

最高人民法院 2009 年海事海商审判综述*

万鄂湘 陆效龙 余晓汉**

2009 年,最高人民法院民事审判第四庭坚持“为大局服务,为人民司法”的主题,深入分析全球金融危机背景下海事海商审判工作面临的新形势、新问题,并于 2009 年 6 月 25 日在上海召开全国海事法院院长工作座谈会,明确提出从事海事审判的各级法院应对航运市场变化的具体措施。

为及时规范和解释海事审判工作中发现的法律适用问题,最高人民法院民事审判第四庭在 2009 年完成《关于审理无正本提单放货纠纷案件适用法律若干问题的规定》的起草工作,由最高人民法院于 2009 年 2 月 26 日发布;基本完成了《关于审理海事赔偿责任限制相关纠纷案件的若干规定》的起草工作;年底又启动了起草船舶油污损害赔偿司法解释的工作。

2009 年,最高人民法院民事审判第四庭共审结海事海商案件 119 件,其中申请再审案件 92 件,占 77.31%;提审案件 9 件,占 7.56%;请示案件 17 件,占 14.29%;抗诉案件 1 件,占 0.84%。案件类型主要涉及船舶碰撞油污损害赔偿纠纷、海上人身损害赔偿纠纷、海上货物运输合同纠纷、货运代理合同纠纷、船舶建造合同纠纷、船舶所有权侵权纠纷、仓储合同纠纷、海上保险合同纠纷和船舶租赁合同纠纷。在案件处理结果方面,申请再审案件中裁定驳回再审申请案件 62 件,占 67.39%;裁定提审案件 5 件,占 5.43%;裁定指令再审案件 8 件,占 8.70%;裁定撤诉案件 14 件,占 15.22%。

从上述再审审查情况看,全国一、二审海事审判水平整体良好。归功于 25 年来专门化审判经验的积累,全国海事审判中成类成批的问题和原则性问题越来越少,大多数问题散见于个案法律适用的具体把握上。择其要者综述如下:

一 关于案由的确定

最高人民法院于 2008 年 2 月 4 日发布的《民事案件案由规定》具体规定了 46 类海事海商纠纷,规范了案由的称谓,但案由识别还有待于在实践中具体把握。要注意结合争议焦点正确区分相近案由,也要克服为争管辖而变相确定案由的问题。因为案由的确定不仅涉及管辖问题,还与法律适用密切相关,案由错误可能直接导致管辖错误和法律适用错误。

在(2009)民四他字第 31 号案中,山东元浦国际贸易有限公司(以下简称“元浦公司”)、

* 本文由最高人民法院民事审判第四庭提供案例,陆效龙、余晓汉整理,万鄂湘审定。

** 万鄂湘:武汉大学国际法教授、博士生导师、最高人民法院副院长。

陆效龙:中国社会科学院法学所博士后,最高人民法院民事审判第四庭审判长。

余晓汉:最高人民法院民事审判第四庭法官。

山东永盛国际货运代理有限公司(以下简称“永盛公司”)、常熟外代国际货运有限公司(以下简称“常熟外代”)签订的《仓储控货协议》约定:永盛公司和常熟外代负责货物仓储,按照元浦公司的指令发货,争议由签约地人民法院解决。常熟外代放货给第三方,元浦公司以港口货物保管合同纠纷为由向青岛海事法院提起诉讼,要求永盛公司、常熟外代赔偿因其擅自发货给元浦公司造成的经济损失。常熟外代则以港口作业纠纷为由,以元浦公司为被告向武汉海事法院提起诉讼,请求确认其发放钢材的行为不构成侵权,也不构成违约。两家海事法院均予以受理。山东省高级人民法院就该案的管辖向本院请示。本院经研究认为,协议的主要内容是港口货物的仓储保管,且涉案纠纷系因常熟外代放货给第三方而引起的赔偿纠纷,与港口作业无关,故涉案纠纷属于港口货物保管合同纠纷,而非港口作业纠纷,应由协议签订地的青岛海事法院管辖,武汉海事法院对常熟外代诉元浦公司一案无管辖权。本院函复山东省高级人民法院的同时,要求湖北省高级人民法院通知武汉海事法院将其受理的常熟外代诉元浦公司一案移送给青岛海事法院受理。

