

2023年4月

总第二二五期

4

techonor.



声
闻

导读

- ◇ “感谢中国为我们打造‘希望之路’”
- ◇ 多方位解析海运风险之海损（二）
- ◇ 海洋货物运输保险案例：货运保险纠纷案

为客户创造价值

“感谢中国为我们打造‘希望之路’”



瓦努阿图塔纳岛公路二期项目竣工后,家住路旁的菜农彼得·科尔马斯享受到前所未有的便捷。他说:“以前到市场卖菜,路上要耗费一整天时间,现在只需45分钟,真的是太方便了!”

瓦努阿图地处南太平洋,国土面积约1.2万平方公里,分散在80多个小岛上,各地之间的交通存在诸多困难。以伊苏尔火山闻名的塔纳岛更是如此。小岛暴雨频发,在松软火山灰上修建的土路坑坑洼洼。在这里驾车,必须自备铁锹、铁镐、牵引绳等工具以备不时之需。

新修公路开通前,从科尔马斯的家庭农场到最近的菜市场,虽然只有22公里,但山路坎坷泥泞,租车前往要七八个小时。为了避免夜间行车,常常需要提前一天出发,但隔夜的蔬菜卖不出好价钱。有时为了省下租车钱,科尔马斯一家身背肩挑蔬菜,翻山越岭步行20多个小时。现在,他凌晨4时30分开始装车,6时前就能到达市场。公路的开通大大提升了通行效率,科尔马斯的收入也大幅增加。“估计再过两到三年,我就能买辆皮卡了!”展望未来,科尔马斯信心满满。

塔纳岛公路项目由中国土木工程集团南太平洋有限公司承建,是中国援助的瓦努阿图公路升级改造项目的一部分。瓦努阿图公路升级改造项目分布在塔纳岛和马勒库拉

岛,其中塔纳岛部分已经进入三期建设。待公路升级改造项目三、四期竣工后,塔纳岛公路网络将更加完善,为推动当地经济发展提供极大便利。

公路项目前两期工程聘用了400多名当地工人,显著带动当地人走上脱贫之路。43岁的卡利普·罗杰自豪地告诉记者:“原来我们一家人没有经济来源。近年来,我在中企项目中不仅学到了各种筑路技术,月薪也涨到13万瓦图(约合8000元人民币),之前住的茅草屋如今变成了100多平方米的砖房。为孩子们交学费再也无压力了!”

“感谢中国为我们打造‘希望之路’,让当地人早日过上交通便利的生活!”瓦努阿图基础设施与公共事业部长马塞利诺·巴塞莱米表示。瓦主流媒体《每日邮报》更是将两期公路誉为该国的“通向未来之路”。

多方位解析海运风险之海损(二)



二、海损认定

1、海上货物运输中的货物损害

(1) 在海上货物运输实践中,按照货物发生的损害结果可将其分为货物短少,货物毁损和货物灭失三类。

(2) 按照损害结果与损害行为之间的关系,可将货物损害分为积极的损害和消极的损害(又称直接损失和间接损失)。积极的损害(直接损失),是指受损方现有财产的毁损和

灭失;消极的损害(间接损失),则是指受损方可期待之利益的丧失。积极的损害和消极的损害合称“实际的损害赔偿”。

2、最新海上货物运输损害赔偿标准如何确定

根据我国《海商法》第五十五条规定:货物灭失的赔偿额,按照货物的实际价值计算;货物损坏的赔偿额,按照货物受损前后实际价值的差额或者货物的修复费用计算。货物的实际价值,按照货物装船时的价值加保险费加运费计算。前款规定的货物实际价值,赔偿时应当减去因货物灭失或者损坏而少付或者免付的有关费用。

根据我国《海商法》第四十一条的定义:“海上货物运输合同,是指承运人收取运费,负责将托运人托运的货物经海路由一港运至另一港的合同。”从这个定义看,确定海上货物运输合同本质特征的,是承运人在海上货物运输合同下所承担的特殊合同义务以及违反该合同义务应承担的相应赔偿责任。在海上货物运输纠纷中,一旦确定承运人须对货物损害负责赔偿,那么承运人的具体赔偿责任范围究竟有多大,将是纠纷双方当事人争论的重点之一。

三、海损索赔

海上货损索赔主要指就海上货物运输中货物的灭失或损坏,货物利益方对承运人提出索赔的行为。因此,索赔时,受损害方应当根据有关法律规定,按照一定的程序,提供证据,证明事故原因、事故责任和损失的数额。

1、索赔人

索赔人应当是遭受损害的货物所有人。但是由于国际贸易中货物流转程序的复杂性,索赔人身份可能不同。

(一)收货人

国际海上货运事故索赔人主要是收货人。托运人在将货物装船后,取得了承运人签发的已装船提单,然后将该提单转让给买方,即收货人。使收货人,包括可转让提单的最终买受人成为货物的所有人。根据有关法律规定,提单在转让给收货人后,即构成承运人与提单持有人之间的运输合同。所以,在发生由承运人责任造成的货运事故时,收货人有权依据提单合同向承运人提出索赔。

(二)发货人

发货人向承运人的索赔事项包括在货物交给承运人接管后到货物装船时发生的货物灭失或损坏,以及在运输途中发生的承运人责任货运事故。发货人的索赔权利来自两个方面:一是发货人作为托运人与承运人签订的运输合同。在发生货物灭失或损坏时,发货人可以依据运输合同索赔损失。二是提单合同。当发货人没有转让提单,例如对寄售的货物,发货人欲控制货物而自己控制提单;或者当买方拒收货物,或银行议付时出现不付点,提单被退回发货人,发货人再次成为提单持有人,在发生货运事故时,发货人就可以依据提单合同向承运人索赔,另有运输合同者除外。

