

沿海船载货物重量出现短缺纠纷处理 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/249/2021_2022__E6_B2_BF_E6_B5_B7_E8_88_B9_E8_c31_249374.htm A托运人与B承运人签订散装玉米的航次租船合同，约定装货港为大连港，卸货港为黄埔港，散装玉米2万吨，运费每吨120元以及滞期费等条款，但没有约定船载货物的计量方式。A托运人在装货港使用港口提供的电子磅，对货物进行计量，并由港口出具计量单证。该计量单证上载明的货物重量与运单中载明的重量相同。在黄埔港卸货时，收货人也采用港口的电子磅对所卸的货物进行计量，但其结果是较之运单上载明的重量短少了80吨。每吨玉米现价1400元，80吨总计为112000元。据此，收货人立即通知了A托运人，A托运人采取了拒付合同中约定的应当在卸货后立即支付的剩余运费40万元。B承运人无奈，向海事法院提起诉讼，要求A托运人支付剩余的40万元运费。

审判海事法院的判决是：因合同当中没有约定具体的计量方法，那就意味着运输合同的双方当事人，对船载货物的数量漠不关心。又A因托运人没有提供承运人有偷盗等其它行为造成货物的短少，那么B承运人在卸货港的实际交货数量，也就是A托运人在签订运输合同时所期许的数量。至于A托运人和收货人在装卸两个港口的过磅行为，应当视为对贸易合同的履行，而非履行运输合同的必要。据此，判决被告A托运人向原告B承运人支付运费40万元和同期银行流动资金贷款利息。驳回被告的反诉请求。评析原告B承运人在诉状的事实和理由中作了如下陈述：依据航次租船合同的约定，托运人应当在货物卸空后立即支付剩余运费40万元，A托运人以卸货

短少为由，拒付运费既无合同依据，也无法律依据，所以应当依约支付运费。被告A托运人答辩反诉说：装港和卸港的过磅单可以证明货物确实短少，因此B承运人应当对短少的货物承担责任，即短少80吨货物的112 000元和贸易合同的违约金20万元。我国《国内水路货物运输规则》第六十四条规定：“散装货物按重量交接的，承运人与托运人应当约定货物交接的计量方法；没有约定的应当按船舶水尺数计量，不能按船舶水尺数计量的，运单中载明的货物重量对承运人不构成其交接货物重量的证据。”本案中，双方签订的航次租船合同中并没有约定货物的计量方法，所以A托运人用单方面的计量数据对抗B承运人，没有合同依据。据此，运单中载明的货物重量是不能作为承运人交付货物重量的证据的。不过，《合同法》第七条规定，当事人订立和履行合同，应当遵守法律和行政法规。因《国内水路货物运输规则》的立法位阶是部门规章，较之国务院的行政法规低了一个位阶，能不能作为审理本案的法律或者行政法规适用也值得探讨。也正因为如此，被靠曾在辩论中指出，即使《国内水路货物运输规则》具有法律效力，也不能作为意思自治的产物，而应当视为格式条款。但是，就双方签订的航次租赁合同来说，无论在航次租船合同的左上角，还是在运单的右上角，均备注了这样一句话：“承运人、实际承运人、托运人、收货人的有关权利、义务，适用《国内水路货物运输规则》。”在合同中有了这样的表述，笔者以为也就意味着《国内水路货物运输规则》已经作为合同的条款并入到运输合同中，而不能简单地用立法位阶来衡量其法律效力。因为《合同法》第八条还规定：“依法成立的合同，对当事人具有法律约束力。”

所以，并入到合同中的《国内水路货物运输规则》，早已脱离了立法位阶的束缚，而具有与最高权力机构制定的法律同等的效力。总的来说，法院的最后判决基本符合法律原则。

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