中华人民共和国广州海事法院

民事判决书

（2019）粤72民初2182号

原告：美亚财产保险有限公司航运保险运营中心，住所地中华人民共和国上海世纪大道1589号长泰国际金融大厦501A单元。

主要负责人：于萍，该中心总经理。

委托诉讼代理人：高廷凯，上海四维乐马律师事务所律师。

委托诉讼代理人：杭锐，上海四维乐马律师事务所实习律师。

被告：深圳市创馨园实业发展有限公司，住所地中华人民共和国广东省深圳市盐田区盐田路与东海四街交汇处麓港国际5A01室。

法定代表人：马伟超。

委托诉讼代理人：马伟刚，男，该公司员工。

被告：达飞轮船（中国）有限公司广州分公司，住所地中华人民共和国广东省广州市环市东路403号1108B室。

法定代表人：朱利卿，该公司总经理。

委托诉讼代理人：黄晖，广东恒运律师事务所律师。

委托诉讼代理人：陈晓玲，广东恒运律师事务所律师。

被告：法国达飞海运集团（CMA CGM S.A.），住所地法兰西共和国马赛市阿伦克码头4号（4,quai d'Arenc 13235 Marseille cedex 02 France）。

代表人：马提亚斯·贝斯纳（Mathias Besnard），该公司海事法务总监。

委托诉讼代理人：黄晖，广东恒运律师事务所律师。

委托诉讼代理人：张帆，广东恒运律师事务所律师。

第三人：广州南沙海港集装箱码头有限公司，住所地中华人民共和国广州市南沙区龙穴大道南9号。

法定代表人：张为，该公司董事。

委托诉讼代理人：姚依珊，广东正大联合律师事务所律师。

委托诉讼代理人：龙丽欣，广东正大联合律师事务所实习律师。

原告美亚财产保险有限公司航运保险运营中心与被告深圳市创馨园实业发展有限公司（以下简称创馨公司）、达飞轮船（中国）有限公司广州分公司（以下简称广州达飞）、法国达飞海运集团（以下简称法国达飞）、第三人广州南沙海港集装箱码头有限公司海上货物运输合同纠纷一案，本院于2019年9月18日立案后，依法适用普通程序，于11月27日公开开庭进行了审理。原告委托诉讼代理人高廷凯，被告创馨公司委托诉讼代理人马伟刚，被告广州达飞、法国达飞委托诉讼代理人黄晖，广州达飞委托诉讼代理人陈晓玲，第三人委托诉讼代理人姚依珊到庭参加诉讼。本案现已审理终结。

原告向本院提出诉讼请求：1.请求判令三被告连带向原告赔偿因货损造成的损失人民币646 598.41元；2.三被告连带向原告赔偿因本案诉讼产生的律师费、差旅费等，暂计人民币65 000元；3.三被告负担诉讼费用。诉讼过程中,原告撤回第二项诉讼请求。事实和理由：案外人广东高壹工机有限公司（原广东日立工机有限公司，以下简称高壹公司）于2018年9月委托创馨公司将的一批电钻、磨光机及相关组件从中国广州运往美国亚特兰大。创馨公司向广州达飞订舱，委托其实际承运。运费结算方式是月结。广州达飞、法国达飞接受订舱后，出具订舱确认书。法国达飞是订舱确认书载明的承运人。箱号为APZU4356940、APZU4311437、ECMU4372024。创富船务国际有限公司(以下简称创富公司)是法国达飞指定的支线运输服务商。具体业务联系可能是高壹公司和创富公司联系，但两者不是运输关系。涉案货物于2018年9月15日前被送至第三人集装箱堆场等待装船出运。在堆存期间货物被水浸泡，集装箱内的1192件产品因湿损锈蚀，经评估损失为94 605.24美元。原告作为涉案货物的保险人向高壹公司赔付了保险赔偿人民币646 598.41元(计算方法:86 004.76×110%×6.8347=646 598.41元)，取得代位求偿权。三被告分别是《中华人民共和国海商法》和相关法律法规所规定的承运人和实际承运人，应对发生在其责任期间内的涉案货损承担连带赔偿责任。第三人对货物没有尽到保管义务，造成货损发生，也因承担相应的责任。

