

广东律师系列丛书之二十



Typical Maritime Case Collection

典型海事海商 案例汇编

广东省律师协会 编

法律出版社 LAW PRESS · CHINA

典型海事海商 案例汇编



丛书主编 欧永良
副主编 陈锡康 肖文
执行主编 叶港

本册主编 杨运福
本册副主编 许光玉 沈金龙 任雁冰
编委 林翠珠 庄东晓 吴凯 周崇宇
吴星奎 廖海波
编辑 邓捷 黎雪滢 罗楚茵

图书在版编目(CIP)数据

典型海事海商案例汇编 / 广东省律师协会编. —北京: 法律出版社, 2017

ISBN 978 - 7 - 5197 - 1301 - 0

I. ①典… II. ①广… III. ①海事法规—案例—中国
②海商法—案例—中国 IV. ①D993.5②D923.993.5

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2017)第 208799 号

典型海事海商案例汇编
DIANXING HAISHI HAISHANG
ANLI HUIBIAN

广东省律师协会 编

策划编辑 程 岳 周 洁
责任编辑 周 洁 程 岳
装帧设计 马 帅

出版 法律出版社
总发行 中国法律图书有限公司
经销 新华书店
印刷 三河市龙大印装有限公司
责任校对 郭艳萍
责任印制 胡晓雅

编辑统筹 法律应用·大众读物第一出版分社
开本 A5
印张 13.5
字数 382 千
版本 2017 年 8 月第 1 版
印次 2017 年 8 月第 1 次印刷

法律出版社/北京市丰台区莲花池西里 7 号(100073)

网址/ www.lawpress.com.cn

投稿邮箱/ info@lawpress.com.cn

销售热线/010-63939792

举报维权邮箱/ jbwq@lawpress.com.cn

咨询电话/010-63939796

中国法律图书有限公司/北京市丰台区莲花池西里 7 号(100073)

全国各地中法图分、子公司销售电话:

统一销售客服/400-660-6393

第一法律书店/010-63939781/9782 西安分公司/029-85330678 重庆分公司/023-67453036

上海分公司/021-62071639/1636 深圳分公司/0755-83072995

书号:ISBN 978 - 7 - 5197 - 1301 - 0

定价:45.00 元

(如有缺页或倒装,中国法律图书有限公司负责退换)

序 言

自 1986 年我国开展律师资格考试至今已 30 年。海事海商律师,是最具专业性的律师之一,广东省是我国海事海商律师人数最多的省份(含自治区、直辖市)之一。30 年来,广东省的海事海商律师代理了大量的、各种类型的典型海事海商案件,部分案例入选《最高人民法院公报》,部分案例成为最高人民法院指导性案例。为纪念律师资格考试 30 周年,广东省律师协会海事海商法律专业委员会(以下简称本专委会)特组织编写了这本典型海事海商案例汇编。

本书所收集的精品案例,由本专委会委员和广东省及香港的海事海商律师共同提供,是集体智慧的结晶。

本书分为十四章,共编撰了 17 宗案例,包括海上货物运输合同纠纷案、沿海货物运输合同纠纷案、船舶租赁合同纠纷案、船舶碰撞损害赔偿纠纷案、海上拖航合同纠纷案、轮渡承包经营合同纠纷案、船舶油污损害赔偿纠纷案、海难救助纠纷案、海事赔偿责任限制纠纷案、海上保险合同纠纷案、船舶投资合同纠纷案、港口经营人货物留置权纠纷案、船舶扣押错误纠纷案和海事强制令等。

每宗案例内容基本包括:第一部分,判决书或调解书或裁定书;第二部分,包括案情简介、争议焦点及法理分析。

本书尊重每一位案例评论人的观点。每一位案例评论人均不同程度地展现了其自身的智慧。他们对于海事海商立法和司法作出了不同

程度的法理分析,部分评论还超越了现行法律规定和司法规则范畴,予以更深一层的思索和建言。

自1993年7月1日《海商法》施行起,在海事海商案件审理过程中,不论是相关法律规定,还是司法解释,以及司法规则均有了长足的进步。但随着全球航运形势及其他社会形势的不断变迁,我国海事海商相关立法和司法工作也面临着挑战,我们应以更妥善的策略应对形势变迁,甚至提前预测和解决潜在的问题。

