中国太平洋财产保险股份有限公司青岛分公司与青岛怡之航物流有限公司、荷兰怡之航物流公司、阳明海运股份有限公司海上货物运输合同纠纷案

--多份检验报告的采信原则及货物损失的认定标准

【裁判摘要】

货损发生后，托运人与实际承运人、无船承运人、保险人进行了联合检验，最终出具了四份结论截然不同检验报告。法院采用优势证据规则，从各报告与案件事实的关联程度、各证据之间的联系等方面综合审查，判断哪份检验报告的证明力明显大于其他检验报告，并对其予以采信。有三份检验报告均对货损比例进行了评估，但不能根据该比例与货物的出口价格进行简单的损失计算，应当按照货物受损前后实际价值的差额认定实际损失。

原告：中国太平洋财产保险股份有限公司青岛分公司,住所地中华人民共和国山东省青岛市市南区。

法定代表人：于璇，总经理。

被告：青岛怡之航物流有限公司，住所地中华人民共和国山东省青岛市市南区。

法定代表人：刘涛，总经理。

被告：荷兰怡之航物流公司（Eimskip Nederland B.V.），住所地Waalhaven Z.z.21,3089 JH Rotterdam,the Netherlands。

代表人：BRAGI POR MARINOSSON，执行董事。

被告：阳明海运股份有限公司（Yang Ming Marine Transport Corporation），住所地中华人民共和国台湾地区基隆市七堵区。

法定代表人：谢志坚，董事长。

原告中国太平洋财产保险股份有限公司青岛分公司(以下简称太平洋公司)与被告青岛怡之航物流有限公司（以下简称青岛怡之航公司）、荷兰怡之航物流公司（以下简称荷兰怡之航公司）、阳明海运股份有限公司（以下简称阳明公司）因海上、通海水域货物运输合同纠纷一案，向青岛海事法院提起诉讼。

原告太平洋公司向本院提出诉讼请求：1、判令三被告向原告支付货损赔偿金351771.94元及利息;2、判令三被告承担本案全部诉讼费用。

事实与理由：青岛坦福食品有限公司（以下简称坦福公司）委托青岛怡之航公司自青岛出运3360箱冷冻鳕鱼柳和鳕鱼块至英国费力克斯托港。青岛怡之航公司向坦福公司交付了荷兰怡之航公司于2015年6月6日签发的、编号为N240108531B的提单,提单记载托运人为坦福公司。经落实,阳明公司为实际承运人。就该批货物,太平洋公司作为保险人承保货物运输一切险。2015年7月8日,涉案货物运抵目的港菲利克斯托港。2015年7月10日,目的港官员对货物进行检查发现货物存在明显化冻现象,并于2015年7月16日下达拒货通知书,拒绝入境并勒令退回。2015年7月21日,原告与三被告及货方在目的港对涉案货物损失情况进行了联合检验。经检验,确认了涉案货损事实,并认定货损原因为冷藏集装箱供电中断和密闭不严。由于原集装箱损坏已无法保证温度控制,为避免损失扩大,经各方确认,涉案货物更换集装箱后进行了退运。货物退运回青岛后,经再次检验,确认了货物损失程度。就该货物损失,原告经査勘定损,已于2016年8月19日向坦福公司支付保险赔偿款人民币351771.94元,对该部分保险赔偿金依法取得代位求偿权。上述货损发生在承运人责任期间,三被告作为承运人和实际承运人应当依法对涉案货损承担赔偿责任。

被告青岛怡之航公司与荷兰怡之航公司共同辩称：一、对于涉案的冷冻集装箱在目的港未接通电源发生故障所导致的货损，荷兰怡之航公司不应承担相应的责任。二、坦福公司应对涉案原始冷冻集装箱未妥善密封造成的损失承担责任。三、坦福公司方主张的索赔金额不合理。四、青岛怡之航公司与坦福公司之间不存在海上货物运输合同关系，青岛怡之航公司已完成了其货运代理义务，不应对货损承担责任。

