B7

责任编辑 陈宏光 E-mail:lszk99@126.com

如何用保险化解货损风险

□上海瀛东律师事务所 徐展 周逸超

近年来,贸易的平台化、电子化推动着我国物流行业的迅猛发展,物流行业内部分工更加细化。物流环节的增加,滋生了层层转包和挂靠的现象,频繁交接也无疑会增加货物灭失损坏的风险。对物流企业来说,赚取的运费远远无法覆盖货物毁损带来的风险,因此,购买保险提高物流经营者的抗风险能力成了必然选择。

然而,如何选择投保的险种?出险后,有权主张保险理赔的 是货主还是物流企业?保险公司理赔后有责任的物流方是否会面 临被追偿的风险?这些是物流企业最常面对的疑问,以下笔者试 做简要的分析。

谁来主张保险理赔

为抵销货主索赔的风险,物流企业通常以自己为被保险人进行投保,因此物流企业作为被保险人具有当然的向保险公司申请理赔的权利。那么,货主能否直接向保险公司主张赔付,从而减少物流企业垫资的中间环节呢?以下我们将通过实践中的两则案例进行阐述。

首先,在物流企业投保物流责 任险的情况下,当满足一定条件 时,托运人可直接向保险公司索 赔。

《保险法》第六十万条规定

"保险人对责任保险的被保险人给第三者造成的损害,可以依照法律的规定或者合同的约定,直接向该第三者赔偿保险金。责任保险的被保险人给第三者造成损害,被保险人对第三者应负的赔偿责任确定的,根据被保险人的请求,保险人应当直接向该第三者赔偿保险金。被保险人意于请求的,第三者有权或赔偿保险金。"

《保险法司法解释四》第十五条的规定:"被保险人对第三者应负的赔偿责任确定后,被保险人不履行赔偿责任,且第三者以保险人为被告或者以保险人与被保险人为共同被告提起诉讼时,被保险人尚未向保险人提出直接向第三者赔偿保险金的请求的,可以认定为属于保险法第六十五条第二款规定的'被保险人怠于请求'的情形。"

《全国法院民商事审判工作会 议纪要》第九十九项规定, "第三 者请求保险人直接赔偿保险金的诉 讼时效期间,自其知道或者应当知 道向保险人的保险金赔偿请求权行 使条件成就之日起计算。"

实务中,如何认定被保险人对 第三者应负的赔偿责任已确定,以 及如何认定被保险人怠于向保险人 请求保险理赔等问题存在争议。

北京市第一中级人民法院 (2020) 京 01 民终 889 号案件中, 2018年2月1日, A公司委托B 公司运输货物并签订《委托运输框 架协议》, B公司接受委托后向 C 公司投保物流责任险, B 公司将运 输业务外包给 D 公司负责。2018 年 5 月 20 日 D 公司运输车辆在 高速公路行驶过程中起火将集装箱 内货物烧毁,针对运输过程中发生 的货损, A 公司将 B 公司和 C 公 司作为共同被告诉至法院,要求两 院认为, A公司将两公司一并起 诉,按照减少诉累的原则,应一并 外理, 判今 B 公司对全部货损承 担赔偿责任, C 公司在免赔额之外

对货损承担共同赔偿责任。 笔者认为,托运人在货损发生 且知悉投保信息的情况下,可以直 接向保险人请求保险赔付。 其次,在外贸代理人投保货物运输险的情况下,其披露实际收货人身份且将保险理赔权益转让给实际收货人后,货主可以直接向保险公司索赔。 上海海事法院《2014年度海

事审判情况白皮书》收入一则海上保险合同纠纷,该案中,A公司委任为进口货物,接受每年托B公司代为进口货物,接受要理托后B公司作为实际托运人被保险物运输事宜,并以自己为被保险物运抵目的港后发现短少4325吨,货损发生后B公司是货物的运军权益转的,确认A公司是货物的短少事证人和所有权人,并同意且授权A公司从自己的名义就货物短少事证人或保险人索赔、提起可证、收取赔款。因C保险公司证证,被A公司诉至法院。

