



DACHENG  
LAW  
OFFICES

大成律师事务所

总第十八期

# 海商海事法规信息速递

2012 年第 04 期

大成律师事务所 海事海商部



## 目 录

<b>新法速递 REAL-TIME INFORMATION</b>	<b>3</b>
✧ 最高法院出台司法解释规范海上货运代理纠纷审理	3
✧ 财政部等四部门调整重大技术装备进口税收政策	4
✧ 我国调整部分商品进口关税税率	4
✧ 最高法院公布审理道路交通事故赔偿案解释意见稿	5
✧ 交通运输部加强国际海上旅客运输市场准入管理	6
✧ 《船舶工业“十二五”发展规划》印发	6
<b>实时资讯 REAL-TIME INFORMATION</b>	<b>7</b>
✧ 两岸邮轮松绑 台湾多航次国际油轮行程成新亮点	7
✧ 大连港首季箱量 165 万 TEU 增幅达 25.6%	8
✧ 中国新造船市场继续下滑 复合型船厂优势显现	9
✧ “日照—福州—广州”集装箱航线开通	10
✧ BIMCO 发布船上安保人员雇佣合同样本—GUARDCON	10
✧ 达飞拉美-欧洲航线“另觅新欢”	11
✧ 厦门航运交易所有望 5 月挂牌	11
✧ 淡水河谷加入中国铁矿石现货交易平台	12
✧ UPS、德迅集团等 14 家物流公司操纵价格被欧盟重罚	12
✧ 中海集运计划上调多条航线运价	13
<b>案例分析 CASE STUDY</b>	<b>14</b>
货物被司法强制 承运人能否免责	14
<b>资讯选编 INFORMATION SELECTION</b>	<b>18</b>
Delivery under “Straight Bill of Lading”: Cami Automotive v Westwood Shipping	18

## 新法速递 REAL-TIME INFORMATION

### ◇ 国务院令：《海洋观测预报管理条例》6月1日起施行

Order of State Council: Administrative Regulations on Ocean Observing Forecast

Effective on June 1

3月1日，国务院总理温家宝签署第615号国务院令，公布《海洋观测预报管理条例》（《条例》），自2012年6月1日起施行。

《条例》强调，国际组织、外国组织或个人在中华人民共和国领域和中华人民共和国管辖的其他海域从事海洋观测活动，应当遵守中华人民共和国的法律、法规，不得危害中华人民共和国的国家安全。条例自2012年6月1日起施行。

### ◇ 三部门联合下发通知：新能源车船免征车船税

Three Ministries Join Issuing Circular: New-energy Vehicles and Vessels Are Exempt from Vehicle and Vessel Tax

3月7日，财政部、国家税务总局、工信部联合下发《关于节约能源 使用新能源车船车船税政策的通知》（《通知》）。

《通知》称，自2012年1月1日起，对节约能源的车船，减半征收车船税；对使用新能源的车船，免征车船税。

节能型乘用车的认定标准为：(1) 获得许可在中国境内销售的燃油汽油、柴油的乘用车（含非插电式混合动力乘用车和双燃料乘用车）；(2) 综合工况燃料消耗量优于下一阶段目标值；(3) 已通过汽车燃料消耗量标识备案。

### ◇ 最高法院出台司法解释规范海上货运代理纠纷审理

SPC Issues Judicial Interpretation to Regulate Hearing Over Sea Freight Forwarding

## Disputes

3月18日，最高人民法院出台了《最高人民法院关于审理海上货运代理纠纷案件若干问题的规定》，这部总共16条的司法解释将于2012年5月1日起施行。

司法解释主要调整货运代理企业接受委托办理与海上货物运输有关的货运代理事务时与委托人之间形成的权利义务关系。同时，对如何准确认定当事人之间的法律关系作出了规定。司法解释还依照合同法关于委托合同的规定，确定审理海上货运代理合同纠纷案件应采取过错推定原则。

## ✧ 财政部等四部门调整重大技术装备进口税收政策

Four Authorities, Incl. Ministry of Finance, Adjust Import Duties Policy on Major Technical Equipment

