

## 国际货物运输与保险案例分析

### 第一篇：国际货物运输与保险案例分析

#### 国际货物运输与保险案例分析

“阿登内斯”轮代理人对一票橘子的托运人口头保证：该轮在西班牙港口塔黑纳装上该批橘子后，将直接驶往伦敦并卸货。但是该船并没有直接驶往伦敦，而是驶向了比利时的安特卫普。结果当托运人的橘子到达伦敦时，橘子的进口关税提高了，且由于其他橘子的大量到货，使橘子的价格下降。托运人认为如果货轮是依口头的约定直驶伦敦的，则关税的提高和价格的下降都应该是在该船到达之后发生。于是托运人向法院起诉，要求承运人承担损失。但是承运人辩称：提单中载明规定承运人可以任意经由任何航线直接或间接到达伦敦。因此，不负责任。？此案将如何判定？

提单是承运人签发的具有法律效力的单据。在班轮运输或提单转让时，它是确定承运人和托运人（或收货人、提单持有人）之间的权利和义务、责任和豁免的依据。

#### 提单的概念、法律特征和性质

1. 提单的概念。提单，是指用以证明海上货物运输合同和货物已经由承运人接收或者装船，以及承运人保证据以交付货物的单证。提单中载明的向记名人交付货物，或者按照指示人的指示交付货物，或者向提单持有人交付货物的条款，构成承运人据以交付货物的保证。

2. 提单的法律特征。提单是海上货物运输乃至整个国际贸易中的核心单据，具有以下三个法律特征：

(1)提单具有收据作用，是货物已经由承运人接收或者装船的证据。作为收据的提单在不同的提单持有人手中有不同的证据效力。在托运人手中，提单是初步证据，承运人可以以其他更有力的证据证明提单记载与实际不符。但在托运人以外的第三方手中，提单是最终证据，承运人不能再以其他证据推翻提单的记载。

(2)提单是运输合同的书面证明。作为合同证明的提单，在不同的提单持有人手中有不同的证据效力。在托运人手中，提单是初步证

据，承运人可以举证证明实际运输合同与提单记载不一致。但当提单转让到托运人以外的第三方手中，承运人与第三方的权利、义务就只能依据提单的记载确定。

(3)提单是承运人交付货物的凭证。提单一旦签发，承运人就只能对提单持有人交付货物。而且对在途货物的处分权也转而由提单持有人行使。

3. 提单的性质。提单是有价证券。作为有价证券，提单既是物权证券又是债权证券，同时它还是要式证券、流通证券、设权证券和缴还证券。

#### 海上货物运输合同的订立

海上货物运输合同由承运人与托运人磋商订立，订立的过程也分为要约和承诺。在海上货物运输合同中，发出要约的可能是承运人，也可能是托运人。承运人发出要约称为揽货，托运人发出要约则称为租船定舱。

海上货物运输合同可以口头订立，也可以书面订立。但航次租船合同应当书面订立。电报、电传和传真具有书面效力。

#### (一) 承运人的责任

1. 承运人的最低法定义务。海上货物运输合同中，承运人有四项必须承担的义务，即适航、管货、不做不合理绕航和应托运人请求签发提单。海上货物运输合同条款不能减轻或免除这四项义务，否则该条款无效，但运输合同可以再增加承运人的其他义务。因此，这四项义务被称为“承运人的最低法定义务”。

适航义务要求承运人在开航之前和开航当时，适当检查和配备船舶，使船舶处于适于航行的正常状态，能够安全收受、载运和保管货物。

管货义务要求承运人在接收货物后，应当妥善地、谨慎地装载、搬移、积载、运输、保管、照料和卸载所运货物。

绕航是指船舶有意脱离约定的或者习惯的或者地理上的航线。航线的选择事关运输安全，因此不绕航是承运人的基本义务。但船舶在海上为救助或者企图救助人命或者财产而发生的绕航，或者其他合理

绕航，不属于违反承运人义务的行为。

承运人的第四项法定义务是应托运人请求签发提单。这项义务存在的前提是，托运人适时地提出了签发提单的请求。托运人没有请求，则无须签发提单。

提单在本案中只能是运输合同的证明，双方的口头约定是当事人双方意思表示一致的体现，即为海上货物运输合同，提单通常是在货物装船以后签发的，只是证明海上货物运输合同已经订立并已在履行。因此，提单不能对抗运输合同。

