

第三章

海上运输合同纠纷

一、中国 SLS 财产保险股份有限公司与 MM 航运股份有限公司 海上运输合同纠纷案例分析



案情简介

原告诉称：2011 年 8 月 3 日，被告 MM 航运股份有限公司（以下简称 MM 航运公司）所有的“YURIYARSHENEVSKIY”轮（以下简称“尤利”轮）装载山东电力建设某某工程公司（以下简称山东电建）所有并托运的价值为 428 791 美元的蒸汽发电机、蒸汽轮机、发电机辅件和仪表装置等货物，从上海运往印度蒙德拉（Mundra），提单号为 SHM06。在“尤利”轮运输过程中，涉案货物遭受严重损坏，原告作为涉案货物保险人根据保单向山东电建支付保险赔款共计 278 399.82 美元并取得代位求偿权。根据相关法律规定，被告应就涉案货物损坏产生的损失和相关费用承担赔偿责任。为此，原告请求：①判令被告赔偿原告经济损失 278 399.82 美元及相应利息损失（自 2012 年 2 月 10 日起按照中国人民银行同期一年期贷款基准利率计算至被告实际支付之日止）。②判令被告承担本案案件受理费。

被告辩称：①原告主体不适格，赔付对象错误，提交的赔付凭证与本案不具有关联性。②被告不是涉案货物运输的承运人，也不是实际承运人。原告所提交提单的签发人未得到被告或船长授权签发提单，因此该提单对被告没有约束力。涉案货物安排电放，而收回电放提单的是上海 HX 航运有限公司（以下简称 HX 公司），其才是涉案运输的经营人。③本案货损原因系恶劣海况和货物包装不良，承运人可以免责。④涉案部分货物堆放在甲板上，对甲板货的损失承运人不承担责任。⑤原告未能证明货损程

度,且对外赔付保险款的时间是2013年1月11日,即使有利息损失也应从该日起算。

⑥如被告应承担责任,被告也享有海商法所规定的承运人单位赔偿限额。



法院判决

根据《中华人民共和国海商法》(简称《海商法》)第四十一条,第四十二条第一项,第四十六条第一款,第五十一条第一款第一、三项,第五十三条第一、二款,第五十四条,第五十五条第一、二款,第五十六条第一款,第二百五十二条第一款,第二百七十七条,《中华人民共和国民事诉讼法》第六十四条第一款以及《最高人民法院关于民事诉讼证据的若干规定》第二条、第七十六条之规定,判决如下:

(1) 被告MM航运公司于本判决生效之日起10日内向原告中国SLS财产保险股份有限公司赔偿23 100美元及该款项的利息损失[自2013年1月11日起至被告实际支付之日止按2013年1月11日伦敦银行同业拆借利率(12个月)的收盘价上浮3%计算]。

(2) 对原告中国SLS财产保险股份有限公司的其他诉讼请求不予支持。

本案案件受理费人民币22 339元,由原告中国SLS财产保险股份有限公司某保险事业营运中心负担人民币20 485元,被告MM航运公司负担人民币1 854元。



案例分析与思考

本案属于涉外海上货物运输合同纠纷,根据我国《海商法》第四十七条的规定:“承运人在船舶开航前和开航当时,应当谨慎处理,使船舶处于适航状态,妥善配备船员、装备船舶和配备供应品,并使货舱、冷藏舱、冷气和其他载货处所适于并能安全收受、载运和保管货物。”这是承运人法定的适航义务,也是承运人主张享受免责的前提条件。“尤利”轮离开上海港执行涉案航次时,携带的相关船舶证书均在有效期内,符合有关规定;同时比照“尤利”轮最低安全配员证书和船员名单、船员适任证书,该轮在船员配备上亦符合要求。根据装船检验报告记载,装载涉案货物的处所属于可以使用范围,并且如前所述,涉案船舶具有较好的稳性,被告已完成证明船舶适航的初步举证责任。而原告并未提供充分有效的相反证据。

关于天灾和不可抗力。被告认为,涉案货物因台风“梅花”受损,可依据我国《海商法》第五十一条第一款第(三)项和我国《合同法》第三百一十一条之规定,享受“天灾”和“不可抗力”免责。原告则认为,台风“梅花”已经由承运人充分预见,是可以避免和克服的,不构成天灾和不可抗力。我国海商法对承运人在其责任期间内发生的货物灭失或者损坏不负赔偿责任的法定事由作出了明确规定,本案系海上货物运输合同纠纷



