

TYPICAL HOT CASES AND METHODS OF TRIAL  
IN MARITIME LITIGATION

# 海事诉讼

## 典型热点案件与审判方法



孙 光 著



法律出版社  
LAW PRESS • CHINA

图书在版编目(CIP)数据

海事诉讼典型热点案件与审判方法 / 孙光著.

—北京: 法律出版社, 2014. 5

ISBN 978 - 7 - 5118 - 6454 - 3

I. ①海… II. ①孙… III. ①海事仲裁—诉讼法—案件

IV. ①D997.4

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2014)第 106289 号

海事诉讼典型热点案件与审判方法

孙 光 著

责任编辑 李天一

装帧设计 李 瞻

© 法律出版社·中国

开本 787 毫米×1092 毫米 1/16

版本 2014 年 6 月第 1 版

出版 法律出版社

总发行 中国法律图书有限公司

印刷 三河市兴达印务有限公司

印张 23 字数 420 千

印次 2014 年 6 月第 1 次印刷

编辑统筹 独立项目策划部

经销 新华书店

责任印制 张建伟

法律出版社/北京市丰台区莲花池西里 7 号(100073)

电子邮件/info@lawpress.com.cn

网址/www.lawpress.com.cn

销售热线/010-63939792/9779

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、子公司电话:

第一法律书店/010-63939781/9782

重庆公司/023-65382816/2908

北京分公司/010-62534456

西安分公司/029-85388843

上海公司/021-62071010/1636

深圳公司/0755-83072995

书号:ISBN 978 - 7 - 5118 - 6454 - 3

定价:78.00 元

(如有缺页或倒装,中国法律图书有限公司负责退换)

TYPICAL HOT CASES AND METHODS OF TRIAL  
IN MARITIME LITIGATION

# 海事诉讼

## 典型热点案件与审判方法



孙 光 著



法律出版社  
LAW PRESS • CHINA

## 序

当下出版的案例书籍,从不同角度反映了法官在审理案件中对法律的理解和适用,这对法律工作者和广大公众学习、研究和掌握法律知识益处多多。虽然我们不像英美法系国家那样把判例作为法的渊源之一,但借鉴判例制度的合理内容以丰富我国的司法实践,也是最高人民法院实行指导性案例制度的有益尝试。本书的出版,适应了我国法制建设的这一需要。

本书精选的58个案件,均为作者十多年作为法官所审理。我们阅读这些案例,不仅能真实地感受到她在审理案件时的思维和判断,而且依稀看到她对公平和正义的执着追求。也许这正是本书与其他案例汇编或案例分析等书籍的一个不同。本书的另一个独特之处,是它所包含的全部案例都是原汁原味的,其中固然有精彩的段落,也难免留下若干遗憾。最真实的展现和最真实的自我,不仅记录了心路历程,留下了难忘的回忆,更是前行的方向和动力。

海商法的立法、司法和实践,在我国起步较晚。当英国已经成为世界海事司法的中心,我国才提出在21世纪建设成亚太地区的海事司法中心。我国的海商法自1992年公布实施至今也不过20余年。可喜的是,短短的二三十年,海商法从人们对它知之不多,到已经在教学、科研、司法、仲裁、律师,以及航运业和相关领域,初步形成了自己的体系。我国代表团全程参加由联合国组织的《鹿特丹规则》的起草,标志着在这一国际立法舞台上中国话语权的出现。随着向海洋进军的号角吹响,海商法将会在更大的领域,对海洋的保护、开发和利用,对航运业等海事行业和相关行业的发展,对海事司法等的完善,对建设海上强国梦想的实现,起到强劲的助推作用。

海商法是一部实践性比较强的法律,对海商法的理解与适用需要实践,实践的过程也是积累的过程。从书本上学习海商法是必需的,实践和积累更为重要。在不知不觉的时光流逝中,作者能够将十多年来承办案件的全部资料保存下来,整理出所思所得,除了现代技术提供的便利,更是一个有心人的作为。积累的过程看似