法院经审理认为, A公司与B 公司之间的委托代理进口合同关系 以及B公司与C公司之间的海上 货物运输保险合同关系依法成立。 B公司也已披露原告是涉案货物的 实际收货人和所有人, 并确认 A 公司享有涉案货物项下包括提起货 物短少索赔在内的所有权利,排除 了B公司自身行使上述权利的可 能性, A 公司据此要求 C 公司赔 偿货物短少损失并不损害被告利益 或加重 C 公司的义务, 故原告依 据保险合同要求被告赔偿货物损失 与法无悖,可予支持。C公司关于 A 公司不具有诉讼主体资格、不具 有可保利益等抗辩事由缺乏事实和 法律依据,不予采信,最终判令 C 公司向 A 公司履行保险赔偿义务。

笔者认为,根据《民法典》的 相关规定,保险人在与被保险人订 立保险合同之时无论是否知晓实际 收货人的委托人身份,均不影响实 际收货人直接向保险人主张权利, 除非保险人可以举证证明存在法定 排他事中。

及时理赔的重要性

运输中货损进行保险理赔的诉讼时效为两年,如果货损发生在水路货物运输阶段,则诉讼时效为一年。考虑到物流环节的繁复性,物流企业对于理赔时效的关注显得尤为重要

诉讼时效分为三种:三年的普通诉讼时效期间、二十年的最长诉讼时效期间,以及特殊诉讼时效期间。

《民法典》第一百八十八条规定, "向人民法院请求保护民事权利的诉讼时效期间为三年。法律另有规定的,依照其规定。诉讼时效期间自权利人知道或者应当知道权利受到损害以及义务人之日起计算。法律另有规定的,依照其规定。但是,自权利受到损害之日起超过二十年的,人民法院不予保护,有特殊情况的,人民法院可以



资料图片

根据权利人的申请决定延长。"

《保险法》第二十六条规定, "人寿保险以外的其他保险的被保 险人或者受益人,向保险人请求赔 偿或者给付保险金的诉讼时效期间 为二年,自其知道或者应当知道保 险事故发生之日起计算。"

《海商法》第二百五十七条规定,"就海上货物运输向承运人要求赔偿的请求权,时效期间为一年,自承运人交付或者应当交付货物之日起计算;在时效期间内或者时效期间届满后,被认定为负有责任的人向第三人提起追偿请求的,时效期间为九十日,自追偿请求人解决原赔偿请求之日起或者收到受理对其本人提起诉讼的法院的起诉状副本之日起计算。

有关航次租船合同的请求权, 时效期间为二年,自知道或者应当 知道权利被侵害之日起计算。"

《最高人民法院关于如何确定沿海、内河货物运输赔偿请求权时效期间问题的批复》对浙江省高级人民法院答复,"根据《中华人民共和国海商法》第二百五十七条第一款规定的精神,结合审判实践,托运人、收货人就沿海、内河货物运输合同向承运人要求赔偿的请求权,或者承运人就沿海、内河货物运输向托运人、收货人要求赔偿的请求权,时效期间为一年,自承运人交付或者应当交付货物之日起计算"

被保险公司的追偿

物流企业在未尽到妥善保管和 安全运输货物义务的情况下发生货 损,需要对货主承担违约责任。这 种安全运输责任及赔偿责任是法定 的,并不因是否签订过保险合同而 消灭。在投保人与被保险人相分离 的情况下,物流企业作为投保人仍 有可能因为保险公司行使代位求偿 权,而成为货物损失的最终承担 方。

《保险法》第六十条规定: "因第三者对保险标的的损害而造成保险事故的,保险人自向被保险 人赔偿保险金之日起,在赔偿金额范围内代位行使被保险人对第三者请求赔偿的权利。"

《保险法》司法解释四第八条 定: "投保人和被保险人为不同

主体,因投保人对保险标的的损害 而造成保险事故,保险人依法主张 代位行使被保险人对投保人请求赔 偿的权利的,人民法院应予支持, 但法律另有规定或者保险合同另有 约定的除外。"

在这种情况下,物流企业只有 基于非自身原因或者存在法定免责 事由,才能有效排除保险公司行使 代位求偿权。

例如在 (2019) 湘 04 民终 2845 号案件中,法院认定车辆爆 胎起火系意外事故,并非是因物流 方的过错对保险标的的损害而造成 的保险事故,保险公司无法证明事 故发生与物流企业或者车辆驾驶人 员有关,因此保险公司不能主张行 使代位求偿权。

