

第3章 国际海上货物运输与保险法

学习目标

通过本章的学习，要求了解在国际海上货物运输方式下，买方和卖方的权利、义务分配，及其与承运人、保险人之间的权利义务关系，理解国际海上货物运输适用的公约制度及我国相关法律法规规则，理解国际海上货物运输保险的保险原则、承保的风险与损失。

案例导入

2002年1月4日，上海人保就“仲宇”轮的保险向中福轮船公司开具定期“沿海内河船舶保险单”，保险单载明：被保险人为中福轮船；险别为一切险。保险单“一切险”条款约定，保险人承保因碰撞、触碰等事故引起船舶倾覆、沉没等造成的船舶全损或部分损失；同时约定，对于船舶不适航（包括船舶技术状态、配员、装载等）造成船舶的损失，保险人不负责赔偿；又约定，被保险人应当按期做好船舶的管理、检验和修理等工作，确保船舶的适航性，否则保险人有权终止合同或拒绝赔偿。“仲宇”轮的船舶所有人为上海钟裕实业有限公司，船舶经营人为中福轮船，载重1300吨，核定舱载量为前货舱655吨，后货舱645吨，核定船舶设计吃水为艏吃水2.973米，艉吃水3.505米，平均吃水3.25米。

2002年5月25日，“仲宇”轮装载1260吨货物（前货舱约510吨，后货舱约750吨）从宁波北仑港出发驶往上海港，宁波海事局签发了出港签证。船舶艏吃水2.90米，艉吃水3.60米，平均吃水3.25米。次日，该轮行至乌龟岛附近水域时沉没。其时船舶国籍证书、船舶检验证书、船舶营运证书均在有效期内。吴淞海事处的“水上交通事故责任认定书”认定，“由于了望疏忽，对流压估计不足及操纵不当，船舶右舷中后部触碰水下障碍物，导致二舱破损进水，致使船舶沉没。”但上海人保认为，“仲宇”轮后货舱超载约105吨，不排除船体局部产生裂缝和屈曲进水，最终导致船舶沉没，事故系货物

装载不符合规定、船舶不适航造成，且中福轮船不是该轮所有人，无可保利益。中福轮船向上海人保索赔不成，因而向上海海事法院提起诉讼。^①根据本案事实提出问题如下。

（1）中福轮船对“仲宇”轮是否具有可保利益？

（2）该轮沉没原因是否属于保险合同约定的一切险承保范围？保险人能否以除外责任为依据拒绝承担保险赔偿责任？

（3）该轮开航时的情况是否属于船舶不适航？

3.1 国际海上货物运输方式

根据运输方式不同，国际海上货物运输主要分为两种：班轮运输与租船运输。

3.1.1 班轮运输

班轮运输（Liner Transport），指船舶在固定的航线和港口间，按事先规定的船期和公布的费率进行的运输。其货运程序为：揽货、订舱、装船、卸货、交付。班轮运输合同关系的确定需要班轮公司的订舱确认，但班轮运输合同的证明形式一般为承运人签发、交付的海运提单，并受到统一的国际公约的制约，有时也签发提单以外的单证，如海运单、大副收据或提货指示。不同的单据，其法律地位和作用是不同的。由于提单在班轮运输中的重要作用，班轮运输有时也称提单运输。

3.1.2 租船运输

租船运输（Charter Transport），指船舶出租人按一定条件向承租人提供船舶或船舶的部分舱位，由承租人支付租金的运输方式。关于班轮运输与租船运输方式的比较见表 3-1。

表 3-1 班轮运输与租船运输方式的比较

班轮运输	租船运输
无专门的运输合同，仅按船公司签发的提单处理运输中有关问题	承租人与出租人之间的权利、义务由双方签订的租船合同确定
适用于货种多、批量小的杂货运输	适用于大宗货物运输
一般按事先规定的固定港口、固定航线、固定开航时间和固定费率进行运输	有关航线和港口、运输货物的种类及航行的时间等，都按照承租人的要求由船舶出租人确认
班轮承运人负责包括装、卸货物及理舱在内的作业，并负责全部费用，不计滞期费、速遣费	依据租船运输合同的规定
班轮运费相对比较稳定	租船运输租金随市场行情变化

① 本案引自找法网。http://china.findlaw.cn/hetongfa/jingjihetong/baoxianhetong/61622.html.

租船合同主要由出租人和承租人按照契约自由原则订立，通过一般合同法进行调整，没有统一的公约，也没有强制实行的特定法律。但实践中租船合同往往会根据流行的标准合同条款结合自己具体需要制定，而且关于租船运输产生了大量的学说、判例，对实践也有很强的指导意义。

根据对货源的掌握及市场需求的不同，租船运输往往采用如下 3 种经营方式。

(1) 航次租船 (Voyage Charter)，简称程租船，是由船舶出租人向承租人提供船舶或船舶的部分舱位，在承租人指定的港口间装运约定的货物，从而完成一次或多次货物运输的运输方式。

(2) 定期租船 (Time Charter)，简称期租船，是指由船舶出租人提供船员配备充足的船舶，使承租人能够在约定的期间内按约定用途调度、使用船舶，并支付租金的租船方式。

(3) 光船租船 (Bareboat Charter)，又称光船租赁或船壳租船，是指船舶出租人向承租人提供不配备船员的船舶，在约定的期间内由承租人占有、使用和营运，并向出租人支付租金的租船方式。^①光船租船虽然属于债权债务关系，但它具有一定的物权功能，可以排斥出租人或其他人对租船合同的侵害。当侵害出现时，承租人能够以自己的名义采取维权行动，独立进行起诉、应诉等诉讼活动，处理相应的权利义务关系。

租船运输的 3 种经营方式具有各自不同的特点，见表 3-2。

表 3-2 航次租船、定期租船与光船租船的异同点

航次租船	定期租船	光船租船
出租人保留船舶所有权和占有权		承租人完全拥有船舶占有权和使用权，具有财产租赁的性质
出租人负责船舶经营和管理	承租人负责船舶经营和管理	
出租人负责配备船长和船员，承担工资、津贴和伙食等相关费用，并负责保持船舶正常工作		承租人承担船舶经营中的一切费用和开支，并承担船舶营运中所发生的风险和责任
承租人支付租金以完成约定航次为条件	承租人支付租金以约定使用的期限届满为条件	

3.2 国际海上货物运输合同形式

国际海上货物运输的实施多通过签订运输合同的方式进行，但船舶运输经营方式不同，采用的合同形式也有所不同，主要有托运运输合同和租用运输合同两种。

3.2.1 班轮运输合同形式

班轮运输主要采用托运运输合同形式，具体表现为托运单和运输单据。班轮运输的托

^① 参见《中华人民共和国海商法》第 144 条。

运人根据国际货物买卖合同中相关条款的规定,将货物名称、类型、数量、包装、装运日期、装货港、目的港和收货人等信息填写在托运单中,并交给班轮承运人或其代理人申请托运,经班轮承运人审核并确定接受托运后,向托运人发出配舱回执单,以此证明双方之间的班轮运输合同成立。但关于承运人与托运人在货物运输关系中的权利、义务和责任等有关条款的规定体现在货物装运完成后承运人签发的海运提单中,因此,提单是班轮运输合同更为重要的表现形式。

3.2.2 租船运输合同形式

1. 航次租船合同形式

航次租船合同是航次租船运输方式下出租人与承租人在契约自由原则下关于权利、义务、责任和费用等方面所订立的协议。由于海上租船运输问题的复杂性,因而航次租船合同的内容和条款较多。通常,为了方便合同的订立以及纠纷的解决,国际租船运输实践中的出租人和承租人多采用标准格式的租船合同,再根据各自的需要,对标准格式合同中的某些条款进行修改、删减或者补充。

航次租船合同的标准格式有很多,承、租双方往往根据船舶航行的航线、装运货物的种类等情况选择使用,例如,《统一杂货租船合同》(Uniform General Charter, GENCON——金康)、^①《北美谷物租船合同》(North America Grain Charter, NORGRAIN)^②、《澳大利亚谷物租船合同》(Australian Grain Charter, AUSTRAL)^③、《油船航次租船合同》(Tanker Voyage Charter Party, ASBATANKVOY)^④等。

2. 定期租船合同形式

定期租船合同通常也是在承、租双方选择的标准租船合同的基础上按照双方的意图自愿达成的。与航次租船一样,定期租船合同也有很多标准格式供出租人和承租人选用。常见的定期租船标准合同有《统一定期租船合同》(Uniform Time Charter, BALTIME)^⑤、《定期租船合同》(Time Charter, NYPE)^⑥、《定期租船合同(1980)》(Time Charter Party 1980,

① 由波罗的海国际航运公会(The Baltic and International Maritime Council, BIMCO)于1922年制定,经英国航运总会采用以后于1976年和1994年分别作过两次修订。该标准合同在很多条款上都比较明显地维护出租人的利益,但由于其对航线和货物都存在广泛的适用性,目前在世界上被广泛适用。

② 由美国船舶经纪人和代理人协会(Association of Ship Brokers & Agents)制定,适用于由北美至世界各地的谷物运输。

③ 由澳大利亚航运公会(Australian Chamber of Shipping)于1928年制定,适用于从澳大利亚到世界各地的谷物运输。

④ 由美国船舶经纪人和代理人协会于1977年制定,专门适用于油轮航次租船运输。

⑤ 由波罗的海国际航运公会制定。由于该合同有偏袒出租人的倾向,所以在世界商队增长过快、运力过剩的情况下很少有人使用。

⑥ 由美国纽约农产品交易所(New York Produce Exchange)于1913年制定,经1921年、1931年、1946年、1981年和1993年多次修订。现在使用较多的是1946年和1993年修订版,由于其内容比较全面,规定比较公平,并且得到了波罗的海国际航运公会、船舶经纪人和代理人协会的推荐,所以得到比较广泛的使用。

SINOTIME 1980) ①等。

3. 光船租船合同形式

光船租船合同不同于一般的货物运输合同,它具有财产租赁性质。在这种租赁关系下,船舶对第三者的责任关系发生了变化——承租人以船舶所有人的名义承担船舶对第三者的赔偿责任,这一点是明显区别于航次租船和定期租船的。但在租船合同的有关条款问题上,光船租船和前两种租船方式相似,也是在意思自治的基础上由出租人和承租人选择适用的标准合同范本并在此基础上进行修改、删减或者补充的。常见的光船租船标准合同主要有《标准光船租船 A 式合同》(Standard Bareboat Charter A, BARECON A) ②和《标准光船租船 B 式合同》(Standard Bareboat Charter B, BARECON B) ③。

