

“希拉3号”轮货物交付纠纷案 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

[https://www.100test.com/kao\\_ti2020/249/2021\\_2022\\_\\_E2\\_80\\_9C\\_E5\\_B8\\_8C\\_E6\\_8B\\_893\\_c31\\_249369.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/249/2021_2022__E2_80_9C_E5_B8_8C_E6_8B_893_c31_249369.htm) 提要：在承运人无签发提单的情况下，进口方凭大副收据向承运人提货，遭拒绝。进口方申请法院扣押船舶并对承运人提起诉讼。海事法院认为，在承运人没有签发提单的情况下，大副收据可作为提货凭证，据此判决承运人应赔偿货物进口方因拒绝交付货物所遭受的损失。 [案情] 原告(反诉被告)：香港正鸿利有限公司。（以下简称正鸿利公司）被告(反诉原告)：土耳其阿斯兰海上运输贸易及实业集团公司。（以下简称阿斯兰公司）1994年1月1日，正鸿利公司与拉脱维亚共和国的 FIRM BRIVICO INTERNATIONAL LTD（以下简称F公司）签订一份买卖合同，约定：由F公司出售4966吨12毫米罗纹钢给正鸿利公司，正鸿利公司需在签订合同后一个银行工作日内把100%的货款769,730美元划入双方同意开设的帐户，银行担保在F公司提供发票及船长签署的大副收据后，即将储备帐户中的769,730美元汇入卖方帐户。1月22日，正鸿利公司依约汇出769,730美元至双方指定的帐户作为货款的保证金。1月15日，正鸿利公司通过船舶经纪人辉博船务有限公司(以下简称辉博公司)与新加坡安加东方航线(Anchor Orient Lines) 签订一份金康格式的航次租船合同，约定：由安加东方航线提供“希拉3号”轮为原告承运一批钢材，装船期为1月20日，装货港里加(RIGA)，卸货港蛇口，运费每吨55美元。合同签订后，正鸿利公司先后支付安加东方航线运费350,100.49美元。1月19日，安加东方航线作为承租人与阿斯兰公司签订一份“金康

”格式的航次租船合同，约定：由阿斯兰公司提供“希拉3号”轮承运钢材，装船期为1月22日至30日，装货港为里加及克里彼达，卸货港为中国或越南，运费每吨40美元。合同还约定，当租船人确认第一装货港货物的运费已不可撤销地汇入船东帐户时，船东或其代理人应按租船人的要求将第一装货港货物的提单签发给租船人。1月25日2125时，“希拉3号”轮抵里加港。26日0230时开始装货。租船人的代理汉泽海运代理有限公司(以下简称汉泽公司)将92号装货单交给“希拉3号”轮船长，装货单要求船东签发一张正本提单给汉泽公司。28日1945时装货完毕。实际装货数量为765件共重4856.398吨。29日船长签署了一式三份大副收据。大副收据记载托运人是FIRM BRIVICO INTERNATIONAL LTD，收货人为正鸿利公司，装货港里加，卸货港蛇口，货物为765件4856.398吨12毫米罗纹钢。大副收据载有5条批注。30日托运人开出货款为752,741.19美元发票给正鸿利公司，保证金余款16,888.31美元退回给正鸿利公司。正鸿利公司取得了大副收据和发票后将该份大副收据向辉博公司换取一套由辉博公司签发的正本提单。5月6日1105时，“希拉3号”轮抵蛇口港。正鸿利公司出示辉博公司签发的正本提单提货，船长拒绝承认该份提单。正鸿利公司换回大副收据并凭大副收据要求船长放货，同样遭到拒绝。5月10日，正鸿利公司向海事法院申请扣押“希拉3号”轮，海事法院准许了正鸿利公司的申请，于5月11日裁定扣押了船舶。船舶扣押期间，阿斯兰公司与正鸿利公司达成协议，同意正鸿利公司提取货物。5月25日，阿斯兰公司向海事法院提供了300,000美元的担保，海事法院于次日解除了对“希拉3号”轮的扣押。正鸿利公司向海事法院提起

