

中国北方化工公司与美国 Beston 化学公司货物海损责任纠纷案评析

龚柏华 王 星

摘 要: 中国北方化工公司出口到美国的货物因海上风暴而受损, 美国 Beston 化学公司以出口方没有合理装载货物导致为由, 拒付大部分合同价款。中方认为来往传真中表示的只是“尽力”按要求装载, 而不是“保证”一定按要求装载。法院根据《联合国货物销售合同公约》以及《1990年国际贸易术语解释通则》认为, 中方公司履行了卖方义务, 不承担货物越过船舷以后的责任。该案对我国外贸公司今后处理相关纠纷, 有着借鉴作用。

关键词: 风险转移; 即决判决; CIF; CISG

中图分类号: D416 **文献标识码:** A **文章编号:** 1006-1894(2006)03-0047-05

2006年2月7日, 在中国北方化工公司诉美国 Beston 化学公司实质性违反合同一案中, 美国得克萨斯州南区Huston联邦地区法院支持了原告中国北方化工公司部分即决判决的申请。在该案中, 法院主要依据《联合国货物销售合同公约》以及《1990年国际贸易术语解释通则》对案情进行审理。本文在归纳基本案情、法院推理的基础上, 对本案所涉法律问题作出了简要评析。

一、基本案情

本案原告中国北方化工公司(以下简称“Nocinco”公司)与被告美国 Beston 化学公司(以下简称“Beston”公司)有着长期的贸易合作关系。1999年3月5日, 双方签订了一份合同, Nocinco 公司同意卖给 Beston 公司 718 货盘的爆炸助推器, “CIF”条件运至路易斯安那州的巴域港, Beston 公司将支付约 250 万美元的价款。合同中规定货物应不晚于 1999 年 9 月 30 日装运, 并规定了支付时间表。根据该表, 买方应在卖方提交了相关的运输单据后的 10 天内支付 5% 的合同价款, 60 天内支付 10% 的合同价款, 余下的部分每 30 天按一定比例付清, 全部的合同价款应于单据提交后的 180 天内付清。由于 Nocinco 公司没有运输货物到国际港口的执照, 因此, 该公司和新时代公司及其运输部门中信公司签订了合同, 将货物运至路易斯安那州。中信公司转而又和广州远洋运输公司(以下简称“Cosco”公司)签订了合同, 通过其代理商和分支机构预订了 M/V NADIA J 号船, 该船是 J. Poulsen 海运 A/S 公司所有, 并拥有运输爆炸性货物的特别许可证。Nocinco 公司还在中国人民保

险公司(以下简称“PICC”公司)投保,为运输途中的货物投保110%的险额。

双方在合同中没有具体规定货物应如何装载。Beston公司在1999年9月3日给Nocinco公司传真了一份货物装载要求单,Nocinco公司收到传真后,以电子邮件告知Beston公司,将派人前往港口监督货物的装船过程,且已按照Beston公司之前的要求,将来自辽阳和山东的货物分开存放于仓库,每种型号都在纸板箱顶端用不同颜色作了标记,同种型号的货物装在一起。在装载过程中,会尽最大努力合理隔好并固定好货物。但所订船舶是一艘中间甲板货船,不知船舱是否足够大以至于能够按照Beston公司的要求垒货。Beston公司于1999年9月8日和1999年9月9日分别给Nocinco公司发来电子邮件,提醒Nocinco公司必须合理装载货物,并提出具体装载要求,还要求船主针对如何装载这批货物出具一份计划,Beston公司需要这份计划以获得美国海岸警卫队的准许入境。

1999年9月10日,船到达了天津新港。Nocinco公司的两位代表,以及新时代公司、中信公司、Cosco公司的代表,一起到港口监督装载过程。在装载过程中,代表们意识到,如果使用Beston公司要求的“在甲板间装货”的结构,这艘船不够容纳所有的货物。因此,Nocinco公司传真Beston公司,告知货物无法按Beston公司的要求全部装好,并指出,Nocinco公司不得不坚持Beston公司转达的来自美国海岸警卫队的要求,除非美国海岸警卫队同意船公司的建议,否则Nocinco公司将不会接受由船公司出具正式文件来保证货物安全抵达。Nocinco公司在和船长激烈讨论之后,船长保证将货物安全送达,并针对这批货物向Nocinco公司出具了清洁班轮提单。