纷,应当依据“用尽海商法”原则,优先适用《海商法》第五十一条的特别规定。如上所述,上海市高级人民法院认定台风“梅花”带来的恶劣海况是造成涉案货损的主要原因。台风的强度预报是公认的世界性难题,影响台风移动路径的不确定因素也很多,以目前的科技水平尚无法对台风作出非常准确的预报。台风的强风直接作用于海面而引起的台风浪对船舶安全构成巨大威胁。即使是在锚地避台的船只,台风来袭时也不能确保万无一失。面对台风威胁,只能通过采取尽可能合理的避台措施,以尽可能地避免或减小遭受的损害。如上所述,现有证据表明“尤利”轮当时长时间遭遇 12 级以上风力,船舶横摇 35°以上。因此,“尤利”轮遭遇海况的恶劣程度已非属正常的海上风险,足以构成我国海商法下“天灾”性质的“海上风险”,由此造成的损失,承运人依法可以享受免责。综上,就“尤利”轮因遭遇台风“梅花”导致的货损赔偿责任,承运人依法可以享受免责。但涉案舱内货的货损是由于恶劣海况(天灾)和绑扎系固的缺陷共同作用导致的,恶劣海况这一原因占 80%,据此承运人可就涉案货损 80%的赔偿责任享受免责,对于绑扎系固缺陷部分造成的损失(20%)仍须承担赔偿责任。对于舱面货的损失系主要由于恶劣海况(天灾)及舱面货的特殊风险所致,承运人可以免责。因此法院对这起案件作出了上述的裁决。

二、中国 PA 财产保险股份有限公司 A 分公司与上海弘祥某某船舶代理有限公司、西华某某航运有限公司海上货物运输合同纠纷案例分析



案情简介

上诉人中国 PA 财产保险股份有限公司 A 分公司(以下简称 PAA 分公司)因与被上诉人上海弘祥某某船舶代理有限公司(以下简称弘祥船代)、西华某某航运有限公司(以下简称西华航运)海上货物运输合同纠纷一案,不服上海海事法院(2012)沪海法商初字第某号民事判决,向吉林省榆树市人民法院提起上诉。吉林省榆树市人民法院于 2013 年 4 月 11 日立案受理后,依法组成合议庭,并于 2013 年 10 月 14 日公开开庭进行了审理。PAA 分公司的委托代理人乔某,弘祥船代的委托代理人张某、刘某到庭参加诉讼,西华航运经吉林省榆树市人民法院传票合法传唤,无正当理由未到庭参加诉讼,本院依法缺席审理。本案现已审理终结。

原审法院经审理查明,2010 年 12 月 24 日弘祥船代作为西华航运的代理签发了编号为 SWM03/××/××的涉案提单。提单载明托运人为中国机械某某股份有限公司

(以下简称中机公司),收货人为赤道几内亚共和国能矿部,承运人为西华航运,承运船舶航次为“××××××××”轮×××××航次,装运港为中国上海,卸货港为赤道几内亚共和国马拉博,并载明装运货物是赤道几内亚共和国马拉博 66kV 电网附加设施和 SIPOPO 互联项目所需的主要设备和材料,项目合同编号为 CMEC201×××××。提单背面盖有“中国机械某总公司赤道几内亚马拉博工程项目部”的印章。涉案货物为非集装箱装运的货物。

弘祥船代出示的《签提单授权书》盖有“××××××××”轮的船章和大副朱某某的签字,载明:“本人,××轮(巴拿马船旗)的船长,特此授权贵司(指弘祥船代)作为代理以船长的名义,按照租约的相关规定签发提单,签发的提单必须与能够表明货物实际状况的大副收据批注严格一致。租约内的所有条款和情形都被视为并入提单。如果贵司违反上述请求,则本授权书即变为无效。”西华航运当庭确认授权弘祥船代签发了涉案提单。