诉讼，认为船舶迟延约两个月到达目的港，且阿斯兰公司无理拒不交货，致使其无法履行内贸合同，赔偿了内贸合同买方450,000美元。请求法院判令阿斯兰赔偿其经济损失450,000美元及律师费和其他办案费用。阿斯兰公司答辩并提出反诉称：货物装船后，“希拉3号”船长曾签发一份编号为NO1的提单给汉泽公司的经理ALBERT VORONEVICH。“希拉3号”轮驶离里加后，使用了里加至蛇口习惯上的地理航线及完全合理的速度航行。抵蛇口前，在越南胡志明市及海防卸货，并没有延误。正鸿利公司在提货时没有提供正本提单，也没有出具由一流银行签署的担保书，船东拒绝交货，符合国际海上运输惯例。正鸿利公司没有正本提单提货不成，又错误地申请扣押船舶，导致阿斯兰公司损失186,850美元。请求法院驳回正鸿利公司的诉讼请求，判令正鸿利公司赔偿其船期损失，以维护被告的合法权益。正鸿利公司对反诉答辩称：阿斯兰公司称“希拉3号”船长曾经签发一份编号为“NO1”的正本提单给VORONEVICH先生，不是事实。VORONEVICH先生及装货港的海关确认从未见到过阿斯兰公司所述的正本提单。事实上，阿斯兰公司在装货港仅签发过一份大副收据(MATE'S RECEIPT)。提单的签发以收回大副收据为前提，在大副收据没有收回的情况下，承运人是决不会签发正本提单的。根据中国海商法及国际惯例，承运人签发提单以外的单证用以证明收到待运货物，此单证即为订立海上货物运输合同和承运人收到该单证中所列货物的初步证据。在阿斯兰公司不能提供其曾签发过正本提单的证据的情况下，能够作为本案所涉运输合同的证明及承运人收到货物的最终证据只能是大副收据。“希拉3号”于1994年5月6

日就已抵达蛇口港，但阿斯兰公司先是拒绝靠港卸货，后又以原告无正本提单为由拒不交付货物。阿斯兰公司在没有签发正本提单的情况下又以无正本提单为由拒不交货，使正鸿利公司遭受经济损失。阿斯兰公司应对其侵权行为承担赔偿责任。请求法院依法驳回阿斯兰公司的反诉。关于阿斯兰公司是否曾签发本案争议货物的提单，双方提供的证据不一致。阿斯兰公司提供“希拉3号”轮船长的证词称，其已对4856.398吨罗纹钢签发一份正本提单，并交给了汉泽公司的ALBERT VORONEVICH先生。正鸿利公司提供ALBERT VORONENVICH先生的声明则称，4856.398吨罗纹钢的提单未发出，只有大副收据。里加港的经理及里加海关董事长均证明没有船长所声称的提单。关于正鸿利公司的损失，正鸿利公司提供其与中国吉林省五金矿产进出口公司（以下简称吉林五矿）于1994年1月20日签订的一份购销合同和5月25日签订的一份赔偿协议。购销合同约定：由正鸿利公司提供5000吨罗纹钢给吉林五矿，蛇口港交货，总货款为1,500,000美元，交货期限为5月10日前。如不能按时交货，正鸿利公司需赔偿吉林五矿30%的合同金额。赔偿协议约定：因正鸿利公司未按合同规定的时间交货，依合同规定，应赔偿吉林五矿30%的合同金额，即450,000美元。但正鸿利公司未提供赔付的证据。阿斯兰公司举证证明，1994年5月11日至5月26日期间，蛇口港12毫米的罗纹钢市场跌价的差价为每吨9美元。

[审判] 海事法院认为：本案本诉及反诉均为侵权损害赔偿之诉。阿斯兰公司拒绝交货行为及正鸿利公司申请扣船行为均发生在中国蛇口，中国是侵权行为地，因此，应当依据中华人民共和国的法律来解决本案纠纷。根据航运惯例，货物装

上船后，应托运人的要求，承运人应当签发已装船提单。阿斯兰公司称其已签发过一份正本提单，证据仅是“希拉3号”轮船长的证词。正鸿利公司向法院提供了充分的证据，证明阿斯兰公司或其代理人或船长没有签发过本案争议货物的提单。因此，阿斯兰公司主张其已签发过提单的证据不足，应当认定，阿斯兰公司未就本案所涉货物签发过提单。在承运人已签发提单的情况下，凭正本提单提货是国际航运惯例，也是中国法律所要求的。但在本案中，作为承运人的阿斯兰公司，并未签发提单，只签发大副收据。能够证明承运人收到已装船货物的唯一证据是该份大副收据。该份大副收据不仅记载了已装船货物的品名、数量、装卸港等，而且还记载了托运人、记名收货人等内容。在此种情况下，该份大副收据与记名提单并无大的区别。可以认定，该大副收据具有提货凭证的效力。正鸿利公司通过买卖合同关系，在付出货款后取得大副收据，是该大副收据所记载货物的合法记名收货人。承运人理应依据大副收据将货物交给记名收货人。但阿斯兰公司在正鸿利公司出示大副收据后，仍拒绝交货，侵犯了正鸿利公司作为收货人的合法权益，应承担损害赔偿责任。正鸿利公司主张其损失为450,000美元，证据不足，不予支持。但因拒绝交货给正鸿利公司造成的货物市场损失，阿斯兰公司应当赔偿。阿斯兰公司举证证明1994年5月11日至5月26日期间，蛇口12毫米罗纹钢的市场跌价为每吨9美元。正鸿利公司对阿斯兰公司的举证未提出相反的证据，故应以此为据计算货物市场损失。本案纠纷酿成后，正鸿利公司为维护自己的合法权益而向法院申请诉前保全是正当合理的，由此而产生的费用，应由阿斯兰公司赔偿。阿斯兰公司反诉无理，

