

cases and materials

案例与材料

# Maritime Law

# 海 商 法

何丽新 主编

# CASES AND MATERIALS



法律出版社  
LAW PRESS · CHINA

cases and materials  
案例与材料

教育部卓越法律人才培养计划项目成果

# 海 商 法

Maritime Law

何丽新 主编

CASES AND  
MATERIALS



法律出版社  
LAW PRESS · CHINA

## 图书在版编目(CIP)数据

海商法:案例与材料 / 何丽新主编. — 北京:法律出版社, 2016. 6

ISBN 978 - 7 - 5118 - 9750 - 3

I. ①海… II. ①何… III. ①海商法—高等学校—教材 IV. ①D996. 19

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2016)第 165771 号

©法律出版社·中国

责任编辑/徐蕊

装帧设计/凌点工作室

出版/法律出版社

编辑统筹/法律教育出版分社

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

责任印制/沙磊

开本/720 毫米×960 毫米 1/16

印张/21.25 字数/352 千

版本/2016 年 9 月第 1 版

印次/2016 年 9 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)

电子邮件/info@lawpress.com.cn

销售热线/010-63939792/9779

网址/www.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、子公司电话:

第一法律书店/010-63939781/9782 西安分公司/029-85388843 重庆公司/023-65382816/2908

上海公司/021-62071010/1636 北京分公司/010-62534456 深圳公司/0755-83072995

书号:ISBN 978 - 7 - 5118 - 9750 - 3

定价:39.00 元

(如有缺页或倒装,中国法律图书有限公司负责退换)

## 主 编 简 介

何丽新 女,1966 年 11 月出生,现任厦门大学法学院副院长,教授,法学博士,民商法专业博士生导师,发表了《国际海事法学》、《海商法》、《海事赔偿责任限制研究》、《无单放货法律问题研究》等著作和学术论文 50 多篇,先后主持了《海上钻井平台油污损害赔偿责任制研究》等国家社科基金、司法部等省部级课题 5 项,现担任中国海商法协会理事,中国保险法学研究会理事、全国律协海商海事委员会委员、福建省海商法研究会副会长、中国海事仲裁委员会仲裁员等。

# 前言

1993年7月1日,《中华人民共和国海商法》正式实施。驰隙流年,潮涨潮落,作为中国海事立法从无到有的里程碑,这部自20世纪50年代起起草直至1993年才正式实施的法律已走过20多个年头。作为调整海上运输关系和船舶关系基本准则的新中国第一部海商法,她见证了中国海运事业的腾飞、中国海商立法的日益完善、海事研究的百家争鸣以及中国海事实践的蓬勃发展,对当事人利益的保护、海事纠纷的解决、中国海上法律制度的健全和完善以及中国海洋事业的崛起功不可没。

回顾海商法颁布20余年,中国海事实践可谓波涛汹涌风光独好,这风云变幻的20余年通过一例例鲜活的海事案例予以记录,犹如中国法治瀚海中的璀璨珠玉。美国霍姆斯大法官有一句至理名言:“法律的生命不在于逻辑,而在于经验。”作为一门实践性和专业性极强的学科,经验可以说是海商法的生命甚至是灵魂之所在。《海商法》实施20余年,出现了许多经典海事案例,它们或是具有突破性,或是颇受争议,或是凝结了法官们的匠心独运,无疑是中国海商法理论发展和实务借鉴的重要素材,对于中国海商法的发展意义非凡。

尽管案例研究对海商法学习意义重大,与海商法相关的书籍与文章也不少,但近年来却鲜有人从事对海商法案例及其相关资料的收集与反思,故本书在总结前人案例研究经验的基础上,编写上有以下创新之处:

## 一、编排体例合理

本书以法律关系为线索将案例分类,在目录以法律争议点

为大标题,以争诉双方及案由为小标题。如此安排既方便读者有目的性的检索,又能生动勾勒中国海事司法 20 余年演进历程。

## 二、资料来源权威

本书收录的案例来自 1993 年《海商法》颁布以来《最高人民法院公报》刊登的经典海事案例、最高人民法院颁布的 7 批指导性案例中的海事案例以及最高人民法院于海事法院成立 30 周年之际通报的“海事审判十大典型案例”,这些案例极具代表性和典型性,浓缩海商法发展 20 年之精华。