目前还没有关于船舶租用合同的国际公约,英国、美国和德国等国家的海上货物运输法对此也只作原则性规定,细节问题和条款遵照“合同自治”原则由合同双方当事人自由商定。



知识拓展二维码 3-1: 航次租船
合同与定期租船合同之比较

3.3 有关提单的法律问题

由于提单在班轮运输中起着非常重要的作用,因此班轮运输也称提单运输。目前,调整班轮运输的主要国际公约为《海牙规则》《维斯比规则》《汉堡规则》,而这些公约的内容都与提单有关。

3.3.1 提单的定义及作用

根据《汉堡规则》和我国《海商法》的规定,提单(Bill of lading, B/L)是指用于证明海上货物运输合同和货物已由承运人接收或装船,以及承运人保证据以交付货物的单证。根据定义,提单的作用主要体现在如下 3 个方面。

1. 提单是海上货物运输合同的证明

提单与海上货物运输合同是两个不同的概念。提单作为海上货物运输合同的证明,其体现的是两种情况下的运输合同关系:其一是建立在托运人与承运人之间的运输合同关系;其二是建立在提单持有人与承运人之间的运输合同关系。对于前者,原因在于托运人与承运人之间的货物运输合同关系形成于提单签发之前。提单在托运人和承运人之间只是运输合同的凭证或证据,而不是运输合同本身。对于后者,当提单经由托运行流转给提单持有

① 由中国租船公司于 1980 年制定的专供中国租船公司从国外定期租船时使用的自备格式。虽然这仅是中租的自备格式,但由于我国每年都要租用大量期租船,经过多年使用,已为许多船舶所有人熟悉和接受。

② 由波罗的海国际航运公会制定,有 1974 年和 2001 年两个版本,目前较为多用的是 2001 年版本,租约代号为 BARECON A, 2001。

③ 由波罗的海国际航运公会制定,专用于抵押贷款新建船舶的光船租赁。

人时,该提单就成为约束提单持有人与承运人的运输合同,提单持有人和承运人之间的权利义务责任都将依据提单上的记载来确定。

2. 提单是证明货物已由承运人接收或装船的收据

从提单的发展历史来看,货物收据是提单最开始具备的属性。承运人通过向承运人签发提单来证明其已经收到了提单项下的货物。提单作为货物收据,记载着有关货物的详细信息,从而保证承运人在目的港按照提单的记载向收货人交付货物。然而,在不同时期的立法却赋予了提单货物收据属性不同的证据效力。例如,《海牙规则》规定了提单是承运人收取货物的初步证据,即如果承运人有证据表明提单记载的货物与实际情况不符,提单记载便可被否定。这样一来,即使流通转让至第三人的提单也无法完全依赖提单的表面记载来保障提单持有人的利益。针对这一缺陷,《维斯比规则》和《汉堡规则》明确了提单的证据效力为绝对证据,即承运人必须按照提单的记载交付货物,承运人对提单记载的相反举证不得对抗提单持有人。这意味着,在面对发货人时,如果承运人有证据表明提单记载的货物与实际情况不符,提单记载可以被否定,但如果提单已经转让至第三人,承运人必须按照提单的记载交付货物,这一绝对性的交货义务不得免除。

课堂讨论 3-1: 某承运人所承运货物的海运提单记载,有 5 000 包小麦在装货港装船,但在卸货港交货时发现货物短缺 50 包。承运人称:原本装运时就少 50 包,因此不承担短货责任。

问题:承运人所述是否合理?为什么?

3. 提单是(代表)物权的凭证

具有物权凭证作用的提单仅指可转让提单。承运人在提单签发后,有义务在目的地按照正本提单的记载向收货人或提单持有人交付货物,提单持有人也有权力要求承运人交付货物,从而享有或占有货物。

案例分析 3-1: 原告诉称:2006 年 7 月 22 日,原告与美国进口公司(被告 1)签订金额为 5 090.88 美元的采购合同,被告 1 只支付了 30%的定金,尚有 3 563.62 美元未支付。原告现持有正本提单。被告 1 在未持有正本海运提单、不具有提货权的情况下,与物流公司(被告 2)恶意串通将货物提走。两被告的共同侵权行为侵害了原告依法享有的提单项下货物的所有权。为此,原告请求判令两被告退还货物或连带赔偿原告货款损失 3 563.62 美元和利息损失 250 美元,承担本案的全部诉讼费用。被告 1 辩称:货物已经收到,之所以没有支付 3 563.62 美元货款,是因为与原告之间还存在关于文具的其他纠纷没有解决。被告 2 辩称:原告认为被告 1 和自己有恶意串通行为,这是不存在的,自己没有无单放货,提单也不是自己公司签发的。因此,不应当作为本案被告。

法院查明:2006 年 7 月 22 日,原告与被告 1 签订了金额为 5 090.88 美元文具的简式采购合同,双方未签字或盖章。其后,原告委托被告 2 代理出运此票货物,并支付给被告 2 报关费等代理费用人民币 577 元。物流公司完成了货运代理事宜,并将提单转交给原告。货物运抵美国洛杉矶后,被告 1 未凭正本提单提取了货物,但尚欠货款 3 563.62 美元。

问题:原告向被告 1 和被告 2 起诉请求连带赔偿责任的主张是否合理?为什么?

作为国际惯例，各国法律也都承认提单持有人转让提单即视为转让提单项下货物的所有权。赋予提单物权凭证的职能，可以更好地促进国际贸易的发展。但在国际货物买卖中，货物所有权的转让必须以买卖双方共同的转让意图为基础。如果卖方没有转让所有权的意图，即使转让提单，货物的所有权也不能随之转让，即通常所说的“所有权的保留”。各国法律都允许买卖双方可以就所有权转让问题作出约定，如我国《合同法》规定，标的物的所有权自标的物交付时转移，但法律另有规定或当事人另有约定的除外。

3.3.2 提单的内容

提单作为一种格式合同，其内容通常由作为承运人的船公司单方面制定。提单由正面条款和背面条款两部分构成，其规定对运输合同相关当事人具有相应的约束力。

提单正面的内容和条款通常由托运人填写，主要包括对货物的品名、标志、包数或件数、重量或体积的描述和对危险品的危险特性的说明，对当事人的名称和船舶信息的描述，以及装货港、装船日期、卸货港、运费的支付等运输情况的描述等。我国《海商法》对上述内容仅作出倡导性规定，认为某些事项在不影响提单性质的情况下，承运人可以根据自己的实际需要进行相应的增减，再由承运人或其代表签字。

提单的背面条款通常为承运人提供的格式条款，主要包括名词定义、双方当事人的权利义务、责任期间、责任限制、责任免除、法律适用、法律管辖等内容。由于提单是受相应的国际条约和国内立法的强制性调整的，因此，提单背面条款中关于承运人的义务、赔偿责任、权利和豁免等条款内容虽然可以由承运人自行制定，但不得违反有关国际条约和国内立法的规定，否则无效。当提单背面的格式条款出现歧义需要进行解释时，法院一般会作出不利于格式条款的提供者的解释。



知识拓展二维码 3-2：中国远洋运输
(集团) 总公司海运提单（英文/正面）

3.3.3 有关提单签发日期的法律问题

根据货物是否已装船，可分为已装船提单和备运提单。已装船提单上标有装载货物的船舶名称和装载日期，装载日期即提单的签发日期。诚实签发提单是海上运输合同中承运人的基本义务之一，即使发货人出具保函也不能免除承运人对提单持有人如实签发提单的义务。所以，提单的签发日期与实际装船日期不一致的，不论是倒签还是顺签，都是对提单持有人的违约行为。

倒签提单是指承运人应托运人的要求在货物装船后所签发的，使提单的签发日期早于实际装船完毕日期的提单。倒签提单的目的是使提单上的装船日期符合信用证要求，掩盖逾期付运的事实。因此，通常发生在托运人不能在信用证规定的期限装船，又来不及修改信用证或不能修改信用证的情况。从托运人（卖方）履行合同的角度看，承运人签发倒签提单变更了卖方交付货物的日期，使原本不可能符合合同规定的交货变得符合合同规定，

而这构成对买方相应权利（如拒收权）的剥夺，属于侵权行为。当承运人倒签提单的这种既违约又侵权的行为被定性为侵权时，就超出了海上货物运输合同法的调整范围，要按照民法中有关侵权的规定来调整，这将扩大承运人的赔偿范围和赔偿责任。

案例分析 3-2：2011 年 10 月，中国 A 公司（卖方）与美国 B 公司（买方）签订货物买卖合同，合同约定货物为圣诞礼物，总价款为 12 万美元，CIF 美国纽约，货物装船日期为同年 11 月 5 日，不允许转船和分配装运，以信用证方式结算。合同签订后，A 公司向 C 船代公司订舱，但由于没有很好地组织货源，直到 11 月 27 日才将货物全部备妥并装船。A 公司为了能够按信用证结汇，向 C 船代公司出具保函，请求其按 11 月 3 日的装船日期签发提单。C 船代公司认为货物在正常情况下可以在圣诞节前运抵纽约港，遂接收了 A 公司保函，签发了装船日期为 11 月 3 日的提单。然而，载货船舶在停靠下一装货港时出现事故，致使该轮直到 2012 年 1 月 2 日才抵达纽约港。此时 B 公司早已向 A 公司支付了货款，但该批货物早已错过圣诞节而丧失其商业利润。B 公司对提单上的装船日期产生怀疑，遂申请有关部门查阅船舶航海日志，得知该批货物的真实装船日期是 2011 年 11 月 27 日。于是，美国 B 公司委托中国律师向海事法院起诉，控告中国 A 公司与 C 船代公司串谋倒签提单进行欺诈，违背双方合同约定，也违反法律规定，申请法院扣押船舶，要求被告赔偿其损失并承担全部费用。

