中华人民共和国广州海事法院

民事判决书

（2018）粤72民初1296号

原告：中国人民财产保险股份有限公司东莞市分公司，住所地中华人民共和国广东省东莞市东城区东城中心东源路人保大厦。

主要负责人:杨松柏，该分公司总经理。

委托诉讼代理人：黄灼，广东正大联合律师事务所律师。

委托诉讼代理人：姚依珊，广东正大联合律师事务所律师。

被告：金梦航运有限公司（GOLDEN SLUMBERS SHIPPING S.A），住所地巴拿马共和国巴拿马市乌尔班尼扎西昂玛贝拉53号大街MMG大厦16楼（53RD E Street, Urbnizacion Marbella, MMG Tower 16th Floor, Panama, Republic of Panama）。

代表人：工藤英康（Hideyasu Kudo），该公司总经理。

委托诉讼代理人：张帆，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。

原告中国人民财产保险股份有限公司东莞市分公司与被告金梦航运有限公司海上货物运输合同纠纷一案，本院于2018年10月29日立案，依法适用普通程序，于2019年1月22日公开开庭进行了审理。原告委托诉讼代理人黄灼、姚依珊，被告委托诉讼代理人张帆、陈晓玲到庭参加诉讼。本案现已审理终结。

原告向本院提出诉讼请求：1.被告赔偿原告损失人民币 712 434.46元（以下无特指均为人民币，107 680.31美元按本案事故出险之日即2017年12月12日美元兑人民币中间价6.6162折算的等值人民币）及其利息（以712 434.46元为本金，按中国人民银行同期贷款利率从2017年12月12日起计算至实际付清之日止）；2.被告承担本案的诉讼费用。事实和理由：2017年12月2日，原告承保的一批丙酮从泰国运往中国，到达目的港后，发现丙酮受到污染，被保险人东莞市同舟化工有限公司（以下简称同舟公司）遭受巨额损失。原告向被保险人赔付保险金后，取得代位求偿权，因此向本院提起诉讼。

被告辩称，1.原告不能证明就其所称货损已向被保险人完成了保险赔付，其所称的被保险人与承运人之间不存在运输合同法律关系，故原告不能代位提起本案海上运输合同纠纷之诉，应依法驳回其起诉；2.因案涉船舶处于光船租赁状态，韩国船舶投资管理有限公司（以下简称韩船公司，KSIM CO., LTD）系该船的承租人。被告并非本案货物的承运人，其与同舟公司之间不存在任何合同关系，并非适格被告；3.原告未能证明案涉货物发生了货损。对所提的丙酮标准，原告应承担举证责任；4.即便货物发生了货损，案涉船舶及船舱在装载货物前已处于适货状态，且原告未能证明货损发生于承运人责任期间，故承运人不应承担赔偿责任；5.原告主张的各项损失不具有合理性且无证据印证，其诉讼请求不应支持。

双方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。当事人确认真实性的证据，其来源合法，收集主体和程序均符合法律规定，本院对其证明力予以确认并在卷佐证。

根据当事人陈述和经审查确认的证据，本院认定事实如下：

2017年11月20日，同舟公司作为买方与泰国卖方PTT PHENOL COMPANY LIMITED （以下简称PTT公司）签订INV-TS-AC-012/2017号贸易合同，约定由PTT 公司向同舟公司销售丙酮1500吨，单价690美元每吨，CFR中国东莞，总价 1 035 000美元（+/-5%），装货港泰国麦普塔普特（MAP TA PHUT），卸货港中国东莞，装运时间为2017年12月，支付条款为提单日期后90天通过信用证支付。PTT公司于12月2日出具的形式发票记载货物数量为1493.577吨，单价包括FOB647美元、运费43美元，为CFR690美元，总价为1 030 568.13美元。

装货港的检验机构GEO-CHEM （THAILAND） CO.,LTD（以下简称GEO公司）分别在装货港码头的岸罐、槽罐车、船舱等处提取货物样品。12月2日，GEO公司出具的GC/OP/EL05/2719/2017号数量证书记载：丙酮1493.577吨，船舱编号为船舱1S、2P、2S、8P（船舱1右、2左、2右、8左），数量信息系根据岸罐测量得出；该公司出具的船舶清洁证书记载：“金色海苔”轮（MT.GOLDEN NORI）船舱及管线清洁；该公司出具的GC/OP/EL05/2719/2017号质量证书记载：2017年11月30日从T-0412岸罐提取的装运前样品的丙酮纯度为99.96，外观清晰，苯含量＜2ppm。该品质信息系根据岸罐样品得出。