## 三、写作形式创新

本书并非对案例的简单收集整理,而在此基础性上梳理对案例所涉理论争议观点,且对司法动态予以研究,提出作者的观点,形成理论与实践、案例与法规、过往与当下的良性互动。

## 四、内容丰富充实

本书案例来自权威文献并包罗万象,内容既包括海上运输关系,又涉及船舶关系,既涵盖实体法内容,又囊括了程序法争议,对海上运输合同、海上保险合同、海事赔偿责任限制、船舶碰撞、海难救助及海洋环境保护等海商法重要问题皆有涉猎。

本书案例分析由厦门大学法学院谢洁楠、包鑫慧、池骋、杨军、谢潇、陈泽君、徐婧撰写,由主编何丽新教授修订和统稿。

本书以案例为纽带联结精深博大的海事理论研究和生动有趣的海事实务,既适合刚刚入门的海商法学子,又为触摸海商法多年的学者提供了思考的素材和空间,同时也对海事律师的实践资以借鉴,旨在通过共同努力,为读者描绘中国海事发展 20 余年的理论创新和司法审判的进程,并期望能对海商法学术研究和实务发展尽绵薄之力。



# 目 录

## 第1章 海上货物运输

### 案例1 托运人主体资格及其权利

——长荣国际储运股份有限公司与浙江省纺织品进出口集团公司海上货物运输合同纠纷上诉案

1

### 案例2 班轮运输的公共承运人是否受强制缔约义务的约束?

——马士基(中国)航运有限公司、马士基(中国)航运有限公司厦门分公司、中国厦门外轮代理有限公司与厦门瀛海实业发展有限公司国际海上货运代理经营权损害赔偿纠纷案

14

### 案例3 租船合同中实际承运人识别及提单转让后托运人的诉权

——海南通连船务公司与五矿国际有色金属贸易公司海上货物运输合同纠纷再审案

28

### 案例4 实际承运人是否承担交货义务及免责抗辩事由?

——富春航业股份有限公司、胜惟航业股份有限公司与鞍钢集团国际经济贸易公司海上货物运输合同纠纷案

38

### 案例5 承运人及其代理人在目的港无人提货中的责任及诉讼时效

——粤海公司与仓码公司、特发公司等海上货物运输无单放货、提货、代理放货纠纷再审案

51

**案例6 承运人如何承担原油短量的责任**

——中国人民财产保险股份有限公司北京市直属支公司诉铜河公司、寰宇公  
司海上货物运输合同纠纷案

61

**案例7 承运人对因火灾事故而致货物灭失的免责抗辩**

——中国人民财产保险股份有限公司浙江省分公司诉上海瀚航集运有限公司  
海上货物运输合同纠纷案

76

**案例8 提单欺诈的共同侵权责任及船舶物权的公示公信**

——拉菲贡公司诉德兴船务有限公司、海南青龙船务实业总公司及其广州分  
公司提单欺诈案

89

**案例9 定期租船合同下侵权责任的承担及如何判别捕获成立**

——中威轮船公司、陈震、陈春与商船三井株式会社定期租船合同及侵权责任  
纠纷案

103

**案例10 港口作业合同项下的不可抗力的认定问题**

——中机通用进出口公司诉天津港第二港埠有限公司港口作业合同纠纷案

111

**第2章 船舶碰撞****案例11 如何利用间接证据认定船舶碰撞事实**

——巴拿马易发航运公司与钟孝源等船舶碰撞损害责任纠纷再审案

123

**案例12 船舶间接碰撞及航行过失的识别**

——斯达迪船务有限公司与中海发展股份有限公司船舶碰撞损害责任纠纷案

136

**案例13 避碰协议的效力**

——江苏炜伦航运股份有限公司诉米拉达玫瑰公司船舶碰撞损害赔偿纠纷案

145

**第3章 海洋污染损害赔偿****案例14 排污达标的企业是否承担海洋环境污染赔偿责任**

——孙有礼等18人与迁安市第一造纸厂等企业养殖损害赔偿案

155



|       |                                                          |     |
|-------|----------------------------------------------------------|-----|
| 案例 15 | 海洋环境污染中的因果关系认定及养殖收益的保护<br>——何远堂等诉广西合浦西场永鑫糖业有限公司环境污染责任纠纷案 | 165 |
|-------|----------------------------------------------------------|-----|