简单,却不是每个人都能做到的。从书中的内容可见,作者在十多年的审判实践中涉猎了海事审判的大部分领域,从海上货物运输到船舶碰撞,从海上保险到港口作业,从人身伤亡赔偿到油污损害民事责任,从船舶的建造与修理到船舶的租用,每审理一种类型的案件,就是一个学习和研究的领域。作者正是不断地对一个个问题进行研究,一个个领域加以攻坚,才有今天丰硕的果实。

作者是我指导的海商法方向的博士研究生。1997年从大连海事大学毕业后便进入大连海事法院,转眼十七个年头过去了。她从一个稚嫩的大学生,经历了审判庭、派出法庭等多个岗位的锻炼,从书记员、助理审判员、审判员,到副庭长和庭长,不断地成长为海事审判的行家里手,并多次获得省和全国法院系统的各种荣誉。她的事迹被《人民法院报》以整版的篇幅报道,被称为“靠谱”的法官。她的“靠谱”,来自法官应有的职业操守、修养和忠诚,来自良好的法学教育所具备的专业素养,来自严谨的思维、朴素的作风、勤奋的工作和对当事人的认真负责,也来自朴实无华的为人处事和对生活、家庭和集体的无比热爱。

希望作者在这条“靠谱”的路上走下去,走到底。

关正义

2014年3月于大连海事法院

## 前言

最高人民法院《关于人民法院在互联网公布裁判文书的规定》于2014年1月1日实施。根据该规定,最高人民法院、高级人民法院和中级人民法院的生效裁判文书应当在中国裁判文书网公布。公布裁判文书是为了落实审判公开原则,既可以保障公众的知情权和监督权,又有助于督促法官严格依法审判。这一规定在要求法官主观上保持公正廉洁的同时,对法官客观的审判能力更是一种考验。

案件从立案开始,经历送达、开庭、合议等多个诉讼程序,通常以判决收口。最高人民法院对于民事判决书的撰写格式有明确的规范,民事判决书的内容由法官按照该规范规定的主体身份、答辩主张、查明事实、审判理由顺序依次进行详细陈述和深入剖析,最终推导出判决结论。就判决书的写作方式,有的案件在叙述事实时直接认定证据所证明的事实,有的案件则单独列举证据并就证据的认定进行分析,之后再陈述事实。可以说,民事判决书是记叙文,需要如实反映案件的程序和实体全貌,认真回顾与案件相关的法律规定和法学理论;也是议论文,应当全面回复当事人的答辩主张,充分论证合议庭对争议焦点的观点;同时又具有散文的特征,在一定程度上体现出法官具有个人风格的语言文字。

多年来笔者一直慎重对待每一案件,贯彻“能调则调,当判则判”的原则,很多案件以调解结案,化解了社会矛盾。对于经过调解并基本确定调解无望的案件,作者则全面细致地研究案卷,认真撰写判决书,把每份判决书作为提高审判能力的台阶,一步一步艰辛而坚定地前行。海事诉讼案件专业性强,涉及技术用语比较多,判决内容经常让非海事专业的当事人不理解,因此笔者对判决书的写作既争取全面透彻,又力求简洁平实。严密分析证据并尽可能准确而详尽地确定事实,围绕争议焦点这一中心,主要从法律适用、法律关系、责任分配和损失核算四个方面分析,保证判决前后逻辑的一致性和思维的缜密性。笔者从不接受那种“论述不要太仔细,否则言多必失”的观点,而是始终坚信,论述越清楚,当事人越难质疑,接受判决的可能性越大。

