**A与B航空货物运输合同纠纷一案二审民事判决书**

上海市第一中级人民法院

民事判决书

（2013）沪一中民四（商）终字第S1783号

上诉人（原审原告，反诉被告）A（A)。

被上诉人（原审被告，反诉原告）B。

上诉人A（以下简称“A”）为与被上诉人B（以下简称“B”）航空货物运输合同纠纷一案，不服上海市浦东新区人民法院（2012）浦民二(商)初字第号民事判决，向本院提起上诉。本院于2013年9月29日立案受理后，依法组成合议庭，于2013年10月16日公开开庭进行了审理。上诉人的委托代理人律师及被上诉人的委托代理人律师均到庭参加了诉讼。本案现已审理终结。

原审法院查明：2011年7月间，A欲向案外人C出售三批服装。7月9日，A向B在美国的关联公司发送电子邮件，该邮件同时抄送B，明确：C需要在7月安排货物空运事宜，A的付款方式为交单付现，因此空运单上会显示“运费到付”，要求承运人在收到托运人书面确认其收到了收货人的货款后，才能放货给收货人。此后，A开始直接与B联系。同年7月11日，A向B发送电子邮件，称所有空运的货物将运至法国马赛；另附上第一批货物的形式发票，货物具体信息详见发票；A仍在等待B对放货条件的确认，即在A向B发出书面确认，确认A已收到收货人的货款后，B才能放货；A将在收到收货人所支付的66,966.73美元的货款后向B发出书面形式的确认，以确认B可以放货，并将告知第二批货物预计出运时间。当日，B回复称：B确认会在A从客户处收到全额付款后才放货，请A在从客户处得到货款后通知B。

同年7月16日，C向B发送电子邮件，要求B确认第一批货物于周日放货。B回复邮件，称托运人要求B将货物留在码头，没有托运人的指示不能放行货物。7月18日，B通过电子邮件询问A是否同意在货到之后放货给收货人。7月20日，B邮件告知目的港代理人S，确保在托运人和B都从收货人处收到钱款后，才能放货。7月21日，A告知B及S，其已查收并核对C的货款，准许放行38箱货物。同日，B告知S放货给C。

同年7月27日，A向B发送电子邮件，联系第二批货物的空运事宜（即本案双方争议的运输事项），告知B只有在A从C处收到89,038.80美元的货款并作出书面确认后，B及B的法国代理人才能放货给收货人。7月29日，B根据A的委托，出具编号为DSA1100678的航空分运单（对应的主运单号为781-71256382），B在“承运人或其代理人处”盖章，分运单载明托运人为A，收货人为C，航班号CK237，货物共39件，毛重433公斤，计费重量499公斤，运费预付。8月1日，该批货物报关出口，两份《出口货物报关单》载明该批货物总值为57,615.10美元。同日，B向C发送附有航空货运单及发票的电子邮件，要求C尽快支付第二批货物的运费2,095.80美元。8月3日、9日，A向C催付货款以及B的运费。8月11日，C向B表示会在几天内付款。8月16日，A通过电子邮件告知C及B第二批货物仍滞留在马赛，A未收到应收货款，故无法发货，承运人也未收到第二次货物的空运费及仓储费用，要求C尽快答复。

同年9月5日，A向B及目的港的代理人S发送电子邮件，称：空运单DSA1100678项下货物，A至今未收到货款，B也未收到运费2,095.80美元，A从未作出任何将货物放行给C的指示，但从C得知S已经放货，故询问货物的下落及为何向C放货。同日，S向A发送电子邮件并抄送B，称其根据客户C的指令操作，与B没有任何关系，B和托运人的指令对其无效，其客户是C。同日，B向S发送电子邮件一份，内容为：由于网络局限，货运代理公司之间需互相配合，B从其美国方面了解到S的相关信息，S是C的代理商，不应在没有通知B的情况下放货；此外，在第一批货物运输时，S承认并遵照托运人的指示进行操作，即在承运人和托运人均已收到货款和运费后才放货，但为何在第二批货物运输时不按照第一批货物的操作方式进行操作。

原审另查明，就空运单DSA1100678项下货物，B接受A委托后，又委托新时代国际运输服务有限公司上海分公司进行运输，并向该公司支付出运费用人民币9,616元。

A诉至原审法院，要求判令：B赔偿A货物损失人民币563,391元（以88,303美元按2012年5月2日汇率折算）、利息损失（以人民币563,391元为本金，按照中国人民银行同期贷款利率，自2011年8月1日起计算至判决生效之日止），并负担诉讼费。

B提起反诉，请求判令：A偿还拖欠费用人民币9,616元、赔偿逾期付款利息损失（以人民币9,616元为本金，按照中国人民银行同期贷款利率，自2011年8月10日起计算至本判决生效之日止），并负担诉讼费。

