

2024年12月

总第
一四
五期

12

techonor.



声
闻

导读

- ◇ 干一个工程，交一方朋友
- ◇ 货运代理人擅自扣留货物可构成胁迫（二）
- ◇ 案例精选 海上保险中保险人保险责任范围的确定（四）

为客户创造价值

干一个工程，交一方朋友



对于 20 岁的乌干达学生佩尼娜·纳桑布来说，在自己家乡参观中国企业的营地是一次难忘经历。

纳桑布就读的学校布欣巴技术学院与中国企业中铁七局近期签署合作备忘录。活动当天，纳桑布和同学们参观了位于乌干达基库贝地区的中企营地，探访营地里的实验室、采石场和物料仓库，近距离了解一条公路从无到有的建设过程。

“今天对我来说非常有意义！”纳桑布在参观结束后对记者说，“我在学校学到了理论知识，但是在这里见到了实际应用场景。”她坦言，成为一名合格的土木工程师是自己的梦想，为了实现这个梦想，完成学业和实践训练同样重要。

基库贝位于乌干达西部石油产区阿尔伯特湖附近，曾经交通不便、发展滞后。近年来，中铁七局在这一地区承担“石油路”第五标段的设计与施工，全长 97 公里的公路建成后将作为乌干达石油产区路网的重要组成部分，为改善当地民生、促进产业发展提供便利的交通条件。

中铁七局代表陈海说，在道路建设过程中，企业注重加强与当地联系，关注社区需求，帮助他们解决实际困难。这次与该地区最大的职业技术学校签署合作备忘录，将为纳桑布这样的学生提供更多实地培训和实习就业机会。

“我们在本地区发展，希望能帮助提升当地教育水平，”陈海说，当地也缺乏有一定技术基础的工人，“希望通过这样的合作培养一支后备力量”。

布欣巴技术学院院长查尔斯·皮多提到，中铁七局在当地的项目团队超过 80% 的员工都来自当地社区，这进一步拉近中国企业与当地居民之间的关系。“我们接收的学生大多来自农民家庭，难以承担培训费用，”皮多说，“通过与中国企业合作，我们能够降低教育培训成本，帮助无力负担费用的家庭。”

通过与当地社区的深度互动，中国企业不仅在乌干达赢得良好口碑，也为中乌民心相通架起桥梁。

乌干达工程与交通部长卡通巴·瓦马拉作为主宾参加了合作备忘录签字仪式。他高度评价中铁七局愿意与本地社区分享技术经验，鼓励学生们珍惜中国企业提供的实习和培训机会，学习中国人的勤勉精神，“在职场中，技能和经验才是最重要的”。

中铁七局此前曾与乌干达野生动物管理局、国家公路管理局、坎帕拉市政委员会和交警部门等合作，在社区开展短程马拉松、教育帮扶、体育竞赛以及安全讲座等活动。合作备忘录签署当天，企业当地员工与来访的学生们还共同参与了一场特别的绘画比赛，在中乌两国艺术家指导下，画出他们眼中当地的变化。

“我们一直秉承属地化发展理念，重视与社区的交流，争取做到‘干一个工程，交一方朋友’。这些活动都是为了促进企业与当地社区的相互理解。”陈海告诉记者。

中国驻乌干达大使张利忠说：“我们鼓励中国企业在这里开展业务的同时，也为当地社区和乌干达的经济社会转型作出贡献。”

据了解,自 2009 年进入乌干达市场以来,中铁七局已为当地提供 7000 多个就业岗位。

货运代理人擅自扣留货物可构成胁迫(二)



评析

涉案纠纷的主要争议焦点和难点在于海上货运代理法律关系下胁迫的认定。

一、胁迫的认定标准：主客观相统一

本案中原告认为因其受被告扣留货物的胁迫手段影响,为保证能按期向孟加拉客户交货,而向被告支付纽约业务项下超期用箱费。所谓胁迫,是指以将要发生的损害或者直接施加损害相威胁,迫使对方产生恐惧并因此而作出违背真实意思表示的行为。《中华人民共和国民法典》(以下简称《民法典》)第 150 条规定,一方或者第三人以胁迫手段,使对方在违背真实意思的情况下实施的民事法律行为,受胁迫方有权请求人民法院或者仲裁机构予以撤销。

