



DACHENG  
LAW  
OFFICES

大成律师事务所

总第二十二期

# 海商海事法规信息速递

2012 年第 09 期

大成律师事务所 海事海商部



## 目 录

<b>新法速递 REAL-TIME INFORMATION</b>	<b>2</b>
✧ 交通运输部发布《中华人民共和国船舶载运货物申报管理规定(征求意见稿)》	2
✧ 交通运输部发布《关于促进我国国际海运业平稳有序发展的通知》	2
✧ 交通运输部发布《关于修改关于实施运输船舶强制报废制度意见的公告》	3
✧ 国家税务总局发布《启运港退(免)税管理办法》	3
✧ 交通运输部发布《中华人民共和国海船船员职业保障规定(征求意见稿)》	4
<b>实时资讯 REAL-TIME INFORMATION</b>	<b>5</b>
✧ BDI 指数直逼创立以来低点	5
✧ 加快“十二五”水运结构调整指导意见出台	6
✧ 我国船企仲裁几乎没有胜诉	7
✧ 上海海事仲裁院召开第六次专家咨询委员会会议	9
✧ 贾大山否认航运救市传言	10
✧ 航运受累进出口 2013 年或成船厂生死线	10
✧ 全球闲置运力上升数倍	12
✧ 美司法部对日本海运巨头展开反垄断调查	13
✧ 广州航交所构建航运保险金融服务	13
✧ 宁波航运交易所挂牌开业	14
<b>案例分析 CASE STUDY</b>	<b>16</b>
对运输过程出现的台风是否属不可抗力的理解认定	16
<b>资讯选编 INFORMATION SELECTION</b>	<b>33</b>
Liability resulting from wrongful auctions of containers	33

## 新法速递 REAL-TIME INFORMATION

### ◇ 交通运输部发布《中华人民共和国船舶载运货物申报管理规定(征求意见稿)》

MOT Promulgates the Administrative Provisions on the Declaration for Shipment of Goods (Draft for Comments)

8 月 14 日,交通运输部发布了《中华人民共和国船舶载运货物申报管理规定(征求意见稿)》,现公开征求意见,意见反馈截止时间为 2012 年 9 月 15 日。

征求意见稿规定,船舶进出港口或装卸作业,货物承运人、货物所有人或其代理单位应当依照本规定向海事管理机构办理申报手续。货物所有人应当向承运人如实说明所托运货物的品名、种类、数量、特性以及发生危险情况的应急处置措施。拒报或者谎报船舶载运污染危害性货物申报事项的,由海事管理机构处 5 万元以下罚款。

### ◇ 交通运输部发布《关于促进我国国际海运业平稳有序发展的通知》

MOT Promulgates the Circular on Promoting the Smooth and Orderly Development of the International Ocean Shipping Industry in China

8 月 14 日,交通运输部发布《关于促进我国国际海运业平稳有序发展的通知》(《通知》),提出九点要求,以规范市场秩序,进一步促进我国国际海运业平稳有序发展。

《通知》提出要积极推动国际海运业结构调整升级。积极引导国际航运企业加快拆解能耗高、污染重的老旧船舶,避免运力盲目发展,优化运力结构,协调

好规模和质量的关系,通过主动调结构、转方式适应市场变化。

### ✧ 交通运输部发布《关于修改关于实施运输船舶强制报废制度意见的公告》

MOT Promulgates the Announcement on the Revised Opinions on the Implementation of the Compulsory Scrap System of Transport Vessels

近日,交通运输部发布《关于修改关于实施运输船舶强制报废制度意见的公告》(《公告》)。

《公告》对原交通部、原国家经贸委、财政部发布的《关于发布〈关于实施运输船舶强制报废制度的意见〉的通知》(交水发〔2001〕151号)进行修改,删除第三部分第一段中的“报废船舶违反规定擅自从事运输,视情节轻重,予以扣留封存或者强制拆解,所发生的费用由船舶所有人或经营人承担”。

### ✧ 国家税务总局发布《启运港退(免)税管理办法》

SAT Promulgates the Administrative Measures on Tax Refund (Exemption) at the Ports of Departure

8月24日,国家税务总局发布《启运港退(免)税管理办法》(《公告》),自2012年8月1日起施行。

《公告》规定,出口企业适用启运港退(免)税政策须要满足以下条件:(一)已办理出口退(免)税资格认定自营出口货物的增值税一般纳税人;(二)海关实行B类及以上管理的出口企业(以海关提供的带“启运港标识”的出口货物报关单电子信息为准);(三)税务机关在出口退税审核关注信息中关注企业级别未

列为一至三级的出口企业。

## ✧ 交通运输部发布《中华人民共和国海船船员职业保障规定（征求意见稿）》

MOT Promulgates the Provisions on Seafarers' Occupational Security (Draft for Comments)

9 月 11 日，交通运输部发布《中华人民共和国海船船员职业保障规定（征求意见稿）》，（《规定》）现公开征求意见。意见反馈截止时间为 2012 年 10 月 13 日。

《规定》适用于在悬挂中华人民共和国国旗的国际航行海船和 200 总吨及以上的国内航行海船上工作的海船船员的职业保障，即海船船员的劳动合同保障、社会保险保障、工资报酬保障、健康安全保障、休息休假保障以及遣返保障等。

## 实时资讯 REAL-TIME INFORMATION

### ◇ BDI 指数直逼创立以来低点

BDI Index hits a low since its establishment

航运企业中报连连报亏预示下半年航运市场依然艰难，连日来航运业重要经济指标的波罗的海干散货指数连续下跌至 661 点，直逼今年 2 月 3 日创下的该指数发布来最低水平 647 点。在低迷的市场环境下，今年来航运企业则是连连提价止损。

近日，发改委集中批复大量基建项目短暂刺激 A 股市场上的航运板块大涨。而中银国际分析认为，由于项目资金到位以及项目推进速度等方面仍面临较大不确定性，在行业整体运力过剩的背景下，短期内运价仍难摆脱低迷态势。从中期业绩看，航运板块中干散货和油运业务普遍亏损且亏损额有所扩大，而集运业务在 2 季度扭亏为盈。全年来看，运力过剩仍将持续压制市场运价以及航运公司的业绩表现，行业扭亏为盈仍面临一定压力。

业内：先抬价再打价格战

今年以来包括航运巨头马士基在内的多家航运企业连番提价止损，马士基航运业务在第二季度成功扭亏为盈，盈利 2.27 亿美元。而受益于集装箱运输需求有所回暖，航线运价逐步恢复，中海集运二季度盈利 1.7 亿元。多家航运公司也希望借助持续调价改善业绩。

进入 9 月以来，中远集运延续其每月一涨的态势，上调了包括中美洲等多条航线的运价。有业内人士透露称，虽然目前市场需求并未明显改善，而运力却不断释放，航运企业为了争抢订单和提高舱位使用率也被迫降价，但为了能获得更

