中华人民共和国上海海事法院
民事判决书

（2022）沪72民初980号

原告：某某公司1。住所地：上海市闵行区。
法定代表人：董某，该公司董事长。
委托代理人：袁某，某某律师事务所1律师。
委托代理人：王某，某某律师事务所1律师。
被告：某某公司2。住所地：上海市虹口区。
代表人：徐某，该公司总经理。
委托代理人：刘某，上海刘某律师事务所律师。
委托代理人：叶某，上海刘某律师事务所律师。
原告某某公司1为与被告某某公司2海上保险合同纠纷一案，于2022年8月5日向本院提起诉讼。本院于当日立案受理后，依法适用普通程序审理。2022年10月20日、11月17日，2023年2月21日、3月15日、12月13日，本案证据交换。2024年5月11日，本案公开开庭审理。原告委托代理人王某律师、袁某律师，被告委托代理人叶某律师到庭参加诉讼。本案现已审理终结。
原告诉称：2020年7月，原告作为项目供货商向尼日利亚TRANSMISSION COMPANY OF NIGERIA（以下简称TCN公司）出口一批高压电缆，货值3,204,000美元，原告为此向被告投保货物运输险。被告为此出具并签发编号ASHXXXXXXXXXXXX6105M保单予以承保涉案43件货物（含36盘高压电缆盘及7件其他货物），承保险别为协会货物运输保险（A）（1/1/1982），保险责任范围为“仓至仓”，保险金额3,870,623.46美元，每次事故免赔额3,000美元或损失金额的5%（两者取高）。2020年7月11日，承运人签发编号BR2XXXXXXXXXX/148清洁提单承运涉案货物。2020年9月18日，涉案货物运抵目的港尼日利亚阿帕帕港。在涉案货物卸船前，原告发现36盘高压电缆受损并向被告保险报案。后经被告初步公估查勘发现其中8盘高压电缆受损，并建议具体情况等运抵目的地具备检验条件后最终加以确定。2021年11月，涉案电缆运抵目的地项目现场签收时，原告发现共计36盘电缆存在不同程度损失。原告随即指派技术人员前往现场查勘、尽力减损、完成评估、制作优化方案等，最终确定电缆货损金额计643,834美元。原告据此向被告提出保险理赔，但被告仅同意赔付损失计59,850美元。原告认为，涉案电缆货损事故发生于被告承保的“仓至仓”保险责任期间内，被告作为货物运输险保险人应依保单之约定，在扣除5%的免赔额后向原告保险赔付涉案电缆损失，为此诉至本院请求判令：1、被告支付原告保险赔款611,642.30美元（货损金额643,834美元-5%免赔额32,191.70美元）及以该款为基数自2020年9月18日起至实际支付之日止按某某银行同期美元活期存款利率计付的利息；2、本案案件受理费由被告承担。
被告辩称：1、原告并非涉案货物贸易合同当事人，对涉案电缆无保险利益，故其无权向被告主张保险赔偿；2、涉案电缆受损系因自身包装不当且未使用集装箱运输所致，依照保险条款约定及法律规定，被告作为保险人不应承担保险赔偿责任；3、原告违

反保险协议相关保证条款之约定，即使被告需承担保险赔偿责任，但由于原告过失致使被告已不能向承运人行使代位求偿权，按照双方间货物运输保险协议中相关保证条款之约定，被告无须就此承担保险赔偿责任；4、涉案电缆运抵目的港内陆保税码头时，被告的保险责任期间即已告终止，此后发生的损失属于原告因未履行施救义务而造成的扩大损失，均不应由被告承担保险赔偿责任；5、原告主张的损失金额没有事实依据，相应具体项目、内容及金额之组成存在诸多错误及矛盾之处，即使被告需承担保险赔偿责任，损失金额也应以被告检验报告所确定的定损金额39,528.44美元为准；6、原告诉请主张起算利息之日没有事实依据。

原告举证、被告质证及本院认证如下：

1、货物运输电子保险单及所附保险条款，以证明涉案电缆运输保险合同关系。被告对此无异议，但认为涉案贸易条款为CIF，保险单随提单等一并转让收货人后，被保险人并非原告，原告不再具有保险利益，故其无权向被告主张保险赔偿。

2、贸易合同；3、商业发票；4、出口报关单，以证明原告作为项目供货商向TCN公司出口涉案高压电缆，货值3,204,000美元。被告对真实性均不予认可，认为证据2与证据4所载合同协议号不一致，且原告并非证据2一方当事人，证据3商业发票系原告自身出具，且与证据4所载贸易条款均为CIF。

5、提单，以证明涉案电缆于2020年7月11日海运装船出运。被告对真实性不予认可，认为涉案电缆损失索赔权属于收货人，原告不具保险利益。

6、卸船货损情况、海事声明，以证明涉案电缆全程运输承运人中材宁锐（南京）国际物流有限公司（以下简称中材公司）及检验人ROSEWIN MARINE LINK SERVICES LTD.（以下简称RW公司）出具货损情况及海事声明，涉案电缆于2020年9月18日在目的港卸货前发现存在不同程度损坏且系航行中发生。被告对卸船货损情况不予认可，认为中材公司既是提单载明的通知方，又是代表被保险人的保险索赔代理人，故其与本案具有利害关系，对海事声明无异议，认为可以证明部分涉案电缆在海运期间发生货损。

7、索赔函，以证明原告于涉案货损发生后向被告保险报案并分别于2020年9月、11月发送索赔函。被告对真实性无异议，但仅对原告2020年11月20日出具的索赔函中所载8盘电缆受损数量予以认可，且认为具体损失情况应以双方联合检验报告记载为准，故原告并未就其他28盘电缆提出索赔，而8盘电缆也仅轻微受损并非全损，故原告主张的损失金额完全错误。

8、货损检验及理赔事宜沟通的往来电子邮件，以证明原告积极配合被告及其指定的公估人根宁翰保险公估（中国）有限公司（以下简称根宁翰公司），推进检验及理赔事宜并持续沟通，根宁翰公司表示需待运抵目的地具备进一步详细检验条件下，另行确定详细损失再行申报。被告对真实性不予认可，认为原告于2020年9月10日通过中材公司向保险单约定的公估人法政咨询服务有限公司（以下简称法政公司）报案，而根宁翰公司系中材公司之责任保险人所委托的公估人，与被告毫无关联，且根宁翰公司现场查勘也只发现仅有8盘电缆轻微受损，与被告委托的公估人法政公司联合检验的结果基本一致。

9、高压电缆损毁情况说明，以证明原告在涉案电缆运抵项目现场后进一步检验并制作

优化方案，据此确定损失金额计643,834美元。被告对此不予认可，认为系原告自制且其主张的损失金额、切割电缆长度等均毫无依据，亦无中立第三方相关证据予以佐证，更未扣除切割电缆后的废铜残值。
10、就理赔事宜进一步沟通的往来电子邮件，以证明原告与被告及公估人法政公司进一步沟通，但法政公司于2022年6月6日通知原告，涉案货损系包装不当所致故属保险除外责任，且于2022年7月8日表示对原告保险理赔金额不予认可，仅同意赔付59,850美元。被告对真实性无异议，但认为其在邮件中同意赔付金额系基于双方业务合作关系及确有货损之事实考虑，不应在本案诉讼中对其不利，且原告在邮件中亦确认涉案电缆需对破损部分采取临时性防水防潮密封措施，否则会导致更多损失，同时法政公司曾要求原告及中材公司向船方获得延长索赔时效的确认。
11、起运港港区电缆签收单，以证明涉案电缆于2020年6月运至起运港码头，连云港宁远国际物流有限公司（以下简称宁远公司）进行检查后签署的签收单未体现任何对包装的质疑。被告对此不予认可，认为签收单未有批注并不表示涉案电缆包装符合国家和行业标准。
12、尼日利亚高压电缆包装说明，以证明涉案电缆供货商特变电工山东鲁能泰山电缆有限公司（以下简称特变公司）出具说明，电缆包装适用于出口及长途海运，不存在包装不当。被告对此不予认可，认为特变公司系涉案电缆供货商，与本案具有利害关系。
13、增补采购合同，以证明原告增补采购3,600米高压电缆及相应配套附件。被告对此不予认可，认为仅凭增补采购合同无法证明涉案电缆货损的实际情况及金额，更无法证明需切割修复受损电缆之长度。
14、关于电缆货损事宜回复函,以证明特变公司对原告建议的受损电缆优化方案表示认可，原告已向特变公司增补采购高压电缆以满足第一阶段工程需要。被告对此不予认可，认为特变公司系供货商与本案具有利害关系，且其从未进行现场查勘，记载的电缆损坏情况及所需切断修复长度均毫无依据。
15、国际货物代理运输服务协议，以证明原告与中材公司就涉案电缆运输成立多式联运合同关系，中材公司应为本案多式联运承运人，多式联运合同应当适用普通诉讼时效，被告向中材公司追偿时效尚未届满，其代位求偿权并未受损。被告对真实性无异议，但认为即便多式联运合同下也应依据具体运输方式确定向承运人追偿的时效，涉案电缆受损发生于海运区段故应适用法定一年诉讼时效。
16、高压电缆包装说明，以证明特变公司说明涉案电缆包装完全符合标准要求，不存在包装不当，足以满足正常海运要求。被告对此不予认可，认为特变公司系供货商与本案具有利害关系，且涉案电缆包装不符合国家及行业标准。
17、卸船货损情况补充说明，以证明涉案电缆在卸货港保税码头具体受损盘号和外观，因场地限制不具备详细检验条件，法政公司及根宁翰公司仅进行简单勘验，且明确表示需待所有电缆运至目的地后再行勘验以确定详细损失。被告对此不予认可，认为中材公司与本案具有利害关系，且该补充说明系原告提起本案诉讼之后出具，内容不具真实性，根宁翰公司并非被告委托的公估人，而是代表中材公司的公估人，被告委托的公估人法政公司从未表示需待所有电缆运至目的地后再行查勘以确定详细损失，涉案货损具