3月7日，财政部、工业和信息化部、海关总署和国家税务总局近日联合发出《关于调整重大技术装备进口税收政策有关目录的通知》（《通知》）。

《通知》明确，新修订的《国家支持发展的重大技术装备和产品目录（2012年修订）》和《重大技术装备和产品进口关键零部件、原材料商品清单（2012年修订）》，自2012年4月1日起执行。符合规定条件的国内企业为生产上述目录中所列的装备或产品，而确有必要进口上述清单中所列商品，将免征关税和进口环节增值税。同时，《进口不予免税的重大技术装备和产品目录（2012年修订）》，也将自2012年4月1日起执行。

## ✧ 我国调整部分商品进口关税税率

China Adjusts Import Duty Rates of Some Products

3月19日，国务院关税税则委员会发布了《关于调整部分商品进口关税的通知》（《通知》）。

《通知》称，经国务院关税税则委员会第八次全体会议审议通过，并报国务院批准，自2012年4月1日起，对液晶显示板等4个税目商品进口关税暂定税率进行调整。《通知》明确，我国将对进口32英寸及以上不含背光模组的液晶显示板取消3%的暂定税率，恢复执行5%的最惠国税率。

## ◇ 最高法院公布审理道路交通事故赔偿案解释意见稿

### Higher People's Court Announces the Draft for Comments of Interpretation on the Trial of Cases on Road Traffic Accident Compensation

3月21日，最高人民法院公布了《关于审理道路交通事故损害赔偿案件适用法律若干问题的解释（征求意见稿）》，征求意见截止日期为2012年4月21日。

《意见》明确，出租车发生交通事故造成损害，赔偿权利人请求经营出租车的单位或个人对超出机动车第三者责任强制保险责任限额之外的损害承担赔偿责任的，法院应予支持。免费搭乘机动车发生交通事故造成搭乘人损害，被搭乘方有过错的，应当承担赔偿责任，但可以适当减轻其责任。搭乘人有过错的，应当减轻被搭乘方的责任。

《意见》称，驾驶人未取得驾驶资格、醉酒、吸毒、滥用麻醉药品或精神药品后驾驶机动车发生交通事故的或被保险人故意制造交通事故的，最后导致人身损害的，由保险公司在机动车第三者责任强制保险责任限额范围内予以赔偿。

在交通事故责任认定上，《意见》称，法院有充分证据足以推翻公安机关交通管理部门制作的交通事故认定书的，人民法院应确认其证明力。

## ✧ 交通运输部加强国际海上旅客运输市场准入管理

### MOT Strengthens Administration of Market Access of International Carriage of Passengers by Sea

3月20日，交通运输部发布《关于加强国际海上旅客运输市场准入管理的公告》（《公告》）。

《公告》指出，国际船舶运输经营者经营进出中国港口的国际海上旅客运输业务，应当依法取得交通运输主管部门的相应许可；开展国际旅客班轮运输经营的，应当依据《国际海运条例》规定，取得国际班轮运输经营资格；以外国籍船舶在华开展多点挂靠业务的，应当依据交通运输部《关于外国籍邮轮在华特开展多点挂靠业务的公告》要求获得特别批准。

## ✧ 《船舶工业“十二五”发展规划》印发

### The "Twelfth Five-Year Plan" for Shipbuilding Industry Printed and Distributed

3月12日，工业和信息化部发布了《船舶工业“十二五”发展规划》（《规划》）。

《规划》提出，到2015年我国船舶工业产业体系更为完善，产业结构更趋合理，创新能力和产业综合素质显著提升，国际造船市场份额稳居世界前列，成为世界造船强国。

《规划》提出的具体目标包括，2015年船舶工业销售收入达到12000亿元，出口总额超过800亿美元。海洋工程装备制造业销售收入达到2000亿元以上，国际市场份额超过20%。

## 实时资讯 REAL-TIME INFORMATION

### ✧ 两岸邮轮松绑 台湾多航次国际油轮行程成新亮点

After lifting a ban, multi-voyage international liners of Taiwan is becoming highlight

为促进观光，国际邮轮航行海峡两岸，可一次申请多航次，业者认为台湾将成邮轮行业新亮点。

据台湾媒体报道，国际邮轮因非两岸船舶，原本只能个别以包船方式申请航行。台“交通部”表示，为促进观光，两岸已有共识，邮轮航行两岸，可一次申请多航次，业者认为台湾将成邮轮新亮点。

