检疫部门出具了检验检疫报告。之后该进口企业向保险公司办理了货损索赔手续。经查该货损属于船方(承运人)未克尽职履行管货义务而造成的。当保险公司赔偿货主损失后,行使代位权向美国船公司追偿时,该船公司以提单中含有“若因承运人的过失而导致船载货物灭失或损坏,同时该货物又向保险人取得了保险,则承运人对货损不予负责”条款为由,拒绝向保险公司赔偿。保险公司又以货主损害了保险人的代位权为由,要求货主退还其赔偿金。

上述问题是国际海上货物运输合同或提单中常见的“保险工利益条款”的纠纷。它涉及海商法、保险法、国际公约及国际惯例等复杂问题。目前,我国及其他国家的法律及国际惯例对此有不同的规定和做法。我国从事国际贸易的企业必须对此有所认识和了解。

(一)

根据保险代位权原则,如果被保险货物的损失是由于承运人不能免责的过失所造成的,当保险人赔偿了被保险人之后,保险人可以向有过失的承运人行使代位权追偿损失。19世纪时,美国的承运人为了逃避自己的责任往往在货物运输合同或提单中加进一个享受货主(被保险人)保险利益的条款(Benefit of Insurance Clause)。该条款的内容是,当货物在承运人保管期间,若该货物已向保险人投保,一旦被保险货物受损或灭失,承运人可以免责,被保险人只能向保险人提出赔偿要求。所以该条款可能

导致保险人对被保险财产在第三者保管期间所发生的损坏或灭失不能向第三者责任方行使代位追偿的权利。

美国的许多判例表明,货物运输合同或提单中的“保险利益条款”有效,保险人不得对承运人行使代位追偿权。美国法院认为,既然取得代位权的保险人仅享有被保险人拥有的诉权的利益,那么,第三者(如承运人)在被保险人(货主)亲自对他提起的诉讼中提出的辩护,也应该是对抗代位保险人的有效辩护;由于被保险人已在运输合同或提单中接受了“保险利益条款”,即已同意放弃对承运人因其过失导致货物灭失或损坏要求赔偿的权利,所以保险人在补偿被保险人之后,则也不能向承运人追偿。

在美国的一著名判例中,承运人向托运人签发的提单中规定:“承运人对其船载货物拥有全部保险利益”。货物由于承运人的疏忽而致损,保险人赔偿了托运人的损失,然后请求行使代位权向承运人追偿损失。但美国法院判决,提单中给予承运人保险利益的规定可以有效地阻止保险人向承运人行使代位权;承运人自己对船载货物拥有可保利益(Insurable Interest),它可以直接为自身利益对其所承担的责任进行投保而取得保险单,或者通过合同规定而有权享有托运人投保的保险利益。而该案中的保险人则主张:根据海上保险的可保利益原则,只有对货物具有真正利害关系的人才能投保,否则属于不正当的赌博行为;在提单中将货物的可保利益转让给承运人的条款,实质上是使承运人获得了本来不具有的货物的保险利益;在发生货物灭失或损坏的情况下,若承运人不具有免责理由,他理所当然地要依海上货物运输合同对货物所有人赔偿,保险人依保险合同赔偿货主后应取得代位权,向承运人追偿;而“保险利益条款”是海上货物运输合同双方当事人的一

种合谋,企图免除承运人对货物的运输责任,严重损害了保险人的权益。而法官却坚持:由于承运人对其所运送的货物需要对货主承担一定的责任和风险,它对该货物已具有真正的利害关系,因而它对该货物也拥有真正的可保利益;承运人既可以自己依法取得如同因一般风险事故造成货物损失的保险(责任保险),也可以依法在运输合同或提单中与货主约定,允许自己享有托运人投保的利益,尽管损失是由于承运人的疏忽造成的;这个约定不能阻止货主按保险合同的规定获得全部损失的补偿,但该约定就像货主与承运人之间有效一样,它的确既能阻止货主又能阻止保险人以同该约定不一致的任何理由向承运人行使追偿。