本书作为部分典型海事海商案例的汇编和各位评论律师的点滴思考,只是我国海事海商案例中的沧海一粟,旨在抛砖引玉,引发更为广泛的讨论,以促进我国海事海商法律和司法规则的完善与发展。

本书的编撰出版,要感谢第十届广东省律师协会欧永良会长、陈锡康副会长、汪腾锋副总监事、叶港秘书长、邓捷副秘书长、刘玲秘书长助理以及广东省律师协会专业委员会协调部工作人员的大力支持,感谢第十届广东省律师协会海事海商法律专业委员会副主任许光玉、沈金龙,秘书长任雁冰,委员林翠珠、吴凯、吴星奎、周崇宇、黄晖、张静、廖海波、龙玉兰,以及委员之外的律师庄东晓、雷正卿、陈雯、黄琪钧、刘慧仪、郭晓莉、香港罗夏信律师事务所(Stephenson Harwood)王贵君、王姝瑶等人对案例的编撰,感谢广东恒福律师事务所万敬言、杜斌对本书的校对以及该所为本书编辑所付出的辛勤劳动,感谢法律出版社的有力指导。

广东省律师协会海事海商法律专业委员会

杨运福主任

2016年8月1日

目 录

Contents

第一章 海上货物运输合同纠纷案

- (一) 舱面货运输的法律问题——甲保险公司诉乙海运公司、丙运输公司海上货物运输合同纠纷案 1
案例提供人、评论人: 吴星奎
- (二) 海上货运代理合同实际委托人的认定依据——深圳甲国际货运代理有限公司诉深圳乙国际货运代理有限公司、深圳乙国际货运代理有限公司广州分公司货运代理合同纠纷案 22
案例提供人、评论人: 廖海波
- (三) 海上货物运输中货运代理人的身份识别及无单放货事实成立的认定标准——甲电子公司与乙货运公司、丙运输公司海上货物运输合同纠纷案 34
案例提供人、评论人: 黄晖

第二章 沿海货物运输合同纠纷案

- (四) 沿海货物运输合同适用法律、火灾原因举证责任分配、损失认定方式相关法律问题——乙保险公司诉甲航运公司水路货物运输合同纠纷案 50
案例提供人、评论人: 林翠珠

第三章 船舶租赁合同纠纷案

- (五)定期租船合同履行期间船舶转让后出租人主体认定及出租人违约撤船给承租人造成的租期损失如何计算——甲航运公司诉乙船务公司、丙远洋公司及丁海运公司船舶租赁合同纠纷案 74
- 案例提供者、评论人:任雁冰

第四章 船舶碰撞损害赔偿纠纷案

- (六)H轮、S轮和Y轮三船两次碰撞相关法律问题——甲航道工程局诉乙航运公司、丙海运公司及丁航运公司船舶碰撞损害赔偿纠纷案 104
- 案例提供者、评论人:杨运福

第五章 海上拖航合同纠纷案

- (七)论海上拖航合同中的违约补救与变更履行——甲局诉乙公司海上拖航合同案 146
- 案例提供者:许光玉 评论人:陈雯

第六章 轮渡承包经营合同纠纷案

- (八)渡运承包经营合同中合同成立但未生效的合同解除法律分析——郭某与乙经济合作社渡运承包经营合同纠纷案 174
- 案例提供者:许光玉、龙玉兰 评论人:黄琪钧

