

2016 第 8 期 (总第 17 期)

2016 年 8 月 15 日出版

敬海(南沙)律师事务所

地址: 广州市南沙区港前大道南
162 号南沙香港中华总商会大厦
1711 室

负责人: 曹阳辉

Mobile: 136 0285 2758

Tel.: 020 8498 0500

Fax: 020 3808 2466

E-mail: caoyanghui@wjnco.com

Website: www.wjnco.com

本法讯仅供国际商务、企业、法律界人士作资讯参考之用。因此,不应将本法讯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。

总编辑: 王敬

主编: 曹阳辉

执行编辑: 雷荣飞

目 录

一、国内水路货物运输中的几个常见问题.....	2
01 承运人应将装货过程中的异常情况记载于运单上.....	2
02 应准确识别挂靠经营中的合同相对方.....	2
03 国内水路货物运输纠纷诉讼时效.....	2
04 “封舱交接”条款的效力.....	2
05 “货损货差自负”条款的效力.....	3
06 “三原”条款的效力.....	3
二、有关海上保险代位求偿权的几个常见问题.....	4
07 保险人代位求偿权的范围.....	4
08 保险人在被保险人放弃索赔权时不承担赔偿责任.....	4
09 被保险人保留索赔权无效.....	4
三、有关航运融资的几个常见问题.....	5
10 船舶抵押借款案件由海事法院管辖.....	5
11 借款合同预期罚息是否计算复利.....	5
四、有关油污损害索赔的问题.....	5
12 油污造成渔业生物资源的损失鉴定.....	5
五、有关海事行政诉讼的几个问题.....	6
13 行政机关在船舶登记中仅进行形式审查.....	6
14 海事调查报告不能单独作为行政处罚的依据.....	6

海事海商案件典型问题与建议概览

一、国内水路货物运输中的几个常见问题

01 承运人应将装货过程中的异常情况记载于运单上

【典型问题】在一起国内水路货物运输纠纷中，虽然货物在装货港装载时已发现霉变，且托运人执意要求冒雨装载。但因承运人未将该情况记载于运单上，因此法院认为可以依据运单记载情况视为货物质量良好，由承运人承担不利后果。

【建议】承运人应在运单上记载装载过程中的异常情况，或应要求托运人对相关情况形成书面并要求其签名确认，以在面临索赔时，形成有效抗辩，避免风险。

02 应准确识别挂靠经营中的合同相对方

【典型问题】在一起国内水路货物运输合同纠纷中，船舶实际所有人与托运人口头约定货物运输事宜，挂靠企业在运单上加盖了船章。托运人因货损向挂靠企业索赔，法院根据最高人民法院发布的《关于国内水路货物运输纠纷案件法律问题的指导意见》，认为实际所有人为货物运输合同下的承运人，挂靠企业不应承担责任。

【建议】此类诉讼中应准确识别船舶挂靠经营中的承运人，以避免因识别当事人错误带来不必要的利益损失。

03 国内水路货物运输纠纷诉讼时效

【典型问题】在两起通海水域货物运输合同纠纷中，原告诉讼请求均因起诉超过一年诉讼时效而被法院驳回。根据《最高人民法院关于如何确定沿海、内河货物运输赔偿请求权时效期间问题的批复》，“托运人、收货人就沿海、内河货物运输合同向承运人要求赔偿的请求权，或者承运人就沿海、内河货物运输向托运人、收货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。”

【建议】应特别注意国内水路货物运输的诉讼时效期间，以避免因超过诉讼时效期间而导致合法权益无法得到保护。

04 “封舱交接”条款的效力

【典型问题】在一起航次租船合同纠纷中，承租人与出租人约定货物交接形式为封舱交接，货损货差与船方无关，货物水湿由船方负责。后货物在卸货港码头卸货时，因值班船员未及时关舱造成货损。法院认为货物交接方式为封舱交接，货损并未发生在出租人责任期间，因此驳回原告诉讼请求。

【建议】应注意沿海货物运输不适用《海商法》，双方关于承运人责任期间的约定优先适用，因此托运人应谨慎约定“封舱交接”等类似免责条款。

05 “货损货差自负”条款的效力

【典型问题】在一起国内沿海货物运输合同纠纷中，双方约定由托运人自行办理货运险，货物互损货差由托运人向保险公司索赔，承运人不负赔偿责任。后托运人因货损向承运人索赔，法院认为《合同法》第三百一十一条并不是强制性规定，该货损货差自负条款有效，驳回原告诉讼请求。

【建议】订立货物运输合同时谨慎从事，尽量避免与承运人订立货损货差等类似免责条款。在沿海或内河货物运输中，当事人权利义务以合同自由和当事人意思自治为基本原则，托运人应注意加强法律风险控制和合同管理。

06 “三原”条款的效力

【典型问题】在一起港口作业纠纷中，港口经营人与委托人约定按“原来、原转、原交”的原则完成货物交付，货物损耗由委托人负责。港口经营人依据交接清单出具了卸货证明，后货物进行出场过磅计重发现短少。法院认为由于港口经营人对卸入及离开的货物重量都进行了确认，即其以自己的行为放弃了“三原”条款，之后不得再一次主张免责。

【建议】在大宗散货运输中，承运人也通常援引“三原”条款主张其对货差免责，该案对相关案件有较强警示意义。

【敬海点评】国内水路运输合同纠纷不适用《海商法》的规定，因此法院根据双方意思自治原则支持了合同中约定的免责条款，但如果是发生在国际海上货物运输，类似免责条款则很难被支持，因为按照法律法规的强制性规定，承运人不得通过约定缩短《海商法》第四十六条规定的承运人责任期间，不得通过约定扩大和增加自己的权利，也不得通过约定降低和减少自己的义务的责任。

