

“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_ti2020/36/2021_2022__E2_80_9C_EF_BC_A1_EF_BC_B2_EF_c30_36112.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。第二个方案以运输合同起诉承运方，保方胜诉的可能性是较大的。从收集到的“ARTI”轮承租检验报告和该船出险后的船检报告中可以证实，该轮于开航前就已处于不适航状态。以提供不适航船舶起诉承运方，根据《海牙规则》，作为船舶期租人的卖方应同船东一样负连带责任。但是，“ARTI”轮船东是一利比里亚籍单船公司，除了这一条船外别无其它资产，而卖方实际上只是一空头的贸易公司。暂且抛开船舶本身债务和抵押权不说，无论是船东还是卖方都没有太多可供扣押的有价值的资产，货方利益事实上得不到保全。如果在别处申请扣押其保赔协会的其它船只，风险也是很大的。因为“ARTI”轮本身不适航，其保赔协会一直未肯确认其保赔保险是否仍然有效，故其保协是否会提供我们所要求的担保？而且，如果采取这一类做法，开证行都必须按事先承兑按时支付货款。由于装货港在印度，提单签发地也在印度，“ARTI”轮目前也还挂靠在印度港口避难；如果对承运方采取法律行动，在该提单无管辖权条款的这种情形下必然适用印度法律。对于保方来说，如果

付出大笔货款后再在印度打一场马拉松式的官司，其结果只能是给保方造成很大的经济损失而不会有好结果，这对保方是极不利的，因此，这一方案实无可取之处。第三个方案以贸易合同起诉卖方欺诈。从前面归纳的本案案情来看，大副收据表明的货物状况是极差的，而作为卖货人兼租船人的卖方，事前对船舶不适航的状况和货物本身很差的状况应是了如指掌的。且不说其前后签发了两套提单是何意，但其7月2日提供给买方签署的合同实际上是隐瞒了货物的真实情况，是带欺骗性的；其次，尽管船方一再要求在提单上加上经保协检验师同意确认的大副收据上的批注，但兼为租船人的卖方仍利用其由期租合约取得的提单签发权指令租船代理前后签发了两套清洁提单，而且第二套提单是船舶发生事故后于7月7日签发的，提单上又没加贴印度官方契税，实有伪造提单之嫌疑。且不说其是否会骗取两笔货款，但其行为已严重违反了关于“统一提单的国际公约”有关物权凭证的规定，损害了买方利益，同时也在货物品质上欺骗了买方，由此看来，卖方实有合同欺诈和单证欺诈之嫌疑。鉴于开证行尚未履行付款，还有可能以诉合同无效来解除合同，终止付款并索赔保方经济损失。保方认为，以这些事实来起诉卖方合同欺诈，其理由可以说是比较充分的。在管辖权方面，由于买卖合同中无管辖权条款，合同的最终签约地又是海口，故此合同纠纷可适用我国法律，保方可选择在国内起诉，这对保方也是有利的。同时，由于适用我国法律，根据我国《民法》第58条第3项的规定，一方以欺诈、胁迫手段或者乘人之危，使对方在违背真实意思的情况下所为的行为，包括受欺诈一方开具信用证和支付货款的行为，都属于无效的

民事行为；根据《涉外经济合同法》第10条规定：“采取欺诈或者胁迫手段订立的合同无效”；根据《汉堡规则》第17条规定：“以欺诈手段签订的合同无效，无效合同对任何人都绝对无效”。从上述事实出发，加上这些法律依据，我们认为保方对卖方提出侵权诉讼是有充分的理由和根据的，胜诉的可能性也较大。在综合考虑了三个可能处理方案的利弊之后，保方认为，第三个方案是可行的。经过艰苦的努力，终于使被保险人接受了保方的建议，首先采取断然的诉前保全措施，向法院申请止付令，保住了这一大笔货款。随后，保方向被保险人提供了所收集的资料、证据，配合被保险人在法院止付令的1个月有效期内，在海口海事法院向卖方提起侵权诉讼，起诉卖方隐瞒货物的真实情况，诱使买方签订了一个欺骗性合同之后又提供了与合同不符的货物，并且以内容不真实的提单提交议付，以致损害了买方的利益，造成买方的经济损失；要求法院确认该欺诈性贸易合同无效，所提交议付的提单无效，退回货款（信用证），并赔偿买方所遭受的经济损失。海口海事法院在经过一段时间的庭审、调查之后，在保方所提交的证据、材料的基础上，于1994年10月14日对本案作出了判决，判决原、被告所签贸易合同无效，被告所提交的海运提单无效；被告（卖方）退还原告信用证项下货款1,366,627.75美元（退回信用证）；赔偿原告利息损失、营业损失合计人民币993,985.76元。被保险人最后胜诉。

四、本案的启示

本来保方作为货物保险人，对保额为150万美元的货物负有完全的责任，故而在发案之初立即委请律师介入调查、取证，并与船方交涉，要求放货并转运。如果当时与船方谈判

成功，货物能顺利换船转运至目的地，保方也得为此付出一大笔费用；如果船舶在锚地海面上漂泊时在当时恶劣的气候条件下不幸倾覆、沉没，保方也将不得不对货物的全损负赔偿责任。随之而来的又将是一场又一场耗费时日、耗资费力的官司。但保方紧紧抓住了开证行尚未到期付款这一有利条件，从收集的材料、证据中综合分析，作出判断，说服被保险人向法院申请止付令，冻结贷款、争得了主动权；随之以贸易合同向卖方提起侵权诉讼，并取得胜诉。保方也解脱了巨额赔偿责任和诉讼缠身的烦恼。本案取得成功的关键在于说服被保险人用法律手段止付了货款，从而把一个可能成为保险人与被保险人、承运人之间多角纠纷的矛盾顺利转化成买卖双方的贸易合同纠纷，既帮助被保险人保护了他们的利益，同时也维护了保险人自身的利益，双方对此结局都感到满意。而作为保险人一方，我们也从中得到不少启示：1．海上货运险是风险较大而且较集中的险种，对海上货运险的承保绝不能简单、草率从事。在本案所涉货物承保之前，如果我们调查一下船东、船舶本身及货物装船等方面的简单情况，就可能会从中发现一些疑点，承保中就会变得慎重一些；同时也可告诫买方慎重签约，这为我们今后业务承保核保制度的建立提供了一个很好的借鉴。2．贸易公司所签贸易合同的付款条件对保险人所负责任至关重要，保险人在承保大宗业务时完全有必要对其进行全面审查，同时也有为企业当好顾问的义务。在本案中，如果贸易合同的付款条件是即期信用证付款的话，那么货款付出之后，即使这时发现卖方或船方有欺诈，我们也无能为力。3．租船合约是确定承运人和各方面责任的重要依据。因此，在承保大宗货运险业务

时，必须要求被保险人提供租船合约作为以后理赔追偿的依据。在本案中，如果不是事后拿到租船合约并得到租船人和船方的往来函电，保方也就无法确认卖方同为租船人的身份，对本案的处理也就无法做出正确的决断。 4 . 在国际贸易过程中，随时都有发生形形色色的欺诈的可能。因此，防止欺诈、化解贸易风险，不仅仅是外贸公司本身的职责，而且也与作为货物保险人的保险公司的利益密切相关。在这方面保险人可利用其具有世界范围的业务网络这一有利条件，更为有效地进行了风险防范。在保险业务的内部管理方面，建立健全一套完整的核保制度，做好大笔业务承保前的各项调查工作，这也是控制承保风险、业务质量和经济效益的一项必要措施。 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