二 关于《合同法》第 402 条的适用范围

我国原有的民商立法及民法学说仅承认直接代理,并不认同间接代理。《中华人民共和国合同法》(以下简称《合同法》)以我国外贸间接代理为实践基础,借鉴《国际货物销售代理公约》的相关规定,正式承认了间接代理制度,主要体现为《合同法》第 402 条。问题在于,间接代理制度是否可以普遍适用于外贸代理以外的其他民商事活动?换言之,第 402 条的适用范围如何?

在(2008)民申字第 1177 号新陆桥(连云港)码头有限公司(以下简称“新陆桥公司”)与山西省冶金物资总公司(以下简称“山西冶金”)、连云港华丰国际货运有限公司(以下简称“华丰货运”)港口作业合同欠款纠纷案中,山西冶金书面委托华丰货运为港口代理。为履行代理义务,华丰货运以自己的名义与案外人连云港港口集团有限公司(以下简称“港口集团公司”)签订《港口货物作业合同》,并与新陆桥公司签订了补充协议,约定由新陆桥公司对涉案货物进行卸船、堆存和装车等。后华丰货运与港口集团公司共同书面确认《港口货物作业合同》中的权利义务由新陆桥公司继受和承担。涉案货物在港发运结束后,新陆桥公司于 2006 年 11 月 7 日向上海海事法院提起诉讼,请求判令山西冶金支付港口作业费 5,050,693.64 元和滞纳金 475 万元。

上海海事法院一审认为:华丰货运在签约时已向合同相对人告知华丰货运系代理山西冶金签订合同,依照《合同法》第 402 条的规定,《港口货物作业合同》及补充协议直接约束新陆桥公司和山西冶金。山西冶金应对华丰货运拖欠新陆桥公司港口作业费的民事行为承担相应的法律后果。一审判决:山西冶金向新陆桥公司支付港口作业费 5,050,693.64 元。

山西冶金不服一审判决,提起上诉认为:《合同法》第 402 条本应解决进出口贸易合同纠纷,不应适用本案纠纷,其与新陆桥公司不存在合同关系。新陆桥公司因不服一审判决不支持其滞纳金请求亦提出上诉。

上海市高级人民法院经审理认为双方上诉均缺乏依据,遂终审判决:驳回上诉,维持原判。新陆桥公司不服二审判决,向本院申请再审。本院经审查,最终裁定驳回新陆桥公司的再审申请。

本案反映出的问题主要是:根据《合同法》第402条规定的字面理解,原审法院认定华丰货运与新陆桥公司订立的合同直接约束山西冶金和新陆桥公司并无不当。但是对于《合同法》第402条的理解,司法实践中是有争议的。在全国人大法工委编写的《合同法释义》中明确该条的立法本意是参考《国际货物销售代理公约》制定,主要发生在进出口贸易合同中。合议庭承办法官与全国人大法工委的相关同志沟通时,也认为402条仅限于外贸代理案件中适用。如果根据该立法本意,原审认定值得商榷,新陆桥公司只能向合同相对方华丰货运主张港口作业费请求。然而,从该条款文字表示看不出本条的适用仅限于进出口贸易合同,故不宜认定原审适用法律不当。在目前的司法实践中,无论是海事审判还是涉外商事审判,对该条的理解与适用均存在疑问,需要统一考虑,必要时请全国人大法工委做出解释。

三 关于不可抗力的认定

海事行政主管部门对海事事故责任的分析结论在没有相反证据的情况下一般可以作为认定案件事实的依据,但其关于不可抗力的认定能否作为法院定案的依据?(2008)民申字第632号上海中通物流股份有限公司(以下简称“中通物流”)与华安财产保险股份有限公司湖南分公司(以下简称“华安公司”)等国际海上货物多式联运合同货损纠纷案的审理明确了该问题。

