

# 大连海事法院国际海上货物运输合同纠纷 审判报告

(2016年1月—2020年12月)

## 前言

中国国家主席习近平在2013年9月和10月出访中亚和东南亚国家期间，先后提出共建“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”的重大倡议，为海运业的发展提供了历史机遇和条件，也对海事司法提出了新的、更高要求。服务和保障海洋强国建设、“一带一路”倡议，不断提升涉外海事审判的国际公信力和影响力，推进国际海事司法中心建设，是海事法院的应尽之责。海上货物运输尤其是国际海上货物运输关系，作为《中华人民共和国海商法》的主要调整对象，最能体现海事审判的职能与特色。本报告梳理了大连海事法院近五年审理的国际海上货物运输合同纠纷案件，总结了承运人、托运人、收货人等相关主体的主要法律责任，并列举审判典型案例，提出若干建议，旨在为各海上运输主体规范经营行为、控制海运风险以及有关部门科学管理和决策，提供有益参考，促进国际贸易、航运物流等行业良性发展。

## 一、基本情况

2016年1月1日至2020年12月31日，大连海事法院共受理国际海上货物运输合同纠纷案件128件，占同期受理的一审涉外民事案件总数的39.15%，诉讼标的额约3.5亿元；

结案 128 件，其中判决 27 件，驳回起诉 5 件，调解 18 件，撤诉 74 件，移送其他法院管辖和与本院其他案件合并审理 4 件。案件呈现以下主要特点：

### （一）多数适用中国法，纠纷类型集中

国际海上货物运输合同法律关系具有涉外因素，可以认定为涉外民事关系，确定准据法是正确审理此类纠纷案件的前提。依照《中华人民共和国涉外民事关系法律适用法》，当事人可以协议选择涉外合同适用的法律。我院受理的国际海上货物运输合同纠纷案件的当事人往往协议选择适用中国法（包括在一审辩论终结前选择适用中国法以及各方当事人均援引中国法且未提出法律适用异议的），选择适用域外法的情况非常少见。近五年，我院判决结案的国际海上货物运输合同纠纷案件的主要争议焦点集中在货物交付、货损货差、卸货港费用这三类。其中，无单放货纠纷案件占比 15%，货损货差纠纷案件占比 48%，卸货港费用纠纷案件占比 32%，其他纠纷案件占比 5%。

### （二）涉及地理区域广泛，调撤率较高

案件当事人涉及英国、美国、德国、法国、新加坡、韩国、日本、希腊、印度、丹麦、利比里亚、以色列、马来西亚、智利、刚果、越南、巴拿马等 17 个国家。海上运输的起运港、转运港或者到达港涉及亚洲、欧洲、美洲等多个国家和地区的港口。由于国际海上货物运输合同纠纷案件专业

性较强，各方当事人通常都委托律师进行诉讼，对诉讼结果亦有比较合理的预期，原告在各方和解后申请撤诉或者各方在审理过程中经法院调解达成调解协议的几率较高。近五年我院审结的国际海上货物运输合同纠纷案件调撤率为 72%。

### （三） 审理周期较长， 审判质量整体较好

海上货物运输涉及诸多环节，托运人、货运代理人、承运人、船舶代理人、收货人之间就运输相关事宜沟通核实通常需要一定时间，加之主体资格材料、授权委托书、境外证据等需要办理公证认证，部分案件还需通过外交途径或公告方式送达，导致此类纠纷案件审理时间较长。同时，由于纠纷类型比较集中，裁判规则日益明晰，审判质量整体较好。以 2019 年为例，审结 25 件国际海上货物运输合同纠纷案件，无二审改判、发回重审。

## 二、 法律责任

### （一） 承运人责任

#### 1. 交付货物

订立运输合同，除了完成货物的物理位移之外，另一个重要目的就是将货物交付给特定的人。在约定的时间在约定的卸货港交付货物，是承运人在国际海上货物运输合同下的一项重要义务。然而，基于航运经济效率的需求，船舶抵达卸货港后不能一直等待收货人到船边提货时再卸货，航运实践中通常由港口经营人将货物从船上卸下、保管并完成货物

的交付工作，货物在港滞留时间长、涉及主体多、单证复杂等原因使货物交付环节易发生争议。我院审结的国际海上货物运输合同纠纷案件，在货物交付方面的争议主要包括迟延交货争议和无单放货争议。

