中国外运河南公司与阳明海运股份有限公司（Yang Ming Marine Transportation Corporation）海上货物运输合同纠纷案

【基本案情】

2011年11月，郑州宇通客车股份有限公司（以下简称宇通公司）委托中国外运河南公司（以下简称外运河南公司）自美国运输89件发动机至宇通公司仓库。其中，就美国长滩港至中国青岛港的海路运输由阳明海运股份有限公司（以下简称阳明海运公司）实际运输。涉案货物装载于5只集装箱，由“Hanjin Kingston”轮0028W航次运输，为此阳明海运公司签发了编号为LAXQDO36500的提单。

2011年12月25日许，涉案货物运抵宇通公司仓库，于拆箱卸货时发现货物受损。中国平安财产保险股份有限公司河南分公司（以下简称平安财保河南分公司）作为涉案货物的保险人经查勘、定损，就涉案货损进行赔付并在取得代位求偿权后将外运河南公司诉至郑州市管城回族区人民法院，经法院审理，认定货损发生在海运途中，后法院在查明事实的基础上主持调解，最终外运河南公司赔付了平安河南分公司62.5万元，就此，与涉案货物有关的一切权利、利益及索赔权转移至外运河南公司。

外运河南公司认为，涉案货物系在阳明海运公司运输途中遭受损坏最终导致外运河南公司遭受损失，为了保护自身的合法权益，请求阳明海运公司承担赔偿责任。

【裁判结果】

青岛海事法院一审认为，外运河南公司既不能证明阳明海运公司的实际承运人地位，也不能证明阳明海运公司与涉案货物运输有关联。

外运河南公司并未举证证明集装箱外部受损。由于集装箱内部装载的是机器，外运河南公司起诉的货损是挤压导致的，集装箱外部无损，可见承运人已经尽到了管货义务。公估报告也有“货车无损、铅封无损”的记载，并同时记载“卸货时发现货柜内发动机相互挤压受损”，货物是由托运人装箱、计数的，意味着集装箱内货物的积载、绑扎、加固是由托运人负责的，承运人没有理由为货柜内部的货物相互挤压造成的损失承担责任。外运河南公司主张承运人承担赔偿责任没有依据。

《海商法》第二百五十七条第一款规定：就海上货物运输向承运人要求赔偿的请求权，时效期间为一年，自承运人交付或者应当交付货物之日起计算；在时效期间内或者时效期间届满后，被认定为负有责任的人向第三人提起追偿请求的，时效期间为九十日，自追偿请求人解决原赔偿请求之日起或者收到受理对其本人提起诉讼的法院的起诉状副本之日起计算。外运河南公司按照2910号民事调解书中的协议，于2016年6月17日向平安财保河南分公司支付了调解款项，则2016年6月17日应为海商法第二百五十七条中规定的“解决原赔偿请求之日”，至外运河南公司于2016年9月18日提起本案诉讼时，已超过90天。因此，外运河南公司对阳明海运公司的诉讼请求已经超过了诉讼时效。

【典型意义】

《海商法》第二百五十七条第一款规定了90天的追偿时效。就如何确定起算日期，本案判决正确理解和适用的海商法的规定，结合本案实际情况，以支付调解款项的时间作为解决原赔偿请求之日，为法律的正确适用提供了参考。

编写人：青岛海事法院 王宁

联系方式：0532-55786510

附：生效民事判决书一份

青岛海事法院

**民事判决书**

（2016）鲁72民初1747号

原告：中国外运河南公司。住所地：河南省郑州市东风路东段10号。

法定代表人：崔少波，总经理。

委托诉讼代理人：刘丽娜，上海融孚律师事务所律师。

委托诉讼代理人：李锐，上海融孚律师事务所律师。

被告：阳明海运股份有限公司（Yang Ming Marine Transportation Corporation）。住所地：台湾地区基隆市七堵区明德一路271号。