“交通部”说，经由海峡两岸航运交流协会与台湾海峡两岸航运协会多次协商，去年小两会在花莲的会谈已达成共识并做成决议，国际邮轮航行两岸，可一次申请多航次，并计划今年上半年在大陆的会谈，签署正式文件。

业者认为，台湾地区位居亚洲海运交通枢纽，如果两岸航线也纳入行程，可望吸引更多大型游轮停靠台湾，基隆有机会成为国际大游轮的母港，台湾地区将是国际邮轮的新亮点。

### ✧ 中国船东互保协会将停止为载运伊朗石油船只提供保险

China P&I Club will stop offering insurance to ore oil carriers to Iran

5日，船只保险业者中国船东互保协会两位高层人士说，该会将停止为载运伊朗石油的油轮提供保险，以遵守西方国家对伊朗的制裁。

"许多船东希望加入协会，要求本会承担这项风险，但是考虑到所有美国及欧盟的规范，就我所知中国船东互保协会不愿那样做，"该协会一位香港高层人士说。"我们已经要求会员不要前往该地区，如果还是要去，那么他们得自行承担风险，"这位



官员说。

报告还称，欧洲银行为全球商船累积提供了共 4300 亿美元的融资贷款，干散货船的融资情况目前情况是“最麻烦的”，另外，有可能出问题的船型排名次序：油轮、集装箱船。

野村报告在回顾全球船舶融资情况，指出 07 年延长借贷，结果在 08 年遇上“糟糕的一年”而抵押的船舶已经无法保值，其中重要原因是运费处于低水平。

### ✧ 大连港首季箱量 165 万 TEU 增幅达 25.6%

TEU of Daliang Port reached 1.65 million and growth is 25.6%

大连港集团首季完成货量 7530 万吨，同比增加 13.5%。集装箱量 165.1 万箱，增幅为 25.6%。

3 月份货量完成 2607.9 万吨，同比增加达 24%，为今年前三个月最高增幅。

虽然国际、国内市场需求持续疲软，但 3 月份大连港钢铁、粮食、煤炭、集装箱、滚装等主要货种仍实现同比增加，其中粮食、煤炭增幅超过了 60%。面对周边港口的竞争激烈，大连港集团全力构建粮食全程物流服务体系，在促成粮食大客户与船公司确立固定班轮专属运输的车船对装转运新模式的同时，还利用港口自身优势整合 300 辆社会散粮车资源，以此提高车辆运行效率，拉动粮食集港。

### ✧ 船厂产能接近满负荷

Capacity of shipyards is currently on full throttle

总部在哥本哈根的丹麦船舶融资公司（Danish Ship Finance）公布最新研究报告显示，尽管全球船坞总容量刚刚度过高峰期，但仍然处于历史高位，各船厂累积新船订单吨位占营运总吨位 46%。报告认为未来 12 个月内造船拟建吨位要大



幅缩减，否则，船厂生产会出问题。

报告指出，造船厂未来12个月安排的交付量，应由原计划6700万修正总吨，降低至4800万修正总吨，包括其中2011年延迟交付的1400万修正吨在内。

报告同时认为，若按此建议去安排生产，今年全球的船厂产能利用率会高达82%，交付量始有把握。报告指，在目前货运市场并不太好和船舶融资紧缩情况下，船东就新船交付制定相互关系的能力，假如市场条件继续恶化，部分船东甚至在今年内，都无法接收新船。报告还表示，处于这种情况下，船东会减少订造新船的胃口。

## ✧ 中国新造船市场继续下滑 复合型船厂优势显现

China shipbuilding market declined; advantages of mixed mode shipyards appeared

中国新造船价格指数公司近日发布的报告显示，报告期内各基准船型价格继续下滑，新造船综合价格指数报918点，较上期跌0.5%。

报告指出，由于造船市场持续低迷，一些大船厂也开始抢夺本来看不上眼的小生意。据业内人士透露，上海外高桥船厂和中小船厂争夺起6艘4300立方米的港内供油船订单。尽管外高桥并无建造此类船舶的经验，但凭着一流船厂的品牌，还是击败了所有的竞争者，将此订单纳入囊中。