第七章 船舶油污损害赔偿纠纷案

- (九) 船舶油污事故中海洋生态资源赔偿范围——甲监督管理处诉丙海运公司、丙协会船舶油污损害赔偿纠纷案 202
案例提供人:许光玉、周崇宇 评论人:刘慧仪

第八章 海难救助纠纷案

- (十) 国家海事主管机关海难救助报酬请求权——甲海事局诉乙海运公司、丙海运公司海难救助报酬案 241
案例提供人:许光玉、周崇宇 评论人:郭晓莉

第九章 海事赔偿责任限制纠纷案

- (十一) 沿海运输船舶的理解与海事赔偿责任限额的确定——甲货轮公司申请设立海事赔偿责任限制基金案 266
案例提供人、评论人:吴凯

第十章 海上保险合同纠纷案

- (十二) 船舶保险合同保险人的说明义务和保险条款的解释方法——甲航运公司诉乙保险公司通海水域保险合同纠纷案 275
案例提供人、评论人:庄东晓
- (十三) 海上货物运输保险被保险人尽责通知义务——伦敦学会船级条款解释 Kam Hing Trading (HK) Ltd. 诉中国人民保险(香港)有限公司、MST Hong Kong Co. Ltd. 案 291
案例提供人、评论人:Guijun Wang 王贵君、Echo Wang 王姝瑶

第十一章 船舶投资合同纠纷案

- (十四) 船舶投资合同成立及撤销——张某诉被告赵某、王某船舶共有纠纷案 360
 案例提供人、评论人: 沈金龙

第十二章 港口经营人货物留置权纠纷案

- (十五) 关于留置权成立条件分析——甲码头有限公司诉乙海运有限公司留置权纠纷案 376
 案例提供人、评论人: 张静

第十三章 船舶扣押错误纠纷案

- (十六) 从一起扣船目的落空案件对扣船条件的分析——甲航运有限公司诉乙国际货代有限公司扣押船舶损害赔偿案 394
 案例提供人、评论人: 张静

第十四章 海事强制令

- (十七) 海事强制令的申请和执行——甲钢铁公司请求乙海运公司、丙船务公司及丁船务代理公司签发提单案 420
 案例提供人、评论人: 雷正卿

第一章 海上货物运输合同纠纷案

(一) 舱面货运输的法律问题——甲保险公司诉乙海运公司、丙运输公司海上货物运输合同纠纷案

北海海事法院民事判决书*

案号:(2012)海商初字第114号

原告:甲保险公司。

被告:乙海运公司。

委托代理人:任雁冰,广东恒福律师事务所律师。

委托代理人:吴星奎,广东恒福律师事务所律师。

被告:丙运输公司。

原告甲保险公司诉被告乙海运公司、丙运输公司海上货物运输合同纠纷一案,本院于2012年10月19日受理后,依法组成合议庭,于2013年5月7日召集各方当事人进行庭前证据交换,并于5月8日公开开庭进行了审理。原告委托代理人徐洪恺,被告乙海运公司委托代理人吴星奎,被告丙运输公司委托代理人曹阳辉到庭参加诉讼。本案现已审理终结。

* 编者注:本书引用判决书已做部分隐名处理。

原告诉称,2011年8月31日,原告承保的6套PV800H型多用途晶片制造机分装在24个集装箱内,由被告丙运输公司所有的F轮承运,被告乙海运公司签发了编号为FP1124YFN002的提单,卸货港为越南海防港,交货地广西防城港。9月1日,F轮挂靠日本清水港时因受12号台风影响无法作业,该轮驶往防波堤外抛锚,发生了平板箱TRI0617736上的3A箱货物翻落到左侧的集装箱上以及平板箱0617783上2A箱货物坠落到海中灭失的事故。3A箱内货物因技术上的原因无法修理,且残值不足以支付拆卸、材料分类和切割等费用。原告为涉案货物的保险人,在涉案货物出险后支付了117,409,936日元(折合人民币9,748,664.40元),依法取得保险代位求偿权。涉案货物的损坏发生在两被告的责任期间,两被告须对原告的损失承担连带赔偿责任。综上,请求法院判令两被告连带赔偿原告货物损失9,748,664.40元人民币以及从2011年9月2日至法院判决确定之日止按中国人民银行同期同类贷款利率计算的利息,并承担本案诉讼费用。