判决书的写作内容反映出法官的审判思维,也就是法官运用的审判方法。笔者在十几年的海事审判实践中总结了一套对案件的审查要点和处理方法,即“一一四裁判法”。一个“一”,是指判决要从原告的诉讼请求、被告的答辩意见归纳出案件的争议焦点,围绕争议焦点这一中心,缜密分析各方当事人提供的证据,确定案件的事实;另一个“一”,是指判决全文要贯彻论述全面清楚这一主线,做到对案件主要程序和事实、当事人的基本观点以及合议庭对争议焦点的意见论述详细准确,逻辑清晰合理;“四”,是指判决的审判意见即“本院认为”部分一般由法律适用、法律关系、责任分配和损失核算四个方面组成,依据被确认的证据和事实,分别展开叙述,逐层推进,最终得出判决结论。本书各章在裁判文书之前都陈述了作者就此类案件的主要审判方法。虽然个案之间在争议焦点和事实等方面存在差异,但同类案件的审判思路具有一定的相似性。结合具体案例,作者提炼出主要类型案件的审判方法,以供年轻法官和其他法律工作者参考。

十多年的海事审判工作,笔者撰写了大量裁判文书,本书的全部判决都选自其在审理案件时撰写的民事判决书,属于个人审判经历的阶段性总结,并非自认所承办的案件全部正确或撰写的判决书完美无瑕。笔者坚信,许多法律争议没有绝对的答案,没有权威的解释,只有思想的碰撞。在审理案件中,笔者坚持社会合理性的价值判断,在符合法律原则、遵守法律条文的前提下尽可能地追求社会合理,故很多案件在各方当事人争执较大、证据不足的情况下以自由裁量的方式折中,尽量使各方当事人能够接受。

经过分类整理和挑选,本书编入 58 份具有代表性或者争议较大的海事诉讼案件判决书,并依据案件类型划分章节。全书共十一章,第一章至第七章是与船舶有关的海商合同案件,第八章是船舶侵权案件,第九章是港口作业合同与侵权案件,第十章是船员劳务合同案件,第十一章是海上人身损害案件。每章先就该类型案件陈述法官的审判思维,然后列举判决。法官审判思维是作者在多年海事审判实践中总结的案件审查要点和处理方法。判决书正文采用判决要旨、诉辩主张、查明事实和审判意见的体例。判决书的题目列明判决的主要争议焦点,判决要旨列出判决的多数争议焦点,以便于针对问题有选择地阅读。判决书的内容隐去了当事人的全称、身份信息、上诉权利和审判人员信息,当事人的公司名称或个人姓名也做了修改,其他内容与判决书原文一致。另外,本书不仅编入生效的判决书,还选编部分已向当事人送达但未生效的判决书,并在判决书的尾部注明二审的裁判结果,包括调解和改判,其中个别案件二审尚未审判终结。对于二审改判的案

件,本书摘录了二审判决书的改判结论和理由。没有标注上诉的判决均无上诉,一审判决已生效。本书制作了关键词索引,读者可以根据法律术语快速查找相关判决。

这些案件虽不能涵盖海事诉讼的所有争议却各具特色,反映了审判实务中出现的一些典型和热点问题,对法律修改和适用、航运实务操作等具有一定的借鉴意义。因笔者能力所限,部分判决书存在挖掘不深入、分析不充分等问题。在此,只希望与同行、朋友们分享一些审判经验,供大家在学习和工作中参考。