高利润，航运企业普遍是把价格拉高以获得谈判的主动权和更高的利润率。

预计运价仍将震荡

随着四季度航运行业的淡季到来，航运企业将面临更大的压力。有券商人士分析称，目前的需求及舱位利用率难以支撑班轮公司 9 月中旬的提价计划，但未来若运价继续回落跌破盈亏平衡点，则提价有望再度得到实施，预计运价整体仍将在盈亏平衡点之上高位震荡。

## ◇ 加快“十二五”水运结构调整指导意见出台

Guidance for speeding up waterway structural adjustment in the 12th Five-Year-Plan period is issued

日前，交通运输部印发《关于加快“十二五”期水运结构调整的指导意见》，提出按照“兴内河、优港口、强海运”的总体思路，加快水运基础设施、运输装备结构优化升级，促进现代物流发展和综合运输体系建设，不断提升水运发展的质量、效益、竞争能力和服务水平

记者从交通运输部水运局了解到，“十二五”期，我国将加快长江干线、西江航运干线、京杭运河和长三角、珠三角高等级航道建设，并大力推进干支联网工程，制定实施《全国内河船型标准化实施方案》，构建畅通高效的现代化内河水运体系；优化港口布局，加强岸线管理，积极发展公共码头，推动港口功能拓展和结构调整，提升港口发展质量和效益；优化海运船队结构，促进船舶向大型化、专业化方向发展，扩大国轮船队规模，规范货主投资航运业，提高航运综合竞争力；进一步提升船舶管理、船舶交易、无船承运等传统服务业发展水平，依托国际航运中心建设发展航运咨询、信用评级、运价指数衍生品等高端航运服务



业务,加快发展现代航运服务业;引导港航企业延伸服务产业链,拓展经营网络,加快运输承运人向综合物流服务商和全球物流经营人转变,并积极推进铁水、公水联运发展,促进现代物流体系建设。

为确保水运结构调整顺利实施,我国将着力健全发展规划体系和政策法规体系,完善中长期水运发展规划体系,积极构建有利于水运发展的财税政策和管理、动态监控机制,制修订出台《航道法》、《海上交通安全法》、《国内水路运输条例》等,着力健全信息支撑体系和人才队伍体系。

“十二五”期,国家将加大水运公共基础设施和科研资金投入,逐步建立以中央和地方财政资金为主的资金来源渠道。《指导意见》要求各地积极争取出台政策建立稳定的财政资金来源,扩大资金规模,并依托航电枢纽等资产,搭建融资平台。

## ◇ 我国船企仲裁几乎没有胜诉

China's shipbuilding enterprises rarely prevail in international arbitrations

西霞口船厂起诉三家洋船企欺诈一案,三被告提出“中国法院无管辖权”,并申诉到最高法院。9月13日,最高法院将对此开庭审理。

2006年,西霞口船业有限公司承造了荷兰西特福船运公司两艘多用途船,根据后者指定高价购买了瓦锡兰芬兰有限公司两台船舶发动机。此后,船东弃船,西霞口船厂在对船舶发动机进行调试时发现,该发动机是经过翻新的“二手货”。2011年,西霞口船厂将瓦锡兰发动机(上海)有限公司、瓦锡兰芬兰有限公司和西特福船运公司告上法庭。但西特福公司、瓦锡兰集团一再坚持“中国法院无权管辖”,即使经山东省高院终审裁定归青岛海事法院管辖的情况下,他们仍以此



为理由申诉至最高人民法院。

由于中国船企在世界造船业缺乏话语权，近些年发生的涉外仲裁纠纷案件中，中国船企几乎没有胜诉的先例，该案的判决结果将直接关系到中国造船业的发展。因此，该案引起了国内造船界和法学界的高度关注。

事实上，西霞口船厂的遭遇并非个案。近年来，由于船东弃船而导致的纠纷时有发生。

“弃船原因是多方面的，一方面受世界经济影响，市场需求急剧萎缩，船东经营困难，资金链断裂，已自身难保；另一方面，因为造船周期长，签订合同时形势很好，价格高，到接船时形势逆转，船东接船就意味着亏损。于是，船东会千方百计地拖延接船日期，以转嫁危机、降低风险，导致撤单或弃船。”中国船舶（600150）工业研究中心研究员刘玮在接受《中国企业报》记者采访时表示。

业内人士指出，交船期违约是外国船东弃船却“倒打一耙”常用的“绝招”。据有关专家测算，一艘在建 3 万载重吨散货船每推迟一天下水，将使企业增加近 8000 元的费用，加之对其他在建船舶进度产生的影响，损失就更大。

不仅被弃船，预付款还要被收回去，中国船厂可谓城池尽失。“船东一旦弃船，所有的损失可能都由造船企业承担。而且，在发生纠纷时，中国船企到伦敦仲裁往往是以失败告终的。”田先生表示。

据了解，在近些年发生的涉外仲裁纠纷案件中，95%以上的中国船企败诉，由国外船企违约或故意刁难导致的不利后果，中国船企只能有苦自己吃。

## ◇ 上海海事仲裁院召开第六次专家咨询委员会会议

Shanghai Maritime Arbitration Court convened the Sixth Expert Advisory Committee Meeting

2012 年 9 月 13 日下午, 海仲上海分会 2012 年度专家咨询委员会扩大会议顺利召开。参会的专家委员和仲裁员有尹东年、雷海、蔡鸿达、陈存信、高剑鸣、宋秉章、孙鸣岐、朱建华、丁伟、蒋弘、马文辉等。蔡鸿达秘书长汇报了海仲上海分会 2012 年上半年度的工作情况, 专家们就 2012 年度下半年的工作计划充分发表了意见。

与会专家一致肯定了海仲上海分会 2012 年上半年取得的显著成绩, 提出应通过标准航运合同体系的建立, 进一步提供基础法律服务; 充分发挥海仲专家队伍的优势, 加强仲裁员操守的培训; 在保证裁决质量的同时高效运行仲裁程序, 提升服务意识, 推动立法, 以适应上海国际航运中心的建设需要; 以第 19 届国际海事仲裁员大会筹备活动作为平台, 加大宣传和推广, 进一步扩大海仲在国内外的影响力。会上, 专家们还就《航运标准合同系列 (上海格式)》(第一分册)、《标准造船合同总论》的出版工作, 以及海仲上海分会的战略定位和发展方向提出真知灼见的建议。

会议披露, 截止 2012 年 9 月 11 日, 海仲上海分会受理案件 40 件, 同比增加 37.5%, 争议标的为 11 亿元人民币, 同比增加 59.2 %。涉外案件 17 件, 涉及美国、日本、意大利、香港等多个国家和地区, 若干个案件双方均为国外当事人。已结案 25 件。案件类型有船舶建造、船舶修理、船舶买卖、租船、海上保险、钢管桩施工合同、国际货运代理、船员劳务、渔业争议等。上海海事仲裁继续呈现稳步发展的良好势头。

## ◇ 贾大山否认航运救市传言

Dashan Jia denies the rumor that the government intends to save the shipping market

在市场前景黯然的状况下，这几天多只航运股上扬，市场传言国家有意给航运市场注资救市。作为这一解释的注脚，9 月 11 日，中海集运控股股东中国海运集团增持了中海集运 4988.9 万股 H 股，占总股本 0.43%。