被告乙海运公司、丙运输公司辩称,托运人并未就货物装于舱内与承运人达成一致意见,其把货物装于舱面符合航运惯例;涉案货物跌落和坠海是托运人的包装、绑扎不当导致,承运人已妥善积载涉案集装箱,对货损的发生没有过错;事故发生后,涉案货物没有得到及时修理和妥善保管,导致损失扩大,其对扩大的损失免责;原告单凭发票无法证明货物价值,涉案货损价值不及整批货物的三分之一,原告以整批货物三分之一为基础索赔没有事实依据;即使承运人应当承担责任,也有权享受海事赔偿责任限制,最高责任限额为742,307.72元;原告无权要求被告以日元为货币单位支付赔偿,利息应从实际赔付之日起计算。综上,请求法院驳回原告诉讼请求。

原告向法庭提交以下证据,以支持其诉讼主张:

证据1. 提单,证明被告乙海运公司为涉案货物承运人;

证据2. 提单(修改),证明货损事故后提单进行修改;

证据3. 订舱材料,证明托运人订舱时要求将货物装载于舱内;

证据4. 船舶注册资料,证明被告丙运输公司为涉案货物的实际承运人;

证据 5. 检验报告(DA82/11), 证明涉案货物损失情况等;

证据 6. 检验报告(DA712/11), 证明受损货物处理情况;

证据 7. 发票, 证明涉案货物的完好价值;

证据 8. 发票(修改), 证明货损事故后对发票进行修改;

证据 9. 装箱单, 证明涉案货物的装载情况;

证据 10. 预约保险单, 证明原告为涉案货物的保险人;

证据 11. 海上保险凭证, 证明内容同上;

证据 12. 付款水单等, 证明原告已经就涉案货物的损失支付了保险赔款;

证据 13. 解除/权益转让书, 证明原告已经支付并且被保险人已经收到了保险赔款;

证据 14. 保险单(正面和背面), 证明原告为涉案货物保险人;

证据 15. 营业执照, 证明检验人 NKKK 具有检验资质;

证据 16. 资质证书, 证明检验人 AKIRA MAEDA 具有检验资质;

证据 17. 资质证书, 证明检验人 TAKAO MURAOKA 具有检验资质;

证据 18. 彩色照片(DA82/11), 证明涉案货物受损和货物、木箱、铁框架和方木之间绑扎情况;

证据 19. 彩色照片(DA712/11), 证明货物受损变形情况。

被告乙海运公司质证认为, 对证据 1、2 的真实性及证明内容无异议; 对证据 3 的真实性无异议, 但原告所提供的材料不完整; 对证据 4 的真实性无异议; 对证据 5、6 的真实性无异议, 但不认可其证明内容; 证据 7、8 由被保险人单方提供, 系孤证, 不认可其真实性; 对证据 9 的真实性无异议, 但不认可其证明内容; 对证据 10、11、13 的真实性无异议; 证据 12 只是银行水单, 无盖章, 无法确认其真实性; 对原告在庭审后超过举证期限补充提交的证据 14—19 的真实性、关联性不予认可。

被告丙运输公司质证认为, 对证据 1—13 的质证意见与被告乙海运公司的意见基本一致; 对证据 14 本身无异议, 但应提供投保单以证明保险条款; 对证据 15 的真实性、合法性及关联性无异议; 对证据 16、17 的真实性、合法性无异议, 但不认可其证明力; 对证据 18、19 的真实性、合

法性无异议,在关联性上能证明被告的主张。

被告乙海运公司向法庭提交以下证据,以支持其抗辩理由:

证据 1. SITC 订舱系统演示,证明如果托运人通过乙海运公司的在线订舱系统订舱,且选择集装箱装于舱内,在线订舱系统会作明确提示,不百分之百保证集装箱装于舱内即不保证货物一定装于舱内(日文为: YESでも100%の保証ではありません);

证据 2. 有关本案货物订舱当时的订舱记录演示,证明托运人就本案货物订舱之时,尽管其选择了货装舱内,但是被告乙海运公司的系统有明确提示,即不保证货物一定装于舱内;

