



海上货物运输典型案件与 裁判规则指引

李 伟/著

The Typical Cases of Carriage of Goods By Sea and the
Referee Rules Guide



科学出版社

第一章 承运人识别问题

案件 1：航次租船合同并入提单情形下的 实际承运人应为船舶所有人

裁判要旨

(1) 航次租船合同项下的提单签发人与提单的善意受让人和持有人之间的权利、义务关系适用提单的约定，因提单背面载明租船合同一切条款并入本提单，提单争议应适用租船合同的条款。租船合同项下的船东，有义务签发提单，其签发了提单，是货物的承运人。船舶管理人在管理船舶期间产生的风险和损失，应由船舶所有人承担。船舶所有人作为海上货物运输的实际承担者，是货物运输的实际承运人。实际承运人在承运期间产生了风险和损失，应当承担责任。

(2) 保险标的发生保险责任范围内的损失是由第三人造成的，被保险人向第三人要求赔偿的权利，自保险人支付赔偿之日起，相应转移给保险人。被保险人向承运人和实际承运人追索货损、货差赔偿的权利应在此时相应地转移给保险人。

一、基本案情

原告：中保财产保险有限公司开发区支公司。

被告：越海航运公司（Cross Seas Shipping Corporation）。

被告：克罗地亚航运公司（Croatia Line）。

被告：幸运海路服务公司（Lucky Seaway Services Pte.Ltd.）。

原告中保财产保险公司开发区支公司（以下简称为开发区保险公司）诉称：1998 年 1 月 28 日，被保险人食品进出口公司（以下简称为食品公司）与原告签订 11 328.3 吨印度豆粕保险合同。合同约定：运输船舶为“罗西尼亚”（Losinj）轮，运输路线为印度贝迪港至中国港，投保险别为一切险，保险金额为 26 994 545.92 元，保险费 188 961.82 元。船舶抵港后卸货，发现货物严重损坏。1998 年 12 月 25 日，原告与被保险人达成保险理赔协议。1999 年 3 月 22 日，原告根据保险理赔协议付清保险赔款 2 608 462.81 元人民币。1999 年 3 月 23 日，原告取得权益转让书，取得了代位求偿权。承运人有义务根据提单数量和质量交付货物。上述货损、货差是由于被告未谨慎积载、照料货物及船舶不适货造成，根据《海牙规则》的规定，应承担赔偿责任。越海航运公司（以下简称为越海公司）是承运船舶船

东,是实际承运人,克罗地亚航运公司是船舶经营人,实际经营该船舶,幸运海路服务公司(以下简称为幸运海路公司)是提单签发人,是承运人,上述所有损失应由三个被告承担连带责任。对此,被保险人已于1998年4月2日向海事法院起诉,要求三被告赔偿货损、货差损失。因原告已赔付被保险人上述损失,根据《中华人民共和国海商法》第二百五十二条的规定,被保险人向上述三被告要求赔偿的权利,相应转移给原告。请求法院判令三被告连带赔偿原告货损、货差损失2608462.81元及其利息(从1999年3月23日起至实际支付之日止)。

被告越海公司、克罗地亚航运公司辩称:①本案原告以违约为诉因提起诉讼,有关本案的争议应依据以提单为证明的运输合同的有关条款解决。②根据《海牙规则》第三条规定,法庭于1999年4月14日收到原告起诉状,但本案货物于1998年2月23日在港交付。因此,原告的起诉已超过了诉讼时效,原告已丧失胜诉权。③根据《海牙规则》和《海牙-维斯比规则》对承运人的定义,承运人是与托运人签订运输合同的船舶所有人或承租人,印度法律也有同样的规定。被告越海公司是“罗西尼亚”轮的船舶所有人,被告克罗地亚航运公司是“罗西尼亚”轮的光船租船人,越海公司和克罗地亚航运公司从未与托运人或原告签订过任何运输合同,上述两公司不是本案适格被告。④原告根据广东商检局的检验报告认为货损是由于货物积载不当,没有正常通风所致。然而,原告所提供的检验证书并没有对“罗西尼亚”轮所卸豆粕含水量这一重要指标进行检验。根据提供的专家意见,本案货物受损是因为豆粕本身的自然特性造成的。根据《海牙规则》第四条第(二)款的规定,因货物的固有缺陷所造成的损失,承运人可以免责。因此,不管谁是本案的承运人,均不对本案的货损承担赔偿责任。⑤原告根据广东商检局的验船报告,认定货物实际损失净重1072.764吨,合2252804.4元人民币。根据《海牙-维斯比规则》第二条b款规定,可赔偿的总额应参照货物根据合同从船上卸下或本应卸下的当时当地的价值计算。即使货物价格下跌,主要是市场因素;即使索赔货物损失,只能按完好货物的当时当地价值及受损后的实际价值差额计算,而不能按原定合同的CIF价格作为索赔基础。⑥原告提供的广东商检局《重量检验证书》,对货物重量的测定是通过吃水检验作出,而食品公司提供的装货港SGS《重量证书》显示,通过地磅对装船货物进行称重。相对而言,通过地磅称重比通过吃水检验测得的货物重量更加准确。因此,广东商检局的《重量检验证书》没有效力,不能作为认定货物短重的依据。请求法院驳回原告对越海公司和克罗地亚航运公司的诉讼请求。

被告幸运海路公司辩称:①《海牙规则》和《海牙-维斯比规则》并入本案提单,应认为两规则是合同的条款,而不是法律适用条款。根据最密切联系原则,本案应适用中国法律。②原告的权益来源于食品公司的转让。根据《中华人民共和国海商法》第二百五十七条的规定,食品公司向法院起诉的时间是1998年4