## 第二篇：《国际货物运输与保险》案例

### 《国际货物运输与保险》案例

#### 案例一

#### 滞期费计算纠纷案

某船东将船舶出租，从阿根廷装运袋装的玉米和蚕豆运到安哥拉，船东与租船人签订了航次租船合同，合同中约定了相应的滞期和速遣条款。在船东装上了袋装的玉米和蚕豆后，为了自身的利益，又在货舱内装了一些其他的货物。在当年的 1 月船舶抵达安哥拉首都罗安达，1 月 21 日船舶出具了《准备就绪通知书》，但由于货物超载，袋装的玉米和蚕豆在 2 月 6 日才可以卸载，但事实上，收货人 2 月 19 日才开始卸货，最终于 4 月 25 日卸完全部货物。对此案中卸货时滞期费如何计算，双方发生分歧。船方认为应该从 1 月 21 日《准备就绪通知书》出具时起算卸货日，因而计算得出租船人应支付巨额滞期费，而租船人认为卸货日的起算不应从 1 月 21 日起，而应从 2 月 19 日起算。为此，双方诉至法院。

#### 【案例评析】

合同约定的卸货日一般应从发出《准备就绪通知书》起算，承运人虽然在 1 月 21 日出具了《准备就绪通知书》，但很显然，由于货物超载，承租人无法卸货，船舶并未在各方面做好装卸准备，因而，1 月 21 日出具的《准备就绪通知书》是无效的，而在 2 月 6 日船舶适于卸货时，准备就绪的通知也并不能自动生效并作为卸货日起算的依据。因而在合同项下的船载货物可以卸货时，承租人及其代理人并未收到

通知，承租人也并没有任何意思表示表明他们已同意卸货日的开始。所以，卸货日的起算应从真正的卸货日 2 月 19 日起算。

## 案例二

### 不清洁提单货损案

2007 年 4 月，我国 T 公司向荷兰 M 公司出售一批纸箱装货物，以 FOB 条件成交，目的港为鹿特丹，由 M 公司租用 H 远洋运输公司的货轮承运该批货物。同年 5 月 15 日，该合同货物在青岛港装船。当船方接收货物时，发现其中有 28 箱货物外表有不同程度的破碎，于是大副在收货单上批注“该批货物有 28 箱外表破碎”，当船方签发提单，欲将该批注转注提单时，卖方 T 公司反复向船方解释说买方是老客户，不会因一点包装问题提出索赔，要求船方不要转注收货单上的批注，同时向船方出具了下列保函：“若收货人因包装破碎货物受损为由向承运人索赔时，由我方承担责任。”船方接受了上述保函，签发了清洁提单。该货轮起航不久，接到买方 M 公司的指示，要求其将卸货港改为法国的马赛港，收货人变更为法国的 F 公司。经过一个月的航行，载货船舶到达马赛港，船舶卸货时法国收货人 F 公司发现该批货物有 40 多箱包装严重破碎，内部货物受损，于是以货物与清洁提单记载不符为由，向承运人提出索赔。后经裁定，承运人向法国收货人赔偿 20 多万美元。此后，承运人凭保函向卖方 T 公司要求赔偿其 20 多万美元的损失，但 T 公司以装船时仅有 28 箱包装破碎，拒绝偿还余下十几箱损失。

### 【案例评析】

本案属于不清洁提单货损案，在货物装船时已出现货物外表有破损的情况时，卖方为了顺利结汇，向承运人出具保函，要求承运人签发了清洁提单，这样的做法是对收货人的侵权行为，而且对于承运人和出口方都有很大的风险。对收货人来说，收货人如果知道装船货物的实际情况，就有权利按合同要求，拒绝不清洁货物，而承运人签发清洁提单这一做法剥夺了收货人的这一权利，收货人把不清洁货物当作清洁货物去付款赎单，这样进而剥夺了收货人本来享有的拒绝接受提单、拒绝付款的权利。对承运人而言，本案中，承运人在接受了卖

方保函后签发了清洁提单，由于对于包括收货人在内的合法持有提单的第三人来说，提单是货物外表状况的最终证据，在这种情况下，收货人可以以欺诈为由向承运人提出诉讼，因此，这样的行为对承运人有很大的风险。对卖方或托运人而言，为了结汇的眼前利益，卖方提供保函要求承运人签发清洁提单的行为实际上意味着更大的风险。这样做会使承运人的管货责任心降低，有可能会使货损扩大，进而加大卖方根据保函向承运人的赔偿责任。本案中货损就由原先的 28 箱扩大为 40 多箱。而且由于卖方这样的欺骗行为违反了诚实信用原则，卖方面临着被解除合同，并向买方进行损害赔偿的风险，因为在这样的情况下，买方不但可以起诉承

运人，也可以以卖方欺诈或违反合同中品质条款为由要求卖方解除合同，退回货款，并可要求卖方给予损害赔偿。

### 案例三

#### FOB 条件下保险公司拒赔案

卖方与买方以 FOB 条件成交，货物装船后，卖方向买方发出装船通知，买方向保险公司投保了“仓至仓”条款一切险。但货物在运往码头的途中，因暴风雨淋湿了 10% 的货物。事后，卖方以保险单含有“仓至仓”条款为由，提出要求保险公司赔偿此项损失，但遭到保险公司拒绝。后来卖方又请求买方，以买方作为投保人的名义凭保险单要求保险公司赔偿损失，但同样也遭到保险公司拒绝。