#### 第 4 章 海事赔偿责任限制制度

|       |                                                   |     |
|-------|---------------------------------------------------|-----|
| 案例 16 | 海事赔偿责任限制性债权的审查<br>——中海发展股份有限公司货轮公司申请设立海事赔偿责任限制基金案 | 175 |
|-------|---------------------------------------------------|-----|

|       |                                                                                           |     |
|-------|-------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 案例 17 | 船舶试航损失能否享受海事赔偿责任限制?<br>——中海工业(江苏)有限公司诉中国太平洋财产保险股份有限公司扬州<br>中心支公司、中国太平洋财产保险股份有限公司海上保险合同纠纷案 | 187 |
|-------|-------------------------------------------------------------------------------------------|-----|

#### 第 5 章 海上保险

|       |                                                                             |     |
|-------|-----------------------------------------------------------------------------|-----|
| 案例 18 | 海上保险代理关系与海上保险合同成立与否<br>——卫勤俭诉中保财产保险有限公司台山市支公司、中国农业银行台山市<br>支行下川营业所海上保险合同纠纷案 | 198 |
|-------|-----------------------------------------------------------------------------|-----|

|       |                                                                         |     |
|-------|-------------------------------------------------------------------------|-----|
| 案例 19 | 保险合同解释原则及“偷窃、提货不着险”的承保范围<br>——中国抽纱公司上海进出口公司诉中国太平洋保险公司上海分公司<br>海上保险合同纠纷案 | 209 |
|-------|-------------------------------------------------------------------------|-----|

|       |                                               |     |
|-------|-----------------------------------------------|-----|
| 案例 20 | 保证制度及无限告知义务<br>——江苏外企公司诉上海丰泰保险公司海上货物运输保险合同纠纷案 | 219 |
|-------|-----------------------------------------------|-----|

|       |                                                                           |     |
|-------|---------------------------------------------------------------------------|-----|
| 案例 21 | 保险人可否向实际承运人主张代位求偿权<br>——艾斯欧洲集团有限公司与连云港明日国际海运有限公司、上海明日国际<br>船务有限公司保险代位权纠纷案 | 232 |
|-------|---------------------------------------------------------------------------|-----|

|       |                                                                                        |     |
|-------|----------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 案例 22 | 自愿放弃到期债权是否认定为恶意串通损害第三人利益<br>——中国太平洋保险(集团)股份有限公司与中国东方资产管理公司青岛<br>办事处、王志刚、胡建君船舶保险合同纠纷再审案 | 243 |
|-------|----------------------------------------------------------------------------------------|-----|

## 第6章 海事纠纷解决机制

- 案例 23 货运代理合同的法律适用及诉讼时效  
——中国外运上海公司诉深圳江南经济开发总公司货运代理合同纠纷案 258
- 案例 24 缺员仲裁下仲裁裁决的效力  
——马绍尔群岛第一投资公司申请承认和执行英国伦敦临时仲裁庭仲裁  
裁决案 266
- 案例 25 船舶解除扣押和财产保全问题  
——中国太平洋保险公司与大连扬帆船务有限公司船舶扣押担保纠纷案 279
- 案例 26 船舶扣押与先予执行问题  
——巴拿马天裕轮船有限公司申请扣押“姗妮1号”案 292
- 案例 27 船舶优先权担保的海事请求权项目及扣押船舶的强制拍卖  
——舟山市海利远洋渔业有限公司申请扣押拍卖“雪曼斯”轮案 308