问题：美国 B 公司的诉讼请求是否合理？

另一种使提单的签发日期与实际装船日期不一致的情况是预借提单。预借提单是指在货物没有装船或没有装船完毕的情况下，托运人为了顺利结汇请求承运人提前签发已装船提单。开证银行应买方请求开出的信用证对货物的装运期限、信用证的有效期和交单日期都作了十分明确的规定，卖方只有在完全按照信用证的规定向议付银行提交所需单证后，才能顺利结汇。预借提单与倒签提单一样具有违约和侵权的双重法律性质，承运人签发预借提单和倒签提单的法律后果也基本相同，甚至承运人在签发预借提单时要承担更大的法律风险。一旦发生纠纷，承运人和托运人将因合谋欺诈行为而受到制裁。

案例分析 3-3：2008 年 7 月，案外人华灵工具厂向原告出具货运委托书，委托原告办理涉案货物从上海至香港的出运业务，委托书载明：请安排 8 月 6 日左右的船，托运人为华灵工具厂，收货人和通知人均均为香港 RED 公司。原告接受委托后以自己的名义向被告出具集装箱货物托运单，将涉案货物从上海出运至香港的运输业务委托被告办理，托运单上载明：请配 8/6 的船。原告对托运人、收货人和通知人等项目所作的指示与华灵工具厂的要求一致。被告接受原告委托后向原告出具了进仓通知书，要求原告将涉案货物于 2008 年 8 月 3 日前送达上海云丰仓储有限公司，预计开航日 2008 年 8 月 6 日。被告就涉案货物又向案外船公司订舱，并向原告出具了提单确认通知书。原告确认后，被告向原告出具了以被告为抬头、提单号为 YFHKG8080013、载明装船日期为 8 月 6 日且盖有电放章的提单。2008 年 8 月 11 日，被告得知原定航次被取消，并于其后 2 天内通知了原告。涉案货物由被告退关后，由于原告延误了出运时间，致使华灵工具厂延误了交货期，原告不得不另行委托他人将涉案货物以空运方式运至香港，为此支付空运费用 63 517 元。另据华灵工具厂与客户的供货协议，内有供应商迟延交货所产生的任何费用均由供应商承担的赔偿条款，

故须赔偿采购商 50 000 美元的损失。华灵工具厂表示,由此引发的赔偿责任完全是由原告所造成的,将追索原告的责任。

原告诉称,被告未按约定出运货物且未及时通知原告货物未装船,导致原告不得已以空运方式将货物运至香港,产生空运费 63 517 元以及散货陆路运输费用 1 200 元,请求依法判令被告赔偿原告经济损失 64 717 元并承担本案诉讼费用。

被告辩称,原、被告之间建立的是货运代理合同关系,被告从未向原告承诺过货物抵达时间。被告在得知货物因特殊原因无法运达目的港后曾征询原告意见,原告自行改变运输方式,被告没有责任,原告提出的空运费损失与被告的行为无关。即使要追究被告迟延交货的责任,被告的赔偿责任也应该以 2 倍运费为限。

问题:被告签发提单这一行为的法律性质和法律责任分别是什么?被告主张是否合理?

3.3.4 提单中有关保函的法律性质

在承运人如实签发提单的时间问题上会遇到发货人出具保函的情况,同样地,在承运人对已装船货物的表面状况进行批注时也会遇到类似的问题。当承运人收到的货物外表状况与托运人描述不符时,承运人就会在提单上作“渗漏”“破损”或“包装不固”等字样的批注,带有该种批注的提单即为不清洁提单。在信用证支付的情况下,银行不接受不清洁提单。买方一般也不接受不清洁提单,因为不清洁提单表明卖方交付的货物存在与合同规定不符之处。所以,托运人往往向承运人出具保函换取清洁提单,该保函旨在向承运人保证,托运人对承运人因签发清洁提单可能遭受的损失承担赔偿责任。

然而,保函分为善意保函和恶意保函,《汉堡规则》和我国《海商法》承认善意保函的效力,但即使善意保函也仅在托运人和承运人之间有效,不能对抗第三人,即承运人对善意第三人的损失应先行赔偿,再根据保函向托运人索赔。对于托运人为换取清洁提单而向承运人出具的保函,只要不构成对收货人或提单持有人的欺诈,一般认为是善意保函。至于那些为欺诈收货人而为承运人和托运人签发的保函被视为恶意保函,此保函在托运人与承运人之间也无效。

3.3.5 有关租船提单的法律问题

租船提单是指在租船合同情形下签发的提单,根据租船目的的不同而具有不同性质。如果承租人租船是为了运送自己的货物,则由出租人签发提单,此时提单作为租船合同的证明受到租船合同条款的约束。承租人(托运人)与出租人(承运人)之间的权利义务关系以租船合同为准;如果承租人租船是为了以承运人身份承揽第三人的货物运输并由自己签发提单时,此时提单的性质与班轮运输下提单的性质一致,承租人(承运人)与托运人、提单持有人、收货人的权利义务关系以提单为准,而船舶出租人和承租人之间的关系以租船合同为准。



知识拓展二维码 3-3: 租船提单中并入条款的效力问题

3.4 与提单^①有关的国际规则

由于各国国内立法对有关承运人和托运人的权利义务的规定差异较大,不利于国际贸易的发展,因此,国际社会从1924年起不断地发起、制定并通过若干国际公约,以求实现国际上调整提单运输的有关法律的统一。这些国际公约中已生效的有《海牙规则》《维斯比规则》和《汉堡规则》。^②此外,随着海上货物运输方式的发展,为消除上述三大国际公约之间的分歧,真正实现调整提单运输有关法律的国际统一,2008年12月11日第63届联合国大会审议通过了《联合国全程或部分海上货物运输合同公约》(简称《鹿特丹规则》),为托运人和承运人提供了一种有约束力且平衡的普遍制度。另外,随着集装箱运输和电子通信业务的发展,海运单和电子提单的使用越来越广泛。为此,国际海事委员会还制定了两个重要的民间规则,即《国际海事委员会海运单统一规则》和《国际海事委员会电子提单规则》。

3.4.1 《海牙规则》《维斯比规则》与《汉堡规则》的比较

1924年产生的《海牙规则》是海上货物运输的一个重要公约,主要是由当时的航运大国签订的,较多地反映和偏袒了承运人和航运国家的利益,目前仍为大多数国家所采用。1968年,对《海牙规则》进行了部分修订和补充的《维斯比规则》是随着殖民地国家的独立而产生的,但关于《海牙规则》的基本原则和精神,以及有关承运人的责任基础和免责条款等根本性问题并未作出改变,仍然是偏袒船方和航运国家利益的。在此形势下,发展中国家提出制定新规则的要求。经过联合国国际贸易法委员会的努力,1978年通过、1992年生效的《汉堡规则》对《海牙规则》作出了较大的实质性修改,扩大了承运人的责任范围,加重了承运人的责任,对货方和承运人双方的利益作了比较公平合理的调整和平衡。

1. 适用范围的比较

《海牙规则》仅适用于提单的签发地是公约的缔约国的情况。而《维斯比规则》适用于两个不同国家港口之间有关货物运输的每一份提单,其中包括了在某一缔约国签发的提单和货物从某一缔约国的港口起运的提单,以及如果提单或提单所证明的运输合同中规定,该提单或运输合同受该规则或使该规则生效的任一国家的立法约束的提单。《汉堡规则》适用于装货港、卸货港或备选卸货港中的实际卸货港在缔约国境内的提单,或者在缔约国境内签发的提单或证明海上运输合同的其他单证,或者依租船合同签发的提单,或者提单或证明海上货物运输合同的其他单证中规定,该规则或使该规则生效的任一国家的立法约束该合同的,也适用《汉堡规则》。

① 这里的提单包括海上货物班轮运输中签发的提单和租船运输中签发的提单。

② 我国不是这3个国际公约的成员国,但1993年7月1日我国开始实施《中华人民共和国海商法》,其中关于海上货物运输的规定以《海牙规则》《维斯比规则》为基础,并适当吸收了《汉堡规则》的有些规定,因此,这3个公约对我们了解有关提单的国际规则具有重要意义。

2. 责任期限

《海牙规则》和《维斯比规则》规定了承运人的责任期限是货物装船后到卸船前期间。而《汉堡规则》将承运人的责任期限扩展至货物在装货港、运输途中和卸货港处于承运人掌管的全部期间。

3. 赔偿限额

《海牙规则》规定承运人以每件或每单位货物 100 英镑的单轨制限额进行赔偿。《维斯比规则》将其修改为以每件或每单位货物 10 000 金法郎，或者按灭失或损坏货物的毛重每千克 30 金法郎的双轨制限额，择高进行赔偿。《汉堡规则》也采用双轨制，规定以每件或每装运单位货物 835 特别提款权，或按灭失或损坏货物的毛重每千克 2.5 特别提款权为限额，择高进行赔偿。

4. 货物范围

《海牙规则》适用的货物中排除了甲板货和活动物，承运人对这两种货物可以自由约定合同条件。《维斯比规则》中增加了有关集装箱货物。《汉堡规则》将上述货物均纳入其货物范围，并规定货物置于舱面的前提是托运人与承运人就该问题达成协议，否则承运人应对其后果承担责任。并且，承运人将货物置于舱面时，应在提单或其他货运单据上注明，否则承运人与托运人之间的协议约定不得对抗第三人。

5. 归责原则

《海牙规则》和《维斯比规则》都规定了大量的承运人免责事项，如承运人对船长、船员等在驾驶船舶或管理船舶过程中及在火灾中的过失免除赔偿责任，这属于不完全过错责任原则。《汉堡规则》废除了此类免责事项，改用推定过错原则，即对于发生的货物灭失或损失，只要承运人无法证明自己已经采取了一切合理的措施避免损失发生，就推定承运人有过错，承运人就要因此承担赔偿责任^①。这是对《海牙规则》的根本性修改。

6. 诉讼时效

《海牙规则》和《维斯比规则》都规定自承运人交付或应当交付货物之日起的一年为货方对承运人提起诉讼的时效，但《维斯比规则》又规定，如经买卖双方同意，该诉讼时效可进一步延长，并可在法院允许的情况下，在上述期限届满后对第三人提起追诉。《汉堡规则》规定自交付货物或应交付货物的最后一日的次日算起，诉讼时效为两年。