#### 【案例评析】

索赔人向保险公司索赔时需满足一定的条件，保险公司才会予以赔付。首先，保险公司与索赔人之间应该有合法有效的保险合同关系，保险单是保险合同的书面证明，因此，索赔人应该是保险单的合法持有人，即保险单的投保人或受让人；其次，索赔人必须具有保险利益；第三，索赔的损失应属于保险单承保的范围。本案中，在 FOB 项下，买方办理投保，风险划分以装运港船舷为界，在货物越过船舷之前，风险由卖方负责，因而卖方对货物具有保险利益，而越过船舷之后的风险由买方承担，保险利益也就相应转移给买方。发生雨淋事件时，货物尚未越过装运港船舷，此时卖方具有保险利益，但却不是保险单

的被保险人或合法的受让人，因而保险公司就不会赔付卖方相关损失；而买方虽然是保险单的合法持有人，却对保险标的的不具有保险利益，因而保险公司对它也不承担赔偿责任。

#### 案例四

##### 共同海损分摊纠纷案

原告：福建畅达船务马尾公司（以下简称畅达公司）。

被告：烟台华联商厦对外经济开发总公司（以下简称华联商厦）。

被告：招远市黄金机械总厂（以下简称黄金机械总厂）。

1994年7月11日，畅达公司所属的“铨宝湖”轮在龙口港装载华联商厦的普硅525#水泥5,019.2吨和黄金机械总厂的选矿设备439.1吨。大副沈金元在装完货后开出的货物装载图中，记载装货后船舶平均吃水7.21米。18日06:42时，“铨宝湖”轮从龙口港启航，开往目的港三亚。航行途中，“铨宝湖”轮主机多次出现故障并停航检修。8月3日16:45时，途经汕尾海域遮浪角附近时，主推进系统弹性联轴节橡胶挤出，联轴节失效，螺旋桨轴失去动力。23:35时，畅达公司向广州海上救助打捞局请求救助。经救助，“铨宝湖”轮于5日被安全拖抵沙角锚地。7日，畅达公司向广州港务监督递交了海事报告。10日，畅达公司宣布共同海损，要求货主与其联系理算、分摊事宜。10月5日，中国人民保险公司龙口支公司就共同海损，为华联商厦提供45万元担保。11日，山东省招远金丝厂就共同海损，为黄金机械总厂提供40万元担保。17日，中国人民保险公司龙口支公司为黄金机械总厂提供38.36万元担保。14日“铨宝湖”轮靠广州黄埔新港卸货。水泥由华联商厦就地自行处理，选矿设备则由黄金机械总厂转运至三亚港。

就海难救助报酬，广州海上救助打捞局先后申请海事法院扣押了“铨宝湖”轮和部分货物，并分别提起诉讼。经海事法院审理，判决畅达公司承担18.93万元，华联商厦承担9.78万元，黄金机械总厂承担11.22万元。

事故发生后，广州港务监督于8月31日给予海事鉴证。9月16日，中华人民共和国船舶检验局（广州）就“铨宝湖”轮主推进系统

损坏状况出具检验报告，验明：弹性联轴节橡胶挤出，弹性联轴节失效，螺旋桨轴失去动力。建议：需进一步拆检以确定弹性联轴节内部损坏的状况、范围及原因，尽快修理以恢复适航能力。

根据广州中心气象台的实况记录和广州海洋环境预报台的记录，8月3日20:00时，现场北风4级。4日08:00时、20:00时，西南风5级。5日08:00时，西南风7级。5日20:00时，西南风5级。9413号强热带风暴8月3日23:35时位于台湾海峡，8月4日凌晨在福建省厦门至漳浦之间沿海地区登陆，登陆时中心最大风力8-9级，6级大风半径250公里左右，“铨宝湖”轮请求救助时正受其影响。9414号强热带风暴8月3日在菲律宾以东洋面向西北方向移动，5日到达马尼拉以东洋面，8日02:00时前后在台湾东北部登陆，登陆时最大风力约12级。

另查，“铨宝湖”轮为1974年巴西造钢质杂货船，总吨位4,794吨，净吨位2,495吨，载货量6,059吨，总长115.45米，型宽17.40米，型深9.8米，干舷为夏季2,815毫米。主机1台，型号为四冲程增压8S45HU，额定功率3,560KW。适航证书有效期至1995年1月10日。离开龙口港时，该轮有港务监督的出口签证。据福建省赛歧海上安全监督局下白石监督站检查，“铨宝湖”轮艏压载舱有用于压载调整水尺的石头约75吨，使该轮平均吃水大约增加5公分。“铨宝湖”轮的航海日志和轮机日志对该航次装完货后船上所存油水数量均无记载。