体情况应以法政公司经联合检验出具的报告为准。
18、电缆包装说明及海运货损电缆处理建议，以证明原告对受损电缆（尤其是需要切割的12盘电缆）所做优化方案的合理性。被告对此不予认可，认为特变公司系供货商与本案具有利害关系。
19、2020年度货物运输保险协议，以证明保险协议附加条款指定公估人已明确根宁翰公司为被告指定公估人。被告对真实性无异议，但认为根据协议条款约定，双方既可以选择根宁翰公司也可以选择其他公估人，并非必须委托根宁翰公司，且涉案保单已载明公估人为法政公司，原告对此在涉案货损发生前后均未有异议，而根宁翰公司恰恰系代表中材公司参与检验，而非代表作为货物运输险保险人的被告。
20、增补高压电缆采购费用发票及付款凭证，以证明原告向特变公司增补采购高压电缆并已支付款项。被告对真实性无异议，但认为无法证明实际增补电缆的长度，且原告可抵扣增值税。
21、增补配套电缆附件采购费用发票及付款凭证，以证明原告向特变公司增补采购电缆附件并已支付款项。被告对真实性无异议，但认为无法证明实际需要7个中间接头及全部系用于受损电缆之修复。
22、增补电缆运输事宜服务协议、费用确认书及发票，以证明原告增补采购高压电缆及附件并委托运输由此产生物流费用共计23,577.20美元。被告对真实性无异议，但认为无法证明增补电缆全部用于受损电缆之修复，增补电缆长度及用量明显不合理，且增补电缆的运价较之涉案电缆运价存在较大差距。
23、破损电缆估值报告及中文译本，以证明原告已就涉案受损电缆的剩余价值委托评估机构估值并出具估值报告。被告对真实性无异议，但认为该报告系于2022年12月本案诉讼后形成，明显代表原告自身利益，所确定残值汇率均有所不同，且原告未尽到减损义务。
24、电缆切割说明，以证明原告已就案涉受损电缆的切割优化方案出具详细图文说明。被告对此不予认可，认为系原告自制形成并出具。
25、增补高压电缆出口报关单，以证明原告增补采购的高压电缆已于2022年10月报关出运。被告对此不予认可，认为报关单所载电缆价格远超发票价格，系原告为出口退税虚报。
26、增补配套附件出口报关单，以证明原告增补采购配套附件已于2022年8月报关出运。被告对此不予认可，认为报关单所载附件价格远超发票价格，系原告为出口退税虚报。
27、增补电缆运输所涉物流费用付款凭证，以证明原告委托运输增补采购的高压电缆及附件，实际支出物流费用共计23,577.20美元。被告对此不予认可，认为付款凭证无银行印章且付款方并非原告。
本院认证认为，被告对上述原告证据1无异议，本院对证据效力予以确认；证据2、3均为原件，且与证据4、5相互之间可印证涉案电缆出口及海运之相关情况，本院对证据2-5真实性均予以确认；证据6为原件且相互之间可印证涉案货损情况，本院对真实性予以确认；被告对证据7、10真实性均无异议，本院对真实性均予以确认；证据8已经演示

，本院对真实性予以确认；证据9为原件，本院对真实性予以确认；证据11与证据5相互之间可印证涉案电缆海运出口之相关情况，本院对真实性予以确认；证据12、13、14、16、17、18、24均为原件，本院对真实性均予以确认；被告对证据15、19真实性均无异议，本院对真实性均予以确认；被告对证据20-23真实性均无异议，本院对真实性均予以确认；证据25-27相互之间可印证增补电缆及配套附件海运出口之相关情况，本院对真实性均予以确认；前述本院确认证据效力及真实性之证据，相应证明内容均以证据记载并结合证据交换及庭审查明为准；至于涉案相关争议问题，本院将结合案件查明的事实及法律和司法解释的规定加以综合认定。

被告举证、原告质证及本院认证如下：

1、收货单及中文译本，以证明涉案电缆装船时收货单存有批注，包装局部擦痕、灰尘、脏污并影响所有货物，凹陷影响两件货物，包装内部状况不明。原告对此不予认可，认为其从未收悉该收货单，对此不知情也未参与，且大副批注未加盖船章，而涉案清洁提单未有任何批注，表明涉案电缆装船时外表状况良好。

2、水路公路运输货物包装基本要求（交通行业标准JT/T 385-2008），以证明涉案电缆珍珠棉内包裹与薄铁皮外包装之间存有空隙，无任何衬垫材料，且铁皮外包装太薄，强度不够，违反运输包装基本要求。原告对真实性无异议，但认为被告仅凭照片得出包装不当之结论缺乏事实依据，也与涉案清洁提单记载不符，涉案电缆包装完全符合行业标准要求，足以满足正常交通行业之水路或公路运输要求。

3、一般货物运输包装通用技术条件（国家标准GB/T9174-2008），以证明电缆应在盘内需紧密缠绕、端头固定，周围还应有防护横板，但涉案电缆内包裹与外包装之间的无任何衬垫材料，且外包装强度不够，违反运输包装基本要求。原告对真实性无异议，但认为涉案电缆受损原因系放置舱底，而其上方堆积吨袋货物，两者之间仅有一层薄板支撑，承运人也未进行专业配载和绑扎，系典型保险责任事故。

4、公估人提醒向船方索赔时效的往来邮件，以证明公估人法政公司要求原告在正常追偿时效内（卸离海轮一年内），向船方申请获得追偿时效的延长。原告对真实性无异议，但认为中材公司系涉案电缆之多式联运承运人，故海上运输相关一年诉讼时效不适用，应适用普通三年诉讼时效，被告向中材公司追偿时效尚未届满，其代位求偿权益并未受损。

5、经纪人提醒向责任方保留索赔权利的往来邮件，以证明保险经纪人提醒保险索赔代理人并抄送被保险人，要求被保险人保留向责任方索赔权利。原告对真实性无异议，但认为法政公司仅对货损简单查勘，需在所有电缆运至目的地后才全面详细查勘，更能表明涉案运输系多式联运，对应保险责任应于项目现场所在地终止，而非港口卸船即告终止。

6、就涉案货损理赔事宜进一步沟通的往来电子邮件，以证明公估人及经纪人均曾提醒原告及中材公司，向船方获得延长索赔时效的确认，但原告未对船方提起诉讼，也未向船方取得延长索赔时效确认，导致向船方要求赔偿的诉讼时效届满，被告已不能行使代位求偿权。原告对真实性无异议，但认为被告从接到出险通知到公估人现场查勘，再到出具拒赔案件通知书，相隔超过一年半时间，已远超相关法律规定的理赔期限。

