

实际承运人的认定

——美亚财产保险有限公司广东分公司诉新海丰集装箱
运输有限公司等海上货物运输合同货损案

宋伟莉^①

【问题提示】

在租用集装箱箱位进行班轮运输的情况下，如何认定实际承运人？

【要点提示】

我国《海商法》借鉴汉堡规则引入实际承运人制度以来，司法实务中对于如何认定实际承运人的争议一直不断。本案的一、二审法院给出了明确的答案：实际承运人是处于海上货物运输链条最后一端的，真正在做运输的人，即实际管船管货从事全程或者部分货物运输的人。在租用集装箱箱位进行班轮运输的情况下，也要根据实际承运人的前述特征予以认定。

【案件索引】

一审：广州海事法院〔2008〕广海法初字第59号（2010年4月22日）。

二审：广东省高级人民法院〔2010〕粤高法民四终字第188号（2010年12月10日）。

【案情】

原告（被上诉人）：美亚财产保险有限公司广东分公司。

被告（上诉人）：深圳市永霖国际物流有限公司。

被告（被上诉人）：新海丰集装箱运输有限公司。

广州海事法院经审理查明：2007年1月4日，英属维尔京群岛的宏仁电子投资

^① 广州海事法院海商庭副庭长。

公司与广州宏昌电子材料工业有限公司（简称“宏昌公司”）签订采购合同，约定宏仁电子投资公司在1月份分4次向宏昌公司购买环氧树脂，每次50000公斤，单价2.8美元，价值为140000美元，价格条件为CIF上海。准许分批装运，提货人为无锡宏仁电子投资公司，提单日后T/T美金付款。同日，宏昌公司向黄埔老港海关报关。报关单记载，运输工具为“正华118”轮V.J009，从广州至香港，货物为50000公斤的环氧树脂，成交方式FOB，价值为140000美元，装于编号为TOLU9363122和TRLU0503194的槽柜内。宏昌公司于1月25日就涉案货物向宏仁电子投资公司出具了发票，50000公斤的环氧树脂的销售金额为140000美元，价格条款DDU无锡。该批货款已核销。

2007年1月12日，宏昌公司就涉案货物向深圳市永霖国际物流有限公司（简称“永霖公司”）出具出口货物托运单，记载托运人为宏昌公司，收货人为无锡宏仁电子投资公司，2个槽柜，起运港黄埔，转运港香港，目的港上海，运费月结，1月17日黄埔走船，1月23日到上海，电报放货。永霖公司于1月17日签发了编号为086-009-07号提单，记载门到门运输，运费预付，头程船ZHENGHUA118V.J009，二程船为HONGKONG V.1H701N，其他记载与托运单一致。1月15日涉案货物由宏昌公司装箱。美亚公司还提交了永霖公司与宏昌公司的租柜协议，表明涉案货损槽柜由永霖公司出租给宏昌公司使用，由宏昌公司维护和保养。永霖公司向新海丰船务（代理）有限公司就涉案两个槽柜订舱从香港运至上海，订舱单记载的承运船舶为“CNC HONGKONG”轮的V.1H701N航次，浮坞到堆场。两个槽柜被装到“ZHENGHUA 118”轮的V.J009航次，由广州黄埔港运至香港。永霖公司通知新海丰船务（代理）有限公司称1月18日9:00浮坞过驳。2007年1月19日，涉案槽柜与其他槽柜从驳船“展航31”轮（浮坞）装至“CNC HONGKONG”轮的V.1H701N航次时，编号为TOLU9363122的槽柜突然跌下受损，货物流出。该槽柜被运至港口的堆场处理。就编号为TRLU0503194的槽柜，新海丰船务（代理）有限公司作为新海丰集装箱运输有限公司（简称“新海丰公司”）的代理人签发了编号为CNCHK701N-S601的提单，记载托运人、收货人均为永霖公司，承运船舶“CNC HONGKONG”轮的V.1H701N航次，装运港香港，卸货港上海。1月23日，上海海丰国际船舶代理有限公司就该票货物向永霖公司发了到货通知。永霖公司在庭审中称，因TOLU9363122槽柜发生货损，新海丰船务（代理）有限公司没有签发提单。