诉讼期间，畅达公司提供一份注明是大副沈金元1994年7月18日作出的装载图，该装载图作如下说明：“由于在龙口港离码头时发现船舶超水尺10cm多，故开航前在锚地进行吃水调整，打出压载水98吨，船耗淡水100多吨，本轮在开航前的六面吃水情况测得F6.85m，M6.95m，A7.20m，平均7.00m。”上述情况航海日志和轮机日志亦无记载。为进一步查明案件事实，法院多次通知畅达公司提供“铨宝湖”轮该航次油水数量的记录和拆检弹性联轴节损坏原因的证据，并要求指派大副沈金元到庭就有关两份装载图记载不一的情况接受调查，但畅达公司始终未提供有关证据，也没有指派大副沈金

元到庭接受调查。

畅达公司向海事法院起诉认为：“铨宝湖”轮开航时适航证书有效并取得了港口当局的合法出口签证。在开航前和开航当时畅达公司已做到谨慎处理，配备合格船员和装备船舶，使船舶适航。该轮在适航有效期内，主推进系统弹性联轴节断裂，是承运人在开航前和开航当时经过谨慎处理，克尽职责未能发现的，属船舶潜在缺陷。船舶航行途中，主机车轴弹性联轴节突然断裂，无法修复，船舶失去续航能力。在强台风逼近情况下，为船货共同安全，请求救助，已构成共同海损，由此产生救助费用、货物卸船费、仓储费、转堆费、选矿设备转运目的港费用、船舶港口使费、油料和淡水费、船员工资以及弹性联轴节配件和安装费等特殊费用，除已由各方分别支付的救助费用外，共计 2,030,000 元，应由华联商厦和黄金机械总长按共同海损分摊价值比例分摊。

华联商厦和黄金机械总厂答辩认为：“铨宝湖”装货后，在总货吨位未超过该船载重吨位的情况下，平均吃水超过水线 35 公分，显示该船严重不适航。由此造成的损失，应由畅达公司自己承担。请求法院驳回畅达公司的共同海损分摊请求。

### 【裁判结果】

海事法院认为：“铨宝湖”轮在航行中因弹性联轴节橡胶挤出，弹性联轴节失效，螺旋桨轴失去动力，致使船舶突然失控。此时又适逢强热带风暴影响，船

舶及其所载水泥、设备遭受共同危险。在此情况下，畅达公司为了船、货的共同安全，请求救助，使船、货获救并被拖抵安全锚地，措施合理有效，符合法律规定的共同海损的构成要件，共同海损成立。畅达公司的诉讼请求中关于救助报酬（已由各获救受益人支付）、货物卸船、仓储、转堆费用、船舶港口使费、选矿设备转运目的港费用以及货物卸完前的船舶油料、淡水费用和船员工资、伙食费用属共同海损费用，但弹性联轴节配件和安装费用不是为了船、货的共同安全而支出，不属于共同海损费用。“铨宝湖”轮在龙口港装完货后，大副沈金元开出的货物装载图记载装货后船舶平均吃水 7.21 米，按该轮

船检规范计算，已严重超载，船舶不适航。畅达公司应负举证责任，证明弹性联轴节的损坏不是上述原因或其他承运方不可免责的原因所致，以支持其提出共同海损分摊请求的主张。但畅达公司经法院多次要求，仍拒绝提供有关“铨宝湖”轮该航次油水数量的记录和拆检弹性联轴节损坏原因的证据，又不指派大副沈金元到庭接受调查。因此，畅达公司请求共同海损分摊的证据不足，理由不充分，不予支持。华联商厦和黄金机械总厂的抗辩理由成立。

根据《中华人民共和国民事诉讼法》第六十四条第一款、《中华人民共和国海商法》第一百九十六条、第一百九十七条的规定，海事法院判决：

驳回畅达公司的诉讼请求。判决后，各方当事人均没有上诉。

#### 【案例评析】

本案主要涉及共同海损分摊与当事人过失之间的关系，以及共同海损分摊的举证责任等问题。

共同海损，是指在同一海上航程中，船舶、货物和其他财产遭遇共同危险，为了共同安全，有意地合理地采取措施所直接造成的特殊牺牲、支付的特殊费用。共同海损必须具备四个构成要件：一是船舶、货物和其他财产处于同一海上航程，面临共同的、真实存在的危险；二是所采取的措施是为了船舶、货物和其他财产的共同安全，而且是有意的、合理的；三是所造成的牺牲和支付的费用是特殊的；四是所采取的措施取得了一定的效果，达到了全部或部分保全船舶、货物和其他财产的目的。

共同海损的定义和构成要件中，并不考虑危险的来源，无论是自然的还是人为的，只要危险客观存在且威胁到船舶、货物和其他财产的共同安全，便满足了第一个要件。在由于当事人的过失产生危险的情况下，也不需要考虑过失的性质，无论当事人对过失能否免责，均可以构成共同海损。但是，在决定是否可以要求其他方分摊时，则要考虑共同海损与当事人过失的关系。根据我国海商法的有关规定及国际惯例，引起共同海损特殊牺牲、特殊费用的事故，是由于航程中的一方可以免责的过失造成的，其他受益方应当分摊；由于航程中的一