被告创馨公司辩称，2018年9月9日，高壹公司向创馨公司提出订舱要求。双方协商过运费。9月12日，创馨公司从上一供应商拿到订舱确认书给高壹公司。涉案三个柜都是最靠地面。在码头开柜发现漏水后办理了退场手续，由高壹公司将货物拉回工厂。创馨公司是高壹公司的货运代理人，不是内陆运输人、无船承运人或实际承运人，不是适格被告。创馨公司与高壹公司的合作限于代为订舱，以及向相关单位或者承运人索取必要的货权单证并交与托运人。对内陆运输包括配载装载申报没有参与。 事故发生于2018年9月17日。原告的起诉已经超出一年诉讼时效。事故发生时货物没有装船，仍处于陆地上。《中华人民共和国海商法》规定的货物交付日期或预计交付日期不适用于本案。创馨公司在台风来临之前确定涉案集装箱已安全返回码头，确定码头已经发微信推送消息，表明码头已经为防范台风的损害提前封闸，创馨公司有理由认为通过国家验收的专业集装箱码头已做足了应对措施。创馨公司在台风即将来临之前高速和公交系统停摆的情况下，无法、无权确认码头的防台措施是否正确合理。创馨公司与高壹公司的合作方式是：创馨公司根据高壹公司口头委托通过广州嘉致国际货运代理有限公司（Concord Freight System Co Ltd，以下简称广州嘉致）向达飞公司订舱。给托运人的订舱确认书明确记载订舱人是广州嘉致。创馨公司向托运人提供订舱确认书，托运人安排拖车以及联络南沙码头的驳船公司预配驳船的方式，在托运人向创馨公司提交提单数据之前创馨公司不知道托运人所提集装箱的任何信息。创馨公司于2018年9月15日1102时收到工厂提供的提单数据时得知涉案三个柜于9月14日还回码头。此时已经过了9月15日1000时，南沙码头已经因防范台风而封闸。创馨公司已经完成作为货运代理应作的订舱以及前期文件信息交接。创馨公司没有权限也没有得到相关委托实施装载、搬移、积载、运输、保管、照料和卸载所运货物的行为，不适用《中华人民共和国海商法》第四十八条规定。此次货损事故主要是因为“山竹”台风叠加风暴潮导致海水倒灌以及巨量暴雨水浸，属于不可抗力。据创馨公司从广东气象局，中国天气网等网站查询的信息显示，从9月16日到17日，深圳、惠州、江门、阳江和香港等地出现了特大暴雨（250～426毫米）；珠江口附近增水达2～3.4米。阵风最大的区域主要集中在珠三角地区，江门、中山、珠海、深圳、惠州、汕尾、香港、澳门等地出现14～17级阵风，上述地区仅10级以上大风的持续时间就有10～16小时，深圳、珠海更是达到了18～20小时。美亚公司安排公估公司评估时没有通知任何相关方参与检验。货损检验报告仅是一面之词，不符合商业原则。公估公司推断有1192件全损，只有37件受潮更换纸箱不合常理。大批量货物是单方面销毁，不符合常理。涉案事故全损并不是遭遇火灾等灭失性事故，不论货物是否有残值，不应是其擅自处理货物的理由。原告将保险加成10%计入货损，没有相应法律依据。创馨公司与码头、船公司协调，通知货主高壹公司，高壹公司自己安排拖车拖回。集装箱被水浸主要是“山竹”台风叠加风暴潮导致的海水倒灌以及巨量暴雨水浸的结果。台风属于不可抗力，创馨公司没有过错。