法定代表人：谢志坚，董事长。

委托诉讼代理人：赵海军，男，该公司工作人员。

原告中国外运河南公司（以下简称外运河南公司）诉被告阳明海运股份有限公司（Yang Ming Marine Transportation Corporation）（以下简称阳明海运公司）海上货物运输合同纠纷一案，外运河南公司于2016年9月18日向本院提起诉讼。本院受理后，依法组成合议庭，适用普通程序进行审理。本院于2016年11月3日进行庭前证据交换，并于2016年12月5日和2017年4月20日公开开庭进行审理。原告委托诉讼代理人李锐到庭参加证据交换和第一次开庭，原告委托诉讼代理人刘丽娜及被告委托诉讼代理人赵海军均到庭参加诉讼。本案现已审理终结。

外运河南公司向本院提出诉讼请求：请求法院判令阳明海运公司：1、赔偿外运河南公司损失62.5万元及自外运河南公司赔付之日起至判决生效之日止按照中国人民银行同期贷款利率计算的利息损失；2、承担本案受理费。事实和理由：2011年11月，郑州宇通客车股份有限公司（以下简称宇通公司）委托外运河南公司自美国运输89件发动机至宇通公司仓库。其中，就美国长滩港至中国青岛港的海路运输由阳明海运公司实际运输。涉案货物装载于5只集装箱，由“Hanjin Kingston”轮0028W航次运输，为此阳明海运公司签发了编号为LAXQDO36500的提单。

2011年12月25日许，涉案货物运抵宇通公司仓库，于拆箱卸货时发现货物受损。中国平安财产保险股份有限公司河南分公司（以下简称平安财保河南分公司）作为涉案货物的保险人经查勘、定损，就涉案货损进行赔付并在取得代位求偿权后将外运河南公司诉至郑州市管城回族区人民法院，经法院审理，认定货损发生在海运途中，后法院在查明事实的基础上主持调解，最终外运河南公司赔付了平安河南分公司62.5万元，就此，与涉案货物有关的一切权利、利益及索赔权转移至外运河南公司。

涉案货物在阳明海运公司运输途中遭受损坏最终导致外运河南公司遭受损失，为了保护外运河南公司的合法权益，请求阳明海运公司承担赔偿责任。

被告辩称，一、该案已过诉讼时效。根据《中华人民共和国海商法》（以下简称海商法）第二百五十七条规定，就海上货物运输向承运人要求赔偿的请求权时效期间为一年，自承运人交付或者应当交付货物之日起计算。根据外运河南公司提供的材料，该案发生于2011年，故已过诉讼时效。二、外运河南公司起诉依据的提单并非阳明海运公司的提单。因此，外运河南公司并非阳明海运公司提单上的托运人，也不是收货人，故外运河南公司对阳明海运公司没有诉权。三、根据外运河南公司提供的证据34、35页显示，货损原因为货物在箱内发生移动，同时所有集装箱外表状况良好，并没有集装箱损坏的报告或记录，而且，阳明海运公司与受损货物并没有任何联系，所以阳明海运公司对涉案货物的损坏不承担赔偿责任。

为支持其诉讼请求，外运河南公司向法庭提交如下证据：

证据一，外运河南公司与宇通公司之间的进口年度合同、LAXQDO36500号提单及翻译件。证明：1、2011年11月21日，宇通公司委托外运河南公司自美国运输89件发动机至宇通公司仓库；2、就美国长滩港至中国青岛港的海路运输由阳明海运公司完成。

证据二，公估报告。证明：1、涉案货物运抵宇通公司仓库拆箱卸货时发现损坏，后经检验、定损，认定损失金额1089187.3元；2、货物受损发生在阳明海运公司运输途中。

证据三，货物运输保险单、损失确认书、赔付凭证。证明：平安河南分公司作为涉案货物的保险人就涉案货损赔付1075000元并取得代位求偿权。

证据四，（2015）管民二初字第2910号民事调解书、外运河南公司赔付凭证。证明：1、平安河南分公司就涉案损失将外运河南公司诉至郑州市管城回族区人民法院，索赔1075000元；2、经法院审理，认定货损发生在阳明海运公司运输途中；3、经法院主持调解，外运河南公司赔付了平安河南分公司625000元，取得向阳明海运公司追偿的权利。

