

振兴船舶株式会社拆立荣海运公司海上货物运输合同货损追偿纠纷案 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

[https://www.100test.com/kao\\_ti2020/37/2021\\_2022\\_\\_E6\\_8C\\_AF\\_E5\\_85\\_B4\\_E8\\_88\\_B9\\_E8\\_c31\\_37015.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/37/2021_2022__E6_8C_AF_E5_85_B4_E8_88_B9_E8_c31_37015.htm)

原告：振兴船舶株式会社

被告：立荣海运股份有限公司被告：立荣香港有限公司【

案情】2000年9月20日，案外人上海高榕食品有限公司（以下

简称“高榕公司”）和福建省土产畜产进出口公司（以下简

称“福建土畜产公司”）分别与日本KI FRESH ACCESS.INC.

（以下简称“KI公司”）签订了销售合同书，约定KI公司向

两公司购买新鲜香菇。货物在装箱时，高榕公司603纸箱的鲜

香菇和福建土畜产公司726纸箱的鲜香菇，被装入一个冷藏集

装箱内。原告振兴船舶株式会社以自己的名义为上述货物签

发了两套提单，载明托运人分别为高榕公司和福建土畜产公

司，收货人均为KI公司。此后，原告又与被告立荣香港有限

公司（以下简称“立荣香港公司”）联系实际运输事宜，由

被告立荣海运股份有限公司（以下简称“立荣公司”）实际

承运了涉案货物。原告向立荣公司在日本大阪的代理人支付

了运费。货物运抵日本后，日本海事鉴定协会应KI公司的请

求、新日本鉴定协会应立荣公司的请求，在同一地点和同一

时间分别对货物作了检验。之后，KI公司委托案外人东洋码

头株式会社对货物进行分拣，部分出售，部分作废弃物处理

。12月25日，KI公司向原告出具了“收据及权益转让书”，

载明其已收到原告对货损的赔付款。根据日本海事鉴定协会

的检验报告（该检验报告在案件审理中为法院所认定），由

于冷藏集装箱在运输途中发生故障致箱内温度升高，而冷藏

集装箱内的温度升高正是货损的原因。该货损发生在承运人

的责任期间，也在实际承运人立荣公司控制货物的期间内。关于涉案货物的价值，在庭审中，原告提供了高榕公司和福建土畜产公司分别出具的发票，显示货物价格为每公斤3.75美元和每公斤3.72美元；二被告则提供了高榕公司和福建土畜产公司分别出具的另一套发票，显示货物价格为每公斤1.88美元和每公斤1.78美元。双方当事人均无法否定对方证据及其所示内容的真实性。【裁判】上海海事法院一审认为：（1）涉案货损发生在承运人振兴船舶株式会社的责任期间，也在实际承运人立荣公司控制货物的期间内，所以被告立荣公司同样负有赔偿责任。原告振兴船舶株式会社在向收货人赔付后，有权向立荣公司追偿。（2）被告立荣香港公司不是承运人也不是实际承运人，原告向其追偿没有法律依据。（3）原告向立荣公司追偿货物价值、海运费、检验费用符合法律规定，但请求赔偿货物的分拣费、废弃物处理费、预期利润等损失于法无据。（4）因为双方当事人的证据相互矛盾，且都还不足以否定对方证据的真实性，使有关货物价值的事实处于不确定状态。但各方对货物至少价值10,803.12美元并无争议，故货物的实际价值损失应以此为基础并扣除残值计算。据此，判决被告立荣海运股份有限公司向原告振兴船舶株式会社赔偿货物损失人民币62,134.79元，海运费人民币10,352.82元，检验费人民币5,000.96元，对原告的其他诉讼请求不予支持。一审判决后，各方当事人均未上诉。【评析】一旦海上货运过程中发生货损，对托运人或收货人而言，承运人应按货运合同承担违约损害赔偿赔偿责任，实际承运人应依《海商法》第六十一条承担法定的损害赔偿赔偿责任。当承运人与实际承运人都负有赔偿责任时，应当在责任范围内负连带责任。之后，

承运人和实际承运人之间可以相互追偿。1、承运人对实际承运人的追偿权（1）承运人对实际承运人行为负责，实质上为一种违约责任。依据《海商法》第四十七条和第四十八条的规定，承运人负有在船舶开航前和开航当时谨慎处理使船舶适航，以及妥善谨慎装载照料货物等义务。承运人违反上述义务，造成货物灭失损坏应负损害赔偿责任。就此而言，承运人对货损承担的是过失责任。但应予以注意的是，承运人自己对货损虽无过失，有时也要按作为合同相对人的托运人或收货人的要求首先承担货损责任。因为，依据《海商法》第四十六条第一款后款，承运人对其责任期间发生的货物灭失或损坏应负赔偿责任；依据《海商法》第六十条第一款规定，承运人应当对全部运输负责，包括对实际承运人的行为或实际承运人的受雇人、代理人的行为负责。即使承运人自己对货损没有过错，亦同。这时，虽然实际承运人对自己的行为所负的为过错责任，但有直接过错的只是实际承运人，承运人对货损的发生并无直接过错，承运人系对他人的行为和过错负责，所以承担的是违约责任。当然，承运人欲免除自己的责任，可以实际承运人也没有过错（包括已尽谨慎处理使船舶适航、妥善装载照料货物等义务）或实际承运人也可以享受法定免责为抗辩，或者依据第六十条第二款规定，以海上货运合同中明确约定承运人对货物在实际承运人掌管期间的损害不负赔偿责任为抗辩。（2）实际承运人是最终责任人（亦称终局责任人）。既然承运人只是依法应承担货运合同上的货损赔偿责任，其本身对货损并无直接过错，所以依《海商法》第六十五条规定，承运人可以对实际承运人进行追偿。这时，实际承运人是货损的最终责任人。追偿分两种

