

【航运实践】新冠疫情给运输合同带来的法律风险（七）—— 国内法院司法实践

作者：特险部



摘要：

协会在先前发表的《新冠疫情给运输合同带来的法律风险（六）—— 近期伦敦仲裁实践》一文中，具体介绍了新冠疫情爆发以来，伦敦仲裁对于相关法律问题的看法和观点。同时，协会注意到我国海事法院于近期也做出了一系列相关判决和裁决，这些判决、裁决涉及的范围更广，问题更多，不仅仅有运输合同相关问题，还涉及到船员利益案件。不只有实体法案件，还有关于程序法的裁决，这些都为我们在遇到疫情产生的各种不同问题时提供了解决思路。本文力图简要梳理近期国内海事法院作出的新冠疫情背景下的有关判决和裁决，以期望对会员处理相关问题提供一些思路。

一、疫情对滞箱费责任的影响

世界各国在新冠疫情肆虐时都采取了各种不同的防控措施，这些措施势必会产生运输停滞、港口货物大量囤积、货物无法及时抵达目的地等问题，承运人与收货人之间就会因此产生较多争议。我国海事法院在类似情形下也做出了相应的裁决或判决，力求从法律角度减少疫情对国际贸易中货物运输的延迟影响。

1. 大连凯洋食品有限公司等申请海事强制令案(2021) 辽 72 行保 16 号

2020年12月15日，大连市突发境外输入型新冠肺炎疫情，海关要求对进口冷藏集装箱进行核酸检测和病毒消杀，导致提单收货人凯洋公司通过承运人马士基公司海运进口的10个集装箱冷冻海产品滞留大连港数月无法交货，并且超过了马士基公司提供的集装箱免费使用期。凯洋公司在办妥各项手续主张提货时，马士基公司要求其支付滞箱费189万余元，否则拒绝交货。凯洋公司主张海关对进口冷藏集装箱进行核酸检测和病毒消杀构成不可抗力，涉案货物为易腐烂冷冻海鲜制品，双方滞箱费争议短期内无法解决，向大连海事法院申请海事强制令，请求责令马士基公司立即向其交付货物。

大连海事法院审查认为，凯洋公司提交了人民币200万元的现金担保，海事强制令申请符合法律规定。裁定准许海事强制令申请，责令马士基公司立即向凯洋公司交付案涉集装箱货物。

2. 马士基公司与百鲜食品（福建）有限公司海上货物运输合同纠纷案(2021) 闽 72 民初 165 号

2020年8月15日，马士基公司作为承运人自阿根廷运输装载于集装箱的冻鱿鱼至中国福建马尾港，收货人为百鲜公司。因自2020年下半年起，境外进口至福州马尾港的冷链货物实行新冠病毒检疫措施。由于疫情原因，案涉货物于2020年11月6日运抵中转港厦门时先行卸下，直至2020年12月21日才运抵目的港马尾。双方就中转期间额外产生的集装箱滞留费用的负担发生纠纷，马士基公司向厦门海事法院起诉，要求百鲜公司承担全部费用。

厦门海事法院审理认为，本案运输合同确因目的港疫情防控因素而无法正常履行，马士基公司将货物安全存放在目的港的邻近港口厦门港后，根据《最高人民法院关于依法妥善审理涉新冠肺炎疫情民事案件若干问题的指导意见（三）》第13条的规定，其本可以主张已履行完毕货物运输合同项下义务，且无需因此承担违约责任，但其仍坚持等到目的港具备卸货条件时，继续完成支线转运任务。马士基公司因疫情防控承担了额外成本负担，百鲜公司作为收货人，从马士基公司提供的海运服务中实际受益。综合考虑疫情防控措施对集装箱货物中转滞留的影响以及双方当事人就合同履行的受益情况等因素，根据公平原则，酌定百鲜公司补偿马士基公司集装箱中转港滞留费用的50%。一审判决百鲜公司向马士基公司支付补偿款，驳回马士基公司的其他诉讼请求。双方当事人均未上诉。

二、疫情对运输合同下承运人责任的影响

新冠疫情无疑给承运人完成运输、履行运输合同下的义务带来重重困难。此种情形下，承运人责任的问题被屡屡提起。我国《民法典》第一百八十条有关“不可抗力”的规定：“因不可抗力不能履行民事义务的，不承担民事责任。法律另有规定的，依照其规定。”承运人在疫情下对其责任的抗辩主要依据即为不可抗力的相关规定。我国海事法院在近两年也做出了有关疫情下承运人责任的裁判，对这一问题作出了认定。