证据五，阳明海运公司出具的订舱确认件。证明：涉案货物由阳明海运公司实际运输。

证据六，Express Line Corporation（以下简称ELC公司）与阳明海运公司间的往来邮件、涉案集装箱设备交接单。证明：阳明海运公司系涉案货物的实际承运人。

证据七，ELC公司邮件往来，包括订舱确认书以及翻译。证明：阳明海运公司接受涉案货物订舱，是涉案货物的实际承运人。

证据八，阳明海运公司提单。证明：阳明海运公司作为海运承运人是涉案货物的实际承运人。该证据是阳明签发的提单，是涉案货物的提单副本。

阳明海运公司对外运河南公司提交证据发表质证意见如下：

对证据一合同的合法性、关联性、真实性认可；提单与阳明海运公司没有关系，所以无法发表意见。对外运河南公司在第二次开庭时提交的签发人为ELC公司的提单，对其真实性不予认可，ELC公司与阳明海运公司没有关系。对证据二、三真实性、合法性、关联性认可。对证据四调解书、付款凭证原件真实性没有异议。对证据五的真实性、关联性、合法性不予认可。对证据六真实性、合法性、关联性不予认可，因为集装箱设备交接单只是证明设备交接状况；邮件是域外形成的证据，不符合相关证据形式。对证据七不予认可，与外运河南公司提交的提单没有关系，邮件确实是从邮箱打印的，邮件真实性可以认可，但是对第4页之后的合法性、真实性、关联性不予认可。对证据八的真实性、合法性及关联性不予认可。

本院对外运河南公司证据的认定意见如下：

对证据一中合同的真实性予以认可，对证据二、三、四予以认可；对证据一中的提单，外运河南公司陈述该提单实际签发过，但外运河南公司仅出示加盖宇通公司印章的提单副本，没有出示提单正本，本院需结合其他证据综合认定；外运河南公司提交提单正本复印件，右下角处有ELC公司的签章，阳明海运公司对关联性不予认可，且该证据不符合证据形式的要求，故本院对该份证据亦不予认可。对证据五，该证据系在境外形成，证据形式不符合法律规定，本院对该证据不予采信。证据六中的设备交接单为复印件，阳明海运公司对真实性不予认可，本院对其亦不予认可；证据六、七中的电子邮件需结合其他证据综合认定。对证据八，阳明海运公司对其不认可，因其为电放形式，而且右下角的签发人信息，显示该证据系在境外形成，该证据形式不符合法律规定，本院对其亦不予认可。

