

总编辑：李荣存  
编辑：杨东洋/李澜  
电话：0592-2681376  
Email : [xiamen@wjnco.com](mailto:xiamen@wjnco.com)

2017 第 1 期 (总第 43 期)

2017 年 3 月 17 日出版



## 船舶遭遇台风导致货损应属于台风免责还是驾管过失免责？ 期租人和船东哪个是实际承运人？ -----最高院的裁判观点简述 (李荣存、李澜 供稿)

在我所 2015 年第 8 期发布的《敬海福建法讯》的《一宗承运人援引台风免责抗辩成功案例的诞生和演化——点评 Y 轮货损索赔纠纷案》一文中，我们分享了该案中争议的货损原因问题，并介绍了一审上海海事法院、二审上海市高级人民法院的相关裁判观点。在二审判决作出后，多家货物保险人不服申请最高人民法院再审，近期我们收到了最高人民法院就该案作出《民事裁定书》，历经艰难、几经波折，我们代表船东提出免责抗辩并最终成功予以脱责。现就该裁定书以下两个主要裁判要点简介如下。

### 一、 关于本案货损原因

就本案中各方争议最大的货损原因这一问题，一审法院认定涉案货损是由于台风“梅花”及其引起的恶劣天气和海况（原因力为 80%）、绑扎系固缺陷（原因力为 20%）共同造成的，其中台风引起的恶劣海况构成我国《海商法》第五十一条第一款第（三）项规定的“天灾、海上危险”；二审法院判决则对台风免责抗辩持保守态度，其认为船舶在北上济州岛避台的决策是不谨慎的、存在过失，正是因为船长的贸然出航才使的船舶近距离遭遇台风“梅花”并导致涉案货损，故

涉案货损原因主要是由于船长的避台决策不当造成的，而船长的避台决策过失构成我国《海商法》规定的船长的驾驶船舶过失，对此造成的损失承运人和实际承运人可以免除赔偿责任。

最高院在裁定书中最终支持了二审判决的观点，认为涉案货损最主要和决定性的原因为船长在避台决策上缺乏足够谨慎，进而认定此种过失属于船长驾驶船舶过失，承运人和实际承运人应享受免责。

最高院的这种观点，也反映了我国司法裁判中的谨慎保守态度，在司法实践中适用我国《海商法》第五十一条第一款第（三）项规定的“天灾、海上危险”去支持承运人台风免责的案件不多，而真正区分“不可抗力”和“天灾、海上危险”的案件更是少之又少，本案一审法院支持台风免责的认定具有非常积极的国际司法意义，而最高院则最终选择了维持二审法院的观点，更倾向于支持承运人/实际承运人援引驾管过失免责。

## 二、 关于期租人和船东的法律地位及责任

对于期租人和船东何方构成实际承运人的问题，最高院认为，期租人仅仅对涉案货物进行了绑扎系固作业，并未实际从事涉案货物运输，也无法控制船舶或掌管货物，故不构成《海商法》规定的涉案运输的“实际承运人”。而船东作为涉案船舶的船舶所有人，实际从事了涉案货物的运输，且船长亦授权船代代表船东签发了提单，故船东应被认定为涉案实际承运人。

总而言之，本案中最高院对实际承运人的认定，最终还是沿袭了我国海事司法实践中的普遍做法，即在船舶非光租的情况下，往往以船舶所有人拥有实际履行了货物运输为由认定其实际从事了涉案货物运输、从而倾向于认定其构成实际承运人，最高院在本案中再次明确此种裁判立场，值得船东们警示。

而另一方面，由于最高院维持了一、二审关于涉案绑扎系固缺陷构成涉案次要货损原因的认定，而绑扎系固工作实际是由期租人而非船东负责的，故最高院最终也据此维持了两审法院的观点，认定船东就本案货损不承担赔偿责任。至此，这一历时六年之久、涉案标的额高达七百余万美元、涉及三个海事法院的五宗系列货损纠纷案件随着最高院的一纸再审裁定尘埃落定。作为船东的代理人，在此过程中，我们深切感受到货损案件中船东主张“天灾、海上危险”免责的极端困难以及本案中船东胜利的来之不易，也期待在今后的司法实践中能够看到更为开放的态度和裁判观点。

### **【特别提示】**

本法律简报仅供国际商务、企业、法律界人士作资讯参考之用。因此，不应将本简报内容视为正式法律意见，在咨询专业法律人士之前，不得径行信赖该资讯行事。