月3日,时效中断,时效重新起算,到1999年4月3日,1年时效期间届满,而原告于1999年4月14日起诉已超过一年的诉讼时效。③原告没有证明其与食品公司存在保险合同关系,原告提供的预约保险单不是保险合同,因此,原告没有赔付货损保险金的义务。④越海公司是“罗西尼亚”轮的船舶所有人,幸运海路公司不是该轮船东;B.D. Vithlani Shipping Services Pvt.Ltd.(以下简称为Bdv公司)不是幸运海路公司的代理人,而是幸运海路公司的下一手租家惠顿公司的船舶代理;幸运海路公司也从未授权Bdv公司代表幸运海路公司签署任何提单;幸运海路公司是从上一手Northshield Limited(以下简称为Northshield公司)处租来该轮,然后再租给惠顿公司,均使用金康(Gencon)租约。根据幸运海路公司与Northshield公司的租约第十条规定:“提单应按1994年的康金(Congenbill)格式,依本租约的规定,交给船长签发,或者交船舶代理签发,但前提是出租人已书面授权代理签发,并将该授权书提供一份复印件给租船人。”据此,幸运海路公司无权授权代理签发提单。据幸运海路公司所知,Northshield公司与船东或经营人之间的租约也有同样条款的金康租约,依此类推,有权签发或授权代理签发提单的,只有船东或经营人。实际上,原告据以起诉的提单,是由原来的12份提单合并后换签成的。这12份原提单,是船舶代理代表船长签发的,这也说明Bdv公司是明知其只能根据船长或船东的书面授权代船长签发提单。幸运海路公司在得到该提单复印件后,曾向下手租家惠顿公司提出抗议。据上分析,幸运海路公司不是本案提单项下的承运人。⑤本案的货损是由于货物自身的性质和潜在缺陷造成的,承运人可以免责。根据《海牙规则》的规定,计算货物的损失不能以CIF价格计算,应以当地当时的完好市场价格计算。综上,被告幸运海路公司请求法院驳回原告的诉讼请求。

二、查明事实

海事法院认定以下事实。

(一) 关于货物装运和提单签发的的事实

食品公司用于提货的编号为BEDI-1正本提单记载:托运人为印度Pratima Exports Private Limited(以下简称为Pep公司),收货人凭指示,通知方为广南公司,承运船为“罗西尼亚”轮,货物为散装印度产优质黄豆粕11328.3吨,由“Bdv公司作为船东被告幸运海路公司的代理人签发”,提单签发日期为1998年1月20日,提单签发地为印度贝迪港。提单抬头记载:本提单与租船合同一起使用,为1994版康金格式提单(Congenbill)。该提单背面条款记载:租船合同中所有条款、条件和免责事项并入本提单。该提单由PEP公司作了空白背书。1998年2月27日,“罗西尼亚”轮船长Gajetan Granic向港务监督出具一份摘录自该轮航海日志的证明,记载:“罗西尼亚”轮1997年12月27日10:30时在贝迪港开始装货,

1998年1月22日15:30时装完货,1998年2月7日从贝迪港启航,1998年2月21日抵达湛江港。湛江动植物检疫局和湛江港第一作业区分别出具证明,证实“罗西尼亚”轮1998年2月21日在湛江港开舱验货,发现5个货舱货物充满所有货舱空间,直至舱口盖。1998年2月23日,食品公司办理了提货的手续。上述事实,各方当事人没有异议,合议庭予以确认。

1997年9月4日,幸运海路公司作为船东与承租人惠顿公司签订了一份航次租船合同,船舶名称待幸运海路公司指定,租船合同采用1994年金康合同格式。该租船合同第十条规定:“应按照1994年修正的康金格式提单,在不影响本租船合同前提下,由船长或经船东书面授权的代理人签发提单。如果是后者,应向承租人提供授权书的副本。承租人应对船东因签发其条款和内容所规定的责任超过船东和承租人签订的租船合同规定的责任,而引起所有后果和责任给予赔偿。”1997年11月26日,Asa公司作为船东与承租人Northshield Limited公司签订了一份航次租船合同,船舶名称为“罗西尼亚”轮,租船合同采用1994年金康合同格式。同日,Northshield Limited公司作为船东与承租人幸运海路公司签订了一份航次租船合同,船舶名称为“罗西尼亚”轮,租船合同采用1994年金康合同格式。1998年1月21日,Bdv公司发给幸运海路公司的一份传真中称:根据惠顿公司和幸运海路公司之间的租约,Bdv公司是租家的代理,船舶进出港手续由该公司安排,代理费依据船代协会制订的费率表计算。上述事实,各方当事人没有异议,合议庭予以确认。

幸运海路公司为了证明其从未授权Bdv公司代表其签发本案提单,提供了往来传真复印件等证据。开发区保险公司、越海公司、克罗地亚航运公司对上述证据的真实性提出异议,认为幸运海路公司没有提供上述证据原件可供核对,难以辨认真伪。海事法院认为,幸运海路公司仅提供上述文件的传真复印件,无法核对,又没有其他证据予以印证,因此,对幸运海路公司提供的上述证据不予采信。

(二) 关于承运船舶所有和经营的事实

根据“罗西尼亚”轮船舶登记证书上记载,该轮船东为越海公司。该轮船长在本院调取的该轮船舶登记证书复印件上记载:该轮船东为越海公司,二船东为Asa公司,管理人为克罗地亚航运公司。越海公司没有提供其将“罗西尼亚”轮光船租赁给克罗地亚航运公司的证据。上述事实,各方当事人没有异议,合议庭予以确认。

(三) 关于货物保险的事实

1998年1月20日,食品公司与开发区保险公司签订了一份《国际运输预约保险起运通知书》。该通知书记载:保险货物为印度豆粕,散装,11328.3吨,价格条件为287.1美元/吨CFR湛江,美元兑换人民币的汇率为8.3,货价3252354.93