再如在 (2018) 沪 72 民初 4163 号案件中,货物损失的直接 原因是将货物固定于平板集装箱上的绑扎绳、拉紧带等固定装置断裂,而该绑扎装箱的行为系由托运人自行完成。此外,船舶在航行过程中遭遇恶劣天气也是造成本次事故的原因之一。但无论是托运人的原因,还是诸如台风等恶劣天气的原因,承运人对涉案货物损坏均不负有赔偿责任。最终法院驳回了保险公司的代位求偿请求。

不同险种的风险及防范

保险公司为物流企业设置的险种主要有货物运输险和物流责任险。实务中,物流公司往往选择投保货物运输险,保险公司也往往向物流公司推销此险种,一方面是基于货主的保险需求,另一方面是由于保险公司在物流责任险项下的赔偿责任更重。

从字面上理解,货物运输险就是抵御物流企业运输中的货损风险的。但事实上,货物运输险仅针对货物本身的毁损、灭失风险,其保险利益一般是货主对货物享有的所有权。按照《保险法》第四十八条的要求,保险事故发生时被保险人应该对保险标的具有保险利益。如果物流企业投保货物运输险并将自己作为被保险人,出险后,保险公司可能会以物流企业对货物不具有保险利益为由拒赔。

物流责任险是承保物流企业在运输过程中因货物毁损、灭失而须

对货主承担的赔偿责任风险。所以, 从承保风险的性质而言,物流企业应 投保物流责任险。

那么,投保不同险种应该注意些 什么呢?

首先,物流企业投保货物运输险时,以自己为被保险人,可能会面临保险人拒赔的风险,以货主为被保险人,可能会面临保险人追偿的风险。

近期司法实务中,法院基于保险公司的优势地位和物流企业的投保初衷,适用过失相抵原则,分配给作为被保险人的物流企业自担 20%-30%的货损风险,由保险人在保险范围内承担70%-80%的货损风险。

笔者认为,随着保险行业的规范 和物流行业的发展,法律适用上将趋向于严格审查保险利益,物流企业应 避免以自己为被保险人投保货物运输 险。

如果基于货主的需求以其为被保 险人投保货物运输险,物流企业有必 要和保险人约定,由保险人放弃代位 求偿权,以实现分散风险的目的。

其次,物流企业投保物流责任险时,转委托其他物流企业或者驾驶人员进行实际运输,未及时披露实际承运人或未及时转让保险标的,将使实际承运人面临保险人追偿的风险。

在 (2015) 烟商二终字第 424 号 案件中, A 公司接受托运人委托进行 货物运输, 同时向 B 公司投保物流责任险。

后来 A 公司将货物的实际运输工作转委托给 C 公司,运输中发生货损后,A 公司赔偿了托运人损失并向 B 公司进行理赔,B 公司以取得保险代位求偿权为由,将 C 公司诉至法院。C 公司在庭审中主张,其与 A 公司在处理同一批次货物的运输中构成利益共同体,应当共同享有保险和,应当共同体,应当共同享有保险,在 公司的实际承运人身份,且在 公司的实际处理中,A 公司基于与抗运人之间的合同进行了赔付,这 公司没有就自身的营运责任进区分,C 公司没有就自身的营运责任进权,不能对抗 B 公司的保险代位求偿权。

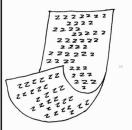
综上,为充分实现保险分散风险 的功能,投保时物流企业不仅应注意 险种的选择,对保险条款的约定也应 该格外重视,不能将保险作为格式 化、固定化内容交给保险代理人去办 理,应谨慎确认保单内容。 上海瀛隆贸易有限公司侯家镇加油站遗失公章壹枚,声明作废。 上海市宝山区申飞汽配商店遗失公章壹枚,声明作废。

撤销公告:上海叶洪企业管理有限公司于2022年2月9日在本报刊登的营业机照及公章、财务专用章、法人基块声明,现营业执照及三章均已表

陆宽 遗失注销减资登报 传媒 021-59741361

环保公益广告

重复使用,多次利用



双面使用纸张 二减少量的废纸产生