孙 光

2014年3月于大连

# 目 录

|                                     |    |
|-------------------------------------|----|
| <b>第一章 海上货物运输合同</b> .....           | 1  |
| 法官审判思维 .....                        | 1  |
| 判决 1 指示提单的非合法持有人是否有权主张提单权利 .....    | 3  |
| 判决 2 集装箱冷机故障是否构成承运人可免责的潜在缺陷 .....   | 5  |
| 判决 3 承运人未证明货交目的港港口当局能否免除其交货义务 ..... | 10 |
| 判决 4 承运人未将货物装船是否享受迟延交付的责任限制 .....   | 15 |
| 判决 5 货卸目的港仓库视为交付后托运人能否行使合同变更权 ..... | 21 |
| 判决 6 货物在目的港卸船后运往货运站途中损坏的责任承担 .....  | 26 |
| 判决 7 装货港空距报告与提单记载不一致的证据效力认定 .....   | 32 |
| 判决 8 冷藏集装箱电脑温度记录对货物损坏期间的证明 .....    | 39 |
| 判决 9 电放提单能否作为海上货物运输合同的证明 .....      | 45 |
| <b>第二章 水路货物运输合同</b> .....           | 51 |
| 法官审判思维 .....                        | 51 |
| 判决 10 货物错运被拒收的责任认定 .....            | 52 |
| 判决 11 开顶集装箱内玻璃如何绑扎构成妥善绑扎 .....      | 59 |
| 判决 12 保险公估的数量和价值不足以采信时的损失裁量 .....   | 65 |
| 判决 13 承运人放弃货损检验时实际承运人的责任认定 .....    | 69 |
| 判决 14 沉船打捞后卸货费性质和沉船原因的认定 .....      | 73 |
| <b>第三章 货运代理合同</b> .....             | 83 |
| 法官审判思维 .....                        | 83 |
| 判决 15 代理合同下的违约责任能否由港口经营人承担 .....    | 84 |

|              |                                        |            |
|--------------|----------------------------------------|------------|
| 判决 16        | 装货港货运代理人的代理职责认定 .....                  | 88         |
| 判决 17        | 代理人错填托运委托书的责任认定 .....                  | 92         |
| <b>第四章</b>   | <b>船舶租用合同 .....</b>                    | <b>97</b>  |
| 法官审判思维 ..... |                                        | 97         |
| 判决 18        | 出租人在受载期内未提供船舶舱位的责任认定 .....             | 98         |
| 判决 19        | 出租人未在“约定”受载期内受载货物的责任认定 .....           | 101        |
| 判决 20        | 滞期时间和滞期责任的认定 .....                     | 104        |
| 判决 21        | 出租人违反安全卸载渣油合同义务的责任认定 .....             | 110        |
| 判决 22        | 定期租船合同履行后缔约过失责任的认定 .....               | 116        |
| 判决 23        | 合伙经营船舶合同对光船租赁合同的影响 .....               | 119        |
| <b>第五章</b>   | <b>海上保险合同 .....</b>                    | <b>124</b> |
| 法官审判思维 ..... |                                        | 124        |
| 判决 24        | 保险单未记载投保人义务时投保人是否承担保险费 .....           | 125        |
| 判决 25        | 货物保险利益和免赔额的认定 .....                    | 129        |
| 判决 26        | 承保货物损失原因发生期间的认定 .....                  | 131        |
| <b>第六章</b>   | <b>船舶建造和修理合同 .....</b>                 | <b>138</b> |
| 法官审判思维 ..... |                                        | 138        |
| 判决 27        | 双方提供的合同条款不一致时效力以及违约金的认定 .....          | 139        |
| 判决 28        | 法院扣船后因修船费行使船舶留置权的合法性认定 .....           | 143        |
| 判决 29        | 船舶未实际修理时前期费用和船舶留置权的认定 .....            | 147        |
| 判决 30        | 船方自行修船使船舶修理质量无法确定的责任认定 .....           | 150        |
| 判决 31        | 承揽人完成加工的认定和定作人补充加工费用对定作<br>报酬的扣减 ..... | 158        |
| <b>第七章</b>   | <b>其他船舶合同 .....</b>                    | <b>167</b> |
| 法官审判思维 ..... |                                        | 167        |
| 判决 32        | 造船日期登记错误的违约责任、转售船舶价款和船舶停航              |            |

