



德衡律师集团  
DEHENG LAW GROUP

# 客户通讯 & 律师观点

综合争议解决中心 > 商事争议解决业务团队 主办

2016年9月23日 | 第3号

## 商事争议解决团队案例研讨

### 【研讨要点】

厦门海事法院有关提单下货物续运费用索赔纠纷的案例

### 【研讨笔记】

2010年4月许，原告C公司自S公司CIF购买一批印度铁矿砂（下称“货物”）。S公司程租“J”轮以承运货物。2010年4月25日，货物装船后，装港代理代表“J”轮船长(For and on behalf of Master)签发了租约提单（下称“提单”）。提单上的“收货人”和“通知方”均记载为“To Order”；装港为印度某港，卸港为中国某一主要港口；运费支付按2010年4月14日航次租船合同（下称“租约”）的约定；提单背面条款载明，约定提单正面所载日期的租约的所有条款和条件、自由和免责（包括法律适用和仲裁条款）并入提单，；同时，提单背面条款中所含“首要条款”写明《海牙规则》适用于提单。之后，提单全套正本经背书转让给了R公司。

2010年5月9日，“J”轮航行至汕头附近海域时与他船相撞（下称“事故”），导致一部分货物受损，船舶无法继续航行，“J”轮船东委托拖轮救助。部分货物卸到救助驳船上随驳船运往厦门港，剩余货物随“J”轮拖航到漳州港并于2010年6月19日卸在码头。2010年6月23日，“J”轮进舟山某修船厂修理。

事故发生后，C公司两次召集货物运输保险人、两碰撞船的船东、救助方、S公司等各方代表开协调会，讨论包括货物的衡重、品质检验、估损方法和机构、各方工作及文件资料、货物转运等善后处理事宜。第二次协调会开会时间为2010年8月11日。经讨论，形成了会议纪要，确定货物转船运往目的地，并要求“J”轮船东配合办理相关手续。

2010年8月19日，C公司与Z公司签定租船合同，租用Z公司的“D”轮将货物自厦门和漳州港运往事故发生前已确定的卸货港。2010年9月5日~8日，全部货物在厦门港和漳州港装船并安全运抵卸货港，因此产生了续运费用约36万美元和额外的港口代理费等费用（下称“续运费用”）。期间，2010年8月13日，应“J”轮船东的要求，修船厂出具《说明》，证明“J”轮进厂修理，并称预计修理工程将于2010年9月18日结束。同日，“J”轮船东将《证明》发给C公司，且《证明》交给C公司用于货物运抵卸货港时办理货物报关手续。2010年9月13日，中国船级社为“J”轮出具临时入级证书；“J”轮修理完毕后于2010年9月17日离开修船厂。

随后，C公司向厦门海事法院起诉，要求“J”轮船东赔偿续运费用。

### 【焦点分析】

#### 1. 本案的适用法律

C公司主张，因租约并未随提单一并转让，其作为提单受让人，并不知道租约的存在及其内容，更无法就这些租约的内容与作为承运人的“J”轮船东达成合意。因此，租约的相关内容不应作为审理本案的依据，本案应依据提单适用法律审理。

“J”轮船东抗辩，租约已提交，且租约已记载在提单上，故租约已有效并入提单。依租约有关适用法律的约定和提单背面条款的约定，本案应适用英国法审理。

#### 2. “J”轮船东对于碰撞事故造成的货物迟延交付是否可免责，是否应承担续运费用

C公司主张，在提单所证明的海上货物运输合同下，将货物继续安全运往卸货港并在卸货港交付货物仍是作为提单项下承运人“J”轮船东的义务，并不因事故的发生而被免除；续运费用也非承运人免责事项所适用的损失范畴；事故发生后，“J”轮船东同意货物由它船转运至卸货港，但“J”轮船东并未安排替代船，且“J”轮船东通知“J”轮预计将于2010年9月18日修好时，距事故发生日已逾三个多月；“J”轮船东还多次表示如无人不支付其运费或租金的，不会将货物续运往卸货港；C公司为保证货物及时运往卸货港，完成提单项下本应由“J”轮船东完成的货物运输，不得不与Z公司签订了租船合同。故“J”轮船东应承担C公司为完成货物的剩余航次运输而支出的续运费用。

“J”轮船东抗辩称，“J”轮船东从未同意货物由它船转运至卸货港；再者，因租约已有效并入提单，租约约定的适用法律英国法自然适用提单；依英国法，“J”轮船东作为承运人在碰撞后虽仍有义务完成货物运送，但船东在合理速遣的情况下开展修理工作的，有权等待船舶修理完毕后履行剩余航程，而并无义务另租船替代运输。货方可自行安排续运，但风险和费用由其自行承担，故续运费用不应由“J”轮船东承担。