被告阳明公司辩称：一、涉案货物由托运人装箱计数、施封，承运人对由于装箱不良导致的货物损坏不承担责任。根据坦福公司提交的来自于英国食品署的证据及各方提供的检验报告显示，坦福公司在出口和退运的过程中装箱不合理导致了货物损坏。二、根据集装箱的数据记录及集装箱的各种状况，集装箱运行良好，在运输过程中箱内温度一直保持在坦福公司设定的零下25度，承运人对货物损坏不承担赔偿责任。

青岛海事法院经审理查明：

2015年6月，坦福公司作为托运人，委托青岛怡之航公司作为其货运代理人，代为办理一票出口货物的货运代理事宜，自中国青岛港出口至英国费力克斯托港，青岛怡之航公司接受委托后向原告出具了编号为N240108531B的提单，该提单载明托运人为坦福公司，承运人为荷兰怡之航公司。荷兰怡之航公司接受该票货物的承运业务后，向阳明公司租船订舱，阳明公司向其出具了编号为YMLUN240108531W的海运单。2015年6月6日涉案货物出运，2015年 7月8日抵达目的港；2015年7月10日目的港港口卫生局检验货物存在部分解冻现象，拒绝进港；2015年7月16日向荷兰怡之航公司下达拒绝入境通知书，责令货物退回；2015年7月21日，坦福公司和三被告共同对货物进行了联合检验；2015年8月7日，四方共同出席了涉案集装箱的更换事宜，集装箱由YMLU5388762更换为YMLU5311518，进行了联合检验。2015年9月24日涉案货物退运至青岛港，2015年10月14日，坦福公司和三被告进行了联合检验。对上述事实，四方在庭审中均予以确认。

就涉案货物运输事宜，坦福公司向太平洋公司购买了货物运输保险，太平洋公司签发了AQID71024215Q008489D号保险单，载明承保险别为按照中国太平洋保险股份有限公司冷藏货物承保一切险附加由于制冷设备故障引起的损失，附加按照中国太平洋保险股份有限公司海运货物战争险条款和货物罢工险条款承保战争险和罢工险。

关于货损原因。太平洋公司提交了两份证据。一是《ISA检验报告》，报告分析导致此次损失的因素归为以下两个：一是“在大概2015年7月9日集装箱在费力克斯托港时出现了一个温度偏差，看起来像是集装箱在那时被切断了电源或者是出了故障”；二是“集装箱明显不能充分密封，使潮湿空气进入到集装箱内并随后冻结，导致情况恶化。”该报告载明检验日期为2015年7月21日及8月7日。二是《大华公估报告》，报告认为事故原因为制冷中断、箱门不严、地漏未封堵。该事故原因符合运输途中外来原因造成货损，根据涉案一切险保单约定及最高院有关货运一切险外来原因的解释，保险责任成立，建议保险人承担赔偿责任。

阳明公司提交的《Seden Clarke卸货港检验报告》分析，货损原因为集装箱左侧的货物积载太突出，影响了左边箱门上的肋材循环通道；箱门结构支点被强制关上，导致箱门和/或是铰链轻微变形，使得密封状况条受损，导致暖湿空气进入集装箱内；同时指出后部损坏的落水孔可能是一个因素，至少在落水孔被冰堵上之前，存在缩流效应使得暖湿空气进入。关于货物的积载不当，该报告第4.2点、4.6点明确指出，在目的港现场看到的货物积载不能代表运输过程中货物的积载，但还是可以判断原来货物的积载没有超出红色的限载线，以及卸货时纸箱上肋材压痕不能作为装箱时货物积载情况的证明。因此阳明公司提交的红线到顶照片与其检验报告相矛盾，不能证明存在积载不当的事实。

阳明公司提交的《东华行青岛港检验报告》，根据《Seden Clarke卸货港检验报告》得出货物的积载情况不良系货损原因的结论。该报告对货损原因的所有描述并非基于对现场的检验作出的直接分析判断，而是据英国口岸检验部门的表述或者根据《Seden Clarke卸货港检验报告》等做出的，系传来证据。

