

整箱货运输“隐藏损害”案例分析 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\\_95\\_B4\\_E7\\_AE\\_B1\\_E8\\_B4\\_A7\\_E8\\_c30\\_36169.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/36/2021_2022__E6_95_B4_E7_AE_B1_E8_B4_A7_E8_c30_36169.htm)

例1 上海某公司从国外进口6个集装箱的废铜，进口提单上注明CY-CY；“SLAC”字样，该公司从码头堆场将箱子拉到拆箱地点，打开箱门发现箱内装载的是废钢铁。在收到这批货6个月后，该公司才迟迟向国外发货人提出索赔，理由：一是提单加注“SLAC”，发货人明知装卸的是废钢铁，而提单货物内容加注的是废铜。国外发货人事后两个月向该公司出具了两份证书“，一份是该国的海关出具的”海关监装证书，另一份是公证行出具的“装箱证明书”。这两份证书分别证明货主实际装载出口的货物确系废铜，而且数量与单证记载相符。作为收货人有理由怀疑发货人工中做手脚，但不能怀疑发货人与海关、公证行一起出具假证明。在发货人出具有效证书并明确表示不承担责任情况下，该公司向国外保险人提出保险赔偿(因该批货物成交价是CIF价，由国外卖方投保)，但国外保险人拒赔，理由：一是投保人向保险人申报的标的是废铜，并非废钢铁，而箱内实际装载的是废钢铁，标的不一。二是投保人有可能向保险公司做欺诈保险，如是这样，保险公司不但不赔，必要时保留追诉权利。显然，该公司也无法从保险人那里得到赔偿。于是该公司向承运人提出赔偿要求，但船公司同样拒赔。理由：一是进口提单上记载CY-CY条款，收货人在码头堆场提货时，只有对箱子外表状况、关封没有提出任何异议，承运人责任即告终止。二是收货人在将箱子拉出堆场时，设备交接单上没有任何批注，这表明承运人已履行完整

交货责任。该案由于收货人无法举证确定责任方，最终只能自行承担损失。例2 杭州一家公司出口一批工艺品去意大利，提单上注明CY-CY；“SLCAS”；并由承运人加注“SAY ONE CONTAINER”，收货人打开箱门拆箱时，发现箱内装载的并非工艺品，而是石头和砖头，收货人即通知警方。经过一系列的侦破，最终查明是码头堆场的工人与海关勾结捣箱后伪造关封所致。杭州工艺品公司出口装载的确系工艺品，而且进口国海关也知道这一装箱情况，于是在该箱子卸船运至堆场堆存期间，海关在验货后没有将关封扣死，然后由码头工人利用工作之便进行捣箱装载后再将关封扣死，如警方没有侦破这一案例，收货人也无法举证责任方，同样只能由自己承担责任。类似案例国内也已发生多起，所以，从事此项工作的人员务必加强工作责任心，做到单箱相符、单单相符、箱货相符。综上所述，对于集装箱整箱货物运输下“隐藏损害”责任之确定应依据如下原则：1 发货人责任之确定对发货人来说，在整箱货物运输主要责任有三个方面。一是在选用集装箱时，应保证该箱子具备适航或适货条件，即在装箱之前，应对箱子进行外部检查和内部检查，如该箱子不能满足货物装载运输，则应拒装，如事实上该箱子不能满足货物装载运输，发货人仍将货物装载箱内，一旦造成货损事故，该货损事故则由发货人承担。二是装载箱内的货物包装应牢固，标志清晰、内容完整，以保证运输的安全性、牢固性、可靠性，三是在将装载货物后的箱子交由承运人时，箱子外表状况应良好、关封完整，箱号、关封号与单证记载一致。此外，在“隐藏损害”发生后，力求出具由海关或公证行验货、装箱的证书。这样，即使收货人向发货人提出“隐藏损害

”赔偿，发货人也可解除责任。除非收货人确有证据证明该货物灭失或损害确由发货人过失所致。

2 承运人责任之确定 对承运人来说，整箱货运输下只要在箱子外表状况良好、关封完整下接货并交货，而收货人在接收时并没有对箱子外表状况、关封状况提出异议，则表明承运人对该箱子货物责任告一终止，特别是在CY-CY条款下，因为条款由收货人自行安排内陆运输，除非收货人对于货物灭失或损害的“隐藏损害”确能举证说明承运人过失所致，但同样承运人可反举证解除自己责任，对于承运人整箱货运输下“隐藏损害”责任之确定，一是依据提单上的正面条款，二是依据提单上对整箱货的批注。

3 收货人责任之确定 对收货人来说，在接收整箱货时，应认真检查箱号、关封号是否与单证记载一致，此外，箱子外表状况是否良好，关封有无异常状况，如箱子外表有损或关封有异常，则应在设备交接单、提货单上加注，以便一旦发生“隐藏损害”时向责任方提出索赔。因为，收货人在提取整箱货时没有提出任何异议，则表明承运人已完整交货。

4 保险人责任之确定 曾有人认为，在整箱货运输下，只要发生“隐藏损害”找保险人总能得到赔偿，无疑，此种观点是错误的，至少是非常片面的，也可以说，误解了保险人对“隐藏损害”赔偿责任基础。对保险人来说，提赔人提出的赔偿原则上具备两个条件，保险人才给予赔偿。一是货物的灭失或损害发生在保险人责任期限内；二是货物的灭失或损害属保险人的赔偿责任范围内两个条件不可缺一。如整箱货运输下无法确定货损发生区段和责任方时，均向保险人提出赔偿要求，事实上是让保险人承担“隐藏损害”赔偿责任。这在保险法则上不尽合理，也不利于集装箱运输的发

展。有人认为“隐藏损害”让保险人承担，只有在除正常保险之外，加保“隐藏损害”险后，保险人才给予赔偿，应该说，这一设想是合理的。但是否可行，这不仅取决于保险人是否受理还取决于货主是否愿意支付这一费用。本文通过提单条款、提单批注、案例分析，以及交接双方责任划分，对集装箱整箱货运输下“隐藏损害”作了叙述，希望其内容对集装箱运输业或相关人员能有借鉴作用。货代公司要避免的最大风险 最近,天津海事法院和天津高级法院判了不少同样类型的案子，判决货代公司承担赔偿责任。据笔者了解，最少有一家原来经营不错的发代公司已经倒闭。另外一家经营的已经相当大的货代公司也因这类案件遭受了惨重的损失；究竟结果怎么样，现在还很难讲。为了帮助大家避免这种风险，现将本案介绍如下供大家参考。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)