

运输

因物货系固问题所发生的案例

以下介绍的是关于工业领域货运过程中货物系固问题的 3 个实际案例，以及工业、贸易和物流领域的货运营运商应知晓的法律规定，以致于他们不会由于无知和不能够正确运用法律规定，从而在海洋货运中因物货系固缺陷而蒙受经济损失。这些从实践中得到的建议对此有很大帮助。

文 | ECKHARD BOECKER

在条件严酷的海洋运输中设备可能会自行脱离锚点

案例 1：一个工业客户（设备买家）将互动形式运输委托给了一个亚洲转运公司，从德国往新加坡运输各种各样的设备。转运公司将海运业务委托给了其落户在德国的一家货运代理公司。该货运代理公司从汉诺威的设备生产厂家（设

备卖家）接收了这些设备，并将其运往汉堡。在汉堡，应由一个港口货物中转企业将这些机械设备装入集装箱，并对该设备进行物货系固。

这些机械设备包装的内部系固由设备生产厂家负责。在海运中，海上有些时候气候条件严酷，一些集装箱从其锚点松动脱离。这些设备便对集装箱壁

造成损伤，这样导致了多个集装箱和货船的两个油罐损伤。通过专家鉴定，其所造成的货船以及集装箱损失估计达 50 000 欧元。

最后，该货运代理公司的意见无法坚持，并接受了庭外损失赔偿的裁定。他们是按照“德国民法典”中的违反“海洋货运合同”这一条法律对船运公司进行赔偿的。并附加了货运代理公司对包装箱里设备包装存在有缺陷和没有进行足够的货物系固这一过错所造成的经济损失负有赔偿责任。在最近的海洋贸易法的改革进程中，对于此类货损责任在德国商法典中也有了专门的法律条文。

货运中货物包装有缺陷导致财产受损

案例 2：作为工业企业的一家货运营商委托其海港转运公司将放置在一个出口集装箱里的设备运往美国，以便在一个展览会上进行展出。展览会结束后，海港转运公司得到了委托，将这些设备继续运往东京。在这些设备运抵东京后，设备被验定已经受损。这些设备又再次以进口商品的名义被运回德国。财产损失为 31 2554 欧元。原告要求这家海港



图 1 专业厂家有责任为其生意合作伙伴提供足够的货物系固



图 2 没有进行货物系固的居中的大容量集装箱 (IBC) 会在运输过程中出现滑移, 货物会因外壳破损而流出

转运公司赔偿该财产损失。理由是：该海港转运公司应对这些设备在运转过程中的安全负责。在进行鉴定以后认定，设备到达东京后损坏的决定性原因归结为设备从芝加哥到东京的这段运输中设备系固存在缺陷。德国法院在其判决中证明：根据“德国商法典”，该海港转运公司完全免责。因为在这段运输中，设备在包装用的木头箱子里由于货物系固缺陷从而造成了财产损失，海港转运公司不负责包装这些设备，所以对此不负有责任。

由于货物系固有缺陷 驾驶员要负连带赔偿责任

案例 3：一家生产企业委托运输公司将一批聚酰胺货物从卢森堡运至土耳其。该货物用厢式汽车进行运输，装在厢式汽车车厢里前面的货物和后面的货物之间相距 2 m。发货人对装在车厢后面的货物用夹紧杠进行了系固。在运输过程中，装在车厢后面的货物向车厢前面翻倾。据专家鉴定，这批货物的货损高达 32 905.53 欧元。此外，还鉴定货损的原因是由于这批货物在厢式汽车中的货物系固存在有缺陷。货运的合同双方对谁应该为此批货损负责各执一词。

运输企业认为：自己能够根据国际公路运输的合同管理范围 (CMR) 规定

货运中缺少货物系固的介质与手段是不可接受的

如案例 1 所指出的那样，如果货运代理没有对原来的货损发生负有责任的话，则货运代理对合同中的财产损失负有责任。在这种情况下，为了从其合同伙伴那里重新得到钱，这对于货运代理来说，追索的途径不明朗。

案例 2 指出的是，当货物受损归因于某些情况，海港转运公司对导致工业客户的货物受损便不承担责任，这些责任必须由该工业客户自己承担。

案例 3 指出，货主应随时以契约形式赋予其转运人 / 运输公司的责任，使其能够始终保证载货汽车里有足够的货物系固用的介质与手段。由于载货汽车缺少一到两条皮带而导致货物受损，是不可接受的，也是绝对没有必要的，在实践中，由于货物系固没有使用防滑垫或是没有使用足够多的防滑垫而一再出现本来可以避免的货物受损情况。总而言之，建议货主对其货运合作伙伴准确的当面指出，必须用什么样的工具进行货物系固。

实际上，因为生产厂家对自己需

要进行系固的货物最为了解，所以生产厂家的建议实际上意义很大。除此之外，货物买家还应该与其转运人 / 运输公司进行合同式规定，其货运适合使用什么样的集装箱 / 载货汽车进行运输。这当然很容易理解，因为在实践中经常出现的是另外的情形，因此要进行法庭辩论。

如果出现了因货物系固不充分而导致货物受损的情况，快速且有针对性的处理是最重要的，这意味着，生产厂家以合同的形式使其转运人 / 运输公司的企业家有责任对每个货物系固损坏情况进行详细通报。因为只有这样，才能从货物买家的角度确保防止在运输中发生货物受损。

其中还包括，货主能够对其货物进行系固的详细通报及任何货物系固方面的信息。如果货物没有进行系固，那么生产厂家应委托一名专家，在货损现场进行鉴定。当生产厂家与其转运人 / 运输公司一致同意一个鉴定专家进行鉴定，则可以节省费用，这种情况很有意义。

的第 4 段第 17 条的规定成功排除自己一方对此的责任。理由是：货主忽视了对这批货物进行足够的包装与系固，应该承担该财产损失，而不是由载货汽车司机来承担该财产损失。

位于慕尼黑的巴伐利亚州立法院裁定，该载货汽车司机对此财产损失负有 50% 的连带赔偿责任。起初，位于慕尼黑的巴伐利亚州立法院曾经认定，根据国际公路运输的合同管理范围 (CMR) 规定的第 4 段第 17 条规定，运输企业对该财产损失完全免责。毫无疑问是由货主将这批货物装到了载货汽车上，但是，最后货物系固不规范，因为装在车厢前面的货物和后面的货物之间没有形成“货

物之间的可靠的系固”。

根据国际公路运输管理范围 (CMR) 规定的第 5 段第 17 条，被控运输企业的驾驶员在此案件中需承担连带赔偿责任。指出了运输中存在着货物系固缺陷，即“货物可靠的系固”缺失。此外，位于慕尼黑的巴伐利亚州立法院指控该运输企业业主，没有对货物系固尽责，没有为其运输企业的司机提供足够的车载货物系固用的介质与手段。这样，该运输企业的司机便被强行接受了不足够货物系固用的介质与手段，由此导致运输中存在着货物系固缺陷。该驾驶员也必须向货物发货人指出，货物系固存在着缺陷。[11]