7、检验报告及中文译本和附件，以证明保单约定的检验人法政公司与原告进行联合检验，认定涉案电缆受损是由于包装不当造成，属于保单除外责任，且在内陆保税码头滞留一年以上，此后再运到项目现场的公路运输过程中发生进一步损坏，均不在保险责任期间围内，依据2020年10月15日在内陆保税码头联合检验结果，仅可认定涉案电缆损失金额计39,528.44美元。原告对真实性无异议，但认为在案无证据显示法政公司作为公估人在电缆行业具有丰富的查勘履历或经验，且被告从未告知原告法政公司系代表其之公估人，而货物运输保险协议附加条款中指定公估人显示为根宁翰公司，被告亦从未否认根宁翰公司不可代表被告，故涉案事发后根宁翰公司通过邮件所述内容均可代表被告，而该报告关于事故原因分析缺乏事实和法律依据，关于损失金额确定不具客观性，与实际损失大相径庭，更不符合绝大部分电缆受损的基本事实，对残值的认定亦缺乏询价依据，完全偏离市场价格。
8、电缆线路施工及验收标准（国家标准GB 50168-2018），以证明电缆及附件的运输保管应避免受潮，存放处应保持通风干燥，当包装有缺陷时应及时处理，但涉案电缆在目的港内陆保税码头堆场露天堆放超过14个月，在项目工地现场也长时间露天堆放，无任何覆盖和保护。原告对真实性无异议，但认为该标准仅适用于电缆线路施工，而涉案电缆并未进入施工状态，仍为缆盘盘绕状态并存放项目现场，且电缆绝缘材料和封装工艺符合相关标准和合同要求，适合户外长期堆存存储。
9、情况说明，以证明根宁翰公司是涉案电缆承运人的责任保险人委托的公估人，并非被告指定的公估人法政公司。原告对真实性无异议，但认为涉案事发后根宁翰公司通过邮件所陈述的内容均可代表被告。
10、电力电缆安装运行技术问答，证明内容同证据8。原告对真实性无异议，但认为技术问答仅为书本意见，且只是建议电缆尽量不要露天存放，并未否认可以露天存放及产生的后果。
本院认证认为，被告上述证据1无原件核对，且涉案电缆装船状况应以提单记载为准，故对该证据之效力不予确认；原告对证据2-10真实性均无异议，本院对真实性均予以确认，相应证明内容均以证据记载并结合证据交换及庭审笔录为准；至于涉案相关争议问题，本院将结合案件查明的事实及法律和司法解释的规定加以综合认定。
本案诉讼中，由原告申请并经本院准许，原告工作人员李冉（电气工程项目产品工程师）作为证人出庭作证。经原、被告及法庭询问后述称如下：2021年11月1日至20日之间，证人在尼日利亚项目现场工地对涉案受损电缆进行查勘，发现12盘电缆严重受损、10盘电缆轻微受损，就此形成并出具高压电缆损毁情况说明（原告证据9）；因涉案36盘电缆尚未全部运抵项目现场，故证人在现场未查勘所有电缆，前述情况说明中记载的受损电缆均已在现场进行查勘；证人前述现场查勘当时未与相关公估检验人员一并进行，涉案电缆仍处于未拆装外包装且盘绕缆盘之状态并于露天堆放；涉案电缆受损修复基本可分为两种方式，一种系针对电缆外护套轻微损坏进行套管修复，另一种系针对电缆内部损坏需进行切割后另加接头连接修复；判断使用何种方式（套管或切割）进行修复，基本以电缆受损后外护套是否露出红色内层为标准；采用切割接头方式进行修复后，另需将电缆拉直进行相应实验；切割修复处越多则电缆稳定性越差，日后实际使用中

的稳定性越差、返修可能性也就越大；截止至庭审之日，涉案电缆尚未拆包进行套管或切割等实际修复，仍以盘绕缆盘之状态堆放于尼日利亚项目现场工地。
本案诉讼中，由原告申请并经本院准许，特变公司工作人员韩某（合同项目管理员）作为证人出庭作证。经原、被告及法庭询问后述称如下：根据特变公司的标准，需通过对外护套进行直流内压测验来判断电缆具体受损程度，进而确定使用套管还是切割方式进行修复；电缆受损后存放在户外可能会加重受损程度，进而影响切割修复中所需切割的长度，若受潮部分越多则需切割长度越长；涉案电缆采用全体盘封包装方式，即电缆缆盘外包一层卷帘白铁皮，内部电缆使用PE膜包裹并覆盖棉层；缆盘外包白铁皮与电缆内覆棉层之间另平均分布加固有三根扁铁，以加强卷帘白铁皮强度防止塌陷或变形；卷帘白铁皮与内覆棉层之间存有约20厘米的空隙，可用于防止碰撞或挤压内部整盘电缆；特变公司事先不清楚涉案电缆采用何种方式运输（集装箱或散货），但涉案电缆可以采用集装箱运输；在特变公司于2022年10月18日出具的涉案电缆包装说明（原告证据16）中，所涉特变公司出口的上百盘电缆包装与涉案电缆包装一样，且基本会预订集装箱进行装载运输。
本院认证认为，上述两证人出庭作证符合法定程序，经本院依法传唤后已当庭作证并接受当事人及法庭询问，故本院对两证人证言的真实性予以确认，相应证明内容以证人述称并结合证据交换及庭审笔录为准；至于涉案相关争议问题，本院将结合案件查明的事实及法律和司法解释的规定加以综合认定。
本院查明：
一、相关涉案电缆运输保险的事实
2020年3月，原、被告签订2020年度货物运输预约保险协议，该协议约定承保人为被告，被保险人为原告及其下属公司/关联公司及相关受益人；保险标的为全新电气设备和零部件；运输方式为符合协会船级条款1/1/2001且船龄不超过25年的船舶、商业航班飞机、卡车、火车、邮包、快递；预计年运输量100,000,000美元；每一运输工具责任限额4,000,000美元；保险期限2020年3月8日至2021年3月7日；保险金额/赔偿限额为发票金额X110%；投保航程自中国大陆至全球各地或自中国大陆至中国大陆各地；每次事故免赔额6,000美元或损失金额的5%，以高者为准。该协议适用条款如下：1、协会货运险条款（A）1/1/82；2、协会战争险条款（货物）1/1/82；3、协会罢工险条款（货物）1/1/82；4、协会船级条款1/1/2001；5、协会货运险条款（空运）（邮寄运输除外）1/1/82；6、协会战争险条款（空运货物）（邮寄运输除外）1/1/82；7、协会罢工险条款（空运货物）1/1/82；8、陆上运输货物保险条款（火车、汽车）——陆运一切险；9、邮包险条款（邮包一切险）。
该协议保证条款约定：1、任何因被偷、被盗、被抢造成的保险标的的损失，被保险人在提出索赔申请是须提供当地警方的报告；2、被保险人须保证在本保险生效时被保险货物全新且状况良好，并经过专业包装；3、被保险人保证公路运输时使用全封闭厢式卡车/全封闭集装箱卡车/雨布覆盖的卡车/使用绳索固定良好的卡车，在条件不允许的情况下使用半封闭卡车时，必须使用防水布覆盖保险标的物并加以固定，以作保护；4、被保险人保证海运使用集装箱运输或框架运输，框架运输只适用于由协会货物运输条款

（B）1/1/82所承保风险；5、承运人提供服务的服务过程中由于疏忽、错误、遗漏导致货物遭受损失，保险人将负责该损失。但是未经保险公司允许不得放弃向责任方追偿的权力，否则不予理赔,若与其他条款有冲突，以此条款为准；6、如损失涉及第三者责任方，投标人/被保险人应配合保险人向第三者责任追偿，投保人和保险人不得擅自放弃或减损此项权益。保险人为赔偿保险金之前，被保险人放弃对有关责任方请求赔偿的权利的，保险人有权向被保险人追回已付赔付金。被保险人/投保人违反保证条款造成的损失，保险人不负责赔偿。

另该协议指定公估人条款约定：保险标的发生毁损或减失时，应委托以下指定的公估公司依保单条件对损失进行理算：根宁翰公司，或其他保险人和被保险人同意的公估公司；临时仓储条款约定：本保险扩展承保保险标的于运输途中临时储存期间遭受的损失，每一地点储存金额不超过2,000,000美元，存储时间不超过90天；包装条款约定：在货物因包装不善或捆扎不当或积载不当造成损失的情况下，如果被保险人对于不专业的包装提供方和包装不当并不知情，保险人不以包装不善作为拒赔的依据；本条款中的“包装”包括集装箱内的装载和其他类似的摆放货物的方式；本附加条款与主条款内容相悖之处，以本附加条款为准；未尽之处，以主条款为准。

2020年7月，原告就涉案36盘电缆海运出口运输，依据2020年度货物运输预约保险协议向被告投保。被告据此于2020年7月13日出具并签发编号ASHXXXXXXXXXXXX6105M货物运输电子保险单，载明被保险人为原告、保险金额3,870,623.46美元、装载运输工具BAO RESOURCE 2001、运输路线自中国连云港至尼日利亚拉各斯阿帕帕港；承保险别为伦敦协会货物运输保险（A）条款（1/1/1982）、协会货物战争险条款（1/1/1982）、协会货物罢工险条款（1/1/1982）包含“仓至仓”条款在内；所保货物，如遇出险，凭正本保险单及其他有关证件给付赔款；如发生本保险单项下负责赔偿的损失或事故，应立即通知下述代理人法政公司查勘，地址及联系方式23 Ifelodun Street Dopemu Lagos Nigeria，Email：chiXXXXXXXXXXXXng.com，Contact：Mr Tossou，Mob：+234XXXXXXXXXX。该保险单另载明，保单其它条件同协议，每次事故免赔3,000美元或损失金额5%取高；本保单174件货物装在6个20尺普通集装箱+1个40尺高柜集装箱里+36盘电缆一起走散杂。

上述涉案保险单所附伦敦协会货物运输保险（A）条款中“除外责任（一般除外条款）”第4.3条载明：由于保险标的包装或准备不足或不当造成的损失、损害或费用（本条所称的“包装”，包括用集装箱或大型海运箱装载的，但该项装载以本保险开始生效前或由被保险人或其受雇人完成的为限）；“保险期间（运输条款）”第8.1条载明：本保险责任自货物运离保险单所载明的启运地仓库或储存处所开始运输时起生效，包括正常运输过程，直至运到下述地点时终止：保险单所载明的目的地收货人或其他最后仓库或储存处所；在保险单所载明的目的地或目的地之前，由被保险人选择用作交付货物的其他仓库或储存处所；在正常运输过程之外储存货物，或分配或分派货物，或被保险货物在最后卸载港全部卸离海轮后满60天为止；以上各项以先发生者为准。