报告认为，集船舶制造、船舶管理和金融为一体的复合型公司，抵御市场风险的能力较强。因为目前有些船型并无太大的过剩问题，只是银行习惯在大雨天收伞，令船东出现融资困难。此时选中优质船型，提供融资服务，是一种值得尝试的动作。

## ◇ “日照—福州—广州”集装箱航线开通

“Rizhao—Fuzhou—Guangzhou” container route opened

4月8日，“新明富7”轮在日照港西16#泊位首航，这标志着日照港客箱码头公司正式开通“日照—福州—广州”集装箱航线。

该航线的运营方福州明发船务有限公司，总资产6.7亿元，吞吐量连续5年位列福州港内贸船公司第一名。航线开通初期投入2条集装箱轮周班运营。该航线的开通对于进一步完善日照港的集装箱内贸航线布局具有积极的意义。

据了解，日照港客箱码头分公司目前已陆续开辟了“日照—汕头—广州”、“日照—泉州—湛江—钦州”“日照—上海—厦门”等集装箱班轮航线，目前该公司拥有集装箱泊位2个，挂靠集装箱船公司5家，拥有日照—平泽外贸航线1条。

## ◇ BIMCO 发布船上安保人员雇佣合同样本—GUARDCON

BIMCO issued GUARDCON

2012年3月28日，波罗的海事组织BIMCO发布了业界期待已久的船上安保人员雇佣合同的官方标准样本—GUARDCON。

该合同是由船东和船上安保人员服务提供商双方订立的，有权签订该合同的船东不仅仅限于船舶的实际所有者，二船东也有权订立此合同。

根据GUARDCON范本，共有2种船上安保服务类型可供选择，单程服务和多次往返服务。针对单程服务，合同从合同条款中签订的生效日期起开始生效，至船上安保人员和安保设备下船终止。针对多次往返服务，合同期限最少12个月，并一直生效至其中一方提前30天通知合同终止。

## ✧ 达飞拉美-欧洲航线“另觅新欢”

CMA CGM “South America – Europe” airline found another cooperator

达飞确认，公司计划终止拉美-北欧航线上同赫伯罗特（Hapag-Lloyd）及汉堡南美航运（Hamburg Süd）的联盟关系，并于4月11日起与地中海航运（MSC）及南美轮船（CSVA）建立新的合作关系。

在新计划中，这三家船公司将合作运营一条包括7艘集装箱船在内的巴西每周固定日航线，其中达飞及南美轮船各贡献3艘，地中海航运1艘。该循环航线经过：勒阿弗尔、鹿特丹、汉堡、不莱梅、安特卫普、里斯本、桑托斯、巴拉那瓜、纳维根特斯、桑特斯、里约热内卢、萨尔瓦多、勒阿弗尔等港口。

达飞在其官网上宣称：“达飞将在新合作关系下发挥当前协同效应，以扩大服务港口范围、提高满足消费者需求的服务质量。”

## ✧ 厦门航运交易所有望5月挂牌

Xiamen Shipping Exchange will open and trade in May

东南国际航运中心重要组成部分——厦门航运交易所今年5月有望挂牌运作。厦门港口管理局副局长洪里专接听市长专线时透露，厦门航交所目前正在积极筹备之中，这将是国内第五家航交所。

据介绍，在《厦门市深化两岸交流合作综合配套改革试验总体方案》中，建设东南国际航运中心被写入方案，同时在建设细节方面，国家支持厦门设立航运交易所，打造两岸航运交易共享信息平台。

筹建中的厦门航运交易所具备5大功能，包括船舶买卖租赁、港口货物交易、航运人才交流、航运交易中介服务、航运交易信息披露等，还可以开展港口航运发展战略研究，为政府决策提供参考。我市还将出台相关政策，吸引两岸航运服务和船舶进场交易。