例如环球公司与俄罗斯海事检验公司（以下简称检验公司）海上货物运输合同纠纷案<sup>1</sup>，承运人检验公司的代理人向收货人环球公司的代理人明确告知货物将于 2015 年 8 月中旬前到达卸货港大连，环球公司予以认可并根据该货物到港时间安排了加工出口事宜，应认定为双方约定了货物到达时间。然而，直至 2015 年 11 月 28 日检验公司才将货物运至卸货港。法院认定，检验公司构成迟延交付，对由此给环球公司造成的经济损失承担赔偿责任。又例如葛天公司与利通公司海上货物运输合同纠纷案<sup>2</sup>，利通公司签发的无船承运人提单记载托运人为葛天公司，葛天公司持有全套三份正本提单，利通公司作为承运人在没有收到正本提单的情况下向他人交付货物，使葛天公司失去了对货物控制和处分的权利也无法收回货款。法院认定利通公司应向葛天公司承担违约责任。

## 2. 货损货差

海上运输的特殊风险导致货物在运输途中灭失或损坏的情况时有发生，因此海上货物运输的相关立法均规定货物处于承运人掌管之下的期间内，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，即通常所说的承运人管货义务。如果货物的灭失或损坏（或者货物灭失或损坏的原因）发生在承运人掌管货物的责任期间内，并且承运人对此不能免责，承运人应承担赔偿责任。

例如中华保险公司与齐尼斯公司海上货物运输合同纠纷案<sup>3</sup>，承运人齐尼斯公司所属船舶装载的铸管从中国鲅鱼圈港运抵沙特达曼港后，卸货过程中发现货物损坏，中华保险公司依据其与收货人之间的保险合同关系就货物损坏做出保险赔偿后，依法代位行使收货人的权利向承运人主张赔偿。法院认为，对于发生在港口堆场和收货人仓库等非承运人责任期间的货物损坏，齐尼斯不应承担赔偿责任，但对于发生在货物装上船至卸下船的承运人责任期间内的货物损坏，齐尼斯公司作为承运人应当承担赔偿责任。

### 3. 责任限制

为了鼓励航运、促进航运经济的发展，无论有关海上货物运输的国际公约<sup>4</sup>，还是《中华人民共和国海商法》（以下简称海商法）均将承运人不能免责的原因造成的货物灭失、损坏或迟延交付所造成的经济损失的赔偿责任限制在一定的范围内。海商法第五十六条<sup>5</sup>规定了承运人对货物灭失或损坏的赔偿限额。货物灭失或损坏的数额超过赔偿限额的，承运人可以据此主张限制赔偿责任。海商法第五十七条<sup>6</sup>规定了承运人对迟延交付造成经济损失的赔偿限额为所迟延交付

的货物的运费数额。但是如果货物的灭失、损坏或迟延交付是由于承运人的故意或者明知可能造成损失而轻率地作为或不作为所造成，承运人则不得援用限制赔偿责任的规定。

例如前述环球公司与检验公司海上货物运输合同纠纷案<sup>7</sup>，承运人检验公司在船舶入级证书注明“船舶在未有1号发电机的情况下仅能在2015年6月4日前航行”的情况下，未修复1号发电机，于2015年7月28日起运货物，使船舶在开航时不适航。船舶在运输途中又脱离货物产地证书及地理上的“白令海-俄罗斯海参崴-中国大连”航线，绕航至韩国釜山港修理船舶，未能在约定期限内交付货物，构成迟延交付。法院认为，检验公司明知货物属于食材性质的原材料，具有时效性要求，却以不适航的船舶承运货物，因修理船舶不合理绕航，又长期滞留于与货物运输无关的港口，构成明知可能造成损失而轻率地作为或不作为，不得援用海商法第五十七条规定的限制赔偿责任规定。

## （二）托运人责任

### 1. 运费及其他费用

契约托运人应当按照约定向承运人支付运费、亏舱费、滞期费、共同海损分摊费用、承运人为货物垫付的必要费用和其他应由其支付的费用。卸货港无人提货的，因无人提取货物而产生的费用和风险原则上由契约托运人承担，承运人有权就卸货港无人提货或收货人拒绝提货造成的集装箱超

期使用费（以下简称滞箱费）等损失，向契约托运人主张违约赔偿。

例如擎瑞公司与达美公司海上货物运输合同纠纷案<sup>8</sup>，擎瑞公司与达美公司签订包含海运区段的国际多式联运合同，约定开船后 60 天内达美公司付清按实际发运货量计算的运费。该合同下应付运费为 44 万多美元（本报告未标明币种的，均为人民币），达美公司已支付擎瑞公司 14 万美元。法院认定达美公司对欠付的运费以及由于发货人和托运人原因产生的港口堆存费、滞箱费、仓储费等费用负有支付义务。又例如鑫海公司与联升公司、凯斯克公司海上货物运输合同纠纷案<sup>9</sup>，因印度卸货港无人提货，提单下的集装箱货物长期堆存在码头，处于海关监管之下，承运人鑫海公司要求托运人联升公司和实际托运人凯斯克公司对由此产生的滞箱费及集装箱损失承担连带赔偿责任。法院认为，联升公司作为契约托运人对合理期限内的滞箱费和集装箱损失负有给付义务，但鑫海公司怠于履行减损义务造成的扩大损失由鑫海公司自行承担，同时鑫海公司没有举证证明凯斯克公司是实际托运人，不能要求凯斯克公司对上述费用和损失承担连带赔偿责任。