12月2日，TRANSMARINE CO.,LTD代表“金色海苔”轮船长在泰国麦普塔普特签发了MTP1642017号油轮提单。该提单记载：托运人PTT 公司，收货人凭指示，通知方为同舟公司，卸货港东莞，货物装船时外观良好，数量为丙酮1493.577吨，装船清洁。

12月11日，“金色海苔”轮抵达东莞同舟石化码头（东莞市百安石化仓储公司码头）。本案货物的装货港岸罐样品和1S、2P、2S、8P船舱混合样品各2瓶随船到达。

12月12日，上海东方天祥检验服务有限公司（INTERTEK，以下简称ITS公司）对本案丙酮的装货港岸罐样品、船舱混合样品进行检验，并分别出具LAB17121769DG-01、LAB17121769DG-02号检测报告（以下简称ITS报告）。ITS报告记载：装货港岸罐样品（T-0412）的苯含量＜5mg/kg（5ppm），装货港1S、2P、2S、8P船舱混合样品的苯含量19mg/kg（19ppm），测试方法均为Q.C.。

受同舟公司的委托，通标标准技术服务有限公司（以下简称SGS公司）于12月11日至13日对本案丙酮进行了商检，并出具OPCLS1701387-01A号检验报告（以下简称SGS报告）。该报告记载：12月11日1250时船舶靠泊完成，1310时SGS公司检验员上船，1350时完成取样，1400时完成船舱计量，1435时完成数量计算并与船方确认结果，12月12日1845时开始卸货，12月13日0230时卸货完成。卸货前船舱数量为1489.104吨，卸货后船舱数量为0，船舱卸货数量为1489.104吨，岸罐接收数量为1486.241吨，岸方收货数与提单差异为-7.336吨，差异百分比为-0.49%。其中，岸罐T-509收到丙酮786.285吨，T-503收到699.956吨。

SGS公司对丙酮的检验情况：SGS公司在卸货前对船舱1S、2P、2S、8P，船边管出口，在卸货中对岸罐T-509和T-503，卸货后对岸罐T-509和T-503分别进行了取样。SGS公司对上述船舱1S、2P、2S、8P卸货前的混合样进行了分析，并出具了LS17-02711.001号分析报告。该分析报告显示样品纯度为99.73%（m/m，下同），苯为0.006%，初馏点为56.0℃，干点为56.5℃。SGS公司经对船舱1S、2P卸货前的例行样分析，苯为0.001%（10ppm）；对船舱2S的卸货前例行样分析，苯为0.008%（80ppm）；对船舱8P的卸货前例行样分析，苯为0.013%（130ppm）。另外，SGS公司对岸罐T-509和T-503卸货后的例行样、一英尺样进行了分析，岸罐T-509分析结果显示苯均为0.001%（10ppm）；岸罐T-503卸货后的例行样显示苯为0.010%（100ppm），一英尺样显示苯为0.009%（90ppm）。上述苯的测试方法均为SGS-CNO-M-GC011（In-House）。12月13日，SGS公司对船舱1S、2P、2S、8P进行检验，通过对舱盖口目测/甲板观察孔目测，发现船舱已基本卸空。

12月15日，中国农业银行东莞市分行发出对外付款、承兑通知书，就本案INV-TS-AC-012/2017号合同项下货物丙酮向PTT公司支付货款1 030 568.13美元，并产生手续费25美元，共计 1 030 593.13美元。2018年3月2日，同舟公司完成付汇。