中国太平洋财产保险股份有限公司吉安中心支公司与张某、淮滨县航运公司水路运输合同纠纷 (2020) 沪 72 民初 1565 号

2020年1月5日，案外人覃某与吉安市轮船运输有限公司（以下简称“吉安公司”）签订水路运输合同，委托吉安公司自上海良友新港码头运输高粱至湖北荆州防汛码头，并

约定运输途中货物如果受潮、发霉、短少、变质，保险公司理赔后的损失由吉安公司负责，货物干霉与吉安公司无关。合同所附运输船舶为“豫信货 11638”，该船船舶所有人为张某。后张某签发水路货物运单，载明承运人、实际承运人、托运人、收货人的有关权利义务适用《国内水路货物运输规则》（以下简称“水规”）。涉案货物由中国太平洋财产保险股份有限公司吉安中心支公司（以下简称“太保吉安”）承保。

涉案船舶于 2020 年 1 月 8 日装货，1 月 9 日开航，1 月 10 日在南京加油、保养、补给后于 1 月 12 日续航，1 月 16 日到达武汉。1 月 19 日张某离船回老家过年，1 月 28 日返回船舶。2 月 11 日船舶驶离武汉，2 月 14 日到达荆州。其中，2 月 5 日及 6 日武汉天气为雨天，2 月 14 日及 15 日荆州天气为雨天。2 月 25 日发现船舱后部因雨水淋湿雨布漏水造成高粱发霉、结块、变质。运输期间，受新冠疫情影响，武汉于当年 1 月 23 日封城，荆州于 1 月 24 日封城。

原告太保吉安诉称，张某系涉案运输船舶所有人并签发运单承运涉案货物，淮滨县航运公司（以下简称“淮滨公司”）系该轮船舶经营人，两被告应对涉案货损承担连带赔偿责任，故请求判令两被告连带赔偿原告货物损失。被告张某辩称，覃某与吉安公司就涉案货物签订运输合同，且约定承运人仅承担保险公司保险赔付后不足部分的损失。涉案货物遭雨淋水湿霉变系不可抗力所致，承运人不应承担赔偿责任。被告淮滨公司辩称，其仅为船舶经营人并未实际参与该轮经营，且已按相关要求履行义务，未参与涉案货物实际运输，不应承担赔偿责任。

上海海事法院经审理认为，本案系通海水域运输合同纠纷之代位求偿之诉，应仅就造成保险事故的第三人与被保险人之间的法律关系进行审理。原告在向被保险人覃某实际赔付后依法取得代位求偿权，在其赔付范围内有权要求承运人及实际承运人按约依法承担货损赔偿责任。

就吉安公司与覃某之间的水路运输合同约定的行文措辞而言，“保险公司理赔后的损失”既包含保险公司自身保险赔付后的损失，也包含保险公司赔付后被保险人可能未足额受偿的损失。结合后文，该约定意在解决货物在运输途中受潮霉变损失与货物自身特性所致干霉损失的赔偿责任之划分，并非约定承运人仅需承担保险赔付后不足部分损失的赔偿责任。依水规的规定，承运人将货物运输委托给实际承运人履行的，承运人仍然应当对全程运输负责，但原告仅请求张成远作为实际承运人承担赔偿责任。涉案货物因在运输过程中未妥善保管、照料致损，与船舶经营人淮滨公司无涉，原告主张淮滨公司作为登记的船舶经营人连带承担涉案货损赔偿之责的诉请缺乏法律依据。

涉案货物因雨布漏水导致水湿霉变，属张某在实际运输途中未妥善保管、照料货物所致。船舶于 2020 年 1 月 9 日即已驶离起运港码头，却未直接驶往目的港荆州，张某又于 1 月 19 日离船回家过年。未及时运输、卸载并交付货物以避免途中可能遭遇的恶劣天气，而后方才因新冠疫情影响而无法及时卸载交付，并再次遭雨淋造成高粱水湿霉变。迟延履行应尽之责后发生的不可抗力，依法亦不能籍此免责。但结合涉案整个运输过程及高粱货物自身特性分析，因新冠疫情导致涉案货物遭雨淋后无法及时采取卸载晒货之措施以防止损失进一步扩大，以及原告自身保险赔付之情形，最终确定张某按 80%比例向原告承担赔偿责任。综上，上海海事法院判决被告张某向原告赔偿货物损失人民币 203280 元及相应利