该案中,长沙长丰汽车制造有限责任公司(以下简称“长丰公司”)委托中通物流将50个集装箱的汽车部件从日本名古屋经上海运至湖南长沙长丰公司的工厂。2005年6月14日,“湘长沙机0450”轮在上海装载完涉案货物后沿长江上驶,当日《航行日志》记载:天气均预报雷雨阵风8-9级;次日该轮在航行中突遇“浙定58063”轮横于船头,发生碰撞,涉案部分货物受损。南京海事局作出《水上交通事故认定书》,认定导致本次事故发生的直接原因是船舶航行中遭遇突如其来的冰雹和雷雨大风袭击,本次事故属不可抗力。华安公司赔付长丰公司货损6,526,704.19元后提起本案代位求偿之诉。

武汉海事法院一审认为:南京海事局对涉案事故所作的责任认定书系行政机关对事故责任的分析结果,不能当然地作为法院定案的依据。《合同法》第117条第2款规定,不可抗力是指不能预见、不能避免并不能克服的客观情况。涉案事故是否构成不可抗力,评判标准应是其是否符合法律规定的不可抗力的构成要件。大风对涉案事故而言已经预见,承运船舶在明知情况下冒险航行,导致事故的发生,涉案恶劣天气不能满足不可抗力的构成要件,承运人不能免责。一审判决:中通物流赔偿华安公司货物损失6,526,704.19元及其利息。

中通物流不服一审判决,向湖北省高级人民法院提起上诉。湖北省高级人民法院二审同意一审分析处理意见,二审判决:维持原判,驳回上诉。

中通物流不服一、二审判决,向本院申请再审。本院经审查认为:本案船舶碰撞事故的发生是否因不可抗力所致,应当由法院根据案件事实,依据相关法律规定作出认定。行政机关对事故责任的分析结果在没有相反证据的情况下可以作为认定本案事实的证据。承运船舶在事故发生前已经收到天气预报。事故发生时实际风力超过预报的8-9级,达到11级。在这种天气情况下,中通物流并无证据证明“湘长沙机0450”船在发现来船前,已经依照1991年《内河避碰规则》的规定做到极其谨慎地驾驶,但仍不能避免碰撞事故的发生。中通物流主张不可抗力免责的依据不充分。本院最终裁定驳回中通物流的再审申请。

四 关于海上货物运输合同无单放货

最高人民法院《关于审理无正本提单放货纠纷案件适用法律若干问题的规定》明确了审理该类案件的原则。鉴于海上货物运输环节众多,委托和转委托关系复杂,实践中还需要结合案情依法识别各种法律关系,确定责任人。

在(2009)民监字第 76 号江苏泰州唐仁针棉织品有限公司(以下简称“唐仁公司”)与上海新文捷国际货运有限公司(以下简称“新文捷公司”)海上货物运输合同无单放货损害赔偿纠纷案中,唐仁公司按照 FOB 贸易买家申请开立信用证的指示将涉案两个集装箱出口货物交给新文捷公司。新文捷公司接收货物后,即安排订舱、报关等事宜并收取了订舱费、报关费等费用。在货物装船出运后,唐仁公司取得全套正本提单。提单抬头和目的港代理人均为案外人韩国海空有限公司(以下简称“海空公司”),提单记载的托运人是唐仁公司,起运港上海,目的港韩国釜山,签章处显示海空公司是承运人。货物到达目的港后被无单发行。新文捷公司曾与海空公司签订互为代理协议,约定分别为对方在当地港口的代理。

上海海事法院一审认为:提单是海上货物运输合同的证明,涉案提单的抬头人和签单处均记载承运人为海空公司而不是新文捷公司。根据新文捷公司与海空公司的代理协议,新文捷公司是海空公司在起运港的代理人,其接受货物、向实际承运人履行订舱手续、收取订舱费等符合代理协议的约定和代理人的行为特征,其行为均代表海空公司。唐仁公司不能因为根据信用证的指示与新文捷公司具体联系货物出运事宜就认为新文捷公司是与其订立运输合同的承运人。提单的抬头和签章记载已清楚表明海空公司是承运人,唐仁公司在取得该提单时并未提出异议。虽然涉案提单未在交通部备案,但并不影响提单本身的效力,且提单是否备案与无单放货行为之间并无因果关系。唐仁公司不能要求新文捷公司承担承运人的违约责任。