厦门海事法院（下称“法院”）经审理后认定：

#### 1. 租约是否并入提单

法院认定，C公司未能提供相反证据证明“J”轮船东提交的租约并非提单正面记载了日期的写明并入提单的租约。故租约即为提单并入条款指向的租约，租约有效并入了提单。

#### 2. 适用法律

法院认定，C公司与“J”轮船东间成立提单所证明海上货物运输合同关系。提单背面条款规定的租约并入条款有效，依租约约定应适用英国法。但当事人选择适用外国法，由当事人提供或证

明该外国法律的内容。“J”轮船东未提供相关判例或可佐证的文献著述证明英国法的内容，因此在英国法无法查明的情况下，本案应适用中国法。

### 3. 双方是否就货物由C公司自行租船续运达成合意

法院认为，C公司未能举证证明双方就货物由原告自行租船续运达成一致意见。

### 4. 管辖权

法院认定，租约已有效并入提单，故租约中约定的香港仲裁条款并入提单。但C公司在起诉时未声明有仲裁协议，“J”轮船东在首次开庭前亦为提出异议。故依《中华人民共和国仲裁法》第26条的规定视为放弃仲裁协议。因海上货物运输合同的转运港为厦门港、漳州港，故法院对本案有管辖权。

### 5. 驾驶和管理船舶过失和金康94租约第2条“船东责任”条款等免责事由是否适用

法院认定，本案的纠纷类型为因迟延而生的替代履行的损害赔偿争议，不涉及货物的灭失损坏，因此《海商法》第50条规定的迟延交付货物的规定和第51条规定驾驶和管理船舶过失的免责事由不适用本案。此外，提单虽并入金康94租约第2条“船东责任”条款，但该第2条款所约定的免责事项因超出提单背面的“首要条款”载明适用的《海牙规则》规定的承运人免责而无效。另一方面，《中华人民共和国合同法》（下称“《合同法》”）第53条规定，合同中免除因故意或重大过失造成对方财产损失的责任的免责条款无效，故提单并入的租约的条款和本身作为提单条款的《海牙规则》所赋予承运人的免责，均应受这一规定的约束。

### 6. “J”轮船东是否应承担续运费用

法院认定，《合同法》第290条规定，承运人应当在约定期间或合理期间内将货物安全运输到约定地点。本案中，承运船“J”轮发生事故，并未导致合同彻底不能履行，承运人仍有在合理时间内继续完成货物运输的义务。

法院还认定，“J”轮船东应在合理时间内修缮船舶。合理时间内不能完成修理的，应当改以替代船只续运货物，仅于修理船舶或寻找替代船舶所需的合理时间内可以免除延迟的责任。本案中，C公司要求“J”轮船东履行继续运输货物的义务，于货物卸下后一个多月发函催告未果，另行签订租船合同运输货物，不能得出其订租的船舶有失合理的结论。而“J”轮船东任由数百万美元的货物在中途港滞留三个月，静等船舶修理后继续运输，有违诚实信用原则和商业活动中应当遵循的一般做法要求，成立重大过失。故“J”轮船东不能依提单条款的规定免除责任，应赔偿C公司因续运货物产生的合理费用和损失。

综上，法院判决“J”轮船东承担C公司另行租用船舶运送货物而支付的上述续运费用和额外的港口代理费用。

本案未上诉。

如对本客户通讯有任何疑问，请联络下列任一作者或您通常联系的集团律师。

王鹏飞  
wangpengfei@deheng.com  
13791986930  
上海、北京、青岛

王燕  
wangyan@deheng.com  
13918966264  
青岛、上海

您也可能对以下话题感兴趣：

[商事案件思路与策略](#)；[投融资与并购纠纷](#)；[公司僵局解决](#)；[公司控制权争夺](#)；[上市公司股权纠纷](#)；[金融争议解决](#)；[跨境纠纷解决](#)；[以谈判方式解决争议](#).....

本文是德衡律师集团向客户及其他友好各方提供的法律通讯。本文所载信息不应被诠释为律师意见。如果您需要关于上述事宜的进一步分析或说明，请联络您最通常联系的律师。欲获取此通讯，请通过 <http://www.deheng.com.cn/ywly/>，查找本团队专栏，订阅本通讯。我们将定期向您发送。