

海上货运保险合同争议仲裁案代理词 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/222/2021_2022__E6_B5_B7_E4_B8_8A_E8_B4_A7_E8_c25_222136.htm 号：（2003）淄仲裁

字第108号 尊敬的仲裁合议庭诸位仲裁员阁下：作为被申请人天安保险股份有限公司的代理人，经认真研究全案基本事实，相关证据和有关法律，本代理人认为涉案保险合同由于被保险人未及时交纳保险费依特别约定未生效，保险人不负任何赔偿责任。即使退一万步言，假设保险合同成立，由于货损并非保险责任范围内的损失，保险人依法仍然不承担货损保险赔偿责任。即便再退一百万步言，假设保险合同有效且货损属保险责任范围内的损失，由于卸货时申请人明显的过失导致的扩大部分损失，保险人不负任何赔偿责任。兹阐述如下代理意见，敬请贵仲裁合议庭予以慎重考虑并予以采纳：一、基本事实：2003年1月16日，申请人山东宏信化工股份有限公司向天安保险股份有限公司淄博中心支公司，就1000吨二脂，投保《国内水路、陆路货物运输综合险》。保险单条款规定（证据1）：因暴风所造成的损失（第二条第一款第1项）；在发生上述灾害事故时，因施救或保护货物所支付的直接、合理的费用（第二条第一款第5项）；液体货物因受震动、碰撞或挤压致使所用容器（包括封口）损坏而渗漏的损失（第二条第二款第2项）。同时，保单还特别约定：“本保单交费生效，交费不足，比例赔付”。查明：申请人于1月27日交付保费，保险人于1月28日收到该保费（证据2）。申请人未派员或委托商检验舱。1月20日货物装船，1月26日船抵目的港广东榕泰码头卸货前船货双方共同取样封存时

未发现质量问题（证据4），但在卸货后清仓时发现货物呈乳白色。货损原因据称载货船帆顺117号在航行途中于1月22日遇9级大风，船方声称因此船舱顶部阀门松动，致使海水漏入5号舱。但申请人事后提交的《风浪实况证明》（证据9）表明：1月22日至23日风力仅5-6级至6-7级，阵风8级；浪高2-3米。而阵风仅是不规则短时间内的风力，且8-9级风仅是大风烈风，11级以上才称之为暴风。而且，浪高仅2-3米，绝不可能风力达到8级，更不可能达到9级；因为当风力达到6级时，浪高即达3-4米；7级则浪高4-5.5米；8级大风浪高为5.5-7.5米而9级烈风则浪高将达7-9米（详见附件10）。2月12日，申请人向保险人索赔人民币315万元。保险人要求其提供：航海日志、气象证明、船舶检测（适航性）证明及船籍、航东证明、商检证明、货方代表的验货操作规程及出厂质检证明和货运清单；装货前的验仓证明、卸货前的验罐证明、装船验货证明。但申请人一直未予答复。9月30日申请人向仲裁委员会申请仲裁。2003年11月28日，淄博市产品质量监督检验所出具第537号《检验报告》，就涉案DOP，认定货物受损，须经加工才能使用。但其取样地点为广东榕泰公司A号罐（即卸船后的已经混装的DOP），且认定的样品生产日期是：2003年1月20日（证据8）。根据货运双方交接单（证据11），船货交接在2003年1月19日，而据申请人自己出具的检验报告（证据12），DOP的取样日期为了2003年1月14日，据此足以认定保单项下承保的DOP至少在2003年1月14日便已经生产。亦即上述取样完全与本案保单项下货物无关。

