

## 提單項下的貨損貨差爭議案

海上爭議中有大部分是涉及貨損索賠的，其中主要是索賠主體資格以及賠償責任和數額的認定。下面這一案例比較典型地反映了這些問題。

申請人xxx公司委託中國糧油食品進出口公司與國外某公司簽訂了兩份 CNF 棕櫚油進口合同，交由被申請人印尼某油輪公司所屬的“BROTOGOYO”輪承運，被申請人向托運人簽發了兩份提單，提單上的通知方為中糧總公司和申請人的上級集團公司。後貨物在卸貨港經檢驗發現殘損和短少，申請人根據與被申請人達成的仲裁協議，向中國海事仲裁委員會提起仲裁，請求裁決被申請人賠償棕櫚油損壞和短少而給申請人造成的損失人民幣 4,391,774.25 元，以及申請人的律師費、仲裁前的扣船申請費和商檢費。

本案雙方涉及的爭議主要有以下幾點：

1.申請人是否是提單項下的收貨人。被申請人認為，與兩份提單相對應的兩份小提單的收貨人為中糧總公司和集團公司，而不是申請人。兩份提單為指示提單，均先由托運人空白背書，再由集團公司空白背書，因此，收貨人應為集團公司或集團公司轉讓的其他人，而不是申請人。申請人認為，申請人通過委託集團公司開證付款，合法獲得了兩份提單，而且申請人是通過集團公司空白背書取得提單的，是合法的提單持有人，有權依據提單向作為承運人的被申請人索賠。雖然兩份小提單的收貨人不是申請人，但申請人是委託中糧總公司和集團公司提貨的，申請人是實際提貨人。

2.貨損貨差是否發生在承運人的責任期間。申請人認為，兩份提單下的棕櫚油在裝貨港由印尼的監裝公司檢驗並出具了品質證書，證明貨物各項成分和指標均符合買賣合同的要求，並且裝貨前的清艙和驗艙經過監裝公司的確認。托運人向承運人提交了加溫指示。根據加溫記錄，貨物在航行中的加溫均超過了指示單載明的溫度。因此，可以認為棕櫚油品質變化發生載運輸途中。被申請人對貨物短少發生在其責任期間未提出異議，但認為申請人不能證明貨物品質差異發生在被申請人責任期間內。印尼監裝公司是在貨物未裝船前進行抽樣檢驗的，因此，品質證書不能證明貨物裝上船時的品質。而且，該監裝公司只抽取了兩瓶油的樣品，不能代表全部貨物的品質。該輪在裝船前，已取得了托運人簽署的幹艙證書，證明裝船前船艙清潔、乾燥。

3.關於被申請人應當賠償損失的範圍。申請人認為，被申請人應當賠償其貨物短少損失、貨物損壞降價銷售損失、違約金損失和商檢費等損失。申請人認為，申請人提出的賠償數額符合中國民法通則規定的違約方賠償對方實際損失的原則。被申請人認為，即使被

申請人應對貨損貨差承擔賠償責任，也應按中國《海商法》第 55 條的規定，按照貨物受損前後實際價值的差額或者貨物的修復費用計算。貨物的實際價值，按照貨物裝船時的價值加保險費加運費計算。

對於雙方的上述三方面爭議，仲裁庭意見如下：

- 1.申請人應未本案提單下的收貨人。仲裁庭認為，申請人支付了兩份提單項下的貨款，並經合法持有人背書轉讓而持有提單，因此，申請人是提單的合法持有人，是收貨人，申請人有權對作為承運人的被申請人主張權利。
- 2.本案貨物損壞發生在被申請人責任期間。仲裁庭認為，印尼監裝公司未提取足夠油樣，但被申請人沒有提供證據證明抽樣不足而影響到檢驗結果的正確性。根據監裝公司的品質證書，證明貨物在裝船前是符合買賣合同要求的。棕櫚油屬於法定檢驗商品，根據卸貨港中國商檢局出具的檢驗證書，貨物殘損是由於該船在航行途中貨艙加溫過高，部分貨艙進水以及航期較長所引起的。仲裁庭因此認定，本案棕櫚油的損壞發生在被申請人的責任期間，而且被申請人未提供證據證明棕櫚油的損壞是由於其可以免責的原因造成的，被申請人應當對貨物的損壞承擔賠償責任。
- 3.被申請人僅賠償貨物實際價值的直接受損額。仲裁庭認為，海商法是民法通則的特別法，根據特別法優於普通法的原則，海商法有特別規定的，應當適用海商法的規定。《海商法》第 55 條已規定了貨物滅失和損壞的賠償額的計算方法，因此，本案被申請人賠償數額應按棕櫚油受損前的實際價值與受損後的實際價值的差額計算。貨物的實際價值，按裝船時的價值加保險費加運費計算。