证据 3. SITC 订舱系统有关说明,证明就被告乙海运公司日本公司的订舱系统而言,当客户选择货装舱内时,系统会出现一个提示,即“注: YESでも100%の保証ではありません”,其中文含义为,不百分之百保证集装箱装于舱内;

证据 4. 新日本检定协会(SNKK)就本案事故出具的报告,证明被告乙海运公司对事故的发生无过错,发生货损的集装箱并未发生移动,货损是由于平板箱箱体上的货件系固不当造成的,被告乙海运公司对于本案事故有权免责;

证据 5. 大连海事大学海事司法鉴定中心[2013]海事鉴字第 005 号司法鉴定报告(鉴定人出庭接受质询),证明 1. F 轮在横滨、清水、东京湾及相关航程中并未受到“塔拉斯”号台风的实质性影响,所遭受到的因台风所产生的大风最大不超过 7 级;证明 2. F 轮的货物积载、绑扎与系固方案合理;证明 3. F 轮所载涉案平板箱 TRIU0617736 上编号 3A 货物翻落到右侧集装箱上及平板箱 TRIU0617783 上编号 2A 货物坠落入海,原因在于平板箱箱体上的货件系索布置不当,多处与货件利边直接接触,所设置的系索在强度上不能承受该船正常航行时所产生的横摇、纵摇和垂荡过程中的惯性力及相应重力;

证据 6. 大连北良物流集装箱有限公司、上海泛亚航运有限公司与三井住友海上火灾保险株式会社海上货物运输合同货损纠纷一案二审判决书,证明生效的法律文书认定出具证据 4 的检验机构——新日本检定协会(SNKK),具有从事有关海事事故及货物运输的检验、检测、鉴定

以及相关货物分析的资质。

原告质证认为,证据1、2为电子数据,其形成的时间距演示时间一年多之久,存在修改的可能性;证据2与原告提供的订舱材料内容有差别,制作者不一致,且被告的材料中还有更新者;证据3未办理公证认证手续,不认可其真实性、合法性及关联性;对证据4、5的形式真实性予以认可,但不认可其结论和证明事项;证据6是网络资料,不认可其真实性和证明力。

被告丙运输公司质证认为,对被告乙海运公司提交的全部证据的真实性、合法性、关联性均无异议。

被告乙海运公司申请上海必能船舶技术咨询有限公司总经理黄振堂作为专家辅助人出庭就涉案集装箱翻倒、坠海的原因等专门性问题提出意见,其结论为涉案事故的原因在于托运人没有对机器和木箱及(或)平板箱之间进行妥当的绑扎和系固,而非没有在船上进行妥当的积载。

对于上述证据,本院认为,原告提交的证据1—6、9—11、13,被告乙海运公司提交的证据4、5,各方当事人对其形式真实性均无异议,故本院予以确认,作为认定本案事实的依据,对其内容的真实性 and 有分歧的证明事项,将根据案情和全案证据综合予以认定;原告提交的证据7、8、12为书证原件,并已办理公证认证手续,两被告否认其真实性,但未能提交相反证据予以反驳,故对该证据的真实性予以认可,作为认定案件事实的依据;原告提交的证据14—19为其针对两被告庭审中对其证据的质疑而提交的加强证据,被告丙运输公司认可其真实性,被告乙海运公司虽不予认可,但未能提交证据予以反驳,故本院对其真实性予以确认;被告乙海运公司提交的证据1、2为当庭演示的电子数据,原告质疑其真实性,但未能提交反驳证据,故对其形式真实性本院予以认定;证据3为被告乙海运公司的陈述,本院认可其形式真实性并结合全案证据综合判断其证明力;证据6是从互联网下载的另案民事判决书,本院认定其真实性。被告丙运输公司提交的专家意见,不具备证据属性,本院将综合考量其意见。

据此,本院查明并确认以下事实:

2011年8月24日,原告与案外人宫本贸易株式会社(MIYAMOTO TRADING LIMITED)签订海上货物运输保险合同。原告出具的编号为0002451172号保险单载明:保险人和被保险人分别为原告和宫本贸易株式会社;保险标的为PV800H型多用途晶片制造机6套;险别为海洋运输一切险和战争险;保险金额为379,500,000日元;承运上述保险标的的船名航次为F轮V.1124S。此前,双方曾于2003年7月6日签订预约保险合同一份,约定原告自2003年7月7日起为宫本贸易株式会社投保,只要其拥有保险利益。

托运人宫本贸易株式会社2011年8月31日出具的SZSL-K0146GL号发票显示,6套PV800H多用途晶片制造机价值3.45亿日元。因涉案事故发生,托运人宫本贸易株式会社更改发票为4套PV800H多用途晶片制造机价值2.30亿日元。

涉案货物由被告乙海运公司承运。2011年8月2日,宫本贸易株式会社通过被告乙海运公司的在线订舱系统为涉案货物订舱。在系统中舱内堆放(Hold Loading)选项一栏,选择“是”(Yes)时,系统提示“YESでも100%の保証ではありません”,即不百分之百保证集装箱装于舱内。2011年8月31日,被告乙海运公司向宫本贸易株式会社签发EPI124YFN002号提单。提单载明:托运人宫本贸易株式会社,收货人桂林鑫友光伏科技有限公司,承运人乙海运公司,接受地日本横滨集装箱堆场,装港为日本横滨,卸港为越南海防,交货地中国防城集装箱堆场,船名航次F轮V.1124S,货物为9只集装箱21箱共6套PV800H型多用途晶片制造机,毛重136,400公斤,尺码384.161立方米。装箱单记载,2A、3A集装箱的货物净重均为17,300公斤,毛重18,700公斤。

上述提单项下9个集装箱21个木箱货物装载于被告丙运输公司F轮,其中6个20尺平板箱中有3个积载于甲板,其余平板箱和3个40尺敞口箱全部积载于舱内。2011年9月1日,F轮装载上述货物离开装货港日本横滨前往清水港(Shimizu),1112时抵达清水港并靠泊于Sodeshi6号泊位。由于遭遇第12号台风,船舶于1236时离开泊位前往防波堤外抛锚,1252时通过防波堤,遭遇大浪,船舶严重摇摆;1313时积

载于 Bay05(03)84 处的 TRIU0617736 号平板箱上箱号为 3A 的货物移位翻倒在左侧的集装箱上;1545 时,积载于 Bay07(03)84 处 TRIU0617783 号平板箱上箱号为 2A 的货物落入海中灭失。之后,船舶离开清水港,驶往东京湾躲避台风。9 月 5 日,船舶驶回清水港;9 月 6 日 0800 时再次靠泊 Sodeshi6 号、7 号泊位,之后移泊至 Sodeshi11 号泊位卸掉 3A 木箱。