息，并支付公告费及承担案件受理费。一审判决后，各方当事人均未上诉。本案判决现已生效。

三、疫情对船员劳务合同纠纷的影响

全球疫情之下，航运业受到严重冲击，但是因为航运与国民命脉息息相关，重重困难之下船舶依旧在全球航线上运营，船员也在疫情风险之下持续工作。前所未有的疫情风险也产生了众多的船员劳动争议，我国海事法院相关争议的判决也体现出对疫情背景下船员权益的保护。

王某等五名船员诉青岛 A 水产有限公司涉新冠肺炎疫情船员劳务合同纠纷五案 (2021) 鲁 72 民初 131、132、134、135、136 号

王某等五名船员其与青岛 A 水产有限公司（以下简称为“A 公司”）签订《劳务合同书》后，即乘飞机前往塞内加尔，到达指定船舶工作。王某等 5 名船员主张 A 公司没有按照合同约定支付工资，也没有在疫情爆发的情况下提供安全的生产环境，因此王某等五名船员不得已自行下船回国并产生相关费用。王某等五名船员诉请解除劳务合同关系，并要求 A 公司支付工资、国外住宿费用、回国机票、隔离费用等。

A 公司认为王某等人工作的船上并没有发生疫情，王某等人私自下船，属于违约，无权要求支付工资；回国费用系因违约产生，相关费用应自行承担。A 公司提起反诉要求王某赔付违约金及出国机票。

法院经审理查明：A 公司安排王某赴西非从事海上渔业生产，任船长职务，合同履行期间为 2 年。双方还约定王某在合同履行期间无故提出辞职要求回国，需向 A 公司赔付违约金 2 万元，并承担往返交通费用。合同签订后，王某自北京乘机前往埃塞俄比亚首都亚的斯亚贝巴，A 公司为王某支付机票款 7090 元。2020 年 2 月 14 日，王某在塞内加尔登上“LY006”轮开始工作。该轮配有当地船员，一般出海捕捞二十天左右，靠港卸货并补给。后塞内加尔爆发新冠疫情，而当地船员在船舶到港后仍可自由上下船，可能引发疫情传播，故王某向 A 公司提出解除合同，并在未取得 A 公司同意情况下，于 2020 年 7 月 28 日自行离船。

法院裁判认为：王某等人在船工作期间恰逢全球新冠肺炎疫情爆发，整个世界谈疫色变，人人自危；王某等人所在的塞内加尔国短期内罹患新冠肺炎的患者急速增加，政府一度宣布进入国家紧急状态；同时，王某等人工作的船舶允许当地船员自由上下船而未采取相应的隔离措施，这些因素足以使王某等人对罹患新冠肺炎产生恐惧与担忧；王某等人相对封闭的工作环境又导致其信息来源相对单一，国内外新闻媒体连篇累牍的报道无疑加重了王某等人对自身生命健康的担心与焦虑。

《中华人民共和国民法典》第一千零二条、第一千零四条规定，自然人享有生命权、健康权，自然人的生命安全、生命尊严、身心健康受法律保护。该规定赋予自然人在生命安全、生命尊严、身心健康遭遇威胁时寻求法律保护的权利，体现了生命健康至上的价值取向。本案纠纷系由民法典施行前的法律事实引起，根据《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民法典〉时间效力的若干规定》第二条之规定，从更有利于保护民事主体合法权益，更有利于维护社会和经济秩序，更有利于弘扬社会主义核心价值观的角度出发，本案可以适用民法典之规定。因此，王某等人出于对自身生命健康的考虑，在无力改变国外工

作环境而国内已经控制疫情的情况下，向 A 公司提出解除合同申请，并在与 A 公司协议不成时选择自行离船返回国内，其行为在当时所处情势下是一种正当的选择，对其选择，应当给予适当的尊重与关切。综上，王某等人以 A 公司未提供安全生产环境为由请求解除合同，理由正当。法院最终判决 A 公司与五名船员的劳务合同关系解除，A 公司按合同约定支付工资并承担王某等人的回国费用。