2月1日，美亚公司委托盛平公证行有限公司到堆场进行检验。该公司出具检验报告称，编号为TOLU9363122的槽柜侧翻，多处支架弯曲、变形或断裂。槽身铝外壳破裂，内里隔热物料撕裂。树脂从受损阀门及其附近阀门漏出。由于槽柜侧翻，球阀旋门不能打开确定槽柜内的树脂存量。发货人没有信心将余下的树脂转载到其

购合同, 约定
0000 公斤, 单
表运, 提货人为
向黄埔老港海关
至香港, 货物为
, 装于编号为
涉案货物向宏仁
0000 美元, 价格

有限公司 (简称
人为无锡宏仁电子
费月结, 1 月 17 日
了编号为 086-009
V. J009, 二程船为
货物由宏昌公司装
案货损槽柜由永霖
向新海丰船务 (代
记载的承运船舶为
两个槽柜被装到
永霖公司通知新海
1 月 19 日, 涉案槽
HONGKONG” 轮的
, 货物流出。该槽柜
丰船务 (代理) 有限
的代理人签发了编号
永霖公司, 承运船舶
货港上海。1 月 23 日,
到货通知。永霖公司
(理) 有限公司没有签发

行检验。该公司出具检
日、变形或断裂。槽身铝
门漏出。由于槽柜侧翻,
心将余下的树脂转载到其

他槽柜, 发货人厂内的设备可以将树脂从受损的槽柜泵出, 但将槽柜退回工厂牵涉
关税约人民币 150000 元, 运费人民币 22800 元。发货人因对树脂的质量没有信心,
拒绝接受剩余树脂。在此情况下, 盛平公证行有限公司安排残损买卖, 根据槽柜受
损位置与地面距离, 估计槽柜内剩余大约 50%, 约 12500 公斤。槽柜没有超载, 受
损的原因是运输途中操作接触外物所致。槽柜货物价值为 70000 美元。因残损货物
没有卖出, 未能定损。盛平公证行有限公司的检验人到庭接受质询时称, 因美亚公
司没有要求定损, 故报告未定损, 残损货物在香港没有人要, 且运回广州的成本高,
运回发货人工厂后的质和量都无法估计, 按照香港法律涉案货物应以废弃物处理又
会产生处理费用的情况下, 实际全损已经不可避免, 应推定全损。报告中的外力原
因指的是, 槽柜在从“展航 31” 轮吊装至“CNC HONGKONG” 轮时可能撞到了其
他物体, 导致坠入船上受损, 因为 4 个勾住的角铸器及四个角柱都相对完好, 证明
破损事故时起吊槽柜后操作不当造成, 而且槽柜并没有和各结构梁分开, 也可证明
不是槽柜自身的原因造成破损。

永霖公司对于盛平公证行有限公司检验报告所称的槽柜受损原因没有异议, 并
提交了上海昂宏海事技术咨询有限公司于 2007 年 1 月 26 日出具的调查报告。该报
告称在香港海港检验后, 根据第一现场照片和该公司技术师在第二现场查看, 这次
事故的原因完全是在吊箱时不安全操作造成。该报告附上了该槽柜于 2007 年 1 月
10 日通过劳氏 5 年年检的报告。永霖公司于 2007 年 9 月 24 日向美亚的代理人钟永
标律师发函, 称受损货物为宏昌公司委托永霖公司操作从黄埔出口至香港中转到上
海。2007 年 1 月因新海丰船务 (代理) 有限公司于香港水位安排转船时海上作业不
慎, 重柜掉落至船舱, 造成罐体严重破裂, 内装货物溢出。1 月 22 日, 永霖公司发
函给新海丰船务 (代理) 有限公司索赔损失。