## 2. 减损义务

海商法第五十五条第一款<sup>10</sup>规定了货物损坏的赔偿额，按照受损前后实际价值的差额或者货物的修复费用计算，但

没有规定发生损坏后，托运人负有采取适当措施防止损失扩大的义务。《中华人民共和国合同法》（以下简称合同法）第一百一十九条<sup>11</sup>和《中华人民共和国民法典》（以下简称民法典）第五百九十一条<sup>12</sup>均规定了减损规则。按照这一规则的基本精神，托运人未采取适当措施致使损失扩大的，不得就扩大的损失要求承运人赔偿。

例如万融公司与阳明公司海上货物运输合同纠纷案<sup>13</sup>，阳明公司将万融公司托运的一个 40 尺冷藏集装箱的冻鱼片从中国大连港运往伊朗阿巴斯港。货物运抵卸货港滞留 3 个月后，又按万融公司的申请退运回大连，到港后发现货物损坏。阳明公司辩称，货物抵达卸货港后由于托运人的原因导致滞留，且从货物运回装货港至按饲料鱼粉处理的期间长达 10 个月，万融公司迟延处理加剧了货物损坏。法院认为，货物损坏发生后万融公司负有减少损失的义务，但货物处理前存放近 10 个月，时间过长对受损货物的贬值有一定影响，故酌定万融公司承担 30% 的货物价值损失。

### 3. 识别承运人

航运市场不断发展和竞争所带来的诸如承运人和船舶所有人等运输主体身份的分离和独立、提单管理与签发的不规范、承运人刻意规避风险以及不正当竞争等现象和问题，使国际海上货物运输合同下承运人的识别变得复杂。依照海商法第四十二条第一项<sup>14</sup>规定，承运人的概念是识别承运人

的依据。托运人准确识别承运人，才能在诉讼中维护自身的实体权利。

例如富邦保险公司与鸿安大连分公司海上货物运输合同纠纷案<sup>15</sup>，美国蒙迪夫公司通过电子邮件向鸿安大连分公司发出订舱委托后，鸿安大连分公司出具的提单抬头处载明：“Honour Lane Shipping Ltd.”作为承运人。提单落款承运人或代理人签章处载明：某某（签字人）“For and on behalf of HONOUR LANE SHIPPING LTD. -Dalian Branch/鸿安大连分公司 As Agent for the Carrier”。货物在运输途中灭失，富邦保险公司向蒙迪夫公司支付保险赔偿并获得权益转让书。法院认为，提单是海上货物运输合同的证明，鸿安大连分公司已在提单落款处明确表明其作为承运人代理人的身份，即已初步证明鸿安大连分公司不是该海上货物运输的承运人。富邦保险公司未举证证明其与鸿安大连分公司存在海上货物运输合同关系，或者鸿安大连分公司虽以代理人身份签订合同但仍应依法承担合同主体责任的事实和法律依据，故不能要求鸿安大连分公司承担承运人的赔偿责任或者与承运人承担连带责任。

### （三）收货人责任

#### 1. 运费及其他费用

海上货物运输合同由承运人和托运人订立，收货人虽未参与运输合同的签订，却可享受运输合同约定的权利并在一

定条件下受运输合同的约束。收货人有义务支付卸货港发生的滞期费及与卸货有关的费用，对于运费和装货港发生的费用，托运人与承运人约定由收货人支付并在提单等运输单证中载明的，收货人负有支付义务。提单载明运费到付的，应视为承托双方存在运费由收货人支付的约定并已在提单中作了记载，而不是仅指运费在货物运抵卸货港时才支付。

例如中集公司与泓溯公司海上货物运输合同纠纷案<sup>16</sup>，中集公司作为承运人签发的提单正面记载收货人为泓溯公司，并记载按照中集公司网站公布的费率标准收取滞箱费，提单背面条款记载货方同意接受提单条款的约束。泓溯公司存在迟延提货还箱情形，但其以自身只是收货人而非中集公司的合同相对方为由拒绝支付滞箱费。法院认为，收货人泓溯公司已提取了提单项下货物，中集公司有权依据提单要求其承担卸货港的滞箱费。