阳明公司提交的集装箱温度数据记录显示自2015年7月9日21时起集装箱运行状况产生异常，电源切断（POWER OFF），温度上升至16.1度，该温度远高于零下25度的要求，显示开始解冻（FROST IN）。该过程正处于货物抵达目的港之时，异常状况一直持续至该证据的最后时间2015年7月11日，之后无记录。该集装箱数据记录显示，每次化霜的时候会出现非常夸张的大约43℃左右的温度上升；在运输过程中化霜被设定在12个小时。《Seden Clarke卸货港检验报告》中关于温度的分析也载明：“对于深度冷冻的货物来说间隔似乎有点短，一般正常的间隔在24小时”。

关于货损金额。根据商业发票记载，涉案货物为FROZEN COD FILLEETS SKINLESS &BONELESS、FROZEN COD TAIL FILLEETS SKINLESS BONELESS，3360箱，价值共计英镑38774.40元。太平洋公司提交的《SGS检验报告》载明，检验人从整个货堆随机抽取了一些箱子进行检验，结论为涉案提单项下货物严重风干占比16.45%，轻微风干占比27.55%。《大华公估报告》认为整柜货物因回温导致品质不同程度受损，已经不能再出口，根据定损原则，整柜货物受损，核损金额为全部货值，即发票金额英镑38774.40元，折合人民币365293.62元，减去残值，最终理算金额为人民币351771.94元。

青岛怡之航公司、荷兰怡之航公司提交的《简达能公证行检验报告》载明，检验人员在拆箱后，发现3778箱外观状况良好，382箱表面变形和/或破损，涉案提单项下为353箱，认为构成全损，建议销毁。涉案提单项下共计3360箱，按照353箱的全损计算货损比例为10.5%。

阳明公司提交的《东华行青岛港检验报告》认为根据抽样检验，大约有50%的货物解冻过、处于风干的状态。

2016年8月19日，太平洋公司向坦福公司支付了人民币351771.94元赔偿款，坦福公司向太平洋公司签署了收据及权益转让书，将涉案货物索赔权转让给太平洋公司。

2016年7月4日，坦福公司为涉案货物货损事宜起诉三被告至本院，审理过程中太平洋公司以已支付了承保范围内的全部理赔款项为由，要求变更当事人，以代位行使坦福公司的权利。坦福公司申请退出诉讼。本院经审查，于2017年6月6日裁定准许太平洋公司变更为本案原告，坦福公司退出诉讼。对此，三被告均无异议。

青岛海事法院认为，本案系海上货物运输合同纠纷，因荷兰怡之航公司系在中华人民共和国领域外注册的法人，本案具有涉外因素。《中华人民共和国海商法》第二百六十九条规定“合同当事人可以选择合同适用的法律，法律另有规定的除外。合同当事人没有选择的，适用与合同有最密切联系的国家的法律”，本案各方当事人均选择适用中华人民共和国法律 ，故本院适用中华人民共和国法律处理本案纠纷。本案的争议焦点为原被告之间的法律关系、被告是否应当承担货损赔偿责任、赔偿范围如何认定。

（一）关于原被告之间的法律关系

本案中，坦福公司向青岛怡之航公司订舱出运货物，青岛怡之航公司接受委托后，向坦福公司出具了编号为N240108531B的提单，该提单载明托运人为坦福公司，承运人为荷兰怡之航公司，坦福公司与荷兰怡之航公司之间形成了国际海上货物运输合同关系，坦福公司系托运人，荷兰怡之航公司系承运人，青岛怡之航公司系货运代理人。荷兰怡之航公司接受该票货物的承运业务后，向阳明公司租船订舱，阳明公司向其出具了编号为YMLUN240108531W的提单。庭审中各方均确认涉案货物系由阳明公司实际承运，则阳明公司系涉案货物的实际承运人。

坦福公司为其出口的货物向太平洋公司购买货物运输保险，太平洋公司接受并出具保险单，双方之间形成了海上货物运输合同关系，太平洋公司系保险人，坦福公司系被保险人。货物发生货损后，案件审理过程中，太平洋公司已向坦福公司支付了保险赔偿金，在其赔偿的人民币351771.94元范围内可以代为行使坦福公司对三被告请求赔偿的权利。