美元, 运输船舶为“罗西尼亚”轮, 运输线路为印度贝迪港至中国港, 投保保险别为一切险, 保险费为 188 961.82 元。1998 年 1 月 24 日, 湛江食品公司向保险人支付了保险费 188 961.82 元。1998 年 12 月 15 日, 食品公司与开发区保险公司就本案货物损失保险索赔达成协议, 双方签订了一份会议纪要。该纪要记载: 关于短量 76.2 吨, 按 119 260 元定损; 保险人负责赔付验残费、验船费, 不负责赔付困难作业费; 关于受损货物的残值, 保险人按广东商检局验残证书全损数量部分(即 196.32 吨)按 20%收回残值; 至于货损, 数量以广东商检局验残证书为依据; 货损按保单确定每吨 2 382.93 元人民币价值赔偿。1999 年 1 月 20 日、1999 年 3 月 19 日, 开发区保险公司两次向食品公司支付保险赔款共 2 608 462.81 元。1999 年 3 月 22 日, 食品公司向开发区保险公司出具了《收据及权益转让书》。上述事实, 各方当事人没有异议, 合议庭予以确认。

(四) 关于货损、货差的事实

应食品公司的申请, 1998 年 2 月 27 日, 中国船级社在湛江港 8 号锚地和 402 号泊位, 登上“罗西尼亚”轮, 对该轮发生的货损情况进行了检验。1998 年 3 月 12 日, 中国船级社出具了检验报告。该报告认为货损原因如下。①由于货舱内货物积载堆装满至舱口盖和甲板纵骨, 货物表面没有足够的连续空间, 而且通风筒导管内有货物堵塞, 影响了货物的正常通风散热。考虑到货物缓慢发出的热量积蓄在货物中间, 会造成货物温度升高, 导致货物颜色变成褐色、黑色和变质。②由于机舱后舱壁温度相对较高, 热量传递至第 5 货舱内的货物中, 造成第 5 货舱内货物损坏比较严重。③少量潮湿变质的货物是由于货舱内存在少量水份造成的。1998 年 3 月 20 日, 原告支付了货损检验费 5 050 元。应食品公司的申请, 1998 年 2 月 25 日, 广东商检局在湛江港登上“罗西尼亚”轮对该轮各舱内的货物及已卸至港方仓库内的货物进行检验鉴定。1998 年 3 月 25 日, 广东商检局出具了检验证书(验残)。该证书记载: 报验重量 2 931.737 吨, 全批货物实际损失净重 1 072.764 吨。1998 年 3 月 10 日, 广东商检局出具了“罗西尼亚”轮所载货物《重量检验证书》。该证书记载的检验结果为: 根据船舶吃水和在卸货后查验船舶的要素以及船上提供的作必要修正的船舶排水量, 计算得装船货物重量为 11 252.1 吨。根据发票中所载的货物重量 11 328.3 吨, 短货 76.2 吨。原告支付货物残损检验费 21 389 元。对于上述事实的真实性, 各方当事人没有异议, 合议庭予以确认。

越海公司、克罗地亚航运公司为了证明本案货物是由于货物的自然特性或者固有缺陷造成的, 提供了专家出具的《关于“罗西尼亚”轮货损原因的若干意见》, 开发区保险公司提出异议, 认为该证据形式上不符合法律规定的要求。海事法院认为, 越海公司、克罗地亚航运公司未能举证证明, 出具上述意见的人员属于国家授权或有专业资格的人员, 上述意见书不能对抗开发区保险公司提供的国家法定检验机构广东商检局出具的检验报告。

省价格事务所 1998 年 5 月给海事律师事务所出具的《关于印度产黄豆粕价格的函复》记载, 1998 年 2 月份黄豆粕(印度产)价格为 1830~1850 元/吨(国营粮食部门成批批发价), 3 月份为 1800~1820 元/吨, 5 月份为 1680~1700 元/吨。对于上述事实的证据, 开发区保险公司认为其提供的市物价局作出的 1998 年市豆粕市场销售价格证明具有证据效力, 而越海公司认为其提供的市价格事务所、省价格事务所出具的估价证明具有证据效力。海事法院认为, 根据《中华人民共和国价格法》的规定, 市物价局是商品价格的主管机关, 而市价格事务所、省价格事务所也是依法设立的价格评估机构, 应当认为这些单位和机构出具有关价格的证明均有证据效力。由于黄豆粕在中国属于市场调节价的商品, 不属于国家定价的商品, 物价部门提供的商品价格只是参考价格, 对当事人没有约束力。

(五) 关于时效的事实

食品公司于 1998 年 4 月 3 日以倒签提单损害赔偿和货损、货差为由向本院提起诉讼, 被告为越海公司、克罗地亚航运公司、幸运海路公司。1999 年 5 月 14 日, 食品公司向本院申请将货损、货差的求偿权转移给开发区保险公司。

三、裁判意见

海事法院认为, 本案是涉外海上货物运输合同货损、货差赔偿纠纷, 本案货物运输到达港为中国湛江港, 中国是合同履行地之一, 货损、货差的结果也发生在中国, 中国是与合同具有最密切联系的国家, 因此, 根据《中华人民共和国海商法》第二百六十九条的规定, 处理本案实体争议可以适用中华人民共和国法律。