中海集运董秘叶宇芒表示，集团有计划在未来 12 个月内继续增持公司 H 股股份，累计增持比例不超过本公司已发行总股份的 2%。但他否认集团增持的资金来自国资委的注资或相应的财政补贴。

而中远集团始终还没有相应的救市措施。中远集团内部人士向记者表示，国家政策的救市措施，短期内能见效的很少，而集团层面可操作的空间还有很多，比如市场期待已久的邮轮业务的注入，集团旗下还有两大造船集团资产未放入上市公司，除此以外，中远香港集团尚有不少金融资产可供活动。

9 月 13 日，参与草拟航运救市方案的交通部水运科学研究院副院长贾大山接受记者采访时对上述传言予以否认，称至今国务院对方案仍无指示，亦未有下拨救市资金一事。

## ◇ 航运受累进出口 2013 年或成船厂生死线

Shipping Industry is undermined by gloomy imports and exports: 2013 is of vital significance for Shipbuilding enterprises

受累进出口低迷

从海关发布的分类数据来看，中国对美国的出口增速从 7 月的 0.6% 上升至

3.0%，但对欧盟和日本的出口则分别出现 12.7% 和 6.7% 的负增长。

欧债危机导致的欧元区经济低迷，被认为是影响中国出口的罪魁祸首。

“中国的干散货市场主要依赖于进口，以矿砂、煤炭等原材料为主，进口低迷直接导致了船东货源缩水。”一位来自于中海集团从事干散货的人士称，2012 年全球干散货市场的运力增长为 18%，而运量增长为 4%。“运量与运力之间 14% 的差距，就是船东前几年疯狂定船扩张时埋下的地雷，当经济低迷时，这个地雷就会迅速引爆。”

而这似乎还不是行业的谷底。近日商务部副部长、中国国际经济交流中心秘书长魏建国公开表示，最困难的时候还没有到来，鉴于欧债危机的影响，对欧洲市场出口下滑应该还会持续一段时间。

2013 年或更惨烈

在工银租赁航运部负责人杨长昆看来，航运业 2013 年的日子会更不好过。

“以这个行业产业链上的船厂为例，历史表明，很多船厂都会死于行业低谷。”他进一步解释说，船厂往往是用接新单的定金来建造前面订购的船，一旦订单减少，船厂就会面临资金链断裂的风险。

其中，银行更起到了雪上加霜的作用。对于中国船厂而言，向银行贷款已经司空见惯。一旦船舶价值下跌，抵押物价值出现缩水，银行就会要求船厂提前还款或者增加担保物，而这往往成为压死船厂的最后一根稻草。

船厂只是这个行业的一个缩影。在中国远洋的业绩说明会上，中国远洋总经理姜立军表示，2012 年上半年 BDI 平均值为 943 点，比去年同期下跌了 31.3%。而 2011 年中国远洋就坐上了上市公司“亏损王”的位置，这说明航运业“谷底”远未到底。

在上述中外运集运的高层看来, 2013~2014 年航运业将迎来真正的寒冬。

## ✧ 全球闲置运力上升数倍

The global idle capacity increases by several times

欧洲经济持续低迷, 促使包括海皇东方旗下总统轮船和东方海外在内的 G6 联盟决定, 从下月起临时取消亚欧航线的第三条航线。而 CKYH 联盟体也宣布从下月中旬起, 取消五条亚欧航线中的一条。该联盟包括中远洋和韩进海运。

据巴黎 Alphaliner 数据指出, 受到亚欧航线的需求倒退影响, 截至 7 月底, 全球班轮公司相继闲置了 216 艘船, 运力达到 46.7 万标箱, 为去年同期的 4 倍有多。

香港东方海外发言人 Stanley 表示, 欧洲的经济具有不确定性, 人们不愿意花费更多的钱。该公司股价今年已下跌 11%, 而中远洋股价在年内更下跌 28%, 但马士基航运的股价仅有些微变动。

他认为, 美国东海岸和墨西哥湾码头工人罢工可能会影响泛太线的营运。若罢工持续两周, 码头至少需要 3 个月才能恢复正常运作。

赵宏舟强调, 尽管如此, 随着临近促销旺季, 班轮公司对美国的需求增长信心仍较欧洲多。他说, 美国市场正逐步转好, 但在亚欧航线, 显然运费一直提不上来。

另一方面, 燃油价格在过去两年上升了近 55%, 预计班轮公司仍将面临燃油高企的情况。据彭博社数据显示, 船东通过减速削减燃油开支和缓解船舶过剩情况, 将平均航速降至 10.44 节, 较去年同期减慢 10%。

## ✧ 美国司法部对日本海运巨头展开反垄断调查

The US Department of Justice initiates antitrust investigations against Japanese shipping magnate

美国司法部门日前以违反《反垄断法》的嫌疑对日本海运巨头“日本邮船”的美国法人公司展开了调查。

据报道，日本邮船涉嫌操纵汽车等商品的海运价格，此前已接受日本公平交易委员会的调查。被调查企业的相关人士 7 日透露了上述消息。

美国司法部证实，正与日本公平交易委员会合作，调查日本邮船是否妨碍了汽车等商品的海运竞争。此外，欧洲委员会也在调查日本邮船。围绕该公司的反垄断调查遍及了日美欧三大市场。

据悉，日本邮船位于美国新泽西州的法人公司于当地时间 6 日接受了调查。调查对象可能还包括其他海外企业。

日本邮船涉嫌与其他企业结成价格卡特尔，操纵从日本出港的货轮运费，并在幕后事先安排由哪家企业获得欧美等航线的海运订单。

## ✧ 广州航交所构建航运保险金融服务

Guangzhou Shipping Exchange constructs shipping insurance financial services

近日，记者从广州航运交易所了解到，该所针对华南地区航运保险、金融业务短板，正在构建航运保险、金融业务的公共服务平台。

当前航运市场的低迷态势已经对航运企业造成了很大影响，很多小型民营航运企业相继倒闭，幸存的企业也举步维艰。在这种市场形势下，航运企业对保险业务的需求十分迫切，但一些民营企业保有船舶数量少、吨位小，很难获得保险

机构的支持。广州航交所统计发现,目前广州地区的船舶保有量为 1300~1400 艘,平均吨位为 2700 吨,均价为 300 万元/艘,是一个很大的保险市场。

为此,广州航交所正着手建立航运保险公共服务平台,整合中小航运企业,联合通过“组团”购买航运保险的方式,以获得保险机构的支持,并在保赔率和保费方面获得优惠。同时,船东也可以通过该平台获得保险公司较为完善的理赔服务,保障自身利益。目前,这个计划已经形成方案,正在与保险机构进行洽谈。

在航运金融方面,鉴于金融机构对航运产业的融资十分慎重,针对航运企业的需求,广州航交所正与有关专家商谈,计划在广东成立航运基金,由金融机构、政府、民间共同注资,为通过专家组评估的航运产业项目提供资金支持。专家组还可以指导企业的资金使用方式,帮助企业渡过难关。目前,广州航交所正在就此计划酝酿方案,希望计划的落地能使有潜力、有实力的航运企业实现弯道超车,做大做强,形成品牌。