|                                      |            |
|--------------------------------------|------------|
| 的合理性认定 .....                         | 169        |
| 判决 33 生产者未按规范制造船舶机器发生质量问题的处理 .....   | 178        |
| 判决 34 船舶隐名合伙合同关系的认定 .....            | 186        |
| 判决 35 船舶抵押合同和租金收益质押合同效力的认定 .....     | 188        |
| 判决 36 船舶主机故障与供油质量因果关系的认定 .....       | 194        |
| 判决 37 船舶勘测复杂法律关系和勘测费用的认定 .....       | 200        |
| 判决 38 船舶合伙人擅自处理合伙事务的认定和合伙终止的处理 ..... | 206        |
| <b>第八章 船舶侵权 .....</b>                | <b>213</b> |
| <b>法官审判思维 .....</b>                  | <b>213</b> |
| 判决 39 船舶断缆的侵权责任和合理损失认定 .....         | 215        |
| 判决 40 船舶尾浪损害养殖物的侵权主体和合理损失认定 .....    | 224        |
| 判决 41 依据船舶碰撞案件调查表认定船舶碰撞事实 .....      | 234        |
| 判决 42 依据卫导记录认定船舶碰撞事实 .....           | 239        |
| 判决 43 船舶污染索赔人举证不足的侵权认定 .....         | 242        |
| 判决 44 鉴定报告不能采信时污染损失的裁量 .....         | 247        |
| 判决 45 船舶收回和船舶证书买卖的合法性认定 .....        | 257        |
| <b>第九章 港口作业合同与侵权 .....</b>           | <b>264</b> |
| <b>法官审判思维 .....</b>                  | <b>264</b> |
| 判决 46 同批货物按月支付的堆存费诉讼时效的起算 .....      | 265        |
| 判决 47 集装箱留置权合法性的认定 .....             | 270        |
| 判决 48 建港污染损失举证不足的侵权认定 .....          | 276        |
| <b>第十章 船员劳动合同 .....</b>              | <b>281</b> |
| <b>法官审判思维 .....</b>                  | <b>281</b> |
| 判决 49 劳动合同内容变更的认定 .....              | 282        |
| 判决 50 约定的效益工资不能确定时的工资标准认定 .....      | 285        |
| 判决 51 约定不明时内部管理规定的效力和船员工资标准的认定 ..... | 288        |
| 判决 52 船舶损失举证及其与船员被抓捕的因果关系认定 .....    | 296        |

|       |                               |     |
|-------|-------------------------------|-----|
| 判决 53 | 船员加班工资的认定 .....               | 299 |
| 判决 54 | 电子邮件的证据效力认定 .....             | 301 |
| 判决 55 | 船员过失与劳务派遣单位培训船员间因果关系的认定 ..... | 305 |

## 第十一章 海上人身损害 .....

|                                 |     |
|---------------------------------|-----|
| 法官审判思维 .....                    | 316 |
| 判决 56 未签订雇佣合同时雇主身份的认定 .....     | 318 |
| 判决 57 用人单位追偿权和人身损害过错的认定 .....   | 323 |
| 判决 58 客船上交通事故的侵权责任和保险责任认定 ..... | 328 |

## 附录 关于作者的相关报道 .....

|      |                    |     |
|------|--------------------|-----|
| 附录 1 | 这个法官很靠谱(摘录) .....  | 336 |
| 附录 2 | 一份司法建议修补保险漏洞 ..... | 340 |

## 关键词索引 .....

## 后记 .....

## 第一章

# 海上货物运输合同

## 法官审判思维

海上货物运输合同是海事审判中最常见的海商合同,审理这类案件通常从法律适用、合同关系、责任确定和损失核算四个方面分析。我国《海商法》第2条第2款规定:“本法第四章海上货物运输合同的规定,不适用于中华人民共和国港口之间的海上货物运输。”故海事法院受理的海上货物运输合同案件都具有涉外性,审理时首先考虑的是案件所适用的法律。不管提单等合同证明中是否有法律适用条款,开庭时都应就法律适用向各方当事人征询意见。如法律适用条款不存在或者依法不能适用,各方当事人又不能就法律适用达成一致观点,则适用与合同有最密切联系的国家的法律。有时在询问法律适用前,各方当事人援引了相同国家的法律而且对法律适用未提出异议,可以认定当事人已经就涉外民事关系适用的法律做出了选择。<sup>①</sup>例如,当事人在庭审时援引中国法律,其他当事人不提出异议或者同样援引中国法律,就视为各方当事人选择了中国法律,判决1、4、5、9都是此种情形。