航行当中,船遇到了风暴。1999年9月23日,承租人用电子邮件通知Beston公司,船在海上遇到了大风浪,装货的纸板箱破裂,货物在船上滚来滚去。1999年10月7日,船抵达路易斯安那州。Beston公司和PICC公司的代理人到达港口检查货物,发现货物全部损坏。Beston公司和PICC公司经过调查发现,货物的隔离和固定不符合标准,货盘垒得太高,又没有足够的支撑物,导致货盘破碎并压坏了货物,损害是由于货物的装载不合理,安全措施不到位,以及航行中遇到的糟糕的天气所造成的。

其后,Beston公司于1999年12月、2000年4月以及2000年5月,总共向Nocinco公司支付了15%的合同价款。Beston公司以货物已损坏为由拒绝支付剩余的差额。因此,2004年3月4日,Nocinco公司向美国得克萨斯州南区Huston联邦地区法院提起诉讼,要求Beston公司根据合同偿还剩余的200多万美元以及利息。Nocinco公司请求针对货物在船上遭受的损失作出有利于中方的部分即决判决,理由是Nocinco公司已完全履行了其在合同项下的有关运输货物直至越过船舷的义务。法院审查之后同意受理该申请。

2000年11月3日,Beston公司针对船公司和Poulsen公司提起“海事侵权和违反海事合同”的海事诉讼,理由是船公司“没有合理地装载货物、保护货物安全、以及理舱。”2002年10月Beston公司获得140 000美元的理赔。

二、法院推理

法院首先阐明了即决判决的条件。根据《美国联邦民事诉讼规则》第56条规定,“只要诉答文书、笔录证言、对质问书的答复及在案承认,同宣誓陈述书一道,都证明对于重要事实不存在真正的争点,而且证明申请当事人有权获得一个作为法律问题的判决,则应

立即作出所要求的即决判决”，但原告必须“证明对于重要事实不存在真正的争点。”一旦原告满足了证明责任，证明责任就转移到了被告，由被告来证明为什么不应作出即决判决。

本案中，双方当事人同意他们的合同受《联合国国际货物销售合同公约》（以下简称CISG）调整。该公约在美国和包括中国在内的其他签约国之间生效。由于国际贸易术语解释通则（以下简称Incoterms）是国际买卖合同双方当事人用来定义商业交货术语的主要渊源，因此被并入CISG第9（2）条。该条规定：除非另有协议，双方当事人应视为已默示地同意对他们的合同或合同的订立适用双方当事人已知道或理应知道的惯例，而这种惯例，在国际贸易上，已为有关特定贸易所涉同类合同的当事人所广泛知道并为他们所经常遵守。

本案合同中使用CIF术语将货物运至路易斯安那州巴域港。双方签订合同时约定适用Incoterms1990，按照该惯例，CIF术语中卖方必须支付将货物运至指定的目的港所需的运费和保险费用，但货物在装运港“越过船舷之后”，货物灭失的风险就由卖方转移到买方。在此之后如果货物发生灭失或损坏，买方必须向承运人或保险人寻求救济。依据合同中的CIF术语，Nocinco公司认为己方已完全履行其在合同项下的义务，将货物完好地运至船上，这些有清洁提单为证。Nocinco公司承认没有合理地装载和积载货物，但辩称根据合同所规定的CIF术语，当货物越过船舷之后，其灭失的风险就转移至Beston公司；因此，应该由Beston公司而非Nocinco公司，来承担由于不合理装载或积载货物所带来的货物损坏的风险。所以，Nocinco公司认为，货物到达路易斯安那时已损坏，这并不能免除Beston公司支付合同价款的义务，Beston公司不支付这些价款，构成实质性违反合同。