新海丰公司提交了 CARMICHAEL & CLARKE CO., LTD 于 3 月 1 日出具的报告
认为货损的原因是集装箱质量问题造成。新海丰公司称该报告是驳船“展航 31” 轮
方委托下做出的。该报告称, 登上了“展航 31” 轮, 根据对槽柜严重破裂和变形状
况的检验后认为, 油罐从集装箱内掉落是由于以往不合理的焊接维修集装箱行为所
造成。合议庭认为, 新海丰公司没有提交报告签字人及其报告出具公司的身份资料,
且检验人没有正当理由不到庭接受质询, 结论中描述的油罐从集装箱内掉落与各方
当事人提交的报告所附图片不符 (图片显示槽柜支架断裂, 油罐并未脱离支架掉
落), 因此其所作出的结论不能推翻原告举证和永霖公司认可的货损原因, 对该结
论不予采信。

2005 年 1 月 12 日, 宏昌公司向美亚公司就环氧树脂出口广州至香港等地的运
输投保。美亚公司出具开口保单, 记载出口货物按 110% 发票价值定值。12 月 14
日, 美亚公司向宏昌公司出具批单, 记载从该日起航程增加为由广州、江苏或上海,

经香港返广州、江苏或上海。10月20日的批单注明包装增加标准油罐。就涉案货物运输,美亚公司于2007年1月15日向宏昌公司出具保险凭证。8月24日,美亚公司向宏昌公司赔付了77000美元。宏昌公司向美亚公司出具了豁免责任和代位求偿书。就涉案残损货物的处理,美亚公司称其向宏昌公司了解到残损货物在香港作为废物处理了,空槽柜运回了广州,但无法提供证据证明。

美亚公司、永霖公司以提交海运提单、订舱确认书,以及永霖公司与新海丰船务(代理)有限公司的来往函件证明新海丰公司是涉案货物的实际承运人,而新海丰公司则提交了网上查询的资料证明承运船舶“CNC HONGKONG”轮为达飞轮船公司所有,正利行业股份有限公司经营。新海丰公司还提交了其与正利行业股份有限公司的箱位合作协议,主张其向正利行业股份有限公司的箱位合作协议租的箱位。该箱位合作协议记载,船舶经营者是指负责经营其所拥有的、租入的、管理的或控制船舶的一方。附件记载正利行业股份有限公司经营“CNC HONGKONG”轮。美亚公司、永霖公司认为新海丰是班轮承运人,前述证据不能否定其是实际承运人。

原告美亚公司诉称:被告永霖公司接受宏昌公司的委托,承运宏昌公司托运的50000公斤树脂从宏昌公司至上海。永霖公司收到货物后,于2007年1月17日签发了编号为086-009-07号提单。1月20日,永霖公司通知宏昌公司称,货物在香港转运期间因操作不慎,其中1个货柜落至船舱,导致破损,内装货物严重受损。美亚公司承保了涉案货物的运输险,为此支付了赔偿金77000美元。永霖公司作为涉案货物运输的承运人,新海丰公司作为涉案货物运输的实际承运人,依据我国《海商法》的规定,两被告应该向美亚公司支付货损赔偿金。请求判令两被告连带向原告美亚公司支付货损赔偿金77000美元,并由两被告承担本案诉讼费。

被告永霖公司辩称:1. 美亚公司赔付不当,真正损失的是提单记名的收货人,美亚公司向发货人赔付不能取得代位求偿权。2. 美亚公司没有证明货损的原因,根据美亚公司提供的检验报告,货损是由新海丰公司装卸不当造成的,应由新海丰公司承担损失。假如货损是集装箱本身造成的,损失应由货方承担。3. 美亚公司主张的损失金额不合理,其没有提交贸易合同、报关单、发票等证明货物完好时的价值,货损的金额不合理。4. 新海丰公司是承运人,货损发生在新海丰公司的责任期间,应由新海丰公司承担。

被告新海丰公司辩称:1. 美亚公司向新海丰公司的索赔超出了我国《海商法》规定的1年诉讼时效。涉案运输的另一集装箱于2007年1月24日实际交付,本案诉讼时效按照应当交付之日开始计算,至2008年2月前已经到期。美亚公司2008年3月3日提起诉讼,超出了诉讼时效。2. 新海丰公司不是涉案运输的承运人,与宏昌公司不存在任何合同关系。3. 涉案运输的船舶不是新海丰公司所有,其也没有实际运输涉案货物,并非实际承运人。4. 货物受损是集装箱原因造成的,损失应由