## ✧ 淡水河谷加入中国铁矿石现货交易平台

### CVRD joined China spot iron ore market

3月29日晚，北京国际矿业权交易所(下称北矿所)网站发布公告称，世界最大的铁矿石生产商巴西淡水河谷(Vale)公司已加入中国铁矿石现货交易平台。

这是继上周二澳大利亚第三大铁矿石生产商FMG签约后，又一家海外矿业巨头宣布加盟。

北矿所方面称，该公司总裁董朝宾与淡水河谷全球市场总监 Claudio Alves 当日在新加坡签署谅解备忘录。中国五矿化工进出口商会、中国钢铁工业协会以及中国矿产有限责任公司，中钢贸易有限公司、中建材集团进出口公司的代表出席仪式。2011年，淡水河谷全年营业额达603.89亿美元，净利润228.85亿美元，同比增长32.6%。该公司铁矿石及球团的销售创新高水平，达2.991亿吨。

## ✧ UPS、德迅集团等14家物流公司操纵价格被欧盟重罚

### 14 companies include UPS and Kuehne & Nagel punished by EU because of price manipulation

北京时间3月28日晚间消息，欧盟反垄断机构周三宣布，已对包括美国联

合包裹服务公司(UPS)与瑞士德迅集团(Kuehne & Nagel) 在内的 14 家物流公司处以总计 1.69 亿欧元(约合 2.26 亿美元)的罚款，原因是这些公司操纵货运价格。

欧盟竞争委员会专员杰奎因-阿尔穆尼亚(Joaquin Almunia)表示，这些公司在 2002 至 2007 年间运行了 4 个不同的价格联盟，从而损害了向亚洲、美国及其他地区寄送货物的欧盟成员国个人和企业的利益。

14 家公司中受罚最重的是德迅集团，被罚款 5370 万欧元；UPS 被罚款 980 万欧元。

阿尔穆尼亚表示，德国邮政(Deutsche Post)旗下的 DHL 与 Exel 虽然参加了价格联盟，但向监管机构举报了这一问题，因此被免于处罚。

## ✧ 中海集运计划上调多条航线运价

### CSCL planned to lift prices of many airlines

进入二季度，各航线货量稳步提升，中海集运计划上调多条航线运价，具体运价恢复情况如下：

远东至美西航线：2012 年 4 月 15 日起运价上涨 USD400/FEU；2012 年 5 月 1 日起运价上涨 USD500/FEU

远东至美东航线：2012 年 4 月 15 日起运价上涨 USD400/FEU；2012 年 5 月 1 日起运价上涨 USD700/FEU

远东至欧洲航线：2012 年 5 月 1 日起运价上涨 USD500/TEU

远东至地中海航线：2012 年 5 月 1 日起运价上涨 USD500/TEU

远东至南美东、南美西航线：2012 年 4 月 15 日起运价上涨 USD500/TEU

## 案例分析 CASE STUDY

### 货物被司法强制 承运人能否免责

#### 【提要】

在海上货物运输中，货物在目的港因司法强制行为而灭失或被无单放货时，承运人并不能当然享受法定免责。如果，该司法强制行为是由于承运人的过错引起或承运人在货物将被强制放货的过程中没有履行应尽的告知义务，承运人理应对托运人的货物损失承担赔偿责任。

#### 【案情】

原告：中国某电子进出口公司

被告一：华运有限公司

被告二：中国某船务有限公司

2001 年底，原告与香港 F 公司达成彩电销售协议，约定由原告提供彩电 2880 台，价格条件为 FOB 上海，货物价值为 222600 美元。2002 年 1 月原告委托被告一运输涉案货物，货物被分装在 4 只 40 英尺集装箱内。同月，被告二作为被告一的代理签发了 8 套正本提单，提单载明托运人为原告，承运人为被告一，收货人为 A 公司或 R 公司；装货港为上海，卸货港为 TAMATAVE。同时，提单正面有“仅凭正本提单放货，不得凭任何银行担保放货”的字样。涉案货物于 2002 年 2 月 8 日到达目的港后，被告一违反约定，擅自向收货人出具提货单，致使收货人取得申请司法强制令的证据。

2002年3月7日，收货人A公司和R公司以办理完所有手续且付清货款为由，向目的港法院申请提货强制令，请求被告一在目的港的代理人B公司发还涉案提单并准许收货人办理完海关手续后提货。同日，目的港法院同意收货人请求，签发了提货强制令。该强制令还载明，目的港代理人在对强制令有异议时，可请示法院予以解决。被告一在收到强制令后未提出异议，对该节事实也未向原告披露。