对此，Beston公司认为Nocinco公司并没有履行相关义务，该义务是Nocinco公司在和Beston公司的一系列传真和电子邮件往来中所担负的、要满足Beston公司装载和积载货物的要求的义务。Beston公司辩称Nocinco公司在这些书面往来中同意“确保”按照Beston公司的要求装载和积载货物。Beston公司认为，Nocinco公司承担了一项没有规定在合同之内的额外义务。Beston公司提出，Nocinco公司允许以与Beston公司积载要求相反的方式装载货物，并允许该船舶出航，使Beston公司得以免除支付合同价款的义务。

Beston公司还辩称Nocinco公司违反了合同，因为货物的规格与合同或合同的质量说明书里所述不符。Nocinco公司没有针对Beston公司的这部分请求申请即决判决，而只是针对其已装船的货物在海上遭遇的损坏的责任部分提出申请。

虽然Beston公司没有根据美国联邦民事诉讼规则第56条第6款提出申请，但Beston公司的法律顾问在电话会议中口头要求延迟对Nocinco公司的部分即决判决申请做出判决，等到他能拿到高先生的证词再作出。但法院认为，既然Beston公司认为Nocinco公司的责任是依据即决判决证据当中的那些传真和电子邮件等书面交流而产生的，而不是依据单独的口头理解，那么高先生的证词在这个问题上也无法为Beston公司的主张提供更多的证据。Beston公司提出船长曾向高先生作出某种保证，这最多只能证明船公司及船主或租船人的责任，而这方面，Beston公司已获得理赔。高先生从船长处得到的任何保证都不能加诸Nocinco公司一项额外的义务。因此，已经可以对Nocinco公司针对海上的船上货物损失提出的部分即决判决申请作出判决。

证据毫无争议地证明了Beston公司在1999年9月3日的传真及1999年9月8日和1999年9月9日的电子邮件里曾将其装载要求通知Nocinco公司。然而，Beston公司所依赖的传真和电子邮件证据并不能证明Nocinco公司：（1）担负了保证船长按照Beston公司的积

载要求合理装载货物的义务；或（2）另外同意承担货物越过船舷之后灭失或损坏的风险。虽然Nocinco公司在其1999年9月3日的电子邮件里承认接受Beston公司提出的装载要求，并指出已满足一部分的要求（如，根据货物型号用不同颜色做标记），Nocinco公司也表明“如果”船上的货舱足够大的话，将“尽全力”满足其他要求（如，按Beston公司所要求的方式垒放货盘）。但Nocinco公司的这些言论并不能被理解为Nocinco公司同意“保证”按Beston公司的装载要求装载和积载货物，以及/或者担负不合理装载造成货物损失的责任。Nocinco公司在1999年9月10日的传真里谈到，“将坚持Beston公司从美国海岸警卫队转寄过来的指导意见，但除非美国海岸警卫队同意船公司的意见，否则我们将不答应‘由正式文件担保货物不会损坏’，”这也不构成或证明双方达成协议由Nocinco公司承担不合理装载造成货物损失的责任。

在2006年2月6日的电话会议上，Nocinco公司的法律顾问承认Nocinco公司担负一项潜在的义务，就是应按照国家海岸警卫队条例的规定将货物装船，以确保货物能在路易斯安那巴域港卸载。Beston公司的法律顾问也承认，在解决了美国海岸警卫队和Beston公司间的一些问题之后，货物确实在美国海岸警卫队的监督下在路易斯安那巴域港卸下。那么，美国海岸警卫队对于在美国港口接收装运爆炸性物品的船只的要求，和Beston公司提出的装载和积载货物的要求，是两回事，这是毫无争议的。

Beston公司还提出双方后来的一份销售合同，在该份合同中包括了具体的装载和积载货物条款，以此来证明双方同意Nocinco公司应对双方之间所有的货物装船负责。然而，很重要的一点是，那些条款并没有包括在本案有争议的合同当中。

