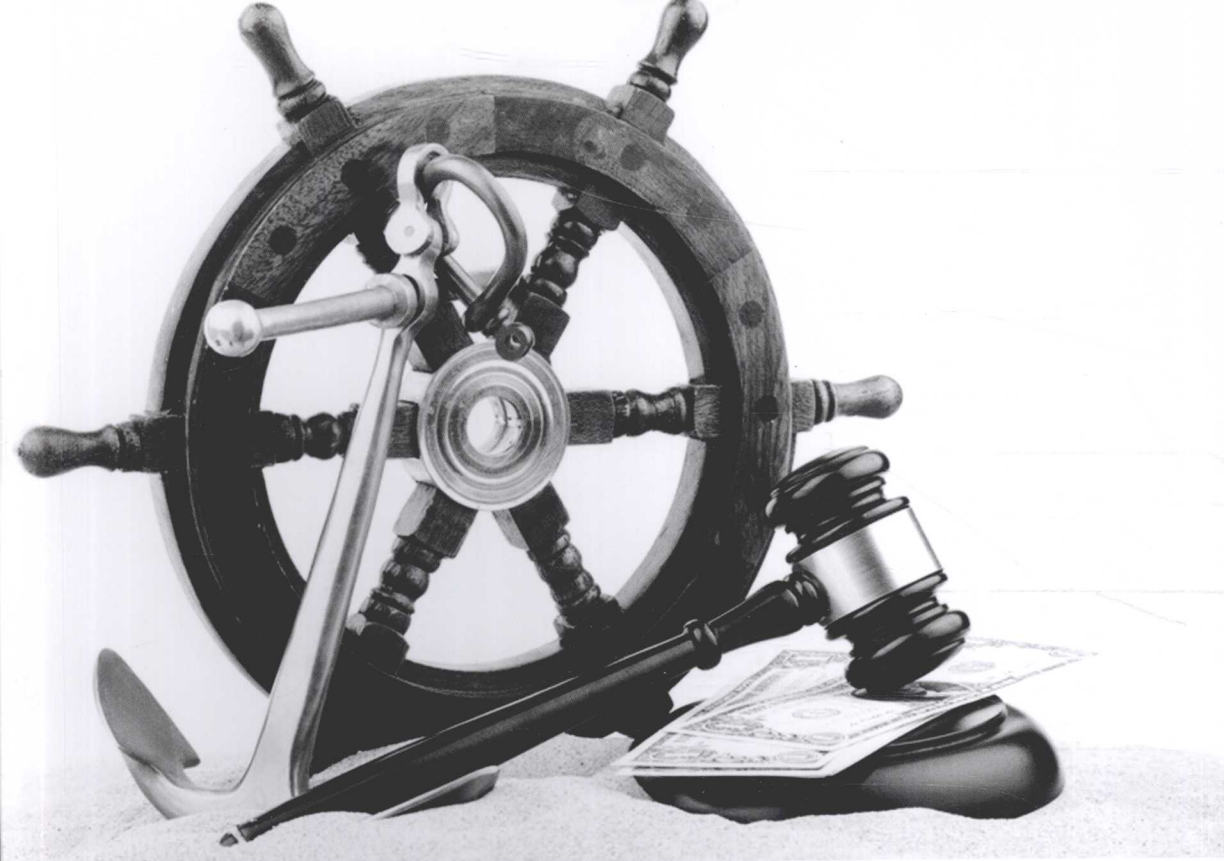




海商司法案例解析

HAISHANG SIFA ANLI JIEXI

蒋 洁 · 主编

张伯春 张家晔 张志远 · 副主编



东南大学出版社
SOUTHEAST UNIVERSITY PRESS

海商司法案例解析

蒋 洁 主 编

张伯春 张家晔 张志远 副主编



东南大学出版社
SOUTHEAST UNIVERSITY PRESS

• 南京 •

内 容 简 介

随着全球经济融通程度不断提升,海上运输纠纷日益增多,复杂程度不断加大。实务界在定纷止争的过程中陆续发掘出不少难点。本书选取一些典型案例,从基本案情、法院裁判、法理评析、实务建议等多方面进行深入分析,从技术性、涉外性、风险性及其法律特征等层面展现中国当代海事海商案件司法解决的先进性,并探讨司法实践中暴露出的新问题,具有重要的理论意义与实践指导价值。不仅对于高等院校法律专业师生、海商法立法工作者、法官、律师和行政执法人员等有所帮助,而且有助于一般读者了解有关法律知识和当前法院相关法律问题的处理方法。