原审法院认为：B接受A委托后，签发航空分运单并实际从事运输服务，双方之间依法成立航空货物运输合同关系。因本案航空运输的出发地和目的地分别系中国和法国，且两国均为1999年5月28日订立于蒙特利尔的《统一国际航空运输某些规则的公约》（以下简称《蒙特利尔公约》）的缔约国，故本案应当适用《蒙特利尔公约》的相关规定。《蒙特利尔公约》未规定的，当事人一致同意适用中国内地法律，原审法院予以确认。

本案争议焦点在于：（1）B是否必须根据A指示才能放货；（2）B应否承担赔偿责任，赔偿金额如何确定；（3）A应否向B支付运费。

关于争议焦点（1），原审法院认为，航空货运单不同于海运提单，承运人不需要凭单交货，在通常情况下收货人只需证明其是空运单记载的收货人，承运人即可向其交付货物。但是，《蒙特利尔公约》第十三条第二款关于“货物的交付”规定，“除另有约定外，承运人应当负责在货物到达后立即通知收货人”，故《蒙特利尔公约》允许航空运输合同当事人就货物交付进行特别约定。同时，根据《蒙特利尔公约》第十二条有关托运人“处置货物的权利”规定，托运人在履行航空货物运输合同规定的义务的条件下，有权在出发地机场或者目的地机场将货物提回，或者在途中经停时中止运输，或者在目的地点或者途中要求将货物交给非航空货运单上指定的收货人，或者要求将货物运回出发地机场。故在货物运抵目的地机场，承运人将货物交付收货人前，托运人仍可就货物的处置向收货人进行指示。因此，如托运人与收货人就交货条件作出特别约定时，承运人应当根据托运人的指示处置货物。

本案中，A在7月11日的电子邮件中明确要求B确认放货条件，即在A确认收到收货人货款后，B才能放货。当日，B回复邮件确认接受该放货条件。故原审法院认为，双方已就放货条件达成合意，即B需在A确认收到货款后，才能凭指示放货。B辩称该往来电子邮件系针对第一批运输，并不包括涉案第二批货物的运输，但原审法院注意到，（1）虽该邮件提及第一批货物的发票及货款，但邮件开始即明确系针对所有空运货物，而且是在要求B确认放货条件后才提及第一批货物的金额及放货条件；（2）A在最初与B在美国的关联公司联系运输时即明确了放货条件，该邮件同时抄送B的经办人员，B应当知道A的放货条件系针对所有货物运输；（3）A在7月27日联系系争第二批货物运输时，再次向B明确放货条件，B虽未明确确认，但未提出异议，而且，在S将第二批货物放货给收货人后，B于2011年9月5日向S发送电子邮件责问其不应在未收到指示时放货，故B知道并同意第二批货物同样适用放货条件。综上，原审法院认为，对系争第二批货物的运输，B应当遵守双方达成的放货条件，即在A收到货款并向其发出指示后才能放货。而且，从第一批货物的放货情况看，B与S、A均进行沟通联系，并在收到A的指示后，才通知S放货，可以说明B在客观上能够根据双方约定的交货条件履行合同。

至于B关于空运单未记载“涉案货物需收到货款后凭A指示才能放货”条款、双方不存在该约定的抗辩意见，原审法院认为，《蒙特利尔公约》第十一条规定，“航空货运单或者货物收据是订立合同、接收货物和所列运输条件的初步证据”，并未排除运输合同当事人可在空运单记载外，另行就其他运输条件达成合意，故对该辩称原审法院不予采信。

关于争议焦点（2），《蒙特利尔公约》第十八条第一款规定，对于因货物毁灭、遗失或者损坏而产生的损失，只要造成损失的事件是在航空运输期间发生的，承运人就应当承担责任。同条第三款规定，航空运输期间，是指货物处于承运人掌管之下的期间。本案中，货物运抵目的地机场、交给收货人C之前，货物均应视为在承运人B的掌管之下。争议在于，B抗辩其将货物交付给空运单记载的收货人是正常履行合同，则B或B的代理人在未获得A指示的情况下放货，是否属于《蒙特利尔公约》规定的货物“毁灭、遗失或者损坏”，对此原审法院认为，蒙特利尔公约所规定的三种情况，都是指货物未能在完好状态下交给收货人，无论是毁灭、损坏所指的货物在物质上的灭失或功能减损、货物原有性质的全部或部分丧失，以及遗失所指的货物脱离掌管且下落不明，均无法涵盖本案情况。本案中，尽管被告未遵照原告指示放货，但货物系完好交付给空运单上所记载的收货人，故原告无权根据《蒙特利尔公约》的该项规定获得赔偿。