嗣后，原告向两被告提出回运申请。同年3月11日，被告二签收了原告寄回的全部8套正本提单，并承诺安排回运货物。同年3月13日，被告二传真告知原告涉案货物在目的港消失。

### 【裁判】

上海海事法院经审理认为，原告与被告一存在海上货物运输合同法律关系，被告一作为承运人负有按托运人的要求将货物运至指定地点的义务和妥善谨慎照管货物的义务。被告一违反提单正面“仅凭正本提单放货”的约定，在未收到正本提单且未得到原告授权的情况下，擅自向收货人出具了提货单，致使涉案收货人得以办理相关手续，以合法的形式申请了强制令并最终提取货物。此外，被告在涉案货物被目的港法院裁定强制提取时，也没有及时告知原告或采取相应的补救措施。因此，被告一的行为违反合同约定及诚实信用原则，应承担原告货物损失的赔偿责任。原告不服提起上诉，上海市高级人民法院经审理，于2003年11月3日作出二审判决，驳回上诉，维持原判。



## 【评析】

本案是一起因目的港法院签发提货强制令而造成的海上货物运输无单放货损害赔偿纠纷，在无单放货案件中具有特殊性。一般认为，承运人在目的港因政府行为或司法行为造成的货物灭失情况下，不负赔偿责任。而本案中，由于承运人对目的港法院签发提货强制令这一司法行为存在过失，且没有履行应尽的告知义务，故不能就货物灭失享受法定免责，应当承担原告因此受到的损失。

一、货物遭遇司法强制，缘起承运人违约签发提货单，构成承运人免责的例外。

本案中所涉提单为记名提单，涉案货物事实上是被记名收货人提取的，关于承运人对记名提单情况下无单放货是否承担责任一直存在很大争议。但本案中的提单正面明确记载“必须凭正本提单交付货物”的条款，根据海商法的规定，这一记载可以构成承运人依约诺成的义务。因此，承运人在未收回正本提单的情况下，签发提货单这一事实已经构成了违约过失，须对此承担相应责任。

本案中，承运人在未收到正本提单的情况下，擅自向收货人签发了目的港的提货单，因此造成收货人向目的港法院申请提货强制令时，持有物权凭证的证据。从货物最终被司法强制发放给收货人的结果看，承运人签发提货单的行为显然与司法强制行为之间存在着因果关系。我国海商法第五十一条的规定中，详细列举了承运人在海上货物运输过程中可享受的法定免责事项。其中第一款第（五）项规定，因政府或主管部门的行为、检疫限制或者司法扣押的原因，造成货物发生的灭失或者损坏，承运人不负赔偿责任。但是，该项规定中没有具体说明，造成政府行为或司法扣押的原因对承运人享受法定免责的影响。因此，有因性的法

定免责条款能否予以适用是本案审理中的关键所在。尽管我国海商法在此规定上并不十分完善，但参酌海商法制订中所参照的海牙及维斯比规则就不难找到答案。海牙及维斯比规则在制订承运人法定免责条款时确立的立法理由包括不可抗力、可归责于托运人之事由、运送人无过失及“发展航运”政策之落实等原因，其中政府行为及司法扣押如同火灾、意外事故等都适用不可抗力事由的规定。而所谓不可抗力即完全出于外界之力量，非人力所能抵抗者。据此，显然政府行为及司法扣押首先相对于承运人及托运人都必须是无因性的，否则承运人无法因此享受免责或应当基于托运人过失的理由来享受法定免责。