二、相关涉案电缆货运代理及海上运输的事实

2018年12月6日，原告（承包方）与TCN公司（发包方）签订尼日利亚联邦首都区

（FCT）330kV高压输电线路设计、制造、供应、安装和调试工程第5标段项目合同，即尼日利亚阿布贾项目周围高压输电线路增强项目合同。该合同约定，发包方按照合同所载条款和条件委托承包方设计、制造、测试、交付、安装、完成和调试设施，即阿布贾联邦首都区新建相关变电站，包括变电站之间的地下电缆工程的设计、制造、供应、安装和调试。

2020年6月10日，原告（甲方、托运方）与中材公司（乙方、代理方）签订国际货物代理运输服务协议，约定甲方委托乙方为甲方提供货运代理服务，乙方接受委托，同意为甲方办理相关代理事项；本合同项下的运输标的为尼日利亚EPC总包项目LOT5、LOT6货物，包括高压电缆、电缆头，铜纹线，金具避雷器，绝缘子等，具体LOT5为185立方米、98.80吨货物，LOT6为95立方米、95.20吨货物；其中买箱运输计3个40尺高柜集装箱，租箱运输计10个20尺普通集装箱；高压电缆38盘，计1,032.81立方米、332吨上散杂船；甲方委托乙方将代理运输标的以海运（集装箱上散杂船）的方式从中国连云港运输至尼日利亚拉各斯阿帕帕港，到目的港驳船转运至内陆码头，然后陆运运输至尼日利亚最终项目地并完成项目现场的卸货。该协议另约定，乙方根据协议及提供的报价单完成协议下订单货物的全程代理运输；根据甲方提供的报关资料，乙方负责在起运港办理出口报关，乙方负责约检第三检验机构，出具PC证书，办理SONCAP证书；乙方负责办理目的港进口清关事宜；乙方负责从始发站到目的站的信息追踪并及时通报甲方，须提前通知预计抵达的日期，货物送达到目的地后，乙方应向甲方提供签收凭证；若货物在运输过程中发生任何突发情况，例如货损货差、产生额外费用等，乙方应及时通知甲方，并协助甲方向有关部门取得商务记录及其它有关法律文件；乙方应当向甲方提供代理运输咨询，并帮助甲方设计最安全、快捷、经济之运输路线和方案；乙方必须在货物到达目的港准备内陆运输之前，向甲方书面提交经收货人确认的送货计划。

2020年7月，原告向TCN公司尼日利亚阿布贾周围高压输电线路增强项目出口一批总价3,518,748.60美元的高压电缆及相应配件。根据涉案电缆出口货物报关单记载，境内发货人及销售生产单位均为原告，境外收货人为TCN公司，出口货物为重273,138千克、长36,000米的36盘电力电缆，总价3,204,000美元，船名航次BAO RESOURCE/2001,提运单号BR2001LYGL148，离境口岸中国连云港，运抵国及指运港尼日利亚阿帕帕港，成交方式CIF。

2020年7月11日，涉案尾号6105M保险单所载涉案货物（6个20尺普通集装箱货物+1个40尺高柜集装箱货物+36盘电缆）于起运港中国连云港装船运输。根据编号BR2XXXXXXXXXX/148提单记载，托运人原告、收货人TCN公司、承运人 BAO RESOURCE SHIPPING CO.，LIMITED（以下简称BAO公司）；船名航次BAO RESOURCE 2001；卸货港尼日利亚拉各斯阿帕帕港；货物描述为43件高压电缆及相应配件，包含6个20尺普通集装箱（编号TGHXXXXXXXX、GESXXXXXXXX、CRXXXXXXXXX、CNIXXXXXXXX、PHLXXXXXXXX、FBLXXXXXXXX）、1个40尺高柜集装箱（编号CBHXXXXXXXX）内装174件货物，以及36盘高压电缆；运输货物至尼日利亚ITOIKIN IKORODU码头堆场；连云港中瑞船舶代理有限公司（以下简称中瑞公司）作为承运人BAO公司代理在中国连云港于2020年7月11日签发。

2020年9月中旬，承运船舶“ BAO RESOURCE ”轮驶抵尼日利亚拉各斯阿帕帕港并停靠于07号泊位开始卸载货物。2020年9月18日，该轮开始卸载涉案36盘电缆，卸载后运输并露天堆放于尼日利亚拉各斯ITOIKIN内陆保税码头暂存，至2021年11月、12月最终经陆路运输至位于700余公里之外的尼日利亚EPC总包项目现场阿布贾工地。

三、相关涉案电缆海上运输受损的事实

2020年9月18日，涉案承运船舶“ BAO RESOURCE ”轮驶抵尼日利亚拉各斯阿帕帕港并停靠于07号泊位开始卸载涉案36盘电缆，但在卸货之前发现存在不同程度损坏。根据中材公司出具的卸船货损情况记载，卸货之前发现高压电缆存在不同程度的损坏，损坏是在航行中发生的，其中8盘破损比较严重，具体信息唛头如下：SY76-A-5/36WUMBA、SY76-A-26/36 WUMBA、SY76-A-7/36WUMBA、SY76-A-6/36WUMBA、SY76-A-35/36WUMBA、SY76-A-30/36WUMBA、SY76-A-21/36WUMBA、SY76-A-34/36WUMBA。另据该货损情况所附照片显示，涉案36盘电缆直接装载于“ BAO RESOURCE ”轮船舱内（第2舱及第4舱底部），未见使用集装箱或框架装载运输。

2022年11月13日，中材公司出具卸船货损情况补充说明，载明受原告委托，中材公司作为代理向YANGTZE NAVIGATION （SINGAPORE） PTE.LTD.订舱，运输原告尼日利亚项目的高压电缆；在运抵目的港卸船前发现舱内部分高压电缆在海运过程中发生货损；中材公司随即于2020年9月27日邮件通知原告部分电缆发生货损情况，并随附卸船货损情况之报告，报告中标明中材公司对第4舱内的其中6盘电缆在完成卸船后对其外包装做了修复，第2舱开舱后发现电缆也受损严重；卸货后，中材公司将所有电缆驳船转运至尼日利亚拉各斯ITONKIN仓库内陆保税码头；2020年10月15日，法政公司派出的检验师来到保税码头勘验电缆毁损情况，因场地限制，电缆堆放在集装箱之间，不具备开包详细检验条件，仅进行了非常简单的勘验；2020年10月22日，根宁翰公司派出的检验师来到保税码头，就电缆毁损同样进行了简单勘验，并表示保税码头不具备开包详细检验条件，需待所有电缆运至目的地后再行勘验以确定详细损失。另据该补充说明所附照片显示，涉案36盘电缆纵向直列（非横向平铺）装载于“ BAO RESOURCE ”轮船舱内（第2舱及第4舱底部），周边装载有胶合板，电缆未见使用集装箱或框架装载运输。

原告当庭述称，截止2024年5月11日本案开庭审理之日，原告从未就涉案电缆运输损坏事宜向中材公司提起诉讼或仲裁主张索赔，亦未就此向提单记载的承运人BAO公司或承运船舶“ BAO RESOURCE ”轮之船舶所有人、光船承租人提起诉讼或仲裁主张索赔，更未就此针对“ BAO RESOURCE ”轮提出相应扣押船舶申请。

四、相关涉案电缆查勘定损的事实

2020年9月10日，法政公司作为保险单指定的检验人，经中材公司目的港代理联系组织检验及调查，以确定涉案电缆报称损坏的性质、原因和程度。2020年10月15日，法政公司检验人员同代表被保险人来自中材公司的人员，在尼日利亚拉各斯ITOIKIN内陆保税码头就涉案36盘电缆进行现场常规检查。法政公司发现电缆放置在露天堆场，部分电缆卷盘破损或凹陷，部分被防水布覆盖，其余在没有任何覆盖级保护的情况下露出在空气中，每个电缆卷盘底部有两个薄木楔，地面和一些电缆表面水湿，表明刚刚下过雨。法政公司对36盘电缆逐一进行检查，最终发现8盘电缆处于损坏状态。由于收货人海关文

件问题，涉案电缆在内陆保税码头滞留一年多，最终于2021年11月、12月交付到阿布贾项目工地。2021年12月5日，法政公司应收货人要求到达阿布贾项目工地对损坏的电缆再次进行检验及调查。法政公司发现所有36盘电缆都放置在露天堆场，没有任何覆盖保护，显然电缆损坏已加剧，并观察到新的割伤、破损、划伤，经检查共发现22盘电缆处于损坏状态。