被告广州达飞辩称，原告主体不适格，无权提起代位求偿之诉；广州达飞、法国达飞不是本案适格被告，不是涉案货物的承运人或实际承运人，无需对原告诉称的损失承担任何责任；涉案货损原因属于法律规定的免责事由，广州达飞、法国达飞不负赔偿责任；原告不能证明所称货损金额的真实合理性，应当承担举证不能的不利后果。关于原告诉称的委托关系，广州达飞和法国达飞不是适格被告，也非原告诉称的实际承运人。原告提供的订舱确认书上没有载明涉案货物信息，不能证明订舱确认书所对应的涉案货物。订舱确认书上没有显示法国达飞是承运人。原告确认其没有直接与广州达飞和法国达飞沟通，且原告提供的证据不能证明广州达飞和法国达飞接受委托。关于货物的检验过程，货物公估检验是原告委托的公估公司在高壹公司的厂房开箱检查，没有通知广州达飞和法国达飞参加。保险公估定损依据的证据是高壹公司自行制作。原告诉称涉案货物是高壹公司生产卖给日本公司，不能提供买卖合同以证明买卖关系。关于原告和高壹公司之间的保险合同关系，不能证明其就涉案货物进行承保。保险赔付金额中包括另外两票货物，但不能提供证据证明。原告不能证明其是涉案货物的保险人也没有完成保险赔付的义务。假设广州达飞和法国达飞是承运人或实际承运人，因货损是台风“山竹”造成属于《中华人民共和国海商法》第五十一条规定的免责事由,广州达飞和法国达飞不负赔偿责任。涉案货损是高壹公司以及货运代理人创馨公司和他们的代理人行为导致的，与广州达飞和法国达飞无关。

被告法国达飞辩称，不是涉案货物的承运人或实际承运人，根据被告创馨公司所陈述的货物的承托关系。高壹公司向创富公司订舱，创富公司委托创馨公司，创馨公司再委托广州达飞订舱。广州达飞承担的是香港到美国亚特兰大区段的运输。涉案货物是高壹公司委托创馨公司安排涉案货物从南沙新港到香港头程区段的运输。货物在南沙二期码头由创富公司接收。从高壹公司的工厂将涉案货物运输到南沙码头，以及从南沙码头拉回高壹公司的工厂，拖车运输和头程运输都是高壹公司自行安排。只有在安全运抵香港后才交给法国达飞的大船运输。因为涉案货物没有完成头程运输，没有后面的海运。广州达飞和法国达飞不是承运人和实际承运人，没有收取任何的运费。即使需要承担责任，根据《中华人民共和国海商法》第五十六条规定，赔偿限额是2000.01 SDR 。如按毛重计算,赔偿限额是49 115.20SDR。

第三人广州南沙海港集装箱码头有限公司述称，1.根据合同相对性原则，第三人并不是海上货物运输合同的当事人，没有收取运费，也没有运输货物的义务，与本案没有直接利害关系，不应当成为本案适格第三人。2.原告主张的损失不合理。货损不必然发生于承运人责任期间，原告未能举证证明货损发生于责任人期间。承运人接管货物的状态以及发生水浸事故的状态，经核实第三人南沙港没有任何开箱检验记录，涉案货损并不必然发生于码头。涉案货物是金属设备，受水浸泡后不应受到明显损害，应另行销售。没有残值不合理。3.对涉案货物贬值率没有核实评估，原告损失计算没有依据。即使货损发生于码头，第三人已经及时发布防台通知，之后的水浸风险也向船方发出通知。对于损失扩大部分第三人无须承担责任。对于加保10%第三人无需承担责任。第三人可以享受法定免责，以及货物包装不良免责。本次案件是因“山竹”台风叠加风暴潮导致，属于第三人无法避免和无法克服的。

当事人围绕诉讼请求依法提交了证据，本院组织当事人进行了证据交换和质证。对当事人无异议的证据，本院予以确认并在卷佐证。

根据当事人的陈述及本院审查确认的证据，本院认定事实如下：

2016年7月1日 ，广东日立工机有限公司与创馨公司签订货物运输协议约定，就高壹公司货物由广州番禺化龙工业路富裕围工业村至广东日立工机有限公司指定的国外目的港的多式联运业务达成协议。广东日立工机有限公司最迟应在创馨公司提供预计到港船期前7天付清运费，创馨公司在收到运费后及时通知目的港放货。合同生效日期从2016年7月1日至2026年6月30日。2018年5月31日，原广东日立工机有限公司更名为广东高壹工机有限公司。