对当事人有争议的证据和事实，本院认定如下：

一、关于货物损失

原告主张本案损失共计107 680.31美元即712 434.46元发生于被告承运期间，并提供广州衡准保险公估有限公司（以下简称衡准公司）出具的HZ18/LDH/363号丙酮污染事故终期理算报告及其附件予以证明。该报告记载：2017年12月2日，装船前检验岸罐货品各项质量指标合格，随后货物通过专用槽罐车运到码头装入船舱。装货期间，GEO公司随机从“槽罐车和船舱”各取样2瓶，其中2瓶随船运往目的港，另外两瓶由GEO公司保留。12月12日，本案船舶抵达东莞同舟码头。卸货前被保险人同舟公司委托SGS公司从4个船舱和船卸货管线口取混合样，船舱混合样化验结果显示苯含量60ppm，远超装货港指标值。船舱1S、2P合计786.285吨丙酮轻微受损（10ppm），经协商后被保险人同意正常收货。2S、8P丙酮受损（分别为80ppm、130ppm），混卸入岸罐T-503共699.956吨，需降级销售。被保险人提供包括折价销售、产品调配、加工蒸馏、保险回收等处理方案。因货物苯含量超标严重，原告作降级折价销售。结合受损货物的使用价值、商销影响、市场价格等因素，经市场咨询后，原告于2017年 12月18日将折价销售处理方案（每吨降价约1500元）发送给被告方的检验人广州海正保险公估有限公司（以下简称海正公司）。海正公司后续未提出其他更好的处理方案。2018年1月至4月，受损货物全部折价销售完毕，平均销售价为每吨5449.12元。受损丙酮贬值率为（市场均价-受损货物平均销售价格）/市场均价×100%=18.76%。货物受损金额为受损货物数量×保险价值×贬值率=90 605.1美元。从2017年12月13日受损货物卸入T-503储罐到2018年4月10日全部受损货物降级销售完毕，该储罐实际租期为119天，储罐的租金及费用共计167 166.67元（折合25 266.27美元）。合计定损90 605.1+25 266.27= 115 871.37美元。减去绝对免赔额100美元后，衡准公司建议原告赔付115 771.37美元。根据原告与同舟公司协商，原告最终赔付金额为107 680.31美元，故其主张本案损失107 680.31美元。被告认为原告所称损失没有充分的证据予以支持：1.本案提单、商业合同、发票均未对货物品级进行记载，通常理解被告按合格品进行交货即可；2.原告至少应提供证据证明货物在装货港岸上管线与船舶输油管线连接的法兰盘末端是处于良好状态的。GEO公司提取了装货港岸上管线（槽罐车）末端的样品，但经海正公司多次要求，原告也未披露，其没有完成案涉货物已良好交付船方的初步举证，进而亦不能证明其声称的货损发生于承运人的责任期间，本案应对货物在交付承运人时所处的事实状态作不利于原告的推定；3.衡准公司报告没有解释或论证GEO公司、ITS公司和SGS公司作出的3份检验报告中所适用实验室检测方法符合《中华人民共和国工业用丙酮》（GB/T 6026-2013）；4.2S/8P货损程度不一样，应该分别储存，原告没有进行减损。2S/8P的数量也应以船方和GEO公司共同签署的报告为准。分批次销售时应当分批次计算每票货物降级销售所遭受的损失；5.货物即使没有发生损坏，同样也有卸入岸罐等待销售期间的成本，这一期间的租金和储罐费用与货物品质没有关系。同舟公司与东莞市百安石化仓储有限公司为关联公司，仓储合同价格在没有发票和付款记录的情况下不应予以认可。被告提供了海正公司的检验报告,主张本案船舶的管线、泵及船舱在接收货物之前已完成了严格的洗舱清洁，并经托运人在装货港委托的检验师确认案涉船舶及其船舱已处于适货状态。原告认为被告方委托的公估师也当庭确认丙酮并没有国际通行的检测方法。另外，海正公司报告不足以证明被告船舱清洁并适合装货，ITS公司对于装船后样品（四舱混合样品）检测结果苯含量19ppm，而卸货港SGS测量的卸货港船舱样品（船舱8P样品）苯含量高达130ppm，可见货物在承运人责任期间受到污染的事实非常明显。本院认为，被告对原告主张的货损虽有异议，但其没有提供反证，本院对原告主张的货物损失金额为107 680.31美元予以认定，但该损失系基于本案货物在装货港岸罐存储时的品质得出。《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”。本案丙酮为散装液体货物，由于散装液体货物在形态上不同于其他散装货物，因此，承运人对于散装液体货物运输的责任期间，应自装货港船舶输油管线与岸罐输油管线连接的法兰盘末端时起至卸货港船舶输油管线与岸罐输油管线连接的法兰盘末端时止，货物处于承运人掌管之下的全部期间。本案货物从装货港岸罐输出后，通过专用槽罐车运到码头输入船舱，连接船舶输油管线的该槽罐车输油管线为装货港岸罐输油管线的延伸。原告一直未能提交与船舶输油管线连接的该槽罐车输油管线法兰盘末端的货物样品及其品质数据，其据此主张相关货损发生于承运人责任期间，缺乏事实依据，本院对原告主张的该事实不予确认。

二、关于原告保险赔付的事实

原告为主张其依法取得代位求偿权，提供了单号为PYII201744190200E00446的财产一切险保险单、保险赔款付款凭证、权益转让书和中国人民财产保险股份有限公司关于印发《资金集中支付实施方案》的通知。上述证据均有原件，且与本案有关，本院对其证明力予以确认。根据上述证据，认定以下事实：

2017年12月1日，原告出具PYII201744190200E00446号财产一切险保险单。保险单记载：被保险人为同舟公司，保险标的为1493.577吨丙酮，保险金额为1 030 568.13美元。起运日期12月2日，运输工具为“金色海苔”轮，从泰国麦普塔普特到中国东莞，投保比例100%。涉案事故后，原告根据上述保险合同，于2018年7月20日通过中国人民财产保险股份有限公司广东省分公司向同舟公司赔付了107 680.31美元。同舟公司于9月1日出具权益转让书，确认收到上述保险赔款，同意将已取得赔偿部分保险标的的一切权益转让给原告，并授权原告向责任方追偿。