## 2. 提取货物

海商法虽未明确规定收货人负有及时提取货物的义务，但依照海商法第八十六条<sup>17</sup>规定，收货人迟延、拒绝提货的，应承担由此产生的费用和 risk。在签发海运单等不可转让运输单证时，承运人按托运人的指示对收货人交付货物，收货人迟延、拒绝提货的，应承担由此产生的费用和 risk；在签发可转让提单时，正本提单持有人在卸货港没有向承运人主张提货的，不承担此项义务。另外，收货人仅凭提单样稿、

提单副本等要求承运人交付货物，承运人有权拒绝。

例如东日公司与中宇公司海上货物运输合同纠纷案<sup>18</sup>，实际承运人正利公司因其运输的货物未被提取，而向其所签发提单项下的收货人忠进公司索赔损失。忠进公司在对正利公司进行赔偿后，以其系东日公司的卸货港代理人，处理代理事务时遭受损失为由向东日公司提起诉讼。法院判决东日公司向忠进公司赔偿损失。东日公司向忠进公司支付判决中的全部款项后，依据其签发的提单向收货人中宇公司提起诉讼。法院认定，中宇公司作为货物的实际收货人，未能提取货物，应承担由此产生的滞箱费。

### **三、 意见建议**

#### **（一）对承运人的建议**

##### **1. 谨慎处理使船舶适航，不进行不合理绕航**

在开航前和开航当时谨慎处理使船舶适航（包括船舶本身适航、船员适职和货舱适货）是承运人在国际海上货物运输合同下的一项基本义务。即使承运人委托第三人代为履行这一义务，承运人亦应对第三人过失履行该义务造成的后果负责。需要说明的是，货舱适货是指货舱、冷藏舱、冷气舱和其他载货处所适于并能安全收受、载运和保管货物，因此承运人提供的集装箱也需符合安全收受、载运和保管货物的要求。集装箱存在缺陷造成箱内货物灭失或损坏的，承运人应承担相应赔偿责任，但船舶存在经谨慎处理仍不能发现的

潜在缺陷使船舶不适航的，不视为承运人违反适航义务。另外，除非是为了救助或企图救助海上人命或财产而发生的绕航或其他合理绕航，承运人应当按照约定的或者习惯的或者地理上的航线将货物运往卸货港。

## **2. 妥善与谨慎地管理货物**

承运人、船员或者其他受雇人员在管理货物的各环节<sup>19</sup>，均应发挥通常要求的或为所运货物所特殊要求的知识与技能，并尽责谨慎。尤其在货物交付方面，除非符合运输合同约定或者托运人电放指示，承运人不应仅凭提单样稿、提单副本等文件，就向收货人交付货物。在正本指示提单的持有人向其主张交付货物时，承运人应审查提单的背书是否完整，并在提单背书不完整时拒绝交付货物。另外，承运人按照卸货港所在地法律，将承运到港的货物交付给当地海关或者港口当局，并以此主张不承担无正本提单交付货物的民事责任的，承运人应对此承担举证责任，并证明承运人向当地海关或者港口当局交接货物后已经丧失对货物的控制权。

## **3. 积极收集存在免责事由的证据**

有关海上货物运输的国际公约以及我国海商法均规定，在承运人的责任期间发生的货物灭失或损坏如果是由于承运人可免责的事由造成的，承运人不负赔偿责任，但承运人援引免责事由需要完成两项证明责任：第一，存在承运人可以免责的事由；第二，货物的灭失或损坏与免责事由之间具

有因果关系。对于台风是否属于承运人的免责事由存在争议，一般认为应综合考虑台风带来的恶劣海况是否超过正常的、可预期的海上风险，以及承运人是否已尽到管货义务。海上货物运输情况复杂、时间漫长，承运人应主动收集、保存其承担举证责任的证据，否则可能因没有完成前述证明责任而无法援引免责事由。

## **（二）对托运人的建议**

### **1. 按约定向承运人支付运费**

按约定向承运人支付运费是托运人在海上货物运输合同下的一项基本义务，托运人与承运人可以约定运费由收货人支付，但是此项约定应在运输单证中载明。即使如此，如果收货人不提货或拒绝提货，托运人仍应承担合同项下的运费支付义务，卸货港无人提货产生的滞箱费、堆存费等亦应由托运人承担。因此，为了避免货物长期滞留于卸货港产生大量费用，托运人应在发生贸易中断等导致卸货港无人提货的情形后，及时采取指示承运人转港或退运等措施，防止发生不必要的费用。

### **2. 妥善包装货物并及时办理货物运输需要的各项手续**

托运人应妥善包装所托运的货物并保证货物装船时所提供的货物品名、标志、件数、重量、体积等的正确性，托运危险货物的，应当书面通知承运人。托运人应及时办理货物运输所需要的各项手续，委托货运代理人代为办理前述货

