

正确理解和运用“仓至仓条款”

张 旭 波

任何形式的保险都涉及到保险期限的问题。保险期限指承保人(即保险人)对保险合同标的承担保险责任的期限,又叫保险的有效期。各国保险公司在承保国际贸易货物海洋运输保险时,都采用“仓至仓原则”确定保险期限,习称“仓至仓条款”(Warehouse to

Warehouse Clause)。“仓至仓条款”这一名词及其基本内容对很多人来说并不陌生,但笔者认为,要非常清楚、完整地掌握其内容并在保险实践中正确加以运用,还有许多问题需加以注意。本文拟在这方面作些探讨。

一、“仓至仓条款”的具体内容

所谓“仓至仓条款”,就是指保险责任从发货人仓库开始生效,至收货人仓库终止。具体内容为:

保险公司对被保险货物担负的责任自被保险货物运离保险单所载明的起运地发货人仓库或储存处所开始运输时生效,于正常运输过程中继续有效,在下面四种情况下终止,并以先发生者为准:

1. 货物运至保险单所载明的目的地收货人仓库或储存处所。
2. 货物运至保险单所载明的目的地或中途的任何其他仓库或储存处所,这些仓库或储存处所被用作:①正常运输过程以外的储存;②被保险人用于分派或分配货物的场所。
3. 被保险货物在最后卸载港全部卸离海轮满60天为止。
4. 如被保险货物在最后卸载港全部卸

离海轮后,而在本保险失效以前,被转运至非保险单所载明的目的地时,则以该项货物开始转运而终止。

由于被保险人无法控制的运输延迟、绕道、被迫卸货、重新装载、转载或承运人运用运输契约赋予的权限所作的任何航程上的变更或终止运输契约,致使被保险货物运到非保险单所载明的目的地时,在被保险人及时将获知情况通知保险人,并在必要时加缴保险费的情况下,本保险继续有效,保险责任按下列规定终止:

1. 被保险货物在非保险单所载明的目的地出售,保险责任至交货时为止;但不论任何情况,均以被保险货物在卸载港全部卸离海轮后满60天为止。
2. 被保险货物如在上述60天内继续运往保险单所载原目的地或其他目的地,保险责任按“仓至仓条款”的规定终止。

二、理解和运用“仓至仓条款”应注意的问题

1. 保险公司按“仓至仓条款”所承担的保险责任从货物运离起运地仓库开始,至货物到达目的地收货人仓库终止。因此,被保险人在办理保险手续时,应在投保申请单中清楚地表明货物起运地和目的地收货人仓库所在地,以明确保险公司的承保责任。

2. 尽管在货物运输过程中大部分路程都采用海洋运输方式,但实际上,“仓至仓条款”还包括了正常运输过程中除海运以外的陆上、内河、驳船运输,这些运输都是为了将货物从起运地仓库运至装运港以及将货物从目的港运至内陆收货人仓库所必需的。若在上述陆运、内河、驳船运输过程中货物因承保责任范围内的风险遭受损失,保险公司仍然要承担赔偿责任。

3. “仓至仓条款”中的“分配”、“分派”(见内容一第2点)具有特定的含义,指收货人将保险单所载明的货物分成几个部分,分别交给不同的买主或准备交给不同的买主;内容一第2点中的“储存”也具有特定的含义,它不是指为了继续运输而在途中所作的暂时性储存,而是为了最后销售所作的储存,故称“正常运输过程以外的储存”。按“仓至仓条款”的规定,当对货物进行上述分配、分派或储存时,保险公司的保险责任即告终止。

4. 从“仓至仓条款”的具体内容可以看出,在通常情况下,保险公司承担保险责任的最长期限(即保险的有效期)为货物在最后卸载港全部卸离海轮后60天。这就要求货物在目的港卸离海轮后,必须在60天以内运至目的地收货人仓库,超过60天以后的运输不能取得保险公司的风险保障。若收货人仓库在远离目的地的内陆,不能在此期限内将货物运至目的地,被保险人可向保险公司申请延期,在加缴保险费的情况下保险公司一般会同意办理延期,但是,按照惯例,延期最多