2022年7月20日，法政公司就此出具编号CL/09/FZ0/19766最终检验报告，载明涉案电缆由外覆盖珍珠棉，然后装进电缆卷盘，卷盘的侧盖由金属板制成，并用金属带固定进行包装；在目的港卸货作业前发现舱内电缆损坏，在运输和处理过程中据称没有发生事故；基于前述情况和现场实地调查，法政公司认为涉案电缆包装不适合运输，卷盘的侧盖由薄金属板制成，金属板与电缆线圈之间存有巨大间隙，除一层珍珠棉之外，没有看到在间隙中使用更多缓冲材料，这种电缆卷盘的金属板和侧盖不坚固，在运输过程中无法承受普通颠簸，金属板容易受到影响、挤压、凹陷，进而导致内部电缆损坏；涉案电缆在内陆保税码头滞留一年多，最终于2021年11月、12月运抵项目工地现场；内陆保税码头与项目工地现场相距720公里左右，根据在项目工地现场观察到的损坏程度明显加重，此种新的割伤、破损和擦伤发生在从内陆保税码头到工地现场的陆路运输过程中；保险单承保范围根据协会货物条款（A）（1/1/1982）的条款和条件，因保险标的包装或准备不足或不当而造成的损失、损害或费用属于除外责任之一；涉案保险责任自被保险货物在最终卸货港全部卸离海轮后满60天时终止；因此，涉案电缆已在内陆保税码头滞留一年以上，且从内陆保税码头至项目工地现场陆路运输过程中产生新的损伤，均不在保险责任范围内。

该检验报告另记载，被保险人于2020年9月28日对5盘电缆首次提出442,241美元的索赔，又于2020年11月20日将金额提高至703,278美元，并宣布共8盘电缆损坏；被保险人声明上述索赔项目以中材公司提供的信息为依据；涉案电缆全部运抵工地现场后，来自生产厂家特变公司的技术人员对36盘电缆进行了全部检查，确认22盘损坏，其中10盘认定为轻微损坏，12盘被认定为严重损坏，被保险人将索赔金额再次变更643,834美元；根据法政公司2020年10月15日在尼日利亚拉各斯ITOIKIN仓库内陆保税码头的现场调查，确认共发现8盘电缆处于损坏状态；被保险人以其中5盘电缆严重损坏需进行部分切割而提出索赔，但法政公司认为被保险人提出切割的长度远高于其观察到的损坏程度，电缆只有最外层受到影响，并可以通过修复电缆外护套加以恢复，且从内陆保税码头到工地现场的陆路运输过程中出现的损坏亦不在保险责任范围内，不应被考虑索赔。

该检验报告还记载，5盘电缆若需要切割仅需切割约640米长度损失56,960美元；切割后的电缆仍有少量残值，可作为废金属出售以减少损失，切割640米后的电缆残值计约16,431.56美元；就10盘轻微损坏的电缆外护套的修理费用，被保险人提出12,000美元索赔，根据法政公司于2020年10月15日在尼日利亚拉各斯ITOIKIN仓库内陆保税码头的现场调查，观察到2盘电缆侧盖部分撕裂但其中电缆本身完好，电缆外层有轻微擦痕；法政公司认为可以通过修复电缆外护套来恢复，故将此项损失调整为2,000美元；对于被保险人提出的5盘电缆接头的采购成本43,510美元的索赔，被保险人没有提供足够证据支持，故不考虑该索赔项目；法政公司最终总结损失金额如下：切割电缆损失40,528.44美

元、外护套修复（轻微破损）损失2,000美元，再行扣除免赔额3,000美元后，定损金额计39,528.44美元；综上，法政公司认为涉案电缆的损坏是由于包装不当造成，进一步的损坏发生在从内陆保税码头到工地现场的陆路运输过程中，均都不在保险责任范围内。
2022年10月21日,根宁翰公司更名后的赛维特保险公估（中国）有限公司出具情况说明，载明有关原告2020年9月尼日利亚高压电缆货损事宜，根宁翰公司接受中国太平洋财产保险股份有限公司苏州分公司（该批高压电缆承运人的责任保险人）的委托，安排当地检验代理现场查勘，根宁翰公司人员与原告及保险经纪人就该批高压电缆货损事宜的邮件联系，与被告无关。
五、相关涉案电缆保险理赔的事实
2020年9月28日，原告向被告发送索赔函，载明涉案电缆到尼日利亚拉各斯港口后发现外包装严重破损，部分绝缘层脱落可能会造成整盘电缆不可用；涉损电缆计5盘、每盘单价88,448.20美元，合计涉损金额442,241美元。2020年11月20日，原告再次向被告发送索赔函，载明涉案电缆到尼日利亚拉各斯港口后发现外包装严重破损，部分绝缘层脱落可能会造成整盘电缆不可用；涉损电缆计8盘7,902米、每米单价89美元，合计涉损金额703,278美元。
2020年11月下旬至12月初，根宁翰公司在与原告的往来邮件中称，根据查勘情况受损8件货物属于部分损失，目测相对在较小比例范围内，尚不够成推定全损程度，待货物运抵目的地具备开包等进一步详细检验条件下，另行确定详细损失，再行申报，有进一步动态或计划还请及时告知，以便对货物动态了解，也有可能会根据损失情况进一步安排当地检验代理进行查勘。2021年10月11日，根宁翰公司在与原告的往来邮件中称，还请告知后续运至目的后的详细开包检验计划和流程，大致的日程安排等情况，以及现场联系人员信息。以便我们做好后续是否复勘的准备安排。
2021年6月30日，法政公司在往来邮件中要求原告提供由收货人向相关责任方发出的索赔函及相应发送记录和对方的回复，并提醒原告知悉正常的追偿期为货物卸离海轮一年内，涉案电缆2020年9月份卸下至今已临近一年，还请原告尽快提供相应材料，并向船方申请获得追偿时效的延长。2021年7月2日、7月5日，法政公司在往来邮件中再次提醒原告称，请知悉追偿期的失效会对原告理赔结果产生不利影响，如若因被保险人怠于理赔或资料提交延误而导致保险人向责任人追偿权益受损，即使货损属于保单承保风险所致，保险人仍可对有关损失不负赔偿责任。
2022年6月6日，法政公司邮件通知原告称，被保险人货运代理人中材公司确认运输及吊装过程中无事故发生，涉案电缆受损发现在目的港卸船前，舱内电缆盘侧板发现不同程度变形、移位受损；电缆从船舶卸下后直接转移至码头等待清关，法政公司亦在接到中材公司通知后于2020年10月15日在码头针对受损电缆进行现场查勘，结合现场所见受损情况及收集到的信息，法政公司认为电缆受损系因包装不牢固所致；电缆盘侧板由薄金属板制成，电缆线圈外层仅用珍珠棉包裹，线圈与侧板之间存在较大缝隙未放置其他缓冲材料，电缆盘极易因舱内装载货物挤压受损，特别是上层积载货物压力；前述可通过卸货前所拍摄的船舱内其他货物情况得到体现，此外起运港的装船报告亦表达同样观点，认为电缆外部包装容易变形破裂；根据协会货物条款（A）（1/1/1982）第4条第3款

，对于保险标的的包装或准备不足或不当引起的损失、损害或费用，属于除外责任。
2022年6月12日，原告在与被告往来邮件中称，原告对法政公司发来的理赔意见不予认可，希望与被告直接交流,并指出意见如下：1、涉案电缆系由国内专业电缆制造商特变公司生产和包装，特变公司也不认可法政公司的判断，包装符合航运适航要求；2、装船报告并未交给原告指定对接人，不能藉此确定系因发货人原因，同时可能为避免被追责之技巧；3、涉案电缆装载于船舶舱底，电缆的堆放是由承运人进行安排，承运人有责任和经验保护货物，同时应当能识别是否适合装载在舱底，以及需要进行何种捆扎和加固；4、法政公司是否了解装载电缆上方的货物重量和方式，从中材公司和第三方提供的目的港报告中看到涉案电缆上方货物是吨袋货物，且吨袋货物和电缆上方的支撑物有损毁，很明显系由于电缆上方的货物重量很大，而上方的支撑物塌陷导致电缆包装被压塌，最终盘绕的电缆被挤压。
2022年6月24日，原告在与被告往来邮件中称，原告对被告委托的法政公司给出的结案结果不予认可和接受，还是希望与被告直接沟通交流，并再次指出意见如下：1、特变公司生产和包装均符合航运适航要求；2、原告自始至终未收到过任何一方针对电缆包装问题给到的提示和告知，所谓装船报告系由宁远公司出具，法政公司如何判定宁远公司具备出具该报告资质；3、中材公司开舱后发现电缆在运输过程中受损，在受损照片中可以看到电缆装运在船舶舱底，上方堆积吨袋货物，在电缆与吨袋货物之间仅有一层薄板支撑，最终支撑薄板塌陷，电缆被上方吨袋货物挤压产生过大压力造成电缆受损，系承运人未进行必要且专业的配载和绑扎导致；4、关于法政公司的结论，原告只收到邮件告知，希望被告提供报告。原告认为索赔完全合理合法，希望被告谨慎采纳公估意见，同时基于和谐、公平、公正完成本案理赔工作。
2022年7月4日，原告在与被告往来邮件中称，针对涉案电缆理赔补充文件特变公司电缆包装说明、中材公司卸船报告及破损说明，并再次强调说明如下：1、电缆包装完全符和海运适航标准，不存在包装问题；2、受损严重的8盘电缆，中材公司说明中明确表示在航运中发生；3、坚决不认可、不接受被告公估人在勘察货损后给出的货物破损情况。藉此希望被告能全盘考虑事实情况，对于最终赔付作出专业、合理、有依据、双方都能认可的结论。
2022年7月8日，被告在与原告往来邮件中称，涉案电缆理赔事宜存在以下诸多问题：1、大副收据不清洁，部分外包装装船时就发现受到影响；2、到达港口卸货后，在港口存放一年多的时间不能正常减损，存放期间不可避免损失扩大，且直接影响追偿；3、虽然特变公司声明包装适用海运，但是从现场照片看电缆外层金属板较薄容易变形破裂，同时金属板与电缆线圈之间空隙较大，只有较薄的白色泡棉缺少充足衬垫保护；4、承运船方并未出具事故证明，中材公司出具卸船情况最近补盖业务专用章，只能证明货物到达时状态且效力有待商榷；5、在第一现场验验后，检验人告知8盘电缆受损但并不严重，原告理赔涉及12盘电缆且金额较高，第一现场仅发现部分受损且并不严重，另理赔的10盘电缆，检验人只看到部分故不能全部核定，且理赔未开卷可能的损失或潜在的损失是不能认可的，补货及运费亦无相关文件和发票无法认可合理性，运费已经包含在货物价值中。如前所述，涉案电缆保险理赔主要缺少事故证明并存在包装不当的

