

一起運輸合同下保險代位求償爭議案

在海仲上海分會最近受理的幾個案件中，當事人在合同中訂立的仲裁條款多為“由合同具簽地仲裁機關裁決”，“由本協議履行地的仲裁機構解決”，或“由一方所在地仲裁機構仲裁”等，由於這些仲裁條款不是非常規範，因此在案件的審理過程中，被申請人一方經常會對這些條款的效力提出異議，進而對海仲上海分會的管轄提出管轄權異議。但根據上海市高級人民法院關於執行《中華人民共和國仲裁法》若干問題的處理意見(自 2001 年 2 月 1 日起執行)及當事人明確的仲裁意願，仲裁委員會認為上述的仲裁條款是可以執行的，仲裁委員會因此具有管轄權。

2003 年 10 月 10 日，被保險人與被申請人簽訂運輸合同，約定由被申請人將被保險人的 240MVA 變壓器，由上海市閔行上海電機廠碼頭起運，運至南京揚子巴斯夫聯合迴圈電廠。2003 年 10 月 13 日，被保險人的 240MVA 變壓器由被申請人從上海運輸，於 2003 年 10 月 17 日下午到達揚子石化公司巴斯夫現場，在作卸車前準備工作時，大型變壓器運輸車輛的液壓千斤頂發生突發故障後，導致變壓器運輸車輛發生傾斜。變壓器受到強烈振動後，在車輛上發生移位，千斤頂反彈後與變壓器油箱碰撞，造成變壓器油箱局部變形，品質受損。

根據被保險人與申請人簽訂的保險合同，申請人向被保險人進行了賠付，被保險人向申請人出具了收據及權益轉讓書。2004 年 5 月 14 日，申請人依據被保險人與被申請人間運輸合同中的仲裁條款，以及申請人依據保險合同對被保險人進行賠付後依法取得代位求償權，向海仲上海分會提交了書面的仲裁申請。

上海分會秘書處根據仲裁規則的規定發出了仲裁通知，並安排了開庭時間。在庭審開始前，被申請人向仲裁庭提交了管轄權異議書。稱：被申請人與申請人在爭議發生前及爭議發生後均未達成任何仲裁協定，因此上海分會僅憑申請人一方的申請就受理本案，是無法律依據的；第二，申請人向被保險人理賠後，取得的代位求償權，只能是實體上的權利。被申請人與被保險人所簽運輸合同約定的仲裁條款，只能適用於被申請人與被保險人雙方，不適用於任何第三方；第三，被申請人提出，其與被保險人所簽的仲裁條款為：“如雙方協商未果，則由合同具簽地仲裁機關仲裁解決。”該條款只約定了由仲裁機關仲裁，未具體約定由哪一個上海分會仲裁，因此仲裁條款約定的仲裁委員會不明。根據《仲裁法》的相關規定，該仲裁條款是無效的。

針對被申請人的管轄權異議，仲裁庭根據仲裁規則第六條第二款的規定，繼續開庭審理本案，並告知申請人可在庭後對被申請人提出的管轄權異議提交書面的答辯意見，上海

分會也將把被申請人的管轄權異議提交至中國海事仲裁委員會北京總會。

庭後，申請人提交了答辯意見認為，無論是我國《保險法》或《海商法》，對代位求償權的規定都沒有區分保險人取得的代位元求償權是實體權利還是程式權利。我國的《海事訴訟特別程式法》中對保險人行駛代位元求償權程式問題作出了特別規定，說明程式權利也是代位元求償權不可分離的一部分。程式權利的剝離，則實體權利將無法保障。而且即將出臺的《最高人民法院關於適用〈中華人民共和國仲裁法〉若干問題的解釋》徵求意見稿(以下簡稱《仲裁法司法解釋》徵求意見稿)第二條提到，“合同權利義務依法轉讓時，仲裁協議對受讓人有效。”這在一定程度上表明了最高人民法院對該問題的態度。