确定了法律适用,下一步就要认定合同主体及其合同关系。有些案件只有两方当事人,法律关系比较简单,可以直接依据提单确定。如判决1,原告不是提单正面记载的托运人,不是指示提单背面的被背书人,不能成为提单所证明的海上货物运输合同关系的收货人,被告也不是提单正面记载和签章的承运人,在没有其他充分的相反证据情况下,原、被告之间的海上货物运输合同不能成立。又如判决5,中利公司是托运人,宏安公司是承运人,两者之间存在海上货物运输合同关系。很多案件原告起诉了多个原告,需要根据各方的证据、庭审陈述等区分不同的法律

---

<sup>①</sup> 最高人民法院《关于适用〈中华人民共和国涉外民事关系法律适用法〉若干问题的解释(一)》第8条第2款。

关系,明确每个法律关系的主体,为准确认定责任人的责任打好基础。经过审查,多个被告之间通常是承运人和区段承运人的关系,承运人与其代理人(有的是货运代理人或者双向代理人)、受雇人的关系,或者船舶所有人和船舶租用人的关系,不同主体之间形成不同的法律关系。判决2中,原告是提单持有人,被告海贸公司是承运人,被告利亚公司和被告中进公司是不同区段的实际承运人。判决4中,原告是托运人和提单持有人,被告利东公司是承运人,被告中外货运是承运人的代理人,被告顺家物流是托运人的代理人。判决7中,被保险人是提单持有人,被告SAS公司是光船租赁承租人和提单签发人,被告卢森堡公司是船舶所有人。判决9中,被保险人是提单记名收货人,被告世跃公司是定期租船承租人和提单签发人,被告永义公司是船舶所有人和实际承运人,被告红洋公司是船舶所有人委托的船舶安全管理员。不同的主体之间分别形成各自的法律关系,包括海上货物运输合同、货运代理合同、船舶代理合同、光船租赁合同、定期租船合同、船舶管理合同、货物保险合同等,法官应排除各种次要证据和陈述的干扰,厘清各类法律关系,确定与案件最主要争议相关的法律主体,即海上货物运输合同的权利主体和义务主体。

关于责任确定,要看原告主张的是什么损失以明确义务主体,再分析义务主体是否完全和适当地履行了合同义务,以及是否存在免责事由。判决2中,原告主张货物在承运人和实际承运人的掌管期间发生损坏,故要求承运人和实际承运人承担货损赔偿责任。该案件的义务主体是承运人和实际承运人,依据我国《海商法》第四章关于承运人和实际承运人义务和责任的法律规定,首先要确定货损是否发生在承运人和实际承运人的责任期间,然后对发生在该期间的损坏确定是否存在承运人和实际承运人主张的免责事由。该案中,承运人和实际承运人没有举证证明货物在装船前已经发生损坏,其主张货损原因是经谨慎处理仍未发现的集装箱潜在缺陷,属于其免责事由,但承运人和实际承运人对此没有充分举证,不能排除其他其不能免责的原因,应对货损承担赔偿责任。判决3、6、7、8、9与上述情形相似。判决4中,原告主张承运人甩货导致其发生空运费等损失,被告利东公司主张其与原告之间不存在海上货物运输合同关系。基于各方的主张,法官要先认定该合同关系是否成立有效,以及承运人是否接收了货物,然后回到上述案例的责任认定阶段。判决5中,中利公司本诉主张宏安公司无单放货,又主张宏安公司擅自处理货物,法官需要审查宏安公司将货物卸在目的港仓库和处理货物等行为的合法性。另外,判决多个被告承担连带责任,应当有明确的法律规定,否则驳回原告对其他不承担责任的被告的诉讼请求。法院有时也会碰到承运人向货方主张运费或要求赔偿损失的案件,前者主要看被告是否有给付运费的义务以及是否拖欠