食品公司与磊明公司签订购买豆粕的合同, 并通过信用证付款方式向惠顿公司支付货款而取得本案的提单, 是本案提单的善意受让人和持有人。根据幸运海路公司与惠顿公司签订的航次租船合同, 幸运海路公司为该租船合同项下的船东。本案提单是按照上述租船合同运输的货物签发的提单。本案食品公司不是承租人, 有关承运人与食品公司之间的权利、义务关系适用上述提单的约定。由于上述提单背面载明租船合同一切条款并入本提单, 所以处理本案提单争议, 应适用上述租船合同的条款。根据上述租船合同第十条的约定, 幸运海路公司作为租船合同项下的船东, 有义务签发提单。根据 Bdv 公司 1998 年 1 月 21 日发给幸运海路公司的传真, 该公司是承租人惠顿公司的代理。按照本案提单记载, 提单是由 Bdv 公司代理幸运海路公司就上述租船合同运输的货物所签发。幸运海路公司应是本案货物的承运人。幸运海路公司作为承运人承担了由于货物运输产生的责任后, 再通过租船合同向承租人索赔。幸运海路公司提出其不是本案货物运输承运人的主张与事实不符, 不予支持。越海公司是“罗西尼亚”轮的船舶所有人, 其提出该公司已将该轮光租给克罗地亚航运公司, 有关光船租赁期间所产生的风险和损失应由克罗地亚航运公司承担的主张, 没有提供相应的证据, 本院不予支持。克

罗地亚航运公司作为该轮的管理人在管理船舶期间产生的风险和损失，应由船舶所有人越海公司承担。由于越海公司是本案所涉及海上货物运输的实际承担者，根据《中华人民共和国海商法》第四十二条第二项的规定，被告越海公司是本案货物运输的实际承运人。

食品公司与开发区保险公司之间签订的《国际运输预约保险起运通知书》具有保险合同的主要条款。上述文件签订后，食品公司根据约定也向开发区保险公司支付了保险费，因此，应认为开发区保险公司与食品公司之间就本案货物运输的保险达成一致意见，双方之间的保险合同关系成立。根据《中华人民共和国海商法》第二百五十二条第一款的规定，本案中，由于开发区保险公司已向食品公司支付本案货物损失的保险金 2 608 462.81 元，有关原告食品公司向承运人和实际承运人追索货损、货差赔偿的权利应转移给保险人开发区保险公司。

根据中国船级社出具的检验报告和广东商检局出具的检验证书证明，本案货损、货差是在承运人的责任期间产生的，原因是承运人没有妥善地、谨慎地管理货物。根据《中华人民共和国海商法》第四十六条第一款的规定，承运人应当负赔偿责任。越海公司是本案货物运输的实际承运人，根据《中华人民共和国海商法》第六十三条的规定，应当负连带责任。

根据《中华人民共和国海商法》第五十五条第二款的规定，根据开发区保险公司提供的贸易合同、信用证和售货发票证明，本案货物的成本加运费价值为 261 美元/吨。经过计算，本案货损、货差的实际价值为 2 508 165.43 元人民币。开发区保险公司请求的货损、货差损失 2 608 462.81 元人民币，超出部分没有法律依据，不予支持。

根据《中华人民共和国海商法》第二百五十七条第一款的规定，本案属海上货物运输合同纠纷，时效期间为一年，起算时间为提单持有人食品公司办理提货手续的日期 1998 年 2 月 23 日。食品公司于 1998 年 4 月 3 日向本院起诉，没有超过一年的时效期间。开发区保险公司于 1999 年 3 月 19 日向食品公司支付保险赔偿后，取得了代位求偿权，于 1999 年 4 月 13 日向本院起诉。开发区保险公司向本案三被告起诉，是提单持有人向承运人行使请求权的延续。因此，开发区保险公司的起诉也没有超过诉讼时效。

依照《中华人民共和国海商法》第四十六条第一款、第六十三条和第二百五十二条第一款的规定，判决如下：

(1) 被告幸运海路公司赔偿原告开发区保险公司货损、货差损失 2 508 165.43 元人民币及其利息（从 1999 年 3 月 23 日起至实际支付之日止，按中国人民银行人民币同期贷款利率计算）。

(2) 被告越海公司对上述赔偿承担连带责任。

(3) 驳回原告开发区保险公司对被告克罗地亚航运公司的诉讼请求。

本案受理费 23 052 元人民币，原告开发区保险公司负担 886 元，被告越海公司、幸运海路公司负担 22 166 元。

案件 2：国际货运代理公司以自己名义签发提单 并收取运费被认定为承运人

裁判要旨

被告辩称其仅为承运人代理签发提单，但未能提供被代理人授权其签发提单和双方之间业务往来关系的证据材料。但是被告收取运费，以及安排代理人在目的港向下家承运人提货的事实，足以认定被告对外是以自己的名义负担运输的任务，是货物运输的承运人。即使货物由于第三方的原因被放走，被告作为承运人仍应承担违约责任。

一、基本案情

原告：马乐博公司（Malabo Trading Company Limited）。

被告：弘信国际货运代理公司。

原告马乐博公司诉称：原告于 2002 年 11 月中旬从厦门港出口一批货物到美国，委托被告负责运输事宜。被告向原告签发了三份正本提单，但货物运抵目的港后，被告无单放货，收货人拒付货款，原告现仍持有上述提单。原告认为，被告作为承运人，应对此承担违约责任，故提起诉讼，请求判令被告赔偿其货物损失 37 165.68 美元、按 4% 的年利率自货物装船之日起计算的利息、为本案诉讼发生的律师费和翻译费等 24 810 元（人民币，下同），并承担本案诉讼费。

被告弘信国际货运代理公司辩称：被告对原告所提交的证据的真实性没有异议。但是，首先从提单正面的记载中可见，本案被告是代理东西联合公司签发提单，因此只是代理人。本案货物嗣后被委托给无船承运人捷联公司及实际承运人 Oocl 公司运输，货物被无单放掉是他们所为，被告没有参与，不应承担责任。其次，原告就货物价值所举的证据都是自行打印，没有第三方确认，证明力不足。最后，原告主张明显不当，也没有依据。