宏昌公司自行承担。美亚公司提供的检验报告认为货柜受损的原因是运输途中操作接触外物所致。但对于该结论没有给出任何的理由和依据。新海丰公司提交的证据证明货柜受损的原因是集装箱自身的原因。5. 美亚公司所称的货损金额缺乏合理性和事实依据, 其应承担举证不能的法律后果。美亚公司仅就货物的 CIF 价值索赔, 检验报告未对货损定损, 且称尚有残值, 因此美亚公司所称损失不合理。

【审判】

广州海事法院经审理认为: 本案是一起涉港的海上货物运输合同纠纷。涉案货物运输的起运地在广州黄埔, 依照《中华人民共和国民事诉讼法》第二十八条的规定, 本院对本案具有管辖权。因当事人在诉讼中均引用中华人民共和国的法律, 且未对法律适用提出异议, 依照《中华人民共和国海商法》第二百六十九条和《最高人民法院关于审理涉外民事或商事合同纠纷案件适用法律若干问题的规定》第四条第二款的规定, 应当视为当事人已经就合同争议应适用的法律作出了选择, 故本案合同争议适用中华人民共和国的法律处理。

本案的争议焦点为: 一是美亚公司有无代位求偿权; 二是本案的法律关系, 新海丰公司是否为本案运输的承运人或者实际承运人; 三是涉案货物是否可以推定全损及受损货物的价值。

(一) 关于美亚公司的代位求偿权

《中华人民共和国海事诉讼特别程序法》第九十三条的规定, 因第三人造成保险事故, 保险人向被保险人支付保险赔偿后, 在保险赔偿范围内可以代位行使被保险人对第三人请求赔偿的权利。《最高人民法院关于审理海上保险纠纷案件若干问题的规定》第十四条规定, 受理保险人行使代位请求赔偿权利纠纷案件的人民法院应当仅就造成保险事故的第三人与被保险人之间的法律关系进行审理。在涉案海上货物运输事故发生后, 作为保险人的美亚公司向被保险人宏昌公司支付了保险赔偿金, 依法取得了代位宏昌公司根据海上货物运输合同向承运人索赔的权利, 本案仅就海上货物运输合同关系进行审理。而美亚公司赔付给宏昌公司是否不当属于保险合同项下的内容, 依法不属于本案的审理范围, 不予受理。

(二) 关于本案的法律关系, 以及新海丰公司是否为本案运输的承运人或者实际承运人

宏昌公司向永霖公司托运涉案货物, 从广州黄埔将香港中转至上海, 永霖公司以月结的方式收取运费, 并签发了以宏昌公司为托运人的提单, 故宏昌公司是托运人, 永霖公司是涉案运输的全程合同承运人, 双方之间成立合法有效的海上货物运输合同关系。至于新海丰公司是否为涉案运输的实际承运人, 取决于其是否实际从事了运输, 即作为“CNC HONGKONG”轮船所有人或者经营人, 实际雇佣船员操纵船舶、处理管货等运输事宜。对此, 美亚公司和永霖公司对主张新海丰公司是

实际承运人应承担举证责任,但是其提交的海运提单、订舱确认书等仅证明了永霖公司向新海丰公司的代理人新海丰船务(代理)有限公司定舱,委托新海丰公司将货物从香港运至上海,永霖公司与新海丰公司成立涉案运输从香港至上海的区段海上货物运输合同关系,不能证明新海丰公司实际运输了涉案货物。而新海丰公司提交证据初步表明其并非“CNC HONGKONG”轮船所有人或者经营人,其与正利行业股份有限公司通过箱位合作协议取得“CNC HONGKONG”轮的箱位,正利行业股份有限公司经营的“CNC HONGKONG”轮承运货物,因此不能认定新海丰公司是涉案运输的实际承运人,美亚公司对新海丰公司的诉求应予驳回。永霖公司在本案中承担责任后,可基于其与新海丰公司之间的法律关系解决双方之间的纠纷。永霖公司辩称新海丰公司在责任期间内造成货损,应对宏昌公司承担责任的主张应予驳回。因新海丰公司在本案中既非全程承运人,也非实际承运人,无需在本案中承担责任,其关于本案美亚公司对其提起的诉讼超过了1年时效期间的抗辩已无实际意义,合议庭不予处理。