一审判决生效后,唐仁公司向上海市高级人民法院申请再审,认为一审法院未审查海空公司无船承运业务经营资格和“互为代理协议”的效力,案件基本事实不清。上海市高级人民法院经审查认为海空公司非本案诉讼主体,其是否具有无船承运业务的经营资格不属于本案审查范围,一审判决并无不当,遂裁定驳回唐仁公司的再审申请。

唐仁公司不服上述裁定,向本院申请再审。本院经审查认为:涉案提单由海空公司作为承运人直接签发,而非由新文捷公司代为签发,“互为代理协议”是否有效不影响案件处理结果。海空公司是否具有无船承运业务经营资格,提单是否备案,不影响涉案提单及其所证明的运输合同的效力。上海市高级人民法院裁定驳回唐仁公司再审申请,处理结果并无不当。唐仁公司在原审中主张其与新文捷公司之间存在海上货物运输合同关系,要求新文捷公司承担违约责任;在再审申请中,又主张其与海空公司之间的海上货物运输合同无效,要求新文捷公司承担侵权损害赔偿赔偿责任,已经变更了其在原审时主张的法律关系与诉讼请求,不属于再审审理范围。本院最终裁定驳回唐仁公司的再审申请。

五 关于保险合同的效力

《中华人民共和国保险法》(以下简称“保险法”)第 12 条第 2 款及第 6 款原则性规定:

财产保险的被保险人在保险事故发生时,对保险标的应当具有保险利益;保险利益是指投保人或者被保险人对保险标的具有的法律上承认的利益。对于应依法申领进口许可证后方可进口的货物,当事人没有领取进口许可证是否影响其保险利益,进而影响保险合同的效力,曾是一个长期争论的问题。在(2009)民提字第 1 号智得国际贸易有限公司(以下简称“智得公司”)与中国人民财产保险股份有限公司广州市分公司(以下简称“广州人保”)、潮安文祠殷发五金制品厂有限公司(以下简称“潮安公司”)海运货物保险合同纠纷案中,这一问题得到了明确回答。

在该案中,智得公司以单价每吨 278 美元(CNF FO CQD 中国汕头)向潮安公司出售从俄罗斯进口的钢材,潮安公司为该批货物向广州人保投保了平安险。涉案货物的两套提单均载明:货物(净重共 8988.69 吨)于 1996 年 12 月 30 日清洁装船,承运船舶“SUN RICHIN 3”,装港 NAHODKA(俄罗斯港口),卸港中国汕头,托运人 INTRACOM GMBH,收货人“凭中国银行潮州分行指示”。该两套提单经 INTRACOM GMBH、潮安公司、智得公司空白背书。潮安公司曾申请中国银行潮州分行为货物价款开出以智得公司为受益人的信用证,但国外银行未提交信用证下的单据,中国银行潮州分行没有付款,也没有对提单进行背书。“SUN RICHIN 3”轮在开往汕头港途中货舱进水,于 1997 年 1 月 8 日沉没。潮安公司没有支付货款,于 1997 年 4 月 25 日向智得公司出具权益转让证书,将涉案保险单项下一切权利和义务转让给智得公司。智得公司、潮安公司向广州人保索赔未果,向广州海事法院起诉。诉讼中,潮安公司、智得公司没有提供涉案钢材的进口许可证。

广州海事法院一审认为,潮安公司作为货物买方承担货物运输中的风险,对投保的货物具有保险利益,潮安公司与广州人保签订的保险合同合法有效。涉案货物的提单已经托运人背书,虽然提单的转让未经记名指示人潮州银行背书,但并不能否定潮安公司已经持有提单并对提单项下的货物具有保险利益的事实。本案保险标的的损失就是潮安公司的损失;至于货款是否支付,属于贸易合同而非保险合同的范畴,保险合同下被保险人的损失不能以贸易合同项下的货款是否支付来衡量。沉船导致货物全损,属平安险的责任范围,广州人保应当承担赔偿责任。一审判决:广州人保向智得公司赔偿 2,498,855.82 美元及其利息。