阳明海运公司向法庭提交以下证据：

证据一，中华航运网阳明海运提单样本。证明：外运河南公司对阳明海运公司没有诉权。

证据二，韩进集装箱船队清单。证明：涉案船舶为韩进所有。

证据三，韩进营运船舶动态清单。证明：涉案船舶为韩进经营。

证据四，集装箱动态。证明：涉案5个集装箱并非为阳明海运公司永久拥有。

外运河南公司对上述证据的质证意见如下：

对证据一的真实性没有异议，对关联性不予认可。对证据二、三表面真实性予以认可，对证明内容不予认可。对证据四的真实性、合法性、关联性均不予认可。

本院对阳明海运公司证据的认定意见如下：

对证据一至三的表面真实性予以认可。对证据四，因无法通过网络进行检索，故对其真实性不予认可。

本院查明：

2011年4月18日，宇通公司与外运河南公司签订《进口年度合同》一份，就宇通公司委托外运河南公司作为中国主要口岸进口货物操作代理达成合作协议。

2012年5月15日，泛华保险公估出具《保险公估终期报告》，载明：保险人平安财保河南分公司承保的被保险人为宇通公司的2011年11月21日自美国纽约长滩起运的装载于HANJIN KINGSTON/0028W航次的、装载于五个货柜内的康明斯（美康）天然气发动机因运输途中碰撞在运输途中受损，该货物于2011年12月27日到达河南省郑州市十八里河宇通工业园；卸货时发现货柜内发动机相互挤压受损（货车无损、铅封无损）；包装及装载情况为：木支架托盘、发动机四角由角铁支撑并由螺丝固定，每托盘放置一台发动机，外包装由防雨塑料薄膜包装（塑料外包装之外无其他包装形式）；保单责任分析认为，出险地点在海上运输途中，出险原因为震动；公估报告显示，事故受损发动机59台，经对受损发动机部件进行维修和更换，最终核损金额为人民币1089187.3元，扣减货物残值人民币360元，最终费用为人民币1088827.3元；公估结论为保单责任成立，损失金额为1089187.30元，理算金额为1088827.30元，被保险人同意以1075000元结案，建议以1075000元赔付被保险人。平安财保河南分公司以1075000元向宇通公司进行赔付。

根据宇通公司出具的事故经过：正常清关结束后，12月27日外运河南分公司安排货车将此5个集装箱运输至宇通十八里河工业园，卸货时，仓库发现集装箱内发动机东倒西歪，倾斜比较严重。

外运河南公司向法庭提交了涉案5个集装箱的集装箱设备交接单的复印件，复印件上无法辨认、外运河南公司亦未主张集装箱外部有受损情况。

外运河南公司述称其为上述海上货物运输的承运人；阳明海运公司述称，其与本案货物运输没有任何合同上的关系，其与外运河南公司没有任何法律关系。

平安财保河南分公司起诉外运河南公司至河南省郑州市管城回族区人民法院，该院于2016年6月3日作出（2015）管民二初字第2910号民事调解书（以下简称2910号民事调解书），载明：案由：合同纠纷 2011年4月22日，宇通公司（作为甲方）与外运河南公司（作为乙方）签订《进口年度合同》一份，主要约定甲方委托乙方作为中国主要口岸进口货物操作代理；双方的合作范围为进口、报关、报检、转关、派送及其他相关业务；其中乙方的责任和义务主要包括及时准确的编制报关单证，按工作程序交接相关文件，当日应当完成的工作未能完结必须提前向甲方说明，必要时应书面呈报，报关中遇有问题时应及时沟通、处理，如发生问题，应承担相应的责任；送货时遇有破损、丢失或者其他情况时，除进行必要的拍照外，应出具书面报告，经甲方书面确认后再进行下一步操作；在送货途中无论遇到任何情况，包括不可抗力，乙方应在事发后24小时内及时通知甲方；乙方自甲方指定的仓库将货物装入载运车辆后，对货物的破损、水浸、损失、丢失等承担赔偿的责任并承担相应的所有费用，合同的有效期至2012年4月30日。2011年11月22日，宇通公司向平安财保河南分公司投保货物运输险，航程为美国长滩港至中国青岛港。2011年12月27日，货物运至郑州十八里河宇通工业园，卸货时发现发动机相互挤压受损。宇通公司遂向平安财保河南分公司报案。2012年5月15日，泛华保险公估有限公司出具《公估报告书》一份，认为事故出险地点为海上运输途中；出险时间为2011年11月21日至2011年12月27日；宇通公司向平安财保河南分公司投保货物运输险保单责任成立；投保比例为100%；无免赔额；不存在重复保险行为；事故损失金额为1089187.3元；理算金额为1088827.3元；被保险人即宇通公司同意以1075000元结案，并建议平安财保河南分公司按1075000元赔付宇通公司。2012年5月11日，宇通公司出具《损失确认书》和《赔付意向书及权益转让书》，确认宇通公司向原告投保的货物运输险，因发生保险事故，双方经协商同意1075000元为最终赔付金额；平安财保河南分公司支付以上金额赔款后，取得向第三人的代位求偿权。2012年5月31日，平安财保河南分公司通过银行汇款赔付宇通公司1075000元。现平安财保河南分公司诉至本院，请求判令：1、外运河南公司向平安财保河南分公司支付赔偿金1075000元；2、本案诉讼费由外运河南公司承担。