二、货物在承运人的掌管期间遭遇被司法强制时，承运人应尽及时告知的义务。

货物在目的港被司法机关强制放货或司法扣押时，承运人是否必须履行某种义务？该问题在司法实践中并不少见，也存在一定的争议。就本案而言，我们认为，承运人没有必须对放货强制令替托运人提出异议的法定义务。纵览各国的海事海商法律，承运人的法定义务主要包括适航义务、管货义务、不得绕航义务、不得迟延义务等。其中，根据我国海商法第四十八条“承运人应当妥善地、谨慎地装载、搬移、积载、运输、保管、照料和卸载所运货物”的规定，对承运人的管货义务应适用完全过失责任原则，如无特殊合同约定，一般承运人只要在管货过程中不存在过失行为，即不得要求其承担赔偿责任。货物在目的港被司法扣押或强制放货时，承运人虽然是法律文件的相对方，却并非权利义务的最终承担者，此时，承运人的行为仍然只能根据合同约定或法律规定的义务来规范，因此承运人在货物扣押期间尽到管货义务的同时，无义务主动替托运人或货物所有人行使抗辩。其次，承运人应当及时将货物被司法强制的事实向托运人或提单持有人披

露。承运人的该项义务源于我国合同法第六条“当事人行使权利、履行义务应当遵循诚实信用原则”的规定。诚实信用原则的内容之一是，要求当事人履行合同义务时，应根据合同的性质、目的和交易习惯履行通知、协助、提供必要的条件、防止损失扩大、保密等义务。本案中，被告在收到目的港法院的提货强制令后没有向托运人告知，反而接受了托运人的回运申请，致使托运人不能预见货物灭失的潜在风险，丧失了向法院提出异议的抗辩权，最终导致货物被收货人提走。被告的该行为违背了诚实信用的法定义务，应对货物损失承担赔偿责任。

来源: <http://www.110.com/ziliao/article-57350.html>

## 资讯选编 INFORMATION SELECTION

### **Delivery under “Straight Bill of Lading”: Cami Automotive v Westwood Shipping**

By Gavin Magrath (Magrath O'Connor)

As Canadian counsel, we are frequently asked to discuss differences between Canadian and American law. Of course, the most significant and obvious distinction is Canada’s lack of a central regulatory authority (like the FMC in the US). There are, however, many more subtle differences.

One difference is the force given to a ‘straight’ bill of lading under the law. Negotiable or ‘to order’ bills are documents of title, and presentation of an original is required to obtain delivery. Under US law, presentation of an original is generally not required where there is a ‘straight’ non-negotiable bill of lading.

Not so in Canada: The Federal Court of Canada, which has specific jurisdiction over Admiralty matters, has affirmed that under Canadian law presentation of an original straight bill is required to obtain delivery: Cami Automotive, Inc. v. Westwood

Shipping Lines Inc., 2009 FC 664. There, the characterization of the nature of the transport document was key to resolving the issue of applicable damage limitations.

In that case, Cami brought a claim against Westwood seeking \$1,213,386.20 in compensation for damage to cargo arising out of a derailment in Canada that was part of a multimodal carriage by sea on FOB terms from Japan. The shipping line also claimed against the rail carrier. Westwood relied on the limitation of liability in its shipping document, while the rail carrier CN attempted to rely on its tariff or, in the alternative, the Westwood limitations. By Order under Rule 107 the parties argued the issue of applicable limitations on interlocutory hearing.

The Court first considered the nature of the shipping documents in question:

“The courts have generally accepted that a bill of lading serves three purposes: it is a receipt for the goods, it represents the contract of carriage and it is a document of title: see *Canadian General Electric Co. v. Armateurs du St-Laurent Inc.*, [1977] 1 F.C. 215 at para. 14; *The Rafaela S.* [2005] 1 Lloyd’s Rep. 347 at para. 38 (*The Rafaela S. (HL)*). [...]As a result of [multimodal development], a variety of new transport documents have been developed and put increasingly into use in place of bills of lading. These new documents include straight bills of lading and waybills. Bills of lading, straight bills of lading, and waybills are now all commonly issued in connection with contracts for the carriage of goods.”

Importantly, the Court noted [at 15] that Straight Bills “are those which make the goods deliverable to an identified person as consignee and either contain no words importing transferability or contain words negating transferability. [...] **Straight bills of lading remain... documents of title and... must be presented at the port of discharge** in order to effect delivery (*The Rafaela S. (HL)*, at para. 20).” [Emphasis mine]

“A waybill, on the other hand, is distinguished from both bills of lading and straight bills of lading based on the fact that waybills are not documents of title. As such, they need not be presented to the carrier.” [at 17]

On examination of the actual shipping document used in the disputed carriage, the Court found that it was marked “Non-Negotiable Waybill”, contained a “Bill of Lading number”, indicated 1 copy only was produced, and was stamped “Non-Negotiable Waybill” but also a stamp declaring the document to be a “Straight Bill of Lading (Waybill)”, which stamp also noted delivery terms.