三、关于光船租赁的事实

被告提交了光船租赁合同及附录2、船长宋基文（SONG KEEMOON）的雇佣协议及任职证明、船员记录、保函及快递记录等，主张本案运输发生于2017年12月期间即发生于案涉船舶的光船租赁期间，被告仅系“金色海苔”轮的登记船东，而韩船公司系该船的承租人，并主张原告及同舟公司已经充分知晓并接受了案涉船舶存在光船租赁的事实。原告认为，被告提交的租赁合同、雇佣协议、任职证明、船员记录等与船舶登记证书不符，保函内容中记载担保人仅对船东承担担保责任，所谓光船租赁由于没有登记，不对抗第三人，所以该轮的船舶所有人仍应对本案的事故承担责任。本院认为，被告提交的租赁合同、雇佣协议、任职证明、船员记录等虽已办理公证认证手续，但公证内容为“由西田信寻律师所提交的文件副本与本人所见的正本一致”、“（韩船公司）总裁赵俊恒的代理人在本公证人面前确认了上述宣誓书印章系由赵俊恒本人加盖”等，尚不足以证明相关光船租赁事实真实存在，且被告主张的上述事实与其船舶登记证书记载内容不一致，被告也未提交证据证明在本案海上货物运输合同订立时托运人已知晓本案船长系代表韩船公司，其据此主张本案船舶在货物运输期间已光船租赁给韩船公司，其并非本案货物的承运人，缺乏事实和法律依据，本院不予支持。

原、被告一致选择适用中华人民共和国法律处理本案纠纷。

本院认为，本案为一宗海上货物运输合同纠纷。本案货物从泰国麦普塔普特经海路运输到中国东莞，本案具有涉外因素。双方当事人在诉讼中一致选择适用中华人民共和国法律解决本案实体争议，根据《中华人民共和国海商法》第二百六十九条“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”的规定，本案实体争议适用中华人民共和国法律处理。

《中华人民共和国海商法》第二百五十二条第一款规定：“保险标的发生保险责任范围内的损失是由第三人造成的，被保险人向第三人要求赔偿的权利，自保险人支付赔偿之日起，相应转移给保险人。”涉案事故发生后，作为保险人的原告已经向同舟公司支付保险赔偿金，在赔偿金额范围内取得了代位行使收货人同舟公司根据海上货物运输合同向承运人请求赔偿的权利，为本案适格的诉讼主体。被告抗辩其并非本案海上货物运输合同项下承运人，其证据不足以支持其主张，本院不予支持。

根据已查明的事实，原告主张其被保险人同舟公司与被告为本案海上货物运输合同的双方当事人，同舟公司为收货人，被告为承运人。该海上货物运输合同法律关系没有违反法律强制性规定，合法有效，对双方当事人均具有约束力。《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”。承运人对于散装液体货物运输的责任期间，应自装货港船舶输油管线与岸罐输油管线连接的法兰盘末端时起至卸货港船舶输油管线与岸罐输油管线连接的法兰盘末端时止，货物处于承运人掌管之下的全部期间。原告未提交与船舶输油管线连接的该槽罐车输油管线法兰盘末端的货物样品，无法证明其交付运输时本案货物的实际品质状态，根据《中华人民共和国民事诉讼法》第六十四条第一款“当事人对自己提出的主张，有责任提供证据”以及《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》第九十条第一款“当事人对自己提出的诉讼请求所依据的事实或者反驳对方诉讼请求所依据的事实，应当提供证据加以证明，但法律另有规定的除外”的规定，原告主张相关货损发生于承运人责任期间，并据此向被告索赔，缺乏事实和法律依据，本院不予支持。

综上，依照《中华人民共和国海商法》第四十六条第一款、《中华人民共和国民事诉讼法》第六十四条第一款、《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》第九十条的规定，判决如下：

驳回原告中国人民财产保险股份有限公司东莞市分公司的诉讼请求。

本案受理费人民币11 028元，由原告中国人民财产保险股份有限公司东莞市分公司负担。

如不服本判决，原告中国人民财产保险股份有限公司东莞市分公司可在判决书送达之日起十五日内，被告金梦航运有限公司可在判决书送达之日起三十日内向本院递交上诉状，并按对方当事人的人数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 常维平

审 判 员 宋瑞秋

审 判 员 尹忠烈

二○二○年七月十七日

法 官 助 理 刘宇飞

林晓彬

书 记 员 马佳丽