

黑龙江某彩涂板材有限公司诉威海某船务有限公司海上货物运输合同纠纷案

——海上货物运输合同中承运人免责事由的认定

关键词 民事 海上货物运输合同 货物损坏 过错 免责

基本案情

原告黑龙江某彩涂板材有限公司（以下简称某彩涂板材公司）诉称，其委托威海某船务有限公司（以下简称某船务公司）将一批钢材由中国常熟运输至俄罗斯大卡缅。某船务公司的代理人于2021年6月19日签发了编号为CSBKN01/02的提单，提单记载的货物品类别为钢结构与钢材，件数为321件，承运船舶为“某99”轮。2021年6月24日，货物运抵目的港后，在卸货过程中发现货物出现弯曲变形、凹陷、擦刮等严重损害情况，合计损失1,501,932.99元。某船务公司作为承运人，应对货损承担赔偿责任，故请求判令某船务公司赔偿其损失人民币1501932.99元及利息。后某彩涂板材公司变更诉请金额为178400元。

某船务公司辩称：涉案货物为钢结构，没有任何外在包装。在卸货和接收货物时如果有损失，可以立即发现。涉案货物的卸货报告记载，在整个卸货过程中及交货前，货方没有任何人提出货损声明。即便货物真实存在损失，也是由于托运人的原因造成，并非发生在承运人的责任期间。本案货物在装货时，货物本身即存在货损，对于该部分损失属于货物的固有缺陷，承运人不应当承担赔偿责任。

法院经审理查明：“某99”轮登记的船舶所有人为某船务公司。2021年6月18日，某彩涂板材公司向“某99”轮的船东、管理人、经营人等出具一份《保函》，载明：提单CSBKN01/02，321件钢结构、轨道货物

，由某彩涂板材公司装上该船舶，大副收据上记载有如下批注：（1）发货人要求雨中作业；（2）阶梯轨道轻微变形涉及5件货物；（3）铁轨部分锈蚀；（4）网垫部分锈蚀；（5）过渡平台锈蚀和变形；（6）发货人负责装载和系固，船方不负责；（7）发货人承担甲板货的风险。某彩涂板材公司请求船方为上述货物签发清洁提单，并作出相应承诺。次日，某船务公司的代理人向某彩涂板材公司签发一份编号为CSBKN01/02号的清洁提单。2021年6月25日，“某99”轮到达卸货港（俄罗斯大卡缅）并开始卸货，于同年6月28日卸货完毕。某船务公司提供的《卸货报告》载明：货物卸货及接收过程中，未发现差异和/或货损而提起的声明通知。

南京海事法院于2023年2月16日作出（2022）苏72民初889号民事判决：驳回某彩涂板材公司的全部诉讼请求。

宣判后，双方当事人均未提出上诉。

裁判理由

法院生效裁判认为，《海商法》第八十一条第一款规定，“承运人向收货人交付货物时，收货人未将货物灭失或者损坏的情况书面通知承运人的，此项交付视为承运人已经按照运输单证的记载交付以及货物状况良好的初步证据。”本案中，某彩涂板材公司主张的货损为“弯曲变形、凹陷、擦刮”等，该种货物损坏情况，通过外观查看即可看出，应当是显而易见的，理应在卸货时即可发现。但某彩涂板材公司并未提供证据证明收货人或原告自己在货物卸货时或其他合理时间内将货损情况通知了某船务公司。相反，某船务公司提供的卸船报告载明未发现有关货损的声明或通知。某彩涂板材公司未提供证据证明其自身或收货人在涉案货物卸货或交付过程中及时向某船务公司通知了货物存在货损的情况，应承担相应举证不能的不利法律后果。

另，根据某彩涂板材公司于2021年6月18日出具给“某99”轮的船东等主体的《保函》，某彩涂板材公司对于其向某船务公司交付的货物存在部分变形、锈蚀，并由发货人承担甲板货的风险等情况是清楚的，说明涉案货物在交付前即存在有部分货物变形的情形。另某彩涂板材公司提供的《货损检验报告》载明货物损坏原因主要为货物在货舱积载不当和系固方式错误所致，而根据《保函》可知系由发货人负责货物的装载和系固，船方对此不负责。根据《海商法》第五十一条中有关承运人免责事由的规定，货物发生损坏是由于托运人、货物所有人或者他们代理人的行为造成的，承运人不负责。因此，如果某彩涂板材公司提供的《货损检验报告》真实合法有效，根据该检验报告载明的货损原因，货损亦不是因某船务公司的过错所导致，某船务公司对此应不负责任。

裁判要旨

通常情况下，承运人在卸货港应当按照提单记载交付货物。根据《海商法》第八十一条的规定，承运人向收货人交付货物时，收货人未将货物灭失或者损坏的情况书面通知承运人的，此项交付视为承运人已经按照运输单证的记载交付以及货物状况良好的初步证据。如果货物没有任何外在包装，在卸货和接收货物时，对于可以立即发现的货物损失，货方并未向承运人提出货损声明，应当认定承运人交付的货物状况符合约定的交付要求。

关联索引

《中华人民共和国海商法》第51条第1款第8项、第81条第1款

一审：南京海事法院（2022）苏72民初889号民事判决（2023年2月16日）

本案例文本已于2024年3月29日作出调整