二、查明事实

海事法院经审理查明：2002 年 11 月，原告将一批货物自中国大陆售往美国。原告通过案外人杨思怀委托被告办理货物运输事宜，并在被告处取得了三份正本提单。提单记载托运人为原告，收货人凭指示，装港地点，卸港及交货地点，货

物为婴儿尿布,装船日期为2002年11月10日,提单签署栏内盖有被告公司英文章,显示提单由被告签署,但签署栏上方的印刷文字注明,下面的签署人是代表东西联合公司(East-West Associates, Inc.)签字,另提单格式抬头印刷为东西物流公司(East-West Logistics, Inc.)。

有关运费的支付,被告于2003年3月21日向杨思怀传真称发生了海运费,并就此开列了明细金额,要求予以付款。在收到结欠费用后,被告在上述函件上注明收到款项并加盖财务专用章予以确认。

原告备齐贸易单据,通过汇丰银行分行向美国买方办理托收。因买方未付款,单据被退回。有关讼争货物的价值,原告2002年11月10日的货物商业发票上记载为CIF纽约37 165.68美元,该项金额与相关票据的内容一致,并且上述证据经过公证,其所记载的金额为货物的价值。

货物在运抵目的港后,于2002年12月28日被他人提走。原告向被告提出索赔。后又依次转托给捷联公司和Oocl公司负担履行,被告亦具函向捷联公司质询。在质询函中,被告称东西物流公司系其指定的美国代理,为记名收货人,但未能收到货物,要求捷联公司对放货的情况予以说明。最终由于各方未能解决纠纷,原告对被告提起诉讼,被告亦于2003年11月8日向海事法院递交诉状,另案起诉捷联公司和Oocl公司分公司,海事法院已受理了该案。

原告为进行本案诉讼,委托翻译其所提交的英文本证据,支付了翻译费用1110元,委托律师代理本案诉讼,支付了律师费7000元。

三、裁判意见

海事法院认为,本案属于涉外海上货物运输合同无单放货纠纷,因运输的始发地、被告住所地在中国,因此海事法院有权管辖。本案中,被告签发的是指示提单,原告作为提单持有人,有参与放货行为,不应承担责任,但却未能提供证据材料,相反,根据其收取运费的事实和受托业务的内容,以及对货物在目的港保有控制的情况,足以认定被告是本案货物运输的承运人。因此,即使货物由于第三方的原因被放走,被告仍应承担违约责任,赔偿原告未提到货产生的损失。其中货物损失按CIF价37 165.68美元计;利息起算应自货物被放走之日起按中国银行同期美元贷款一年以内(含一年)固定利率计。发生的翻译费和律师费,属于合理费用,可予以支持。

综上,依照《中华人民共和国海商法》第四十二条第一项、第五十五条及第二百六十九条的规定,判决如下:

(1)被告弘信国际货运代理公司在本判决生效之日起十日内赔偿原告马乐博公司37 165.68美元及该款自2002年12月28日起至本判决确定应付之日止按中国银行同期美元贷款一年以内(含一年)固定利率计算的利息。

(2) 被告弘信国际货运代理公司在本判决生效之日起十日内赔偿原告马乐博公司翻译费 1110 元、律师费 7000 元。

(3) 驳回原告马乐博公司的其他诉讼请求。

案件 3：未取得无船承运资格但从事承运业务的 主体被认定为承运人

裁判要旨

经营无船承运业务应当向国务院交通主管部门登记提单并交纳保证金，办理经营登记，方可经营。承运人没有向国务院交通主管部门办理提单登记、交纳保证金，船承运业务属于违法经营，应当由交通主管部门给予处罚，但其签发的提单，不属于违反法律、行政法规的强制性规定的情形，该提单应认定为有效。

一、基本案情

原告：光大服装有限公司。

被告：丰顺国际船务有限公司（Winsmart International Shipping Limited）。

被告：鹏城海物流有限公司。

被告：鹏城海物流有限公司广州分公司。

被告：中海集装箱运输股份有限公司。

被告：Wm 集装箱航运公司（Wm Container Line Inc.）。

原告光大服装公司诉称：2006 年 12 月 14 日，原告与新视野服装公司（New Horizon Fashion Inc.）签订合同，约定该公司向原告购买服装 30 000 件。货物价值 215 556 美元，折合人民币 1 669 933.9 元。之后，原告委托嘉益实业公司（以下简称为嘉益公司）代理货物的出口事宜。嘉益公司将 3 个集装箱的货物交丰顺国际船务有限公司（以下简称为丰顺公司）从南沙港运至加拿大多伦多（Toronto），丰顺公司于 2007 年 2 月 3 日以 Wm 集装箱航运公司的名义向嘉益公司签发了提单，丰顺公司和 Wm 集装箱航运公司是共同承运人。丰顺公司委托鹏程海物流有限公司（以下简称为鹏城海公司）及其广州分公司将货物交给中海集装箱运输股份有限公司（以下简称为中海公司）从南沙运输至多伦多，鹏城海公司及其广州分公司、中海公司是实际承运人。货物于 2007 年 2 月 27 日被运抵加拿大温哥华（Vancouver），后来不知去向，在承运人责任期间灭失损失，使原告遭受各项损失合计 1 791 880.72 元。五被告作为承运人及实际承运人应对货物灭失负责。请求法院判令五被告赔偿原告货物损失 1 669 933.9 元及其利息（从 2007 年 2 月 27 日

