

海上保险代位求偿该找谁 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\\_\\_E6\\_B5\\_B7\\_E4\\_B8\\_8A\\_E4\\_BF\\_9D\\_E9\\_c30\\_36159.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/36/2021_2022__E6_B5_B7_E4_B8_8A_E4_BF_9D_E9_c30_36159.htm) 【案情】1999年10月16日，某保险公司（以下称保险公司）承保自鹿特丹运往上海的29卷装饰纸。投保人为某木业公司（以下称木业公司），收货人是某装饰耐火板公司（以下称收货人），保险条款为一切险附加战争险。该批货物1999年10月6日装船，某外运公司（以下称外运公司）的德国代理人签发了以外运公司为承运人的已装船清洁提单，承运船舶为某船公司的

“HANJINSAVANNAH”轮。该轮1999年11月6日抵达上海，11月16日收货人开箱后发现货物有水湿现象，遂由理货公司出具了发现货物水湿的报告。11月23日，保险公司委托某公估行对受损货物进行检验并出具了检验报告，认定货损原因系运输过程中淡水进入集装箱所致，货物实际损失为23,521.96美元。保险公司依保险条款向收货人赔偿后，取得代位求偿权益转让书，并据此向外运公司和承运人某船公司（依据“HANJINSAVANNAH”轮名称，猜测其船东为韩进公司）提起诉讼，请求判处两被告赔偿损失。【审判】法院认为，此案是一起海上货物运输保险代位求偿纠纷。并查明：1、保险公司与木业公司的海上货物运输保险合同符合法律规定，依法成立且有效；2、保险公司依照保险条款向收货人赔偿后得到权益转让书，取得了涉案货物的代位求偿权；3、被告外运公司是涉案货物的承运人；4、货损的价值以公估行出具的检验报告为准；5、原告仅凭承运船舶名称

“HANJINSAVANNAH”轮猜测但没有证据证明韩进公司是

承运船公司，该公司不承担责任。因此，法院依据《中华人民共和国海商法》第四十二条第（一）项、第二百五十二条第一款、第二百五十七条第一款的规定判决：被告外运公司赔偿原告货物损失23,521.96美元；驳回对被告韩进公司的诉讼请求。被告外运公司不服判决提起上诉，上诉法院驳回上诉，维持一审判决。【点评】这是一起海上货物保险代位求偿案件，众所周知，保险业产生于海运，所以保险业的基本原理必然在本案中得以体现。投保人对货物投保，俗称买保险；运输过程中货物受损，俗称出险；保险公司依检验结论对受益人进行赔偿，术语称为理赔；而事项中如有第三方责任，保险公司赔偿受益人（被保险人）后则取得代位权，向第三方追偿损失，这就是代位求偿。本案中有三点值得注意：一、代位求偿权之取得：《保险法》规定：“因第三者对保险标的的损害而造成保险事故的，保险人自向被保险人赔偿保险金之日起，在赔偿金额范围内代位行使被保险人对第三者请求赔偿的权利”。《海商法》规定：“保险标的发生保险责任范围内的损失是由第三人造成的，被保险人向第三人要求赔偿的权利，自保险人支付赔偿之日起，相应转移给保险人。”取得代位求偿权必须同时具备三个条件：（1）被保险人因海上保险事故对第三人有损害赔偿请求权，即发生货损货差，收货人（被保险人）有权对承运人索赔；（2）保险人已经向被保险人实际支付保险赔偿，在此应注意保险人向被保险人赔付的决定性凭证是付款凭证，而不是被保险人签署的代位求偿权益转让书；（3）保险人行使代位求偿权以保险赔偿范围为限，即保险人对第三人的索赔数额不应超出其向被保险人赔付的数额。二、诉讼时效：《海商法》规定

：“就海上货物运输向承运人要求赔偿的请求权，时效期间为一年，自承运人交付或应当交付货物之日起计算”。一年的期间不要说对保险公司而言，就是对收货人（被保险人）也是十分紧迫的，因为索赔人必须在一年的时间内备妥全部合格文件，以正当原告的名义在有管辖权的法院对正确的被告提起诉讼，任何错误或疏漏都有可能导致诉讼被驳回，从而失去索赔的机会。所以一旦发生海运货物灭失或损坏，保险公司会采取下面两种方式来保护向承运人的索赔权：1、在进行检验、定损和理赔的同时要求承运人延长诉讼时效。这种方法的优点是有可能与承运人达成和解从而减少讼累，其风险则是由于不同国家法院对延长诉讼时效的效力的不同态度，承运人同意延长诉讼时效未必最终得到法院认可，在这种情况下，一旦与承运人的协商破裂，就有可能失去诉讼保护权益的机会。2、接到被保险人的出险报告后迅速检验、定损和理赔，然后在诉讼时效期间内对承运人提起诉讼。这种方式保险人更有把握取得赔偿，案件中的保险人采取的是第二种方式，可谓上策。

三、承运人和实际承运人：《海商法》对承运人和实际承运人都作了定义。“承运人”是指本人或者委托他人以本人名义与托运人订立海上货物运输合同的人。“实际承运人”是指接受承运人委托，从事货物运输或者部分运输的人，包括接受转委托从事此项运输的其他人。该法同时规定承运人应对货物负全程责任，但如果运输合同中明确约定将全部或部分运输委托实际承运人运输，承运人则可以对由实际承运人掌管期间的货物灭失或损坏不负责任。在司法实践中承运人也可以通过举证来证明货物灭失或损坏发生在实际承运人掌管期间，应对之负责，从而使自己摆

脱责任。但在本案中除原告将实际承运人列为共同被告外，作为第一被告的承运人外运公司对此无所作为，真可谓引颈受戮。出现此种情况原因有二：1、承运人与实际承运人有关联，他们通过私下的约定来解决货损货差时的赔偿问题，无须对簿公堂；2、承运人是国际运输的“菜鸟”。总而言之，承运人在处理本案货损赔偿中的行为举止不具有典型性，不可效法。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](http://www.100test.com)