应予驳回。根据《中华人民共和国海商法》第八十条和《中华人民共和国民法通则》第一百零六条、第一百四十六条规定，判决：一、阿斯兰公司赔偿正鸿利公司货物的市场损失43,707.6美元；二、阿斯兰公司赔偿正鸿利公司申请财产保全所支付的费用港币5,000元；三、驳回阿斯兰公司的反诉请求。判决后，双方当事人均没有上诉。[评析] 本案系一宗涉外海事侵权损害赔偿纠纷案。虽然在本案的特殊情形下海事法院认定大副收据具有提货凭证的效力，但是海事法院没有进一步认为大副收据具有运输合同证明的作用，没有判定正鸿利公司与阿斯兰公司存在运输合同关系。因此，海事法院将本案定性为侵权损害赔偿纠纷。侵权损害赔偿适用侵权行为地法，是国际私法的普遍原则。本案中，阿斯兰公司拒绝交货的侵权行为地、损害结果发生地及船舶被扣押地均在中国，因此，适用中华人民共和国法律是正确的。本案的关键问题是大副收据的法律效力问题。通常情况下，托运人将货物交给承运人后，由承运船舶的大副签发收据给托运人；货物装船后，再由船长或船舶代理人签发提单给托运人，换回大副收据。这种情况下，大副收据仅作为证明承运人已经收受货物的证据，不作为贸易结算的单证，不在贸易各方之间流转，也不能作为收货人提取货物的凭证。然而，本案货物买卖的结算方式比较特殊，买卖合同约定，在买卖合同签定后一个银行工作日内，买方把全部货款划入双方同意开设的银行帐户，银行在卖方提供了发票及船长签署大副收据后将储备帐户中的货款汇入卖方帐户。按照这种特殊的结算方式，提单不是必要的结算单据，相反，大副收据倒是银行据以划拨货款的必要单据。这就使得大副收据可以也必须

双方之间流转，同时也使得签发提单成为不必要和不可能。因为这种特殊的结算方式，卖方取得大副收据后得以顺利结算了货款，而无须以大副收据换取提单，承运人因此没有也不可能签发提单。也正是因为这种特殊的结算方式，大副收据得以流转至买方手中，并出现买方凭大副收据要求提货的特殊情形。在这种特殊情形下，唯一能作为交付凭证的只有大副收据，收货人只能凭大副收据提货，承运人也只能凭大副收据交货。应当明确的是，本案是一个特殊的例子。交付凭证不是大副收据本来具有的效力，大副收据可以作为交付货物凭证并不是普遍准则。本案判决不能被认为大副收据具有与提单一样的性质和功能，不意味着对凭提单交货这一航运惯例的否定。只是在收货人有充分证据证明其支付了货物对价，确实取得了货物所有权，而且承运人确实未曾签发提单的情况下的一个例外。[相关法律、法规及司法解释]《中华人民共和国海商法》第八十条 承运人签发提单以外的单证用以证明收到待运货物的，此项单证即为订立海上货物运输合同和承运人接收该单证中所列货物的初步证据。承运人签发的此类单证不得转让。《中华人民共和国民法通则》第一百零六条 公民、法人违反合同或者不履行其他义务的，应当承担民事责任。公民、法人由于过错侵害国家的、集体的财产，侵害他人财产、人身的，应当承担民事责任。没有过错，但法律规定应当承担民事责任的，应当承担民事责任。第一百四十六条 侵权行为的损害赔偿，适用侵权行为地法律。当事人双方国籍相同或者在同一国家有住所的，也可以适用当事人本国法律或者住所地法律。中华人民共和国法律不认为在中华人民共和国领域外发生的行为是侵权行为的，不作

为侵权行为处理。 100Test 下载频道开通，各类考试题目直接  
下载。详细请访问 [www.100test.com](http://www.100test.com)