创馨公司接受委托后通过广州嘉致于2018年9月11日向广州达飞订舱，委托其承运涉案货物。广州达飞出具的订舱确认书记载, 订舱日期2018年9月11日，托运人或者货运代理人是广州嘉致,订舱号 GGZ0919707、 GGZ0919709 、GGZ0919713,船名EVER LAWFUL，收货地点（Place of Receipt）中国南沙港（CNNSA）,装货港香港,交货港美国亚特兰大,装运指示截止日期、时间是2018年9月20日10点，箱号分别为APZU4356940、ECMU4372024、APZU4311437。提还柜地点南沙码头二期。

原告提交的相关货物报关单记载, 境内发货人高壹公司，APZU4356940集装箱货物价值包括:充电冲击扳手充电钻组2240件,价值118 462.40美元；廊机40件,价值4361.60美元。 ECMU4372024集装箱货物价值包括:蓄电池2000个,价值54 684美元；充电冲击扳手充电钻组80件,价值4230.80美元；磨光机176件,价值5162.08美元；手提充电钻2000件,价值105 540美元。APZU4311437集装箱货物价值包括:充电冲击扳手充电钻组2240件,价值118 402.40美元。

2018年9月13日起，创馨公司将上述集装箱货物从高壹公司工厂运到广州南沙港二期码头,交由广州南沙海港集装箱码头有限公司接收。第三人提交的资料记载，APZU4356940号集装箱在南沙港进场时间2018年9月13日，ECMU4372024号、APZU4311437号集装箱在南沙港进场时间2018年9月14日。2018年9月14日，高壹公司发送电子邮件给创富公司，要求安排9月17日头程船运输4个集装箱货物至香港。涉案三个集装箱均放置在码头第一层。

2018年9月15日，高壹公司职员王显生通过电子邮件向创馨公司发送《托运委托书》，委托其将装于箱号为APZU4356940、APZU4311437、ECMU4372024集装箱的一批电钻、磨光机及相关组件从广州番禺化龙工业路富裕围工业村运往美国亚特兰大。托运委托书记载，发货人高壹公司，收货人美国日立公司，还记载了通知人、船名、装货港、交货港、货物名称、数量，以及包括本案3个集装箱在内的4个箱号；提单类型海运单。

2018年9月15日21时，广州南沙港一、二期受“山竹”台风影响关闭闸口。

2018年9月16日17时，“山竹”超强台风在广东省江门市台山海宴镇登陆，登陆时中心附近最大风力14级。

9月16日，因受“山竹”超强台风影响，货物在上述堆场发生水浸。

2018年9月17日，创富公司发送电子邮件给高壹公司职员王显生称，南沙新港二期码头货柜堆场出现水淹情况，无法排除放置于一楼堆场的集装箱和货物是否会发生水浸，包括订舱号 GGZ0919707项下ECMU4372024号集装箱, 订舱号GGZ0919713项下APZU4311437号集装箱。建议尽快决定是否安排开箱验货，以确定货物出运时是否处于完好状态及堆场是否应当承担相应法律责任。要求其在2018年9月18日前告知是否开箱验货，否则按照订舱单要求安排后续运输。

2018年9月22日,高壹公司将货物提离广州南沙港二期码头，运至其工厂。

原告和高壹公司存在保险合同关系。原告委托深圳市万宜麦理伦保险公估有限公司广州分公司在高壹公司厂区内对货物进行检验。该分公司于2018年9月22日到工厂检验，之后出具报告称，3个集装箱外部完好，箱门和侧板处有38厘米高的潮痕；打开箱门后，发现在集装箱底部的箱子已经严重受潮并不同程度变形。经硝酸银测试呈阳性结果,表明潮湿是由于盐(海)水导致的；在其见证下托运人员工分捡货物；货物由开口的塑料袋包装，货物已经潮湿或者生锈；受损货物1192件；很明显损失是由于在2018年9月16日登陆过境广东的“山竹”台风，这些集装箱在装货港被淹没。该报告记载，受损货物包括充电冲击扳手充电钻组570件,价值60 288.90美元；手提充电钻340件,价值17 941.80美元；充电式磨光机32件,价值938.56美元； 锂电子蓄电池250个,价值6835.50美元。损失为86 004. 76美元。 原告于2018年11月21日支付高壹公司保险赔偿人民币1 314 042.53元。