本案在审理过程中，经本院主持调解，双方当事人自愿达成如下协议：

一、外运河南公司于2016年6月20日前支付平安财保河南分公司赔偿金625000元。

二、平安财保河南分公司自愿放弃其他诉讼请求。

三、案件受理费7238元，由平安财保河南分公司负担。

上述协议，符合有关法律规定，本院予以确认。

本调解书经双方当事人签收后，即具有法律效力。

外运河南公司于2016年6月17日向平安财保河南分公司支付上述调解款项。

据进口货物报关单记载，贸易成交方式为FOB，收货单位为宇通公司，单价为美元27685元，89台货物总价为美元2463965元；涉案货物发票显示，合同号码为YT2011003，货物成交方式为INCOTERMS EXW，单价为美元27685元。外运河南公司述称其通过全程国际货运代理（北京）有限公司向阳明海运公司委托了涉案货物运输，阳明海运公司是涉案海上货物运输的实际承运人，阳明海运公司述称其与全程国际货运代理（北京）有限公司没有任何法律关系，外运河南公司未提供证据证明其述称的委托运输过程以及运费支付情况，也未提供证据证明阳明海运公司是涉案船舶所有人或光船租赁人或经营人。法庭调查过程中，在阳明海运公司的网站上输入报关单上所记载的提单号YWLUW135289325以及外运河南公司提供的 “订单号”YLX190888，均未查询到任何信息。

根据外运河南公司提交的由ELC公司签发的编号为LAXQDO36500的提单显示，托运人为CUMMINS INC.，起运港为美国长滩，卸货港为青岛，货物共有89箱，提单记载货物由托运人装箱、计数，交货方式为CY-CY。

就本案诉讼时效的适用上，外运河南公司认为，阳明海运公司错误适用了海商法第二百五十七条。外运河南公司作为涉案货物运输的承运人，是在经过生效的法院调解书承担相应的责任之后，向阳明海运公司提起的索赔，应该适用90天的追偿时效，在赔付后90天内向本院提起诉讼，完全符合海商法诉讼时效的规定。

另查明：

双方当事人均选择中华人民共和国大陆法律作为处理本案争议的准据法。

外运河南公司向本院申请调取证据材料。本院依申请向青岛联合国际船舶代理有限公司调取YMLUW135289325号提单及该公司收取提单、交付涉案货物的材料时，该公司回复，因数据保存时限已过，无法确定该货物与该公司的代理关系，无法核实该票货物信息；外运河南公司申请调取海关编号为425820111587429325的报关材料，因外运河南公司已提交该编号的报关单作为证据，且阳明海运公司认可其真实性，依据《最高人民法院关于适用<中华人民共和国民事诉讼法>的解释》第九十五条的规定，该证据无必要再予以调查收集。

以上事实，有庭审笔录和证据附卷，足以认定。

本院认为：

本案为海上货物运输合同纠纷。运输合同的起运港在美国，本案含有涉外因素。依照《中华人民共和国民事诉讼法》第二百五十九条、第二十七条和《中华人民共和国海事诉讼特别程序法》第六条第二款第二项之规定，本院作为目的港青岛所在地的海事法院，依法对该案具有管辖权。

双方当事人选择中华人民共和国大陆法律作为处理本案争议的准据法，符合《中华人民共和国涉外民事关系法律适用法》第四十一条之规定，本院对此予以确认。

根据双方的诉辩意见，本案的争议焦点有三个：一、外运河南公司与阳明海运公司存在何种法律关系，双方在该法律关系中的地位是什么；二、涉案货损的金额和责任承担主体如何确定；三、外运河南公司的诉讼请求是否已经超过诉讼时效。

关于争议焦点一。外运河南公司述称其是涉案海上货物运输的承运人、阳明海运公司是涉案海上货物运输的实际承运人，阳明海运公司否认其与外运河南公司及本案货物运输之间的关系，外运河南公司未提供证据证明其述称的委托运输过程以及运费支付情况，也未提供证据证明阳明海运公司是涉案船舶的所有人或光船租赁人或经营人。本院经法庭调查，不能在阳明海运公司的网站上查询到提单号YWLUW135289325以及外运河南公司提供的 “订单号”YLX190888项下的任何信息。因此外运河南公司既不能证明阳明海运公司的实际承运人地位，也不能证明阳明海运公司与涉案货物运输有关联。