## ✧ 宁波航运交易所挂牌开业

### Ningbo Shipping Exchange is established

9 月 18 日下午,宁波航运交易所在宁波国际航运服务中心举行开业仪式。

十年来,宁波港年均增幅居世界前 30 大港口第一,集装箱吞吐量国际排名也从第 30 位跃升至第 6 位,创造了国际港行界瞩目的“宁波港速度”。

然而宁波港要实现从大港到强港的升级,必须在发展一流国际深水港的同时,发展现代化的港口物流,提高港口软件发展。宁波航运交易所的成立,就是宁波建设国际强港的重要探索。

作为宁波中高端航运服务业的主要载体,宁波航运交易所目前正全力建设集



航运交易、航运信息、航运服务等三大平台于一体的航运交易服务平台，为国际贸易相关客户提供服务。以该平台建设为主要内容的“航运交易服务试点项目”被国家发改委列为国家电子商务试点项目，也是全国唯一的航运交易示范项目。

而宁波航运交易所着力打造的五大市场即集装箱舱位交易、航运人才服务、船舶交易、化学品船租运、航运金融服务市场将通过航运交易服务平台进行集中展示和电子交易，实现信息共享和物流跟踪，促进价格透明，优化口岸环境，降低社会整体物流成本，加快高端航运服务业集聚。

## 案例分析 CASE STUDY

### 对运输过程出现的台风是否属不可抗力的理解认定

——大连源吉盛粮油有限公司、天安保险股份有限公司揭阳中心支公司

诉黄石市万通海运有限公司水路货物运输合同案

#### 【问题提示】

货物在运输过程遭遇台风导致水湿受损，承运人主张系不可抗力导致，其没有过错，不用承担责任，是否成立？

#### 【要点提示】

针对货物在水路运输过程因遭遇台风导致水湿受损，就当事人争议的被告法律地位、货损原因即台风是否属不可抗力、是否可以免责及货损价值问题，本文结合审判实例进行阐述分析，以供类似案件参考。

#### 【案例索引】

一审：广州海事法院(2008)广海法初字第 482 号（2009 年 3 月 13 日）

二审：广东省高级人民法院(2009)粤高法民四终字第 231 号（2009 年 9 月 24 日）

#### 【案情】

原告：大连源吉盛粮油有限公司（下称大连公司）。住所地：辽宁省大连市中山区五五路 12 号。

法定代表人：林桂南，该公司总经理。

委托代理人：陈龙杰，广东格林律师事务所深圳分所律师。

委托代理人：刘云，广东格林律师事务所律师。

原告：天安保险股份有限公司揭阳中心支公司（下称保险公司）。住所地：广东省揭阳市东山新阳东路以南、黄岐山以西乐万邦商住楼 A 幢 1—3 层。

负责人：毕乐，该公司负责人。

委托代理人：陈龙杰，广东格林律师事务所深圳分所律师。

委托代理人：刘云，广东格林律师事务所律师。

被告：黄石市万通海运有限公司（下称黄石公司）。住所地：湖北省黄石市天桥 23 号。

法定代表人：李云强，该公司总经理。

委托代理人：王喆，该公司法律顾问。

广州海事法院经审理查明：

2008 年 8 月 15 日，大连公司与大连北方粮食交易市场闽龙粮油有限公司签订一份《购销玉米合同书》，约定：大连公司向大连北方粮食交易市场闽龙粮油有限公司购买散装玉米 4700 吨，价格 1700 元／吨。同日，“华春 99”轮签发了一份《水路货物运单》，记载：托运人为大连北方粮食交易市场闽龙粮油有限公司，承运人为黄石公司，承运人确定货物重量为 4401.33 吨，起运港大连北良，到达港揭阳；8 月 17 日，“华春 99”轮又签发了一份《水路货物运单》，记载：托运人为大连经济技术开发区创力经贸有限公司，承运人为黄石公司，托运人确定货物 2000 件重量为 118.56 吨，价值 1700 元／吨，起运港大连，到达港揭阳；二批货物的收货人均为大连公司。8 月 19 日，“华春 99”轮与二托运人进行货物交接。同日，大连公司对“华春 99”轮运载的玉米向保险公司进行投保。

8 月 19 日 14 时，“华春 99”轮在大连港大连湾码头对上述玉米装妥上船，16 时 20 分，“华春 99”轮离泊开往揭阳。8 月 22 日，“华春 99”轮途经浙江中部海

面时受风浪影响,该船左右舷舱口舷墙上浪;23 日,“华春 99”轮派水手巡逻时,发现该船一舱、二舱舱口围塞篷布的木塞掉落,篷布被打破;28 日 9 时 30 分,“华春 99”轮靠泊揭阳渔湖港,由揭阳市中理外轮理货有限公司与船方共同进行理货。当开舱卸货时,发现一舱、二舱部分玉米有不同程度的水湿,一舱上面包装也有部分水湿,船方与理货方协商同意实卸水湿重量以渔湖码头过磅重量为准。至 9 月 2 日,理货完毕,双方确认:原来装船时的 4401.33 吨玉米,卸货时,经码头过磅重量为 4424.35 吨,增加重量 23.02 吨。所载货物中遭受不同程度水湿的玉米共 607.08 吨,其中严重水湿、霉坏为 236.94 吨,不同程度水湿为 370.14 吨。卸货后,大连公司同时对货物进行出库调运,其中 369.14 吨水湿的玉米以 980 元/吨、236.94 吨水湿霉变的玉米以 300 元/吨销售给客户秋练,秋练分别支付价款 361,757.2 元和 71,082 元,合共 432,839.2 元。

2008 年 9 月 6 日,广州天信保险公估有限公司受天安保险股份有限公司广东省分公司委托,对“华春 99”轮在运输玉米过程发生的事故给被保险人大连公司所造成的损失情况及是否属保险责任进行保险公估并作出结论为:1、本次事故属于国内水路、陆(铁)路货物运输保险责任;2.建议赔付金额为 559,082.8 元;3.建议保险人对承运方进行追偿。广州天信保险公估有限公司收取保险公司公估费 15,787 元。

9 月 9 日,保险公司与大连公司签订一份《理赔协议书》,双方就“华春 99”轮所装载玉米发生湿损事件进行友好协商,保险公司同意赔付大连公司 350,000 元,作为本次货损全部和最终的保险赔偿。大连公司将其已取得赔偿部分的一切权利及可得补偿转让给保险公司。保险公司可就货损损失向承运人和其他责任人提起诉讼。10 月 30 日,保险公司向大连公司支付赔偿款 350,000 元,2008 年

11 月 7 日, 中国工商银行揭阳分行出具资金汇划补充凭证, 对保险公司的付款事实予以证实确认。

另查明, 黄石公司是“华春 99”轮的所有人和经营人。“华春 99”轮于 1977 年 6 月 1 日建成, 根据船舶照片显示, 该轮密封性较差, 舱盖出现缝隙, 甲板存在明显锈蚀窟窿。