情况，同时第一时间未能及时减损，且码头存放时间较久可能导致损失扩大，也影响追偿。尽管如此，本着信任客户的原则，被告也相信确有损失发生，但是最初的损失并不大，故建议按照63,000美元核算定损并扣除免赔（定损的5%）后，大概匡算理赔金额计59,850美元。

六、相关涉案电缆受损程度及损失金额的事实

2022年2月28日，原告出具132kV高压电缆损毁情况说明（尼日利亚LOT5项目），载明涉案36盘电缆于2021年11月、12月运至尼日利亚项目现场，发现电缆在运输途中受损严重，存在大量电缆损毁现象；经相关电缆专业技术人员现场勘察、检查，发现其中12盘损毁严重已不能正常使用，另有10盘轻微损伤、14盘从外观检查基本无损伤；12盘损毁严重的电缆存在金属屏蔽损伤、导体变形损伤等，无法进行外护套修复；另外诸如此类损伤，项目业主目前拒收整盘电缆，拒绝使用增加电缆接头方案进行修复；目前项目业主尚未接受12盘受损严重的电缆，若最终业主不接受，则此12盘电缆需按作废处理，总长度为11,815米；另10盘电缆外护套轻微破损，可做外护套修复处理，平均每盘电缆按照外护套10至15处损伤考虑，共约100至150处修复；因电缆未完全展放，存在外护套破损严重情况，在以上10盘中考虑约5处破损严重处，增加电缆接头的形式修复。该情况说明另提出优化方案及建议如下：12盘受损严重的电缆若全部按作废处理，此种方式太不经济，可将受损严重的部分切除，再增加中间接头；12盘电缆切除损毁严重部分合计共4,690米，将电缆接头及接地重新布置；建议为降低项目理赔损失，对12盘损毁严重的高压电缆进行方案优化，由理赔11,815米降低到4,690米，同时增加7个电缆接头作为配套（其中备用1个）；涉及电缆本体切除、外护套轻微破损修复、外护套严重破损修复、电缆接头、物流费用等各类费用损失预估合计643,834美元。

2022年6月30日，涉案电缆供货商特变公司出具尼日利亚高压电缆包装的说明，载明132kV高压电缆包装采用全铁瓦楞线盘，该全铁全封线盘适用于出口包装、长途海洋运输。

2022年9月23日，涉案电缆供货商特变公司向原告出具关于涉案电缆货损事宜的回复函，载明涉案电缆通过物流送到尼日利亚项目现场后，原告遂向其提供毁损电缆的现场照片和建议优化方案；根据前述照片和方案描述，特变公司建议如下：1、其中12盘电缆损毁严重，根据原有设计无法投入正常使用；2、基于贵司提供的12盘优化修复方案，在满足项目总体变更设计方案的前提下，我司基本认可；3、贵司的切除操作需要严格按照相关技术工艺要求执行，切除优化操作时贵司须按照电缆实际损害情况进行切除以确保产品质量不受影响，同时提醒贵司对新设计方案的电缆接头以及用于剩余电缆完好性电气检测的电缆剥离长度进行成本考虑。该回复函另载明，涉案36盘高压电缆适合在户外长期存储，针对目前受损的电缆，仍需要提醒原告注意如下：1、此批高压电缆为铜丝屏蔽结构，若该批电缆在海运时受到撞击可能会造成铜丝硌伤绝缘，一旦电缆通电运行存在被击穿的风险，特提醒贵司注意该风险，建议使用前重新检测；2、我司技术人员通过照片目测上述部分电缆外护套存在损伤，不同程度露出电缆内部铜丝屏蔽和导体，为保证安装后的产品不出质量问题，避免安装后现场验收试验（高压电缆绝缘耐压试验，外护套耐压试验等）不能通过，建议在更新的设计方案下切除电缆时尽可能地

再多切除部分电缆（即上述切除数据比较保守），并在电缆连接安装前做好密封处理。
2022年10月18日，涉案电缆供货商特变公司再次出具尼日利亚高压电缆包装的说明，载明如下：1、本批包装除使用白色PE膜垫衬外，在线盘底部的两侧位置各均布3根扁铁焊接于外圈位置，起到垫衬和支撑作用；2、根据JT/T385-2008，白色PE膜起到了标准要求的防潮和垫衬作用；3、我司全铁全封线盘包装已充分对标国内外高压电缆生产厂家，如欧洲Prysmian电缆、韩国LS电缆等厂家包装，与同行业厂家包装齐平；4、我公司出口荷兰、玻利维亚等国外的产品，上百盘产品包装与本批电缆包装一样，我公司具有成熟的出口包装经验，包装铁皮强度完全可以满足正常交通行业水路、公路运输要求。
2022年11月15日，涉案电缆供货商特变公司向原告出具关于涉案电缆货损修复建议，载明就高压电缆包装及海运过程中出现货损的电缆处理方案说明如下：该项目电缆平均每盘长度约1千米，每层缠绕22圈，在电缆盘上会缠绕7层；从外向里第1层22圈缠绕电缆总长约169米，第2层22圈缠绕电缆总长约164米，第3层22圈缠绕电缆总长约159米，第4层22圈缠绕电缆总长约153米，第5层22圈缠绕电缆总长约148米，第6层22圈缠绕电缆约143米；实际机器缠绕过程中可能存在稍许偏差，即每层22圈电缆合计长度与前述数据存在4米左右误差；从反馈的电缆损伤照片，应是海运过程中受外物碰撞和挤压造成的；对于受损严重漏出铜丝（金属屏蔽层）或者外护套破损非常严重或者外护套严重变形的电缆，提醒采取切割方案时注意如下事项：1、受损层在第1-4层，对于发生多层电缆受损的情况，则于受损的最底层的电缆进行切除；2、照片上无法判断受损点是该层的头部还是尾部，切除时视实际情况对该层及以上层电缆是否全部切除；3、本产品为高压电缆，属于城市或地区重要供电通道，产品可靠性要求非常高，建议谨慎考虑，电缆切割后需要增加电缆中间接头，电缆接头增多会增加项目成本，同时也会增加线路故障点提高故障率，并会导致后期维保成本增加：4、按照行业习惯，每个项目的电缆中间接头方案系技术方案的一部分，增加接头数量一般需要业主同意，提请增加中间接头的方案需要提前获得业主批复后方可执行。
2022年12月5日，原告委托尼日利亚SHOLA ABEJI & PARTNERS资产测量和估价师，就位于阿布贾联邦首都特区达瓦基TCN变电站的受损电气电缆进行了估价，估价检查日期2022年12月5日,估价结果为受损电缆产品资产销售价值的市场价值为当前情况下每米9,226奈拉（根据当日尼日利亚中央银行汇率445.31折合每米20.72美元）,强制出售价值为当前情况下每米8,254奈拉（根据当日尼日利亚中央银行汇率445.31折合每米18.54美元）。
本院认为：
本案系海上保险合同纠纷。根据涉案2020年度货物运输预约保险协议约定，承保人为被告，被保险人为原告及其下属公司/关联公司及相关受益人。而原告依据该预约保险协议向被告投保涉案36盘电缆之货物运输险，被告就此出具并签发货物运输电子保险单，载明被保险人为原告，保险单其它条件同协议。至此，双方之间就涉案36盘电缆的海上货物运输保险合同关系依法成立、合法有效。原告系货物运输险之被保险人，被告系货物运输险之保险人。双方间的权利义务应以涉案货物运输电子保险单并结合货物运输预约保险协议之约定加以确定为准，即保险单与预约保险协议为相互补充关系，除保险