涉案航次时,“××××××××”轮的船舶所有人为西华航运。2010 年 5 月 24 日,西华航运作为“××××××××”轮的出租人(船东)与 CPM 公司作为承租人(租家)签订定期租船合同,租期为 11~13 个月,租约第四十条装卸损失条款约定装卸人员由租家指定并支付费用。2010 年 12 月 20 日,上海弘兆某某有限公司(以下简称弘兆公司)作为出租人(船东)与中设国际某代理有限责任公司(以下简称中设公司)作为承租人(租家)签订航次租船合同。2011 年 1 月 4 日,VL 公司作为出租人(船东)与弘兆公司作为承租人(租家)签订航次租船合同。同日,CPM 公司作为出租人(船东)与 VL 公司作为承租人(租家)签订航次租船合同。上述 3 份航次租船合同均约定装货港为中国上海一个安全港口,卸货港为赤道几内亚两个安全港口马拉博港和 BETA 港,在马拉博港卸货按 LIFO 条款(注: Liner In Free Out 的缩略语,即船东管装不管卸条款)。另查明,中设公司系中机公司的子公司。

2011 年 2 月 12 日,涉案货物在马拉博港卸货时,涉案提单项下编号为 XAXK-ES-××/××的木箱包装掉落在船舱内,导致箱内的气体绝缘开关受损。涉案装箱单以及该部件供货单位西安西电开关电气有限公司出具的价格说明证明 XAXK-ES-××/××木箱内货物的采购价格为人民币 787 000 元。编号为 2010T311×××××的涉案发票载明涉案提单下两组气体绝缘开关(GAS Insulation Switchgear, GIS)的 FOB 上海价格为 1 127 011.42 美元。涉案航次大副朱某某在事故现场照片上盖章、签字确认,并批注“上述货损系由于卸货过程中的粗暴操作所致,与船方无关”。

2011 年 2 月 23 日,“中国机械某总公司赤几马拉博城网项目经理部”向 MAC 公司发出索赔函,称“2 月 12 日上午,当‘××××××××’轮正在进行卸货操作时,由



于装卸工人的误操作,一个木箱翻倒并掉了下来……该木箱所属提单号为 SWM03/××/××,包装号为 XAXK-ES-××/××。箱内所装货物为发电站的气体绝缘开关。该货物是含有精密机械构件的贵重设备……MAC 公司的员工,作为装卸工作的操作者,应对货物的损失承担全部责任……”

2011 年 10 月 31 日,欧米加海事公司签发涉案事故的最终检验报告。报告称 2011 年 2 月 26 日,欧米加海事公司接受 WE 公司的委托并代表中机公司,与收货人以及作为装卸人员和船舶代理人代表的 MAC 公司,在马拉博港 ElaNguema 变电站施工现场进行联合检验,确认涉案提单项下的 XAXK-ES-××/××木箱内货物受损,“顶部储罐连接处有气体泄漏。断路器的固定螺栓和支撑板变形。柜门和柜顶变形”。欧米加海事公司评估认定的涉案损失金额为 63 200 欧元,认定损失发生的主要原因为卸货过程中的不安全操作。

2010 年 12 月 23 日,中国 PA 财产保险股份有限公司签发涉案货物运输保险单。保单号为 10812000202010××××。保险单载明的发票号、提单号、船名航次、起运日期、起运港、目的港及保险货物名称均与涉案提单和发票记载一致,被保险人为“中国机械某总公司”。2011 年 1 月 18 日,中国机械某总公司因企业改制而更名为中国机械某某股份有限公司。2012 年 1 月 20 日,中机公司向 PAA 分公司出具了《赔付意向及权益转让书》,同意接受人民币 380 000 元为最终赔付金额,并同意保险人自赔偿保险金之日起,在赔付范围内依法取得代位求偿权。2012 年 2 月 13 日,PAA 分公司向中机公司赔偿保险金人民币 380 000 元。

此外,MAC 公司作为涉案航次的船舶代理人,向 CPM 公司收取了港口费用、船舶花费及代理费,但收费中明确不包括装卸费用。

原审法院另查明,我国外交部、商务部及中机公司官方网站均对中机公司作为工程承包商承建赤道几内亚共和国马拉博城市电网改造、扩容等工程项目进行过报道。



法院判决及其理由

原审法院认为,西华航运授权弘祥船代签发了涉案提单,PAA 分公司所代位的中机公司系提单载明的托运人,因此中机公司与西华航运之间存在涉案提单所证明的海上货物运输合同关系。西华航运系注册在我国香港地区的公司,涉案货损事故发生在赤道几内亚共和国马拉博港,因此本案系具有涉港和涉外因素的海上货物运输合同纠纷。依照我国法律规定,当事人可以明示选择涉外民事法律关系适用的法律,鉴于各方当事人在庭审中确认选择适用中国内地法律,据此可以确定处理本案争议的准据法为中华人民共和国内地法律。