四、总结与思考

从以上有关新冠疫情下集装箱滞箱费争议、承运人责任争议、劳动合同争议我国法院的案例中，我们可以明显感受到法院在处理疫情产生的不利影响案件中所采取的态度和应用的法律原则。

1. 法院的审理原则

在集装箱滞箱费案件中，疫情影响导致世界各国都采取了不同的应对措施，在全球航运中极具时效性的集装箱运输受到的延迟影响非常显著，集装箱在装港、中转港、卸港等各种流通过程被延误致使滞箱费的产生。我国法院在这些案件中都充分考虑了疫情的影响，基于个案事实情况，根据公平原则和不可抗力规定的适用，在争议各方中做出及时裁决以促进物流运转，减少疫情影响。在货物运输合同争议中，法院在明确争议事实、厘清法律关系的基础上进一步对损失与疫情不可抗力的因果关系进行了分析与认定，在运输合同领域对新冠疫情导致的影响做出了法律上的解读。在劳务合同争议中，法院也在劳动者权益保护层面充分考虑了疫情带来的情势变更，反映出法院裁决中对疫情下劳动者生命权、健康权的考量。当然，这个案件有其特殊的事实背景，即发生于疫情爆发初期以及当地并未采取防疫措施。在这些案件里，法院对于疫情问题的裁判主要是对不可抗力和情势变更的分析与适用。

2. 不可抗力与情势变更

关于不可抗力，我国《民法典》总则编中第一百八十条第一款规定：“因不可抗力不能履行民事义务的，不承担民事责任。法律另有规定的，依照其规定。”第二款规定：“不可抗力是不能预见、不能避免且不能克服的客观情况。”《民法典》合同编中第五百九十条规定：“当事人一方因不可抗力不能履行合同的，根据不可抗力的影响，部分或者全部免除责任，但是法律另有规定的除外。因不可抗力不能履行合同的，应当及时通知对方，以减轻可能给对方造成的损失，并应当在合理期限内提供证明。”

不可抗力一般情形包括独立于人们意志以外发生的自然灾害（如地震、海啸、台风、洪水等）、社会事件（如战争、武装动乱、罢工等）、政府行为等。新冠疫情在爆发初期属于突发的大规模传染性疾病，原则上符合不能预见、不能避免且不能克服的客观情况特征。所以在相关争议中，争议各方也多提出依据不可抗力的主张或抗辩来免除相关责任。

关于情势变更，我国《民法典》第五百三十三条第一款规定：“合同成立后，合同的基础条件发生了当事人在订立合同时无法预见的、不属于商业风险的重大变化，继续履行合同对于当事人一方明显不公平的，受不利影响的当事人可以与对方重新协商；在合理期限内协商不成的，当事人可以请求人民法院或者仲裁机构变更或者解除合同。”第二款规定：“人民法院或者仲裁机构应当结合案件的实际情况，根据公平原则变更或者解除合

同。”《民法典》第五百三十三条是关于情势变更原则的规定，其是在《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国合同法〉若干问题的解释（二）》第二十六条的基础上修订而成。其中重要改变就是《民法典》第五百三十三条删除了《解释（二）》第二十六条中的“不能实现合同目的”的措辞。这一点也划清了情势变更制度和不可抗力制度的界限。发生不可抗力后合同目的不能实现，而发生情势变更后合同目的还能够实现。

3. 最高院有关依法妥善审理涉新冠肺炎疫情民事案件若干问题的指导意见

受疫情影响的案件是否均能适用不可抗力或者情势变更规定则有所不同，从以上案件中可以看出，法院主要基于公平原则与相关损失与疫情之间的因果关系进行一一判断。对于此，我国最高院及相关部门也在2020年疫情爆发初期发布了一系列关于依法妥善审理涉新冠肺炎疫情民事案件若干问题的指导意见，体现对以上问题的思考。

《关于依法妥善审理涉新冠肺炎疫情民事案件若干问题的指导意见（一）》中规定，“受疫情或者疫情防控措施直接影响而产生的合同纠纷案件，除当事人另有约定外，在适用法律时，应当综合考量疫情对不同地区、不同行业、不同案件的影响，准确把握疫情或者疫情防控措施与合同不能履行之间的因果关系和原因力大小，按照以下规则处理：