同时，《蒙特利尔公约》第二十九条规定，在旅客、行李和货物运输中，有关损害赔偿的诉讼，不论其根据如何，是根据本公约、根据合同、根据侵权，还是根据其他任何理由，只能依照本公约规定的条件和责任限额提起，但是不妨碍确定谁有权提起诉讼以及他们各自的权利。原审法院认为，从该条规定看，尽管《蒙特利尔公约》所规定的赔偿责任限于毁灭、遗失、损坏及延误，但《蒙特利尔公约》并未排除原告可根据其他法律，以合同或侵权为由请求赔偿。本案中，双方于审理中明确在《蒙特利尔公约》未作规定时，选择适用中国内地法律，根据《中华人民共和国合同法》的规定，B履行义务不符合约定，应当承担赔偿损失的民事责任。但需指出，因该损失系收货人不支付货款所产生，B在承担赔偿责任后，有权向C追偿。

关于赔偿金额的确定。因B未按照原告指示放货，致使A丧失了对货物的控制权，无法按照预期在买受人收货前取得货款，并因此增加了其取得货款的风险和成本，B应当赔偿原告的该项经济损失。但根据上引《蒙特利尔公约》第二十九条的规定，即使A根据合同法获得赔偿，也只能依照《蒙特利尔公约》所规定的责任限额。故B主张享受承运人的责任限额，符合《蒙特利尔公约》的规定，原审法院予以支持。国际民航组织已根据《蒙特利尔公约》第二十四条对责任限额进行修改，修改后《蒙特利尔公约》第二十二条第三款规定的每公斤货物的赔偿责任限额由17特别提款权提高至19特别提款权，修改后的限额于2009年12月30日生效。空运单记载的货物毛重为433公斤（参照《蒙特利尔公约》第二十二条第四款的规定，确定赔偿限额的重量应指毛重，故原审法院以毛重计算），B的赔偿责任以8,227特别提款权为限。因A主张的货物价值，无论按发票价值或报关单价值，均已超过该责任限额，故B应向A赔偿8,227特别提款权。根据判决作出之日IMF（国际货币基金组织）公布的特别提款权与人民币的换算比例9.32349，折合为人民币76,704.35元。

就A主张的利息损失，原审法院认为，A并未举证之前曾向B提出明确的赔偿要求，B的损害赔偿责任系经判决确定，且应以《蒙特利尔公约》规定的责任限额为限，故A的利息主张缺乏依据，原审法院不予支持。

关于争议焦点（3），原审法院认为，B签发的航空货运单明确载明运费预付，故其要求A支付运费的主张，应予支持。A辩称双方约定运费由收货人支付，但其并未对收到的航空货运单所作记载提出异议，故原审法院不予支持。当然，原审法院注意到，B曾向收货人C发送电子邮件索要运费，但催款行为并不改变运费支付主体。况且，即使双方约定运费由收货人支付，根据《中华人民共和国合同法》第六十五条的规定，当事人约定由第三人向债权人履行债务的，第三人不履行债务或者履行债务不符合约定，债务人应当向债权人承担违约责任。在收货人不予支付运费的情况下，B也有权向A主张运费。B已举证证明其主张的运费金额，A应予支付。但对其利息主张，因B错放货物导致双方就赔偿问题等发生争议，就结算未达成一致，原审法院不予支持。

据此，原审法院依照《蒙特利尔公约》第十一条第一款、第十二条第一款、第十三条第二款、第十八条第一款、第三款、第二十二条第三款、第四款、第二十九条及《中华人民共和国合同法》第六十五条、第一百零七条、第一百零九条之规定，判决如下：一、B应于本判决生效之日起十日内赔偿A人民币76,704.35元；二、A应于本判决生效之日起十日内支付B运费人民币9,616元；三、驳回A的其余诉讼请求；四、驳回B的其余反诉请求。负有金钱给付义务的当事人如果未按本判决指定的期间履行金钱给付义务，应当依照《中华人民共和国民事诉讼法》第二百五十三之规定，加倍支付迟延履行期间的债务利息。原审本诉案件受理费人民币9,678元，保全费人民币3,420元，两款合计人民币13,098元，由A负担人民币11,396元，由B负担人民币1,702元；原审反诉案件受理费人民币25元，由A负担。

原审法院判决后，A不服，向本院提起上诉，请求撤销原审判决第一项，依法改判支持上诉人的原审诉讼请求。其上诉理由为：被上诉人B未按上诉人的指示放货而给上诉人造成的损失并非为航空运输期间发生的损失，不应当适用《蒙特利尔公约》规定的责任限额。根据《蒙特利尔公约》第二十九条规定，适用承运人责任限额的前提是“在旅客、行李和货物运输中，有关损害赔偿的诉讼”，即指“航空运输期间”产生的损失适用责任限额。然而，涉案损失系因被上诉人在对双方约定的放货条件有明晰认识的情况下，在货物已经运至目的港后，即货物运输过程完结后，故意违反约定放行货物而造成的，该损失并非产生于航空运输过程，亦非产生于交付本身的运输途中。因此，被上诉人不应当适用《蒙特利尔公约》规定的责任限额，被上诉人应当根据《中华人民共和国合同法》的相关规定，向上诉人承担全额赔偿责任。