方不可免责的

过失造成的，该过失方不仅应承担自己的牺牲和费用，不能要求其他方分摊，而且应对其他方的损失负赔偿责任；当引起共同海损特殊牺牲和特殊费用的事故是否由航程中一方的过失引起以及对该过失可否免责，暂时处于不确定状态时，可以先理算，待查清事实、分清责任后，再决定能否要求其他方分摊。由于沿海运输实行完全过失责任制，承运人有过失就应当承担责任，不存在过失免责的例外，因此也不存在承运人有过失还可以要求其他方分摊共同海损的情况。

一方要求其他方分摊共同海损牺牲和费用，应证明其对产生共同海损特殊牺牲和特殊费用的事故无过失。

“铨宝湖”轮在航行途中主机弹性联轴节失效，螺旋桨轴失去动力，船舶失去控制，且正受强热带风暴的威胁，船舶及其所载货物共同面临真实存在的危险。畅达公司为了船、货的共同安全，请求救助，使船、货脱离了危险，措施合理，效果显著，因此支出一些特殊的费用，属于共同海损。对于弹性联轴节失效的原因，在诉讼中尚不清楚。畅达公司对此是否有过失，也不能肯定。但在装货后大副开出的装载图所记载的船舶吃水，初步证明船舶超载。这属于海商法第一百九十七条规定的“可能是航程中一方的过失造成的”的情况。根据海商法的该条规定，这种情况“不影响该方要求分摊共同海损的权利”，但是，提出分摊请求的一方应当负举证责任，证明其损失应当列入共同海损。畅达公司不能进一步举证，证明其对事故无过失，因此应承担败诉的后果。

#### 案例五

##### 海上货物运输保险合同赔偿纠纷案

原告：康地华美饲料（武汉）有限公司。

被告：中国人民财产保险股份有限公司江西省分公司。

2000年5月26日，案外人Sino Trade Company Limited（以下简称“S公司”）与案外人康地企业有限公司（Continental Enterprises Limited，以下简称“康地公司”）签订鱼粉买卖合同，约定后者向前者购买700吨秘鲁鱼粉，每吨单价430美元，CIF上海，

同年7月装船。同年5月29日、7月28日，康地公司将665吨秘鲁鱼粉以相同价格转卖给本案原告康地华美饲料（武汉）有限公司（以下简称“武汉康地”），总价285950美元，CIF上海，结算方式为见单即付，8月30日前交货，康地公司承担货物到武汉的所有费用。武汉康地于2000年7月向康地公司支付了涉案货物的全部货款，取得一式三份正本提单。提单载明：托运人为秘鲁渔业工会集团股份公司（GRUPO SINDICATO PESQUERO DEL PERU S . A，以下简称“G公司”），收货人为武汉康地，通知人为康地公司，载货船舶为“五月皇后（May Queen）”轮（以下简称“M”轮），运输起、讫港分别为秘鲁瓦乔（HUACHO）和中国上海，装载货物为665吨秘鲁鱼粉，运费预付，宝荣船务有限公司在秘鲁瓦乔代理“M”轮船长签发，租约并入本提单。

2000年6月22日，被告中国人民财产保险股份有限公司江西省分公司（以下简称“江西人保”）就涉案665吨秘鲁鱼粉签发了保险单，被保险人为S公司，保险金额为314545美元；承保险别为中国人民保险公司1981年1月1日修订的“海洋运输货物保险条款”一切险和战争险。此后，S公司将该保险单背书转让给康地公司。

2000年9月6日，装载涉案鱼粉的“M”轮，由于案外人提出的预防性扣留申请，被厄瓜多尔当地法庭下令禁止启航。2000年9月12日，山东中粮向S公司发出传真（后转给武汉康地）称：“M”轮一直在厄瓜多尔滞留，货物在船上未发生重大损坏及灭失，正协同有关方面与船东及其相关公司进行谈判，将采取各种可能措施使该船尽快到达卸货港。同年11月17日，该法庭同意“M”轮在扣留期间开往瓜亚基尔市的安全港口，卸下船载鱼粉并存放仓储。同年11月20日，厄瓜多尔海关同业工会第一行政区经理办公室作出决议称：“M”轮上装载的鱼粉卸船后将一直存放在该码头直到从卸船最后一天起算的5天之内办理好转船至其目的地的海关手续为止。另据厄瓜多尔当地媒体报道，至2004年2月9日止，“M”轮一直滞留在厄瓜多尔港口。

由于货物一直未到达目的港，康地公司向江西人保提起另案索赔。  
后康地公

司又将涉案保险合同转让给了武汉康地。武汉康地于2002年8月23日向本院提起本案诉讼，请求判令江西人保赔偿全部货款损失。

江西人保辩称，武汉康地与康地公司之间的保险合同转让无效。涉案船舶因司法扣押而滞留厄瓜多尔港口，属保险合同的免责范围。武汉康地及康地公司均未就货损向承运人提出索赔，致使江西人保赔偿后无法行使代位求偿权，江西人保可拒绝赔偿。