大连公司于起诉前向本院提出海事请求保全申请, 请求扣押黄石公司所属的“华春 99”轮, 本院裁定准许, 大连公司交纳了申请费 3, 520 元。

对原、被告之间存在争议的事实, 认定如下:

对原、被告争议的事实, 合议庭认定如下:

一、黄石公司与大连盛裕物流有限公司是否存在光船租赁

黄石公司提供了《租船合同》以证明“华春 99”轮已光船租赁给大连盛裕物流有限公司。

大连公司提出异议称, 黄石公司提供的《租船合同》没有原件, 也没有进行光船租赁登记, 其与大连盛裕物流有限公司不存在光船租赁事实。

合议庭认为, 黄石公司提供的《租船合同》是复印件, 虽然中国人民财产保险股份有限公司大连市中山支公司有盖章证实该合同与其公司备案的租船合同内容一致, 因没有原件核对, 根据最高人民法院《关于民事诉讼证据的若干规定》第六十九条第(四)项的规定, 该证据不能认定; 退一步讲, 即使该合同是真实的, 因双方没有到船舶登记机关进行登记, 根据《中华人民共和国船舶登记条例》第六条规定, 该光船租赁也不能对抗第三人。因此, 黄石公司主张存在光船租赁, 依据不足, 不予采信。

二、关于货物水湿的定损数量和金额

大连公司提供了理货公司和船长吴自清共同确认的理货记录以及广州天信保险公估有限公司（下称公估公司）出具的《公估报告书》以证明大连公司的货物遭受水湿的数量和金额。

黄石公司对公估公司资质提出异议，并且认为《公估报告书》对货物定损依据不科学，货物损失不准确。

合议庭认为，该《公估报告书》可以认定，理由如下：一、根据公估公司企业法人营业执照显示，公估公司具有对保险标的出险后进行查勘、检验、估损及理算等资质；二、有关定损数量和金额，公估公司是根据理货公司和船长吴自清共同确认的理货记录结合现场勘查及市场调查问卷而作出；三、该《公估报告书》系原件，是公估公司依照法定程序作出的；四、黄石公司对该《公估报告书》提出异议，却未能提供相反的证据予以反驳，也未能指出存在不合理之处。《公估报告书》已经分析了涉案货物损失的理算方法，现没有证据证明该理算方法不合理，因此应根据该理算方法来确定涉案货物损失的数额，即水湿后受损物品的原价值，减去残损物处理价值，为涉案物品损失。综上，认定玉米受损数量为 584.06 吨，受损金额为 559082.8 元（受损金额=受损物品原价值-残损物品处理价值=584.06 吨×1700 元/吨-236.94 吨×300 元/吨-370.14 吨×980 元/吨=559082.8 元）。

### 三、玉米遭受水湿的原因

大连公司提供了《船长声明》、《船长延伸声明》及《公估报告书》中的现场勘查照片以证明玉米受水湿是由于船不适航不适货及黄石公司存在过错造成的。

黄石公司提出异议认为，“华春 99”轮在开航时是适航适货的，船舶在航行过程，遭受台风侵袭，海水进入船舱，使玉米受到水湿，属不可抗力，甲板出现

锈蚀窟窿是遭遇台风后的状况，黄石公司没有过失，不应承担责任。黄石公司提供了气象预报和航海日志有关台风的记录以证明其主张。

合议庭认为，不可抗力是指不能预见、不能避免并不能克服的客观情况。当出现台风时，台风有可能把海水吹打到船上，即使海水吹打到船上，也并不必然会进入船舱，只要事先采取积极有效的防范措施，是可以避免或把损失降到最低限度的，也即台风的出现与玉米遭受水湿受损没有必然的因果关系。2008 年 8 月 22 日 1200 时，该船途经浙江中部海面时虽然出现了 7—9 级的台风，但根据航海日志记录和气象预报，该船于 2008 年 8 月 22 日 0400 时已开始预见有 6—8 级的台风，而当时“华春 99”轮并没有引起高度的注意和重视，也没有提早采取相应的措施予以防范和应对，没有想办法尽量避免和克服台风带来的不利影响，而是等到 23 日凌晨 0200 时船长派水手巡逻发现一舱、二舱舱口塞篷布的木塞掉落、篷布被打破时才进行加固，因此，黄石公司主张玉米受水湿是由于台风这一不能预见、不能避免并不能克服的客观情况所致，缺乏事实依据，不予支持。而根据上述查明和照片显示，该轮密封性较差，舱盖出现缝隙，甲板存在明显锈蚀窟窿。当预见出现台风时，“华春 99”轮没有及时采取有效的防范措施妥善处理，导致一舱、二舱舱口塞篷布的木塞掉落，篷布被打破，海水通过舱盖缝隙和甲板窟窿进入船舱浸湿玉米。综上可认定，玉米遭受水湿的根本原因有：一、“华春 99”轮预见出现台风后，由于疏忽大意或轻信能够避免，没有及时采取措施积极防范和应对，导致了台风把海水吹打到船上，然后通过舱盖缝隙和甲板窟窿进入船舱浸湿玉米，因而存在过错；二、“华春 99”轮舱盖出现较大缝隙、甲板长期锈蚀存在明显窟窿，使海水轻易地通过舱盖缝隙和甲板窟窿进入船舱，船存在一定程度的不适货，是导致玉米遭受水湿的又一原因。大连公司上述主张的理由成



立，予以支持。

#### 四、关于原告主张的差旅费

大连公司主张为处理本案额外支付了差旅费等费用 25,130.2 元；黄石公司不予认可。

合议庭认为，大连公司主张支付了差旅费等费用 25,130.2 元，但没有提供证据予以证明，不予支持。

原告大连公司和保险公司共同诉称：黄石公司所属的“华春 99”轮运载一批重量为 4519 吨的玉米，从大连港启运到揭阳港，大连公司是“华春 99”轮签发的两份编号为 HLBL-HY-QR-004 和 017895d 运单项下的收货人。2008 年 8 月 28 日“华春 99”轮抵揭阳港卸货，大连公司接收货物时发现部分货物受水浸泡、霉变，损失数量为 585.73 吨，由此遭受损失约 600,000 元。事故发生后，大连公司向其投保的保险公司索赔，保险公司已向大连公司支付了 350,000 元的保险赔偿金。保险公司向大连公司支付承保范围内的 350,000 元保险赔偿金后，依法有权在保险赔偿范围内代位行使大连公司对黄石公司请求赔偿的权利。为此，请求判令黄石公司赔偿大连公司和保险公司货损损失 559,082.8 元、公估费 15,787 元、差旅费 25130.2 元，合共 600,000 元及从 2008 年 8 月 28 日起按中国人民银行同期流动资金贷款利率计算的利息（其中大连公司请求黄石公司赔偿保险公司理赔不足的部分款项 234,213 元；保险公司代位请求黄石公司赔偿保险赔偿金 350,000 元及公估费 15,787 元，共 365,787 元）。