单约定之外，其它条件或条款等应同预约保险协议之约定。根据案件查明的事实及双方的诉辩主张，本院就涉案相关争议问题认定如下：

一、关于保险利益的问题

保险利益是包括海上保险在内的一项保险基本原则，一般系指投保人或被保险人对保险标的具有法律上承认的经济利益，该利益可被理解为是受法律保护的对保险标的具有法律上或经济上的利益，当保险标的受损遭受经济损失后，权利人可以按约依法寻求相应的合同或司法之救济。而财产保险的被保险人在保险事故发生时，应当对保险标的具有保险利益，若在保险事故发生时对保险标的不具有保险利益的，被保险人不得向保险人请求保险赔偿。

经查，原告系作为承包方向TCN公司作为发包方，依据承包合同就尼日利亚阿布贾周围高压输电线路增强项目出口涉案36盘电缆，并由原告负责该项目相关设计、制造、供应、安装直至调试等工程。虽涉案电缆出口报关单载明成交方式为CIF，但有别于一般国际贸易或买卖合同，前述承包合同并未约定高压输电线路增强项目建设所需电缆之所有权或风险转移的界限，且无论涉案预约保险协议还是保险单均已明确原告系被保险人。另结合原告出口涉案电缆之目的及用途，即便涉案电缆运抵项目工地现场，但在实际安装调试及项目建成交付之前，原告仍系涉案电缆之所有权人，其对涉案电缆当然具有法律上和经济上的利益，换言之，其对涉案电缆具有保险利益。当涉案电缆在约定的保险责任期限内因发生保险事故而受损的，原告有权依据涉案保险单及预约保险协议向被告主张保险赔偿。至此，被告相关原告对涉案电缆无保险利益并无权主张保险赔偿之抗辩主张，缺乏事实及法律依据，本院对此不予采信。

二、关于包装不当的问题

经查，涉案电缆采用全体盘封包装方式，即电缆在缆盘内盘绕后使用PE膜包裹防潮，并覆盖珍珠棉层垫衬，在缆盘边缘之外外包一层卷帘白铁皮。缆盘外包白铁皮与电缆内覆珍珠棉层之间另平均分布加固有三根扁铁，以加强卷帘白铁皮强度防止塌陷或变形。而卷帘白铁皮与内覆珍珠棉层之间存有约20厘米的空隙，可用于防止碰撞或挤压缆盘内卷的电缆。被告在案并无充分证据足以佐证，前述涉案电缆之包装不符合相关标准或不适合运输，即便依据相关交通行业标准（被告证据2）或相关国家标准（被告证据3），也无法直接、准确、有效得出涉案电缆之包装实际不符合相应标准或不适合运输之结论。关键之问题在于涉案电缆此种包装在不同运输类型下需要具体采取何种方式进行装载运输。

无论是车辆陆路运输，还是火车铁路运输，特别是船舶海上运输中，若涉案电缆采用集装箱或框架方式进行装载运输，集装箱或框架自身所能提供的隔断和支撑，一般足以保护内装的电缆免受一定外力作用，进而可防止电缆自身外包白铁皮及扁铁因摩擦、晃动、挤压、碰撞而塌陷或变形，并可最终避免内卷于缆盘上的电缆因此而受损。结合到本案需要特别指出的是，原告与中材公司间的代理运输服务协议明确约定，委托代理运输的货物应以海运（集装箱上散杂船）的方式运输。由此可见，即便涉案电缆装载散杂船舶进行海上运输，但原告对于使用集装箱或框架可保护内卷电缆免于受损之相关事宜系事先了解和知悉的，并特别就此在代理运输协议中加以指出并明确约定。

但恰恰相反的是，在采用船舶海上运输方式下，特别是涉案散杂船舶散货运输中，涉案电缆却直接以纵向直列的方式被装载于承运船舶船舱底部。在无任何集装箱或框架保护的情况下，仅靠电缆缆盘外包卷帘白铁皮及三根扁铁自身所能提供的隔断与支撑，不足以防止舱内其上方积载货物下压而造成塌陷或变形。特别是在另无其他一定强度的隔断和支撑的情形下，涉案电缆之自身外包装甚至不足以防止海运途中因船舶颠簸晃动而可能造成的摩擦或挤压，进而致使内卷于缆盘上的电缆受损。退而言之，若涉案电缆可以横向平铺的方式装载于船舱底部，其自身缆盘所能提供的隔断与支撑，可能也会远优于以纵向直列装载之卷帘白铁皮及三根扁铁所能提供的隔断与支撑。此外，涉案缆盘外包卷帘白铁皮与内覆珍珠棉层之间，又恰恰存有约20厘米的空隙，则更进一步降低了外包卷帘白铁皮及三根扁铁所能提供隔断与支撑的强度，一旦受到上方积载货物的重压极易塌陷或变形，进而直接导致内卷于缆盘的电缆受损。

至此，结合中材公司出具的卸船货损情况（原告证据6）及补充说明（原告证据17）、特变公司出具的相关电缆包装说明（原告证据12、16、18）、法政公司出具的最终检验报告（被告证据7）、以及2022年6月间沟通往来邮件（原告证据10）等有效在案证据，再结合在案证人证言及证据交换和庭审笔录等案件查明事实，可见涉案电缆在海运途中受损并非因其自身包装所致，而系因未采用集装箱或框架运输，直接以纵向直列方式积载于承运船舶“ BAO RESOURCE ”轮第2舱及第4舱底部，缺乏必要的隔断和支撑，进而无法承受船舶颠簸晃动及上部货物重压，导致电缆外包卷帘白铁皮塌陷或变形，最终造成内卷于缆盘上的涉案电缆不同程度受损。

三、关于保证条款的问题

保证是海上保险中特有的一项制度，一般系指被保险人对保险人就相关事宜的作为或不作为，或相关状态的存在或不存在作出的承诺。海上保险合同中的保证条款更是最大诚实信用原则在合同履行阶段的要求和体现。保证条款须严格遵守并履行，即被保险人须恪守保证条款之承诺、履行保证条款之约定。一旦被保险人违反保证条款之承诺或约定，自违反之日起海上保险合同之基础即已动摇，相应后果亦非常严重。在保险人保险赔偿之前，其可修改承保条件、增加保险费，甚至解除合同或按约可拒绝保险赔偿。因此，若保险合同双方需将相关事宜、状态或条件约定为保证条款的，应当在保险合同中予以充分呈现并列明，并应当明示违反保证条款之相应具体后果。

经查，涉案2020年度货物运输预约保险协议中单独订有保证条款，已对保证条款之具体内容加以充分呈现及列明，并明确约定保险人就被保险人违反保证条款所致损失不负保险赔偿责任之后果。其中保证条款第4项约定，被保险人保证海运使用集装箱运输或框架运输，框架运输只适用于由协会货物运输条款（B）1/1/82所承保风险；第5项约定，承运人提供服务的过程中由于疏忽、错误、遗漏导致货物遭受损失，保险人将负责该损失，但是未经保险公司允许不得放弃向责任方追偿的权力，否则不予理赔,若与其他条款有冲突，以此条款为准；第6项约定，如损失涉及第三者责任方，投标人/被保险人应配合保险人向第三者责任追偿，投保人和保险人不得擅自放弃或减损此项权益，保险人为赔偿保险金之前，被保险人放弃对有关责任方请求赔偿的权利的，保险人有权向被保险人追回已付赔付金。而涉案货物运输险保险单与预约保险协议为互补关系，除保险