图书在版编目(CIP)数据

海商司法案例解析 / 蒋洁主编. —南京:东南大学出版社, 2015. 11

ISBN 978-7-5641-6105-7

I. ①海… II. ①蒋… III. ①海商法—案例
IV. ①D996.19

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2015)第 260788 号

海商司法案例解析

出版发行 东南大学出版社
社 址 南京市四牌楼 2 号 邮编:210096
出 版 人 江建中
网 址 <http://www.seupress.com>
电子邮箱 press@seupress.com
经 销 全国各地新华书店
印 刷 江苏凤凰数码印务有限公司
开 本 700 mm×1 000 mm 1/16
印 张 11.75
字 数 160 千
版 次 2015 年 11 月第 1 版
印 次 2015 年 11 月第 1 次印刷
书 号 ISBN 978-7-5641-6105-7
定 价 32.00 元

本社图书若有印装质量问题,请直接与营销部联系。电话(传真):025-83791830

序

光阴似箭，蓦然回首，我已在江苏省进出口商会法律信息部工作了十年。也正是这段经历，不仅让我接触到会员企业大量进出口贸易中的法律纠纷，也让我加深了对霍姆斯“法律的生命不在于逻辑，而在于经验”这句名言的理解。

关于法律究竟是一种逻辑科学，还是一种经验集合，学界历来争议较大。霍姆斯认为，从法律形式上看，它是一种逻辑理论的演变；但从法律实质上看，在法律背后真正起作用的却是一种需求、习惯和信仰，而这些起实质作用的要素可以被视为一种经验的整合。霍姆斯对法律的理解是否过于简单？抑或实用主义法学本身过于片面？从法律实务角度重新审视，似乎可以解释如下：

法律逻辑是法律活动规律的总结和抽象。作为一种社会规则，法律是在人类活动中不断总结出来的解决争议的方法。如果没有生动的社会生活作内容，法律三段论推理仅仅是一种逻辑学游戏。即便如此，三段论也是人们法律活动中反复试错后形成的一种合理规则。当人类文明不断发展，法律逻辑才不断演绎。

法律活动本身意味着法律的生命在于实施。法律不是束之高阁的理论，也不是掩饰文明的道具，它必须通过对行为的事前教化、事中规范、事后处理来体现社会效应，从而维护社会公平、正义、秩序、自由等普世价值。上述作用发挥的过程即为法律在个案中的实施，这种实施可以积淀为经验。个案经



验不断积累,法律生命才不断延续。

法律追求的不是绝对正义而是形式正义。在生产力未能完全解放的社会发展阶段中,生产力所决定的上层建筑并不完善,因此法律也必然存在瑕疵。将法律的终极目标定位在绝对正义(实质正义),似乎值得商榷。法律应当是通过理性规则和既定程序,创造机会平等,实现形式正义,从而无限接近于实质正义。这个过程和结果往往以经验为基石。

美国法学家博登海默曾经说过,一个地地道道的法学家,就是一个地地道道的大傻瓜。或许他的这个论断有失偏颇,但却诙谐地指出法律实务经验是从事法律研究的基础。事实上,对案例的系统总结,确实可以从一定程度上避免“被同一块石头绊倒第二次”。

由于工作缘故,我一直想对进出口贸易中的法律案例进行系统的梳理、分析与总结,从而形成更加偏重实务的文字,以供商会会员企业参考与借鉴。但长久以来,本人不仅学识无甚精进,更常有琐事缠身,迟迟未能付诸行动。去年四月,我与友人张志远无意间谈及此事,获其鼎力支持。志远曾在大型省属国企担任法务,后转作律师,理论和实务上均有见地。经过我们多次讨论,决定邀请意大利都灵大学博士后蒋洁教授担任本书主编,同时力邀多名法官、律师、企业法务以及高校相关研究人员执笔,从而保证内容的准确。鉴于诸位作者平时工作繁忙,交稿日期一再延后,直至今年八月方才定稿。

本书的宗旨,就是通过对进出口贸易中海商案件的分析与总结,为从事相关工作的法律人士提供实例参考。因此,本书十四篇案例分析对理论部分作了必要的删减,而更加偏重于实务。全书统稿过程中,蒋洁教授、张志远律师以及张家晔律师付出了巨大努力。我们真诚的希望,本书能够对从事进出口贸易相关企业和法律实务人士有所裨益。