# 第1章

## 海上货物运输

### 案例1 托运人主体资格及其权利

——长荣国际储运股份有限公司与浙江省纺织品进出口  
集团公司海上货物运输合同纠纷上诉案\*

#### | 案情简介 |

2000年7月31日和8月7日,浙江省纺织品进出口集团公司(以下简称浙纺公司)作为卖方与案外人 KARIMSINTERNATIONAL(H. K.)LTD.(以下简称K公司)签订了男、女生校服各20万套的售货确认书,价格条款均为FOB上海,以信用证方式付款。嗣后,浙纺公司作为K公司相关贸易项下不可撤销可转让信用证的被转让受益人,先后收到案外人 HBZ FINANCE LIMITED 于2000年8月7日、8月8日就男、女生校服各10万套出具的4份相关信用证项下文件。根据文件提示,涉案货物的最终价格条款确定为 CNF UM QASR;货物出运期限为2000年10月10日,信用证有效期为2000年10月24日;托运人为

---

\* 最高人民法院于2014年9月2日公布的“海事法院成立三十周年海事审判十大典型案例”。

AL HOSAN FOR IMPORT AND EXPORT/AL FARIS FOR IMPORT;收货人为凭伊拉克高等教育和科研部(以下简称伊高教科研部)指示;货物标签上需显示 AL HOSAN 或 AL FARIS 或 FAST 根据买方安排;货物出运前需经 K 公司授权的 R. A. KALAM 先生和 NASIR KAMAL 先生质量检验;承运船舶船龄低于 20 年;受益人声明全套副本文件连同不可转让提单须寄往埃及。

浙纺公司从国内 9 家服装生产厂商收购涉案货物以后,在起运港通过华海国际货运有限公司、鸿海国际船务货运公司、上海外联发国际货运有限公司和上海三星国际货运有限公司的依次代理,分 21 批次向被告立荣海运股份有限公司(以下简称立荣公司)订舱出运,并取得了立荣公司代理人签发的涉案 21 套正本海运提单。21 套提单载明的托运人分别为 AL HOSAN FOR IMPORT AND EXPORT(2 套)、AL FARIS FOR IMPORT(7 套)和 FAST TRADING AND CONTRACTING HEAD OFFICEQATAR(12 套)三家国外公司,收货人均为凭伊高教科研部指示,提单签发日分别为 2000 年 11 月 9 日至同年 12 月 14 日之间,货物为男生校服 86900 套、女生校服 34500 套。浙纺公司已向各生产厂商全额支付货款。

涉案货物出运时均已过规定的出运期限及信用证有效期,浙纺公司仍按有关规定履行了出具声明、船龄证明、货物质检等手续,并向货运代理人华海国际货运有限公司支付了海运费,立荣公司确认其自上海三星国际货运有限公司收取了该海运费。涉案货物出运以后,浙纺公司通过交通银行杭州分行向 HBZ FINANCE LIMITED 托收货款,因无人赎单,全套贸易单证由银行退回,退单背面均未经伊高教科研部指示背书。立荣公司确认其已将涉案货物交伊拉克政府指定的伊拉克国家水运公司,后者将所有货物交付伊高教科研部,涉案正本海运提单均未收回。其后,浙纺公司就海上货物运输合同纠纷以立荣公司为被告,向上海海事法院起诉。

上海海事法院经审理认为:《海商法》参照《汉堡规则》规定,将托运人规定为缔约托运人、交货托运人,但《海商法》以分号连接两种托运人。根据法律法规及语法文意,应当并且只能将缔约人和交货人理解为均可以成为托运人,在《海商法》未作强制性规定的情况下,不能以交货人名称是否在相应单证上载明作为认定其是否具有托运人资格的法定条件。涉案货物的价格条款为 CNF,浙纺公司据此通过货运代理人向立荣公司订舱、交付货物和支付运费,立荣公司亦接收货物、出具提单和收取运费,并无他人向立荣公司交付涉案货物并指示其履行相应的海上货物运

