

内容摘要：2018 年第 4 期《欧洲运输法》杂志，共刊载了一篇海事事件评述和六篇司法判决，其中四篇为欧洲国家和地区司法判决，两篇为美国联邦法院司法判决。本刊物主要内容涉及：**MOL COMFORT** 沉船事件后，在其货物损失中涉及的丹麦一货物所有人的损失，根据东京地方法院作出的处理及国际条约和丹麦王国相关法条，法院作出由承运人和保险公司赔偿的认定；海运船舶留置权行使的纠纷；提单的效力、提单中的仲裁条款对银行的约束力，以及英国 1992 年《海上货物运输法》中相关条款的适用；海运单及相关文件与货物提单的区别，以及《海牙-威士比规则》相关内容在案件审理过程中的应用；内陆水上运输货物延迟交付问题；货运承运人在货物多式联运情况下，货物由船上卸载后丢失，责任的承担问题；海运保险合同中关于赔偿条款的认可，以及从伊朗核问题协议，美国、欧盟对伊朗的制裁制度，欧盟的“封锁条例”等方面分析保险公司是否应遵守第三国的相关支付“禁令”。

关键词：**MOL COMFOR** 沉船事件，限制基金，赔偿，船舶留置权，货物提单，**COGSA 1992**，海运文件，海牙-威士比规则，延迟交货，内陆水上运输，多式联运，赔偿条款，保险单，伊朗核问题协议，封锁条例，制裁制度。

RESUMEN: En la presente revista flamenca "European Transport Law", nº 4 de 2018, contamos con un artículo y seis sentencias dentro de ellas, cuatro son de los tribunales de los países europeos y dos sentencias de tribunales de EE.UU. Sus principales contenidos son: tras el accidente del Buque **MOL COMFORT**, una empresa reclamó su pérdida de mercancía y la indemnización al tribunal, bajo la decisión del Tribunal del Distrito de Tokio sobre la limitación del fondo para dicho accidente y las cláusulas internacionales y de las leyes del Reino de Dinamarca. El tribunal tomó la decisión de que el transportista y la compañía de seguros se encargaran de la indemnización correspondiente; el conflicto sobre la acción de privilegio marítimo; la eficacia del conocimiento de embarque, la obligatoriedad del banco limitada en las cláusulas del conocimiento de embarque, y la aplicación de los artículos del **COGSA 1992** de Reinos Unidos; las diferencias entre la documentación del transporte marítimo y el conocimiento de embarque, la práctica de las cláusulas de las Reglas de La Haya-Visby en dicho caso; los perjuicios por entrega con retraso en el transporte de navegación interior. Bajo la condición de transporte combinado, el robo ocurrió después de despachar la mercancía desde el buque, sí tiene por tanto responsabilidad el transportista marítimo; las cláusulas de sanción para los daños de la mercancía recogidos en la póliza de seguro marítimo y las influencias de las reglas internacionales, por ejemplo el análisis del Plan de Acción Integral Conjunto sobre el programa nuclear de Irán, el "Blocking Regulation" de la Unión Europea, y los reglamentos de sanciones de EE.UU. y de Europea, etc.

PALABRAS CLAVE: Accidente de **MOL COMFORT**, Limitación de Fondo, Indemnización, Privilegio Marítimo, Conocimiento de Embarque, **COGSA 1992**, Documentación de Transporte Marítimo, Reglas de La Haya-Visby, Entrega con Retraso, Navegación Interior, Transporte Combinado, Sanción, Póliza de Seguro, Plan de Acción Integral Conjunto, Blocking Regulation, Reglamentos de Sanciones.

《欧洲运输法》杂志 2018 年第四期共刊载了一篇海事事件评述和六篇司法判决。本刊物主要内容涉及：**MOL COMFORT** 沉船事件后，在其货物损失中涉及的丹麦一货物所有人的损失，根据东京地方法院作出的处理，以及国际条约和丹麦王国相关法条，法院作出由承运人和保险公司赔偿的认定；海运船舶留置权行使的纠纷；提单的效力、提单中的仲裁条款对银行的约束力，以及英国 1992 年《海上货物运输法》中相关条款的适用；海运单及相关运输文件与货物提单的区别，以及《海牙-威士比规则》相关内容在案件审理过程中的应用；内陆水上运输货物延迟交付问题；货运承运人在货物多式联运情况下，货物由船上卸载后丢失，责任的承担问题；海运保险合同中关于赔偿条款的认可，以及从伊朗