是为序。

张伯春

2015年8月2日

10

随着进出口贸易额的增长,法律纠纷和贸易摩擦的数量也在逐年递增。在以和为贵的中国社会里,为权利而斗争正越来越多地被人们所接受,法治理念正从理想走向现实。为更好地向江苏省内进出口贸易企业提供信息平台 and 法律服务,江苏省商务厅通过对原外经贸企业协会等 4 个中介组织的裁撤与合并,组建了江苏省进出口商会,并于 2004 年 2 月 16 日正式挂牌,目前会员企业有 1 700 多家,具有比较鲜明的民间性和行业代表性。

江苏省进出口商会通过对多家会员企业的调研,发现省内关于海商案例研究类的出版物,多偏重于法律理论的阐述,而会员企业更希望阅读一些在内容上实务性较强的文章。为此,商会法律信息部组织了一批在实务领域具有一定专长的法律人士,选取了一些较为典型的案例深入分析并提出了相关的实务建议。作者中多为法官、律师以及企业资深法务,他们身处法律实务



第一线,对案件的法律适用以及企业存在的问题分析等方面有着更为实际的看法,具有较强的借鉴价值。

本书既可以作为法律实务工作者的案例参考,亦可以作为高校学生对海商法的辅助学习。限于作者学识,本书中存在的错误和疏漏在所难免,恳请读者批评指正。

2015年8月8日

目 录

国际贸易公司与海运公司

整箱交接的集装箱货物索赔海上货物运输合同纠纷案…………… 林 焱(1)

进出口公司与航运公司

伪造提单、虚构海上货物运输事实的贸易欺诈海上货物运输合同纠纷案…………… 林 焱(12)

保险公司与航运公司

海上货物运输保险纠纷案…………… 张伯春(21)

海运公司与燃料公司

船舶物料和备品供应合同纠纷案…………… 陈 荃(30)

S 港机公司与 A 保险公司

海上运输保险纠纷案…………… 丁冬冬(43)

进出口公司与船务公司

无单放货海上货物运输合同纠纷案…………… 张志远(63)



海运保险公司与船务公司

海上运输保险纠纷案..... 张家晔 李 博(74)

货代公司与进出口公司

海上货运代理纠纷案..... 王 梓(85)

澳新银行与好运公司

信用证欺诈纠纷案..... 邵广斌 向晓庆(98)

航运公司与进出口公司

海上货物运输合同纠纷案..... 张家晔 孙明宇(108)

南京公司与池州公司

船舶碰撞纠纷案..... 尹清涛(120)

进出口公司与航运公司

目的港无人提货海上货物运输合同纠纷案..... 宋健刚(134)

船务公司与保险公司

海上运输保险纠纷案..... 钦 薇(148)

开元船舶与 Orchard Tankers Pte Ltd

伦敦诉讼案..... 席宗堂(162)

后记..... (177)

国际贸易公司与海运公司

整箱交接的集装箱货物索赔

海上货物运输合同纠纷案

林 焱

(上海海事法院)

案 件 提 要

在集装箱整箱货物运输中,如果运输单证上作有“内装不详”、“托运人申报”等明确批注,且交付收货人时集装箱外观完好、铅封完整,则一般不宜认定承运人须对箱内货物的损坏、灭失承担赔偿责任。作为提单持有人或收货人的国际贸易企业应当在贸易关系中提高谨慎注意程度,在运输关系中依法及时主张货损赔偿,以维护自身的合法权利,避免遭受货物重量短少等损失。

案 情 简 介

原告是我国的一家国际贸易公司。2011年1月11日,原告派员至巴基斯坦M市采购当地的棉短绒。2月19日至28日,原告外派人员与当地的贸



易商联合对涉案的棉短绒货物进行检验、清点、称重和装箱。货物最终被装入了四个集装箱,但没有施加铅封,原告员工就离开了 M 市,启程回国。当地贸易商再将这四个集装箱的货物自地处内陆的 M 市运至 K 港口,然后才由相关人员对集装箱加以铅封,并交付被告(一家注册于中国香港的海运公司)承运。