起,按照中国人民银行同期贷款利率计算至法院判决确定的支付之日止)、运输费用损失 5 188.72 元、追索货款费用 26 758.1 元,并承担本案诉讼费用。

被告丰顺公司辩称:原告不是提单记载的托运人,不是运输合同的当事人,没有诉权。原告也没有证明其损失,请求法院驳回原告对被告丰顺公司的诉讼请求。

被告中海公司辩称:原告不是提起本案诉讼的适格主体,提单载明的托运人是嘉益公司,嘉益公司以其发票专用章在提单上背书无效,原告持有提单不合法;原告与嘉益公司签订的协议书不是委托合同,不能证明双方之间存在委托代理关系。中海公司不是适格被告,中海公司与原告没有订立运输合同,也没有实际运输货物,中海公司既不是承运人,也不是实际承运人;提单载明承运船舶“达飞·牙买加(Cma Cgm Jamaica)”轮从事从南沙港至加拿大多伦多的运输,但该轮没有参与从卸货港温哥华到目的地多伦多的运输;中海公司不是“达飞·牙买加”轮的所有人,也不是该轮的光船承租人,对原告没有侵害行为,不应承担责任。请求法院驳回原告对被告中海公司的诉讼请求。

被告 Wm 集装箱航运公司辩称:货物在承运人责任期间内并未发生灭失,由于原告不能证明承运人无正本提单放货的事实,将诉由变更为货物灭失,其同样应当证明货物灭失的事实,而其不仅没有证明货物灭失,反而已经确认货物于 2007 年 2 月 27 日到达卸货港,至此承运人的责任期间已经结束,故请求法院驳回原告的诉讼请求。

二、查明事实

海事法院经审理查明并确认如下法律事实。

2006 年 1 月 1 日,原告与嘉益公司签订一份协议书,约定:原告每年提供针织服装 1 000 万件/套(总值 2.5 亿元人民币)给嘉益公司出口;嘉益公司负责办理手续,并负责相关费用。

2007 年 2 月 3 日,嘉益公司安排 3 个长 40 英尺集装箱的服装的出口运输,在南沙港装载于“达飞·牙买加”轮,由 Wm 集装箱航运公司签发了编号为 Ne07011827 的一式三份提单。提单抬头以大号印刷字体标明:“Wm 集装箱航运公司作为承运人”。提单载明:托运人嘉益公司,收货人“凭指示”,通知方新视野服装公司,承运船舶“达飞·牙买加”轮,装货港中国南沙港,卸货港温哥华,交货地加拿大多伦多,

货物装船日期与提单签发日期为 2007 年 2 月 3 日,提单在三山港签发,承运人或其代理人的签章处加盖名称为“Wm 集装箱航运公司”的印章。提单背面共载明 22 条格式条款,其中第一条“定义”条款(Definitions)约定:承运人是指该提单正面载明为承运人并以其名义签发提单的公司;第二十一条“光船租船”条款(Demise Clause)约定:如果(该提单下的)船舶不是由签发提单的人所有

或者光船承租（尽管出现相反情况，仍可根据具体情况确定），该提单仅视为船舶所有人或者光船承租人作为本人签订的合同，签发提单的人作为船舶所有人或者光船承租人的代理人签发该提单而并不负提单下的任何个人责任。“达飞·牙买加”轮不属 Wm 集装箱航运公司所有与经营，本案无有效证据证明该轮所有权与租赁等经营状况以及该轮在本案货运航次中的船长、船员由谁配备。

丰顺公司出具一份《情况说明》，说明：“上述货物我司委托鹏城海物流公司广州分公司经中海集装箱运输公司（China Shipping）运输从南沙出口到加拿大多伦多。”但是，中海公司、鹏城海公司及其广州分公司否认参与了本案货物运输。本案没有其他证据证明中海公司、鹏城海公司及其广州分公司实际从事了本案货物的全部或者部分运输。

Wm 集装箱航运公司没有向中华人民共和国国务院交通主管部门办理提单登记、交纳保证金，并取得经营进出中国港口货物无船承运业务的资格。丰顺公司也没有向中华人民共和国国务院交通主管部门申请登记从事国际船舶代理业务，取得经营国际船舶代理业务的资格。

三、裁判意见

本案是国际海上货物运输合同纠纷。原告是本案货物出口的卖方，嘉益公司受原告委托办理货物的出运手续，提单上载明的托运人为嘉益公司，这表明嘉益公司作为原告的受托人以自己名义向承运人托运货物，订立了以提单为证明的运输合同。根据《中华人民共和国合同法》第四百零三条第一款，原告可以行使托运人的权利。而且，嘉益公司已将提单背书给原告持有，原告也可行使提单持有人的权利。原告是提起本案诉讼的适格主体。

根据《中华人民共和国海商法》第四十二条第一项的规定，“承运人”是指本人或者委托他人以本人名义与托运人订立海上货物运输合同的人。Wm 集装箱航运公司是提单正面载明的承运人，也是提单的签发人，其以自己的名义与托运人订立了以提单为证明的运输合同。尽管提单背面“光船租船”条款约定应将船舶所有人或者光船承租人认定为承运人，因本案无有效证据证明承运船舶“达飞·牙买加”轮的所有权与租赁等经营状况，且该条款的约定与上述法律关于“承运人”的定义不符，故对该条款的效力不予认定。

因“达飞·牙买加”轮不属于 Wm 集装箱航运公司所有与经营，Wm 集装箱航运公司在中国境内签发提单，从事国际海上运输，属于经营无船承运业务。根据《中华人民共和国海运管理条例》第七条、第十三条的规定，Wm 集装箱航运公司没有向国务院交通主管部门办理提单登记、交纳保证金，并取得经营进出中国港口货物无船承运业务的资格，却在境内签发提单，从事本案无船承运业务，属于违法经营，应当由交通主管部门给予处罚，但其签发的提单，不属于《中华人民