物出运手续的，托运人仍应对单证的完备性与准确性负责。单证送交不及时、不完备或不正确使托运人利益受到损害的，承运人不承担赔偿责任。

### **3. 准确识别承运人，注意为期一年的诉讼时效**

部分货代企业有意利用公司名称的细微差异，混淆使用承运人与货运代理人名称，不熟悉外贸货物出口流程的托运人常常将办理订舱、内陆运输事宜的货代企业误认为承运人。通常情况下，提单正面抬头印制的承运人名称或标志、提单正面右下角的签章、提单背面的“承运人识别条款”或“光船租船条款”都有关于承运人的记载，托运人、提单持有人和货物保险人应认真核查、准确识别承运人。为督促海上货物运输合同的各方主体尽快解决纠纷，海商法规定，就海上货物运输向承运人要求赔偿的请求权时效期间为一年，托运人应自承运人交付或应当交付货物之日起一年内提起诉讼，防止错过诉讼时效。

#### **（三）对收货人的建议**

##### **1. 及时提取货物并按约定支付运费及其他费用**

收货人有义务支付在卸货港发生的滞期费及与卸货有关的费用，并且在使用海运单等不可转让运输单证时，收货人迟延、拒绝提货的，应承担由此产生的费用和 risk。因此，当货物运抵卸货港具备交付条件时，收货人应当及时受领货物，并按约定支付运费及其他费用，防止因迟延或拒绝提货

产生不必要的费用或承担由此给承运人带来损失的赔偿责任。

## **2. 及时向承运人通知货物损失情况**

除非货物交付时，收货人已经会同承运人对货物进行联合检查或检验，收货人应在货物交付后的一定期限内书面将货物灭失或损坏的情况通知承运人，否则承运人不负赔偿责任。依照海商法第八十一条、第八十二条规定，区分非集装箱货物和集装箱货物，前述书面通知应分别在货物交付的次日起连续七日、十五日内向承运人提交；就货物因迟延交付造成经济损失的书面通知，应在交付货物的次日起连续六十日内向承运人提交。

## **结束语**

海运是国际物流中最重要的运输方式，全球贸易的 90% 是通过海运完成的。随着“一带一路”建设的扎实推进和自由贸易试验区的深入实践，海运业迎来了新的发展机遇，也面临更加复杂多样的法律风险。公正审理海上货物运输合同纠纷案件、促进建立统一的行业规则，对于保障我国进出口贸易的健康发展，具有重要意义。以海上货物运输合同纠纷为切入点，开展裁判规则研究，完善统一法律适用机制，大连海事法院将以更加积极主动的姿态融入国家大局，以更加优质高效的海事审判，为营造市场化、法治化、国际化营商环境提供有力的海事司法服务和保障。

## 附：国际海上货物运输合同纠纷典型案例五则

### 案例 1

#### 琼辉公司诉优尼森公司海上货物运输合同纠纷案<sup>20</sup>

【案情摘要】优尼森公司系多哥籍杂货船“联盟 X”轮的所有人，“联盟 X”轮载运琼辉公司出口的煨烧白云石从中国营口港港区泊位驶往营口港驳载锚地的过程中，触碰沉船“苏连云港货 X”后沉没。营口海事局作出《水上交通事故责任认定书》认定，“联盟 X”轮未制定计划航线，未保持正规瞭望，未能利用一切可用的手段及时发现沉船和航行危险，也未能正确识别孤立危险物标是本次事故的直接原因。该局又出具情况说明：事故航次，“联盟 X”轮未配备使用 2016 年 4 月 28 日最新出版的 BA1286 海图，其使用 2015 年 1 月 29 日出版的 BA1286 海图，该旧版海图上已标注了“苏连云港货 X”沉船的标识和孤立危险物标。琼辉公司以“联盟 X”轮在开航前和开航当时不适航，且该不适航与上述事故存在直接因果关系为由在大连海事法院提起诉讼，请求判令优尼森公司赔偿货物损失及港杂代理费、港建费等损失。法院认为，琼辉公司与优尼森公司虽未明确选择法律适用，但在本案审理中均援引了中国法，本案适用中国法进行审理。我国是港区内强制引航的国家，船舶制定的航行计划在我国港区内不能发挥作用，亦不能对抗引航员的引航指令。引航员就

事故航次在下船前已对出港路线进行了明示或默示认可，故该船舶未制定航行计划不属于船舶不适航情形，导致事故发生的直接原因是船员瞭望疏忽的驾驶过失，属于承运人依照海商法第五十一条第一款第一项规定不负赔偿责任的情形，判决驳回了琼辉公司的诉讼请求。辽宁省高级人民法院二审维持原判决。