知识拓展二维码 3-4:《海牙规则》的影响及其存在的问题

3.4.2 《鹿特丹规则》

随着世界经济的发展，传统的国际货物运输方式发生了很大变化，货物集装箱运输和

^① 但作为平衡，《汉堡规则》将火灾的举证责任留给了索赔人。

门到门运输非常普及。为了适应货物运输新发展的需要和统一现行有关法律和规则,2008年12月11日,联合国大会第63届会议通过了《联合国全程或部分海上国际货物运输合同公约》(简称《鹿特丹规则》)。《鹿特丹规则》借鉴了《海牙规则》《维斯比规则》和《汉堡规则》的合理成分,并希望能够取代这三大公约,为国际海上货物运输提供了一个统一的法律框架。按照《鹿特丹规则》的规定,该公约将在联合国国际贸易法委员会收集到20个成员国提交核准书的一年后正式生效。然而截至2018年1月28日,该公约只有4个缔约方,分别是喀麦隆、刚果、西班牙和多哥,因此该规则尚未生效。

从内容上看,与《海牙规则》《维斯比规则》和《汉堡规则》不同的是,《鹿特丹规则》不仅涉及包括海运在内的多式联运、规定承运人和托运人的权利和义务,还引入了电子运输单据、批量合同、货物交付、(货物)控制方的权利和权利转让,以及管辖权和仲裁等新内容。

1. 公约适用范围的扩大

《鹿特丹规则》适用于收货地和交货地位于不同国家、且海上运输装货港和同一海上运输的卸货港位于不同国家的运输合同,运输合同约定的收货地、装货港、交货地或卸货港中的一个地点位于一个缔约国内。该公约主要适用于班轮运输,但不适用于班轮运输中的租船合同和使用船舶或其中任何舱位的其他合同。同时,公约不适用于非班轮运输中的运输合同,但下述情形除外:当事人之间不存在使用船舶或其中任何舱位的租船合同或其他合同,并且签发了运输单证或电子运输记录。

《鹿特丹规则》还规定,《海牙规则》《维斯比规则》和《汉堡规则》的缔约国,在成为《鹿特丹规则》的缔约国时,必须退出上述公约。

2. 责任人范围的扩大

《鹿特丹规则》以“履约方”和“海运履约方”的概念规定扩大了责任人的主体范围。依公约规定,履约方是指在承运人之外,受承运人直接或间接要求、监督或控制下的履行或承诺履行承运人在运输合同下有关货物的接收、操作、装载、积载、运送、保管、照料、卸载或交付的任何人(不包括托运人、单证托运人、控制方或收货人委托的人)。海运履约方是指货物从装货港至卸货港期间,履行或承诺履行承运人任何义务的人(包括履行或承诺履行完全在港区范围内服务时的内陆承运人)。公约对承运人的责任承担、免责条件、责任限额等方面的许多规定均适用于履约方和海运履约方。

3. 承运人责任义务的扩大

《鹿特丹规则》对承运人责任义务的扩大主要表现在如下3个方面。

首先,承运人责任期间的扩大。公约第12条规定了承运人的责任期间从承运人接收货物时开始,到交付货物时为止。

其次,承运人保证船舶适航的时间延长。《鹿特丹规则》规定承运人需对整个航程期间保证船舶的适航性,而不仅限于“开航前和开航时”。但与此同时,也规定了索赔人需对承运人的不适航承担举证责任。

最后, 承运人的单位赔偿限额提高。《鹿特丹规则》继续沿用择高赔偿的双轨制, 但将每件或每个其他货运单位的赔偿限额提高到 875 特别提款权, 或者以货物的毛重计算, 将每千克货物的赔偿限额提高到 3 特别提款权。

4. 运输单证种类的扩大

《鹿特丹规则》调整的运输单证包括传统的运输单证和现代的电子运输记录, 且明确纸质的运输单证和电子运输记录皆有可转让和不可转让之分。只要不违反该公约的要求, 且经承运人和托运人双方同意后, 在运输单证上记载的内容, 均可在电子运输记录上加以记载。电子运输记录的签发、占有或转让与运输单证具有同等法律效力。经承运人与持有人约定, 已签发的可转让运输单证和电子运输记录可以相互替换, 被替换的运输单证或电子运输记录即失去效力。

5. 索赔人举证责任的加重

《鹿特丹规则》仍采用推定过错责任原则, 但对举证责任, 特别是对船舶不适航的举证责任的调整, 明显加重了索赔人的举证责任。例如, 对于《鹿特丹规则》规定的 15 项法定免责事项造成的损害, 需承运人举证证明损害的发生是由其中的免责事项导致的, 若承运人不能举证, 则需承担赔偿责任; 对于非《鹿特丹规则》规定的法定免责事项造成的损害, 需索赔人举证证明损害发生在承运人的责任期间, 此后承运人可举证证明损害并非属于承运人或其受雇人过失所致, 若承运人不能举证, 则需承担赔偿责任; 对于承运人船舶不适航造成的损害, 首先需索赔人举证证明损害是由船舶不适航造成的, 若索赔人不能举证, 则按前两种情况执行, 反之, 若索赔人举证成功, 需承运人举证证明其已经恪尽职守履行了保证船舶适航的义务, 否则承运人就要承担赔偿责任。

6. 对货方相关概念及其权利义务的规定

《鹿特丹规则》除规定“托运人”“收货人”外, 还规定了“单证托运人”和“持有人”。根据规定, “单证托运人”即负责向承运人实际交付货物的卖方, 是除托运人外, 同意在运输单证或电子运输记录中记名为“托运人”的人。“单证托运人”与托运人享受相同的权利, 承担相同的义务。而与国际贸易有关的各方均有可能成为运输单证的“持有人”, 如贸易合同的当事人、参与结算的银行、保险人、运输单证的受让人和提货人等。

《鹿特丹规则》还新增了“控制方”及“控制权”的概念。控制方是唯一可以与承运人约定变更运输合同的人, 控制权也只能由控制方对承运人行使。由此产生的额外费用或损失由控制方承担。因承运人未执行控制方的指示造成货物灭失或损坏的, 由承运人承担相应的赔偿责任。控制权具体包括对货物的发出指示或修改指示、在计划停靠港口或内陆运输途中的任何地点提货、由包括控制方在内的其他任何人取代收货人等。但需要注意的是, 控制权仅存在于承运人的责任期间内, 承运人的责任期间届满时, 控制权即告终止。

《鹿特丹规则》还就控制方的识别和控制权的转让问题作了如下具体规定。

(1) 托运人为控制方。除非托运人在订立运输合同时指定收货人、单证托运人或其他人为控制方, 否则在未签发可转让运输单证或可转让电子运输记录时, 托运人即为控制方。

控制方有权将控制权转让给其他人,此种转让在转让人向承运人发出转让通知时对承运人产生效力,受让人因此成为控制方。另外,当签发必须交单提货的不可转让运输单证时,控制方也是托运人。此时控制权可通过转让所有正本单证(无须背书)的方式转让给运输单证中指定的收货人。

(2) 持有人为控制方。当签发可转让运输单证时,持有人在得到所有正本单证后即可成为控制方。持有人行使控制权应向承运人提交可转让运输单证。控制权的转让也必须通过持有人将所有正本可转让运输单证转让给其他人来实现。当签发可转让电子运输记录时,控制方就是可转让电子运输记录的持有人,持有人通过转让可转让电子运输记录转让控制权。

7. 允许无单放货的规定

《鹿特丹规则》允许在一定条件下,按照一定程序无单放货,即承运人不凭运输单证交付货物,而仅凭托运人或单证托运人发出的指示交付货物,并且规定,只要运输单证持有人对无单放货事先知情,即可免除承运人无单放货的责任。但如果运输单证持有人对无单放货事先不知情,承运人有权向发出指示的托运人或单证托运人要求提供担保,以保障承运人在此情况下的责任追索。



知识拓展二维码 3-5:《鹿特丹规则》在承运人责任
承担方面与其他三大海运公约——《海牙规则》
《维斯比规则》《汉堡规则》不同规定的介绍



知识拓展二维码 3-6:
对《鹿特丹规则》的评价及展望

3.4.3 《国际海事委员会海运单统一规则》

随着海上货物运输的快速发展,航运技术的提高,航运速度有了很大的提高。尤其是航程较短时,航运速度越来越快,装卸效率越来越高,因此经常出现货物到港而提单尚未送达收货人,从而导致无法正常提货、错误交货甚至海运欺诈等现象。因此,在不使用提单的情况下尽量使用海运单的呼声越来越高。但由于海运单与提单有着本质的区别,有关提单的国际公约和相关法律在用于海运单时就会产生一系列法律问题。基于这一背景,1990年6月海事委员会通过了《国际海事委员会海运单统一规则》。该规则属于民间规则,不具备法律强制效力,仅供当事人选择适用。

1. 规则的适用

《国际海事委员会海运单统一规则》主要适用于不使用可转让提单和类似物权凭证的运输合同,并且强制性规定《海牙规则》和《维斯比规则》或有关国内法适用于海运单。

2. 托运人、收货人与承运人的合同关系

依《国际海事委员会海运单统一规则》的规定, 托运人与承运人签订运输合同不仅代表其自身利益, 也作为收货人的代理人代表了收货人的利益。因此, 收货人也是运输合同的当事人, 也有权向承运人主张合同权利。

3. 托运人对货物的控制权

依《国际海事委员会海运单统一规则》的规定, 托运人有权在货物运输途中或收货人提取货物之前的任何时候变更收货人的名称。托运人亦可在承运人接收货物之前, 将货物的控制权转让给收货人。一旦控制权转让, 托运人的控制权即告终止。

3.4.4 《国际海事委员会电子提单规则》

电子提单的出现使得改善传统纸质提单带来的问题成为可能。但作为新生事物, 电子提单的使用也急需规范。1990年, 国际海事委员会通过了《国际海事委员会电子提单规则》, 该规则亦属民间规则, 不具备法律强制效力, 仅供当事人选择适用。该规则主要解决以下问题。

(1) 传统提单法律的适用。《国际海事委员会电子提单规则》明确规定, 传统的提单法律适用于电子提单。

(2) 电子提单与书面提单的选择权。在交货之前, 收货人享有向承运人索要书面提单的选择权。书面提单一经签发, 电子数据交换程序即告终止。

(3) 电子提单项下的货物权利。《国际海事委员会电子提单规则》规定, 电子提单与传统提单一样, 具有物权凭证功能, 即具有完整的提单项下的货物权利, 包括对承运人的货物请求权、对收货人的指定权与变更权、向承运人下达的交货指示权以及向承运人的索赔权。