输合同,虽然浙纺公司未将其名称在提单中载明,但浙纺公司无疑是涉案海上货物运输合同项下唯一的缔约人和交货人,立荣公司依照浙纺公司及其代理人的具体要求缮制提单、将涉案提单通过货运代理环节合法流转至浙纺公司手中等行为表明其对此是默认的。因此,浙纺公司作为涉案货物托运人的主体资格应当依法得以认定。本案中,没有证据表明浙纺公司另以其他方式与他人约定了货物所有权的转移,立荣公司仅以托运人的记载内容认为浙纺公司已经转移了货物所有权,缺乏充分的事实和法律依据。涉案提单贸易意义上的合法流转,应经伊高教研部的指示背书,而该部进行背书的前提是曾经合法持有过提单,在无证据证明涉案提单合法流转至伊高教研部的情况下,浙纺公司因托收未果而持有的提单当然不会记载有该部的指示背书。鉴于浙纺公司系涉案提单签发以后的第一合法持有人,该提单未经贸易环节流转,且来自银行退单,故其持单形式合法,有权据以向相对人主张提单项下的权利。立荣公司作为承运人违反航运惯例,在交付货物时未收回正本提单,应承担无单放货引起的违约责任并赔偿浙纺公司遭受的实际损失。

一审判决后,立荣公司于2002年11月28日与长荣国际储运股份有限公司(以下简称长荣公司)合并,长荣公司为存续公司。长荣公司不服一审判决,向上海市高级人民法院提起上诉。

上海市高级人民法院对一审查明的事实予以认定,经审理后认为:提单只是运输合同的证明,但不是唯一证明。提单所记载的主体可能只是形式意义上的运输合同当事人。在没有书面合同的情况下,对海上货物运输合同当事人的认定,可以根据双方当事人实际履行的事实等情况来确定。在运输合同关系中,如果托运人要求承运人在提单上不记载托运人或者记载他人为名义上的托运人,则这一要求是托运人行使权利的结果,由此产生的后果由托运人承担。由于该要求没有加重承运人的责任,承运人仍只负责运输并向托运人指定的收货人交货,因而承运人没有必要拒绝托运人的此种要求。此时,运输合同的主体显然是实际订立运输合同的当事人,而不是提单载明的当事人。提单上不记载运输合同托运人或将他人记载为名义托运人也是合法的。《海商法》第72条规定,货物由承运人接收或者装船后,应托运人的要求,承运人应当签发提单。据此,有权要求承运人签发提单的人就是托运人,承运人应当按照该托运人的要求(包括在提单上不记载托运人或者记载他人为托运人的要求)签发提单。本案中,浙纺公司委托货代公司向长

荣公司交付货物、支付运费,并提出了缮制提单的具体要求,长荣公司则完全按照浙纺公司的要求签发提单,将三家国外公司记载为名义托运人,向浙纺公司委托的货代公司交付提单,并从货代公司处收取了涉案运费,上述事实足以证明浙纺公司与长荣公司事实上建立了海上货物运输合同关系,原判认定浙纺公司是缔约托运人并无不当。

浙纺公司持有正本提单,并以此作为证据之一向长荣公司主张损害赔偿,用以证明浙纺公司是运输合同关系中的托运人以及长荣公司无单放货构成违约。因此,浙纺公司能否凭提单提货以及提单是否代表货物所有权不是本案需要解决的关键问题,因为本案并不是非托运人持有提单向承运人主张权利的单纯的提单纠纷,而是托运人在持有提单的情况下针对承运人所提起的运输合同纠纷,即提出权利请求的是托运人浙纺公司而不是其他提单持有人,浙纺公司所请求的是由于承运人长荣公司违反运输合同规定的凭正本提单放货义务致使浙纺公司未能收回货款的损失。浙纺公司在运输合同中的这一权利是由于其托运人本身的身份决定的,基于《海商法》关于“承运人应当向托运人签发提单”的规定,只要托运人浙纺公司将未发生流转的全套正本提单交还给承运人长荣公司,就不存在运输合同关系中可以凭提单向长荣公司主张提单项下权利的第三人,托运人浙纺公司即可向长荣公司主张该提单项下货物的权利。2003年9月4日,上海市高级人民法院做出(2003)沪高民四(海)字第39号判决:驳回上诉,维持原判。