共和国合同法》第五十二条第五项规定的违反法律、行政法规的强制性规定的情形，该提单应认定为有效。

丰顺公司曾要求原告的受托人嘉益公司支付提单信息更改费，并于2007年4月27日、2007年6月1日分别出具书面证明表明本案提单号Ne07011827是其公司提单号及其向鹏城海公司转委托本案货运。这说明丰顺公司是以Wm集装箱航运公司的名义出具了本案提单，作为Wm集装箱航运公司的代理人行事，而且Wm集装箱航运公司认可了该提单，应视为认可了丰顺公司的代理行为。丰顺公司没有以自己的名义签发提单，没有以承运人身份行事，其不是承运人，而是承运人Wm集装箱航运公司的代理人。根据《中华人民共和国海运管理条例》第十条、第十三条的规定，丰顺公司没有取得经营国际船舶代理业务的资格，却代Wm集装箱航运公司出具提单，从事国际船舶代理业务，属违法经营。但是，丰顺公司代签提单的行为与本案货物灭失之间并无因果关系，其不应对货物灭失承担责任。

根据《中华人民共和国民事诉讼法》第六十四条第一款以及最高人民法院《关于民事诉讼证据的若干规定》第二条的规定，原告主张中海公司、鹏城海公司及其广州分公司为实际承运人，应予以举证证明。丰顺公司于2007年6月1日出具《情况说明》陈述：其委托鹏城海公司广州分公司经中海公司运输本案货物。但该《情况说明》属于当事人陈述，依法不能单独作为认定案件事实的依据；中海公司、鹏城海公司及其广州分公司又予以否认；中海公司网站关于载货集装箱流程的记载仅表明该公司对集装箱的跟踪管理，不足以证明其实际从事了货物运输；原告没有提供证据证明承运船舶“达飞·牙买加”轮的所有权与租赁等经营状况或者该轮船长、船员由谁配备等可予认定实际承运人的基本事实，本案识别实际承运人的证据不充分。原告请求三被告中海公司、鹏城海公司及其广州分公司对货物灭失承担赔偿责任，缺乏事实依据，不予支持。

综上，依据《中华人民共和国海商法》第四十八条、第五十五条第一款与第二款以及《中华人民共和国民事诉讼法》第六十四条第一款的规定，判决如下：

(1) 被告Wm集装箱航运公司赔偿原告光大服装公司货物损失1587505.27元人民币及其利息（利息从2007年12月12日起算，按中国人民银行同期同类贷款利率计至本判决确定的支付之日止）。

(2) 驳回原告光大服装公司对被告丰顺国际船务公司、鹏城海物流公司及其广州分公司、中海集装箱运输股份公司的诉讼请求。

(3) 驳回原告光大服装公司的其他诉讼请求。

案件 4：缺少海上运输合同主要条款时的 缔约方不能被认定为承运人

裁判要旨

承运人是指本人或者委托他人以本人名义与托运人订立海上货物运输合同的人。实际承运人是指接受承运人委托，从事货物运输或者部分运输的人，包括接受转委托从事此项运输的其他人。运输协议若缺少合同标的、数量、质量、履行期限、地点和方式等合同主要条款，无法依该协议履行，该协议仅为一份意向书，因此其中一方不能认定是承运人。

一、基本案情

原告：弘永服装发展公司。

被告：中轻国际货运公司、徐家伟、亚轮国际货运公司。

原告弘永服装发展公司诉称：2001 年 9 月 18 日，原告与美国 Mikado 国际贸易公司（以下简称为 Mikado 公司）、亚轮公司三方签订一份协议书，亚轮公司的代表徐家伟在该协议书上签字。该协议书详细地约定了原告出口销售给 Mikado 公司服装的运输事宜，贸易方式为 FOB 上海，交货地为墨西哥。2002 年 1 月 16 日、2002 年 2 月 22 日，原告收到被告亚轮公司徐家伟的“配舱信息及进仓通知”两份传真件，均指令原告将货物送至兴豪国际集装箱修理储运公司（以下简称为兴豪公司）的仓库。原告按指令将出口服装送至淞南路 117 号兴豪公司的仓库。上述货物由被告中轻公司代理报关，2002 年 3 月 7 日，被告中轻公司开具了以原告为付款单位的运费发票。原告交付货物后，始终未收到被告亚轮公司签发的提单。经原告向徐家伟催讨后，被告徐家伟仍无法向原告出具提单。2002 年 9 月 3 日，原告以 Mikado 公司实施诈骗为由报案。经警方证实，被告徐家伟正在变动工作，关于此事，徐家伟及亚轮公司并未告知原告，其仍以亚轮公司的名义通知原告发货。该批货物不是运到墨西哥，而是运到美国洛杉矶，在目的港被擅自放给了美国某公司。原告认为，被告亚轮公司未履行协议书中约定的义务，应依法承担赔偿责任。被告徐家伟未经原告的同意，擅自将货物的运输事宜交给中轻公司办理。三被告均参与了货物运输，且三被告之间的关系始终不明，故根据法律规定，三被告对原告承担连带责任。综上，原告请求法院判令三被告连带赔偿 4 785 256 元人民币及利息损失 264 082 元人民币，并负担本案诉讼费。