3 月 11 日,被告在 K 港口将这四个集装箱装船,并签发了两份提单,均于正面注明“托运人装箱、积载和计数”,并记载了货物的重量。3 月 29 日,原告向巴基斯坦贸易商支付了涉案货物的货款 128 316 美元。4 月 5 日,货物运抵江苏某港口。经理货公司及集装箱堆场公司证明,装运涉案货物的四个集装箱外表完好无损、铅封完整无误,但堆场的地秤在称重时却显示四个集装箱货物的净重(集装箱拖车与集装箱的总重减去拖车与集装箱的皮重计算得出)均较提单记载的重量发生了短少。但直至起诉前原告都未曾将货物重量短少的情况书面通知过被告或其代理人。

原告为此请求被告赔偿货物重量短少、相关检验费用及多缴纳的进口增值税损失。

被告则辩称,货物称重未经被告参与及认可,不能证明短少,提单已批注“托运人装箱和计数”,且四个集装箱完好无损,故被告不应赔偿损失。

法 院 裁 判

法院审理认为,原告未在集装箱货物交付之日起十五日内向被告提交重量短少的书面通知,亦未按照适用的行业标准与被告共同对集装箱内货物进行称重,故根据《中华人民共和国海商法》(以下简称《海商法》)第八十一条的规定,应视为货物已按提单记载交付。原告也未能证明货物从装港到卸港确实存在重量差,故关于货物重量短少的主张不能成立。

涉案集装箱为整箱交接,被告不参与装箱,不能核实箱内货物情况,并在

提单上做了批注,集装箱交付收货人时,外观完好、铅封无损,故被告已尽管货义务,并无过失,不承担原告所称重量短少之责。法院最终判决驳回原告的诉讼请求,宣判后,双方均未上诉,判决已经生效。

法 理 评 析

本案系一起整箱交接的集装箱货物重量短少赔偿纠纷,原告作为提单持有人在目的港提货时发现集装箱地秤显示的货物净重小于提单记载重量,故向作为承运人的被告提出索赔。本案审理的关键在于,认定货物是否在承运人的责任期间发生了重量短少,以及承运人是否应对重量短少承担赔偿责任。

一、根据《海商法》第八十一条的规定和进口货物的实际情况认定货物是否在承运人的责任期间内发生重量短少

1. 货方应在法定时限内向承运人提交货物瑕疵的书面通知

根据《海商法》第八十一条的明文规定,集装箱货物交付的次日起连续十五日内,收货人未将货物灭失或者损坏的情况书面通知承运人的,此项交付视为承运人已经按照运输单证的记载交付以及货物状况良好的初步证据,货物交付时,收货人已经会同承运人对货物进行联合检查或者检验的除外。据此,原告如需主张货物重量短少,应当举证证明已在集装箱交付之日起十五日内向被告发出过有关重量短少的书面通知。否则,应视为被告已按提单记载重量交付货物,除非原告另有证据证明货物重量在承运人的责任期间内发生了短少,即证明货物重量在起运港承运人接收和目的港承运人交付之时存在差额。

2. 货方应证明承运人在起运港接收货物时的货物实际重量

提单批注是承运人保护自身权益、分清承托双方责任的常见手段。虽然



批注并不必然发生免除承运人责任的法律效果,^①而是应当根据是否由托运人自行申报并无适当方法核对等标准,区分批注的合理与否;但是,涉案集装箱整箱货物运输由托运人装箱并铅封,承运人客观上没有打开过集装箱,这便符合了承运人在提单上对集装箱箱内货物情况进行批注的条件。因此,提单记载的重量因承运人已做明确批注而不具有最终的效力,须由托运人举证证明承运人接收货物时的货物重量。但本案中,原告并未提供有效证据对此予以证明。事实上,原告的外派人员虽然在货源地 M 市对棉短绒货物进行了检验、监装,此后便启程回国,而此时,货物尚需运至起运港 K 港铅封并装船,原告并未对货物的运输、装船等进行全程的监管,无法证明承运人在起运港接收货物时货物的实际重量。

3. 货方应证明承运人在目的港交付货物时的货物实际重量

相对而言,进口贸易货物在目的港交付时的实际重量比较容易查明。但是,货物的重量有时并非想象中过个秤那么简单。对于进出口货物的称重,可能会有相应的国家标准或行业标准予以规范或指导。如果提单持有人或收货人未能按相应的标准进行称重,则其所称得的重量可能不会被法院所采信。对于本案的进口棉短绒货物,中华人民共和国国家质量监督检验检疫总局发布有专门适用于其检验的 SN/T 1563—2005 行业标准,该标准规定,对进出口棉短绒的称量应逐包鉴重。因此,本案原告进口的棉短绒货物由集装箱卡车过地磅的称重方式,不符合该类货物称重的行业标准,不能有效证明其实际重量。