被告黄石公司辩称：一、被告仅是“华春 99”轮的所有人，并非是承运人。被告把“华春 99”轮光租给大连盛裕物流有限公司，大连公司又与大连盛裕物流有限公司签订航次租船合同，大连盛裕物流有限公司才是承运人。二、被告不

应对货损承担责任，货损是因不可抗力造成的。三、被告对货损金额和数量不认可。四、保险公司请求被告赔偿没有事实依据。

### 【审判】

广州海事法院认为：

本案是一宗水路货物运输合同纠纷。

2008 年 8 月 19 日，大连北方粮食交易市场闽龙粮油有限公司和大连经济技术开发区创力经贸有限公司分别将一批玉米交由黄石公司所属的“华春 99”轮装载并通过水路从大连运往揭阳渔湖港，大连北方粮食交易市场闽龙粮油有限公司和大连经济技术开发区创力经贸有限公司与黄石公司之间分别存在水路货物运输合同关系，根据二份《水路货物运单》记载，黄石公司是承运人。上述涉案货物的收货人均是大连公司，因此，大连公司有权向黄石公司提取货物，黄石公司有义务将货物安全运送并完好交给大连公司。

根据《中华人民共和国合同法》（下称《合同法》）第三百一十一条的规定：

“承运人对运输过程中货物的毁损、灭失承担赔偿责任，但承运人证明货物的毁损、灭失是因不可抗力、货物本身的自然属性或者合理损耗以及托运人、收货人的过错造成的，不承担损害赔偿责任”。本案中，黄石公司作为涉案货物运输的承运人没有将涉案货物完好地运至目的地交付收货人，现涉案货物在黄石公司所属的“华春 99”轮承运的过程发生水湿受损，黄石公司应承担相应的违约责任。黄石公司不能提供证据证明涉案货物的水湿受损是因货物本身的自然属性或者合理损耗以及托运人、收货人的过错造成，依法应向收货人大连公司承担损害赔偿责任，赔偿大连公司因涉案货物受损所遭受的损失。

根据《合同法》第一百一十三条第一款的规定：“当事人一方不履行合同义

务或者履行合同义务不符合约定,给对方造成损失的,损失赔偿额应当相当于因违约所造成的损失,包括合同履行后可以获得的利益,但不得超过违反合同一方订立合同时预见到或者应当预见到的因违反合同可能造成的损失”。本案中,因黄石公司履行合同义务不符合约定给两原告造成的损失包括涉案货物遭受水湿的损失及利息。

关于涉案货物的损失。上述已认定涉案货物因水湿所造成的损失为 559,082.8 元,因此,黄石公司应赔偿两原告货物损失 559,082.8 元。

关于上述货物损失的利息。上述查明,2008 年 8 月 28 日涉案货物运到目的港后,经开仓卸货发现部分货物遭受水湿,已经造成了大连公司经济损失,因此,大连公司请求黄石公司支付自 2008 年 8 月 28 日起按中国人民银行同期流动资金贷款利率计算的利息,应予支持。2008 年 10 月 30 日,保险公司已向大连公司支付赔偿款 350,000 元,因此,黄石公司应向保险公司支付自 2008 年 10 月 30 日起按中国人民银行同期流动资金贷款利率计算的利息。

关于公估费。因保险公司对货物的损失及其应付的保险赔偿金负有举证责任,其为证明受水湿玉米的损失委托公估公司进行公估而向公估公司支付的公估费 15,787 元,属于保险公司为完成其举证责任所支付的费用,根据《诉讼费用交纳办法》第十二条第一款的规定,该费用应由负有举证责任的当事人自己负担。因此,保险公司请求黄石公司赔偿公估费 15,787 元,缺乏法律依据,不予支持。

关于大连公司主张的差旅费等费用 25,130.2 元,因大连公司没有提供支付该差旅费的依据,其请求黄石公司赔偿该款,缺乏依据,不予支持。

上述已查明,2008 年 10 月 30 日,保险公司向大连公司支付了保险赔偿款 350,000 元后,大连公司已将其取得赔偿部分的一切权利及可得补偿转让给保险公司,

根据《中华人民共和国保险法》第四十五条第一款的规定, 保险公司自向大连公司赔偿保险金之日起, 在保险赔偿金额范围内取得代位行使大连公司对黄石公司请求赔偿的权利。保险公司据此请求黄石公司赔偿 350,000 元保险赔偿款, 应予支持。保险公司对大连公司的赔偿不足于弥补大连公司的全部损失, 根据《中华人民共和国保险法》第四十五条第三款的规定, 大连公司有权就未取得赔偿的部分向黄石公司请求赔偿, 故大连公司请求黄石公司赔偿保险公司对大连公司保险理赔不足的其他部分损失 209,082.8 元, 应予支持。

综上, 依照《中华人民共和国合同法》第一百一十三条第一款、第三百一十一条、《中华人民共和国保险法》第四十五条第一款的规定, 判决如下:

一、被告黄石公司赔偿原告大连公司货物损失 209,082.8 元及自 2008 年 8 月 28 日起至本判决确定的支付之日止按中国人民银行同期流动资金贷款利率计算的利息;

二、被告黄石公司赔偿原告保险公司保险赔偿款 350,000 元及自 2008 年 10 月 30 日起至本判决确定的支付之日止按中国人民银行同期流动资金贷款利率计算的利息;

三、驳回原告大连公司和保险公司对黄石公司的其它诉讼请求。

本案受理费 9,800 元, 由原告大连公司和保险公司共同负担 668 元; 被告黄石公司负担 9,132 元。原告大连公司预交了受理费 9,800 元, 由本院退还 9,132 元。被告黄石公司应于判决生效之日起十日内向本院交纳受理费 9,132 元。

以上给付金钱义务, 应于本判决生效之日起十日内履行完毕。

如果未按本判决指定的期间履行给付金钱义务, 应当依照《中华人民共和国民事诉讼法》第二百二十九条之规定, 加倍支付迟延履行期间的债务利息。

一审宣判后，黄石公司不服提出上诉。

黄石公司称：（一）原审判决对黄石公司提交的证据是否采信未予认定，仅凭《水路货物运单》就认定上诉人是承运人缺乏事实依据。大连公司与物流公司签订了航次租船合同，且大连公司在涉案货物到港后向物流公司支付了运费。虽然黄石公司因客观原因无法提供航次租船合同的原件，但该份证据的原件持有人中国人民财产保险股份有限公司大连市中山支公司已经对该份证据的真实性予以盖章确认，且大连公司将运费支付给物流公司的付款单据可以与该航次租船合同相互印证，应当可以作为认定本案事实的依据。原审判决仅凭《水路货物运单》上的船章认定黄石公司是承运人没有事实依据。船章只是船舶对外联系的工作用章，其不具有公司法人章的效力。（二）原审判决认定的货物受损的原因与事实不符，是以造成错判。第一，原审判决关于“华春 99”轮已经预见会遭遇台风，但没有及时采取措施积极防范和应对的认定没有事实依据。首先，在气象部门未能准确预报台风对浙江海域的影响的情况，“华春 99”轮对于台风根本无法预见。“华春 99”轮根本无法预见到台风会给浙江海域带来 9、10 级的大风。其次，“华春 99”轮已经采取了适当的防范措施，只是因为台风风力过大而没能有效的保护好货舱。根据航海日志记录及船长声明，2008 年 8 月 22 日 0400 时，海上风力为 6-8 级，风力偏大，但不属于台风，且船方采用了篷布和木塞对货舱进行加固。8 月 22 日 1200 时，风力突然增强，阵风 9 到 10 级，浪高约 5 米左右，加固货舱的木塞掉落，篷布被打破。此外，在遭遇台风时，“华春 99”轮无法组织人力对货舱进行加固保护，待 8 月 23 日 0200 时风力才减弱至 6-8 级后，船长立即派船员重新采取了加固措施，然后才继续航行。第二，原审判决无视大连海事局出具的船舶安全检查记录，认定“华春 99”轮存在一定程度上的不适货没有事实依