被告中轻公司辩称：中轻公司与原告之间未签订运输合同，中轻公司在本案

中为货运代理人，未接受过原告的委托，故原告对中轻公司不具有诉权；中轻公司不是涉案“协议书”的当事人，原告所主张的“协议书”并未实际履行，且仅是意向书；原告要求中轻公司签发提单，但其既不能说明提单的内容，也不能出示托单，且在涉案货物的海洋提单上清楚表明是电放提单，故说明原告要求签发提单的事实基础是虚假的；原告所举证的报关单中载明的提单号与亚轮公司提交的提单号相一致，即表明在货物报关时，原告已清楚地知道提单载明的目的地是美国，并了解涉案货物出运的全过程，电放提单亦经过原告认可；就涉案货物，原告没有书面买卖合同，却确认是信用证结汇，明显自相矛盾，且原告就同一批货物开具了两套发票却不敢拿出买卖合同进行核实，显然原告想掩盖无需提单可收取货款的事实。综上，请求海事法院驳回原告的诉讼请求。

被告徐家伟辩称：“协议书”并未实际履行，对协议三方当事人均无约束力；徐家伟仅是业务介绍人，其在运输协议中不具有当事人的地位，其并非承运人，徐家伟作为个人不可能签发提单；原告所提交的外汇核销单共8套，但只有6套原件，故货物价值应为6套核销单所载明的价值总和。综上，请求海事法院驳回原告的诉讼请求。

被告亚轮公司辩称：运输协议实质仅为一份意向书，并未实际履行；在涉案货物安排出运期间，徐家伟已经离开了亚轮公司，原告对这一情况已知晓，故徐家伟的行为并不构成表见代理；本案属国际贸易纠纷，实际托运人是王锦椿，根据涉案海洋提单记载，目的港是美国，收货人凭电放通知提货，结算方式是买方收到货物后付款，原告是否取得提单与原告收取货款无因果关系。故请求海事法院驳回原告的诉讼请求。

二、查明事实

海事法院经审理查明并确认如下法律事实。

2001年9月18日，原告与亚轮公司、Mikado公司签订了一份协议书，协议书载明：原告向Mikado公司出口服装，成交价格为FOB上海交货价，由Mikado公司负责办理货物的运输手续，并承担运输途中的所有费用及相关风险；Mikado公司委托亚轮公司运输原告的货物，运费及相关费用由Mikado公司与亚轮公司另行签署协议逐笔商定；亚轮公司负责将原告的货物送到Mikado公司客户的仓库并承担货物在运输途中的一切风险；原告应配合亚轮公司安排货物及时运至指定的仓库并提供完整正确的通关资料；亚轮公司向原告、Mikado公司分别交付一张未签日期的印章齐全的空白支票及由亚轮公司承担货物受损的保函，如在运输途中发生确因亚轮公司的原因造成货损及延误，原告与Mikado公司均有权向亚轮公司提出索赔。王锦椿代表Mikado公司在协议书上签字，徐家伟代表亚轮公司在协议书上签字，在徐家伟签字处并盖有亚轮公司的业务章。协议签订后，徐

家伟于2001年9月27日向亚轮公司提出辞职。2001年10月31日,亚轮公司与徐家伟解除劳动合同关系。2002年1月16日、2002年2月22日,原告收到被告徐家伟的“配舱信息及进仓通知”两份传真件,均指令原告将货物送至兴豪公司的仓库。2002年1月19日、2002年2月26日,原告的出口货物送至淞南路117号兴豪公司的仓库。2002年1月12日,Mikado公司的代表王锦椿以传真方式向中轻公司及徐家伟出具“订舱委托”书,内容载明:因原告的货物出口至美国Roebuck,要求中轻公司办理订舱手续,具体品名件数与原告联系,并应原告要求报关,提单电放至Mikado公司的目的港收货代理Transorientexpress.llc,有关的国内杂费向原告收取。2002年1月29日、2002年3月11日,中轻公司就涉案货物向海关申报出口。中轻公司收到涉案货物后,即安排出运。根据两份海洋提单记载,托运人是中轻公司,通知方及收货人均均为Transorientexpress.llc,且在两张提单上盖有同意电放的章。2002年2月,涉案货物运至美国,原告取得了8张盖有海关放行章的出口收汇核销单。后其中一张核销单(编号为317384951)已核销,庭审中,原告称另一张核销单遗失。2002年3月3日、2002年3月7日,中轻公司分别开具了以原告为付款单位的两张货代发票,要求原告支付相关费用共计10760元人民币,但原告未支付。2002年7月9日,Mikado公司发电子邮件给王锦椿,通知王锦椿转发给原告,邮件内容为:因原告的货物存在质量问题,Mikado公司表示不能接受该批货物并取消整个订单。

2002年9月3日,原告法定代表人叶华昌报案称:Mikado公司以质量及货期延误为由,拒付货款,并据此指控Mikado公司的代表王锦椿利用国际贸易合同故意骗取涉案货物。同日,王锦椿在接受询问时,也称原告的货物已运至美国,并由Mikado公司提取。经初步调查后,未立案。

另查明,2001年8月24日,原告与Mikado公司代表王锦椿签订借款协议书,该借款协议书载明:依据Mikado公司与原告签订的出口服装合同,Mikado公司负责货物全程运输手续及承担货物到达其客户指定仓库的所有费用及相关风险责任,Mikado公司为支付上述费用向原告借款20万元人民币。

三、裁判意见

海事法院认为,依照《中华人民共和国海商法》第四十二条规定,在本案中,原告系以承运人未签发提单而造成其货款损失为由提起诉讼。原告系FOB贸易合同下的货物卖方,其以交货托运人身份主张权利,诉权存在。原告与亚轮公司、Mikado公司签订的运输协议,因缺少合同标的、数量、质量、履行期限、地点和方式等合同主要条款,无法依该协议履行,该协议仅为一份意向书。原告称将涉案货物交给了亚轮公司,并由亚轮公司转交给中轻公司,因无相关的证据佐证,与海事法院查明的事实相悖,故海事法院不予确认。实际上,上述运输协议根本