主客观相统一原则虽然是我国刑法中的定罪原则,贯穿于犯罪论始终。对胁迫的认定标准,笔者认为可参照适用主客观相统一原则。在客观要件方面,胁迫方应有胁迫行为且胁迫行为本身违法,被胁迫方应被迫实施了相关民事法律行为;在主观要件方面,胁迫方应有胁迫故意,被胁迫方应切

实感受到了胁迫威胁。只有主客观相统一,才能认定为构成《民法典》上的胁迫。在本案中,客观要件方面,被告扣留了原告孟加拉业务下货物,原告为完成交货不得不支付纽约业务产生的超期用箱费;主观要件方面,被告以不付款不发货要挟原告付款,原告则急于完成发货出运。因此被告的行为构成了胁迫。

二、胁迫的阻却事由：留置权的行使

上述胁迫的认定标准中,客观要件方面,胁迫行为本身应违法。通常,在主张涉胁迫的诉讼中,留置权为常见抗辩事由,一旦构成依法行使留置权,则不能认定为胁迫。

《中华人民共和国海商法》(以下简称《海商法》)第 87 条规定了国际海上货物运输承运人的留置权,即应当向承运人支付的运费、共同海损分摊、滞期费和承运人为货物垫付的必要费用以及应当向承运人支付的其他费用没有付清,又没有提供适当担保的,承运人可以在合理的限度内留置其货物。《民法典》第 836 条规定了包括沿海、内河运输在内的一般承运人留置权,即托运人或者收货人不支付运费、保管费或者其他费用的,承运人对相应的运输货物享有留置权,但是当事人另有约定的除外。相较于《民法典》明确规定承运人对“相应的运输货物”享有留置权而无“债务人所有”的限制,《海商法》规定的留置“其货物”不乏争议。

最高人民法院在山东翔龙实业集团有限公司诉北方航运有限公司等海上货物运输合同纠纷案[1]中认为“根据《海商法》第八十七条的规定,承运人留置的条件之一是拟留置的货物由负有支付运费及其他运输费用义务的债务人所有”,即此处的“其货物”强调所有权归属,应解释为债务人所有的货物。然而在国际海上货物运输实践中,运输关系多方委托和提单货物多次流转或导致货物权属持续处于变动之中,诚至 谨 行

对留置货物过于强调所有权归属,和现行《民法典》的规定表现为不必要的不协调,使得赋予承运人的留置权难以实际行使,承运人因此千方百计“约定”留置权亦徒增纷争。

笔者认为,在现行立法下,将“其货物”解释为与债务人相关的货物较为合理,也与《海商法》(修订征求意见稿)第4.47条第1款,将承运人可留置的货物表述为“运输的货物”这一立法趋势相一致,在一定程度平衡了承运人与债务人之间的合法权益。

进而,笔者认为《海商法》下承运人的留置权作为一种法定的担保物权,其行使条件包括:

1. 承运人的债权已届清偿期;
2. 债务人未履行付款义务且未提供适当担保;
3. 承运人合法占有运输货物;
4. 留置的货物与被担保的债权属于同一法律关系;
5. 留置货物的价值与到期债权相当;
6. 未留置法定或约定不能留置的货物。

对于留置的货物与被担保的债权属于同一法律关系的理解,一般应是允许承运人留置的货物仅为产生运费、共同海损分摊、滞期费和承运人为货物垫付的必要费用及其他费用等对应的运输货物,而不得因其他运输合同项下的债权留置不相关货物。该条件存在例外,即当留置权人与债务人均为企业时,可以退而援引《民法典》物权编中关于企业之间留置权的相关规定,不要求留置物与债权属于同一法律关系。但是相应的,此时留置权人应符合《民法典》物权编关于留置权的相关规定,且只能留置已经合法占有的债务人所有的动产。

由上,留置权的行使虽然客观上可能因将要发生的损害,致使债务人产生“恐惧”并“被迫”实施偿还债务、提供担保等违背真实意思表示的民事法律行为,但因留置货物或其他动产的行为本身并不违法,故不属于因胁迫可撤销的民事法律行为,债务人也不能据此请求撤销其相应偿还债务、提供担保等民事法律行为。可见,留置权的行使应严守合法性边界,不当留置或可构成胁迫。

---- 未完待续 ----

案例精选 海上保险中保险人保险责任范围的确定(四)