广州人保不服一审判决提起上诉,广东省高级人民法院经审理认为:本案所涉保险标的是进口钢材,属核定公司经营的商品,是国家限制进口的货物,根据《对外贸易法》第 9 条和第 19 条的规定,应由核定经营的公司进口或申领进口许可证后方可进口。潮安公司并非核定经营钢材进出口的公司,没有领取进口许可证,所进口的钢材是不合法的,潮安公司对此不可能享有法律上承认的利益,并无保险利益可言,其与广州人保所签订的保险合同依法应认定无效。潮安公司没有支付货款,没有实际损失,其无权索赔。二审判决:撤销一审判决;驳回智得公司、潮安公司的诉讼请求。

智得公司不服二审判决向本院申请再审,本院提审后经审理认为:尽管潮安公司无进口许可证进口钢材违反了对外贸易法的规定,但保险合同与买卖合同属于两个不同的法律关系,受不同的法律调整;潮安公司违反法律规定进口货物,并不必然导致其签订的货物运输保险合同无效;原审判决混淆了保险法律关系和外贸管理法律关系,认定涉案保险合同无效,属于适用法律错误;潮安公司无进口许可证并不影响保险合同的效力。

六 关于“一切险”条款的理解

关于“一切险”条款的理解,在海事审判实践中长期存在两项争议:一是“一切险”的承保风险是否为列明风险;二是当保险合同双方当事人一旦对条款理解不一致时,是否应当一概作出对保险人不利的解释。在(2009)民申字第 572 号奉化市顶盛船务有限公司(以下简称“顶盛公司”)与中国人民财产保险股份有限公司宁波分公司(以下简称“人保宁波公司”)保险合同纠纷案中,这一问题得到了明确回答。

该案中,顶盛公司就其所属的船舶“顶盛 11”轮向人保宁波公司投保,投保单中特别约定“碰撞、触碰责任以条款为准”。人保宁波公司签发了沿海内河船舶保险单,保险险别为沿海内河船舶一切险附加船东对船员责任险。保险条款“一切险”将“碰撞、触碰责任”规定为:本公司承保的保险船舶在可航水域碰撞其他船舶或触碰码头、港口设施、航标,致使上述物体发生的直接损失和费用,包括被碰撞船舶上所载货物的直接损失,依法应当由被保险人承担的赔偿责任。保险条款“除外责任”规定:桥的损失和费用属于除外责任。2005 年 12 月 2 日,“顶盛 11”轮在行驶过程中为避让一小船,触碰了苏通大桥临时墩,造成临时墩严重损失。顶盛公司赔偿临时墩的损失后,向人保宁波公司索赔遭拒,遂向武汉海事法院提起诉讼。

武汉海事法院一审认为:双方对船舶触碰范围的列举是否穷尽理解不同,属于对保险条款如何解释的问题,应当作出不利于提供格式条款一方的解释,即本案事故造成的损失及责任属于一切险承保范围。人保宁波公司主张本案事故造成的损失属于除外责任,且其已对除外责任条款进行了明确说明。但本案除外责任条款仅包括桥的损失和费用,未明确界定大桥临时墩损失的性质,且人保宁波公司无法证明其对除外责任条款进行了明确说明。因此,该条款在本案中不产生效力。一审判决:人保宁波公司赔付顶盛公司损失 561 万元及利息。

人保宁波公司不服一审判决,提起上诉。湖北省高级人民法院二审认为:保险条款以列举方式规定了保险人的赔偿责任。本案保险船舶触碰的是桥墩,不属于保险责任范围。本案当事人争议的焦点是涉案事故是否属于保险人赔偿范围,而不是涉案事故是否属保险人责任免除条款的内容,故人保宁波公司在本案争议的问题中没有“明确说明”的义务。故二审判决:撤销一审判决;驳回顶盛公司的诉讼请求。