**【典型意义】**在开航前和开航当时谨慎处理使船舶适航是承运人在国际海上货物运输合同下的一项基本义务。所谓船舶适航是指船舶的一种状态，意味着船舶抵御风险的能力，其含义是具体的、相对的，而不是抽象的、绝对的。具体来说，船舶适航的条件包括船舶本身适航（指船舶的船体、船机在设计、结构、性能和状态等方面能够抵御合同约定的特定航次中通常出现的或能合理预见的风险，包括装备船舶和配备供应品）、船员适职和货舱适货三层含义。航行计划缺陷并不必然导致船舶不适航，需要具体分析船舶航行计划对船舶航行安全是否有实际价值以及航行计划缺陷与事故结果的关联性。如果某种情况下航行计划并不会提升或降低船舶抵御风险的能力，那么该航行计划无关船舶是否适航。这一判定标准符合船舶适航义务的通常理解以及航海习惯，具有可操作性和合理性。

## 案例 2

## 韩华保险公司诉榕和船代公司、洋远船务公司

### 海上货物运输合同纠纷案<sup>21</sup>

【案情摘要】榕和船代公司以承运人洋远船务公司的代理人身份签发提单，经提单记载的指示人空白背书，提单转让至晓星越南公司。货物在越南胡志明港卸载完毕后被发现损坏，晓星越南公司委托作出的检验报告及韩华保险公司对货物损坏情况进行的评估均认定，致损原因是在承运人保管期间发生的。晓星 TNC 公司受让提单持有人晓星越南公司的权利，韩华保险公司在向晓星 TNC 公司进行保险赔偿后取得权益转让书。韩华保险公司在大连海事法院提起诉讼，请求判令榕和船代公司和洋远船务公司对货物损失承担连带赔偿责任。法院认为，提单未选择处理争议的法律，视为合同当事人没有选择，按照最密切联系原则确定本案适用中国法。涉案提单为清洁提单，提单经背书流转至提单持有人后，洋远船务公司作为承运人负有按照提单记载的货物状况向该持有人交付货物的义务。货物运抵卸货港后在卸货过程中发现损坏，因洋远船务公司未举证证明货物损坏发生于装船之前，也未证明其具有海商法规定的免责事由，提单持有人有权要求洋远船务公司承担赔偿责任。韩华保险公司作为海上货物运输保险的保险人，在进行保险赔偿后可以依法代位行使提单持有人向承运人主张赔偿的权利。榕和船代公司系洋远船务公司的签单代理人，因韩华保险公司没有举证证明其

存在过错，不应承担赔偿责任。法院判决洋远船务公司对货物损失承担赔偿责任。各方当事人均未上诉。

**【典型意义】** 承运人的责任期间内，因承运人不能免责的原因致使货物发生灭失、损坏或者迟延交付，承运人应负赔偿责任。承运人或者代其签发提单的人知道或者有合理的根据怀疑提单记载的货物情况与实际接收货物不符的，可以在提单上批注说明不符之处、怀疑的根据或者说明无法核对。签发清洁提单的承运人未举证证明货物损坏或者货物损坏发生的原因不是发生在其责任期间内的，不能以货物装船前的情况对抗提单持有人要求其赔偿货物损失的主张。另外，海上货物运输涉及主体较多，可能存在个别操作不规范的代理企业。为防止遗漏真正的责任人，托运人往往将承运人及其签单代理人、承运人往往将托运人及其货运代理人一并诉至法院，有多个被告是海上货物运输合同纠纷案件较为典型的特点，增加了送达和审理的难度。实务中，托运人和承运人都应当注重识别海上货物运输下各方当事人及其代理人的法律地位，根据其诉讼请求确定适格的主体作为被告，避免浪费司法资源。

### 案例 3

#### 马士基公司诉鸿洋公司、华扬公司

#### 海上货物运输合同纠纷案<sup>22</sup>

【案情摘要】华扬公司作为货运代理人向马士基公司订舱后，马士基公司签发提单，记载托运人为鸿洋公司，收货人为 KARAVELA SIA，货物冻鲭鱼装载于 3 个 40 英尺超高冷冻集装箱内。货物到达卸货港拉脱维亚里加港后，马士基公司告知华扬公司收货人拒绝提货，华扬公司回复称鸿洋公司已收到货款，不再参与卸货港货权处理等事宜，拒绝退运并拒绝承担退运费用和卸货港发生的费用。马士基公司以货物长期滞留卸货港并占用集装箱为由在大连海事法院提起诉讼，请求判令鸿洋公司、华扬公司对滞箱费、卸货港费用和不能返还集装箱造成的集装箱损失承担连带赔偿责任。法院认为，各方当事人在庭审中均明示选择适用中国法，中国法为解决本案争议的准据法。马士基公司与鸿洋公司之间存在以提单证明的海上货物运输合同关系，鸿洋公司作为托运人与承运人约定将涉案货物交付提单记名的收货人，属于约定由第三人向债权人履行债务，收货人不履行收货义务导致装载货物的集装箱被长期占用而不能及时返还，应当由托运人鸿洋公司承担违约责任。但是马士基公司在无人提货的情况下，未采取重置同类型新集装箱等措施防止损失扩大，导致按其主张的费率计算的滞箱费数额已远远超过鸿洋公司订立合同时预见到或应当预见到的因违反合同可能造成的损失，因此判决鸿洋公司向马士基公司承担赔偿责任的滞箱费数额以市场同期同类规格新集装箱的重置价格为限。辽宁省