3.5 我国关于国际海上货物运输的法律规定

和世界上大多数国家一样, 我国也制定了专门的关于海上货物运输合同的法律规范。1993年7月1日起《中华人民共和国海商法》(以下简称《海商法》) 开始实施, 其中的第四章“海上货物运输合同”和第六章“船舶租用合同”就主要涉及国际海上货物运输合同(包括航次租船合同和多式联运合同) 和定期租船合同的内容。^①

虽然我国并未加入《海牙规则》《维斯比规则》和《汉堡规则》中的任何一个国际公约,

^① 我国《海商法》第六章将期租与光船租赁合同统称“船舶租用合同”, 认为船舶租用合同不属于海上货物运输合同。但是, 航次租船合同则被视为运输合同。我国《海商法》如此处理, 是由于航次租船合同与提单条款较为相似, 而定期租船合同、光船租赁合同则与提单或海上运输合同相去甚远。对于这种规定, 只需理解两点: 第一, 我国《海商法》第四章“海上货物运输合同”不适用于定期租船合同与光船租赁合同。定期租船合同与光船租赁合同当事人可自由拟定合同条款, 不受干涉。第二, 当船舶租用合同就有关事项没有规定或未明确规定时, 应适用第六章“船舶租用合同”; 如第六章也无规定, 由于我国《海商法》为民事特别法, 可适用《民法通则》有关租赁合同的规定; 如我国《民法通则》也无规定, 则应依照民法通则的规定, 适用国际惯例。

但在充分考虑我国国情的基础上，很大程度地参考和借鉴了三大国际公约中符合国际航运实际和发展趋势的有关规定。其中，关于海上货物运输合同当事人的权利与义务，我国《海商法》的规定如下。

3.5.1 承运人的主要义务

1. 谨慎处理保证船舶适航

《海商法》第47条规定，承运人在船舶开航前和开航当时，应当谨慎处理，使船舶处于适航状态，妥善配备船员、装备船舶和配备供应品，并使货舱、冷藏舱、冷气舱和其他载货处所适于并能安全收受、载运和保管货物。

2. 妥善和谨慎地管理货物

《海商法》第48条规定，承运人应当妥善、谨慎地装载、搬移、积载、运输、保管、照料和卸载所运货物。

3. 保证避免不合理绕航

《海商法》第49条规定，承运人应当按照约定的、习惯的或地理上的航线将货物运往卸货港。但船舶在海上为救助或试图救助人命或财产而发生的绕航或者其他合理绕航，不属于违反上述规定的行为。

3.5.2 承运人的基本权利

1. 对运费和其他费用的请求权

在班轮运输方式下，运费有预付和到付两种支付方式。在没有其他规定的情况下，一般地，运费预付要求托运人在货物装船后、承运人签发提单前付清；运费到付要求收货人在卸货港提取货物前付清。承运人向收货人收取运费须以提单或运输单证上有“运费到付”的字样以及货物安全运抵卸货港为条件。在航次租船方式下，船舶出租人除有权向承租人收取运费外，还有权收取亏舱费和滞期费。此外，在货物运输过程中产生的共同海损分摊、各种垫付费用等，承运人也有权按合同、提单的约定收取。

2. 货物留置权

根据《海商法》第87条的规定，若托运人或收货人对应当向承运人支付的各项费用没有付清，又没有提供适当担保的，承运人有权在合理的限度内对其船载的货物进行留置，用以担保其对该项费用请求权的实现。

3. 法定免责权

《海商法》第51条对在承运人责任期间发生的货物灭失或损坏规定了12项承运人免责事项，其中包括驾驶或管理船舶过失、火灾（但是由于承运人本人的过失所造成的除外）、天灾及海上或其他可航水域的危险或意外事故、战争或武装冲突、政府的限制行为或依法

扣押、罢工和停工或劳动受到限制、海上救助或者企图救助人命和财产、托运人及货物所有人或其代理人的行为、货物的自然特性或固有缺陷、货物包装不良或标志不清、谨慎处理仍未发现的船舶缺陷、非承运人或承运人受雇人以及代理人过失造成的其他原因导致的货物灭失或损坏。

4. 单位赔偿责任限制权

根据《海商法》的有关规定，由于承运人不能免责的事项造成的货物损坏、灭失或延迟交付，承运人的赔偿责任被限制在一定的范围内，而不是全部赔偿。在发生货物灭失或损坏的情况下，按每件或每货运单位 666.67 特别提款权，或每千克毛重 2 特别提款权赔偿。在延迟交付货物的情况下，承运人的赔偿限额为延迟交付货物的运费；如果同一货物的延迟交付还伴有货物损失，则适用货物灭失或损坏情况下的赔偿限额，但计算中应包括因延迟交付所造成的经济损失。

3.5.3 托运人的主要义务

1. 及时提供约定货物并妥善申报货物

根据《海商法》的有关规定，托运人要按约定的时间和地点，将约定的货物交付给承运人，并且完整、准确地向承运人提供货物的品种、性质、数量、包装、危险品特征等与货物运输相关的重要资料。

2. 支付运费和其他费用

《海商法》第 69 条规定，托运人应当按照约定向承运人支付运费。托运人与承运人可以约定运费由收货人支付；但是，此项约定应当在运输单证中载明。第 70 条规定，由于托运人或托运人的受雇人、代理人的过失对承运人、实际承运人所遭受的损失或船舶所遭受的损坏，应负赔偿责任。

3. 及时收受货物

托运人或收货人在货物运抵目的港时应当及时接收货物，否则，船长有权将货物卸在仓库或其他适当场所，由此产生的风险和费用将由收货人承担。

案例分析 3-4：2000 年 12 月，上海某公司（被告）委托某国际运输公司（原告）办理一批至荷兰鹿特丹的货物出运和相关报关手续。原告按照约定完成了报关业务，并签发了自己的一套运费到付的契约承运人提单交给被告，按照被告的要求，该提单托运人一栏注明为“××贸易公司”、收货人为“To Order”。货物实际由原告运往目的港。货物到港后，原告在当地的代理将货物从实际承运人处提出，但没有收货人前来提货。原告先后数次与被告联系，但被告未予回应。原告请求法院判令被告支付涉案货物的海运费、目的港仓储费等共计 25 000 美元。被告在诉讼中辩称，被告仅委托原告办理涉案货物的货运代理业务，双方只存在货运代理法律关系。原告所签发提单的托运人为“××贸易公司”，被告只是××贸易公司的出口代理。原告以海上货物运输合同承运人的身份起诉被告是错误的，因为双

方不存在海上货物运输合同法律关系。

问题：被告关于应由“××贸易公司”支付运费、目的港仓储费等费用的抗辩理由是否成立？



知识拓展二维码 3-7：我国《海商法》现有规定的不足

3.6 租船运输合同

租船运输一般由出租人和承租人在平等的基础上以书面形式订立租船运输合同，在合同中详细约定双方当事人的权利和义务。租船合同属合同法调整范畴，其法律关系一般由国家制定的专门部门法（如《海商法》《海上货物运输法》等）来调整。现行的有关海上货物运输公约无一例外地排除了对租船合同的适用，但各国国内的立法中一般都借鉴了相关国际公约中有关托运人和承运人基本义务的规定，并强制性地规定这些基本义务适用于租船合同，所以，国际上不存在统一的调整租船合同的条约。

3.6.1 航次租船合同

航次租船合同是船舶出租人向承租人提供船舶或船舶的部分舱位装运约定的货物，从一港运至另一港，由承租人支付约定运费的合同。在航次租船合同中，双方制定合同条款的重点在船舶和航程，但不仅限于此，还包括货物条款、装卸港口、受载期、装卸时间、滞期费、速遣费、运费、留置权条款和仲裁条款等诸多条款。

在航次租船运输方式下，船舶出租人（承运人）也有签发提单的义务。这就会出现出租人、承租人与提单持有人之间权利义务关系的调整问题。提单在承租人手中尚未流通转让时，出租人与承租人之间的权利义务关系依据航次租船合同，因为出租人与承租人的关系首先受制于租船合同的约束，提单只是出租人收取货物的收据和承租人拥有物权的凭证；提单流转至第三人手中时，提单将作为运输合同和物权凭证明确出租人与提单持有人之间的权利义务关系，因为提单持有人并非航次租船合同的当事人，无法依据该合同享受其权利及要求出租人履行其义务。

3.6.2 定期租船合同

定期租船合同指船舶出租人向承租人提供约定的配备船员的船舶，由承租人在约定的期限内按照约定的用途使用，并支付租金的合同。尽管各种定期租船合同范本中的条款略有差异，但总的来说，合同的主要内容条款基本相同，主要包括出租人和承租人的名称、船名、船籍、船级、船舶吨位和船舶容积、船速、燃油消耗、船舶用途、航区、租用期间、交还船舶时间和地点、租金及其支付等有关内容。但不同的定期租船合同中所涉及的内容或多或少，并无法律上的强制规定，只要不影响合同效力即可。

由于定期租船合同兼具财产租赁合同和提供劳务合同的双重性质，为了使合同双方在合同履行过程中的责任义务明确清晰，定期租船合同中通常订有以下条款：船舶说明条款、

交船和还船条款、租期条款、合同解除条款、货物条款、航区条款、出租人提供事项条款、承租人提供事项条款、租金支付条款、停租条款、出租人免责事项条款、使用与赔偿条款、转租条款、共同海损条款、双方互有责任碰撞条款、战争条款和仲裁条款等。

3.7 国际海上货物运输保险法

国际贸易的货物运输有海运、陆运和空运等多种途径，相应的国际货物运输保险也有海上货物运输保险、铁路货物运输保险、公路货物运输保险和航空货物运输保险等种类。国际海上货物运输保险作为其中历史最悠久、业务量最大的部分，其法律规定也最为全面。