顶盛公司不服二审判决,向本院申请再审。本院经审查认为:本案所涉“沿海、内河船舶保险条款”对触碰责任的范围作了列明式的规定,保险人对触碰责任的承保范围仅限于“触碰码头、港口设施、航标”,致使上述物体发生的直接损失和费用。故本案“一切险”的承保风险应当为列明风险,未在保险条款中列明的风险不属于人保宁波公司的承保范围。顶盛公司签署的投保单中特别约定“碰撞、触碰责任以条款为准”,说明顶盛公司已知悉有关保险条款,人保宁波公司对保险条款已尽到一般性说明义务。本案事故不属于保险责任范围,人保宁波公司无须承担赔付责任。本院裁定驳回顶盛公司的再审申请。

本案主要涉及对保险条款中“一切险”的理解问题。审查保险事故是否属于“一切险”的承保范围,首先应当审查保险条款关于“一切险”的具体规定,以确定其属于列明式条款还是概括式条款。如果属于列明式条款,则未在保险条款中列明的风险不属于保险责任范围,不必再审查保险事故是否属于除外责任;只有当保险事故属于保险责任范围时,才有必要审查除外责任条款是否有效,以及保险事故是否属于除外责任条款规定的情形。

本案另一个争议焦点是如何理解格式条款“有两种以上解释”的问题。本案当事人对保险条款是否已经穷尽船舶触碰范围有不同的理解。一审法院认为,保险合同系格式合同,此种情形属于对格式条款“有两种以上解释”,应当作出不利于提供格式条款一方的解释,即涉案保险条款未穷尽船舶触碰的范围。这一理解并不正确。《合同法》第41条规定,对格式条款的理解发生争议的,应当按照通常理解予以解释;对格式条款有两种以上解释的,应当作出不利于提供格式条款一方的解释。因此,认定格式条款“有两种以上解释”,应当是按照一般人通常的理解,存在两种以上可能的解释,而不是双方当事人存在不同理解就可认定为存在两种以上的解释。本案保险条款明确列明承保范围内的船舶触碰对象为“码头、港口设施、航标”,并未作概括性规定,故按照通常理解,触碰对象只限于上述三种,不存在两种以上的解释。

对格式条款的解释,立法上有一个不断完善的过程,司法实践应予以足够重视。2002年修订的《保险法》第31条规定:对于保险合同的条款,保险人与投保人、被保险人或者受益人有争议时,人民法院或者仲裁机关应当作有利于被保险人和受益人的解释。从该条文字表面看,只要保险人和被保险人对保险条款的理解存在争议,就要作出对保险人不利的解释。但这种认识与《合同法》第41条的规定并不一致,在实践中也未得到广泛认同。2009年修订的《保险法》第30条已作了相应的修改:采用保险人提供的格式条款订立的保险合同,保险人与投保人、被保险人或者受益人对合同条款有争议的,应当按照通常理解予以解释;对合同条款有两种以上解释的,人民法院或者仲裁机构应当作出有利于被保险人和受益人的解释。本案的审理是对该立法动向的生动诠释。

七 关于保险代位求偿纠纷中损失数额的认定

在保险代位求偿中,保险事故所造成的实际损失与保险人赔付金额并不完全一致,在实践中容易混淆。(2009)民提字第38号中交第四航务工程局有限公司(以下简称“四航局”)与中国人民财产保险股份有限公司广东省分公司(以下简称“人保广东公司”)等海上货物运输合同保险代位求偿纠纷案的判决对此作出了明确区分,准确认定了被保险人的实际损失。

在该案中,中远航运股份有限公司(以下简称“中远公司”)所属的“沙河口”轮于2003年3月30日至4月3日为四航局内设安游项目部从三亚港装运3个大沉箱和4个小沉箱至榆林港。4月4日,“沙河口”轮在榆林港压水作业过程中艏部座底。海南海事局作出的事故原因调查报告认为:小沉箱倾倒沉没是造成“沙河口”轮艏部下沉座底的直接原因;船方忽视沉箱海上安全起浮的特殊要求,未按安全操作规程的要求进行作业,是造成小沉箱倾倒沉没的主要原因;船货双方的现场指挥和作业人员缺少足够和必要的协调配合是造成事故的重要原因;本案是一起主要由于船员过失所造成的重大责任事故。“沙河口”轮的保险人人保广东公司向中远公司支付保险赔偿金220万美元后,以四航局在事故中存在严重过失为由,起诉请求四航局按60%的责任比例赔偿损失11,049,300元及其利息。