运费,后者由承运人举证证明被告对损失有法定的承担责任或者对损失的发生存在过错(如判决5的反诉)。

责任认定后,需要进行损失核算,以明确责任主体应当承担的损失数额。审核原告主张的损失是否合理,主要看其提供的证据是否充分有效,以及被告是否有足够的相反证据。货物损失依据我国《海商法》第55条的规定确定,限于货物装船时的价值加保险费加运费,其他损失以实际发生的合理数额确定。对于没有充分证据证明的损失,如果确实合理发生,可以酌情裁量适当数额予以保护。在承运人主张责任限制的情况下,依据我国《海商法》的相关规定审查承运人是否享受责任限制并确定责任限额。

### 判决1 指示提单的非合法持有人是否有权主张提单权利

#### 〔判决要旨〕

1. 指示提单多次背书,原告没有成为最后的被背书人,不是提单的合法持有人;
2. 货运代理人签发的提单在交通部备案,授权代理人签单的承运人真实存在,货运代理人不需要承担承运人的责任或连带责任。

#### 〔诉辩主张〕

原告:天利农业公司。

被告:德讯货运代理公司大连分公司。

案由:海上货物运输合同纠纷。

原告诉称:2011年11月24日,被告接受原告的委托将原告出口至吉大港的货物在大连港装船出运。运输过程中,其中一个集装箱(箱号MSWU9063095)的货物因集装箱变频器故障,在天津港卸载维修,导致该货物至今仍滞留在天津港,未按期运至目的港。原告的客户现已经拒绝接收该货物。原告多次向被告索赔,但被告以各种借口拒绝理赔,故原告诉至法院,要求判令被告向原告赔偿损失人民币约97 976元(15 484美元×6.3276)及其自起诉之日起至判决给付之日按中国人民银行同期贷款利率计算的利息,并承担诉讼费用。

被告辩称:1. 被告是本案承运人 Transpac Container System Limited(泛太集运有限公司)的代理人,不是涉案提单下的承运人,不是适格被告;2. 原告不是涉案指示提单的合法持有人,无权提起诉讼;3. 承运人已积极采取措施以减少或避免集装箱故障可能给货物造成的任何损失,已尽谨慎管货义务;4. 原告拒绝向天津海关出示相关资料,导致涉案集装箱货物无法及时出运,故原告无权向被告索赔;5. 原告的原因导致该集装箱没有及时出运,故不存在原告所述迟延交付货物的问题;6. 原

告未能证明涉案货物的价值,也不能证明货物的损失,实际上原告已收到涉案货物的全部价款,不存在任何损失。故原告的诉讼请求缺乏事实和法律依据,请求驳回其全部诉讼请求。

#### [查明事实]

法院经审理查明:2011年11月23日,原告在将鲜苹果装入被告所给的2个空集装箱后,将集装箱货物交付给被告。被告将这2个集装箱装船后,向原告签发了号码为4356-9113-111.017的抬头为Blue Anchor Line的提单,载明:托运人原告,收货人凭NATIONAL BANK LIMITED, BANGSHAL ROAD BRANCH, DHAKA BANGLADESH的指示,起运港大连,目的港孟加拉国吉大港,船名航次KUO LUNG 025N,提单签发日期2011年11月24日,货物鲜苹果,共2个集装箱(箱号为MSWU9063095和MWCUC6900108),重量各24 332千克,温度-1℃,通风15CBM/H,承运人处记载的承运人是Blue Anchor Line,盖章为“被告作为承运人的代理人”。该提单背面多次背书,被背书人中没有原告,最后的被背书人为SONARQAON ASSOCIATES(松纳佳能协会)。