高级人民法院二审维持原判决。

**【典型意义】** 承运人提供集装箱装载货物并将货物安全运抵卸货港，托运人指定的收货人应及时提取货物并向承运人返还集装箱。收货人因与托运人发生买卖合同纠纷而拒绝受让提单或受让提单后又拒绝换单提货，导致集装箱被长期占用而无法投入正常周转时，提单所证明的运输合同下的当事方仍是承运人和托运人。托运人具有默示保证收货人在卸货港按时提货的义务，根据合同相对性原则和由第三人履行债务的法律规定，应由托运人承担违约责任。托运人不能以货物已转让给收货人或已收到全额货款为由置之不理，而是应及时就退运、转港事宜与承运人进行协商或对货物处理作出指示，避免损失扩大。关于滞箱费的合理性，法院通常结合货物滞港时间长短、费用总金额的高低及承托双方在此过程中采取的减损措施等诸多因素作出合理认定，承运人未能及时告知托运人或未尽到减损义务而产生的扩大损失不应由托运人承担。

#### 案例 4

##### 葛天公司诉利通公司海上货物运输合同纠纷案<sup>23</sup>

**【案情摘要】** 葛天公司向 VENEZOLANA 公司出售安全鞋，贸易方式为 FOB。VENEZOLANA 公司委托的货代 SOFILINK 公司与利通公司联系办理订舱事宜后，利通公司作为无船承运

人签发提单。提单记载托运人为葛天公司，收货人为 VENEZOLANA 公司，正本提单数三份。葛天公司现持有全套三份正本提单，以利通公司在没有收到正本提单的情况下交付货物给其造成了货款损失为由在大连海事法院提起诉讼，请求判令利通公司赔偿货物损失。法院认为，本案具有涉外因素，双方当事人均选择适用中国法，本案应适用中国法进行审理。依照《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》（以下简称最高院无单交货规定）第二条、第三条第一款规定，葛天公司系提单托运人及全套正本提单的持有人。葛天公司依据提单证明的海上货物运输合同关系向利通公司主张无正本提单交付货物的违约责任，利通公司作为承运人在未征得托运人葛天公司同意，也没有收回正本提单的情况下交付货物，使葛天公司失去了收回货款的保障，同时失去了对货物的控制和处分权利，造成葛天公司货款及利息损失，故判决利通公司向葛天公司赔偿货款损失。双方当事人均未上诉。

**【典型意义】**按照约定交付货物是承运人在国际海上货物运输合同项下的一项重要合同义务。依照海商法和最高院无单交货规定，提单中载明的向记名人交付货物、或者按照指示人的指示交付货物、或者向提单持有人交付货物的条款，构成承运人据以交付货物的保证。因此，无论承运人签发的是指示提单、不记名提单还是记名提单，承运人均应凭其签

发的正本提单交付货物。承运人违反法律规定，无正本提单交付货物，损害正本提单持有人权利的，正本提单持有人可以要求承运人承担违约责任或者侵权责任。收货人仅凭提单样稿、提单副本等要求承运人交付货物，承运人有权拒绝。

## 案例 5

### 新州公司诉美浓公司海上货物运输合同纠纷案<sup>24</sup>

【案情摘要】新州公司与恩依公司签订贸易合同购买冷冻鱿鱼。现新州公司持有两份正本提单，其上记载：承运人美浓公司，托运人恩依公司，通知方新州公司，收货人凭釜山银行指示，装货港大连，卸货港韩国釜山，全套正本提单三份。新州公司以其通过银行信用证向恩依公司支付货款后获得上述提单但是凭提单向美浓公司办理提货手续时美浓公司无法交付货物为由在大连海事法院提起诉讼，请求判令美浓公司承担赔偿责任。美浓公司否认涉案两份提单由其签发，并提供了其签发的提单样本、已签发提单、提单对比件加以证明。法院认为，新州公司与美浓公司均为涉外法人，且都选择适用中国法，本案适用中国法进行审理。新州公司依据其持有的两份正本提单以提货不能为由向美浓公司主张赔偿，美浓公司否认该两份提单的真实性并提供了足以反驳的证据，新州公司作为证据提供方应进一步举证证明该两份提单的真实性。新州公司未能进一步举证证明提单的真实