海口海事法院一审认为,承运人中远公司在运输过程中因船员过失,违规操作,以致发生船货俱损的重大责任事故。人保广东公司虽然主张本案事故主要是因托运人四航局的过失造成,并请求其赔偿船舶损失,但既不能提供有效的证据证明托运人有违约行为,亦不能提供有效的证据否定海事调查报告的结论。因此,人保广东公司的主张和请求缺乏事实和

法律依据,一审判决驳回人保广东公司的诉讼请求。

人保广东公司不服一审判决,提起上诉。海南省高级人民法院在二审中委托专门机构鉴定事故原因,依据鉴定书等证据补充查明了相关事实。二审认定:“沙河口”轮艉部座底沉没主要是安游项目部捆绑两个小沉箱的方法不当所致,船货双方缺少足够的和必要的配合等,也是造成事故的一个重要原因;四航局应承担本案事故的 60% 的责任,中远公司应承担本案事故 40% 的责任;人保广东公司赔偿中远公司 220 万美元,依赔付时人民币与美元的中间价折合人民币 18,183,000 元;四航局应赔偿人保广东公司 60% 的损失即 10,909,800 元。二审判决:撤销一审判决;四航局赔偿人保广东公司 10,909,800 元及利息。

四航局不服二审判决,向本院申请再审。本院经审理认为:二审判决四航局承担本案事故 60% 的责任,中远公司承担本案事故 40% 的责任,并无不当。人保广东公司从中远公司取得的代位求偿权的范围,仅限于“沙河口”轮发生的保险责任范围内的损失。“沙河口”轮投保保险别为一切险,其保险责任范围内的损失应包括船舶的实际损失及救助费。该保险金额为 300 万美元(依赔付时美元与人民币的中间价 1:8.25 计算,折人民币 24,795,000),事故发生后中远公司将其残值出售,获 10,618,068.78 元,故本案船舶的实际损失应为保险金额减去出售船舶所得,为 14,176,932.22 元。“沙河口”轮所发生的保险责任范围内的损失为该项船舶实际损失及救助费 362 万元,共计 17,796,931.22 元,而非 220 万美元(折人民币 18,183,000 元)。四航局应赔偿人保广东公司 60% 的损失即 10,678,158.732 元。二审判决对该项事实的认定错误,本院判决予以相应纠正。

法院在审理保险代位求偿纠纷时,往往涉及到两个金额,一是保险公司理赔的金额,二是被保险人的实际损失。在绝大多数情况下,理赔金额等于或者低于实际损失,法院支持保险公司主张的理赔金额一般不会发生问题。但这并不绝对,本案就是反例。严格来说,在保险代位求偿纠纷案件中,法院支持的请求应当是被保险人的实际损失,而不是保险公司的理赔金额。根据本院《关于审理海上保险纠纷案件若干问题的规定》第 14 条的规定,受理保险人行使代位请求赔偿权利纠纷案件的人民法院应当仅就造成保险事故的第三人与被保险人之间的法律关系进行审理。因此,法院在认定时应当以事故实际造成的损失为依据,而不是以保险公司的赔付金额为依据。

八 关于《海商法》第 257 条规定的诉讼时效的中断

《中华人民共和国海商法》(以下简称《海商法》)第 13 章(“时效”)吸收了有关国际公约的规定,与《民法通则》不尽相同,形成了一套特殊的时效制度。那么,《民法通则》及其司法解释关于时效中断的规定是否应当补充适用于《海商法》规定的时效?(2009)民申字第 84 号 A. P. 穆勒—马士基有限公司(以下简称“马士基公司”)与浙江华都纺织有限公司(以下简称“华都公司”)、马士基(中国)航运有限公司(以下简称“马士基中国公司”)海上货物运输合同纠纷案就涉及这一问题。