永霖公司作为涉案门到门运输的全程承运人,负有妥善、谨慎地装载、搬移、运输、照料所运货物,并在目的港交付完好货物的义务,涉案货物在香港转船运输过程中发生损坏,依照《中华人民共和国海商法》第五十四条,其应承担赔偿责任。

(三) 关于涉案货物是否可以推定全损及受损货物的价值

美亚公司提交的宏昌公司的报关单表明货损货物的价值为 FOB 成交方式,宏昌公司开具的发票表明货物的价值为 DDU 无锡价,宏昌公司与其国外买家的买卖合同显示的涉案货物的价值为 CIF 上海价,虽然价格术语不同,但货值均为 70000 美元, CIF 上海价也未高于宏昌公司开具的发票 DDU 无锡价和 FOB 价,应予认定。《中华人民共和国海商法》第二百四十六条第二款规定,货物发生保险事故后,认为实际全损已经不可避免,或者为避免发生实际全损所需支付的费用超过保险价值的,为推定全损。美亚公司提交的检验报告虽然没有定损,但报告记载货物在香港无人购买,运回的成本高。检验人在出庭时补充说明了在香港询价后无人要、运回发往工厂后的质和量都无法估计,按照香港法律涉案货物应以废弃物处理,实际全损已经不可避免。故涉案货物应推定全损,按照《中华人民共和国海商法》第五十五条的规定,永霖公司应向美亚公司赔付货物全损的损失,即货物实际价值 CIF 上海价 70000 美元。美亚公司依其保险赔付金额 77000 美元请求没有法律依据,其多请求的 7000 美元不予支持。

依照《中华人民共和国海商法》第五十四条、第五十五条的规定,判决如下:

1. 被告永霖公司向原告赔付货损损失 70000 美元。
2. 驳回原告对被告新海丰公司的诉讼请求。案件受理费人民币 9575 元,由原告负担人民币 870 元,被告永霖公司负担人民币 8705 元。

担人民币 8705 元。

一审宣判后，被告永霖公司不服，提起上诉。

上诉人永霖公司诉称：1. 美亚公司没有向记名提单收货人作出赔付，属不当赔付。且美亚公司没有提供银行付款凭证证明其已经实际支付了保险赔偿款依法取得代位求偿权。2. 原审法院对实际承运人的认定错误。本案有 3 个实际承运人。达飞轮船公司、新海丰公司和正利行业股份有限公司都是实际承运人。3. 原审法院责任认定错误，永霖公司并不是全程承运人，而是货运代理人，不应当承担任何责任。4. 原审法院对于货损数额认定错误，货物并未全损。并且，货物的实际装载数量为 24980 公斤，而非 25000 公斤，即使货物全损，损失仍应扣减 56 美元。请求改判永霖公司不承担赔偿责任。

永霖公司在二审期间还提交了香港泵出残留货物及运输的说明和账单等证据，用以证明涉案货物没有实际全损。

针对永霖公司的上诉，美亚公司辩称：美亚公司同意永霖公司关于新海丰公司应承担责任的意见。

美亚公司在二审中提供了中国银行广东省分行对账单以证明其已经实际支付了保险赔偿款。

针对永霖公司的上诉，新海丰公司辩称：1. 永霖公司主张新海丰公司承担责任没有法律依据。2. 美亚公司针对新海丰公司的诉讼已经超过了 1 年的诉讼时效。3. 涉案货物的货损是由于集装箱的原因造成的。4. 美亚公司在原审提供的证据不能证明货物的实际价值和货损金额。

广东省高级人民法院确认一审法院认定的事实，并认为永霖公司在二审提交的证据并非新证据，且大部分形成于香港而未作公证认证，难以认定其真实性，不予采信。美亚公司在原审提交的境内汇款申请书、豁免责任和代位求偿书结合在二审提交的对账单，足以证明其已经支付了保险赔偿款。