二审庭审时，武汉康地确认其和康地公司均未向承运人提出索赔或提起诉讼或申请仲裁。

### 【裁判结果】

上海海事法院审理认为：原告武汉康地作为被保险人，未能举证证明本案中已发生涉案“一切险”或“战争险”承保范围内的保险事故，依法应承担举证不能的不利后果，江西人保据此不应承担保险赔偿责任。另外，根据本院查明的事实，足以认定涉案船舶在厄瓜多尔被司法扣押，由此引起涉案航程无法完成，依据涉案保险单背面海洋运输货物战争险条款的约定，因司法扣押引起的承保航程的丧失和挫折而提出的任何索赔，属于涉案保险合同的除外责任，即“由于执政者、当权者或者其他武装集团的扣押、拘留引起的承保航程的丧失或挫折而提出的任何索赔”。据此，江西人保亦不应承担保险赔偿责任。一审判决驳回武汉康地的诉讼请求。武汉康地不服一审判决，提起上诉。上海市高级人民法院经审理认为：原判援用战争险条款的除外责任条款来认定江西人保不负赔偿责任，没有法律依据。战争险除外责任中的“航程丧失和挫折”应是指战争所引起的航程丧失和挫折，而涉案船舶的被扣押，其实质是由于船东与他人之间的经济纠纷而导致的司法扣押，并非因战争而产生的后果，不属于战争险的除外责任，且从该除外责任条款的内容看，亦不能得出法院是“执政者、当权者或者其他武装集团”的结论。但原判认定事实基本清楚，处理结果正确，应予维持。理由是，武汉康地与江西人保之间的保险合同合法有效。武汉康地没有证明因船舶被扣押而产生航程丧失或受阻的风险，进而构成货物的推定全损，亦没有证明一切险的承保风险造成货物实际全损，其作为被保险人更未采取任何措施以防止和减少损失，即使

江西人保对涉案货损负有赔偿责任，因被保险人没有保护对承运人的追偿时效，损害了江西人保的代位求偿权，也应扣减赔偿金额直至不赔，故武汉康地向江西人保请求全损赔偿依据不足，不能得到支持。据此判决驳回上诉，维持原判。

### 【案例评析】

二审法院关于战争险除外责任条款的理解是正确的。本案是一起比较典型的货物运输保险合同纠纷案，几个在海上保险司法实践中有争议的问题在本案中都有所体现，一是保险利益与保险合同转让关系及其在卖方和买方之间的归属界定；二是被保险人对保险人的代位求偿权的保护义务；三是被保险人未履行法定

减损义务的性质认定及其后果；四是判断推定全损是否构成的标准。

涉案贸易实际上是一次 CIF 贸易条件下的三方贸易，海运货物经过了两次转让。S 公司是第一手卖方，康地公司是中间商，武汉康地是最后买方。提单与保险单的转让并不同一，提单是由第一手 S 公司直接开给最后买方武汉康地，中间商康地公司在提单中只作为通知人出现。而保险单则经过第一手——康地公司——武汉康地两次转让。这种情况在三方国际贸易中比较常见。康地公司从 S 公司处受让货物和保险单合法有效。在货物出险时，货物已经越过装货港船舷，且康地公司与武汉康地已经订立了买卖合同，完成了价款支付和提单交付，按照“实质风险负担说”，保险利益由康地公司又转给了武汉康地。同时由于康地公司与武汉康地订立的买卖合同采取了“CIF 上海”的贸易条件，CIF 贸易条件的特点就是卖方负责办理运输及保险，该合同已含有康地公司须将保险单让与武汉康地的默示约定。其后双方在 2002 年签订的转让协议，只是对 CIF 合同的履行和补充。在货物出险时，真正的被保险人是武汉康地，其持有涉案正本提单，并已向康地公司支付了货款，依法享有保险利益，具有保险索赔权。本案一审判决也认为康地公司向武汉康地转让保险单的行为与履行涉案 CIF 贸易合同的目的相符，保险合同转让协议合法有效。

本案中，武汉康地虽确认其和康地公司至二审庭审时均未向承运

人提出索赔或提起诉讼或申请仲裁。但涉案货物交付或应当交付的日期是2000年8月底，康地公司在2001年1月中旬即向江西人保正式索赔，同年5月28日，江西人保也回复康地公司，称有关信函和除正本提单之外的整套文件已收悉，并已将此案上报其总公司，此时向承运人索赔的诉讼时效尚未经过。在此期间，江西人保也没有证据证明其对武汉康地或康地公司有过提起索赔、诉讼或仲裁的指示。因此，不能说武汉康地没有“尽力协助”保险人保护代位求偿权。况且涉案保险合同采用的是人保海洋运输货物保险条款，该条款并未明确约定被保险人有提起法律程序的义务。