### | 法律问题 |

本案系海上货物运输合同纠纷,其裁判要旨是:提单上托运人一栏中未列明的人能否认定为海上货物运输合同中的托运人;因承运人违约无单放货,托运人能否在启运港持未经贸易流转的正本提单起诉承运人主张损害赔偿。虽然2009年最高人民法院《关于审理无正本提单交付货物案件适用法律若干问题的规定》第12条已对此加以规定,“向承运人实际交付货物并持有指示提单的托运人,虽然在正本提单上没有载明其托运人身份,因承运人无正本提单交付货物,要求承运人依据海上货物运输合同承担无正本提单交付货物民事责任的,人民法院应予支持”。但作为2003年判决,当时对于托运人的认定无论在学术界还是在实务界都存在纷争,在争议尚未尘埃落定之时,其裁判的学理依据何在?应当如何认定托运人?其法律地

位又该当何如?

## ■ 托运人之认定

我国《海商法》关于托运人的定义借鉴了《汉堡规则》。《汉堡规则》第1条第3款规定,“托运人是指其本人或以其名义或代其与承运人订立海上货物运输合同的任何人,或指其本人或以其名义或代其将货物实际交付给海上货物运输合同有关的承运人的任何人”该条款将托运人分为两种情况,缔约托运人和交货托运人。由于两种托运人之间以“或”相连接,说明该公约认为两种托运人是选择关系,择一而取。而我国《海商法》亦将托运人分为缔约托运人和交货托运人。<sup>[1]</sup>但与《汉堡规则》不同的是,《海商法》以标点符号“;”连接两种托运人。应当如何理解分号含义?是两者必须满足才能成为托运人,还是只需满足一项条件即可?在国际货物买卖中,通常存在 CIF、CFR、FOB 三种价格方式,前两种贸易方式下,缔约托运人和交货托运人身份合一,而在 FOB 下,缔约托运人通常为买方,而交货托运人为卖方。若“分号”意为满足两项条件,则在 FOB 下并无托运人可能,故我国《海商法》下的托运人只需满足其中一项条件即可,在不同贸易合同下,托运人可能是一个主体,也可能是两主体并存。

无论是缔约托运人还是交货托运人,《海商法》对其皆规定了三种情况:本人;委托他人以本人名义;委托他人为本人。其中,“委托他人以本人名义”是典型的代理关系,代理人的民事法律行为后果归属于被代理人。而“委托他人为本人”以文义理解,应当包括“委托他人以本人名义为本人”和“委托他人但不以本人名义为本人从事民事法律行为”,因前者已由法律列明,故此处含义应仅为后者。受托人以自己的名义与第三人订立合同,根据《合同法》第402条及第403条的规定,若第三人在订立合同时知道代理关系的,合同直接约束委托人和第三人;若第三人并不知晓代理关系的,因第三人原因对委托人不履行义务的,受托人有披露义务,委托人可因此行使受托人对第三人的权利。

缔约托运人,作为与承运人订立海上货物运输合同的人,是传统意义上的托运

[1] 《海商法》第42条第3款规定,“托运人”是指:(1)本人或者委托他人以本人名义或者委托他人为本人与承运人订立海上货物运输合同的人;(2)本人或者委托他人以本人名义或者委托他人为本人将货物交给与海上货物运输合同有关的承运人的人。



人定义。早在《海牙公约》和《海牙—维斯比公约》已有相关规定,公约虽未对托运人明确定义,但它规定了承运人是指与托运人签订运输合同的人,反向推之,托运人应当是与承运人订立运输合同的人。由于海上货物贸易合同关系的复杂性,判断契约托运人并非易事。在转口贸易情况下,虽然运输事宜均由卖方自行办理,但根据中间商的指示,最终提单上须载明中间商为托运人,此时谁应当是缔约托运人?笔者认为,不论提单上托运人记载如何,缔约托运人地位并未改变。首先,根据《海商法》的规定,与承运人订立海上货物运输合同即为缔约托运人,法律并没有将在提单上具名作为要件,也并未将提单记载事项作为托运人的认定方式。其次,提单只是海上货物运输合同的证明,而非合同本身,提单在承运人与托运人之间是初步证据,而不是绝对证据,当提单和合同不一致时,应当以实际法律关系为准。在航运实务中,若无书面合同,则综合考虑订舱单的发送者、洽订舱位者以及支付运费者等相关事项。最后,在 FOB 下,缔约托运人通常为买方,而卖方为交货托运人,并且提单上有时记载卖方为托运人,此时两种托运人并存,缔约托运人仍未丧失托运人地位,需履行托运人的义务,如支付运费。因此,即使提单将他人记载为托运人的,缔约托运人仍是运输合同当事人。