While these descriptions on the face of the document were contradictory, the Court noted that stamped terms take precedence over printed terms (*Metalfer v. Pan Ocean* [1998] 2 Lloyd’s Rep. 632 at 636-637), and, comparing this document with Westwood’s Bills of Lading, concluded that the document was a Waybill and that an original did not need to be produced for delivery.

With these findings in place, the Court determined that CN could benefit from its rail tariff as against Westwood, and Westwood could rely on its Waybill terms as against Cami. The Waybill incorporated the COGSA limitation, except in respect of a carriage to which the Hague-Visby rules were compulsorily applicable. While Canada and Japan are both signatories, the Hague-Visby rules only apply to Negotiable Bills of Lading or similar documents of title. Having found that the waybill was not a document of title, the Court concluded that the Hague-Visby rules were **not** of compulsory application.

In the result, Westwood could only rely on the COGSA limitation of USD\$500 per package, and not the Hague-Visby limitation.

The Court then turned its attention to the number of packages. The Waybill indicated “15 containers only” in the space provided for identifying number of packages, and the Court noted that no party submitted that a container was an appropriate package. The question was whether each assembly was a package, or whether all assemblies on a given pallet constituted a single package: the 15 containers held 300 custom pallets, most containing 8 assemblies but 15 of which contained 152 modules, for a total of 4,560 units.

Citing the Australian Federal Court case of *El Greco (Australia) Pty. Ltd. and Another v. Mediterranean Shipping Co. S.A.* , [2004] 2 Lloyd's Rep. 537 the Court held that "If the bill identifies X packages each containing Y pieces or items of cargo then there will be X packages not Y units enumerated." The pallets in question were custom built for and at the request of the plaintiff for the shipment and defined the shipping unit. The maximum recoverable by the plaintiff against Westwood was therefore the COGSA limit of USD\$150,000.

Finally, the Court turned its attention to the rail carrier's tariff. Citing the seminal English case of *Morris v. C.W. Martin and Sons Ltd*, [1966] 1 Q.B. 716, applied in Canada in *Boutique Jacob Inc. v. Canadian Pacific Railway Co.* , 2008 FCA 85, the Court found that under Canadian law "an owner, in suing a sub-bailee for reward, is bound by the terms of the contract between the bailee and sub-bailee if the owner had expressly or impliedly consented to the terms of the subcontract."

The Westwood shipping document had specifically reserved its right to subcontract on terms, and accordingly Cami had expressly agreed to be bound by the terms of the sub-bailment by Westwood to CN. Those terms were binding at law as they were set out in a confidential tariff signed by the shipper – in this case, Westwood, which was the contractual shipper from the perspective of CN (see also *Boutique Jacob*). Strangely, the tariff did not incorporate specific limitation provisions at that time and accordingly the rail carrier was able to benefit only from the regulatory provisions established by Federal law, which established defences but no limitation on liability.

However, the rail carrier was able to benefit from the "Himalaya Clause" in Westwood's waybill. Accordingly, in the result, both defendants were entitled to benefit from the clause in the Waybill that incorporated the COGSA Limit of USD\$500.00/package and limited the plaintiff's total loss on the shipment to USD\$150,000.00.

来源: <http://www.forwarderlaw.com/>

---

## 联系我们

官方网站: [www.dachenglaw.com](http://www.dachenglaw.com)

北京总部: 北京市东直门南大街 3 号国华投资大厦 5、12、15 层

邮编: 100007

电话: 86-10-58137799

传真: 86-10-58137788

Dacheng Law Offices

[www.dachenglaw.com](http://www.dachenglaw.com)

Address: 5-12-15/F, Guohua Plaza, 3 Dongzhimennan Avenue, Dongcheng  
District, Beijing China

Postcode: 100007

Tel : 86-10-58137799

Fax: 86-10-58137788