(三)其他提单持有人

除上述发货人和收货人外,其他提单持有人也可以成为货运事故的索赔人。例如,银行或因议付了提单,或因融资成为提单质押权人,作为提单持有人向承运人主张货物时,如果提单货物发生灭失或损坏,银行就有权作为提单项下货物的占有人或质押权人依据提单合同向承运人索赔损失。

(四)无船承运人

在国际多式联运形式下,无船承运人以承运人身份接受托运人托运后,再以托运人身份与实际承运人签订运输合同,当发生实际承运人责任的货运事故时,无船承运人即可

依据运输合同向实际承运人索赔,作为其向实际托运人或收货人赔偿后的追偿。

(五)货物保险人

在发生海上货运事故后,货物被保险人常常直接向保险人提出索赔,然后将货物的索赔权,即代位求偿权,让渡给保险人。保险人在取得代位求偿权后,即有权向承运人索赔。。

----- 未完待续 -----

海洋货物运输保险案例：货运保险纠纷案



原告（上诉人）：某保险公司常州市分公司

被告（被上诉人）：某国际货运有限公司

原告某保险公司常州市分公司（下称常州人保）诉称：2018年7月，被告接受常州市对外贸易公司（下称常州外贸）委托，将一批货物运往国外，并出具了清洁提单。该批货物由原告承保海运一切险。货到目的港后，经检验发现受到污染。原告依据保险单向收货人赔付了货物损失和检验费，取得了权益转让书，并向被告求偿，但被告拒不付款。原告请求法院判令被告赔偿损失 29453.68 美元及利息，并承担本案诉讼费。

被告某国际货运有限公司（下称某货运公司）辩称：本案承运人为 WPC 公司，某货运公司仅是承运人的签单代理

人，原告无权向被告主张权利。涉案货物已于 2018 年 9 月 10 日交给收货人，但到 11 月 15 日才进行检验，时间长达两个多月，被告不承认该检验报告的结论，故请求法院驳回原告的诉讼请求。

当事人向法院提交了提单、保险单、发票、装箱单、检验报告等证据。

〔一审法院查明事实〕

当时,常州外贸向常州人保投保一批出口货物的海运一切险。常州人保接受投保,并开具了金额为 77770 美元的保单。2018 年 7 月 13 日,某货运公司为该批货物出具了一份提单,抬头为 WORLD PACIFIC CONTAINER LINE LTD, (以下简称“WPC 公司”)。某货运公司在签单时,注明“AS AGENT FOR THE WPC CONSOLIDATORS INC”。货物于 2018 年 8 月 8 日到达国外目的港,9 月 10 日送交收货人。收货人发现货物污损,即与 WPC 公司联系,并于 11 月 15 日申请检验。检验公司于 2019 年 3 月 8 日出具检验报告,认定基于发票价值的总损失金额为 25373.30 美元。常州人保以上述金额的 110%及有关事故调查费共计 29453.68 美元作为索赔数额,要求某货运公司予以赔付。

〔一审法院判决主文〕

驳回原告某保险公司常州市分公司对被告某货运国际货运有限公司的诉讼请求。

〔当事人二审诉辩主张〕

常州人保上诉称：某货运公司在中国境内仅设有办事处，依法不具有经营权，故无权签发国际集装箱海运提单；涉案提单未经我国国务院交通主管部门登记，不能在中国境内用于从事国际集装箱海运业务；一审法院未能查明本案承
诚至 诺 行

惠 人 达 己

T: +86 532 86100099

F: +86 532 86100089

运人,某货运公司应当承担涉案货损的赔偿责任。上诉人请求二审法院撤销原判,支持其诉请。

被上诉人某货运公司辩称,涉案承运人已实际交付货物。货物损坏与被上诉人在中国境内是否有权签发提单,以及提单是否经登记无关。被上诉人在提单中已明示其系签发代理人,而且上诉人接受提单后也没有提出异议。上诉人请求二审法院驳回上诉,维持原判。

〔二审法院判决主文〕

驳回上诉,维持原判。

〔法官评述〕

本案系海上货物运输合同代位求偿纠纷。货物发生了保险事故,保险人按保险合同作出赔付,并取得权益转让书后,可以依法向责任方进行代位求偿。本案原告从被保险人处取

达诺箴言:

至乐无乐,至誉无誉。——《庄子·至乐》

免责声明:本出版物仅供一般性参考,并无意提供任何法律或其他建议。我们明示不对任何依赖本出版物的任何内容而采取或不采取行动所导致的后果承担风险。我们保留所有对本出版物的权利。

得了依据海上货物运输合同对承运人的代位求偿权,然而,在其据以起诉的提单上,已明确载明承运人是WPC公司,某货运公司仅是WPC公司的签发代理人,故某货运公司不应承担承运人的义务。本案运输合同已实际履行,收货人在目的港提取了货物。应向承运人即WPC公司追索货物损失。原告无证据证明被告是承运人,其向被告提出索赔,要求某货运公司承担承运人的义务,于法无据。此外,原告提出某货运公司在中国境内仅设有办事处,不具有签发海运提单资格,以及涉案提单未经有关主管部门登记等理由与涉案货损无必然因果关系,故其要求某货运公司承担货损责任的依据不足。