核问题协议，美国、欧盟对伊朗的制裁制度，欧盟的“封锁条例”等方面分析保险公司是否应遵守第三国的相关支付“禁令”。

本期以一篇著名的 **MOL COMFORT** 事件开篇，该事件涉及三菱重工所造商船于 2013 年 6 月于印度洋出现事故沉船，船体断为两截，致使船上所有货物损失，日本三菱重工面临承担重大索赔。本文作者 **Camilla Søgaaud Hudson** 为丹麦 **BECH-BRUUN** 律师事务所专业的海事案件律师，并为 **NVOCC** 公司(**Noble and Very Orderly Contracting Carrier**)诉讼代理人。**NVOCC** 公司为案件标的货物承运人，使用 **MOL COMFORT** 商船将标的货物运至丹麦王国北部，但由于商船在未达到欧洲时便出现沉船事故，致使运输合同未履行，货物所有人向丹麦王国海事和商事法院提起赔偿诉讼请求。鉴于该事件船舶所有人已向东京地方法院提起了关于沉船事件责任及赔偿的诉讼，东京地方法院已开放该案件所涉及的限定最高赔偿的基金，该基金一旦成立，损失公司应就该基金提起索赔请求；也就是说，本案中，货物损失方可对该基金提起诉讼。另外《丹麦商船法条例》中，也有关于对基金提出索赔的规定。除此之外，本文还提出了关于此案件的几个重要问题，如：**NVOCC** 公司是否应承担相应有限责任？对货物承保的保险公司的索赔金额是否仅限于涉案“基金”规定的范围等。经过诉讼审理，丹麦海商事法院认为 **NVOCC** 公司应承担责任。就审理结果的分歧，货物所有方、**NVOCC** 和保险公司均提出了上诉和抗辩。在沉船事件发生的五年后，虽然 **Camilla Søgaaud Hudson** 律师代理的 **NVOCC** 公司未收到预想的诉讼结果，但是，在此案件的审理过程中，各方面都收获了不少的法律实践经验。就原 **MOL COMFORT** 沉船案件的审理和索赔而言，东京法院允许涉案双方在赔偿份额限制责任的基础上达成协议，但船舶制造方拒绝承担责任，到目前为止，案件仍未审理结束。许多法律专业人士认为，此案件审理至少需要七年的时间，才有可能告一段落。

在本期刊载的司法判决案例中，包含两篇为美国联邦上诉法院的司法判决。第一篇为美国联邦第二巡回上诉法院于 2018 年 6 月 13 日作出的 **Case No. 16-4019(L), 16-019 (Con)** 号关于船舶留置权 (**Maritime Lien¹**)行使的纠纷。该案件为因向船舶交付燃料而产生的海事留置权纠纷。案情大致为，为实现船舶所用燃料的交付，合同规定的燃料供应商采取了分包形势，将燃料供应权转让给第三方，但第三方又再次分包，将权利转让。在标的物，即燃料交付之后，且任何一方未付款之前，合同指定供应商及分包商均宣布破产。由此，合同供应商的分包方和标的物实际供应方均提出关于船舶留置权的诉讼及上诉。根据事实调查和审理，该上诉法院作出部分确认、部分驳回，及进一步审理的决定。

另一篇为美国联邦第九巡回上诉法院于 2018 年 10 月 11 日作出的 **D.C. No. 3:14-cv-06002-BHS** 号，对美国联邦第二巡回上诉法院 2018 年 6 月 13 日作出的关于船舶留置权行使纠纷案件的进一步审理判决。在该判决中，法庭引用了《海事法》关于海事留置权的相关条款；同时也参照美国联邦相关法律对合同规定供应方的义务、相关诉讼费用支付等规定，对此案件进行了进一步审理，作出了部分认可，部分驳回，各当事方承担各自上诉费用的决定。

本期第三篇司法判决为英国英格兰和威尔士高等法院王座法庭于 2018 年 7 月 25 日作出的[2018]EWGC1902(Comm)号关于提单的效力、提单中的仲裁条款对银行的约束力，以及英国 1992 年《海上货物运输法》(**COGSA 1992²**)中相关

条款的适用。本案件为在国际贸易中经常出现的纠纷问题，案件为货物出售方以 FOB 贸易术语购买货物后，以 CIF 术语条款将货物出售给另一方，在货物海运过程中失去了此销售客户，但在货物到港前，货物所有人找到了新的买方。因此，需要提供新的提单文件和货物提单；但是银行持有原相关文件向客户购买的货物提供资金担保；与此同时，货物所有人需向承运人提供新的提单及相应文件，以促使新的贸易能正常交易。问题是，在新的提单按照银行的要求进行了修改，银行成为了提单的原有一方，银行是否承担运输合同条款的相应责任？此外，还有英国 1992 年《海上货物运输法》相关条款对运输合同双方责任及诉讼、仲裁等权利的约束等问题的效力等在案件讨论的主要问题之中。