3.7.1 国际海上货物运输保险的基本原则

国际海上货物运输保险作为一项财产保险，其基本原则主要包括以下几种。

1. 最大诚信原则

最大诚信原则是指国际海上货物运输保险合同的当事人必须以诚实信用为基础，在订立合同时履行告知义务，在履行合同时履行保证义务。各国保险法通常都规定了订立保险合同的^①最大诚信原则，英国法更是将最大诚信原则作为海上货物运输保险合同的一项基本原则。我国关于诚信原则的法律规定主要体现在告知义务上。《海商法》采用了无限告知与有限告知的结合，其第 222 条第 1 款规定了无限告知义务，要求在保险合同订立之前，被保险人要将其知道的或在通常业务中理应知道的有关影响保险人确定保险费率或确定是否承保的重要情况如实告知保险人；其第 222 条第 2 款则规定了有限告知义务，即保险人知道的或在通常业务中理应知道的情况，保险人没有询问的，被保险人无须告知。其第 223 条又作规定，当被保险人故意未将重要情况如实告知保险人时，保险人有权解除合同且不退还保险费；合同解除前发生保险事故且造成被保险人损失的，保险人亦无须承担赔偿责任。

案例分析 3-5：CTI 公司告知义务案^①

原告 Container Transport International Inc.（简称 CTI 公司）是一家经营集装箱出租业务的公司，为了解决该公司与客户经常发生的涉及集装箱损失责任的纠纷，该公司同意在承租人缴纳额外的费用后，由 CTI 公司承担本应由承租人支付的一定金额的维修费用。CTI 公司就该笔费用分别向 Crum & Forster、Lloyds 及 Oceanus 投了保。Oceanus 认为，原告在向其投保时未向其告知前几年的索赔及保费数据，也没有向其告知在要求 Lloyds 续保时被拒绝的情况。由于原告未告



知识拓展二维码 3-8：根据我国《海商法》，被保险人未履行如实告知义务将会产生的法律后果

^① Container Transport International Inc. V.Oceanus Mutual Underwriting Association (Bermuda)Ltd.[1982] 2 Lloyd's Rep.178.

知这些“重要情况”，被告 Oceanus 宣告原、被告之间的保险合同无效。

问题：原告与被告之间的保险合同是否有效？

2. 损失补偿原则

损失补偿原则是指当保险事故发生致使被保险人遭受损失时，保险人必须在其责任范围内对被保险人所受到的实际损失进行补偿。由于海上货物运输保险的目的在于补偿被保险人的损失，而不是使其通过保险获利，因此，损失补偿只限于损失财产的实际价值，即部分损失部分赔偿，全部损失全部赔偿，但最高赔偿金额不得超过保险金额。

3. 保险利益原则

保险利益原则作为海上货物运输保险中的一个根本原则，又称可保利益原则。所谓保险利益，是指被保险人对保险标的所具有的被法律承认的、可以确定的经济利益。保险利益原则就体现在被保险人对保险标的的保险利益，只有被保险人对在保险标的具有保险利益，其与保险人之间的保险合同才有效，才能在货物发生损坏或灭失时依据保险合同向保险人索赔。

在保险实际业务中，一般要求被保险人在保险事故发生时必须对保险标的具有保险利益，而不要求被保险人在投保时就具有保险利益。保险利益可因被保险人与保险标的利害关系而产生，如保险标的的所有权、占有权、担保权等转移至被保险人都可使被保险人与保险标的具有利害关系从而产生保险利益。

4. 近因原则

英国 1906 年颁布的《海上保险法》第 55 条第 1 款规定：“根据本法规定，除保险单另有约定外，保险人对承保风险作为近因而导致的任何损失承担保险责任；但不对承保风险并非近因而导致的任何损失承担保险责任。”可见，近因是指促成损失结果的最有效或最有支配力的原因。英国法中的这一规定便以近因原则固定下来，并在海上保险理赔中起着十分重要的作用。

案例分析 3-6：1936 年 4 月 23 日，S 轮装运加拿大 A 公司的 50 600 袋稻米（共计 5 080 吨），从缅甸仰光开往不列颠哥伦比亚的弗雷泽河。A 公司于 1929 年 12 月 19 日与某保险公司签订了流动保险单，为其稻米投保了平安险，承担海难及“其他所有风险、损失和意外对保险标的造成的损害”，每包免赔额为 3%。S 轮到达弗雷泽河时，所有稻米都有发热现象。A 公司认为稻米本身没有缺陷，货损是海难或“海上危险”造成的（海上经历了 11 级暴风），因而要求保险公司对稻米的损失进行赔偿。而保险公司认为，一方面，损失是由于稻米自身的固有缺陷造成的，大米在开航前就已经受热了；另一方面，发生货损的近因是“间歇和反复的限制通风”，由于天气不好使得舱口和通风机不得不关闭，使货物得不到通风造成的稻米发热，这是船长人为的行为而非海难原因所致，因而不在于承保范围内。



知识拓展二维码 3-9：近因原则

问题：A 公司遭受的损失是否可以得到保险公司的赔付？

3.7.2 国际海上货物运输保险合同

国际海上货物运输保险合同是指保险人按照约定，对被保险人遭受保险事故造成的以海上运输货物为保险标的的损失和产生的责任负责赔偿，而由被保险人支付保险费的合同。被保险人以填制保单的形式向保险人提出保险要求，经保险人同意承保，并且在双方就海上货物运输保险合同条款达成协议后，保险合同成立。合同成立后，保险人需及时向被保险人签发保险单或其他保险凭证。

保险人依据保险合同对海上货物运输中货物遭受保险事故所造成的损失、引起的费用承担赔偿责任。保险人与被保险人之间的合同关系，除保险合同外，还可以通过保险单证、投保单和来往函电等来证明。保险单证作为保险合同的证明，一般可分为保险单和保险凭证两大类。其中，保险单详细列明了保险标的、运载工具名称、保险价值、保险金额、保险费（率）、承保险别、保险责任、除外责任、保险期间、赔付地点和被保险人的义务等。保险单证作为一种简式保险合同，仅包括保险标的、运载工具名称、保险价值、保险金额、保险费（率）、承保险别和赔付地点等陈述性内容。

保险人和被保险人在保险合同的约束下，均需按照合同的规定履行各自的义务。作为被保险人，为了获得保险赔偿，其必须履行保险合同中规定的有关义务。根据我国《海洋运输货物保险条款》的规定，被保险人应承担以下主要义务：一是当保险标的运抵保险单所载明的目的港（地）时，被保险人应及时提货；二是当保险标的遭受保险责任范围内的损失时，被保险人应迅速采取合理措施，以防止损失进一步扩大；三是如遇航程变更或发现保险单所载明的货物、船名或航程等内容有遗漏或错误，被保险人应立即通知保险人，并在必要时加缴保险费；四是若保险标的遭受损失，被保险人向保险人索赔时，必须提供保险单正本、提单、发票、装箱单、货损货差证明、检验报告及索赔清单等单证；五是如涉及第三者责任，被保险人须提供向责任方追偿的有关函电及其他必要单证或文件；六是被保险人在获悉有关运输契约中“船舶互撞责任”条款的实际责任后，应及时通知保险人。

国际海上货物运输保险合同（保险单）可自由转让，无须经由保险人同意。由于海上货物运输保险合同的客体是对货物所具有的可保利益，因此，在海上货物运输保险合同（保险单）转让时，应注意其转让与可保利益、货物灭失或损坏之间的关系。在可保利益已经丧失时，海上货物运输保险合同（保险单）的转让是无效的。货物所有权的转让也不能代表保险权利的转让，但已经丧失了所有权的保险权利的转让也是无效的，这就要求保险权利的转让必须在保险标的的所有权转让之前转让，或与保险标的的所有权同时转让。另外，货物是否灭失或损坏不影响保险单的转让，只要保险单在转让时其转让方具有可保利益即可。

3.7.3 海上运输货物保险条款

除中国人民保险公司制定的《海洋运输货物保险条款》外，国际上应用最广泛的是伦敦保险协会制订的《协会货物保险条款》（*Institute Cargo Clause, ICC*）。此外，1987 年联

联合国贸易和发展会议制定的《海上货物保险示范条款》作为国际范本，可供大家选用。

1. 我国《海洋运输货物保险条款》

我国《海洋运输货物保险条款》分为一般保险条款、特殊保险条款和专门险条款。一般保险条款规定了可以独立投保的三种基本险别：平安险、水渍险和一切险。特殊保险条款和专门险条款规定了不能单独投保的险别，其中，特殊保险条款包括一般附加险、特别附加险和特殊附加险 3 种险别，专门险条款涉及海洋运输冷藏货物险和海洋运输散装桐油险。这里主要介绍一般保险条款和特殊保险条款中所涉及的险别。

(1) 平安险 (Free From Particular Average, FPA)。平安险的英文原意为“单独海损不赔”。在实践中，平安险作为 3 种基本险别中保险责任最小的一种，其承保的责任范围主要包括自然灾害造成的全损、意外事故造成的全损或部分损失、装卸或转运时的全损或部分损失，以及共同海损。其“单独海损不赔”的说法仅限于对自然灾害造成的单独海损不赔。

案例分析 3-7: 某外贸公司按 CIF 术语出口一批货物，装运前已向保险公司按发票总额的 110% 投保平安险，6 月初货物装妥顺利开航。载货船舶于 6 月 13 日在海上遭遇暴雨，致使一部分货物受到水渍，损失价值 3 500 美元。数日后，该轮又突然触礁，致使该货物又遭到部分损失，损失价值达 12 000 美元。

问题：保险公司对该批货物的损失是否赔偿？

(2) 水渍险 (With Particular Average, WA)。水渍险的英文原意为“单独海损负责”，除负责承保上述平安险的各项责任外，还负责承保被保险货物由于自然灾害所造成的部分损失。

案例分析 3-8: 我国某公司向澳大利亚出口布匹 100 包，按合同规定，我国公司按发票总额的 110% 投保了水渍险。海运途中因舱内饮用水管漏水，致使该批货物中的 20 包浸有水渍。

问题：保险公司是否赔偿该批货物的损失？

(3) 一切险 (All Risks)。一切险除负责承保水渍险的各项责任外，还承保货物在运输途中由于一般外来原因所造成的损失。所谓一般外来原因是指不必与海水的因素或运输工具联系起来的原因，包括偷窃、提货不着、淡水雨淋、短量、混杂、玷污、渗漏、串味异味、受潮受热、包装破裂、钩损、碰损、破碎和锈损等。

案例分析 3-9: 我国某外贸公司向香港出口罐头，共 500 箱，CIF 香港。投保人向保险公司投保了一切险。货到目的港后，发现部分罐头包装生锈。经查是航行途中，罐头受到海水浸泡所致。

问题：保险公司是否应赔偿该部分损失？

(4) 一般附加险。一般附加险承保各种外来原因所造成的货物损失。一般附加险在一切险的范围之内，因此，如果已经投保了一切险，就不必再加保一般附加险。我国《海洋运输货物保险条款》规定的一般附加险包括偷盗、提货不着险；淡水雨淋险；短量险；混杂、玷污险；渗漏险；碰损、破碎险；串味异味险；受潮受热险；钩损险；包装破裂险和锈损险等 11 种。

案例分析 3-10: 我国某公司以 CIF 条件从法国采购 3 吨奶酪, 价值 3 万美元。收到海运提单后到目的港提货时发现无货可提。查明原因后得知, 船舶在航行途中遇暴风雨, 奶酪全部被水浸泡, 故船方将其全部弃于海中。于是我国该公司凭保险单向保险公司索赔, 却遭到保险公司拒绝。

问题: 保险公司拒绝赔偿是否合理?