情况：一是承运人和实际承运人对货损都有过错，承运人承担全部赔偿责任后，按共同过错中实际承运人的过错比例向实际承运人追偿；二是承运人原来没有过错，可以向有过错的实际承运人追偿全部货损。本案即属于全部追偿的情况。原告振兴船舶株式会社作为承运人之所以有权向实际承运人立荣公司进行追偿，原因正在于其自身并无过错，承运人自己如有过错，对因自己过错部分所致损失其当然应向收货人赔偿，不存在向实际承运人追偿的问题。另一方面，承运人自己没有过错而又须向货方先行赔付，其原因又在于承运人对货损承担的是违约责任。（3）承运人追偿时处于货方的法律地位。承运人应证明已向货方实际赔偿，这是承运人取得货方地位而有权追偿的前提。此外，承运人还须证明实际承运人对追偿范围内的损失负在责任。作为相对方，实际承运人亦可以证明自己已尽使船舶适航、妥善装载照料货物等义务，或自己有《海商法》第五十一条的免责情形，这是实际承运人自己固有的抗辩理由，对货方可以行使，对行使追偿权的承运人当然可以行使。原告向立荣公司追偿时，满足了上述两点的证明要求：一是原告已经依海上货运合同向收货人KI公司支付赔付款，并取得收货人的收据及权益转让书；二是货损是由于冷藏集装箱故障使箱内温度升高所致，而且该货损发生在立荣公司实际控制货物期间。关于第二点，实际上说明立荣公司未尽妥善照料货物的义务，主观上存有过错，而立荣公司未能进一步证明自己已尽有关义务，所以对货损应负赔偿责任。

## 2、货物损坏的赔偿问题

海上货运过程中如发生货损，依据《海商法》第五十五条第一款后款的规定，货物损坏的赔偿额，按照货物受损前后实际价值的差额或

者货物的修复费用计算。依据《海商法》第五十五条第二款，货物的实际价值，按照货物装船时的价值加保险费加运费计算。除货物本身损失之外，如果还有其他损失，只要是随货损而实际发生并合理存在，虽然多为间接损失，也属于货损发生时的损害赔偿范围。当然，在这一损害赔偿范围内，货物本身损失的赔偿仍处于核心的位置。关于货损问题，原告、被告双方分别提供的证据一时都未被对方所推翻，或被证明为不真实。而且双方各自提供的货价发票均为高榕公司和福建土畜产公司所出具。其中，原告提供的发票原件载明货物单价为每公斤3.75美元和每公斤3.72美元，与其提供的销售合同原件及日本海事鉴定协会检验报告之中关于货价的记载或描述相互印证，被告亦未能否定原告证据的真实性；而原告在提供己方证据的同时，对被告方显示货价每公斤1.88美元和每公斤1.78美元的发票的真实性也作了确认，虽然原告解释该发票为应收货人要求，为收货人逃避关税而提供，但未提供能佐证的其他证据，所以被告方证据的真实性也未被否定。至此，在通常情况下，法院应当依职权进一步查明与货价有关的事实，在确实不能查明且原告方不能继续举证时，应依据《关于民事诉讼证据的若干规定》第二条第二款的规定，对当事人的举证责任进行结果意义上的分配，判决负有进一步举证责任的原告方承担不利后果。但该“不利后果”究竟为何？是否原告未证明货物价值，其诉请全部不能得到支持？我们认为，货物本身的损失是客观存在的，这一损失可以通过各种方法和途径加以认定和计算，比如参考货损发生当时同类货物的市场价格，并综合各种因素加以认定等，而不能简单地以举证不能为由即驳回原告的全部诉请。而且，

在本案中，虽然原告对货物价值未能充分举证，但也只是部分不能举证，并不是全部举证不能。就此而言，驳回原告的全部诉请也是不适当的。因双方当事人对货物“至少”价值10,803.12美元（按被告方承认的货物价格1.88美元及1.78美元计算）并无争议，所以，原告对该无争议部分的货物价值无须进一步举证。原告方仅在货物实际价值可能高于10,803.12美元的范围内承担进一步的证明责任，以及在不能举证时承担部分败诉的后果。 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)