原告在未于法定期限内向承运人提交货物短量的书面通知的情况下,亦未能确切证明货物在起运港承运人接收和目的港承运人交付时的实际重量,

^① 《海商法》第七十五条规定,承运人或者代其签发提单的人,知道或者有合理的根据怀疑提单记载的货物的品名、标志、包数或者件数、重量或者体积与实际接收的货物不符,在签发已装船提单的情况下怀疑与已装船的货物不符,或者没有适当的方法核对提单记载的,可以在提单上批注,说明不符之处、怀疑的根据或者说明无法核对。

故对其主张的货物重量在承运人责任期间内发生短少的事实不予认定。

二、根据整箱交接的集装箱货物特点判定承运人是否应对货方诉称的货物瑕疵承担赔偿责任

整箱交接,是相对于拼箱交接、“拼箱货”的概念,即不拆开集装箱,不在一个集装箱内积载不同货主的货物,而对整个集装箱直接进行交接的运输方式。整箱交接是较为简便的运输交接方式,一般而言,门至门(发货人工厂或仓库至收货人工厂或仓库)、场至场(发货人交货的集装箱堆场或码头至收货人收货的集装箱堆场或码头)、门至场(发货人工厂或仓库至收货人收货的集装箱堆场或码头)和场至门(发货人交货的集装箱堆场或码头至收货人工厂或仓库)这四种集装箱运输责任区间被认为是采用整箱货方式进行交接的。整箱货由发货人自行装箱,承运人在接收时已是装箱完毕的整箱,除非遇到海关查验等特殊情况,无需由承运人开箱对箱内货物进行任何管控;由收货人整箱接收,在交货前亦无需由承运人拆箱对箱内货物进行任何调配。整箱货物运输全程无需承运人或货运代理人拆箱、掏箱,可以说是最容易发挥出集装箱运输特点与优势的一种运输形式。

目前,国内的主流观点认为,在整箱货运输的情况下,货物是由托运人自行装箱并铅封的,承运人在接收货物时,对箱内货物的状况无法进行核对,只能查看集装箱的外部情况,如铅封完好,无其他异常情况,即可接受托运。同样,在货物到达卸货地时,也只能根据集装箱外表状况交付货物,如果铅封完好,箱子的外表与当初接收货物时处于同样良好的状态,即视为承运人已按照运输合同的约定,完成了货物运输的任务。承运人对整箱货是以箱作为交接单位,只要集装箱外表与收箱时相似,并铅封完整,承运人就尽到了承运的管货义务。在这种条件下,对箱内货物的货损货差,承运人不负责,应由货方自行承担,除非货方举证证明明确属承运人责任事故造成损害。^①

^① 司玉琢. 海商法大辞典[M]. 北京:人民交通出版社,1998:630.



最高人民法院民事审判第四庭编写的《涉外商事海事审判实务问题解答(一)》中第146个问题是:对托运人负责装箱的集装箱货物发生短缺的,承运人是否应承担责任?回答是:由托运人负责装箱的货物,从装箱托运后至交付收货人之前的期间内,如箱体和封志完好,收货人以承运人交付的货物短缺向承运人索赔的,承运人不承担赔偿责任;如箱体损坏或者封志破坏,箱内货物短缺,承运人应当承担赔偿责任,除非其能证明具有法律规定的免责的情节。显然,该解答所持的观点与上述主流观点相同。该解答虽并非司法解释,但却是各级法院在商事海事审判中的重要参考。

因此,本案承运人整箱交接的棉短绒货物,虽然原告诉称发生了重量短少(退而言之,即使认定原告关于重量短少的主张成立),但因载运该货物的集装箱铅封无损、外观完好,仍应推定承运人已尽管货之义务,对原告诉称之损失不必承担赔偿责任,除非原告另能确切证明重量之短少确因承运人不可免责的事由所导致。

实 务 建 议

鉴于目前的司法实践及主流观点对整箱交接集装箱货物承运人的管货义务仅限于保证集装箱外观完好、铅封无损,并且认可承运人在提单上作“不知”批注的合理性,^①作为提单持有人或收货人的广大国际贸易企业应当灵活或综合采取一定的预防戒备措施以有效防范因整箱交接的集装箱货物运输特点所可能造成的货物短少、损坏等损失。