案例分析 3-11: 我国 A 公司自烟台港装冷冻黄花鱼 50 吨 (散装), 并经公证处公证, 船运到英国伦敦港后, 经测量及公证处公证, 卸货重量为 47 吨, 失重 3 吨。

问题: 对于航运途中的 3 吨失重损失, 投保何种险别可获得保险公司赔偿? 船方是否应对此损失负责赔偿?

(5) 特别附加险。特别附加险承保因特殊风险所造成的损失。特别附加险所承保的责任已超出一切险的承保责任范围, 因此, 在必要情况下, 需要在一切险的基础上, 加保特别附加险。特别附加险包括: 交货不到险; 舱面险; 进口关税险; 拒收险; 黄曲霉毒素险和出口货物到香港或澳门存仓火险等 6 种。

案例分析 3-12: 我国某公司以 CIF 条件从中东地区进口一批货物, 合同规定投保水渍险附加偷窃提货不着险。货轮于运输途中恰逢战争被扣。我方在提货不着后便向保险公司提出索赔。

问题: 保险公司是否会给予赔偿? 如果我国公司投保的是水渍险附加交货不到险, 保险公司是否会给予赔偿?

(6) 特殊附加险。特殊附加险也不能独立投保, 必须在投保基本险的基础上加保。特殊附加险主要承保海运货物战争险、海运货物战争险的附加费用险和货物运输罢工险。

案例分析 3-13: 我国某公司以 CIF 条件向阿根廷出口大米 100 吨。合同规定由卖方投保一切险加战争险, 后应买方要求加保了罢工险。货物抵达目的港卸至码头后, 恰遇码头工人罢工, 与警方发生冲突, 工人将大米包垒成掩体进行对抗, 罢工历时 15 天才结束。当收货人提货时发现大米损失达 80%, 因而向保险公司索赔。

问题: 保险公司是否会给予赔偿?

案例分析 3-14: 我国某公司以 CIF 条件出口冷冻食品, 合同规定投保平安险加战争险、罢工险。货到目的港后遇码头工人罢工, 港口无人作业, 导致货物无法卸载。不久后, 货轮因无法补充燃料导致冷冻设备停机。等到罢工结束时, 该批冷冻食品已变质。

问题: 保险公司能否给予赔偿?

根据我国《海洋运输货物保险条款》的规定, 保险人的责任起讫一般采取“仓至仓”原则, 但在特殊情况下, 保险标的未到仓库也终止。在实际业务中, 保险标的卸离运载船舶后, 在运至保险单所载明的收货人仓库之前, 需要在卸货港存放一段时间, 对该段时间, 保险人仍需提供保险保障, 但最长时间不能超过 60 天, 若 60 天后保险标的仍未进入收货人仓库, 保险责任将终止; 若 60 天内保险标的进入收货人仓库, 保险责任即在保险标的的进



知识拓展二维码 3-10: 国际货物运输加保战争险的原因与中国人民保险公司关于战争险的保险期限具体规定

入收货人仓库时终止。

案例分析 3-15: 一批红茶从天津出口运往釜山, 货轮于 10 月 11 日抵达釜山港并开始卸货, 10 月 13 日全部卸在码头货棚而未运往收货人仓库。

问题: 保险责任在什么时候终止?

我国《海洋运输货物保险条款》还对海上运输中被保险货物发生的损失和费用做了除外责任的规定, 即当海上运输中被保险货物发生下列损失和费用时, 保险人不负赔偿责任:

①被保险人的故意或过失造成的损失; ②属于发货人责任引起的损失; ③在保险责任开始前, 被保险货物已经存在品质不良或数量短差造成的损失; ④被保险货物的自然损耗、本质缺陷、特性以及市价跌落、运输延迟所造成的损失或费用; ⑤海洋运输货物战争险条款和罢工险条款规定的责任范围和除外责任。

案例分析 3-16: 我国某外贸公司与荷兰进口商签订一份皮手套合同, 价格条件为 CIF 鹿特丹, 向中国人民保险公司投保了一切险。生产厂家在生产最后一道工序将手套的湿度降到了最低程度, 然后用牛皮纸包好装入双层瓦楞纸箱, 再装入 20 尺的集装箱。货物到达鹿特丹后检验结果表明: 全部货物湿、霉、变色、玷污, 损失价值达 80 000 美元。据分析: 该批货物的出口地不异常热, 进口地鹿特丹不异常冷, 运输途中无异常, 完全属于正常运输。

问题: 保险公司对该货物损失是否应予赔偿, 为什么? 该批货损应如何处理?

2. 伦敦保险协会《协会货物保险条款》

《协会货物保险条款》有 6 种条款, 即 ICC (A) 条款、ICC (B) 条款、ICC (C) 条款、战争险条款、罢工险条款和恶意损害险条款。

(1) ICC (A) 条款。A 条款的承保范围最为广泛, 保险人在 A 条款之下将承保除外责任之外的一切风险。其除外责任主要有一般除外, 不适航、不适货除外, 战争除外和罢工除外等 4 类。其中, 一般除外包括: 被保险人的故意不法行为造成的损失或费用; 自然渗漏、重量或容量的自然损耗或自然磨损造成的损失; 包装或准备不足或不当造成的损失或费用; 保险标的固有缺陷或特性造成的损失或费用; 直接由于延迟造成的损失或费用; 船舶所有人、承租人、经理人经营破产或不履行债务造成的损失或费用; 使用任何原子或热核武器造成的损失或费用。不适航、不适货除外包括: 被保险人或其受雇人对装船时船舶的不适航或不适货有私谋造成的损失或费用, 以及被保险人或其受雇人参与了违反船舶适航、适货默示保证的私谋。战争除外责任规定对战争行为、敌对行为以及由此引起的捕获、禁制或扣押(海盗除外)等所造成的损失和战争武器所致的损失不予负责。罢工除外责任规定对包括罢工者、被迫停工工人或参加工潮、暴动或民变人员及其行为造成的损失和费用, 以及对任何恐怖分子或任何由于政治动机采取行动的人员所造成的损失和费用不予负责。

案例分析 3-17: 马来西亚某出口商以 CIF 条件, 将一批粉状货物采用纸袋包装, 通过海上租船方式运输, 投保了 ICC (A) 条款。货交承运人时包装良好, 承运人也签发了清洁提单。货到目的港后, 发现部分货物的包装破损, 货物散落。进口商要求保险人赔偿。

问题: 保险人是否会就该项损失给予赔偿?

(2) ICC (B) 条款。B 条款的承保责任范围小于 A 条款, 它以明确列明风险的方式将所承保的风险逐一罗列, 未列明的风险保险人不予承保。根据 B 条款的规定, 保险人主要承保自然灾害和意外事故造成的损失, 以及共同海损的牺牲、分摊和救助费用。与 A 条款相比, B 条款的除外责任增加了任何人 (不仅仅是被保险人) 的非法故意行为所造成的货物灭失和海盗风险。

案例分析 3-18: 货主 A 的皮货与货主 B 的烟草载于同一货船上, 两批货物都投保了 ICC (B) 条款。在航行途中, 由于遇恶劣天气, 海水自甲板浸入货舱将皮革浸湿, 烟草由于存放位置较高未遭水浸, 但湿损的皮革腐烂后发出的浓重气味使附近舱位的烟草串味。到达目的港后, 发现有近 1/4 的烟草丧失了使用价值, 于是货主 B 向保险公司提出索赔。

问题: 保险公司是否应给予赔偿?

(3) ICC (C) 条款。C 条款是 A、B、C 三种条款中承保责任范围最小的条款, 主要承保因重大意外事故所造成的损失以及共同海损牺牲和救助费用。自然灾害及非重大事故造成的货物灭失保险人不予承保。C 条款的除外责任与 B 条款完全相同。

案例分析 3-19: 某公司出口一批陶瓷, 由 A、B 两轮联运, 货物皆投保了 ICC (C) 条款。运输途中, A 轮遭遇暴风雨, 船舶激烈颠簸, 船上陶瓷相互碰撞发生部分损失; B 轮则与 C 轮发生碰撞事故, 致使陶瓷也发生部分损失。

问题: 保险人是否应就上述两部分损失给予赔偿?