（二）关于被告是否应当承担货损赔偿责任

《中华人民共和国海商法》第四十六条第一款规定：“承运人对集装箱装运的货物的责任期间，是指从装货港接收货物时起至卸货港交付货物时止，货物处于承运人掌管之下的全部期间。承运人对非集装箱装运的货物的责任期间，是指从货物装上船时起至卸下船时止，货物处于承运人掌管之下的全部期间。在承运人的责任期间，货物发生灭失或者损坏，除本节另有规定外，承运人应当负赔偿责任。” 第四十七条规定：“承运人在船舶开航前和开航当时，应当谨慎处理，使船舶处于适航状态，妥善配备船员、装备船舶和配备供应品，并使货舱、冷藏舱、冷气舱和其他载货处所适于并能安全收受、载运和保管货物。”第五十一条规定在责任期间货物发生的灭失或者损坏，是由于托运人、货物所有人或者他们的代理人的行为造成的，承运人不负赔偿责任，但应当负举证责任。涉案货物在运输期间发生货损导致被拒绝进入英国，对此各方均无异议。本案焦点为货损原因，对此，荷兰怡之航公司作为涉案货物的承运人、阳明公司作为实际承运人，对于其在运输途中已经妥善、谨慎地保管、照料所运货物、货损系托运人原因造成负有举证责任。

阳明公司为证明货损系货主积载不当，提交了集装箱数据记录、《Seden Clarke卸货港检验报告》、《东华行青岛港检验报告》等证据。集装箱数据记录为打印件，并非原始载体；记录中无2015年7月11日之后的数据，不完整；数据显示，2015年7月9日21时，即货物抵达目的港之时，集装箱运行状况产生异常，温度迅速上升，异常状况一直持续至该证据的最后时间2015年7月11日；且根据《Seden Clarke卸货港检验报告》中对温度记录的分析可以看出涉案集装箱的除霜设置不合理；集装箱后部落水孔损坏、集装箱的密封状况受损，因此该数据记录不能证明集装箱在运输途中一直处于良好状态。《Seden Clarke卸货港检验报告》，首页载明系中期报告，检验时间为2015年7月21日，鉴于之后还进行过第二次联合检验，但报告对第二次检验的内容未予报告，因此该报告不具有完整性。《东华行青岛港检验报告》，对货损原因的所有描述均为所了解到的传来证据，并非直接检验的描述。荷兰怡之航公司提交的《简达能公证行检验报告》仅载明有货物受损，并未载明货物的受损原因。

坦福公司为证明货损原因为集装箱断电及不能充分密封导致，提交了《ISA检验报告》。该报告载明通过两次联合检验，分析货损原因为集装箱断电及不能充分密封。太平洋公司提交的《大华公估报告》认为事故原因为制冷中断、箱门不严、地漏未封堵。《ISA检验报告》与《大华公估报告》关于货损的原因能够相互印证。

综合分析各方提交的检验报告，按照优势证据规则，阳明公司的《Seden Clarke卸货港检验报告》不完整，《东华行青岛港检验报告》并非直接检验得出的结论。相比较，坦福公司的《ISA检验报告》与太平洋公司的《大华公估报告》证明力更高，为优势证据，而且该报告的原因分析与阳明公司提交的集装箱数据记录、《Seden Clarke卸货港检验报告》中也显示出的集装箱曾断电导致温度大幅上升、集装箱除霜不合理、密封受损等因素相印证。因此对其关于货损原因的分析认定本院予以确认。关于阳明公司抗辩的存在货物积载不当的免责事由，本院认为，其依据为《Seden Clarke卸货港检验报告》和红线到顶照片，但该报告在第4.2点、4.6点部分陈述在目的港现场看到的货物积载不能代表运输过程中货物的积载，但还是可以判断原来货物的积载没有超出红色的限载线，以及卸货时纸箱上肋材压痕不能作为装箱时货物积载情况的证明。因此阳明公司提交的红线到顶照片与其检验报告相矛盾，不能证明存在积载不当的事实。

因荷兰怡之航公司、阳明公司提交的证据不能证明其已履行了妥善、谨慎地保管、照料货物的义务，也未证明其具有免责事由，应当承担举证不能的法律后果，因此应承担货物部分解冻产生的货损责任。