^① 但笔者认为,对于整箱交接的集装箱货物的重量,与整箱交接的集装箱货物的品名、品质、等级、包装、外观状况甚至包数、件数等信息不同,在现行技术条件下承运人客观上有条件通过集装箱卡车过地磅或直接已装货的集装箱进行称重而得知;另外,集装箱的实际重量对于承运人的装卸、积载等安全因素具有重要的意义,且有助于承运人确定运费,故有必要推行集装箱强制称重,并要求承运人将强制称重的结果记载于提单之上。

一、完善贸易环节的风险管控

所谓治标须治本。要防范集装箱整箱运输货物发生短少、损坏等风险，与其等货到目的港后才发现，损失已然造成，此时再向承运人索赔，费时费力，且往往效果不佳。不如防患于未然，在贸易采购中就采取预防措施，根除遭受损失的可能。

1. 约定不接受带有批注的运输单证

提单的记载，在承运人与提单持有人/收货人之间一般被认为是货物状况的最终证据；而没有批注的提单，一般被认为是承运人对货物状况的一种保证，如无相反证据，承运人就须按提单记载的货物状况向收货人交付货物。如果我们的进口企业与国外卖方约定了不接受带有批注的运输单证的贸易条款的话，一旦国外卖方交付了载有类似“承运人对箱内货物情况不知晓”、“托运人装箱、积载、计数、称重”等批注的提单，则进口企业就有权拒付货款，确保自身权益无损。如进口企业取得了不带有任何批注的提单（清洁提单），发生了货损、货差，就可以向承运人提出索赔。因承运人签发了无批注的提单，进口企业在索赔之诉中无需证明装运港的货物实际状况，货物实际状况只需以提单记载为准，故此种索赔的成功率较高。

2. 对起运港的货物运输进行全程监管

由进口企业外派人员赴境外货源地监管货物采购、装箱、运输的实例已屡见不鲜，但在实践中仍需注意监管的重点环节和注意事项。所谓“好钢用在刀刃上”，即使进口企业专门派人出境，但如在一些关键环节上出现监管缺失，则仍可能发生前功尽弃、功亏一篑的情况。本案中，原告虽派员至货源地采购、监装货物，但集装箱在货源地并未铅封，需经过长途陆路运输到达起运港后方由货物卖方铅封并交付承运人装船，但在此前，原告外派人员已经启程回国，无法对陆路运输或货到起运港铅封前的情况进行监管，也就难以避免货物在长途陆运时及铅封前在重量等方面发生变化的可能，故实际并未起到防止遭受贸易风险的效果。鉴此，有必要在货物装箱、铅封等关键环节加



强监管,即对于整箱交接的集装箱应确保对其施以铅封,防止集装箱在到达装运港的陆运、中转途中被重新打开,箱内货物状况发生变化。有条件的话,应当对货物在运抵装运港装船前的每一个环节均予以监管,确保货物不遭受人为影响和意外。

3. 争取获得货物运输的控制权

任何情况下都应当争取采用 FOB 的贸易条款,由进口企业安排进口货物的运输,包括装运港的运输事宜。这就要求进口企业与相关的物流、货代或船公司建立起合作关系,可以委托这些公司安排货物在装运港的订舱、报关和运输事宜。一旦由进口企业委托的运输、物流企业操办货物在起运港的相关事宜,就可以有效避免卖方对货物作出不诚信的行为,大大增强贸易的安全性。获得对货物运输的控制权往往需要进口企业在货源地或起运港拥有熟悉的合作伙伴,实践中,其成本可能不比直接派员前往出口国监管来得低,进口企业可以根据实际情况灵活选择一种方式或综合采用这两种方式保证贸易的安全。

4. 尽可能获得有关货物的多种单证

在囿于成本等因素而无法采取上述防范措施的情况下,进口企业仍应退而求其次,采取简便易行的其他方式保证贸易的安全。如贸易合同允许带有批注的运输单证,则进口企业应当意识到仅凭一张有批注的提单将无法保证自身对于已采购货物的权利,因为承运人将会主张对货损货差予以免责。此时,进口企业应要求国外出口方提供其他单证以佐证货物的数量、重量、品质等符合贸易合同的要求,例如,有资质的第三方机构出具的重量证书、检验证书、原产地证书等。

二、提高运输环节的维权能力

海上货物运输与国际贸易相伴相生,相辅相成,即使贸易环节风险防范到位,货物在运输途中遭受损失的可能仍然存在,故广大进口企业仍须注意运输环节的权利维护。本案的审理为相关进口企业向承运人索赔提供了一