广东省高级人民法院经审理认为：美亚公司作为保险人，在涉案保险事故发生之后，依照保险合同的约定向宏昌公司支付了险赔款。根据《中华人民共和国海事诉讼特别程序法》第九十三条的规定，因第三人造成保险事故，保险人向被保险人支付保险赔后，在保险赔偿范围内可以代位行使被保险人对第三人请求赔偿权利，美亚公司依法取得了代位求偿权。

（四）关于新海丰公司是否为本案运输的实际承运人

根据《中华人民共和国海商法》第四十二条的规定，实际承运人是指接受承运委托，从事货物运输或者部分运输的人，包括接受转委托从事此运输的其他人，说明实际承运人的基本特征在于其实际从事了货物运输。本案已查明的事实显示新海丰公司与正利行业股份有限公司通过舱位合作协议取得“CNC HONGKONG”轮的舱

位,其并没有实际运输本案货物,故不能认定其为本案运输实际承运人。

(五) 关于涉案货物是否可以推定全损及其实际损失

永霖公司在二审中未能提供有效证据推翻原审判决的认定,故对其上诉理由不予认可。美亚公司提供了盛平公证行有限公司出具的检验报告,并申请检验人出庭接受质询,证明受损货物无人购买,处理成本过高,原审法院根据《中华人民共和国海商法》第二百四十六条第二款的规定,认定涉案货物推定全损是正确的。涉案货物的地磅单记载实装重量为24980公斤。但是,根据宏仁电子投资公司与宏昌公司采购合同,准许货物溢短装5%,货物为每次50000公斤,单价2.8美元,价值为140000美元;并且,宏昌公司开具了金额为140000美元的发票,并按照此价格报关。综上可以认定涉案货物的实际价值为140000美元。永霖公司主张应按照地磅单记载的数量计算货物价值的主张不能成立。美亚公司依法取得代位求偿权,有权对涉案货损负有责任的第三人提起追偿之诉。永霖公司接受宏昌公司的托运,并签发了涉案运输的提单,记载门到门运输,故永霖公司为涉案货物运输的承运人,对货物负有完好交付的义务。虽然,永霖公司并没有实际从事本案运输,但是,根据《中华人民共和国海商法》第六十条“承运人将货物运输或者部分运输委托给实际承运人履行的,承运人仍然应当依照本章规定对全部运输负责。对实际承运人承担的运输,承运人应当对实际承运人的行为或者实际承运人的受雇人、代理人在受雇或者受委托的范围内的行为负责”的规定,其仍然应对运输承担责任。涉案货损发生于永霖公司责任期间,且未有证据显示存在免责事由,故永霖公司依法应对涉案货损承担赔偿责任。

综上,原审判决认定事实清楚,适用法律和处理结果正确,予以维持。永霖公司的上诉理由不能成立,应予驳回。根据《中华人民共和国民事诉讼法》第一百五十三条第一款第(一)项的规定,判决如下:驳回上诉,维持原判。二审案件受理费人民币9575元,由上诉人永霖公司负担。

【评析】

我国《海商法》借鉴汉堡规则,引入了实际承运人制度。但对于实际承运人的认定,审判实务中一直存有争议。本案各方当事人在一审、二审均争议这一问题。与一般的海上货物运输合同有所不同的是,本案需要进一步考察在租用集装箱箱位进行班轮运输的情况下如何认定实际承运人的问题。

我国《海商法》第四十二条第二款规定,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。从以上定义条款出发,笔者认为,实务中认定实际承运人需要考虑以下因素:

(一) 实际承运人与托运人没有合同关系,其权利、义务和责任是法定的

虽然实际承运人因承运人的转委托而介入到海上货物运输合同中,承运人与实

实际承运人的关系是转委托关系,但承运人与实际承运人之间并不能以转委托关系来处理,实际承运人与托运人之间不存在运输合同。我国《合同法》对于委托、转委托法律关系也作了规制,^①但是根据特别法优于普通法的原则,承运人与实际承运人的转委托关系不能适用《合同法》的规定。关于实际承运人权利义务、责任由《海商法》规定。根据《海商法》第六十一条、第六十三条的规定,实际承运人对《海商法》第四章项下的承运人责任负连带赔偿责任,而无需考究承运人转委托给实际承运人是否经合同相对方托运人的同意。也就是说,在海上货物运输合同中,实际承运人的权利、义务和责任是法定的,无需考察合同关系。本案中,新海丰公司接受全程承运人永霖公司的委托而介入运输合同,其与托运人宏昌公司没有运输合同,审判实务也无需考究其与托运人宏昌公司是否存在运输合同。但认定新海丰公司是否为实际承运人,还需要进一步考察其是否实际从事了运输。