另查明:

达飞轮船（中国）有限公司的股东是法国达飞轮船股份有限公司，其业务范围是为法国达飞轮船股份有限公司的船舶提供揽货、缮制和签发法国达飞轮船股份有限公司提单、收取和汇寄运费、签订服务合同。

国家海洋局南海预报中心于2018年9月15日14时发信息快报,预计16日中午至夜间,珠江口附近海域将出现6米以上狂浪,伶仃洋海域将出现2.5至4米的大浪到巨浪；风暴潮方面，16日为天文小潮期，广州沿岸天文潮较低，距离蓝色警戒潮位83厘米以上。预计受“山竹”影响，广东省将出现一次风暴潮过程，广州市沿岸为严重影响岸段，预计最大风暴增水为150至240厘米。黄埔岸段最高潮位220厘米，最大增水240厘米。

广州市南沙区气象局出具的气象证明记载，2018年9月15日至9月18日，南沙区龙穴街港务公司站录得瞬间风速最大值为32.2米每秒(11级),出现时间是9月16日14时,为近10年内瞬间极大风速最大值。

广州市水文局2018年9月17日发布的《水情简报》记载，受22号台风影响，广州市普降暴雨至大暴雨，下午至夜间珠江河段主要潮位站出现超100年一遇高潮位，突破历史极值。广州南沙站潮位3.19米，超警1.29米,超过历史极值6厘米。

广州市人民政府网站2018年9月17日消息称，广州南沙站、黄埔站、中大站潮位均超过最高水位和三百年一遇水位。

双方事实争议是：1. 高壹公司与创馨公司之间是否成立运输关系；2. 法国达飞和广州达飞是否实际承运人。

一、关于高壹公司与创馨公司之间是否成立运输关系

根据原告提交的运输协议，高壹公司与创馨公司就广州番禺化龙工业路富裕围工业村至高壹公司指定的国外目的港的多式联运业务达成协议，双方约定了运输的起止地。尽管协议第二条约定高壹公司应保证创馨公司是高壹公司在合同期内的出口货物运输代理人，但是双方在本次交易中就相关货物从广州番禺化龙工业路富裕围工业村至美国亚特兰大的全程运输约定运费，对运输的起止地、运费等主要条款达成一致意见书，双方之间的关系应当适用关于运输的规定，双方之间成立运输合同关系。

二、关于法国达飞和广州达飞是否实际承运人

广州达飞出具的订舱确认书记载，收货地是广州南沙港。收货地是指承运人从托运人手中接受货物的地点,一般指内陆的某个地点。集装箱货物已经运送至南沙港由广州南沙海港集装箱码头有限公司接收，表明法国达飞已经接受订舱并开始履行运输义务。《中华人民共和国海商法》第四十二条第二项规定，“实际承运人”，是指接受承运人委托，从事货物运输或者部分运输的人，包括接受转委托从事此项运输的其他人。法国达飞接受创馨公司的委托从事本案货物运输，是实际承运人。广州达飞是达飞轮船（中国）有限公司的分公司，其仅代表法国达飞办理业务，不是实际承运人。

本院认为，本案为涉外海上货物运输合同纠纷。当事人在诉讼中均选择适用中华人民共和国法律处理本案纠纷。本案纠纷适用中华人民共和国法律。高壹公司与创馨公司之间多式联运合同关系成立并有效。

本案争议焦点为：1.原告是否取得代位求偿权；2.原告主张的货损是否成立；3.是否超过诉讼时效。

一、原告是否取得代位求偿权

美亚财产保险有限公司于2018年11月21日就包括本案货物在内的损失向高壹公司支付保险赔偿人民币1 314 042.53元，可以认定原告已支付保险赔偿。原告有权在保险赔偿范围内提起货物损害赔偿之诉。