《中华人民共和国海商法》第六十条规定，承运人将货物运输或者部分运输委托给实际承运人履行的，承运人仍然应当依照本章规定对全部运输负责。对实际承运人承担的运输，承运人应当对实际承运人的行为或者实际承运人的受雇人、代理人在受雇或者受委托的范围内的行为负责。即如果货物在责任期间内发生灭失或者损坏，除非具有免责事由，承运人应当负赔偿责任；对上述承运人责任的规定，适用于履行全部货物运输的实际承运人。荷兰怡之航公司虽然已将涉案货物运输委托给实际承运人履行，但其作为承运人仍然应当对货物运输负责。因此，对于本案海上货物运输过程中产生的货损，承运人荷兰怡之航公司与实际承运人阳明公司均负有赔偿责任，荷兰怡之航公司和阳明公司应在此项责任范围内承担连带责任。

三、关于赔偿范围如何认定

根据《[中华人民共和国海商法](javascript:SLC(6023,0))》第[五十五条](javascript:SLC(6023,55))第一款规定，货物灭失的赔偿额，按照货物的实际价值计算；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。”对于涉案货损金额，大华公司公估人与SGS检验人共同参与了货损检验，《SGS检验报告》认定严重风干占比16.45%，轻微风干占比27.55%，《大华公估报告》确认了该货损比例；青岛怡之航公司、荷兰怡之航公司提交的《简达能公证行检验报告》认定货损比例为10.5%；阳明公司提交的《东华行检验报告》认定货损比例大约为50%。三个报告结论不同的原因在于检验方法不同，《简达能公证行检验报告》采用目测检验方法，但由于货物存在化冻再冻结的过程，单纯的表面良好难以反映货物的实际状况；《东华行青岛港检验报告》仅载明大约50%的货物解冻过、处于风干的状态，对于具体的损失程度并没有进行评估；《SGS检验报告》从全部货物中选取了检验对象，并进行了具体损失程度的计算，更为精细准确。综合分析三个报告，按照优势证据规则，《SGS检验报告》证明力更高，为优势证据，对货损比例的认定本院予以确认。《大华公估报告》经过最终理算，确认涉案货物最终货损金额为人民币351771.94元，对此金额本院予以确认。

综合上述分析，荷兰怡之航公司及阳明公司作为海上货物运输的承运人和实际承运人对本案货损负有连带赔偿责任，应当赔偿太平洋公司货物损失人民币351771.94元及相应的利息，利息可自 2016年8月20日太平洋公司支付理赔款之日起算，按中国人民银行同期人民币贷款利率计算。荷兰怡之航公司和阳明公司的其他抗辩，因无事实和法律依据，不予支持。依照《[中华人民共和国海商法](javascript:SLC(6023,0))》第[四十六条](javascript:SLC(6023,46))、第四十七条、第[五十一条](javascript:SLC(6023,48))、第[五十五条](javascript:SLC(6023,55))、第[六十条](javascript:SLC(6023,60))及《[中华人民共和国合同法](javascript:SLC(167199,0))》第[一百一十九条](javascript:SLC(167199,106))之规定，判决如下：

一、被告荷兰怡之航物流公司应于本判决生效之日起十日内向原告中国太平洋财产保险股份有限公司青岛分公司赔偿货物损失人民币351771.94元及利息（自2016年8月20日起，按照中国人民银行同期人民币贷款利率计算至本判决确定的支付之日止）；

二、被告阳明海运股份有限公司对上述第一项费用对原告中国太平洋财产保险股份有限公司青岛分公司承担连带清偿责任；

三、驳回原告中国太平洋财产保险股份有限公司青岛分公司对被告青岛怡之航物流有限公司的诉讼请求。

若逾期未按本判决指定的期间履行给付金钱义务，应当按照《中华人民共和国民事诉讼法》第二百五十三条之规定，加倍支付迟延履行期间的债务利息。

本案受理费人民币6577元，由被告荷兰怡之航物流公司、阳明海运股份有限公司负担。

判决后各方均未提起上诉，一审判决发生法律效力，被告并已履行完毕。