二、涉案保险合同因申请人未及时交纳保险费未生效，依双方特约保险人不负赔偿责任 本案保险合同正面条款特别约定

：“本保单交费生效，交费不足，比例赔付”（证据1），被申请人当庭提交的原始证据证实：申请人于2003年1月27日才交保险费，保险人则于1月28日收到该保费（证据2）。依据前述特别约定，保险合同未生效，保险人不负任何赔偿责任。依据《合同法》第45条之“当事人对合同的效力可以约定附条件。附生效条件的合同，自条件成就时生效”规定，涉案保险合同属于附生效条件的合同，因此本案保险合同直至2003年1月27日始生效。但据称事故发生于1月22日至23日，1月26日已发现货损（证据4）。保险人对于保险合同生效之前已发生的事故并不负任何法律责任。申请人辩称：其是将现金交给保险人的经办人，经办人何时将保费交给保险人是其内部问题。我们认为：依据“主张合同成立并生效的当事人对合同订立和生效的事实承担举证责任”之民事举证规则（《最高人民法院关于民事诉讼证据的若干规定》第5条），申请人负有证明其于何时何地將保费交付给被申请人的举证责任。值得一提的是，申请人作为国营大企业，预支近万元的保费，必有一整套严格的财务审批制度，需经经办人、总经理或分管财务的经理，会计和出纳审批和签批，才可能预支保费现金，因此其财务档案必有存档。根据举证规则“有证据证明一方当事人持有证据无正当理由拒不提供，如果对方当事人主张该证据的内容不利于证据持有人可以推定该主张成立”（《最高人民法院关于民事诉讼证据的若干规定》第75条），敬请仲裁庭责令申请人提交该财务原始记录，否则应直接认定被申请人的证据。三、在不影响前述第二点抗辩的前提下，退一万步言，假设保险合同已生效，由于货损并非保险责任范围内的损失，保险人依法仍然不承担货损保险赔偿

责任首先，本案根本不存在所谓“暴风”。船方自称：涉案船舶在航行途中于2003年1月22日遇9级大风（证据4），海水漂至船舶左5号舱顶部，因顶部阀门松动，致使少量海水进入左5号舱。然而，在船方的航海日志中记载1月22日20.00时，风力达8-9级，浪高3-4米；其另一处记载为：1月22日中午风力7-8级阵风9级，浪高2-4米；但对当晚20点的风力及浪高没有任何记载（证据5）。申请人当庭提交的《江苏北部海域、吕四渔场和大沙渔场附近海域2003年1月22日-23日风浪实况证明》称：局部有大到暴雨，风浪较大，夜间最大风力为西北风6-7级阵风8级。并有2-3米的中到大浪。其中22日中午最大风力为5-6级阵风7级，浪高为1.4-2.2米；20时最大风力为6-7级阵风8级，浪高2.0-3.0米（证据9）。本代理人认为所谓9级风浪之说，一无任何证据支持，二与风浪实况证明不符，三与风力与浪高之间的对应关系相差更远，因而根本不能成立。依风力等级标准（蒲福风级表）可见8级风仅是大风，9级为烈风，10级为狂风，11级风才称作暴风。因此本案并不存在所谓暴风。而且8级大风与之相应的浪高将达到5.5-7.5米，而9级烈风则浪高将达7-9米（附件10）。从风浪实况证明确认的浪高仅2-3米（证据9），及航海日志记载的浪高仅达4米分析（证据5），载货船可能遇到的风浪根本不可能达到8级更不可能达到9级。因为阵风仅是在短时期内局部海域出现的不规则风浪，船方途经海域的浪高最大的仅4米，因此其遇到的海上风浪充其量仅可能达6-7级（附件10）！其次，本案双方约定的保险条款是列明风险，申请人负有证明事故原因的举证责任。保险合同约定的保险条款为《国内水路、陆（铁）路货物运输保险条款》无论是基本险还是综合险均

属列明风险（与国际海上货运险中的一切险（非列明风险）明显不同，一切险项下，保险人承担因外来原因所致的一切风险，因而证明货损原因的举证责任归保险人）。据此，申请人欲索赔必须举证证明货损是由于“暴风”造成。然而即便申请人证明载货船在航行途中曾遇到最大8级阵风，8级风仅是“大风”，远非“暴风”（9级为烈风；10级为狂风；11级才是暴风（附件10）。再次，即便证明遇“暴风”依据保险近因原则，唯有近因是暴风直接造成的货损保险人才应负责赔偿。船舶遇8级大风根本不可能将舱顶部阀门吹松动。载货船共有12个截止阀，在受风力最大的船艏1/4船长区的阀门均未损坏，而左5号舱所受风力明显小于前者，因此不可能因遇8级风而吹坏阀门；况且根据该船途中所遇的最大风力仅可能是6-7级这一事实，因风吹坏阀门更不可能！大通保险技术服务有限公司出SIC-03073号《损因鉴定》认定：进海水的原因是船方未按规定操作，在用牛油、石棉丝封缝隙时没封好或没拧紧压紧螺丝（证据6）。此种船方操作失误造成的货损并非本案保险合同的保险范围，而是属于“其它不属于保险责任范围内的损失”，系保险除外责任。此外，本案的情形实质上与“暴风”无关。保险单第二条第二款第2项明确规定：液体货物因受震动、碰撞或挤压致使所用容器（包括封口）损坏而渗漏的损失。由此推论，若仅保基本险，则由于液体货物因封口损坏而渗漏的损失，肯定不在承保之列；如果投保综合险则因封口损坏而渗漏的损失，属于保险责任范围内的损失。问题是本案并不存在液体渗漏损失，而是由于海水进入船舱导致货损，且封口损坏既非受震动、碰撞或挤压所致，也非所谓“暴风”吹坏，根本不属于列明风险。本