（一）疫情或者疫情防控措施直接导致合同不能履行的，依法适用不可抗力的规定，根据疫情或者疫情防控措施的影响程度部分或者全部免除责任。当事人对于合同不能履行或者损失扩大有可归责事由的，应当依法承担相应责任。因疫情或者疫情防控措施不能履行合同义务，当事人主张其尽到及时通知义务的，应当承担相应举证责任。

（二）疫情或者疫情防控措施仅导致合同履行困难的，当事人可以重新协商；能够继续履行的，人民法院应当切实加强调解工作，积极引导当事人继续履行。当事人以合同履行困难为由请求解除合同的，人民法院不予支持。继续履行合同对于一方当事人明显不公平，其请求变更合同履行期限、履行方式、价款数额等的，人民法院应当结合案件实际情况决定是否予以支持。合同依法变更后，当事人仍然主张部分或者全部免除责任的，人民法院不予支持。因疫情或者疫情防控措施导致合同目的不能实现，当事人请求解除合同的，人民法院应予支持。”

关于不可抗力规定的适用，指导意见明确适用前提是疫情或防控措施导致合同不能履行。而成功适用不可抗力规定的结果一般即为免除相应的责任。主张适用不可抗力规定的一方须要尽到通知义务并承担举证责任。针对仅合同履行困难的情形，指导意见明确不适用不可抗力规定，但如果符合显示公平，变更合同仍可实现合同目的的情况则适用情势变更的规定。情势变更的情形下，相关方仍需继续履行变更后的合同义务。指导意见以及法院的具体裁判都体现出遵循了公平原则。上述有关集装箱滞期费的案件中，法院都是依据公平原则适用情势变更规定，在承运人与货方之前就疫情导致的集装箱滞箱费或其他额外费用进行调减分摊。对于此《最高人民法院关于依法妥善审理涉新冠肺炎疫情民事案件若干问题的指导意见（三）》也进行了特别规定：“14.因疫情或者疫情防控措施导致集装箱超期使用，收货人或者托运人请求调减集装箱超期使用费的，人民法院应尽可能引导当事人协商解决。协商不成的，人民法院可以结合案件实际情况酌情予以调减，一般应以一个同类集装箱重置价格作为认定滞箱费数额的上限。”可见我国法院对于疫情导致集装箱滞箱费的处理方式主要是“引导协商”和“适当减免”，并设定了数额上限。

在运输合同涉及承运人责任的争议案件中，法院在判断承运人责任时会考虑疫情带来的特殊影响，但同时承运人仍必须尽到其运输合同下的基本义务。如承运人欲主张不可抗力来免除相关运输合同下的义务还必须尽到及时通知义务及满足相应举证要求。《最高人民法院关于依法妥善审理涉新冠肺炎疫情民事案件若干问题的指导意见（三）》规定“11.承运人在船舶开航前和开航当时，负有谨慎处理使船舶处于适航状态的义务。承运人未谨慎处理，导致船舶因采取消毒、熏蒸等疫情防控措施不适合运载特定货物，或者持证健康船员的数量不能达到适航要求，托运人主张船舶不适航的，人民法院依法予以支持。”

“10.根据《中华人民共和国合同法》第二百九十一条的规定，承运人应当按照约定的或者通常的运输路线将货物运输到约定地点。承运人提供证据证明因运输途中运输工具上发生疫情需要及时确诊、采取隔离等措施而变更运输路线，承运人已及时通知托运人，托运人主张承运人违反该条规定的义务的，人民法院不予支持。承运人提供证据证明因疫情或者疫情防控，起运地或者到达地采取禁行、限行防控措施等而发生运输路线变更、装卸作业受限等导致迟延交付，并已及时通知托运人，承运人主张免除相应责任的，人民法院依法予以支持。

五、小结

综上所述，我国法院在疫情背景下相关争议案件的处理中，充分考量疫情在客观上带来的不可避免的不利影响以及与相关当事人的损失之间的联系。并在事实上依据公平原则应用不可抗力或情势变更的规定，分析并解决当事人之间的争议，以促进经济活动的发展和减轻疫情的不良影响。作为承运人参与航运运营的过程中如果受到疫情带来不利影响，应当尽力履行相关运输合同下的基本义务，存在无法克服和避免的情形时也应尽力做到减损和及时通知相关方。法院在裁决相关争议时都会基于公平原则将此类事实纳入考量范围。

以上仅供会员参考，如需具体建议请联系协会相关人员。