关于争议焦点二。关于货损金额的认定，进口货物报关单显示，货物成交方式为FOB，单价为美元27685元，89台货物总价为美元2463965元；涉案货物发票显示，合同号码为YT2011003，货物成交方式为INCOTERMS EXW，单价为美元27685元。报关单与发票上显示的货物成交术语不一致，依照《最高人民法院关于民事诉讼证据的若干规定》第七十七条第一款第一项的规定，报关单作为海关依职权制作的公文书证的证明力一般大于其他书证，因此，在外运河南公司未提交证据证明发票的证明力更高的情况下，本院对报关单上记载的FOB贸易方式予以认定，此价值为货物装船时的价值。根据国海商法第五十五条的规定，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。公估报告显示，事故受损发动机59台，经对受损发动机部件进行维修和更换，最终核损金额为人民币1089187.3元，扣减货物残值人民币360元，最终费用为人民币1088827.3元，此即为货物损坏的赔偿额。但是在本案中，外运河南公司诉请金额为62.5万元。

关于责任承担主体。外运河南公司并未举证证明集装箱外部受损。由于集装箱内部装载的是机器，外运河南公司起诉的货损是挤压导致的，集装箱外部无损，可见承运人已经尽到了管货义务。公估报告也有“货车无损、铅封无损”的记载，并同时记载“卸货时发现货柜内发动机相互挤压受损”，货物是由托运人装箱、计数的，意味着集装箱内货物的积载、绑扎、加固是由托运人负责的，承运人没有理由为货柜内部的货物相互挤压造成的损失承担责任。外运河南公司主张承运人承担赔偿责任没有依据。

关于争议焦点三。海商法第二百五十七条第一款规定：就海上货物运输向承运人要求赔偿的请求权，时效期间为一年，自承运人交付或者应当交付货物之日起计算；在时效期间内或者时效期间届满后，被认定为负有责任的人向第三人提起追偿请求的，时效期间为九十日，自追偿请求人解决原赔偿请求之日起或者收到受理对其本人提起诉讼的法院的起诉状副本之日起计算。外运河南公司主张适用90天的诉讼时效，认为是在经过生效的法院调解书承担相应的责任之后，向实际承运人阳明海运公司提起索赔。

本院认为，外运河南公司按照2910号民事调解书中的协议，于2016年6月17日向平安财保河南分公司支付了调解款项，则2016年6月17日应为海商法第二百五十七条中规定的“解决原赔偿请求之日”，至外运河南公司于2016年9月18日提起本案诉讼时，已超过90天。因此，外运河南公司对阳明海运公司的诉讼请求已经超过了诉讼时效。

综上所述，外运河南公司不能证明阳明海运公司是实际承运人或与涉案货物运输有关联，外运河南公司人民币62.5万元的损失不能证明应当由阳明海运公司承担，而且，外运河南公司对阳明海运公司的诉讼请求已经超过了诉讼时效。本院对外运河南公司的诉讼请求不予支持。依照《中华人民共和国海商法》第五十一条、第五十五条、第二百五十七条，《中华人民共和国民事诉讼法》第二百五十九条、第二十七条，《中华人民共和国涉外民事关系法律适用法》第四十一条，《最高人民法院关于民事诉讼证据的若干规定》第七十七条和《中华人民共和国海事诉讼特别程序法》第六条第二款第二项之规定，判决如下：

驳回原告中国外运河南公司对被告阳明海运股份有限公司（Yang Ming Marine Transportation Corporation）的诉讼请求。

案件受理费10050元由原告中国外运河南公司负担。

如不服本判决，原告中国外运河南公司可以在判决书送达之日起十五日内、被告阳明海运股份有限公司（Yang Ming Marine Transportation Corporation）可以在判决书送达之日起三十日内向本院递交上诉状正本八份，并按对方当事人的人数提出副本，上诉于山东省高级人民法院。

审 判 长 刘小娜

代理审判员 王 宁

人民陪审员 王 军

二〇一七年八月十八日

书 记 员 郭子渝