据。该检查记录上并没有“该轮密封性较差，舱盖出现缝隙，甲板存在明显腐蚀窟窿”的记载。公估报告中的照片均为船舶遭遇台风后拍摄，并不能真实反映船舶开航时船舶的情况，而船舶安全检查记录则是开航时船舶处于适航适货状态的直接证据。假设舱盖有缝隙，会轻易地通过舱盖缝隙进入船舱。大浪才得以进入货舱。（三）原审判决认定的受损金额没有事实依据。关于处理价值，大连公司提交了两张收款收据拟证明残存物品处理价值。但上述两张收款收据出自大连公司，其证明效力仅相当于大连公司自己的陈述，不排除大连公司故意压低货物残值以获取更多赔偿的可能。综上，原审判决认定事实错误，请依法撤销原审判决，判决驳回大连公司的原审诉请。

被上诉人大连公司、保险公司答辩称：（一）黄石公司是承运人，应当对涉案货物的损失承担法定的赔偿责任。1、根据涉案《水路货物运单》记载，承运人是黄石公司，收货人是大连公司。黄石公司是承运船舶“华春 99”轮船所有人的事实。2、黄石公司不能证明大连公司和物流公司直接存在运输合同。租船合同是复印件，无法核对真实性。关于运费支付证据是复印件，内容与本案无关且该举证超过了举证期限。即便大连公司和物流公司直接存在运输合同，也不影响黄石公司作为承运人依据运单承担赔偿责任。（二）货损原因是“华春 99”轮不适货以及黄石公司存在过错造成的。1、“华春 99”轮所遭遇的台风，不能构成不可抗力。首先现有的技术是可以对台风进行预报的，所以台风并非不可预见。其次，根据黄石公司提供的资料显示，“华春 99”轮所遭遇的最大风级是 10 级。2、台风的出现与玉米遭受水湿没有必然的因果关系，货损的原因是船舶不适航、不适货。从现有的证据可见，“华春 99”轮舱盖较大缝隙，甲板长期锈蚀存在明显窟窿，并非在一朝一夕之内出现。“华春 99”轮未能正确的采取措施保



管货物去避免损失的。故请求维持原审判决。

二审查明事实与原审法院查的事实相同

广东省高级人民法院认为，本案是一起水路货物运输合同纠纷。本案二审双方当事人诉争的焦点为：一、黄石公司的法律地位；二、导致货损的原因；三、货损价值。

关于黄石公司的法律地位问题。黄石公司主张物流公司是合同承运人以及实际承运人，为此向本院提交了航次租船合同、付款委托书以及支付运费凭证等证据，大连公司以及保险公司对这些证据的真实性均无异议，故应作为认定本案事实的依据。该航次租船合同载明，出租人为大连公司，承租人为物流公司，据此在大连公司与物流公司之间成立了航次租船形式下的运输合同法律关系。因此，黄石公司主张合同承运人为案外人物流公司与本案事实相符，对此本院予以采信。

就诉争货物，“华春 99”轮对外签发了以大连公司为收货人的两份运单，该两份运单由大连公司持有。原审法院查明黄石公司是该轮的船舶所有人和经营人，故黄石公司是实际从事运输诉争货物的人，是实际承运人。黄石公司上诉称其已将该轮光租给物流公司，其不是实际承运人，同时黄石公司又确认该光租合同未办理登记手续。由于黄石公司未能提交光租合同的原件，且就此光租关系未办理登记手续，故原审法院依照《中华人民共和国船舶登记条例》第六条的规定认定该合同关系不具有对抗第三人的效力是正确的。

关于货损原因的认定问题。原审法院判决认定主要原因包括管货不当、船舶不适货等，其依据为航海日志、气象预报以及船舶到港后第四天拍摄的船舶照片。这些证据表明，在保险事故发生之前，“华春 99”轮采取了篷布和木塞等方法对货舱进行加固，但是货损的事实表明上述防护措施并不足以抵挡 9 级大风；前述



照片又显示,船舶密封性较差,舱盖出现缝隙,甲板存在明显锈蚀窟窿,这使得黄石公司采取的加固措施失效后海水得以通过缝隙和窟窿进入船舱,使得货舱里的玉米水湿、霉坏。因此,原审法院认定货损原因为黄石公司没有采取有效的应对措施、“华春 99”轮存在一定的不适货等并无不当,本院予以采信。

至于船舶安全检查通知书,是港口有关部门对船舶航行的安全性能进行检查后发出的文件,但是对于船舶是否适货的情况并无结论,故黄石公司以船舶安全检查通知书主张船舶适货理据不足,本院不予采信。

关于货损价值的认定问题。大连公司举证包括受损货物买方出具的收款收据、公估公司对受损货物的评估以及物资出库调运单,这些证据足以证明诉争货损的价值。上诉人黄石公司对残损物的处理价值提出上诉,但没有提交相反证据证明上述价格不合理,故黄石公司关于残损物的价值偏高的上诉理由缺乏事实依据,本院不予采信。

黄石公司作为诉争货物的实际承运人,对货损的发生有过错,依照《国内水路货物运输规则》第四十六条“承运人与实际承运人都负有赔偿责任的,应当在该项责任范围内承担连带责任”,原审法院判决黄石公司对货损承担赔偿责任并无不当,本院予以维持。黄石公司在本案中向收货人承担民事责任后,如果其与物流公司之间存在真实、合法有效的光租合同关系,那么黄石公司可另循法律途径向合同相对方追偿。

综上,原审判决认定事实清楚,适用法律正确,程序合法。上诉人黄石公司上诉无理,本院不予采信。依照《中华人民共和国民事诉讼法》第一百五十三条第一款第(一)项的规定,判决如下:

驳回上诉,维持原判。

二审案件受理费人民币 9800 元, 由上诉人黄石公司负担。

### 【评析】

本案是一宗水路货物运输合同纠纷, 涉及被告的法律地位、造成货损原因即台风是否属不可抗力及货损价值的认定问题, 对类似案件具有一定借鉴意义。

#### 1、关于被告的法律地位

要正确认定被告的法律地位, 涉及本案光船租赁合同是否有效的认定问题。被告虽然提供《租船合同》以证明“华春 99”轮已光租给物流公司, 但因被告未能提交该合同的原件, 并且该租赁关系没有办理登记手续, 依照《中华人民共和国船舶登记条例》第六条的规定, 该租赁关系不具有对抗第三人的效力。本案中, 被告所属的“华春 99”轮装运了原告的货物, 并签发了以原告为收货人的两份运单, 因此, 被告是实际从事运输讼争货物的人, 是实际承运人。一审、特别是二审对被告法律地位的认定正确。

#### 2、货损原因即台风是否属不可抗力

本案货损原因是由于台风出现导致货物遭受水湿受损, 双方均没有争议。双方争议主要问题是台风是否属不可抗力、被告是否可免责?