从本案事实来看，载货船舶由于案外人提出的预防性扣留申请，被厄瓜多尔当地法庭下令禁止启航，这是法院可以认定的事实。由于涉案货物投保了一切险和战争险。一切险的承保危险不是列明式危险，除包括平安险和水渍险的列明危险外，还包括运输过程中由于外来原因产生的其他危险，即指除外责任以外的任何意外事故。载货船舶被扣押的危险没有在一切实险的除外责任中明确列出，且对被保险人武汉康地而言是意外危险，因此该危险属于保险人的责任范围，由此危险造成的货物损失，保险人应该赔付。

但是，船舶被扣押后，保险货物依然存在，并未被扣押，且被允许转船运输，如果被保险人采取必要的合理措施，及时安排转船运输或就地拍卖，将会防止或者减少该危险所造成的损失，但根据现有证据，被保险人没有采取。本案中，江

西人保提供了经公证认证的厄瓜多尔当地法庭的部分卷宗及其中文译本，证明载货船舶被扣留后，该法庭又下令将船舶开往安全港口卸下鱼粉后再继续扣船，并向港口和海关等单位发出了协助执行通知。法院认为上述材料中虽然没有船舶被扣押及鱼粉被卸下的直接证据，但在法庭已裁定扣船及卸货的情况下，可以初步认定涉案鱼粉最终被卸下船舶，除非被保险人武汉康地提出足以反驳的相反证据。

本案中被保险人主张全损赔偿，根据《海商法》第二百四十六条的规定，判断货物的推定全损有两个相互独立的标准：一是实际全损不可避免，二是“拯救费用”会超过保险价值。“实际全损不可避免”

主要是指被保险人丧失对保险标的的自由使用，不大可能“在合理时间内”重新获得该保险标的的情况。海上货物运输保险合同的标的，除货物本身外，还包括货物的运送航程，或者说海上货物运输保险人承保的是保险货物抵达保险单所载明目的地的约定危险。因此，运输航程丧失或受阻致使货物不能抵达保险单所载明的目的地，被保险人也有权向保险人请求全损赔偿，即使货物本身没有发生有形损害。

证明货物推定全损的举证责任在被保险人一方，被保险人必须证明保险货物无法运送至目的地，才能构成航程丧失或受阻，证明内容包括续运的可能性或可行性、续运费用高低等。载货船舶被扣押后，保险货物依然存在，并未被扣押，且被允许转船运输，续运是可能的。武汉康地未举证证明被保险人在出事地点采取了转运措施，或证明在当时的情况下不能找到替代船舶将货物运至目的地，或证明“为避免发生实际全损所需支付的费用与继续将货物运抵目的地的费用之和超过保险价值”。因此，涉案货物并未因航程丧失或受阻而构成推定全损，武汉康地无权向保险人主张全损赔偿。同时武汉康地在选择索赔推定全损时，没有在合理时间内向保险人发出委付通知，也丧失了向保险人请求推定全损赔偿的权利，只能向保险人索赔部分损失，除非推定全损发展成实际全损。而武汉康地对货物实际全损也未能举证证明，其所主张的船舶失踪致货物全损的理由未获法院支持。

### 第三篇：国际货物运输与保险

题目：国际货物运输与保险

班级：

学号：

姓名：

《国际货物运输与保险》期末考试评分表

评阅人：

0

国际货物运输与保险业现状分析及对策

班级：国际贸易与实务（一班）姓名：陈程

摘要：自我国加入 WTO ，意味着中国保险业要与国际保险市场全

面接轨。还存在诸多问题。虽然我国对保险体制也进行了一系列改革，引入了竞争机制，确立了分业经营和管理，加快了保险中介市场的建设，培养了一支保险代理人队伍，使保险资源的配置日趋合理，但和国外发达国家的保险业相比较，我国保险业仍处于发展的初级阶段。而目前中国保险业的现状也不尽人意，存在着很多问题。

关键词：国际货运保险存在问题 解决对策

正文：

### 一、我国国际货物运输保险业的现状

货物运输保险是指以运输过程中的货物作为保险标的，保险人承保因自然灾害或意外事故造成损失的一种保险。货物运输保险是随着海上贸易的发展而产生和发展起来的。进入现代社会后，货物运输出现了内河、航空、陆上、邮递等多种方式，货物运输保险也因此取得了全面的发展。

运输、物流行业的发展，使货物运输过程中充满了各种各样的风险。从国外的经验来看，当企业无法自我承担某些经营风险时，他们就会购买相应的保险，将这类风险转嫁给保险公司。例如许多企业担心暴风或暴雨会导致运输货物受损，他们会选择购买货物运输保险，通过保险理赔减少经济损失；一些出口企业害怕货物走出国门后，海上运输风险加大，他们就会购买一份海洋货物运输保险，确保自身销售收入与利润的“安全性”。