對於涉案的仲裁條款，申請人認為，該仲裁條款能夠清楚的表明：1.雙方當事人有通過仲裁途徑解決爭議的意願；2.合同簽訂於上海，應當由上海的仲裁機構管轄；3.涉案貨物運輸涉及包括水運在內的多式聯運，海仲上海分會是上海地區解決貨物運輸等爭議的唯一的專業機構。由此可以判斷海仲上海分會是仲裁條款選定的仲裁機構。《仲裁法司法解釋》徵求意見稿第五條規定，“仲裁協議只約定了仲裁地點，約定地點有兩個或兩個以上有權仲裁的仲裁委員會的，當事人可以申請其中一個仲裁委員會仲裁，分別向不同仲裁委員會申請仲裁的，先受理的仲裁委員會有權管轄”。第六條規定，“仲裁協議中約定的仲裁委員會名稱不準確，但能夠確定受理糾紛的仲裁委員會的，應該認定具備仲裁法第十六條規定的‘選定的仲裁委員會’”。該徵求意見稿已經很明確表達了最高人民法院盡可能維護仲裁協議效力的傾向性意見。

對於被申請人提出的管轄權決定，中國海事仲裁委員會作出了管轄權決定：

一、儘管本案運輸合同中的仲裁條款沒有對具體的仲裁機構予以明確約定，但不能據此就認為仲裁條款無效。首先，當事人在合同中訂立了仲裁條款，即表明當事人在發生爭議後有明確的仲裁意願，其次，該仲裁條款是可以執行的。該仲裁條款寫明：“如雙方協商未果，則由合同簽署地仲裁機關仲裁解決”。本案的合同簽署於上海，則本案應由上海的仲裁機構仲裁解決。根據最高人民法院 1996 年 12 月 12 日的《關於同時選擇兩個仲裁機構的仲裁條款效力問題的函》，“當事人只要選擇約定的仲裁機構之一即可進行仲裁”。因此，申請人有權選擇上海地區的任何一家仲裁機構提起仲裁。

二、由於本案被申請人承接運輸的變壓器系採用水陸聯運的方式，由上海閔行電機廠碼頭吊裝上船，通過長江，在揚子石化碼頭起吊上岸。根據仲裁委員會仲裁規則第二條有關受案範圍的規定，仲裁委員會受理多式聯運合同涉及的與海相通的可航水域的貨物運輸業務所發生的爭議，因此本案的爭議屬於仲裁委員會受理的海事爭議的範圍。由於本案屬於海事爭議，而中國海事仲裁委員會是國內唯一受理海事爭議的專業仲裁機構，可

以推斷出雙方當事人在簽訂合同時的本意是將其海事合同爭議提交位於上海的仲裁機構仲裁，特別是提交專業受理海事案件的中國海事仲裁委員會上海分會仲裁。因此，申請人有權根據本案的仲裁條款向上海分會提起仲裁，上海分會也有權受理本案。

三、根據我國《海商法》第 252 條的規定：“保險標的發生保險責任範圍內的損失是由第三人造成的，被保險人向第三人要求賠償的權利，自保險人支付賠償之日起，相應轉移給保險人。”本案中，涉案貨物損壞後，申請人依據保險合同向被保險人進行了賠付，被保險人簽署了相應的收據及權益轉讓書，因此根據法律規定，被保險人要求被申請人賠償的權利相應轉移給保險人，包括依據運輸合同產生的實體權利，以及依據運輸合同中的仲裁條款提起仲裁的權利。根據我國《合同法》第 80 條的規定，債權人轉讓權利的，只要通知債務人即可，並不需要債務人的同意。因此，被申請人應受自己所簽訂的仲裁條款的約束。

基於上述理由，仲裁委員會決定，仲裁委員會對本案具有管轄權，本案應在上海分會繼續進行。本案作出管轄權決定後，被申請人接受了海仲上海分會的管轄，提交了書面的答辯意見。並且在仲裁庭的主持下，當事雙方達成了和解協定，使本案得到了圓滿的解決。