

“ARTI”轮共损案的处理及其启示 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/32/2021_2022__E2_80_9C_EF_BC_A1_EF_BC_B2_EF_c27_32031.htm

一、案情简介 1993

3年7月2日，“ARTI”轮装载着共约2.4万吨生铁和钢材自印度某港口启航来我国，其中有中国人民保险公司海南省分公司（以下简称“保方”）保单HN76/CP93042项下承保的3,849.65吨钢材，保险金额为1,509,753.00美元，保险范围为平安险附加短量险、偷窃提货不着险、战争险。但该轮开航后不到48个小时，船长就发现船壳板与骨架脱开，而不得不将船就近挂靠印度另一港口避难，同时船方宣布共同海损。案发后一个月，保方从有关方获得事故信息。鉴于案情重大，保方及时通过伦敦联络处委请律师处理此案，同时向买方了解买卖合同执行过程的情况，并收集有关资料。由于买方在本合同下开出的是远期信用证，在卖方提交了全套装船单据并经审核无误之后，开证行已在汇票上签字承兑了。鉴于此，就开证行本身而言，要想不支付此笔货款已是不可能。而与此同时，印度洋洋面上气候渐转恶劣，失去航行能力的“ARTI”轮，漂泊于港外锚地的海面上，随时都有倾覆、沉船、造成货物全损的危险。因此，保方紧急指示律师积极与船方接触，争取以较有利的条件使船方放货，并及时组织货物转运，以便尽早将货物运至目的港。但是，由于船方一再坚持以货方赔偿其数额巨大的共同海损损失、费用并放弃对其索赔的权利作为放货的先决条件，并且事事采取不合作的态度，以致于保方经过几个月的努力也毫无结果。在此情况下，保

方不得不设法另寻解决问题的途径，在不得已的情况下采取法律手段解决问题。二、案情分析 本案有如下几点发现：1 . “ARTI”轮1993年5月27日靠港，5月28日开始装货，同时租船人检验师登轮进行承租检验，检验结果以及事故后的检验结果均证明该轮开航前已处于不适航状态。2 . 该单货5月28日开始装船，5月31日装完。船方出具的大副收据上批注“装船前所有货物均有锈蚀并曾被水浸泡，捆带和卡箍有不同程度断裂，船方对货物状况和质量概不负责”。这一批注也经由租船人保协检验师验货确认，船长也曾多次传真通知租船人及其代理。3 . 该单货于5月31日装船完毕后，由租船人代理签发了第一份清结提单。该提单有租船人代理和托运人正式签章和背书，并贴有印度官方契税。提单通知方为中国外运，卸货港为上海。4 . “ARTI”7月2日轮启航，当日卖货人将买卖合同传给买方签署，合同中含有“表明‘部分捆上有表面锈和风化锈’的提单是可接受的”这一条款。5 . “ARTI”轮7月4日发生事故，7月6日进入避难港并宣布共同海损。7月7日租船人代理对该单货签发了第二份清洁提单提交议付，该提单与第一份清洁提单明显不同之处是没有加贴印度官方契税，提单通知方则为我国汕头建筑材料企业集团公司，卸货港为汕头。6 . 卖货方事前未向买方提供租船合约，但从有关往来函件中可以确定，卖货方同时也是“ARTI”轮的期租人。从以上归纳的情况来看，本案有很突出的几个特点：第一，承运船开航前就已处于不适航状态；第二，提交议付的清洁提单不实；第三，买卖合同的签约过程有欺诈。三、对本案的处理意见 保方对本案提出了三种可能的处理方案

：第一个方案以船舶不适航为由拒赔，但保方考虑到这一理由是很难站住脚的。尽管按照订立保险合同的诚信原则，承运船舶的适航性是海上保险最重要的默示保证内容之一，但从保方承保的这单货的具体情况来考虑，被保险人在投保时并未获知该承运船舶不适航的情况，而且船舶不适航也是他们所无法控制的，因而在投保当时他们并未违反告知和保证的诚信原则，保方也就无法以此为由拒绝受理此案。故此，简单拒赔的理由是不充分的，取此势必将保方拖入与被保险人之间保险合同纠纷的官司中去，而结果完全可能以保方败诉终局。100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com