相反，双方在合同中明确约定使用“CIF”术语，这就使得Beston公司要承担货物越过船舷后损坏的风险。不论Nocinco公司在Beston公司的催促之下，为满足其顾客提出的正确装载货物的要求做过什么，包括记载那些活动的电子邮件往来，都不能改变双方在书面合同中所约定CIF的规定。而且，依据《海上货运法》，船主对合理装载和积载货物有不可推卸的责任，在Nocinco公司和Beston公司的通信当中，没有任何证据表明Nocinco公司在船主的该项义务上，同意为船公司担保。因此，Nocinco公司向Beston公司提供了合同要求的保险，并将货物完好地运至船上，Nocinco公司履行了其在合同项下的义务，所以Nocinco公司对货物在海上遭受的损失不承担责任。针对Beston公司提出的Nocinco公司应对货物在海上遭受的损失承担责任，Nocinco公司理应获得有利于己的即决判决。

三、法院判决

法院判决：支持原告中国北方化工公司部分即决判决的申请，Nocinco公司应该获得合同价款的补偿。至于Nocinco公司要弥补Beston公司提出的货物不符合规格，并且/或者不符合货物的质量说明书造成的损失，该问题还需审判。

四、简要评析

本案涉及美国民事诉讼当中的即决判决程序。根据《美国联邦民事诉讼规则》第56条规定，即决判决具有中间判决性质。如果当事人双方对纠纷的主要事实没有争议，则法院

可以应一方或双方当事人的请求作出对该案的实质性判决；如果双方对部分事实没有实质性争议，则法院可应当事人请求就没有争议的部分请求作出即决判决，有争议的部分则继续进行审理。本案中原告 Nocinco 公司针对已装船的货物在海上遭遇的损失的责任提出部分即决判决申请。本案原被告双方的主要争议在于由谁来承担这部分损失？

本案中，双方没有在合同中约定具体的货物装载要求，签订合同之后，被告方 Beston 公司用传真和电子邮件将具体装载要求通知原告 Nocinco 公司，原告答应尽最大努力按被告提出的要求进行装载，但被告却将此视为原告答应承担按被告的要求装载货物的义务。而当被告发现，原告并没有完全按其要求装载货物时，就认为原告违反了其所担负的义务，应对货物的损失承担责任。法院在审查了双方往来的传真和电子邮件之后认为，双方在订立合同之后的这些传真和电子邮件往来，并不能证明原告同意承担按被告的要求装载货物的义务，这些传真和电子邮件不属于合同内容，因此也不能给原告加诸此项义务。所以，法院认为被告提出的原告违反义务之说不成立。

双方在合同中约定使用 CIF 术语，并约定适用 Incoterms1990。按照 Incoterms1990，CIF 术语中卖方应负责支付将货物运至指定的目的港所需的运费和保险费用，但货物在装运港“越过船舷之后”，货物灭失或损坏的风险就由卖方转移到买方承担。这里的风险是指由于偶然、意外事件所造成的货物灭失或损坏，比如，运输途中的交通事故、仓储期间的火灾，海上运输中遇到的恶劣天气、雷电、海啸及地震等自然灾害，以及船舶发生搁浅、触礁、沉没、碰撞及失火等意外事故。本案卖方 Nocinco 公司将货物以良好状态运至船上，取得了清洁提单，并支付了将货物运至指定目的港的运费和保险费，法院认为卖方已履行了其在合同项下的义务。货物在装运港越过船舷之后，其灭失或毁坏的风险就转移到买方 Beston 公司承担。法院认为，不管双方在订立合同之后，Nocinco 公司为满足 Beston 公司的装载要求做过些什么，都不能更改 Beston 公司在 CIF 术语中所应承担的风险，而且双方往来的电子邮件和传真也无法证明 Nocinco 公司愿意承担货物在装运港越过船舷之后的风险。因此，货物在海上遇到风暴，所受到的损失应由被告方 Beston 公司承担。Beston 公司可向承运人和保险人追究责任和索取赔偿。

本案中国公司能够胜诉主要在于牢牢抓住 CISG 和 Incoterms1990 的规定进行辩护。另外，在处理对方额外要求的策略上也把握得较好，才避免了“担保”的责任。本案对我国从事国际贸易的企业有着很好的提示作用。我国外贸企业应熟练运用相关国际贸易公约和惯例，分清各自承担责任的界限，以便一旦出现合同纠纷，能够更好地维护自身利益。

(作者单位：复旦大学 上海对外贸易学院)