箱号为MSWU9063095的集装箱货物在大连港装船出运后,因集装箱变频器出现故障,该集装箱在天津港卸载并进行维修。2011年12月8日,维修完毕。因原告和被告就该集装箱货物重新出口的海关手续发生争议,该集装箱货物至今仍滞留在天津港,未按期运至目的港。该集装箱至今未开箱检验货物状况。

据查,交通部网上公布的无船承运业务经营者名单中包括Transpac Container System Limited,该公司注册地在香港,其在中华航运网公开的提单格式就是本案提单的格式。2004年9月1日,Blue Anchor Line(Transpac Container System Limited的组成部分)作为委托人与代理人德讯货运代理有限公司签订代理协议。该协议第2条第7款约定,在始终遵守委托人的《操作规程》及委托人可能给出的特别指示的前提下,作为委托人的代理人签署委托人提单。该协议第13条第1款约定,本协议签署后生效,除非任何一方当事人提前90日发出书面通知终止本协议,本协议无固定期限。该协议尾部签名所代表的委托人打印为Blue Anchor Line和Transpac Container System Limited。

上述事实,有提单、代理协议、通知函、索赔函、回复函、中华航运网等网上信息等证据,经庭审质证,法院予以确认,在卷佐证。

#### [审判意见]

法院认为:原告认为其与被告之间的争议是海上、通海水域货物运输合同纠纷,并以此合同关系要求被告承担承运人的责任并向其赔偿货物损失。依据涉案提单(号码为4356-9113-111.017)的记载,原告是托运人,收货人是凭NATIONAL

BANK LIMITED, BANGSHAL ROAD BRANCH, DHAKA BANGLADESH 的指示。该提单是指示提单,背面记载了多次背书,被背书人中没有原告,最后的被背书人是 SONARQAON ASSOCIATES(松纳佳能协会)。依据《中华人民共和国海商法》第 71 条的规定,承运人应当按照提单指示人的指示交付货物。从提单的背书看,原告没有被背书在该提单背面,没有成为该提单的合法持有人,对该提单项下的货物没有提货权,也无权凭该提单向承运人索赔货物的损失。

而且,依据涉案提单的记载,被告是作为承运人的代理人签发该提单,而承运人处记载 Blue Anchor Line。从 Transpac Container System Limited 在中华航运网公开的提单格式看,该提单是 Transpac Container System Limited 在中国交通部备案的提单,故 Transpac Container System Limited 真实存在且其使用的涉案提单格式合法。被告已举证证明 Blue Anchor Line 和 Transpac Container System Limited 在涉案提单签发期间对德讯(中国)货运代理有限公司有签发提单的授权,被告作为德讯货运代理公司在大连的分公司也应享有该授权,故被告在本案是 Transpac Container System Limited 的代理人,不是承运人,不需要承担承运人的责任。

综上,原告没有举证证明其与被告存在海上、通海水域货物运输合同关系,也没有证明自己有权主张涉案提单项下的货物损失,故原告以海上、通海水域货物运输合同要求被告赔偿因集装箱故障导致的货物损失的诉讼请求,法院不予支持。依照《中华人民共和国海商法》第 71 条、第 72 条第 2 款、第 79 条第 2 款之规定,判决如下:驳回原告对被告的诉讼请求。

## **判决 2** 集装箱冷机故障是否构成承运人可免责的潜在缺陷

### **[判决要旨]**

1. 提供集装箱的实际承运人在向托运人交付集装箱前对集装箱预检和托运人接受集装箱时在集装箱设备交接单签字,只能证明集装箱表面状况良好,不能证明承运人和实际承运人在船舶开航前和开航当时已对集装箱谨慎处理,使集装箱适于并能安全收受、载运和保管货物;

2. 全程承运人和发生损失的区段承运人不能证明集装箱机器故障的发生原因是其经谨慎处理仍未发现的集装箱潜在缺陷,不能排除其他其不能免责的原因,应对集装箱内货物损失承担连带赔偿责任。

### **[诉辩主张]**

原告:日新国际公司。

被告:海贸公司。

被告:中进公司。