(二) 实际承运人是真正管船管货从事(performance)全程或者部分货物运输的人

我国《海商法》对实际承运人的定义中的那段用词,即“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”是引发争议的关键。对于“从事”(performance)和“接受转委托从事”如何理解?从字义理解“从事”:指“参与做(某种事情)、致力于(某种事情)”,或指“处置、处理”。显然从法律含义的层面上来看是不明确的,因此,在实务中认定实际承运人会产生不同意见。

一种意见认为,只要是在海上货物运输的链条中,受承运人的委托参与处理了运输事宜的人,均属于实际承运人,实际承运人是海上货物运输转委托链条上的多个主体。在本案中,新海丰公司接受永霖公司的委托后,处理了涉案货物的运输,即是实际承运人。

另外一种意见认为,实际承运人是处于海上货物运输链条最后一端的,真正在做运输的人。如,船舶所有人、光船租赁人。本案一、二审采用了第二种观点,明确了实际承运人是实际从事了运输的人,即雇佣船员操纵船舶、处理管货等运输事宜的人。也就是说,实际承运人是真正管船、管货,将货物从一处运至另一处的人,在实际承运人前面的接受转委托的人均不是实际承运人。

笔者认为,本案一、二审对实际承运人的见解是符合《海商法》设置实际承运人制度的本意的,是正确的。在《海商法》的发展之初,承运人与实际承运人是同

^① 我国《合同法》第四百条规定:“经委托人同意,受托人可以转委托。转委托经同意的,委托人可以就委托事务直接指示转委托的第三人,受托人仅就第三人的选任及其对第三人的指示承担责任。转委托未经同意的,受托人应当对转委托的第三人的行为承担责任,但在紧急情况下受托人为维护委托人的利益需要转委托的除外。”

一的,自己揽货自己运输,此时也就无需考虑实际承运人的问题。但是,随着运输业的发展,分工越来越细致,揽货和运输分开的情形越来越多,承运人和实际承运人也就产生了分离。《海商法》于是设置实际承运人制度,两者对第三人承担连带责任。而让实际承运人承担连带责任的基础在于,实际承运人是真正管船、管货的,最终需要承担赔偿责任的主体,法律赋予其管理船舶和货物的义务,使其谨慎处事。对于受害的第三人来说,也有一个有实力的,容易识别的赔偿主体。这样规定既减少了当事人的诉累,也更有利于保护受害的第三人。

(三) 在租用集装箱箱位进行班轮运输的情况下,仍应根据实际承运人的特征予以认定

在固定航线的班轮运输中,为提高运输的效率,集约运输,节约运输成本,出现船公司之间相互租用箱位的运输方式。例如,A船公司开辟了香港至美国的航线,但是船舶舱位装不满货物,而B船公司从香港运至美国的货物量也无需专门开辟航线来运输,B船公司就与A船公司签订租用船舱箱位的协议来运输货物。因为B船公司实际不管船,也不管货,不符合实际承运人的特征,不能认定为实际承运人。本案查明承运船舶“CNC HONGKONG”轮为达飞轮船公司所有,正利行业股份有限公司经营,新海丰公司通过与正利行业股份有限公司通过箱位合作协议取得“CNC HONGKONG”轮的箱位,新海丰公司不是最后一端管船管货真正将货物从一处运往另外一处的人,因此,认定其不是实际承运人是正确的。

引航员

【问题提示】

引航

【要点提示】

引航

而由被引

2008

计算可以

【案件索引】

一审

二审

日)。

【案情】

原告

被告

广州

高桩梁板

长212米

① 作