二、原告在案涉保险事故发生后未采取合理措施减少损失发生,被告对扩大损失不承担赔偿责任

在案涉木薯干未全损情况下,货物损失应如何认定及分担。法院认为,根据现有证据,受损木薯干自卸船后,受内外因素影响,货物品质持续恶化,从时间段来看,货物的损失发生分为两部分,一部分为拍卖前损失,另一部分为拍卖后至处置货物期间损失。

关于前一部分损失,原、被告均认可该部分损失属于被告赔付责任范围,根据原、被告均认可的货物单价及税率计算,该部分货物损失为人民币854489元,扣除免赔额人民币483169元后,被告应赔偿给原告的数额为人民币

371320 元，被告就该部分损失已经赔偿原告人民币 371018.9 元，因计算误差，尚余人民币 301.1 元未赔付。关于拍卖后至处置货物期间产生损失的负担问题，原、被告当庭认可未就关于拍卖延期产生扩大货损及拍卖不成的风险负担达成一致意见。

法院认为，根据《中华人民共和国海商法》第二百三十六条规定“一旦保险事故发生，被保险人应当立即通知保险人，并采取必要的合理措施，防止或者减少损失。被保险人收到保险人发出的有关采取防止或者减少损失的合理措施的特别通知的，应当按照保险人通知的要求处理。对于被保险人违反前款规定所造成的扩大的损失，保险人不负赔偿责任。”原告在案涉保险事故发生后未采取合理措施减少损失发生，被告对扩大损失不承担赔偿责任，理由如下：

第一，原告致使受损货物处于较高危险状态。作为专业木薯干进口企业，原告应了解木薯干特性及适宜存储条件，事故发生后，原告曾表示如果赔偿比率合适，货物可以拉回工厂进行晾晒处理，混杂好货继续使用，后因原、被告未对直接赔偿比率达成一致意见，故最终选取拍卖方式处置货物。可见货物并非仅能暂存于码头，仓库与码头均属于海关监管区，仓库更利于保管受损货物，原告作为案涉木薯干进口企业，有能力与条件将货物先行拉回仓库进行晾晒处理后再进行下一步处置，而不是选择在多雨的夏季将货物搁置码头堆场，导致货物处于较高风险状态，这也是后续损失产生的根源因素。

第二，原告未提交证据证明货物在码头堆放期间采取合理保管措施。根据现场勘验，受损木薯干露天堆放在码头，货堆仅遮盖一层防雨布，防雨布部分破损，保管措施较为简

陋。案涉事故发生时正值夏季，雨水丰富，该保管措施显然不能满足保管木薯干的正常要求。

第三，原告在拍卖买受人弃货后，放任货物损失进一步扩大。

第四，减损义务系被保险人法定义务，虽被告曾表示“我司组织并负责拍卖流程”，但在案涉货物没有全损发生委付的情况下，原告仍是货物的第一责任主体。被告没有义务组织拍卖，其提议组织拍卖亦是為了加快货物处置进度，系防范被保险人处置货物不及时。

从法律关系上看，原告委托被告对货物进行拍卖，被告未收取相关费用，组织拍卖过程亦无过错。案涉拍卖流程已经结束，最终因买受人弃货，货物被滞留港口，原告无权要求被告承担拍卖风险及损失。最后，案涉货物最终为全损状态，拍卖后产生的损失并非直接由保险事故导致，系木薯干自然属性、保管场所、保管方式、天气情况等多种因素导致，但原告未采取有效措施以减少损失是后续损失发生的根本原因。案涉受损货物已经成功拍卖，但买家最终未提取货物，而该事实也最终导致了货物后续损失，故拍卖后的损失的分担问题应在拍卖合同关系中进行评判，本案不作处理。

裁判要旨

1. 货物在未达到收货人最终仓库或保单载明的仓储地前，因发生事故受损被处置拍卖的，货物被拍卖之日先于货物自目的港海轮上卸下（入库之前）60 天的，应视为保险合同“仓至仓”责任条款终止条件成就，保险责任期间终止。

2. 保险事故发生后，被保险人的减损义务不因保险人参与处置受损货物而转移至保险人，被保险人仍应根据货物特性，妥善保管并处置受损货物，以防损失扩大。

---- 结束 ----

达诺箴言：

井蛙不可以语于海者，拘于虚也；夏虫不可以语于冰者，笃于时也。——《庄子·外篇·秋水》

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。