(4) 战争险条款。战争险条款的承保范围包括战争等敌对行为; 因战争行为引起的捕获、扣留、扣押等行为或这种行为企图; 战争中遗弃的武器; 为了避免有关本条款项下的承保危险所致的共同海损及救助费用。但保险人对由于战争原因造成航程中止, 导致货物未能运达保险单所规定的目的地而引起的间接损失和对由于敌对行为、使用原子武器等所造成的灭失或损害, 都不负责赔偿。

(5) 罢工险条款。ICC 罢工险条款与我国《海洋运输货物保险条款》规定的罢工险一样, 只负责由于罢工等风险所造成的保险标的的直接物质损失, 对由于罢工等风险所造成的间接损失或产生的费用不负责赔偿。

(6) 恶意损害险条款。恶意损害险条款属于补充性的协会货物保险条款, 不能单独投保, 需在基本保险条款的基础上加保。恶意损害险条款承保的是被保险人以外的其他人 (如船长、船员等) 的故意破坏行为所造成的保险标的的灭失或损害。但如果这种恶意损害是出于政治动机的人为行动所致, 便不予在该条款中承保, 但可以在罢工险中得到赔偿。

3.7.4 代位求偿权

根据我国《海商法》的规定, 保险人对约定的风险所造成的保险标的的损失承担赔偿责任, 并对被保险人支出的合理费用承担支付义务。当保险标的发生损失是由于第三人的责任造成的时, 保险人在向被保险人赔偿损失后, 在保险赔偿范围内, 保险人将取得向第三人请求损害赔偿的权利, 这就是所谓的代位求偿权。

保险人在行使代位求偿权时, 应当向法院提交已向被保险人实际支付保险赔偿额凭证, 并以保险人自己的名义向负有责任的第三人起诉。被保险人已经向第三人起诉的, 保险人

可提出变更当事人的请求，代位求偿。当被保险人获得的保险赔偿额不能弥补由于第三人责任所造成的全部损失时，保险人和被保险人可以作为共同原告向第三人起诉。

课堂讨论 3-2: 英国某公司向巴西出口儿童玩具，该批货物向保险公司投保，保险公司承担由于恶意损害行为造成的损失。货物装上船后，在航行途中，船公司的某个海员故意用刀划开货物的包装，造成一部分玩具掉入海中。货到目的地后，被保险人向保险公司索赔。

问题：保险公司应如何处理？



知识拓展二维码 3-11：代位求偿与委付的比较



本章相关知识拓展性阅读二维码

复习思考题

一、判断题

1. 凡是承运人加了批注的提单都是不清洁提单。()
2. 海运提单、铁路运单和航空运单都属于物权凭证，均可以通过背书进行转让。()
3. 平安险意为单独海损不赔，实际上，保险公司仍然承担了一部分单独海损的责任。()
4. 委付是指被保险人在保险标的发生实际全损的情况下，将保险标的的所有权转移给保险人，以便得到赔偿。()
5. 在国际货物运输保险中，被保险人必须对被保险标的物拥有可保利益，方可在保险标的物遭受承保范围内的损失时向保险人索赔。()

二、单项选择题

1. 甲公司与国外客户以 FCA 条件达成一项货物买卖合同，甲公司委托承运人乙轮船公司运送该批货物出口，在装卸货物时由于承运人的工作人员不慎，10 件货物从船甲板落入海中灭失；由于承运人雇用的平仓人员操作不当，货物未被合理积载，导致运输途中货物在舱内互相积压损坏 10 件；运输途中船员未给货舱及时通风，导致 20 件货物因受热而变形，在目的港卸货时由于船上人员卸货不当，使 15 件货物落入海中。问：承运人应赔偿多少件货物灭失的赔偿责任？()
A. 20 B. 40 C. 55 D. 35
2. 关于海上货物运输中的迟延交货责任，下列哪一项表述是正确的？()
A. 《海牙规则》明确规定承运人对迟延交付可以免责

- B.《维斯比规则》明确规定承运人对迟延交付的责任
- C.《汉堡规则》只规定了未在约定时间内交付为迟延交付
- D.《汉堡规则》规定了迟延交付的赔偿为迟交货物运费的 2.5 倍,但不超过应付运费的总额

3. 一批货物由甲公司运往中国青岛港,运输合同适用《海牙规则》。运输途中因雷击烧毁部分货物,其余货物在目的港被乙公司以副本提单加保函提走。丙公司为该批货物正本提单持有人。根据《海牙规则》和我国相关法律规定,下列哪一选项是正确的?()

- A. 甲公司应对雷击造成的货损承担赔偿责任,因损失发生在其责任期间
- B. 甲公司可限制因无正本提单交货的赔偿责任
- C. 丙公司可要求甲公司和乙公司承担连带赔偿责任
- D. 甲公司应以货物成本加利润赔偿因无正本提单交货造成的损失

4. 关于国际货运保险被保险人应在()具有可保利益。

- A. 投保时
- B. 保险单签发时
- C. 保险事故发生要求赔偿时
- D. 向保险公司办理索赔时

5. 平安险是中国人民保险公司海洋货物运输保险的主要险别之一。下列哪一损失不能包括在平安险的责任范围之内?()

- A. 被保险货物在运输途中由于自然灾害造成的全部损失
- B. 共同海损的牺牲、分摊
- C. 被保险货物在运输途中由于自然灾害造成的部分损失
- D. 共同海损的救助费用

三、多项选择题

1. 下列不属于我国《海上货物运输保险条款》规定的基本险别的是()。

- A. 战争险
- B. 平安险
- C. 舱面险
- D. 一切险

2. 依我国《海商法》的规定,承运人的免责事项包括()。

- A. 船舶在开航前和开航时不具有适航性
- B. 船长和船员在驾驶或管理船舶中的疏忽行为
- C. 未谨慎积载货物
- D. 货物包装不当

3. 深圳甲公司从日本购进线钢 4 500 吨,价格条件为 CIF 广州。由于短途运输和船速较快,该批货物先于提单到达了目的港。深圳甲公司凭副本提单加自己签署的保函提取了货物,之后该公司未去银行付款赎单。银行于是向承运人提出了索赔要求。下列关于本案的主张有哪些是正确的?()

- A. 承运人可以凭副本提单加保函向深圳甲公司交货
- B. 承运人应凭正本提单向收货人交货
- C. 承运人应当赔偿银行的损失

D. 承运人与银行没有关系, 不应承担任何责任

4. 某国远洋货轮“亚力山大号”满载货物从A港起航, 途中遇飓风, 货轮触礁货物损失惨重。货主向其投保的保险公司发出委付通知。在此情况下, 该保险公司可以选择的做法是()。

A. 接收委付

B. 拒绝委付

C. 先接受委付, 后又撤回

D. 不予回应

5. 一批投保了海洋运输货物险“一切险”的货物发生了损失。在此情况下, 下列选项中哪些事故原因可使保险公司不承担赔偿责任?()

A. 货物损失是由于发货人发运货物包装不当造成的

B. 货物损失是由于货物在装船前已经有虫卵, 运输途中孵化而导致的

C. 货物损失是由于运输迟延引起的

D. 货物损失是由于承运人驾驶船舶过失造成的

四、简答题

1. 简要介绍航次租船与定期租船方式各自的特点。

2. 试述海运提单的作用。

3. 比较《海牙规则》《维斯比规则》和《汉堡规则》。

4. 如何理解和利用保险利益原则?

5. 我国海洋运输保险的一般保险条款有哪几种主要险别? 它们的承保范围有什么不同?

五、案例分析题

1997年2月25日, 晓星公司与香港智得国际贸易有限公司(以下简称智得公司)签订了一份《购销尿素合同》, 约定由晓星公司供给智得公司尿素28 000吨, 单价200美元/吨。依据该合同, 1997年3月10日智得公司又与广西防城港进出口公司第六分公司(以下简称六分公司)签订一份《售货合同》, 约定由智得公司供给六分公司尿素28 000吨, 单价为210.8美元/吨, 价格条件为CIFFO中国防城港, 总金额为5 902 400美元。付款条件为需方在1997年3月19日前开出不可撤销远期180天信用证。1997年4月3日, 智得公司租用“西来尔”轮将晓星公司供应的28 000吨尿素运至防城港, 然后货物交由承运人在目的港的代理人中国船务代理公司防城港公司管理(以下简称“防城外代”), “西来尔”轮开出正本提单一式三份交由晓星公司收执。货到港后, 六分公司委托防城外代理货报关, 防城外代向海关申报并办理了9 000吨尿素的通关手续。4月17日, 六分公司、梧州农行分别向防城外代出具保函, 保证尽快提交正本提单, 并要求防城外代放行提货。4月18日至7月19日, 防城外代共放行货物9 000吨给六分公司。由于六分公司未能开出许可证, 银行亦不允许开出信用证, 为了保证双方的利益, 7月21日, 晓星公司与六分公司、智得公司签订《协议书》(以下简称“三方协议”), 约定: 甲方(六分公司)必须保证乙方(晓星公司)的最低利益, 购买价按乙方成本价194美元/吨计算, 甲方采取开立其他货物信用证贴现给智得公司转付给乙方作为尿素货款, 并约定了信用证的开证时间、银行及金额

的安排,最迟不能超过8月15日、须全部贴现付清货款;乙方保证积极配合甲方办理报关及清关工作,不能错过7月、8月农用尿素销售季节;如甲方未能按上述执行,一切损失由丙方(智得公司)负责。合同签订后,由于没有进口许可证,防城外代无法清关。1997年9月11日,防城港海关以货物超期未报关为由提取变卖了“西来尔”轮所载的19 245.8吨尿素,扣除税款等费用后,于1998年6月12日通知防城外代,要求其通知货物所有人办理退款手续。1998年4月22日,晓星公司将一份正本提单交智得公司转六分公司,以便六分公司向海关办理19 000吨尿素的退款手续。同年11月晓星公司将六分公司诉至防城港市中级人民法院,称其是“西来尔”轮货物的提单持有者,防城外代是该船的船务和货物代理,1997年6月6日防城外代分拆提单提走了9 000吨尿素,1997年9月11日海关变卖余下货物,并要求船代公司通知货主,由于防城外代未及时通知而未果,为此,请求法院确认其是“西来尔”轮全套正本提单的持有人,海关变卖“西来尔”轮所载19 245.8吨尿素的余款16 702 311.55元为其所有。经法院主持调解,双方自愿达成协议:六分公司确认晓星公司是“西来尔”轮全套正本提单的所有人,提单项下的19 245.8吨尿素的余款16 702 311.55元属晓星公司所有。调解书([1998]防中法经初字第80号)已生效执行。晓星公司为追索9 000吨尿素的货款,曾于1999年6月1日以有仲裁条款的《售货合同》诉至南宁市中级人民法院,被南宁市中级人民法院裁定驳回起诉。1998—2001年,晓星公司每年向香港法院、新加坡法院申请扣船令,以保证本案诉讼时效。2001年3月28日,晓星公司以“西来尔”轮货物正本提单诉至广西高级人民法院(原审法院),请求法院确认三被告无单放货的事实,侵犯了晓星公司拥有的提单项下货物的所有权。

请分析,本案中谁是提单项下的货物所有人?三被告无单放货的事实是否侵犯了晓星公司拥有的提单项下货物的所有权?晓星公司主张三被告侵权并要求赔偿提单项下9 000吨尿素的货款的理由是否成立?