为60天。

5. “仓至仓条款”所保障的运输指货物的正常运输,即按保险单所规定的正常运输路线所作的运输。例如,我国从广州黄埔港装运出口一批货物至英国利物浦,先从发货人仓库装驳船运往黄埔港装大船,大船经马六甲海峡、苏伊士运河,入地中海,出大西洋至英国利物浦港,再由收货人提货后用汽车运回自己仓库,按这样的路线运输属正常运输。如果发生意外事故(如运输途中遭遇雷电、海啸或轮船因碰撞、触礁等原因受损),船舶发生绕航、被迫卸货、重新装载或承运人运用运输契约赋予的权限所作的任何航程上的变更或终止契约,致使被保险货物运到非保险单所载明的目的地,则属非正常运输。若发生非正常运输,被保险人一经获悉,应马上通知保险公司,以使保险继续有效(必要时需适当加缴保险费)。按照“仓至仓条款”对正常运输的要求,被保险人办理保险手续时,在投保申请单中务必写清货物运输路线,若发生非正常运输,一经获悉,则应马上通知保险公司,以使保险继续有效。

6. 关于起运仓库。起运仓库是保险公司承担保险责任的起点,指被保险人集中备货后准备直接发运装船的仓库。例如,被保险人的出口货物原存放在A、B、C 3个仓库,为了备货发运,将B、C仓库的货物转运至A仓库集中整理、包装、刷唛后再直接发运装船。这样,B、C仓库就不是起运仓库,而A才是起运仓库。保险责任应自货物运离A仓库时开始生效。若被保险人不需集中备货,而分别从A、B、C 3个仓库直接发运至码头装船(或交承运人),则A、B、C仓库均应视为起运仓库。

7. 关于最后仓库。最后仓库是保险公司保险责任的终止地,货物一经运达最后仓

库,保险责任自动终止。按“仓至仓条款”的规定,最后仓库指收货人最后储存货物或用以分派、分配货物的仓库或储存场所,不包括中途转运港的临时存仓及运抵目的地后暂时存放在港口码头仓库或堆场之内;如收货人提货后将港口码头仓库作为分派、分配货物的场所,则港口码头仓库应视为最后仓库。

8. 保险期限的变更。“仓至仓条款”是货物海运保险中确定保险人保险责任的一般原则,在保险实务中,这一原则还必须与保险利益原则结合起来使用。保险利益原则要求被保险人对被保险货物具有可保利益(即货物权益),而在不同的贸易术语下,被保险人对被保险货物取得可保利益的时间是不同的。因此,有时被保险货物能够取得从卖方仓库至买方仓库之间全段运输过程中的安全保障,有时则只能取得全段运输中某一部分的安全保障,这时的“仓至仓”就不是真正的“卖方仓库至买方仓库”,保险期限被更改了。比如,在 DDU、DDP 这两个实际交货的贸易术语下,由卖方负责办理运输保险,而且负责

货物从起运地仓库至目的地收货人仓库之间的全段运输,由于卖方对被保险货物一开始就具有可保利益,而且在全段运输中一直具有可保利益,因此,全段运输都可得到保险公司的风险保障,这时保险公司的保险责任期限为真正的“仓至仓”。但是,在 FOB、CFR 这两个象征性交货的贸易术语下,由买方办理货运保险,保险责任应自买方取得可保利益时生效。按《INCOTERMS 1990》的规定,货物权益和风险责任应由货物在装运港装上海轮越过船舷时才由卖方转移到买方,即货物越过船舷以后买方才对货物具有可保利益。所以,保险公司的承保责任从货物在装运港越过船舷时生效。在此之前的任何损失,均由卖方自行承担责任。在这种情况下,对买方来说,保险公司的保险期限就不是“仓至仓”,而是“装运港船舷至买方仓库”,发生了保险期限的变更。如果卖方想取得装船前的风险保障,必须另行投保驳运险,使得“卖方仓库至装运港船舷”这一段货物运输被纳入保险公司的承保责任区间内。

(上接第 44 页)

则上为一年,特殊情况经过批准可延长一年,最多不超过二年。目前在实际操作中,有些加工企业反映保税期一年或延长一年影响企业的经营,认为海关对保税货物的管理应着重控制进口原材料的流向而不是期限。根据国际惯例,京都公约 E.3. 关于保税仓库的附约有关标准条款规定:“在保税仓库存储的最长法定时间,应适当考虑贸易需要加以确定,并应规定不少于一年。”F.1. 关于自由区的附约有关标准条款规定:“货物在自由区的存储期不应加以限制”。因此,我国海关应适当考虑贸易需要,结合货物加工制造的周期长短和商业原因制订不同的保税期,而不作统一的规定。