通过上述美国的判例可以看出,海上货物运输合同或提单中的“保险利益条款”的确可以使承运人因此获得了托运人保险的好处,同时也在保险诉讼时享受了保险代位追偿中的,“第三者可享受的辩护”,即当保险标的因保险人和被保险人以外的第三者的原因致损时,保险人在赔付了被保险人之后,向该第三者行使代位权,该第三者可以在被保险人亲自对其提起的诉讼中提出的辩护理由来对抗保险人,从而可能免除第三者的责任。美国承运人就是借助“保险利益条款”作为规避该国法律规定的责任的手段。该法律规定,排除个人疏忽责任免责的条款是违反公共政策,是无效的条款。根据这一规定,承运人也不能主动要求托运人为他的利益而办理保险。而“保险利益条款”不违反美国法律的规定,因为该条款并不要求托运人必须办理货物保险,只是要求如果托运人办理了保险,承运人则可以享受这个保中险的利益,换言之,承运人不强迫托运人为其利益投保,如果托运人没有办理货物保险,承运人则承担因其过失导致的货物损坏或灭失的责任。但“保险利益条款”的确给予承运人事实上已经取得的保险的利益。

(二)

根据保险最高诚信原则中的被保险人告知义务,保险人是否可以以托运人没有将含有“保险利益条款”的运输合同已经生效这种重要事实告知保险人为由解除保险合同,或者说含有“保险利益条款”的运输合同影响了保险人确定保险费率或是否承保的判断?在英国的一著名判例中,法官对此持反对意见。在该案中,被保险人(货主)与驳船承运人签订运输合同运送被保险人的一批货物,合同规定驳船承运人的责任仅限于因承运人的疏忽或故意行为所造

成的损失。同时承运人公开声明今后他们仅以这个基础来签订合同。保险人向被保险人说明使用两种保险费率,即承运人若承担共同承运人责任(责任范围较大),则使用较低的费率;若承运人的责任仅限于自己的疏忽或故意行为(责任范围较小),则使用较高的费率。后来被保险人取得了一张低费率的保险单。当保险人赔偿被保险人之后,转向驳船承运人追偿,遭到该承运人拒绝。后来保险人又以被保险人没有告知驳船承运人的责任仅限于自己的疏忽或故意行为这个事实为由提出保险单无效。但是法官认为,仅仅是为了减少保险人的代位权的协议,没有必要告知保险人,因为在上述情况下,保险人应该是一位谨慎的、有经验的承保人,它在确定费率时应该考虑和知道这些事实。同样,美国的判例也表明,不告知有“保险利益条款”的存在时,不允许保险人以不告知为由主张保险单无效;但是如果保险单先于提单签发,以及保险单明确规定保险人有权代替被保险人起诉承运人时,则运输合同中的“保险利益条款”将使得保险人有权主张保险单无效。澳大利亚1984年保险合同法第64条也规定,被保险人没有义务告知保险人他与第三者有一个协定的存在,即该协定保证不对第三者进行代位追偿和诉讼。这样,被保险人就免除了第三者的责任,这种免除也是第三者可以享有的辩护理由。

美国法院对海上货物运输合同或提单中的“保险利益条款”采取了支持态度,从而导致了承运人可以在提单中添加免责条款,以至于承运人可以随意免除其因过失而造成的货物损坏或灭失。这不仅损害了货物保险人的代位权,也有可能导致保险人因此而解除其与货主订立的保险合同,从而也损害了货主的利益。因此,国际社会在制定《海牙规则》和《汉堡规则》时,对这一问题作出了明确规定,对承运人的“保险利益条款”加以限制。《海牙规则》第3条第8款规定:“有利于承运人的保险利益(条款)或类似的条款,应视为免除承运人责任的条款”。同时该款还规定,运输合同中的任何条款、约定或协议,凡是解除承运人或船东对由于疏忽、过失或未履行本条规定的责任和义务,因而引起货物或关于货物的灭失或损坏的责任的,或以不同于本公约的规定减轻这种责任的,一律无效。在《汉堡规则》第23条第1款更是清楚地表明:“将货物的保险利益转让给承运人的条款,或任何类似条款,均属无效。”由此可见,国际公约对这一问题采取了否定态度,承运人在运输合同或提单中加入免除其责任的“保险利益条

款”不得适用契约自由原则。相反,如果承认该条款的有效性,则可能导致一个不良后果,即一旦该条款有效,承运人就将本来由其承担的责任转嫁给了保险人,而承运人对货物的责任心将大大降低,使正常运输秩序遭到破坏。《海牙规则》与《汉堡规则》的上述规定也为《德国商法》、日本《国际海上货物运输法》及中国《海商法》所继受,并作出了类似的规定,否认该条款的有效性。但美国不承认《海牙规则》和《汉堡规则》,因而美国仍坚持其做法。

