

试论按FOB和C&F条件出口时货物

从出仓到装上船前的保险问题

蔡建敏

在FOB和C&F条件下，出口货物从我仓库到装运港装上船以前这段运输过程中的损坏或灭失，应由谁负责？有的同志认为：“按FOB和C&F条件出口，保险由国外买方办理，

且保险公司都按仓至仓条款，(Warehouse to Warehouse Clause, W/W Clause)负责，即保险公司的保险责任起讫，是从卖方仓库到买方仓库，因此，装上船前发生的货损自然应由保险公司负责赔偿。”我认为这种理解是错误的。

被保险人向保险人(保险公司)办理保险，有一个前提条件即被保险人对保险标的物必须具有可保利益(Insurable Interest)，被保险人只有对所投保的货物承担风险，他才有可保利益，反之，就没有可保利益。保险公司对没有可保利益的保险索赔有权拒绝。在FOB和C&F条件下，买方于货物在装运港装上船之前，不承担风险，也就无可保利益，因此也就无权对装上船前的货损向保险公司提出索赔。由此可见，在按FOB和C&F条件出口时，国外买方对我出口货物进行投保，与保险公司订立保险合同，即使仍然使用“仓至仓”条款，但它实际上由于可保利益的限制，其保险责任起讫不是“仓至仓”，而是“船至仓”(从货物装上船开始到买方的仓库为止)。上海人民保险公司与上海各进出口公司签订的进口预约保险合同，对保险责任的起讫就明确地规定为“船至仓”，而不是“仓至仓”。其具体合同条款如下：

“责任起讫：

属本合同保险范围内的进口货物，乙方承保责任从国外港口装上海轮时开始(如果贸易合同对买卖双方风险转移另有规定者，则保险责任可以从买方承担风险时开始，但甲方必须事先将情况通知乙方，是否需要加费另议)，直至该货物运至卸货港货物转运单据上载明的国内目的地收货人的仓库或场地时终止。……。”

根据上文所述，联系我出口业务实际，按FOB和C&F条件出口时，货物从出仓到装上船前的风险，长期存在着没有保险的“脱空”情况，并且普遍地不为我各出口公司所重视。究其原因，主要是：

一、有的同志存在着侥幸思想，认为我出口货物从仓库到装上船的运输过程中，一般不会发生损失，即使发生，也能找到有关责任方，得到赔偿

在实际出口工作中，货物在装上船前发生损坏和灭失是经常的，有时甚至相当严重。例如，1979年春节期间，黄浦江发生大潮汛，水位猛涨，江水涌入码头仓库，使存仓待装的大量货物因浸水受损，损失很大。仅棉布类出口货物一项，因受浸经抢救烘干、整理、外销转内销差价，就实际损失达两万元；其他出口货物有的因浸水而完全失去用途，则损失更为严重。上述损失，其中FOB和C&F部分，由于对装上船前货物风险未进行投保，只得由外贸部门作财产损失处理。至于在装船过程中，一件、二件货物落海灭失和装卸不当致损，更是常见的。货物受损，追查责任方，要求赔偿是理所当然的，但这并不意味着受损方一定能得

到十足的赔款，特别是为较大数额的赔偿，往往是十赔九不足。例如，船公司对其过失赔偿责任，就有一定的最高金额的限制。按《海牙规则》第四条第五款规定：承运人对其承运货物灭失或损害的赔偿，每件或每个计费单位最高不超过一百英镑。我中国远洋运输公司的提单条款也有每件或每个运费单位(Freight Unit)最高赔偿额人民币 700 元的规定。如果办了保险，就能得到保险公司按保险金额及时赔付，一切追查有关责任方的困难和麻烦，均由保险公司去办，这样出口公司可节省精力与时间去从事正常业务工作。

二、有一些同志存在着“一只口袋”的思想，认为保险公司赔出口公司，赔来赔去都是国家的钱，只不过从一只口袋到另一只口袋而已

我保险公司和出口公司虽然都是国家企业，但它们是两个独立核算的企业单位。一个企业利润的多少，是衡量一个企业经营能力和管理水平的重要标志。同时，更重要的是，出口公司通过保险使货物从出仓至装上船这段途中的风险得到保障，一旦出险就能得到赔偿，这也是改善企业管理的一个重要方面。此外，通过承办装上船前的保险，有助于保险公司关心出口货物的安全状况，向出口公司提出加强货物安全的措施，提高出口货物的防损能力，以减少货损，减少赔偿，增加利润。从保险的作用上看，防损的作用是第一位的，而赔偿作用是第二位的，不应把保险片面地理解为纯粹是赔偿问题。

三、有些同志虽也认识到，FOB 和 C&F 条件出口，对货物装上船前的风险应予保险，可是顾虑发生货损时，保险公司可能要求保留货损现场，调查致损原因，这样将耽误装船，不能及时拿到清洁提单，影响收汇

这个问题是可以解决的。据了解，保险公司对一般货损，只要出口公司凭有关单位（港务局、理货公司、轮船公司）出具的事故证明，就可以得到保险公司的赔偿，无需保留现场。只是对重大事故，才需保留现场并通知保险公司派员作现场勘查，以确定责任方和货损程度。

四、还有一些同志认为，如果要保这种险，其全年保险费支出可能会大于货物遇险的实际损失，因此保这种险在经济上不合算

应该看到，货物受损程度或大或小的可能性和货物会遭受损失的可能性一样，是随时存在的。不能绝对保证货损金额必然小于保险费。况且，上海人民保险公司也表示，这种保险的保险费率是可以按不同商品与出口公司进行洽商，以确定双方可以接受的、适当的保险费率。

以上这些想法如能得到纠正，我相信，出口公司将会从提高企业经营管理水平的要求出发，考虑对 FOB 和 C&F 合同的出口货物从出仓到装上船这段过程的风险办理必要的保险，以保障货物的安全。至于投保方法，可有下列二种：

一、由出口公司向人民保险公司投保货物装上船前的“陆上运输一切险”。

二、由出口公司在与国外买方洽谈交易时，要求买方在其办理进口保险时加保“装船前托运人受益险”。(Risk before Loading for Benefit to Shippers) 买方在办妥保险后，寄一份保险单给我出口公司，作为出口公司日后凭以向保险公司索赔的依据。

上列两种方法，应以采用前一种为宜，但后一种也不失为国际贸易中的一种习惯做法，我们了解它，必要时，也可以灵活运用。