现在大部分财产保险公司都在中国开展有货物运输保险业务，基本上可以分为三类。第一类是国内保险公司，主要以中国人民财产保险股份有限公司、中国平安财产保险股份有限公司、中国太平洋财产保险股份有限公司为代表，这三家保险公司在国内开展货运险业务时间长，经验丰富，承保及理赔能力都比较强；第二类是国外财产保险公司，主要以美亚保险、友邦保险等为代表，外资保险公司大多刚刚在中国开展货运险业务，但是有长期的国际货物运输保险操作经验，实力雄厚，服务优越；第三类是保险中介机构，主要是保险代理与保险经纪公司。1

这类公司在中国数量最多，竞争也很激烈。

随着快速增长的货运险市场和市场主体的持续增加，中国货运保险市场潜力将越来越大，中国货运市场今后将保持高速增长，从而将带动货运保险业务继续快速发展。运输行业的加温与外资保险公司的进入，货运保险市场的竞争将更趋激烈。

任何事都有两面性，国际货物运输保险业的蓬勃发展同时也存在着很大的问题。

## 二、我国货运保险业发展中存在的主要问题

### 1、保险有效需求不足。

与世界同行相比,中国的保险市场起步较晚,开发程度较低。但发展迅速，保险市场尤其是城市保险市场的潜在需求巨大。中国保险产业规模较小，有效供给不足。与风险种类繁多这一现实相比，所提供的险种单一，保险公司的业务主要集中在有限险种的经营上，保险产品同构现象十分严重。

### 2、保险机构数量不断增加、但保险服务质量仍不高。

中国加入 WTO 后，有更多的国外保险公司以合资或独资等多种形式进入中国保险市场，国内的保险企业将面临外来竞争和自身发展的双重压力。管理模式落后，经营机制陈旧。中国的保险业基本上还是计划经济时期的传统经营方式，重规模不重效益，贪大求全，专业性不强，缺乏客户至上的服务意识，没有高效的资金运营渠道和手段。

### 3、保险服务虽在改善、但信誉危机严重。

主要是因为专业人才欠缺，而又不注重培训储备，势必会给未来的竞争带来被动。保险业的特殊经营方式产生了对展业、精算、承保、投资、理赔等特殊人才的需求。各种专业人才的培养是一个渐进、累积的过程。而我国停办国内保险业务达 20 年之久所带来的一个直接严重后果是保险人才培养的断层。保险公司的培训水平很有限，相应的院校师资力量薄弱、素质不高、教材陈旧、教学手段落后等问题，都使得保险业的人才不能很好的满足快速发展的需要。据调查，由于一些保险营销员缺乏职业道德,缺少相关知识，致使在推销保险产品时出现误导陈述、保费回扣、恶意招揽等违规、甚至违法现象，极大地损毁了中国保险业的声誉。

#### 4、保险监管力度不够、作用有限。

监管力度薄弱。保险是经营风险的行业,它遍及各行各业和千家万户, 保险经营是以大数法则为其数理基础的, 保险定价需要非常专业的知识和技术, 而这些技术是多数投保人不了解的。这种信息的不对称性, 需要政府对保险业加以监督管理, 以保障投保人获得合理的保障条件和费用支付条件。

#### 5、在保险业务迅速发展的情况下, 保险监管制度却明显滞后。

由于监管不力导致中国保险市场秩序混乱, 如乱设保险分支机构和保险中介机构、保险公司或中介机构资金管理松弛、公司之间的不正当竞争和恶性竞争严重等, 这些都是中国保险行业亟待解决的问题。

### 三、解决我国货运保险业中存在的主要问题的对策

通过上面的分析, 我们应当清醒地认识到我国保险业发展中存在的问题和面临的困难, 特别是对于促进我国保险业长期、健康发展方面仍然有许多的工作有待开展和完善, 要更好地促进我国保险业的发展, 应着重做好以下工作:

#### 1、加强对从业人员的培训。

通过组织保险人员从业资格考试等, 提高从业人员的职业水平。随着我国保险的快速发展, 对保险人才的要求也越来越高, 为了适应新时代保险业对人才的需求, 首先, 注重保险理论研究和加强实践性教学。其次, 加强对国际接轨人才培养模式的探索。从而培养出更多的国际型保险人才, 为我国的保险业做出更大贡献。

#### 2、简化手续, 提高办事效率。

在设计业务操作流程上, 应着眼于客户的方便性, 投保手续实行一个窗口一次完成, 减少客户不必要的麻烦。在理赔上应充实理赔服务内容, 加快理赔速度, 做到小额赔案立等可取, 大额赔案送款上门。建立赔案首接责任制, 实行谁第一个接到报案, 从查勘、定损、赔付各项工作均由其负责协调并组织实施, 减少内部周转环节, 方便保户理赔。设立赔款意见反馈表, 加强监督检查, 增加理赔工作透明度。

#### 3、加强诚信建设, 提高保险公司信誉。

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。如要下载或阅读全文，请访问：<https://d.book118.com/198020047131006137>