二、有关海上保险代位求偿权的几个常见问题

07 保险人代位求偿权的范围

【典型问题】在一起船舶碰撞损害责任纠纷中，一船船舶险保险人在赔偿船东后向对方船舶索赔，索赔金额为船舶全损价值乘以对方在碰撞责任中应承担责任的比列。法院认为，保险人只能在已赔付金额范围内取得代位求偿权，即应当以其实际所赔付金额乘以上述责任比列计算索赔金额。

【建议】在船舶碰撞损害责任索赔中，保险人只能就已实际赔付的部分取得代位求偿权。

08 保险人在被保险人放弃索赔权时不承担赔偿责任

【典型问题】在一起保险索赔纠纷中，被保险人（承运人）在保险事故发生后与货主达成赔偿协议，并与实际承运人就追偿事宜签订和解协议。保险人对被保险人做出赔付后向实际承运人追偿时遭到拒赔。法院认为被保险人已经与实际承运人签订和解协议，且已放弃对其索赔的权利，则保险人请求代位求偿权的权利已经丧失。被保险人所获得的赔付款构成不当得利，应返还。

【建议】在保险事故发生后，保险人未赔付保险金之前，被保险人放弃对第三者请求赔偿权利的，保险人不承担赔偿保险金的责任，被保险人在处理此类纠纷时，应明确放弃对第三者赔偿请求权的后果。同时，如果在保险合同签订前明示放弃对第三人的请求权并告知保险人，保险人同意承保的，仍应赔付保险金，但无代位求偿权。

09 被保险人保留索赔权无效

【典型问题】在一起船舶碰撞纠纷中，货运险保险人向货主预付部分保险赔款时，与被保险人约定由被保险人保留向责任方索赔的权利，根据索赔情况进行最终赔款结算。法院认定该预付保险赔款性质仍然是保险赔款，保险人在支付该赔款后即根据法律规定享有代位权，被保险人在该保险赔款额度范围内不能再行向责任方索赔。

【建议】保险人不得与被保险人拟定类似索赔权保留条款，应积极履行保险合同下的赔付责任，和依法积极行使代为求偿权。

三、有关航运融资的几个常见问题

10 船舶抵押借款案件由海事法院管辖

【典型问题】在一起金融借款合同纠纷中，双方约定贷款用途为造船，抵押物为某船舶。合同保证人在诉讼中向法院提出异议，认为海事法院对借款合同纠纷没有管辖权，但法院认为本案依法应当由海事法院管辖。

【建议】随着新的司法解释的出台，海事法院受案范围逐渐扩大，应准确确定案件管辖法院，减少不必要的诉累。

11 借款合同预期罚息是否计算复利

【典型问题】在一起船舶抵押借款合同纠纷中，双方约定，双方约定若不按时偿还本金，债权人有权按约定利率加收 50% 作为罚息利率，若不能按期支付利息，应按贷款利率计收复利，贷款预期后未支付的利息，应按约定罚息利率计收复利。法院认为，虽然不能按期支付的利息可计收复利，但逾期利息本质上已经属于惩罚性违约金，因此为了避免双重处罚，不支持对罚息利率计收复利。

【建议】应明确我国法律及金融政策仅支持对预期利息计收复利，如果约定了罚息，则不能对罚息计算复利。

四、有关油污损害赔偿的问题

12 油污造成渔业生物资源的损失鉴定

【典型问题】油污造成海洋生态受损后，多数鉴定报告参考《渔业污染损害事故经济损失计算方法》，以渔业资源直接经济损失乘以三倍得出天然渔业资源损失金额。但《船舶油污损害赔偿规定》出台后，该规定第十七条明确，对环境损害的赔偿应限于已经实际采取或将要采取的合理修复措施的费用，恢复措施的费用包括合理的检测、评估、研究费用。

【建议】关于天然渔业资源损失的赔偿，应具体列出已实际采取或者将要采取的合理修复措施的费用。

五、有关海事行政诉讼的几个问题

13 行政机关在船舶登记中仅进行形式审查

【典型问题】在一起船舶登记纠纷中，原告以某海事局违法办法登记证书为由向海事法院提起行政诉讼，法院认为，根据《船舶登记条例》的相关规定，登记机关对船舶登记资料应尽到合理审慎的形式审查义务，至于船舶买卖合同约定的购船价款是否真实合理、买受人是否已经付款、双方是否已经办理船舶交接手续，海事局不负实质审查义务。

【建议】海事局的形式审查义务仅限于：当事人提交材料是否齐全，是否符合法定形式；材料形式上是否真实；材料在形式上是否存在不合法、不真实或相互矛盾的情况。现实中船舶登记所有人与实际所有人相分离的情况较为常见，此类纠纷可尽量通过民事诉讼解决。

14 海事调查报告不能单独作为行政处罚的依据

【典型问题】在一起海事行政出发纠纷中，原告以海事行政机关所作出的行政处罚没有充分事实依据，请求法院撤销。法院认为，水上交通肇事船舶认定书、事故调查报告、水上交通事故调查结论书均基于事故调查结果称重的客观证据得出，因此处罚有事实依据。但海事调查报告不能单独作为行政处罚的依据。

【建议】海事行政处罚的合法性要求事实清楚、证据确凿、程序合法、适用法律法规正确，不能仅仅提交海事调查报告。

注：广州海事法院近日发布了《审判情况通报（2015年）》（海事审判白皮书），其中对比较常见的几种典型类型的案件进行了分析，并提出了切实可行的建议，这些问题及建议具有较强的参考意义。本文内容源自该《审判情况通报（2015年）》，由敬海南沙律师事务所归纳总结，以供司法实践中参考。

完整版请参见：

中文版：<http://www.gzhsfy.gov.cn/doc/20160801.pdf>