被上诉人B答辩称：上诉人的上诉理由缺乏事实和法律依据，不应获得支持，请求二审驳回上诉，维持原判。根据《蒙特利尔公约》的相关规定，交付货物的行为属于航空运输期间，承运人依法享受责任限额。事实上，被上诉人在涉案运输过程中的放货操作，其行为的性质属于履行航空运输合同的交付义务，依法应属于“航空运输期间”，完全有权享受责任限额。

双方当事人在二审期间均未提交新的证据。

本院经审理查明，原审认定事实正确，双方当事人亦无异议，本院依法予以确认。

关于本案的准据法，原审法院确定适用《蒙特利尔公约》的相关规定，对于《蒙特利尔公约》未规定的，按当事人一致同意适用中国法律，上述准据法确定正确，本院依法予以确认。

本案双方当事人对于被上诉人应向上诉人承担未按约放货的赔偿责任均无异议，争议在于：在确定赔偿金额时，被上诉人是否可以享受《蒙特利尔公约》规定的责任限额？

上诉人认为，《蒙特利尔公约》第十八条规定，航空运输期间既包括货物的纯运输期间，也包括货物处于承运人掌管之下的期间，即非纯运输期间。《蒙特利尔公约》第二十九条为索赔的根据，此条明确是指纯运输期间的赔偿适用责任限额，但本案所涉货物已安全运抵巴黎，故不应适用《蒙特利尔公约》规定的责任限额。

被上诉人认为，《蒙特利尔公约》规定的运输期间就是指货物处于承运人掌管之下的期间，并未分为纯运输期间及非纯运输期间，涉案货物交付完成之前，仍处于被上诉人的掌管之下，故整个航空运输尚未结束，被上诉人在目的港的放货行为造成上诉人的损失，应当适用《蒙特利尔公约》规定的责任限额。

本院认为，《蒙特利尔公约》第十八条第一款规定，对于因货物毁灭、遗失或者损坏而产生的损失，只要造成损失的事件是在航空运输期间发生的，承运人就应当承担责任。第二十二条第三款规定，在货物运输中造成毁灭、遗失、损坏或者延误的，承运人的责任以每公斤17特别提款权为限。上述规定表明，承运人对于货损应当承担赔偿责任，同时该赔偿责任有责任限额。而本案中，涉案货物并未发生毁灭、遗失或者损坏的情况，故被上诉人作为承运人承担赔偿责任的依据并非《蒙特利尔公约》第十八条，而是根据《中华人民共和国合同法》的相关规定，因被上诉人未遵守其与上诉人特别约定的放货条件，即被上诉人履行义务不符合约定，故需承担相应的赔偿责任。在此情况下，不能直接依据《蒙特利尔公约》第二十二条的规定对被上诉人的赔偿责任适用责任限额。

《蒙特利尔公约》第二十九条规定：“在旅客、行李和货物运输中，有关损害赔偿的诉讼，不论其根据如何，是根据本公约、根据合同、根据侵权，还是根据其他任何理由，只能依照本公约规定的条件和责任限额提起……”对于上述条款的理解应包含两层含义，第一，针对货物运输中产生的损害赔偿诉讼，可以根据公约以外的理由来确定承运人是否承担赔偿责任，第二，不论据以确定承运人承担赔偿责任的理由是什么，都应当适用公约规定的条件和责任限额。本院认为，尽管本案确定被上诉人作为承运人应承担赔偿责任的依据是《中华人民共和国合同法》，但根据《蒙特利尔公约》第二十九条的规定，被上诉人应承担的赔偿金额仍应适用公约规定的责任限额。上诉人认为，《蒙特利尔公约》第二十九条的适用仅限于货物的纯运输期间，而不包括本案涉及的非纯运输期间，对此本院认为，上诉人对公约条文作出如此解释并无依据，且本案货物损失系因被上诉人未按约交付货物的行为所致，该事件发生在《蒙特利尔公约》第十八条规定的航空运输期间内，原审法院适用责任限额来确定被上诉人应承担的赔偿金额，符合公约规定，处理正确，应予维持。

综上所述，上诉人的上诉理由不能成立，原审判决认定事实清楚，适用法律正确，应予维持。据此，依照《中华人民共和国民事诉讼法》第一百七十条第一款第（一）项之规定，判决如下：

驳回上诉，维持原判。

二审案件受理费人民币9,703元，由上诉人A负担。

本判决为终审判决。

审判长 黄英

代理审判员 刘静

代理审判员 杨苏

二○一三年十一月十一日

书记员 陈月



**在线查看此案例**