对那些从事海运的企业和船舶来说, 在海上航行过程, 由于天气变化莫测, 经常会突然遇到雾、浪甚至台风等恶劣天气情况。当出现这些情况导致货物遭受损失时, 托运人或收货人会要求承运人赔偿损失, 而承运人则往往抗辩这属不可抗力, 主张免责。这个时候, 我们应该怎样处理, 是摆在每位审判人员面前一个必须解决的问题。一、二审对本案被告主张的台风是否属不可抗力进行综合分析认定。本案的处理, 厘清了这个问题的争议, 对于类似案件的审判具有一定指导意义。

本案中，原告的货物在交付被告运输的过程因水湿受损，被告辩称水湿是由于台风原因所致，属不可抗力，被告没有过错，不用承担赔偿责任。究竟被告有无过错，是否可免责，关键在于被告主张船舶航行过程所遇见的台风是否属于不可抗力。

所谓不可抗力，是指不能预见、不能避免并不能克服的客观情况。根据这个定义，可以得出，判断是否属不可抗力，应具备几个要件：一是不能预见；二是不能避免；三是不能克服。只有同时具备以上三个条件的客观情况，才构成不可抗力。

本案中，被告所属“华春 99”轮实际上于 2008 年 8 月 22 日 0400 时已开始预见有 6—8 级的台风，但当时“华春 99”轮并没有引起高度的注意和重视，也没有提早采取相应的措施予以防范和应对，2008 年 8 月 22 日 1200 时，该船途经浙江中部海面时出现了 7—9 级的台风，而等到 23 日凌晨 0200 时船长派水手巡逻发现一舱、二舱舱口塞篷布的木塞掉落、篷布被打破时才进行加固。而根据原告提供的照片又显示，该轮密封性较差，舱盖出现缝隙，甲板存在明显锈蚀窟窿。因此，当出现台风时，在没有及时采取有效措施予以防范情况下，海水通过舱盖缝隙和甲板窟窿进入船舱浸湿了玉米。上述情况表明：被告所主张的台风的出现，并非是不能预见，而是有所预见的。被告预见台风后，没有引起足够的重视，也没有采取措施予以防范和应对，故被告对损失结果的发生，并非是不能避免并不能克服的，而是由于疏忽大意或轻信能够避免所致。因此，一、二审依据被告航海日志、气象预报及原告提供的照片显示的该轮密封性较差、舱盖出现缝隙、甲板存在明显锈蚀窟窿等证据和事实，认定本案台风不属不可抗力，货损原因是被告没有采取有效的应对措施，该轮存在一定不适货，被告存在过错，不能免责，

是完全正确的。

### 3、关于货损价值

原告提供了《公估报告书》、货物出库调运单及买方收款收据证明货损的价值。《公估报告书》是公估公司根据理货公司和船长共同确认的理货记录结合现场勘查及市场调查问卷而作出、报告具体分析了涉案货物损失的理算方法，被告虽然对《公估报告书》提出异议，认为残损货物的处理价值偏高，但未能提供相反的证据证明《公估报告书》及处理价格不合理。因此，一、二审采信该《公估报告书》并对原告主张的货损价值予以支持。

来源: <http://www.qzhsfy.org/showanli.php?id=9689>

## 资讯选编 INFORMATION SELECTION

### Liability resulting from wrongful auctions of containers

by Felipe Arizon (Arizon Abogados SLP)

Two Public Notaries have been held to pay for about 400.000,00 USD plus interest and costs resulting from the wrongful action of containers at the request of ship agents to collect the liner's debts.

The Spanish Supreme Court has ruled a judgment dated 9 March 2012 against two Public Notaries for their professional negligence in their intervention to auction 1,337 containers, which did not belong to the debtors but were the property of the claimants, Messrs. Interpool Ltd., the well known containers lease Company.

The facts leading to this recent judgment date back to 2001 when a Spanish ship agency was left with many debts from the shipping line Cho Yang. To collect payment the agents applied to two local public Notaries to auction a large number of containers. The agents had in custody over 1.337 containers used by the liner services. They requested the Spanish Public Notaries to sell under a lien action.

In May 2001 the owner of the containers, Interpool Ltd, asked the agents to redeliver him the containers. He was confronted with the news that the containers had been auctioned to cover the shipping line's debts.

Interpool Ltd sued the Notaries intervening in the public auction on professional negligence claiming reimbursement of about 400.000,00 USD plus interest and costs. The High Court of Valencia held that both Notaries were liable for the amounts claimed. The Magistrate considered that the Notaries have acted with professional negligence as they breached the law regarding the execution of this type of auction when they failed to summon the owners of the containers (Interpool) to give them notice of the public auctions the agent had applied for. On Appeal, the Valencia Court of Appeal confirmed the judgment of the lower Court holding both Notaries to pay for the legal costs of the appeal. The Notaries brought the matter before the Spanish Supreme Court on both technical and merits arguments.

The Supreme Court held that the Notaries acted with negligence. The Court went to hold that the procedure to auction goods under a lien required the Notaries to give notice to the owners of the goods where they are not the debtors. The Notaries failed to obtain the necessary information regarding ownership of the containers. Furthermore, in the papers of the auction the Notaries stated that the containers to be auctioned were used in the liner services of the debtors but not belonging to the debtors. Accordingly. The Notaries knew or should have known that the debtors were not, or might not be, the owners of the containers but they failed to given them proper notice as required by article 1872 of the Civil Code.

To conclude the Supreme Court ruled that the Notaries did not employ due diligence to execute the auction and it was foreseeable that such failure may result in damages where, as it was in this case, the title of the creditors to auction the 1.337 containers was merely a

possessory retention title.

Whilst being an unusual case, this judgment provides a very clear cut response as to the liability Public Notaries may incur when effecting a public auction in the context of movable goods used in the shipping business.

September 12, 2012

[http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article\\_id=843](http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article_id=843)

## 联系我们

官方网站: [www.dachenglaw.com](http://www.dachenglaw.com)

北京总部: 北京市东直门南大街 3 号国华投资大厦 5、12、15 层

邮编: 100007

电话: 86-10-58137799

传真: 86-10-58137788

Dacheng Law Offices

[www.dachenglaw.com](http://www.dachenglaw.com)

Address: 5-12-15/F, Guohua Plaza, 3 Dongzhimennan Avenue, Dongcheng  
District, Beijing China

Postcode: 100007

Tel : 86-10-58137799

Fax: 86-10-58137788