二、原告主张的货损是否成立

发生在台风“山竹”以及风暴潮期间，货物在集装箱堆场底层放置，受到水湿的可能性较大。承运人因货物受台风影响，主动通知高壹公司将正在运输途中的货物运回。保险公估公司出具了检验报告。综合本案情况，根据《最高人民法院关于民事诉讼证据的若干规定》第八十五条第二款规定，认定原告损失为86 004.76美元。原告主张的10%保险加成不属于货方损失，不予认定。

三、是否超过诉讼时效

根据《最高人民法院关于海上保险合同的保险人行使代位请求赔偿权利的诉讼时效期间起算日的批复》，海上保险合同的保险人行使代位请求赔偿权利的诉讼时效期间起算日，应按照《中华人民共和国海商法》第十三章规定的相关请求权之诉讼时效起算时间确定。货物交付运输后因故未出运，而是由承运人退回高壹公司，时效应从退回之日2018年9月22日起算。至本院于2019年9月17日收到原告起诉状时未超过一年的诉讼时效。

《中华人民共和国海商法》第五十一条第一款规定：“在责任期间货物发生的灭失或者损坏是由于下列原因之一造成的，承运人不负赔偿责任：……（三）天灾，海上或者其他可航水域的危险或者意外事故……　（十二）非由于承运人或者承运人的受雇人、代理人的过失造成的其他原因。” 天灾是指非人力能控制的因自然的原因或者偶然发生的灾害。“山竹”是超强台风，属于天灾。本案货物安放在广州南沙二期码头集装箱堆场第一层，本来足以抵挡一般风雨，承运人创馨公司已尽到《中华人民共和国海商法》四十八条所规定的照管义务，因遭逢“山竹”台风、风暴潮，即超历史实测最高水位和三百年一遇水位，导致堆场第一层的货物被水浸,并且是由于盐(海)水导致的。三被告已经举证证明货物损坏是天灾造成的，其以天灾之不可抗力为由请求免责，有法律根据。

集装箱堆场呈平面结构，采用堆放沙包等防水措施并不现实，即使采取上述措施，潮水仍可通过排水管道以及市内河渠等涌进集装箱堆场，因此，本案台风引起的水淹实属不能避免。第三人接受法国达飞的委托后接受货物，是履约辅助人。根据第三人提交的防御超强台风会议纪要，该公司于2018年9月14日召开会议部署防台，建立防风应急方案，并安排值班。因此，第三人、法国达飞已经尽到了合理的管理货物的义务。

实际承运人法国达飞也已经尽到了妥善地、谨慎地装载、搬移、积载、运输、保管、照料和卸载所运货物的义务。承运人创馨公司以及实际承运人法国达飞对因天灾“山竹”台风造成的货物损坏不承担赔偿责任。

广州达飞在法国达飞授权范围内的行为后果由委托人法国达飞承担。原告请求创馨公司、法国达飞、广州达飞赔偿货物损失人民币646 598.41元，没有法律依据，本院不予支持。

高壹公司与第三人之间不存在合同关系，原告以第三人对货物没有尽到保管义务，造成货损发生为由请求其承担责任，没有法律依据，不予支持。

因被告无须承担赔偿责任。关于被告是否可以主张承运人单位责任限制的争议，本案不予审理。

综上所述，依照《中华人民共和国海商法》第五十一条第一款第三项、第二百五十七条第一款、《中华人民共和国民事诉讼法》第六十四条第一款规定，判决如下：

驳回原告美亚财产保险有限公司航运保险运营中心的诉讼请求。

案件受理费人民币10 916元，由原告美亚财产保险有限公司航运保险运营中心负担人民币10 266元。因原告在法庭辩论结束前撤回部分诉讼请求，本院退回原告受理费人民币650元。

如不服本判决，原告美亚财产保险有限公司航运保险运营中心、深圳市创馨园实业发展有限公司、达飞轮船（中国）有限公司广州分公司可以在判决书送达之日起十五日内，被告法国达飞海运集团可以在判决书送达之日起三十日内，向本院递交上诉状，并按照对方当事人或者代表人的人数提出副本，上诉于广东省高级人民法院。

审 判 长 韩海滨

人 民 陪 审 员 陈佩仪

人 民 陪 审 员 陈振荣

二〇二〇年十月十五日

法 官 助 理 刘肖君

书 记 员 曾惠芬