9 月 6、7 日,托运人宫本贸易株式会社委托日本海事鉴定协会(NIPPON KAIJI KENTEI KYOKAI)(以下简称 NKKK)对涉案事故进行检验。10 月 25 日,NKKK 出具编号 DA82/11 的检验报告。报告载明,TRIU0617783 号平板箱配载于 070384(第 7 排,右舷起第 3 行,甲板第二层),其上 2A 号木箱内装主机(Base Machine)(PV800H)(59,744,167 日元,减去附件价值后)、料浆喷嘴(Slurry Nozzle)(50 万日元)、安装部件(Parts for installation)(15 万日元)、鉴定认定货物单价含附件为每套 6,500 万日元;TRIU0617736 号平板箱配载于 050384(第 5 排,右舷起第 3 行,甲板第二层),其上 3A 号木箱内所装载货物及价值同上,序列号为 M-4974。现场发现 TRIU0617783 号平板箱配载于原处,未见明显损坏,绑扎带被切断,2A 号箱货物包括几乎所有的包装材料遗失,仅有钢框架箱和木底架遗留在位于 070582(第 7 排,右舷起第 2 行,第 2 号舱)舱口盖上。TRIU0617736 号平板箱配载于原处,未见明显损坏。3A 木箱翻倒在左侧集装箱上,位于 050182 和 050082 之间(第 5 排,右舷起第 4、5 行,第一层),木箱破损,但内部包装(铝箔夹层布真空包装)处于良好未开封状态。9 月 7 日 0800 时将 3A 木箱及其所在的 TRIU0617736 号平板箱卸岸。卸货时,由于需利用货物的吊点,木箱和铝箔夹层布真空包装被部分打开。同日,NKKK 会同货代、船代打开货物真空包装对货物状况进行检验,发现货物配载于钢架之上,由 10 个螺栓和 8 个铁支架(每边 2 条)与钢架焊接在一起,用铝箔夹层布真空包装并按通常方式装在木箱里。货物顶面板凹损、变形,侧面板变形。货物在集装箱内的配载情况如下:集装箱类型为 20 尺平板集装箱(木底钢边),货物毛重 18,700 公斤,超高 114 厘米,左边超宽 44 厘米,右边超宽 22 厘米,货物底部为 3 个小钢槽构成的钢质货架。货物由 7 根绑扎带(ASLASHAW200)

系固,其中3根捆绑木箱四周并固定于集装箱一侧,另外4根穿过货物底部钢槽和集装箱结构之间,木箱和平板箱侧板之间的空隙用木衬垫垫上。NKKK认为事故发生的原因在于船舶摇摆造成的重力加速度导致系固材料被切断以及集装箱在船上配载位置过高,如果集装箱配载于船舱内,则此次事故本可以避免。承运人未能妥善配载集装箱,同时遭遇恶劣天气导致绑扎破损。NKKK由日本运输省运输大臣于1963年3月30日颁发资格证书,业务范围为港湾运送事业的鉴定业务和衡量业务。

同时,伦敦船东互保协会委托新日本鉴定协会(Shin Nihon Kentei Kyokai)(以下简称SNKK)对涉案货损进行鉴定。12月12日,SNKK出具编号为11-YS-00213的检验报告。报告对船舶动态及受损集装箱和货物的描述与NKKK的报告基本一致。但对货物在平板箱上的支撑/系固状况,SNKK的报告称,检验人员检验了与受损箱的衬垫和系固相似的RIU0660780号平板箱(同样配载在甲板)上的货物,发现木箱放置于20尺平板箱中央,横向纵向伸出平板箱;木箱的前后侧均钉有木方衬垫;平板箱采用系固带(ASLASH 40,带宽40厘米,环形,拉伸强度8.6M/Tons)和搭扣从平板箱两侧绕过木箱顶部固定绑扎。报告指出鉴于以上支撑和系固情况,木箱两边均伸出平板箱,因此木箱不稳固;3条系固带横向固定,纵向没有任何系固,无法保护木箱抵御强烈横摇,系固不充分。报告认为事故原因在于托运前装卸公司对20尺平板箱上木箱的不合理装载和系固,因此箱内重机械在船舶遭遇恶劣天气时翻落;平板箱被装载于甲板上是因为船上空间有限,受损平板箱堆放于甲板二层,其固定可以对抗恶劣海况,事故后平板箱本身没有受损或移位;船舶遭遇的恶劣天气并未导致无法避免的航行压力,因为除TRI0617736和TRI0617783号两个平板箱外,没有其他损害发生;尽管机械质量、重心高,但木箱的系固似乎不足以抵御航行压力,20尺平板箱不适合也不应该无有效系固地装载如此大体积的木箱。

RIU0617736号平板箱及其上3A号木箱重新由装卸工重新绑扎、系固后,由F轮的姐妹船“FPMC Container 5”轮于9月8日早晨从日本清水港运往越南海防。到达海防后,平板箱被卸下,并堆放在集装箱堆场。根据托运人的要求,TRI0617736号平板箱于10月中旬被退回横滨,被