单约定之外，其它条件应同预约保险协议之约定，即原告作为被保险人违反保证条款所致损失，被告作为保险人可就此不负保险赔偿责任。
另查，涉案电缆系采用船舶散货方式进行海上运输，并未使用集装箱或框架运输，并以直列方式被装载于承运船舶之船舱底部。而经庭审查明，涉案电缆并非不能使用集装箱或框架运输，且原告与中材公司间的国际货物代理运输服务协议明确约定，原告委托中材公司将代理运输的货物应以海运（集装箱上散杂船）的方式，从中国连云港运输至尼日利亚拉各斯阿帕帕港。结合本案关于包装不当问题的相关论述，因涉案电缆未使用集装箱或框架运输使其缺乏必要的隔断和支撑，进而无法承受船舶颠簸晃动及上部货物重压，导致外包卷帘白铁皮塌陷或变形，最终造成涉案电缆不同程度受损。涉案保险单中虽载明174件货物装在6个20尺普通集装箱、1个40尺高柜集装箱，另36盘电缆一起走散杂。据此即便可视为原告作为被保险人已告知涉案电缆未使用集装箱运输，被告作为保险人出具保险单而未行使合同解除权或依法不得解除合同。但原、被告双方就违反保证条款所致可拒绝保险赔偿之后果，早已在预约保险协议中达成一致明确约定，并于保险单中亦载明保单其它条件同预约保险协议。由此可见，原告作为被保险人违反预约保险协议保证条款第4项之约定，未保证涉案电缆海运使用集装箱或框架运输进而造成的损失，被告作为保险人就此按约可不负责保险赔偿。
再查，中材公司系受原告委托代理订舱出运涉案电缆，根据其与原告间的货物代理运输服务协议约定，中材公司仅提供全程货运代理服务、办理相关代理事项，若在运输过程中发生例如货损货差的突发情况，其仅需及时通知原告并协助取得相关商务记录或法律文件。而中瑞公司作为承运人BAO公司代理签发提单承运涉案电缆，明确载明托运人为原告、收货人为TCN公司、承运人为BAO公司，故原告与BAO公司以该提单为据的海上货物运输合同依法成立、合法有效。由此可见，中材公司并非负责涉案电缆全程运输，包括海上运输的多式联运经营人，其仅系涉案电缆海上运输之原告的货运代理人。涉案电缆因海上运输途中受损，则原告应向涉案提单载明之承运人BAO公司，或“BAO RESOURCE”轮之船舶所有人及光船承租人等行使要求赔偿损失之请求权，包括但不限于对前述相关主体提起诉讼或仲裁，或申请扣押“BAO RESOURCE”轮以获取相应保证或担保。
还查，承运船舶“BAO RESOURCE”轮于2020年9月18日驶抵尼日利亚拉各斯阿帕帕港开始卸载涉案36盘电缆，在卸货完毕之前即已发现舱内部分电缆在海运过程中不同程度受损。而涉案保险单载明的查勘代理人法政公司对受损电缆进行查勘后，分别于2021年6月30日、7月2日、7月5日在与原告间的往来邮件中，多次要求原告提供向责任方的索赔函及相应发送记录和对方回复，并提醒原告知悉正常追偿期为卸离海轮一年之内，追偿期的失效会对理赔结果产生不利影响，若因被保险人怠于索赔导致保险人向责任人追偿权益受损，即使货损属于保单承保风险所致，保险人仍可对损失不负赔偿责任。但截止2024年5月11日本案审理之日，原告从未就涉案电缆海运受损事宜向提单载明的承运人BAO公司，或承运船舶“BAO RESOURCE”轮之船舶所有人及光船承租人等提起诉讼或仲裁，从而行使要求赔偿之请求权，更未就此针对“BAO RESOURCE”轮提出扣押船舶申请，从而获取就涉案电缆受损赔偿事宜的相应保证或担保。无论根据我国法律

还是国际规则相关就海上货物运输向承运人要求赔偿的请求权时效期间及中止的规定，原告前述情形已属其作为被保险人，在未经保险人允许并经多次提示的情形下，仍擅自放弃对有关责任方就涉案电缆损失请求赔偿的权利，违反预约保险协议保证条款第5及第6项之相关约定，被告作为保险人亦可按约不负责保险赔偿。

四、关于保险责任期间的问题

经查，根据涉案预约保险协议及保险单所载保险条款之约定，涉案保险责任期间适用伦敦协会货物运输保险（A）“仓至仓”条款，保险责任期间应始于自运离保险单所载起运港仓库或储存处所开始运输之时，即2020年7月11日于起运地中国连云港装载于承运船舶“BAO RESOURCE”轮开始运输之时起算。同样根据协议及保险单条款之约定，涉案保险责任期间应自保险单所载目的地收货人、或其最后仓库或储存处所，以及最迟于最后卸载港全部卸离海轮后满60天为止，且应以先发生者为准。涉案电缆之保险责任期间应终于自保单载明目的地卸离承运船舶至最后储存处所或仓库之时，即2020年9月18日于目的港尼日利亚拉各斯阿帕帕港卸离“BAO RESOURCE”轮后至内陆保税码头之时即告终止，且最迟应于卸离该轮后满60天（即2020年11月17日）之时终止。由此可见，涉案电缆若于2020年9月18日之后，或最迟于2020年11月17日之后所发生的损失，因已非属保险责任期间内，故被告作为保险人对此不应承担保险赔偿责任。

另查，涉案电缆卸载后于拉各斯港内陆保税码头自2020年9月18日起一直堆存至2021年11月及12月，方才陆续经陆路运输至700余公里之外的阿布贾EPC总包项目现场工地，运抵现场工地后亦一直露天堆放直至本案庭审之日。而原告现诉请主张的涉案电缆损失643,834美元，系根据其自身于2021年11月在阿布贾项目现场工地查勘情况估算所得。无论实地查勘还是估算损失的地点和时间，均已远远超出被告之保险责任期间及范围。原告在案并无充分有效之证据足以佐证，该等损失系因涉案电缆在被告上述保险责任期间内因发生保险事故所致。原告在案更无充分有效之证据足以排除，在被告保险责任期间之外，即2020年9月18日卸离船舶至内陆保税码头之后，最迟至2020年11月17日卸离船舶60天之后，该等损失系由于涉案电缆其他原因受损所致，即无法排除该等损失亦可能于保险责任期间之外的内陆保税码头长达一年左右的储存期间，或从保税码头陆路运输至700余公里之外的项目现场工地的运输期间，以及在项目现场工地长期露天堆放期间受损所致。

再查，涉案预约保险协议指定公估人条款约定，应委托根宁翰公司或其他保险人和被保险人同意的公估公司进行查勘定损，可见该协议除可委托根宁翰公司作为指定公估人外，并未排除可另行委托其他公估人查勘定损。而涉案保险单已明确载明，如发生该保险单项下负责赔偿的损失或事故，应立即通知的公估人为法政公司，而非根宁翰公司。根宁翰公司在案亦已明确，其系接受涉案电缆承运人责任保险之保险人的委托进行现场查勘定损，与被告及法政公司均无涉。此外，法政公司作为涉案货物运输保险单指定的公估人亦经通知，已分别于2020年10月15日在尼日利亚拉各斯港内陆保税码头、2021年12月5日在尼日利亚阿布贾项目现场工地对涉案电缆进行实地查勘，并藉此于2022年7月20日出具最终检验报告。至此，根宁翰公司于2020年11月下旬至12月初，以及2021年10月在与原告往来邮件中，相关所称需涉案电缆待具备开包条件后另行确定详细损失再

行申报等内容，与被告作为货物运输险之保险人及保险单所载明的公估人法政公司均无涉，藉此不能表明被告或其委托的公估人法政公司曾向原告作出相关内容之陈述，更不能代表两者就涉案电缆相关查勘定损、保险责任及赔偿等事宜向原告作出相关内容之承诺。

五、关于损失程度及金额的问题

与本院关于保险责任期间的问题相关论述同理，原告现诉请主张的涉案电缆损失643,834美元，系其根据自身于2021年11月在阿布贾项目现场工地查勘电缆受损程度估算所得。原告在案证据无法排除涉案电缆该等损失可能于保险责任期间之外的内陆保税码头长达一年左右的储存期间，或从码头仓库陆路运输至700余公里之外的项目现场工地的运输期间，以及在项目现场工地长期露天堆放期间受损所致。

而涉案电缆直至本案庭审之日尚未拆包并露天堆放于现场工地，原告上述估算所得之受损程度及损失金额，亦无法全面、客观、真实反映涉案电缆具体受损程度及损失金额。除原告及涉案电缆生产及供应商特变公司自身出具的相关说明、函件及建议（原告证据9、14、18、24）之外,原告在案亦无充分有效之证据足以印证，涉案电缆在被告作为保险人之保险责任期间内因保险事故所致具体损失程度及金额即为原告诉请主张的643,834美元。

综上，原告作为被保险人违反涉案海上保险合同之保证条款约定，其所主张的电缆损失无法排除系于保险责任期间之外受损所致，其在案亦无充分有效之证据足以佐证所主张损失之具体程度及金额，故被告作为保险人就原告相关保险赔偿611,642.30美元损失及相应利息之诉请主张，按约依法可不承担保险赔偿责任。依照《中华人民共和国海商法》第七十一条、第一百零二条、第二百一十六条、第二百二十八条、第二百三十一条、第二百三十五条、第二百五十一条、第二百五十三条、第二百五十七条第一款、第二百六十七条，《中华人民共和国保险法》第十二条第二款、第四款、第五款、第十六条第四款、第五款、第六款、第七款、第四十八条、第六十一条、《最高人民法院关于审理海上保险纠纷案件若干问题的规定》第六条、第八条，《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国保险法〉若干问题的解释（二）》第八条，《中华人民共和国民事诉讼法》第六十七条第一款，《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法〉的解释》第九十条之规定，判决如下：

驳回原告某某公司1的诉讼请求。

本案案件受理费人民币39,873.21元，由原告某某公司1负担。

如不服本判决，原告某某公司1、被告某某公司2可在判决书送达之日起十五日内向本院递交上诉状，并按对方当事人的人数提出副本，上诉于上海市高级人民法院。

审　判　长　朱杰

审　判　员　王金凤

人民陪审员　张翠英

书　记　员　唐慧之

二〇二四年七月二十九日