性，且未能说明或举证证明涉案海上货物运输合同的委托过程和提单签发过程、未能说明或举证证明货物是否交付承运人或实际承运人，应承担举证不能的法律后果，故判决驳回新州公司对美浓公司的诉讼请求。双方当事人均未上诉。

**【典型意义】**民事诉讼程序中，按照“谁主张，谁举证”的原则，主张承运人承担无正本提单交付货物赔偿责任的正本提单持有人，应当提交正本提单，并提供初步证据证明凭正本提单在卸货港无法提取货物的事实，或者承运人未凭正本提单放货的事实。在正本提单持有人完成前述初步举证责任后，举证责任才转移至承运人，由承运人对其未实施无正本提单交付货物行为或存在其他免责事由进行举证证明。如何判断正本提单持有人是否完成前述初步举证责任是一个复杂的证据认定问题，通常正本提单持有人应提交客观真实的正本提单并提供集装箱流转记录或到付运费已被支付等证明材料。在承运人否认提单真实性并提交足以反驳的证据时，托运人不能提交其他证据证明提单真实性的，应承担举证不能的法律后果。

撰写人：闫婧茹

---

<sup>1</sup> (2016)辽72民初121号。

<sup>2</sup> (2017)辽72民初887号。

<sup>3</sup> (2017)辽72民初110号。

<sup>4</sup> 包括《海牙规则》《海牙-维斯比规则》《汉堡规则》和《鹿特丹规则》。

<sup>5</sup> 海商法第五十六条：“承运人对货物的灭失或者损坏的赔偿限额，按照货物件数或者其他货运单位数计算，每件或者每个其他货运单位为6 6 6 . 6 7 计算单位，或者按照货物毛重计算，每公斤为2 计算单位，

---

以二者中赔偿限额较高的为准。但是，托运人在货物装运前已经申报其性质和价值，并在提单中载明的，或者承运人与托运人已经另行约定高于本条规定的赔偿限额的除外。货物用集装箱、货盘或者类似装运器具集装的，提单中载明装在此类装运器具中的货物件数或者其他货运单位数，视为前款所指的货物件数或者其他货运单位数；未载明的，每一装运器具视为一件或者一个单位。装运器具不属于承运人所有或者非由承运人提供的，装运器具本身应当视为一件或者一个单位。”

<sup>6</sup> 海商法第五十七条：“承运人对货物因迟延交付造成经济损失的赔偿限额，为所迟延交付的货物的运费数额。货物的灭失或者损坏和迟延交付同时发生的，承运人的赔偿责任限额适用本法第五十六条第一款规定的限额。”

<sup>7</sup> (2016)辽72民初121号。

<sup>8</sup> (2020)辽72民初119号。

<sup>9</sup> (2018)辽72民初758号。

<sup>10</sup> 海商法第五十五条第一款：“货物灭失的赔偿额，按照货物的实际价值计算；货物损坏的赔偿额，按照货物受损前后实际价值的差额或者货物的修复费用计算。”

<sup>11</sup> 合同法第一百一十九条：“当事人一方违约后，对方应当采取适当措施防止损失的扩大；没有采取适当措施致使损失扩大的，不得就扩大的损失要求赔偿。当事人因防止损失扩大而支出的合理费用，由违约方承担。”

<sup>12</sup> 民法典第五百九十一条：“当事人一方违约后，对方应当采取适当措施防止损失的扩大；没有采取适当措施致使损失扩大的，不得就扩大的损失请求赔偿。当事人因防止损失扩大而支出的合理费用，由违约方承担。”

<sup>13</sup> (2016)辽72民初445号。

<sup>14</sup> 海商法第四十二条第一项：“‘承运人’是指本人或者委托他人以本人名义与托运人订立海上货物运输合同的人。”

<sup>15</sup> (2020)辽72民初568号。

<sup>16</sup> (2018)辽72民初319号。

<sup>17</sup> 海商法第八十六条：“在卸货港无人提取货物或者收货人迟延、拒绝提取货物的，船长可以将货物卸在仓库或者其他适当场所，由此产生的费用和 risk 由收货人承担。”

<sup>18</sup> (2019)辽72民初985号。

<sup>19</sup> 不仅包括货物的装载、搬移、积载、运输、保管、照料和卸载，还包括货物的交付。

<sup>20</sup> (2017)辽72民初395号。

<sup>21</sup> (2019)辽72民初825号。

<sup>22</sup> (2019)辽72民初978号。

<sup>23</sup> (2017)辽72民初887号。

<sup>24</sup> (2019)辽72民初697号。