在该案中,马士基中国公司作为承运人马士基公司的代理人,为华都公司出口的 2 个集装箱全棉染色提花布货物各签发了两套提单,该两套提单均载明华都公司为托运人,装运港为宁波,目的港为科托努。2002 年 12 月 19 日,承运船舶到达科托努波多诺夫港。2003 年 3 月 26 日,承运人通知目的港电放货物,两套计 6 份正本提单由马士基中国公司宁波分公司

从华都公司处收回。涉案两个集装箱于2003年3月31日运至马士基堆场破封开箱后发现均为空箱,开箱的铅封号与提单记载的铅封号不一致。2004年3月,华都公司以马士基中国公司为被告向天津海事法院起诉,于2005年2月16日申请追加马士基公司为共同被告。

天津海事法院一审认为:马士基公司作为承运人,应当对集装箱内货物的灭失负赔偿责任;马士基中国公司作为承运人马士基公司的代理人不负有赔偿责任;华都公司于诉讼时效期间内向马士基公司的代理人提起诉讼,可认定诉讼时效中断,故其于2005年2月16日申请追加马士基公司为被告未超过诉讼时效期间。一审判决:马士基公司赔偿华都公司货物损失203,520美元及其利息;驳回华都公司对马士基中国公司的诉讼请求。

马士基公司不服一审判决,提起上诉。天津市高级人民法院二审认为:货物于2003年3月26日在目的港实际交付,华都公司作为权利人,请求时效应当从该实际交付之日起算的一年之内。由于在该时效内的2004年3月22日,华都公司在一审法院提起了针对承运人代理人马士基中国公司的诉讼,符合《海商法》第267条规定的时效中断的法定事由;同时根据最高人民法院《关于贯彻执行〈中华人民共和国民事诉讼法〉若干问题的意见》第173条第2款“对于权利人向债务保证人、债务人的代理人或者财产代管人主张权利的,可以认定时效中断”的规定,构成针对承运人马士基公司的诉讼时效中断。时效期间重新计算后,至华都公司在一审法院申请追加马士基公司为被告时未超过一年诉讼时效。二审判决:驳回上诉,维持原判。

马士基公司不服二审判决,提出再审申请。天津市高级人民法院审查后通知驳回马士基公司的再审申请。马士基公司不服天津市高级人民法院二审判决以及驳回再审申请通知书,向本院申请再审。

本院经审理认为:根据《海商法》第257条的规定,本案就海上货物运输向承运人要求赔偿的一年时效期间,应从承运人交付货物之日即2003年3月26日起算。2004年3月22日系华都公司起诉状上记载的提交时间,2004年3月26日系华都公司向一审法院发出特快专递的时间,2004年3月29日系一审法院收到起诉状的时间。根据《民事诉讼法》第75条的规定,华都公司向一审法院提起诉讼的时间应当认定为2004年3月26日,没有超过一年的诉讼时效期间。二审判决认定华都公司起诉时间为2004年3月22日确有不妥,但认定并未超过诉讼时效期间的结论并无不妥。华都公司于2004年3月26日向承运人马士基公司的代理人马士基中国公司提起诉讼,2005年2月16日追加马士基公司作为被告。《海商法》第267条规定,时效因请求人提起诉讼、提交仲裁或者被请求人同意履行义务而中断,但对于向承运人代理人提起的诉讼是否构成时效中断这一问题并未作出规定;在此情况下,应当适用《民法通则》的有关规定。原审法院适用《关于贯彻执行〈中华人民共和国民事诉讼法〉若干问题的意见》第173条第2款的规定认定时效中断并无不妥。本院最终裁定驳回马士基公司的再审申请。

今后,我们将继续对每年我国海事海商审判实践中涉及的主要法律问题通过综述的方式进行总结归类,并在《环球法律评论》刊载,以便法学理论界的专家学者及时了解我国司法实践的近况,并为我们遇到的法律问题做出法理分析和评论。

(责任编辑:廖凡)