中国《海商法》第44条对此规定:“将货物的保险利益转让给承运人的条款或者类似条款,无效。”国内多数学者认为“保险利益条款”是免除承运人的责任,或虽非直接免除承运人的责任,但在实质上企图消除货物保险人的代位权,也能达到减免承运人的赔偿责任的目的,因此该条款或类似条款不产生效力,属无效条款。但作为承担运输责任的承运人,并非对所运输的货物没有可保利益,按保险可保利益原则,只要对标的承担风险和责任则承担者对标的就拥有合法的可保利益。因此,即使根据中国《海商法》,承运人对其所运送的货物也拥有可保利益,他可以向船东保赔协会或保险公司就其所承担的对货物灭失或损坏的赔偿责任投保一定的责任保险,而不应直接享受托运人的保险利益。

(三)

由于美国、澳大利亚等国家仍然承认货物运输合同或提单中的“保险利益条款”的有效性,因而有些国家的保险公司为了阻止该条款产生效力,防止承运人享受被保险人的保险利益,货物保险人通常在保险条款或保险单中规定,一旦存在“保险利益条款”,他将没有义务补偿被保险人。这种做法已成为保险业的国际惯例。例如,英国伦敦保险协会货物条款。(ICC1982)在其第15条对“保险利益”(Benefit of Insurance)规定了一个名为“不得受益条款”(Not to Inure Clause),其内容是:“承运人或其他受托人不得享受本保险的利益”。这一条款就是针对有些承运人或其他货物受托人(如码头、仓库等)在其运输合同或提单或受托合同中所规定的“保险利益条款”而制定的。英国保险人通过“不得受益条款”来对抗承运人的“保险利益条款”,换言之,如果被保险人(货主)同承运人签订的货物运输合同或承运人签发的提单中含有“保险利益条款”,而货物保险单或保险合同中又含有“不得受益条款”,则保险人有权向对货物损坏或灭失负有赔偿责任的承运人等行使代位追偿权,从而使承运人等不得享受保险利益;若“保

险利益条款”有效,则保险人对保险单不负责任。ICC1982生效以来,英国已有多起案例表明,保险人成功地运用“不得受益条款”,阻止了承运人享受保险利益,使承运人仍然对被保险人负责。

我国法律虽然没有对“保险利益条款”直接做出规定,但我国的《保险法》和《海商法》也采取了类似英国ICC1982的做法。根据我国《保险法》第45条和《海商法》第252条的规定,保险人赔付了被保险人之后,被保险人对第三者责任方的索赔权在保险赔偿范围内,当然转移给保险人,即在我国保险人的代位追偿权采取法定转移的做法,换言之,一旦被保险人获得了保险赔偿,被保险人必须向第三者责任方要求损害赔偿的请求权转移给保险人,这是被保险人的一项法定义务,是强制性规范。同时《保险法》第46条还规定,保险事故发生后,保险人未赔偿保险金之前,被保险人放弃对第三者的请求赔偿的权利的,保险人不承担赔偿保险金的责任;保险人向被保险人赔偿保险金后,被保险人未经保险人同意放弃对第三者请求赔偿的权利的,该行为无效。从我国上述法律规定看,被保险人如果放弃对第三者责任方的损害赔偿请求权,其后果表现为两点:一是被保险人对第三者的请求权消灭,或者说保险人的代位追偿权消灭;二是保险人可能免除对被保险人承担的保险赔偿义务或相应扣减保险赔偿金。

让我们再回来看本文开头的案情,尽管我国进口商在委托美国出口商订立运输合同时,并非了解运输合同或提单中含有“保险利益条款”或类似条款,但根据FOB条件的国际贸易惯例,进口商有义务订立运输合同,虽然委托国外出口商订立,但按照代理法律的规定,其后果应由我国进口商承担,即美国承运人的提单中的“保险利益条款”应推定为我方放弃了对承运人的损害赔偿请求权,从而导致我国保险人无法行使代位追偿权,损害了保险人的权益,保险人按照我国法律的上述规定,要求进口商退还其赔偿金也是符合法律规定的,无可指责。

通过上述分析,我国的进出口企业应吸取一定教训,首先应对我国的相关法律有所研究,尤其是对与贸易相关的保险法、海商法等特别法更应有深入的研究。其次,对主要贸易伙伴国家的相关法律、国际公约或惯例也应有所了解和掌握,因为国际贸易中有可能适用不同国家的法律或国际公约,因而对同一问题可能有不同的规定和规范。随着我国外贸经营权的放开,从事国际贸易的主体将不断增加,进出口企业必须学会合法地保护自己的权利。