于交货托运人的识别,根据法律规定,将货物交给与承运人有关的人即为交货托运人,并不以在提单上具名为条件。托运人作为海上运输合同当事人的一方,通常理解为与承运人订立海上货物运输合同的另一方,即缔约托运人。而交货人并没有与承运人订立运输合同,自然也不能成为托运人。但是,在 FOB 条件下,一般由国外的买方租船、订舱并支付运费,卖方交付货物,此时,买方是运输合同的托运人。为了保护卖方权益,防止出现钱财两空的境地,《汉堡规则》以法律形式将交货人的托运人地位法定化。<sup>[1]</sup>可见,此时,交货托运人并不符合一般法律理念中的托运人定义,不过系法律为了保护 FOB 下卖方的利益而做出的拟制,故识别交货托运人,并不以其与承运人有运输关系为前提,只需认定其存在交货行为即可。而从文义解释出发,《海商法》也并未要求交货人在提单上具名才可成为托运人。

本案中,浙纺公司与 K 公司的海上货物贸易最终价格条款确定为 CNF UM QASR, CNF 即为 CFR,由卖方自主订船,自付运费。而事实上浙纺公司也通过华海

---

[1] 姚新超、冷柏军:《FOB 贸易条件下卖方的“托运人”地位研究》,载《国际贸易问题》2014 年第 1 期。

国际货运有限公司、鸿海国际船务货运公司、上海外联发国际货运有限公司和上海三星国际货运有限公司的依次代理,向长荣公司订舱出运,并支付了海运费。可见,浙纺公司委托他人为本人与承运人订立海上货物运输合同,属缔约托运人。此外,浙纺公司通过代理将涉案校服交付承运人,应属交货托运人。虽则提单上的托运人记载为三位国外买家,然浙纺公司的缔约托运人和交货托运人地位并未改变。

### ■ 托运人之法律地位

一般而言,提单债权关系下承运人的义务是向持有提单者交付特定的物,运输合同下承运人义务是履行货物运输任务。<sup>〔1〕</sup>但实际上,在运输合同项下,承运人对托运人也有凭单放货的义务。运输是实现货物空间位移的过程,运输合同的标的是运送货物的行为而非货物本身,运送货物的根本目的就在于将货物交付给收货人,正确和效率是货物交接的基本要求。正确交货所指,即为承运人依约履行,将货物交付给正确的收货人。<sup>〔2〕</sup>在海上货物运输中,托运人与承运人订立合同,并将货物交付承运人,承运人接收货物后,签发提单与托运人。根据《海商法》的规定,提单是承运人保证据以交付货物的单证。承运人签发提单,即意味着承托双方约定提单持有人是正确的收货人,当货物到达目的港时,承运人应当将货物交付提单持有人。故凭单放货是托运人和承运人就海上货物运输合同交货方式意思表示一致的结果。若承运人无单放货,亦对托运人构成违约。然而,当提单流转至第三人时,承运人无单放货亦违反了提单债权关系,故此时承运人需对托运人和提单持有人承担无单放货的责任,或恐出现重复诉讼。为此,学术界对提单转让后的托运人诉权有所争议,但不论何种观点,学界一致认为提单在未流转或退回托运人手中时,托运人可就货物运输合同向承运人主张违约责任。此时,只需证明托运人持有的提单来源合法即可。故托运人欲以运输合同主张承运人无单放货责任,需持有提单并证明提单来源的合法性。

实际上,当提单未流转或退回托运人手中时,托运人亦可以提单持有人身份向承运人主张权利。何为提单持有人?我国《海商法》虽提及提单持有人的概念,却

〔1〕 郭瑜:《提单法律制度研究》,北京大学出版社1997年版,第116页。

〔2〕 何丽新:《无单放货法律问题研究》,法律出版社2006年版,第9~10页。