在海事司法案例中，本期还引用了荷兰鹿特丹法院 2018 年 3 月 18 日作出的 C/10/527767 号司法判决。该案例涉及海运单及相关文件与货物提单的区别，以及《海牙-威士比规则》相关内容在案件审理过程中的应用。本案的重点为海运文件与货物提单的区别，在本案中，运输协议涉及将指定货物自西班牙毕尔巴鄂海运至美国休斯敦港，货物代理方将海运单等文件视为提单文件递交给承运人，且递交的海运单有类似提单的内容；虽未提供正式提单，但海运单的内容也约束承运人应遵守《海牙-威士比规则》的规定。

本期中刊载的一篇关于内陆水上运输的司法案例为德国曼海姆运输法院于 2016 年 3 月 16 日作出的 30 C 1/15 BSch 号判决。在该案件中，承运人采取内陆水运方式将货物由德国奥布里格海姆运至美因茨，合同规定货物应在预订时间装载及卸载，但由于装卸时空位预留问题，致使货物延迟交付，货物所有人未支付全部运费。为此，承运人向法院提出关于剩余运费支付的诉讼，并向法院要求被告方支付诉讼费用。根据德国内陆运输相关法律内容的规定(本案特指 HGB³)：如果装卸货物的装备情况取决于船舶本身的可用性，则承运人不承担由于货物延迟交付所导致的责任，故法院支持了承运人的诉讼请求。

在关于公路运输的司法案例方面，本期引用了安特卫普上诉法院于 2018 年 10 月 1 日作出的 2014/AR/1250 - Arrest na cassatie 号关于海运承运人在货物多式联运情况下，货物由船上卸载后丢失，是否承担责任的案例。本案所适用的法律条款主要有：《日内瓦国际公路运输合同公约 CMR》第 2 条，以及《海牙规则（海事条款）》第 91 条第 7 项。在了解案件事实及相关法条适用的情况下，法院认为海运承运人不应承担货物在从船下卸载后的责任。

本期最后一篇司法案例为英格兰和威尔士高等法院王座法庭（商事法庭）于 2018 年 10 月 12 日作出的 [2018] EWHC2643(Comm) 号关于在海运保险合同中关于赔偿条款的认可。一般情况下，海运保险单中的赔偿条款只有在相关行为被视为具有违反赔偿条款规定情况时才发生效力。在本案中，承运人将两批钢材由俄罗斯运至伊朗，在货物被放入保税仓库时被盗，故保险单受益人提出索赔诉讼申请。该索赔为 2013 年 3 月 8 日后提出的，该日期为美国对伊朗实施制裁的重要日期。关于对伊朗的制裁，中国、法国、俄罗斯、英国、美国、德国以及欧盟在维也纳签订了“联合全面行动计划”(JCPOA⁴)也称“伊朗核问题全面协议”，而美国于 2018 年 5 月宣布退出此协议。因此，本案对美国、欧盟对伊朗的制裁制度以及欧盟的“封锁条例”等方面分析了保险公司是否应遵守第三国相关支付“禁令”。

注释 REFERENCIAS

1. 船舶留置权 **Maritime lien**: 是以船舶为标的的留置权。广义的船舶留置权是指依据合同约定占有对方船舶的一方，当对方不履行合同义务时，留置所占有的船舶，依法以该船舶折价或者以该船舶的变卖价款优先受偿的权利。此外，各国通过海事法定义了狭义的船舶留置权。狭义的船舶留置权通常是指造船人、修船人在造船合同、修船合同的另一方不履行合同义务时，可以留置所修造并占有的船舶，依法以该船舶折价或者以变卖该船舶的价款优先受偿的权利。

2. COGSA 1992: Carriage of Goods by Sea Act 1992.

3. HGB: The Handelsgesetzbuch, Commercial Code (in English), which contains the core of the commercial law in Germany.

4. JCPOA: The Joint Comprehensive Plan of Action, known commonly as the Iran nuclear deal. This is an agreement on the Iranian nuclear program reached in Vienna on 14 July 2015 between Iran, China, France, Russia, United Kingdom, United States of America, Germany, and European Union.

[*Recibido el 31 de diciembre de 2018*].

Xiaomei Han