案阀门封口进海水纯属于船方过失所致，即在用牛油、石棉丝封缝隙时没封好或没拧紧压紧螺丝。四、在不影响前述第二第三点抗辩的前提下，退一百万步言，假设保险合同已生效，假定货损属于保险责任范围，对于因申请人的过失所致的扩大损失，保险人依法仍然不承担赔偿责任。申请人装货前未按与船方签订的《运输合同》之规定（证据3）派员或委托商检进行装船前验舱，是导致本案货损的重要原因。如果申请人事先进行了验舱，左5号阀门存在的问题本应及时发现，也就不会有本案事故的发生。申请人卸货前未按有关规定严格操作，是导致本案货损扩大的根本原因。船方在“关于二辛脂出险质量问题的确认书”（证据4）中确认，载货船在航行途中，仅左5号舱经阀门进入少量海水，因此仅该左5号舱的货物可能受损。根据申请人与船方签订的《运输合同》第9条之“甲方与乙方以在船上计量结果及抽取货样作为卸货时的交接依据”之规定（证据3），申请人有义务在卸货时抽样封存样品。事实上，卸货时是先由“货主上船抽样验了二辛脂，认为各舱的二辛脂没问题，就卸货”（见（证据6公估货损因鉴定第2页第12行；及证据4-船方“关于二辛脂出险质量问题的确认书”）。依据《中华人民共和国国家标准GB6680-86液体化工产品采样通则》2.3.2船舱采样规定：“把采样品放入船舱内降到所需位置采上、中、下部位样品，以等体积混合成平均样品”（证据7），申请人若按该采样规则办理，不可能不发现能使全部货物变成乳白色的货物变质情形（如果船遇到大风浪，流进海水，经船舶摇晃这么长时间，在左5号舱内的二辛脂应都变成“乳白色”，也即抽样检验时立即可发现货有问题。见证据6公估货物损因鉴定第3页

倒数第4-5行)。显然申请人未严格按照该采样规则行事，最终导致全部货物受损，而这一扩大的损失明显是由于申请人的过失造成的。根据《保险条款》第四条第4项“被保险人的过失”造成的保险货物的损失，保险人不负赔偿责任（证据1）。因此，保险人充其量仅对该左5号舱内货损（计78.2吨货物的施救费用，证据6）负责。值得一提的是：根据《海商法》第243条“因下列原因造成货物损失的，保险人不负赔偿责任；（1）”行市变化“之规定，保险人仅负责赔偿直接合理的施救费用，而对间接损失，市价损失不负赔偿责任。《海商法》第236条还规定：被保险人应当采取必要的合理措施，防止或减少损失。对于被保险人违反前款规定所造成的扩大的损失，保险人不负赔偿责任。然而，申请人却自始至终索赔由于市价跌落的150余万元所谓损失！五、申请人迄今未履行相关法律及保险条款第11条约定的索赔举证义务 根据《海商法》第251条及《保险法》第22条之规定，保险人向被保险人支付保险赔偿前，可以要求被保险人提供与确认保险事故性质和损失程度有关的证明和资料。虽经保险人多次书面要求，申请人迄今仍未提交载货船该航次的船舶适航证明、装船前的验舱证明、装船前验货证明、卸货前取样证明、货损商检检验证明及卸货前的验罐证明等保险索赔必须提交的证明。其次，依据本案保单条款第11条之规定，被保险人（即申请人）向保险人申请索赔时，必须提供运单、发货单、货运记录，交接验收纪录鉴定书，检验报告等必要索赔单证（证据1）。本案申请人（即收货人）和发货人为同一单位（由运费发票和运输合同明显可证实），货物装、卸检验报告均由申请人自己提供，并无任何第三方证明。申请人迄今未

提供装船前的取样样品和卸船时的取样样品，导致保险人对货物品质和货损情况无法认定。如前所述，本案申请人投保的综合险是一种列明风险，亦即，申请人进行保险索赔的前提是举证证明发生了保险事故，发生的保险责任范围内的自然灾害或意外事故。100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com